



Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft fern:  
Dass Best und Arbeit uns gerüstet stehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

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

**Abonnements-Bedingungen:**

Halbjährlich . . . . . Kr. 2.88  
Ganzjährlich . . . . . „ 5.76  
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

Er erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 8.

Wien, den 10. März 1911.

19. Jahrg.

## Mietzinssteigerung und Mieterbewegung<sup>\*)</sup>.

Von Otto Bauer.

Das Steigen der Mietzinse hat die Arbeiter Wiens erbittert. Mieterorganisation, Mieterstreik, so hallt es durch die Versammlungen. Phantastische Erwartungen, Hoffnungen, Pläne tauchen auf. Eine kleine Gruppe anarchistischer Querköpfe wirft den Gedanken des allgemeinen Mieterstreiks in die Massen. Partielle Mieterstreiks werden von sozialdemokratischen Organisationen geführt. Eine Mieterorganisation wird vorbereitet.

Worauf ist das Steigen der Mietzinse zurückzuführen? Auf die Habgier der Zinsgeier — rufen die Arbeiter. Auf die Steuerpolitik der Gemeinde — sagen die Politiker. Aber ein noch so habgieriger Hausbesitzer könnte die Mietzinse nicht erhöhen, er könnte nicht einmal den erhöhten Wasserzins auf die Mieter abwälzen, wenn in Wien viele Wohnungen leer ständen! Ein noch so festgefügtes Kartell der Hausbesitzer wäre machtlos, wenn das Angebot auf dem Wohnungsmarkt größer wäre als die Nachfrage. Die wahre Ursache der Mietzinssteigerung ist die Wohnungsnot: die Tatsache, daß die Bautätigkeit in den letzten Jahren hinter dem Wachstum der Bevölkerung zurückgeblieben ist. Das nützt die Habgier der Hausbesitzer aus; sie benötigt dazu den Anlaß, den ihr die christlichsoziale Gemeindeverwaltung gegeben hat.

In einem sozialistischen Gemeinwesen wäre der städtische Grund und Boden Gemeindegut und die Erbauung von Wohnhäusern wäre Aufgabe der Gemeinde. Die Gemeinde würde feststellen, um wie viele Seelen die Bevölkerung der Stadt in jedem Jahre wächst und sie würde in jedem Jahr so viele Wohnungen bauen, als erforderlich sind, den Bevölkerungszuwachs zu beherbergen. Die Zahl der Wohnungen würde in demselben Verhältnis vermehrt, wie die Zahl der Bewohner der Stadt steigt.

In der kapitalistischen Gesellschaft ist der Boden Privateigentum und die Erbauung von Wohnhäusern ist die Aufgabe der Kapitalisten. Die Kapitalisten bauen aber neue Wohnhäuser nur dann, wenn sie eine hohe Verzinsung des Bodens und Baukapitals erwarten können. Ist dies nicht der Fall, dann werden keine neuen Häuser gebaut. Die Zahl der Wohnungen bleibt unverändert, obwohl die Bevölkerung wächst. Es muß daher nun eine größere Bevölkerung in denselben Wohnungen zusammengepackt werden, in denen früher eine kleinere Bevölkerung wohnte.

Wie vollzieht sich dieser Prozeß der Zusammendrängung?

Wenn die Bautätigkeit hinter dem Wachstum der Bevölkerung zurückbleibt, tritt Wohnungsnot ein: die Nachfrage nach Wohnungen ist größer als das Angebot. Daher beginnen die Wohnungspreise zu steigen. Familien, die bisher zwei Zimmer bewohnt haben, können den erhöhten Mietzins nicht mehr bezahlen und müssen sich mit einem Zimmer begnügen. Familien, die bisher eine Wohnung allein bewohnt, sehen sich durch die Erhöhung des Mietzinses gezwungen, Mieter oder Bettgeher aufzunehmen. So drängen sich die Menschen dichter aneinander. Dadurch wird ein

Teil der alten Wohnungen von ihren bisherigen Bewohnern freigesetzt, um sofort von dem Bevölkerungszuwachs besetzt zu werden, für den auf diese Weise Raum geschaffen wurde. Andererseits ermutigt das Steigen der Mietzinse die Kapitalisten, die unterbrochene Bautätigkeit wieder aufzunehmen, wodurch die Zahl der Wohnungen vermehrt, die Wohnungsnot allmählich gelindert wird. So ist die Wohnungssteuerung das Mittel, durch das sich die Anpassung des Wohnungsbedarfes an die verfügbare Zahl von Wohnungen, die durch die Wohnungsnot erforderte Zusammendrängung der Bevölkerung durchsetzt. Könnte, wenn die Bautätigkeit hinter dem Bevölkerungswachstum zurückgeblieben ist, das Steigen der Mietzinse durch künstliche Mittel überhaupt verhindert werden, dann würde die Zusammendrängung der bisherigen Bewohner der Wohnungen unterbleiben und dies hätte zur Folge, daß der Bevölkerungszuwachs überhaupt keine Wohnungen finden könnte. In die Stelle der Wohnungssteuerung träte dann die Obdachlosigkeit in größtem Umfang!

Es ist daher schlechthin unmöglich, das Steigen der Mietzinse zu verhindern, wenn die Bautätigkeit hinter dem Bevölkerungswachstum zurückgeblieben ist. Jede Wohnungsreform muß also damit beginnen, die Zahl der verfügbaren Wohnungen zu vermehren. Dies kann dadurch geschehen, daß: 1. die Gemeinden Wohnhäuser bauen; 2. der Staat und die Gemeinde die Schaffung von Baugenossenschaften erleichtern (Wohnungsfürsorgefonds, Fonds der Sozialversicherung); 3. die kapitalistische Bautätigkeit ermutigt wird, wozu in Oesterreich die Reform der Hauszinssteuer das wichtigste Mittel wäre. All das kann nur im politischen Kampf errungen werden! Mieterorganisationen können durch die Agitation für solche Maßregeln viel Gutes stiften. Aber die ehernen Gesetze der kapitalistischen Wirtschaft können sie nicht aufheben! Unmittelbaren Einfluß auf die Wohnungspreise dürfen wir von keiner Mieterorganisation erwarten. Partielle Mieterstreiks können nur dann mit Aussicht auf Erfolg unternommen werden, wenn ziemlich viele Wohnungen leer stehen. Bei Wohnungsnot werden die Hausbesitzer die Mieter, die die Zahlung des Mietzinses verweigern, pfänden lassen und delogieren, ohne fürchten zu müssen, daß die Wohnungen leer bleiben werden.

Ein allgemeiner Mieterstreik aber ist nur in der Revolution möglich. So in Warschau 1905, als die Staatsgewalt völlig zusammengebrochen war. Die Hausbesitzer konnten die Zahlung der Mietzinse nicht erzwingen, weil hinter den streikenden Mietern der Browning, die Bombe, der Generalstreik des revolutionären Proletariats stand. Der Zusammenbruch der russischen Staatsgewalt auf den Schlachtfeldern der Wandschurci mußte vorausgehen, um im Zusammenhang der Revolution auch den allgemeinen Mieterstreik möglich zu machen. Solche Revolutionen kann man nicht machen. Sie treten ein, wenn weltgeschichtliche Ereignisse sie auslösen. Und wenn in West- und Mitteleuropa einmal die historischen Bedingungen des allgemeinen Mieterstreiks gegeben wären, dann wäre das Kampfobjekt nicht mehr die Höhe der Mietzinse, sondern der Besitz des Bodens selbst.

## Zur Frage der Einfamilienhäuser.

Von Abgeordneten Rudolf Müller.

II.

In meinem ersten Artikel habe ich an der Hand von Beispielen darzulegen versucht, daß die Erwerbung eines eigenen Hauses bei den Eisenbahnern auf ungeahnte und meistens unabwendbare Hindernisse stößt, die den Wert der Erwerbung in vielen Fällen in Frage stellen. Mit diesen Zeilen will ich einen weiteren Versuch

unternehmen, sowohl die Undurchführbarkeit des von der Genossenschaft gestellten Zieles zu beleuchten, als auch die statutarischen Bestimmungen einer Kritik zu unterziehen.

In den Versammlungen der E. V. G., sowie in ihrer Zeitung wird den eintretenden Eisenbahnern in den beredtesten Worten auseinandergesetzt, wie billig und ohne daß man besondere Geldopfer aufzubringen habe, jedermann sein Haus haben kann. Aus der Erstellung der Bilanz mit 31. Dezember 1910 ist zu ersehen, daß seit der Gründung 1657 Anteile im Wert von 331.400 Kr. gezeichnet wurden, worauf noch 298.569 Kr. als Anteilsraten ausstehen. Es sind also im ganzen bloß 32.831 Kr. als Anteile eingezahlt worden. Nach Abzug der verschiedenen Speizen könnten im günstigsten Fall höchstens zwei solche Häuser erbaut werden. Da im Anfang, wo die Idee einen größeren Anreiz bietet, die Beitrittsanmeldungen den Höhepunkt erreicht haben dürften, so kann man sich ungefähr eine Vorstellung machen, wie lange es währen wird, bis 20 Häuser erstehen werden. Vielleicht wird man mir entgegen, daß man solche Genossenschaftanteile bei einer Baar-Zc. belehnen lassen könnte. Nehmen wir den günstigsten Fall an — der natürlich nicht eintreffen würde — es findet sich ein solches Geldinstitut, das die eingezahlten Anteile nach dem gesetzlichen Höchstmaß zum Dreiviertelwert und zu 4 1/2 Prozent Verzinsung belehnt, was wäre dann gemacht? Welche Kürzung würde erreicht und wie würde dieselbe genügen? Die Kürzung der Aufsichtsräte würde ungefähr drei Viertel der Zeit ausmachen, die Bautätigkeit um dieselbe Höhe zunehmen. Wenn also die Einzahlung so wie im Gründungsjahr weiter erfolgen würde, könnte man, wenn die Verwaltungsauslagen ebenfalls nicht steigen, im günstigsten Falle vier Häuser erstehen lassen. Eine solche Bautätigkeit — auch wenn sie sich um das zehnfache steigerte — kann weder in einem Ort, noch weniger aber im Reich auf die Mietzinse preisbildend einwirken oder die Wohnungsnot verringern.

In erster Linie werden bei der Erbauung von Häusern jene Genossenschafter, die ihre Anteile voll einbezahlt haben, weitere Summen bei der Genossenschaft erlegen oder genügende Bürgschaft (Lebensversicherungs-polizze zc.) die im Gehaltsabzugswege gesichert ist, oder verpfändbares Einkommen haben, berücksichtigt. Diejenigen Mitglieder, die diese Eignung und Bürgschaft nicht haben, werden als die letzten eingereicht. In welcher Zeit sie an die Reihe kommen, läßt sich ziffermäßig leicht berechnen. Was also die Länge der Zeit anbelangt, so würde sie die Geduldprobe jedes normalen Menschen weit überschreiten, weil sein Lebensalter hierzu kaum ausreichen dürfte.

Es wäre nun zu untersuchen, ob die Möglichkeit vorhanden ist, von dieser Genossenschaft billiger ein Haus erbaut zu bekommen. Daß Einfamilienhäuser durch die geringe Ausnützung des Baugrundes etwas höher zu stehen kommen und eine Prozentige Verzinsung des Bauwertes nicht abwerfen, wie Häuser mit Stockwerken, ist allgemein bekannt. Nachdem diese Vorteile nicht unter das Gesetz vom 8. Juli 1902 rangiert werden können, hat dieses Gesetz mit seiner 24jährigen Steuerfreiheit und sonstigen Nachlässen keine Anwendung zu finden, was ein zweiter und schwerer Nachteil ist: Da nun weiters das hierzu nötige Geld durch Beleihung oder Kredit, mit höherer Verzinsung, eventuell Superprovision zc. aufgetrieben werden muß, sind die Bauten auch die Mitgliedseinlagen verzinsen müssen, so wird auch dies — was ja gleichfalls auf der Hand liegt — nicht zur Verbilligung beitragen. Im übrigen wird bei der Geldknappheit in Oesterreich, die sich durch die hohen Militärkredite zu einer Geldnot entwickelte, sich kaum ein Institut finden, das einer solchen Genossenschaft Darlehen ohne jeder Deckung geben dürfte. Jede Bank in Wien und Berlin verzinst heute Einlagen in jeder Höhe mit 4 und 1/2 Prozent. Mit welchem Zinsfuß sie Darlehen gibt, wenn sie selbst schon für Einlagen 4 1/2 Prozent zahlt, läßt sich leicht denken. Es werden auch die Kosten der Verwaltung der Genossenschaft, die Anfertigung von Plänen, die Grundrente, zc. zu dem Bau hinzugeschlagen. Ist das Haus fertig, dann kommen die Kanalisation, die Zuleitung des Wassers und die Beleuchtung noch weiters in Betracht. Man könne sich doch der Mühe unterziehen und

\*) Wir entnehmen diesen Artikel Dr. Otto Bauers der sozialdemokratischen Monatschrift „Der Kampf“. Da die Ausführungen Otto Bauers in gedrängter Kürze die eigentlichen Wurzeln des steigenden Wohnungselends bloßlegen und zugleich auf die Maßnahmen hinweisen, die von Staat und Gemeinde gefordert werden müssen, ehe eine Lösung dieses schwierigen Problems möglich ist, glaubten wir den Aufsatz als wertvolle Ergänzung zu den Darlegungen des Abgeordneten Genossen Müller unseren Lesern nicht vorenthalten zu dürfen. Jedemfalls enthalten auch die Ausführungen Bauers in ihrem Kern eine Mahnung an die Arbeiterschaft, den verschiedenen bürgerlichen Gründungen gegenüber Vorsicht walten zu lassen und alle Momente sachkundig zu prüfen, ehe man die Kräfte an Utopistereien zerpflietert. Die Redaktion.



nachrechnen, was dann noch als Vorteile gewertet werden könnte. Im abgelaufenen Jahr, wo so viel wie gar nichts gemacht wurde, betrug die Verwaltungskosten 6555 Kronen. Da man gegenwärtig bereits drei Ingenieure, einen Chefingenieur und einen Beamten anstellen mußte und in Bälde gezwungen sein wird, weitere drei Bauingenieure einstellen zu müssen, damit alle von den Mitgliedern eingelaufenen Anträge und Anregungen geprüft, berechnet und gezeichnet werden können. Da außerdem Subventionen an den Vorstand, Reisekosten und Präsenzgelde an den Ueberwachungsausschuß und die Delegiertenversammlungen beschloffen und ausbezahlt werden, dürften die gesamten Verwaltungsauslagen in Zukunft gering berechnet, auf 60.000 Kr. per Jahr anzuwachsen. Die auf ein Häuschen berechnete Verwaltungsquote dürfte nicht gering sein. Da die Genossenschaft bei Uebernahme eines Hauses eine Lebensversicherungspolizze als Sicherstellung verlangt, die im Gehaltabzugsweg gesichert sein muß, dürfte dies als ein sechstes Erschwernis und die Bedienung des normierten Quartiergeldes an die Genossenschaft als ein siebentes anzusehen sein.

Da es kaum jemand geben wird, der bei Uebernahme eines Hauses den Betrag hierfür in barem wird erlegen können, so muß er nebst den notwendigen Reparaturen auch noch die Zinsen seiner Haus-schuld mitbezahlen. Er wird, wenn alles gut klappt, ein Häuschen haben, wo er es nicht stehen haben will und doppelt teurer wohnen wie vorher.

In einem Aufsatz der Nummer 2 der „Genossenschaftszeitung“ vom 20. Februar l. J. appelliert der Rechtsanwalt des Institutes Dr. Joachim an die Genossenschaftsmitglieder, sie mögen ihre Anteile verdoppeln, verdreifachen, eventuell Spareinlagen der Genossenschaft zur Verfügung stellen. Ich neige der Ansicht zu, daß mit Rücksicht auf die fast trostlosen Lebensverhältnisse der Eisenbahner, dieser Appell keine Wirkung auslösen wird. Sollte das Personal wider Erwarten dennoch über größere Ersparnisse verfügen und zu diesem Zweck der Genossenschaft eine beachtenswerte Summe einlegen, dann könnte die öffentliche Meinung leicht der Ansicht zuneigen, daß die immer wiederholten Forderungen nach Verbesserung seiner Lage zum Teil unbegründet sind und zur passenden Zeit ihre Geltung darnach einrichten.

Den Wunsch, ein eigenes Haus zu besitzen, kann man doch nur dann realisieren, wenn alle anderen Wünsche bereits erfüllt sind. So weit ich die Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten und Arbeiter zu kennen in der Lage bin, neige ich der Ansicht zu, daß sie vorerst noch viel brennendere Fragen von hohem Wert ihrer Erledigung zuzuführen haben, als an die Erwerbung von eigenen Häusern unter solchen schwierigen Umständen schreiten zu können. Hausbesitzer zu werden, muß unser letzter Wunsch sein. Ich halte anschließend es noch für geboten, unseren Genossen in Bezug auf die ihnen vom Statut auferlegte Verantwortung und Verpflichtung einige Belehrungen zu geben. Vor allem sei hervorgehoben, daß jedes Mitglied nach dem Gesetz und nach § 12 des Statuts mit der doppelten Einlage, das heißt bis zu 400 Kr., haftbar wird, wobei es ganz gleichgültig ist, ob die Verbindlichkeiten vor oder nach seinem Eintritt als Mitglied entstanden sind. Ich habe kein Recht und keinen Anlaß, den jetzigen Vorstand mit Mißtrauen zu begegnen. Da jedoch im Lauf von einigen Jahren mehrere solche Genossenschaften bankrott wurden, ist die größte Vorsicht geboten; Häuser bauen ist eine gar heikle Sache. Die leitenden Personen hat vorher niemand, auch nur dem Namen nach, in der Eisenbahnerchaft gekannt und sie werden, wenn es schief gehen sollte, auch von nie-

mand vernützt werden. Erfahrsflchtig sind und bleiben die Mitglieder in der doppelten Höhe ihrer Anteile, für alle Verbindlichkeiten und Sünden, die die Genossenschaft begehen kann.

Dem Vorstand steht laut Statut, § 7, das Recht zu, Anmeldungen von Mitgliedern ohne Angabe von Gründen abzuweisen, oder Mitglieder auszuschließen. Der Vorstand hat Vorzorge getroffen, vollkommen unabhängig zu sein, mißliebige Personen vor die Tür zu setzen und die Neuaufzunehmenden neunmal zu sieben. Da die Genossenschaft dem Verband deutscher Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften als Mitglied beigetreten ist, so fürchte ich, daß in Kürze der § 7 und 8 des öfteren in Anwendung kommen wird. Bei der diesjährigen Statutenänderung wurde den Zurückgewiesenen das Beschwerderecht an die Generalversammlung bereits konfisziert. Diese Aenderung gibt allein schon zu bedenken. Ausschließen kann nicht bloß der Vorstand, sondern auch die Generalversammlung, wenn auch ein diesbezüglicher Antrag vom Vorstand und Aufsichtsrat vorliegt. Der Beschwerde der Ausgewiesenen steht keine aufschiebende Wirkung zu.

Will ein Mitglied aus verschiedenen Gründen aus der Genossenschaft austreten, so ist das keine leichte Sache. Vor allem muß es einen Anteil von 200 Kr. voll einbezahlt haben. Ist dies nicht der Fall, so kann der Restbetrag im Klageweg — dessen Kosten das Mitglied zu tragen hat — heringebracht werden. Kündigt ein Mitglied seine Einlagen, so kann dies nur unter der Voraussetzung geschehen, daß es den Genossenschaftsanteil vorerst voll eingezahlt, seine sonstigen Verbindlichkeiten erfüllt und längstens am 1. Juli des Jahres seinen Austritt, respektive die Kündigung angemeldet hat. Nach einem weiteren Jahr, exklusive der Kündigungsfrist, wird der Betrag rückgezahlt. Doch bleiben die Mitglieder während der Kündigungsfrist vollkommen haftbar. Die Beitrittsgebühr von 5 Kr. wird beim Austritt nicht zurückerstattet.

Zu bemerken wäre noch, daß die Genossenschaft insofern Eigentümerin des von ihr erbauten Hauses bleibt, bis der Erwerber den letzten Heller hierfür erlegt hat. Hat ein Mitglied bereits ein Haus von der Genossenschaft übernommen und will nachher austreten, so muß es nach § 9 der Statuten einen in allem gleichwertigen Ersatzmann stellen. Die Feststellung der Vollwertigkeit obliegt dem Vorstand. Daß sich ein solcher Ersatzmann finden wird, liegt auf der Hand.

Freiwillig ausgeschiedene sowie die ausgeschlossenen Mitglieder werden nach § 10 der Statuten damit bestraft, daß man ihnen den Betrag ihres Geschäftsanteiles, wie sich derselbe nach dem Rechnungsabluß für das Jahr darstellt, in welchem die Mitgliedschaft geendet, jetzt ohne Zinsen oder Dividenden rückzahlt. Auf Grund der beschlossenen Statutenänderung (§ 12) müssen die Mitglieder zur Einbringung der Geschäftsanteile die Zustimmung geben, daß diese Beiträge im Gehaltabzugsweg abgestattet werden. Die Anteile können in Monatsraten à 5 Kr. bezahlt werden. Innerhalb 3 1/2 Jahren soll ein Anteil voll einbezahlt sein. Daß es auf der ganzen Welt keinen solchen Menschen gibt, der derartige Anteile belehnt, dürfte unbestritten bleiben. Mit solchen Bestimmungen kann man Lustschlösser, aber nicht wirkliche und billige Häuser bauen. Wie bombastisch sich die Proponenten ihre Sache vorstellten, geht schon aus dem erwähnten § 7 hervor, wo die Genossenschaft ihre Tätigkeit auch auf die ungarischen Eisenbahner auszuweihen beabsichtigt, auf die doch nicht der geringste Einfluß genommen werden kann. Im

übrigen kann ich nur sagen, daß ich seit langem kein so schlecht gegliedertes, nach jeder Richtung hin unzulängliches Statut in den Händen hatte, wie dieses. Die Bestimmungen über Betriebskapital, Rechte und Pflichten, Erlangung und Verlust der Mitgliedschaft finden sich in allen Paragraphen verstreut vor. Die neuen Aenderungen, die in der letzten Generalversammlung vorgenommen wurden, sind keinesfalls glücklicher gefaßt.

Bevor ich meine Darlegungen beende, möchte ich noch auf einen Umstand, den die Genossenschaft bei Anwerbung von Mitgliedern mit ins Feld führt, hinweisen: Sie sagt, daß man bloß das normierte Quartiergeld an die Genossenschaft zu zedieren braucht und die Eigentumsfrage löst sich von selbst. Die Bediensteten wissen, daß das Quartiergeld für sie noch eine andere Bestimmung hat, als die, die die Genossenschaft und die Staatseisenbahnverwaltung ihr andichten.

Das Quartiergeld ist und bleibt ein integrierender Teil des Gehalts. Es ist dem Personal ganz gleichgültig, aus welchem Rechtstitel es seine Bezüge erhält. Die Bahnverwaltung hat von allem Anfang an aus verschiedenen Gründen die Zerteilung des Gehalts eingeführt, insbesondere aber zu dem Zweck, damit ein Drittel des Einkommens nicht in die Bemessungsgrundlagen zu einem Pensions- oder Provisionsfonds einbezogen werden braucht. Als Zeugen dafür, daß Quartiergeld identisch mit Gehalt ist, führe ich die Tatsache der Einbeziehung des 40prozentigen Quartiergeldes in die Provisionsbemessung an. Es würde daher keinem Bediensteten oder Unterbeamten, die in den letzten Gehaltsstufen stehen, beifallen, ihre Quartiergeldquote von 700 bis 1000 Kr. ganz allein zur Deckung des Mietzinses zu verwenden. Mit dem Zinsüberschuß müssen noch eine Reihe von Bedürfnissen befricthen werden, die mit dem kleinen Gehalt nicht gedeckt werden können. Wie in den Kreisen der Eisenbahnerchaft über die Zuteilung des Quartiergeldes gedacht wird, brauchen wir nur auf die Stimmung der Eisenbahnerfrauen hinzören, die sich von einem Quartal zum andern hintrösten, von einem Quartal zum andern hintäuschen. Die Anweisung der Quartiergeldquote und deren Ausbezahlung werden von einer größeren Zahl von Bediensteten als jene vier Tage im Jahre bezeichnet, wo die Sonne scheint.

Welche Zugmittel bei jenen Mitgliedern, die überhaupt noch nicht im Genuß von Quartiergeldquoten sind, angewendet werden, sind mir nicht bekannt. Mögen die in Aussicht gestellten Luftschlösser mit noch so einer blumenhaften Sprache dargestellt werden, die Wirklichkeit können sie nicht standhalten. Diese Illusionen sind Kartenhäuser, die bei jedem „kritischen Blaser“ von selbst zusammenfallen. Selbst das berühmte Argument von der leichten Zahlung der eingegangenen Verpflichtungen durch das höhere Quartiergeld ist, wie ich eben nachgewiesen habe, eine Seifenblase, eitles Geschlurfer.

Und nun noch eine ganz kurze Beleuchtung der Zusammenlegung des Vorstandes und des Aufsichtsrates. Man sagt, daß mehr als zwei Drittel aller Genossenschaftler Bedienstete und Arbeiter sind. Die Mehrheit der Mitglieder hat überall in dem Vorstand ihrer Zahl entsprechende Vertretung.

Wie sieht es denn mit der Zusammenlegung aus, und wie ist die Majorität darin vertreten? Von den zehn Vorstandsmitgliedern sind sieben Beamte und Oberbeamte, ein Unterbeamter und zwei Arbeiter. Von den Leuten ist einer bei uns organisiert. Also zwei Drittel des Einflusses hat die Minorität, ein

## Feuilleton.

### Alkoholfrage und Eisenbahndienst.

Von Franz P. II.

Nicht gleich über eine andere Frage ist durch die letzten Jahre her so viel geschrieben und geredet worden, wie über die Alkoholfrage in ihrer verschiedenartigen Beziehung. Und eben deshalb wollen wir, wenn wir in einer so viel erörterten und deshalb noch immer aktuellen Frage das Wort ergreifen, von vornherein dem Verdacht begegnen, als beabsichtigen auch wir in einem Streit, der von der berufenen Wissenschaft noch lange nicht ausgeglichen ist, bedingungslos für eine der streitbaren Parteien eine Lanze einzulegen, und damit gleichsam nur alten Wein in neue Schläuche zu gießen. Das eben scheint uns gerade auch in der vorliegenden Frage das Verhängnisvolle, daß man auch auf diesem Gebiet sich von Ueberreibungen und Dogmenfäßen nicht frei zu halten vermag, so daß man durch die konsequente Verfolgung einer zum versteinerten Lehrsatz gewordenen Meinung nur allzu leicht zu ganz falschen, zumindest aber zu übertriebenen Schlüssen gelangt.

Unser ganzes Leben beruht heutzutage auf der schroffen Aneinanderreihung von zugespitzten Gegensätzen. In der Politik wie im Wirtschaftsleben hat die Entloftung den Frieden gebannt und zur schroffsten Feindschaft der einzelnen Interessen und der daraus gebildeten Ansichten und Lebensauffassungen geführt. Und da die Alkoholfrage ohne Zweifel ein wesentlicher Teil der sozialen Frage überhaupt ist, so ist es eigentlich nicht überraschend, daß auch darin der Gegensatz der Meinungen ein so harter geworden ist, daß sich selbst darin abweichende Trennungspunkte bemerkbar machen, die zuweilen nur die Aneignung und die so schädliche Zwietsch in Kreisen befördern, deren gleichgerichtete wirtschaftliche Interessen ein enges Zusammenschließen zweckdienlicher erscheinen lassen. Daß das gerade in der Alkoholfrage der Fall ist, beweist für uns die Tatsache deutlich, daß in der Eisenbahnerfachpresse, die sich die letzten Jahre her immer wieder lebhaft mit dieser Frage beschäftigte, fast ausnahmslos und kritiklos jener extreme Standpunkt in der absoluten Verurteilung des Genußes von alkoholischen Getränken eingenommen wurde, wie er von den Verfechtern der abstinenzlerischen Propaganda als ein feststehendes Postulat der unparteiischen Wissenschaft ausgegeben ist. Warum sollte es da nicht auch einem Eisenbahnerfachblatt

erlaubt sein, einmal in der Frage ein wenig fekerische Ansichten zu äußern?

Es ist klar, daß es uns nicht etwa einfällt, dem zügellosen Alkoholgenuß das Wort reden zu wollen. Ganz im Gegenteil, gestehen auch wir gerne zu, daß gerade die Frage der Nüchternheit und der absoluten Klarheit des Geistes nirgends eine so große Rolle spielt wie im modernen Eisenbahnbetrieb, wo unter Umständen Leben und Gesundheit des Bediensteten selbst und des seiner Sorgfalt anvertrauten Reisenden von einer momentanen, von keinem Affekt getriebenen Handlung abhängt. Und daß der Alkohol wie jedes andere Gift, das in zu großer Menge in den menschlichen Körper gelangt, dort störend auf gewisse Funktionen wirkt, ist eine durch die experimentale Physiologie so klar bewiesene Tatsache, daß sie längst jeder Gebildete kennt. Daß man daher aus diesem sehr einfachen Grund gerade vom Eisenbahnbediensteten volle Nüchternheit verlangt, ist das mindeste was man überhaupt verlangen kann. Man stelle sich auch nur einmal im Geiste die Folgen vor, die etwa zum Beispiel ein Lokomotivführer anrichten würde, der, am Regulator stehend, sich gegen dieses erste Gebot des Verkehrsbediensteten verjündigen würde. Es gehört daher auch mit zu den ersten Maßnahmen der Verkehrssicherheit, daß auf den österreichischen Eisenbahnen in den Dienstvorschriften (Dienstpragmatik) Nüchternheit von dem Personal verlangt wird und daß Trunkenheit im Dienste oder beim Dienstantritt den schwersten Dienstvergehen zugerechnet wird, daß unter Umständen nicht nur mit Disziplinarstrafen, sondern, wie das bei den k. k. Staatsbahnen der Fall ist — mit Entlassung bedroht wird. Auf den deutschen Staatsbahnen ist man in der wirklich praktischen Bekämpfung des Alkoholkonsums einen Schritt weitergegangen, indem man auf den Stationen für die Verabreichung von billigen und guten alkoholischen Getränken, wie Kaffee, Tee, Limonade zc. an die Bediensteten Vorzorge getroffen hat. Und das ist wohl auch mehr wert, als alle guten Lehren und als alle Schreckbilder, die man über die Wirkungen eines Glases Bier entwirft. Denn daß heute manches Quantum von Bier oder Wein nur deshalb getrunken wird, weil einfach ein anderes Getränk, das im Preise gleich wäre, nicht da ist, wird wohl kaum zu bestreiten sein. Und das Bedürfnis nach einem Trunk ist bei jemand, der stundenlang einen schweren, anstrengenden Dienst verrichtet, denn doch nichts Unnatürliches. Was also soll der Angestellte tun? Fruchtäfte, die als echtes Naturprodukt gewiß jede Empfehlung voraus haben, sind im Preise einfach

unerfänglich, und werden sich, solange der Obstbau immer mehr durch die ganze Entwicklung, die die Agrarstaaten zu Industriestaaten durchmachen, verdrängt wird, eher im Preise noch steigern; die künstlichen Säfte aber sind an chemischen Beimengungen so reich, daß sie in größeren Mengen genossen, der Schädlichkeit des kleinen Quantums Alkohol, das im Bier oder Wein enthalten ist, durchaus nicht nachstehen. Auch beim reinen Trinkwasser ergeben sich beim Verkehrsbediensteten manche hygienischen Bedenken. Er durchfährt Gebirgen und Stationen, wo, abgesehen davon, daß das Wasser zuweilen sehr schlecht ist, schon der öfte Wechsel an anderem Trinkwasser nachteilig auf die Gesundheit wirken kann.

Es kann sich also nach diesen und nach vielen anderen Erwägungen weniger darum handeln, ob die Abstinenz den Eisenbahnern anuraten ist, als vielmehr um die Frage, ob sie praktisch durchführbar sei. Eines steht fest: Was zur Bekämpfung des Alkoholismus getan werden kann, das hängt viel weniger von unserer Belehrung ab, als von wirksamen sozialpolitischen Maßnahmen, die gerade auf den Eisenbahnen nicht bloß allein von der schon bezeichneten Vorzorge für eine andere und zweckentsprechendere Trinkgelegenheit abhängt, sondern die auch bessere Löhne, gerechte Dienstzeiten und besseres Wohnen in sich schließt.

Ohne uns etwa in den Streit, der heute noch über den Grad der Schädlichkeit des Alkohols von den Fachleuten geführt wird, einmengen zu wollen, halten wir es für eine feststehende Sache, daß geringe Mengen dieses Giftes, die etwa in einem Glase Bier oder Wein enthalten sind, dem menschlichen Organismus unter normalen Umständen keineswegs schädlich sein können, wenigstens nicht so, wie das die extremen Abstinenzler behaupten. Wir sind ein nervöses, hastendes Geschlecht geworden, das durch sein berufliches Leben geschwächt, alle Widerstandskraft verloren hat. Und nur so konnte, deren Lösung darin gesucht wird, daß man jedes Reizmittel, die der moderne Kulturmenschen nun einmal nicht entbehren kann, grundsätzlich verwerft.

Gewiß ist jede Agitation gut und nützlich, die darauf hinausläuft, über die Gefahren des Alkohols aufzuklären und vor seinem Mißbrauch zu warnen. Und gerade für die Eisenbahner möchten wir diese Behauptung doppelt unterstreichen. Allein, wovon wir ebenso, und zwar im Interesse unseres wirtschaftlichen Kampfes, abraten möchten, da siff jene zewellen fanatisch betriebene Agitation für eine Sache, die die Dinge



Drittel die Majorität. Ich kann mir nicht helfen und spreche es offen und auf die Gefahr hin aus, daß ich der Einseitigkeit beschuldigt werde, ich habe einmal zu den Beamten, noch dazu zu solchen, die aus dem bürokratischen Stalle der Staatsbahnen kommen, kein Vertrauen zu ihren Organisations- und Verwaltungstalenten. Die Erfahrungen, die ich diesbezüglich gesammelt, lehren mich, daß die beste Sache, die vorzüglichste Organisation, eine Beamtenverwaltung umbringen kann. Genossen, seht doch selbst um euch, suchet von Triest bis Reichenberg, von Bregenz bis Bodenbach, und wenn ihr sieben Beamte gefunden habt, die umstände wären eine solche Genossenschaft einwandfrei zu leiten, dann korrigiere ich gerne meine Ansicht, die ich mir über einen Teil der Beamten in Organisations- und Verwaltungsfragen gemacht habe. Wenn ich mit meiner Ansicht nicht hinter dem Berge halte, so ist mit meiner freimütigen Darlegung durchaus keine versteckte Verdächtigung gegen die Beamten des Vorstandes der E. V. G. enthalten. Ich kenne die Herren nicht und habe von ihnen weder was Böses noch was Gutes melden hören. Und eben deshalb, weil die Eisenbahnerschaft diese Herren bisher auch nicht im entferntesten kannte und sie noch nirgends Proben ihrer Tüchtigkeit ablegten, ist doppelte Vorsicht geboten. Fremden vertraut man sich in solchen heißen Sachen einmal nicht blindlings an und haftet nicht für ihre unbekannt guten Eigenschaften. Der Aufsichtsrat, der aus 15 Personen besteht, zählt sechs unserer Genossen aus der Provinz zu seinen Mitgliedern. Da alle wichtigen Entscheidungen sowie die Revision der Geschäftsabrechnung den Wiener Aufsichtsratsmitgliedern übertragen ist, kann von einer wirksamen Überwachung und Vertretung nicht die Rede sein. Daß unsere Organisation jede Verantwortung für alles, was in dieser Genossenschaft geschieht oder geschehen kann, zurückweisen wird, steht bei mir über allem Zweifel fest. Da ich befürchte, daß ein Teil der Genossenschaftler durch das plötzliche Aufrütteln aus seinem süßen Traum, in welchem er im Geiste edles Obst von seinen eigenen Bäumen pflückt, Gübner und Hasen züchtet und in der Veranda im kühlen Schatten ein Mittagschlässchen hielet, zu allerlei Gerüchten und falschen Ausstreuungen greifen wird, ist mir klar. Für die Fortpflanzung verkehrter Ansichten und für weiteres Einfließen wird die gerühmte „Neutralität“ und das Verbandsverhältnis mit den Deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften schon sorgen. Um jeder solchen irrigen Ansicht von vornherein zu begegnen, so erkläre ich hiermit, daß ich ein Anhänger und eifriger Förderer der Eigenproduktion und des Genossenschaftswesens bin. Ich bin für genossenschaftliche Organisationen für den Bezug von Kleidern, für alle zum Leben gehörigen Bedarfsartikel und vor allem für die Konsumgenossenschaften, denen leider die Eisenbahner zu ihrem Nachteil viel zu wenig Bedeutung beimessen. Bauen wir diese Organisation aus und wenn wir alle unsere Bestrebungen und Pflichten nach der Richtung erfüllt haben und noch über Mittel, Geld und Leute verfügen, dann — aber erst dann — wollen wir auch, wenn die Voraussetzungen vorhanden sind, eigene Wohnhäuser bauen. Ich habe mich bei dieser Auseinandersetzung von dem Bestreben leiten lassen, niemand wehe und niemand wohl zu tun, sondern meinen Parteigenossen zu sagen, wie ich diese Art genossenschaftliche Betätigung ansehe und beurteile. Sollte ich damit einige Klarheit geschaffen haben, so hätte ich meinen Zweck erreicht und meine Pflicht den Parteigenossen gegenüber erfüllt. Fördern und treten wir vorerst jenen Genossenschaften als Mitglieder bei, in denen jeder an den Vor-

teilen, die eine solche gewährt, gleichmäßig Anteil nehmen kann. Räumen wir aber nicht das Pferd beim Schwanz auf. Bevor man an den Bau von Einfamilienhäusern denken kann, müssen vorerst Gesetze geschaffen werden, die dies ermöglichen. Als eine der ersten Bedingungen ist dafür nötig die Schaffung eines Erbbaurechtes, Regelung der Grund- und Gebäudesteuer sowie Herabsetzung der hohen Hauszinssteuer samt den diversen Zuschlägen, sowie unserer Zeit entsprechende Bauordnungen, in denen besondere Bauerleichterungen für Einfamilienhäuser vorgesehen sein müssen. Für alles das ist aber bei dem schlechten Stand unserer Staats- und Landesfinanzen für lange Zeit keine Aussicht. Insbesondere ist die Eroberung des allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrechtes für die Gemeinden ein hervorragendes förderndes Mittel.

Das sind die wesentlichen Voraussetzungen, unter denen eine genossenschaftliche Tätigkeit erst ermöglicht wird. Diese Hindernisse, die innig mit unserem kapitalistischen Wirtschaftsleben verbunden und verweben sind, können in kürzester Zeit nicht beseitigt werden. Vor allem aber nicht beseitigt werden, wenn jene Interessenten, die aus der gesetzlichen Regelung ihren Vorteil ziehen wollen, zur Beseitigung derselben die politische Neutralität empfehlen. Je weniger politisches Interesse solchen wichtigen Fragen von seiten der Vaugenossenschaften entgegengebracht wird, desto weiter und länger ist der Weg dahin. Mit papierernen Petitionen zc. zc. lassen sich Bestimmungen, die für die kapitalistische Welt von hohem Wert sind, nicht beseitigen. Dazu ist nicht bloß politische Einsicht, sondern starke politische Betätigung aller notwendig, um erst alle Schrecken wegzuräumen, die gerade auf diesem Weg einen ernstlichen Fortschritt hindern.

### Disziplin und Demokratie in den Gewerkschaften.

n.

Das Streben der arbeitenden Klassen nach einem wirtschaftlichen Aufstieg und nach Verbesserung ihrer Lage setzt vor allem zwei dafür unabwendliche Eigenschaften voraus: Wachsende Einsicht in die komplizierten wirtschaftlichen Zusammenhänge und straffe, unter allen Umständen unverwundbare Disziplin. Daß nun die Einsicht und das volle und hinreichende Verständnis für die sozialen Erscheinungen unserer Zeit keineswegs eine leichte und oberflächliche Sache ist, als manches Gewerkschaftsmitglied glaubt, wird aus unserer gesamten kapitalistischen Entwicklung immer erklärlicher. Das Wirtschaftsleben der Gegenwart verliert mit dem Erstarken der kapitalistischen Mächte seine einfache Struktur von früher und gestaltet sich immer mehr zu einem Problem voll komplizierter Schwierigkeiten, aus denen für die kämpfende Arbeiterschaft ganze Komplexe neuer Fragen herauswachsen. Die Formen der Organisation, ihre Mittel und taktischen Wege bilden unter solchen Umständen nicht mehr Dinge, die durch oberflächliche Verstandesurteile bestimmt werden können, sondern werden zu einer Art Gewerkschaftswissenschaft, die eine ganze Reihe von Spezialfragen der Sozialökonomie umfaßt.

Damit erhält nun die Frage, die Genosse Adolf Braun in der „Neuen Zeit“ als „Gewerkschaftliche Verfassungsfrage“ bezeichnet, ihren eigentlichen Inhalt. Die Gewerkschaften von heute sind in ein Stadium getreten, wo man sich hüten soll, den sogenannten Massenwillen und das Massenempfinden in allen Fragen und unter allen Umständen entscheiden zu lassen. Nicht bloß deshalb, weil aus den schon im ersten Artikel angeführten Gründen der Machtsteigerung der Unternehmer eine straffe, einheitliche Leitung notwendig, sondern vor allem auch deshalb, weil den Massen der tiefe und gründliche Einblick in die reich verzweigten Probleme unseres Wirtschaftslebens mangelt. So undemokratisch vielleicht manchem eine solche Auffassung erscheinen mag, so demagogisch wäre es, nicht auszusprechen, was ist. In diesem mangelnden Verständnis kann natürlich nicht der geringste Vorwurf gegen die Massenintelligenz liegen, da es schlechterdings für die in der Werkstatt sich mühenden Arbeiter einfach unmöglich ist, nationalökonomische Fragen zu studieren und Probleme zu lösen, zu denen oft eine jahrelange Beschäftigung mit einer Spezialwissenschaft vorausgesetzt werden muß. Der leitende Gewerkschaftsbeamte braucht natürlich auch noch lange nicht ein Universalgenie zu sein und er kann Fehler machen und Trugschlüssen unterliegen wie jeder andere, aber zugeben wird man wohl oder übel müssen, daß der Kontakt, den er mit den sozialen Problemen nehmen muß, dazu führt, sein Wissen in theoretischer und praktischer Hinsicht zu erweitern. Und es soll vor allem eine Hauptaufgabe der Gewerkschaften sein, dahin zu trachten, ihre Beamten und Funktionäre zu wirklichen Lehrern und Sozialwissenschaftlern auszubilden. Die gewerkschaftlichen Verbände selbst müssen sich immer mehr die Aufgabe stellen, sich ihre Führer und Berater zu bilden und zu erziehen um so damit gleichzeitig die Voraussetzung zu schaffen, daß ihr Geschick in guten und bewährten Händen ruht.

Aber da hören wir schon ängstliche Gemüter fragen: „Und die Demokratie?“ Ja, wenn die Demokratie in Wahrheit darin bestünde, die Masse blind sich selbst zu überlassen, wozu betreiben wir dann überhaupt eine Aufklärungsarbeit? Demokratie ist eben noch lange nicht, wenn man die Masse als den Fetisch betrachtet, dessen Meinungen und Willensäußerungen man als höchste Weisheit anzukommen hat. Und zwar nicht bloß aus den schon angeführten Gründen, die es dem Arbeiter im schweren Berufe verbieten, sich hinreichend auszubilden, sondern weil auch die Masse als Einseitig gedacht sehr suggestibler Natur ist und sich mehr von Stimmungen als von verstandeskritischen Prüfungsergebnissen leiten läßt.

Für klares, nüchternes Urteilen, das auf Tatsachen Rücksicht nimmt und keinerlei Gefühlsregungen unterliegt, wird immer nur der einzelne prädestiniert sein, während in den Massen das Gefühl alle anderen kritischen Denkvorgänge überwiegt.

Es gab nun allerdings in der proletarischen Bewegung eine Zeit, wo man eine Art Ehrfurcht vor der Massenintelligenz hegte. Von unseren nächsten Vorgängern abgesehen, bietet dafür die lehrreiche Geschichte der englischen Gewerkschaftsbewegung die interessantesten Beweise. Von ihr sagt Ludwig Duesel, gestützt auf die Angaben des Ehepaars Webb, in einem Artikel der „Sozialistischen Monatshefte“: „Die Führer der damaligen Gewerkschaften hatten kaum etwas anderes zu tun, als die Beschlüsse der Masse auszuführen. Diese kam in echt demokratischer Weise im Wege der Urabstimmung zustande. Und nicht die Führer waren es, die ihre Vorschläge im Wege des Plebiszits zum Gesetz erhoben, sondern die Zweigvereine als solche hatten das unbeschränkte Recht, ihre Vorschläge zur Urabstimmung zu bringen. Obwohl es sich bei diesen Abstimmungen zumeist um Fragen drehte, die durchaus nicht aus dem Gesichtskreise der Gewerkschaftsmitglieder fielen, kann man nicht sagen, daß sich in ihr die Intelligenz der Masse hervorragend geoffenbart hätte. Kein Gewerkschaftsmitglied hat wohl die Absicht gehabt, seine Gewerkschaft bankrott zu machen; dennoch führte die Urabstimmung häufig zu diesem Resultat, indem man die Beitragsfrage herab- und die Unterstützungssätze hinaufsetzte.“ Solche und ähnliche Erscheinungen haben naturgemäß dazu geführt, die ganze gewerkschaftliche Verfassung zu reformieren.

Daß es bei uns heute noch ähnliche Dinge gibt, wird kein erfahrener Gewerkschaftler bezweifeln. Wenn man von dem System der Urabstimmungen immerhin gleichfalls schon zumeist abgesehen ist, so gibt es Erscheinungen genug, die beweisen, daß vom Wesen der Demokratie zumindest noch ganz falsche Vorstellungen existieren. Daß oft ganze Ortsgruppen revoltieren und mit Auflösung drohen, weil der Zentralvorstand einen Wunsch aus irgendwelchen Gründen nicht bedingungslos zum Beschluß erhebt, ist ebenso bekannt wie die jedem Gewerkschaftsredakteur bekannte Tatsache, daß zumeist ebenso in einer Ortsgruppe oder in einer lokalen Versammlung beschlossen wird, es sei ein Artikel aufzunehmen, den der Redakteur abzulehnen für gut befunden hat.

Das und noch vieles andere geschieht natürlich unter Berufung auf das demokratische Prinzip. Aber so wenig sich eine gesunde Entwicklung mit dem Verbeugen vor dem Absolutismus verträgt, so wenig dient ihr die Verherrlichung des Massenverstandes und der Massenherrschaft. Eine gesunde und der Fortentwicklung dienende Demokratie kann auch nur in dem Recht der Masse bestehen, ihre Führer zu bestimmen und an

in ihr Gegenteil verkehrt und zu täuschenden Trugschlüssen führt. Die Agitation, die zum Beispiel der bekannte Eisenbahndirektor a. D., de Terra, in Deutschland unter den Verkehrsbediensteten für die Abstinenzbewegung eingeleitet hat, in allen Ehren, und daran, daß de Terra nur von dem idealen Zweck seiner Sache erfüllt ist, zweifelt gewiß niemand. Allein, daß die Art der Agitation im Interesse des Personals zuweilen direkt schädlich sein kann, das beweist eine Eingabe des Vereines deutscher abstinenter Eisenbahner, die vor einigen Jahren vor der württembergischen Kammer zur Verhandlung kam und in welchem auf deutschen Eisenbahnen vorgekommene Unfälle als die Folgen von Alkoholvergiftungen bezeichnet und insbesondere als Beweis der bekannte Spremberger Unfall angeführt wird. Es wird sogar behauptet, daß unter den Bediensteten ein vollständiges Vertuschungssystem herrsche, daß es erschwere, die sehr häufigen Trinkexzesse des Fahrpersonals festzustellen. Es liege im allgemeinen Interesse, auf eine Einschränkung des Alkoholgenusses beim Eisenbahnpersonal hinzuwirken. Die Eingabe bittet daher: 1. um Bewilligung einer jährlichen Beihilfe von 1000 Mk. zur Entfaltung einer umfassenden, wirksamen Vereinstätigkeit. 2. Um Erlass eines für das Eisenbahnpersonal, einschließlich der oberen Beamten, ausnahmslos geltenden Verbotes des Genusses alkoholischer Getränke während des Dienstes und mindestens acht Stunden vor Eintritt des Dienstes. 3. Um Aussetzung von Belohnungen für die freiwillige völlige Alkoholenthaltsamkeit beim Eisenbahnpersonal; um Ausdehnung der Fürsorge für gute und billige Wohnungen, angemessene Aufenthalts- und Ueberrnachtungsräume, zweckmäßige Verpflegung und Beschaffenheit guten Trinkwassers sowie billiger alkoholfreier Getränke.

Wie es in Wahrheit mit den Unfällen, die infolge vorgeratene Alkoholgenusses irgendeines Bediensteten zustande kommen, aussieht, darüber lassen die von uns bereits zitierten zwei konkreten Fälle wohl hinreichend Raum zu Betrachtungen. Gewiß kann vielleicht ein Lokomotivführer, der über Gebühr Dienst gemacht hat, überanstrengt auf der Maschine steht, von einem Glas Bier derart eingenommen sein, daß sein geistiger Zustand eine Gefahr für die Betriebssicherheit bedeutet. Gewiß aber wäre das nicht schon der Fall, wenn sein Dienst sich unter normalen Umständen abwickelt und der Alkohol nicht als Stimulanz von ihm benützt wird.

Jedenfalls ist es bei dieser Gelegenheit auch auffallend, daß in Amerika die Eisenbahnungslücke fast etwas Alltägliches sind, wo doch zugleich die Abstinenzbewegung unter den Eisenbahnern die größten Fortschritte verzeichnet und die meisten Anhänger besitzt. Und dennoch die gewaltige Zahl von Toten

und Verletzten, die alljährlich auf dem Schlachtfeld des amerikanischen Bahnbetriebes fallen. Die Erklärung dafür liegt aber in der Tatsache, daß, was immer das amerikanische Eisenbahnwesen voraus hat, die Jagd und das Hasen, das dem gesamten amerikanischen Erwerbsleben innewohnt, sehr wesentlich die Gefahrenquelle erhöht, daß, mit einem Worte, die gewaltige Arbeitsintensivität Amerikas auch das Risiko und den Einsatz an Leben und Gesundheit vergrößert.

Und deshalb halten auch wir eine Agitation, wie die de Terras, für bedenklich, die alle Schuld an Eisenbahnunfällen aufs Konto des Alkoholgenusses setzen möchte und so den Bahnverwaltungen eine bequeme Hintertür öffnet, durch die sich die intellektuellen Urheber vorsichtig drücken können. Es wäre auch gar so schön, wenn man bei größeren Unfällen die Aufmerksamkeit der heutzutage so offenkundig immer von den wirklichen Ursachen oder doch von einem ernsthaften Nachdenken mit dem einfachen Hinweis darauf ablenken könnte, „daß eben wieder einmal irgendein Bediensteter berauscht gewesen sei“, was insbesondere den doppelten Wert hätte, daß man einerseits Personen aus dem Wege gehen, und andererseits die öffentliche Meinung gegen die Bediensteten mobilisieren könnte. Ebenso bedenklich erscheint uns ein gänzliches Trinkverbot auf den Eisenbahnen deshalb, weil man nach den Erfahrungen, die man bisher mit dem so sorgsam gehegten Deuziantenwesen machte, zu der Annahme berechtigt ist, daß ein solches Verbot nur den Zuträgern und Verkaufern neuen Stoff bieten und so die Gefährlichkeiten unter dem Personal härten und belästen würde, ohne daß notabene ein praktischer Nutzen dabei herausläme.

Der Kampf gegen den Alkohol ist sicherlich eine dankenswerte Aufgabe im Interesse der Kultur. Aber er darf nicht dazu führen, daß Dinge in einem anderen Lichte erscheinen, als sie in Wirklichkeit aussehen. Und er darf vor allem nicht dazu führen, daß er den Kampf der Eisenbahner um ihre Besserstellung erschwert, indem dadurch Wasser auf die Mühlen der Bahnunternehmungen geleitet wird. Wer einmal soweit ist, daß für ihn der Alkohol zur Leidenschaft wurde, der taugt eben nicht zum Eisenbahndienst. Wer aber seiner Verantwortung bewußt ist und weiß, was er sich und anderen schuldet, der wird auch ohne den Habitualismus der extremen Alkoholgegner auskommen. Und daß dieses Pflichtbewußtsein immer mehr wächst, je mehr sich der Gedanke der Solidarität und der Interessengemeinschaft unter den Bediensteten vertieft, ist eine so unfehlbare Wahrheit, daß alle anders lautenden Sittenprüchlein nicht darüber hinwegtäuschen können.



ihnen ständige Kontrolle zu vollziehen. Und in den Gewerkschaften insbesondere gilt der Grundsatz, daß die Mitglieder zwar die prinzipielle Richtung durch ihre Beschlüsse bestimmen, das Detail der Ausführung aber ihren Vertrauensmännern zu überlassen haben werden. Keinen Absolutismus über, aber auch keinen Absolutismus durch die Masse. Für eine gesunde gewerkschaftliche Fortentwicklung wird die Demokratie den Rahmen zu bilden haben, innerhalb dessen die Bewegungsfreiheit des einzelnen wie die der Masse ihre Grenze zu finden hat. Daß der Rahmen von keiner Seite überschritten werde, dafür haben Selbstzucht und Disziplin zu sorgen.

Fr. L.

### Der Spartakker.

Daß seit dem Erscheinen des Sparverlasses des Eisenbahnministeriums sich schon bald jedes Wächter und jedes Wächterin berufen fühlt, zu „sparen“, Einnahmen „zu machen“, den österreichischen Staat zu retten, und daß dieses Retten und Sparen nur auf Kosten des Personals geschieht, mit dem und bei dem in allererster Linie gespart wird, weiß heute schon fast jeder Eisenbahner. Von allen Strecken und Stationen, von den entlegensten Winkeln und von den befahrensten Linien laufen Beschwerden des Personals über Verfürgung von Bezügen, über Wegnahme verbriefter Rechte ein. Die Rechte der Eisenbahner sind nun schon fast zum Freiwild geworden, auf das jeder A-B-C-Schütze von einem Beamten, der zur Bahn kommt, um vorerst den Betrieb kennen zu lernen, allsogleich Jagd machen darf und sich damit auch leicht die ersten Sporen verdienen kann, wenn er nur Erfolg dabei hat. Die Entscheidungen, die in Rechtsfragen der Eisenbahner gefällt werden, die Interpretierungen der Dienstordnung, der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten, gehen schon ins Aschgraue. Und manchmal greift man an den Kopf und fragt sich unwillkürlich, sind denn die Leute, die dort entscheiden, anordnen, die Richtung geben, übergeschnappt oder leiden sie unwillkürlich an einer Krankheit, die in ihrer Wirkung ähnlich dem Tropentoller ist und die man in Hinsicht der Sache nur den Spartakker nennen kann?

Zur Illustration ein einziges Beispiel. Ein Bediensteter ist im Jahre 1906 durch 35 Tage krank gewesen. In den Jahren 1907, 1908 und 1909 hat er anstandslos seinen Erholungsurlaub erhalten. Im Jahre 1910, nach dem Erscheinen des Sparverlasses des Eisenbahnministeriums, wird ihm dieser Urlaub verweigert. Wird ihm verweigert mit der Begründung, daß er im Jahre 1906 — krank gewesen ist!

Ist das nicht ein Koller? ... Kann es noch einen besseren Beweis dafür geben, daß seit dem Sparverlass des Eisenbahnministeriums unter einem Teil der Beamten förmlich ein Wettkampf entstanden ist, wer der Regierung am „besten diene“ und wer den Bediensteten am ausgiebigsten schaden oder sie kunionieren könne. Schaden oder kunionieren, ja, denn immer gelingt es nicht, die Bediensteten zu schädigen. Der Macht der Organisation gelingt es des öfteren, regulierend einzugreifen. Aber wo sich nur halbwegs eine Handhabe bietet, dort wird gewiß zum Nachteil der Bediensteten entschieden. Das soziale Del, das die Staatsbetriebe im Verkehr mit ihren Bediensteten immer haben sollen, ist vollständig verflüchtigt und was geblieben ist, ist eine ägende Flüssigkeit, die, wo sie hinkommt, immer Spuren ihres verwesten Wirkens zurückläßt. Und daher kommt auch der Mißmut und die Unzufriedenheit des Personals, die jetzt überall zu konstatieren sind, und die weiter gar nichts sind, als das Gefühl, daß eine Ära des unbekümmerten Abwackens für die Eisenbahner begonnen hat und von der kein Mensch weiß, wann und wo sie enden wird.

Und will man die Situation, in der sich die Eisenbahnbediensteten und die Bahnverwaltungen gegemwärtig befinden, in ein Bild bringen, so stelle man sich eine Schildkröte und neben ihr einen Mann mit einer Zange vor. Die Schildkröte sind die Eisenbahner, der Mann mit der Zange die Bahnverwaltungen.

Die Hornschale der Schildkröte ist die Organisation der Eisenbahner. Ihr wird die Zange nicht gefährlich und solange die Schildkröte ihre Weichteile unter der Hornschale bergen kann, ist sie sicher. Wehe aber, wenn sie auch nur ein Zipfelchen der Weichteile über die Schale hervorhauen läßt; im Nu kommt der Mann mit der Zange und zackt dieses Zipfelchen weg. So geschieht es heute tatsächlich im Eisenbahnbetrieb, und wer sich das Leben der Eisenbahner so vorstellt, hat einen richtigen Begriff von der Wirklichkeit.

Vor uns liegt schon wieder ein Erlaß. Diesmal führt die Bahnerhaltung Gänserndorf den Reigen auf. In einer langmächtigen Zeilenreihe wird die Ablöse und der dienstfreie Tag der Wächter „geregelt“. Wie die Regelung aussieht, sagt Punkt 4 des Erlasses. Dieser Punkt lautet:

In Strecken, wo nach den Bestimmungen des Punktes 5 der Vorschriften per Monat ein dienstfreier Tag gewährt werden muß (also auch in Strecken ohne Dienstablösung), ist die Ablösung an die turnusmäßige Ruhezeit „in solcher Dauer“ anzuschließen, daß „inklusive“ der bezeichneten Ruhezeit eine dienstfreie Pause von vollen 24 Stunden resultiert!

Da hast es nun, die Ablösung ist an die Ruhezeit anzuschließen. ... Obwohl es in den Vorschriften betreffend die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten ausdrücklich heißt: „Jeder Dienstreise hat eine Ruhezeit voranzugehen und nachzufolgen!“

Mit diesem „Anschließen“ der Ablöse an die Ruhezeit sollen den Wächtern ihre verbrieften Rechte gewaltsam genommen werden. Die Wächter der Bahnerhaltung Gänserndorf haben einen 12/12stündigen Dienst. Wenn der Dienst zu Ende ist, kommt die Ruhezeit, einmal im Monat dann „der freie Tag“. Die Bestimmung über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten: „jeder Dienstreise hat eine Ruhezeit voranzugehen und nachzufolgen“ sagt, daß nach einem Dienst die Ruhezeit kommen muß und daß kein Dienst ohne vorhergehende Ruhe angetreten werden darf. Jetzt aber kommt der Pseudojurist von Gänserndorf und erklärt: „Wenn ein Wächter einen

freien Tag antritt, braucht er keine Ruhezeit, denn im freien Tag kann er ja ruhen!“ Und mit diesem Dreh sollen dem Wächter monatlich 12 Stunden seiner Ruhe geraubt werden. Bisher hatten die Wächter in Gänserndorf, und haben alle Wächter, wenn sie ihren freien Tag antreten, nach dem Dienste die vorgeschriebene Ruhezeit und nach der Ruhezeit beginnt „der freie Tag“. Die Wächter in Gänserndorf waren jöhin, wenn sie ihren freien Tag hatten, 36 Stunden dienstlos. Nun sollen sie es nur mehr durch 24 Stunden sein. 12 Stunden sollen ihnen genommen werden.

Soll die Bestimmung über die Dienst- und Ruhezeiten, „daß jeder Dienstreise eine Ruhezeit voranzugehen und nachzufolgen hat“, in Geltung bleiben, so kann es nur so geschehen, daß der Wächter an seinem „dienstfreien Tag“ bemüht wird, zu ruhen. Sich auf den Zug aufzusetzen und zur Regelung einer Angelegenheit, die 24 Stunden in Anspruch nimmt, wegzufahren, gibt es nicht. Denn der Wächter muß ruhen und so sinkt der „dienstfreie Tag“ zur Verpflichtung herab, sich gründlich auszuschlafen!

Können solche hirnrißige Verfügungen anderes sein als Ausflüsse des Spartakkers?

Man glaube aber nicht, daß die Bahnerhaltung Gänserndorf die einzige ist, die just an dieser Stelle der Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten abknapsen will. Sie hat nur den lieblichen Vorzug, es das erstmal direkt und es darum hirnrißiger wie alle ihre sehr geehrten Konkurrenten zu tun. Auf Umwegen, versteckt, aber auf dasselbe Ziel losziehend, haben es schon die verschiedensten Größemäier versucht, und in unzähligen Fällen hat sich die Organisation schon gegen eine solche Wegnahme verbriefter Rechte zur Wehr setzen müssen.

Alles in allem, seit dem Erscheinen des Sparverlasses des Eisenbahnministeriums, ist die ganze Tätigkeit der vorgelegten Stellen im Bahndienst weiter nichts, als ein unaufhörlicher Versuch, inwieweit durch Wegnahme von Rechten die Geduld der Eisenbahner belastet werden kann.

Einen solchen Versuch hat der berühmte Bauer auch mit seinem Eiel gemacht. Der Eiel war ein dummes Vieh und brach schließlich unter der Last zusammen. Solche dumme Vieher sind die Eisenbahner aber schon lange, lange nicht mehr. Und darum brechen sie nicht zusammen, sondern schäumen auf, und will das Eisenbahnministerium es mit aller Macht dahin bringen, ein zu allem entschlossenes, unzufriedenes Personal zu haben, so soll es fortfahren, seinen Unterläufeln frei Hand beim — Sparen zu lassen, und es wird sich wirklich so weit bringen, daß die Bahnbediensteten in jedem Vorgelegten einen Feind sehen, dem man mißtrauen muß.

Waltung gegebene Versprechen bezüglich der obenangeführten Bediensteten einzuhalten. Bedauerlicherweise scheint aber die Staatsbahnverwaltung diese Verpflichtung nicht respektieren zu wollen, und dadurch hat sich die Lage genannter Bediensteten derart verschlechtert, daß es heute unter ihnen schon wieder Leute gibt, die nur schon das fünfte Jahr warten und noch immer in Ungewißheit darüber sind, wann ihre Definitivernennung erfolgen wird. Es wäre deshalb hoch an der Zeit, wenn die maßgebenden Faktoren endlich zur Einsicht kämen und wenn sie das an diesen Bediensteten Verbrochene durch eine ausgiebige Definitivernennung gutmachen würden. Solange dieses Personal im Taglohn steht, ist es keinen Tag sicher, bei dem geringsten Versehen, welches bei diesem schweren, verantwortungsvollen Dienst unvermeidlich ist, entlassen zu werden. Diese armen, beklagenswerten Sklaven müssen eine jede Lanne und oft maßlose Schikane diverser Vorgelegter ruhig über sich ergehen lassen, wollen sie nicht vor die Alternative gestellt werden, ohne Erbarmen auf das Pflaster geworfen zu werden.

Früher wurden die Bediensteten gleich als Aushilfskondukteure in den Bahndienst aufgenommen, was jedoch nach dem Beispiel der k. k. Staatsbahnen sehr bald eingestellt wurde, denn sehr bald kam von der Direktion ein Erlaß, der bestimmte, daß die jungen Leute als Aushilfsarbeiter für den Fahrdienst aufzunehmen sind, und erst nach einem Jahre ständiger Dienstzeit wurden selbe mittels Dekret zu Aushilfskondukteuren ernannt.

Nach der Uebernahme der O. N. W. B. und S. N. D. B. in den Staatsbetrieb wurden viele derart mittels Dekret schon ernannte Aushilfskondukteure wieder zum Aushilfsarbeiter für den Fahrdienst degradiert. Daß eine solche Vorgangsweise nicht geeignet ist, den Dienstleister und das Pflichtgefühl dieser Bediensteten zu heben, dürfte wohl jeder halbwegs Einsichtige begreifen. Es wird auch niemand wundernehmen, wenn durch diese stiefmütterliche Behandlung das Vertrauen der von dieser Betroffenen zur k. k. Staatsbahnverwaltung stark erschüttert wurde.

Dieser Teil der Bediensteten leidet aber nicht nur unter den hier angeführten Verhältnissen, sondern auch noch dadurch, daß sie infolge ihrer Verwendung zu den verschiedenlichsten Dienstleistungen geradezu ausgebeutet werden. Sie werden zum Verschubdienst, als Weichen- und Nachtwächter, als Magazinsarbeiter, in Güterkästen und als Schreibkräfte in verschiedenen Kanzleien, überall bei dem niedrigen Taglohn verwendet, wo nur irgend eine Aushilfskraft gebraucht wird.

Nicht sonderbar ist es, wenn Leute mit einem gewissen Grad von Intelligenz, den schon die Aufnahmsbedingungen und die hier angeführten Dienstleistungen nachweisen, auch zum Waschen der Personen- und Güterwagen, Abladen von Stationskohle, zum Petroleumpumpen und sonstigen Arbeiten verwendet werden. Es sind da Arbeiten darunter, die eigentlich von Waschfrauen und nicht von Zugbegleitern verrichtet werden sollten. In der Station Schredenstein, wo dieser Brauch, oder richtiger Mißbrauch, besonders ausgebildet ist, ist es selbst schon Reisenden und anderen Zivilpersonen ausgefallen, als sie Leute, die ihnen persönlich als Zugbegleiter bekannt sind, solche Arbeiten verrichten sahen.

Wenn infolge Verwendung von intelligenten Bediensteten zu solchen Arbeiten dieselben dem Gespött der Reisenden ausgegesetzt sind, so dürfte durch diesen Umstand das Ansehen der k. k. Staatsbahnverwaltung sicher nicht gehoben werden.

Eine weitere Schädigung dieser Bediensteten besteht noch darin, daß ihnen oft keine Gelegenheit zur Ablegung der Dienstprüfung geboten ist, trotzdem nach der Prüfungsvorschrift der k. k. Staatsbahnen in jedem Quartal durch die Prüfungskommission die Prüfung abgenommen werden soll. Durch das Hinanzschieben der Ablegung der Prüfung in unbestimmte Fernen wird den Kandidaten die Prüfung bedeutend erschwert, ebenso durch den Umstand, daß die Bediensteten meistens nicht im Besitze der dazu nötigen Instruktionen und Lernbehelfe sind.

Aus dem ganzen Vorgehen der k. k. Staatsbahnverwaltung ist zu ersehen, daß dort nur das eine Bestreben besteht, die Anstellungsfristen der Bediensteten bedeutend hinauszuschieben, um auch in dieser Richtung Ersparnisse beim Personal zu erzielen. Dies scheint die wahre Ursache der Verschleppung der Forderungen dieses Teiles der Bediensteten zu sein, denn mit einem Ueberfluß an definitiven Zugbegleitern würde sich dieses Verhalten der k. k. Staatsbahnverwaltung schwerlich motivieren lassen, da doch nach Anspruch eines Direktionsorgans Mangel an definitiven Zugbegleitern herrscht.

Kollegen! Wenn ihr wollt, daß eure gerechten, schon lange überfälligen Forderungen ehebaldigster Erfüllung zugeführt werden, so ist es eure Pflicht, durch Einigkeit und Anschluß aller an die Organisation dazu beizutragen, im Verein mit dem übrigen Personal die k. k. Staatsbahnverwaltung zu zwingen, daß euch euer schon lange vorentfaltenes Recht werde! Darum, Kollegen, schließt die Reihen, denn nur Einigkeit macht stark!

### Zustizpflege bei der Galzammergut-Rotalbahn.

Nur äußerst selten dringt ein Laut an die Öffentlichkeit über die Zustände bei dieser Bahn. Die Bediensteten derselben sind zwar ungewöhnlich abgehärtet und demzufolge nicht gar zu empfindlich gegen Uebergriffe, jedoch die Leistungen, welche unser sehr verehrter Herr Direktor, kaiserlicher Rat Konrad Brandl, in Bezug auf das Strafsystem bei dem heurigen Anwesenheit praktiziert hat, erfordern, in der Öffentlichkeit bekannt zu werden. Zum besseren Verständnis der Sachlage müssen wir um einige Jahre zurückgreifen.

Nach mehrjährigem Bitten und Petitionieren bequeme sich im Jahre 1907 der Herr Direktor endlich, den Bediensteten ein Gehalts- und Vorrückungsschema zu versprechen, welches auch tatsächlich am 1. Jänner 1908 in Kraft trat. Wahrscheinlich hat sich das arak-

### Das Glend der Aushilfszugsbegleiter der k. k. Nordbahn.

Vergleicht man die Verhältnisse, wie sie für diese Kategorie der Zugbegleiter bei der ehemaligen O. N. W. B. und S. N. D. B. bestanden, mit den jetzt bestehenden, so muß man konstatieren, daß dieser Vergleich sehr zu Ungunsten der jetzigen Verhältnisse ausfällt.

Schon die Löhne, deren Höhe meistens Kr. 2.20 und weniger in dieser Zeit der allgemeinen Teuerung beträgt, zeigen, wie schlecht diese Bediensteten im Vergleich zu den Fabrikarbeitern und anderen Arbeitern bei Privatunternehmungen stehen. Erwägt man ferner, daß meistens nur mehr solche Leute Aufnahme finden, die entweder den Besuch einer Bürgerschule nachweisen können oder beim Militär Unteroffiziere waren, so muß man staunen, daß sich die k. k. Staatsbahnverwaltung nicht schämt, obenangeführte Löhne zu zahlen. Es hat auch den Anschein, als ob die k. k. Staatsbahnverwaltung gar nicht den Willen hätte, hier eine Verbesserung Platz greifen zu lassen. So haben zum Beispiel in der Station Schredenstein die Aushilfskondukteure und Aushilfsarbeiter für den Fahrdienst schon im vergangenen Herbst ein Gesuch um Lohnhöhung eingebracht, ohne daß es die Direktion für notwendig fand, den Bekenten bis jetzt eine Antwort auf dieses Ansuchen zu geben, trotzdem gerade in dieser Station die Lebens- und Wohnungsverhältnisse besonders teure sind und die Bitte um eine Lohnhöhung als vollkommen gerechtfertigt anerkannt werden muß. Diese rücksichtslose Ignoranz einer Bitte von Bediensteten ist um so bemerkenswerter, weil die ersten Ernennungen in dieser Station mit Kr. 2.40 erfolgten, wogegen bei allen späteren Ernennungen der Lohn mit Kr. 2.20 festgestellt wurde, somit wäre mit Erfüllung der Bitte um Lohnhöhung nur dasjenige gemährt, was von der Verwaltung schon selbst eingeführt wurde.

Durch die Kraft der Organisation war es den Vertrauensmännern der Bediensteten gelungen, der Verwaltung der ehemaligen O. N. W. B. das Versprechen abzurufen, daß die Aushilfszugsbegleiter nach einer höchstens dreijährigen Verwendung im Taglohn zu definitiven Kondukteuren ernannt werden sollten, welches Versprechen auch von der Privatbahnverwaltung eingehalten wurde. Viele dieser bedauernswerten Kollegen haben sich auf das von der Verwaltung gegebene Versprechen einer baldigen Definitivernennung bauend, einen eigenen Hausstand gegründet und sind nun durch die Nichterhaltung dieser Zusicherung seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung in die größte Notlage geraten, da es bei der jetzigen außerordentlichen Verteuerung aller Lebens- und Gebrauchsartikel und den niedrigen Löhnen auf die Dauer unmöglich ist, sich und oft eine zahlreiche Familie von dem geringen Verdienst, den sie jetzt haben, zu ernähren. Von solchen Leuten, die oft mit der größten Not und Entbehrung zu kämpfen haben, verlangt eine k. k. Staatsbahnverwaltung den aufreibenden und verantwortungsvollen Dienst eines Zugbegleiters, der doch zur Voraussetzung eine körperliche und geistige Frische hat, die aber durch den schweren Dienst in Verbindung mit der schlechten Lebenshaltung sehr zum Nachteil der k. k. Staatsbahnverwaltung bald verloren geht.

Durch die Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb hätte nach unserer Meinung die Staatsbahnverwaltung auch die Pflicht gehabt, das von der alten Ver-



mühtige Herz dieses Herrn während der Ausarbeitung des Schemas wieder bis unter den Gefrierpunkt abgekühlt und ihn veranlaßt, folgenden Passus unter daselbe zu setzen:

„Falls über einen Bediensteten eine Disziplinarstrafe verhängt wird, verschiebt sich seine Vorrückung um ein weiteres Jahr.“

Es sind zwar noch weitere solche arbeiterfreundliche Bestimmungen enthalten, jedoch wollen wir für heute nur den oben zitierten Passus behandeln. Derselbe wurde heuer gelegentlich des Avancements mehreren Bediensteten zum Verhängnis. Der Lokomotivführer N. B. und dessen Geizer F. S. hatten am 29. Mai 1908 die Züge Nr. 3 und 8 von Tschl nach Salzburg und zurück zu führen. Die Dienstzeit für den Geizer, welcher um 3 Uhr früh anbrechen muß, bis zur Ankunft in Salzburg um 1/29 Uhr, ist schon 5 1/2 Stunden. Nachdem nun der Personenzug in S. P. abgefertigt ist, wird nach S. N. gefahren, dort fast jedesmal eine Stunde verweilt, so dann ins Heizhaus gefahren, wo dann die Arbeit aufs neue beginnt. (Reinigen der Maschine, Feuerpuzen, Schmieren, Ausrüsten.)

Hierauf geht es wieder nach S. P. und dann mit Zug Nr. 8 nach Tschl, wo dann der Zug am Bahnhof eine Stunde stehen mußte, um Zug Nr. 19 nach Tschl-Güterbahnhof zu befördern, wo dann die Ablösung durch Maschinenwechsel erfolgte.

Bis die Maschine im Heizhause untergebracht war und die ganze notwendige Arbeit geschehen, wurde es täglich 5 Uhr und mehr, also eine Dienstzeit ununterbrochener 14 Stunden für den Geizer und 12 Stunden für den Führer. Nun hieß es aber am kritischen Tage, die beiden, B. und S., müssen noch nach Wigen-Vogelhub fahren, um einen Separatlastzug zu holen.

Das Schicksal jedoch wollte es, daß an dem Tage dem Geizer unwohl war, weshalb er erklärte, „ich kann nicht mehr“, und konnte der Führer, nachdem ein Reiserbeiziger nicht zur Verfügung stand, logischerweise nichts anderes tun, als auch nicht fahren. Die Folge davon war, daß beide wegen Dienstverweigerung und Ungehorsam je 5 Kr. Strafe erhielten. Nun glaubten die Betroffenen, in der allen Tschl-Bahnern eigentümlichen Gutmütigkeit, die Sache sei erledigt und nahmen die Strafe a limine an, obwohl ihnen laut Dienstordnung, § 34, Absatz 8, das Beschwerderecht zustand.

Doch sollte die Angelegenheit noch Folgen haben. Es kam nun der 1. Jänner d. J. und mit ihm der Zeitpunkt, wo die Betroffenen in die nächste Gehaltsstufe vorrücken sollten. Jedoch das Avancement blieb aus, da der oben erwähnte Passus in Wirksamkeit trat. Auf eine diesbezügliche Anfrage bei der Direktion wurde nun allen Beteiligten folgende, mit kleinen Abweichungen gleichlautende Antwort zugesendet:

„In Erledigung Ihrer Anfrage, aus welchem Grunde Ihr Gehalt am 1. Jänner nicht erhöht wurde, wird Ihnen in Erinnerung gebracht, daß Sie am 29. Mai 1908 wegen Dienstverweigerung und Ungehorsam eine Disziplinarstrafe erhielten. Das vom hohen k. k. Eisenbahnministerium genehmigte Gehalts- und Vorrückungsschema für Unterbeamte und Diener der Salzkammergut-Lokalbahn schreibt ausdrücklich vor, daß, falls über einen Bediensteten eine Disziplinarstrafe verhängt wurde, sich seine Vorrückung um ein weiteres Jahr verschiebt.“

Die Direktion will jedoch ausnahmsweise die Folgen der Disziplinarstrafe halbjährig nachsehen, weshalb Sie mit 1. Juli 1911 in den nächsthöheren Gehalt vorrücken.

Direktion der Salzkammergutlokalbahn:

Pr a n d l.“

Wieso kommt es, daß ein Bediensteter erst fragen muß, weshalb er nicht vorgerückt ist und daß ihm die Kürzung seines Avancements nicht gleich bei Diktierung der Strafe bekanntgegeben wurde?

Die Antwort ist leicht gefunden:

Einfach deshalb, weil eine ordnungsmäßige Disziplinaruntersuchung nicht gepflogen wird und der zu Strafende auf Gnade und Ungnade dem betreffenden Organ der Direktion, welches das Protokoll aufnimmt, ausgeliefert ist, und weil der Herr Direktor bei solchen Gelegenheiten Staatsanwalt, Richter und Beteiligter in einer Person ist, und sich der Angeklagte in den meisten Fällen nicht zu verteidigen getraut, da die Umstände schon dazu angetan sind, um denselben von vornherein einzuschüchtern und die Urteilsprechung immer in contumaciam erfolgt.

Wenn die Unternehmung daraus einen materiellen Schaden gehabt hätte, wäre es etwas anderes, aber so blieb es sich doch gleich, ob der Zug am 29. abends oder am 30. früh befördert wurde, da ja bekanntlich nichts nicht umgeladen wird.

Wir können nicht gut glauben, daß dies alles dem Verwaltungsrat bekannt ist, sondern nehmen an, daß der Herr Direktor in solchen Fällen absoluter Herrscher ist. Nur die eine Frage möchten wir uns erlauben: Bekommt der Herr Direktor oder ein anderer hoher Beamter auch eine hohe Strafe, wenn er einen Kondukteur, welcher zum Beispiel einen Passagier, welcher (natürlich aus besseren Kreisen) mit einer III. Klasse-Karte in der ersten Klasse reist, vor dem Publikum herunterkantzelt? Wir wären wirklich neugierig.

Den Bediensteten geben wir den guten Rat, etwas über diese Vorkommnisse nachzudenken und zu beachten, daß es heute oder morgen jedem anderen passieren kann, daß er geschädigt ist. Dann wird jeder erkennen, daß es nur ein Mittel gibt, solche Zustände zu beseitigen und dieses Mittel ist eine gute Organisation. Wenn wir alle Schulter an Schulter stehen und einer für alle, alle für einen kämpfen, dann wird es nicht leicht werden, dieser „Wande den Brotkorb höher zu hängen“. Darum, Lokalbahner! Hinein bis auf den letzten Mann in den Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein und es wird vorwärts gehen!

### Der Frauentag und die Eisenbahnerfrauen.

Der Frauentag? — Was ist eigentlich ein Frauentag, so werden noch sehr viele Frauen fragen, die nun in den Zeitungen von der Veranstaltung eines solchen Frauentages lesen werden. Dieser Tag wurde von der internationalen sozialistischen Frauenkonferenz, die im vergangenen Jahre in Kopenhagen getagt hat, beschlossen, und dieses Jahr am 19. März soll er das erste mal abgehalten werden. An diesem Tag sollen die Frauen in allen größeren Orten Oesterreichs zu großen Versammlungen zusammenkommen und für das Frauenwahlrecht demonstrieren. Viele Frauen werden nun sagen: „Wie kann man von uns verlangen, daß wir auf der Straße in einem Zug marschieren. Das würde ja sehr großes Aufsehen machen und alle Leute würde einem sehen. Nein, daß ist nichts für die Frauen und nun gar für die Frauen der Eisenbahner, die doch keine gewöhnlichen Arbeiterfrauen sind“. Und so manche Frau, die vielleicht immer in die Versammlung der gewerkschaftlichen Organisation ihres Mannes geht, wird es als eine starke Zurechtweisung empfinden, daß sie an der Demonstration teilnehmen soll.

Diese Frauen wissen nicht, daß wir heute im Staat und in der Gesellschaft nur etwas durchsetzen können, wenn wir gemeinsam, viele Hunderte und Tausende, dieselben Forderungen erheben. Diese Frauen sollen nur ein paar Jahre zurückdenken, was damals die Arbeiter Oesterreichs getan haben. Sind nicht auch die Männer dieser Frauen mitgezogen, wenn es galt, für das allgemeine Wahlrecht der Männer zu kämpfen? Und nur der Einigkeit und der Größe dieser Massenbewegung ist es zuzuschreiben, wenn wir in Oesterreich ein allgemeines Wahlrecht haben, daß den Eisenbahnbediensteten 18 Millionen Kronen an Lohnerhöhungen gebracht hat.

Aber die Frauen sind noch nicht überzeugt. Ja, sagen sie, das waren doch Männer, Männer können ja auf die Straße ziehen und können ihre Forderungen durch Demonstrationen unterstützen, aber die Frauen, für die schickt sich so etwas doch nicht. Das sind immer noch die alten Märchen von gestern, die in den Köpfen dieser Frauen spuken. Gewiß sollen die Frauen nie vergessen, daß sie Frauen sind und sie sollen nicht rausen und zanken, wie die Männer es manchmal tun, aber wenn Hunderte Frauen gemeinsam auf der Straße zusammenkommen und ruhig miteinander demonstrieren, so kann niemand etwas Unschönes darin finden. Wie wir uns heute alle daran gewöhnt haben, daß wir ruhig in die Versammlungen gehen und dort hören und reden, so werden wir uns auch daran gewöhnen, daß wir im politischen Kampf ohne die Massenbewegungen und die Demonstrationen nicht alles erreichen werden, was wir wollen. Kein vernünftiger Mensch wird aber sagen können, es sei etwas Unschönes, wenn wir Frauen an diesen Kundgebungen teilnehmen oder sie selbst veranstalten. In den vergangenen Zeiten sind die Frauen sehr häufig wallfahrten gegangen und niemand hat gefunden, daß es etwas Unschönes sei, wenn die Frauen mit in den Prozessionen marschierten. Es ist nur noch in manchen Orten und vielen Frauen noch etwas Ungeohntes und Neues, daß sie auf der Straße Aufsehen erregen sollen, sie schrecken vor dem Unerwarteten und Neuen zurück. Es ist eine gewisse Schüchternheit, die sie überwinden müssen und die sie später einmal nicht mehr begreifen werden.

Aber nicht allein der Demonstration und der Art, wie der Frauentag veranstaltet werden soll, gilt die bange Frage der Frauen. Auch der Zweck der Demonstration ist noch vielen unverständlich. Wozu brauchen wir das Wahlrecht? Wir müssen ja nicht verdienen und haben nach dem Tod unserer Männer auch noch eine Pension, wir brauchen ja das Wahlrecht nicht? Wie oft hört man nicht solche Aussprüche! Was aber nicht ein geregelter Einkommen und die schönste Pension, wenn die Lebensmittel stetig im Preise steigen und die Wohnungsmieten nicht zu erschwingen sind. Alle Familien können ja vorderhand nicht in den Personalküchen untergebracht werden und wie oft müssen sie dann auf das Quartiergeid noch ein beträchtliches daraufzahlen. Diese Sorgen klopfen heute auch an die Tür der Eisenbahnerfrauen und lassen sie die Ungerechtigkeit sehr empfinden, die die heutige Gesellschaftsordnung einschließt. Es ist aber auch längst nicht mehr wahr, daß die Frauen der Eisenbahner nicht mitverdienen müssen. Es gibt heute schon sehr viele, die irgendeine Heimarbeit betreiben und eine kleine Zubude verdienen. Da werden Strümpfe gestrickt, Weißstickerien gemacht oder für große Konfektionsgeschäfte genäht, weil ja der Lohn bei einer größeren Familie nicht für alle Bedürfnisse reicht. Es haben auch die Frauen, die nicht in die Fabrik gehen, ein Interesse daran, wie die Gesellschaft verwaltet wird. Wie oft hören nicht die Frauen, wenn ihre Männer Lohnforderungen stellen, daß das Eisenbahnministerium sie nicht bewilligen kann, weil der Finanzminister kein Geld hat. Die Frauen, die sich schon auf eine bescheidene Erhöhung ihres Wirtschaftsgeldes gefreut hatten, müssen nun wieder suchen, mit dem alten Wirtschaftsgeld, das nie reichen will, auszukommen. Nun aber verlangt der Kriegsminister für neue Schiffe nicht weniger als 312 Millionen, und auf einmal hat der Finanzminister, der sonst immer seine leeren Taschen zeigt, Geld. Er wird einfach das Geld, das ihm fehlt, borgen und die Zinsen werden wieder die Frauen und Männer des Volkes zahlen müssen. Man wird wieder neue Steuern auf die Lebensmittel aus schreiben und wird wieder versuchen, die letzten Heller auch aus unseren Taschen zu nehmen. Wir Frauen können aber gar nicht hineinreden. Die Männer haben doch ihre Vertreter in dem Parlament, und wenn auch die sozialdemokratische Fraktion noch viel zu klein ist, als daß sie alle volksfeindlichen Gesetze hindern könnte, so verhilft sie doch manchen, was dem Volke schaden müßte. Wie anders wäre es aber in diesem Parlament, wenn die Frauen auch einige Frauen hineinwählen könnten. Wenn nur einige hunderttausend Stimmen mehrere sozialistische Frauen in das Parlament hineinsenden würden, dann wäre diese Fraktion schon ein bedeutend höherer Faktor im politischen Leben Oester-

reichs und viel mehr könnte erreicht werden, als heute möglich ist.

Und haben wir Frauen nicht auch noch andere Wünsche, als die Sorgen der Lebensmittelversorgung? Wie oft müssen die Eisenbahnerfamilien nicht von Ort zu Ort wandern, und auch in den kleinsten Dörfern kann man sie finden. Wie häufig hört man die Frauen klagen, daß in diesen kleinen Orten die Schule so schlecht ist, so daß ihre Kinder nichts lernen können. Und wir dürfen uns nicht wundern, wenn die kleinen Gemeinden schlechte Schulen haben. Die Schulen erhält ja nicht der Staat aus seinem Millioneneinkommen, das braucht er für den Militarismus, die Sorge für die Schule wälzt er auf die schwachen Schultern der Gemeinden. So ein kleiner Ort mit 40 bis 50 Häusern hat natürlich sehr wenig Einnahmen und die Kosten des Schulbaues übersteigen diese Einnahmen manchmal um viele Tausende Kronen. Der Unterhalt der Schule kostet wieder Geld und das Schulhaus wie der Unterricht müssen in bescheidenen Verhältnissen errichtet und geführt werden. Auch hier kann die Klage der Mütter nicht helfen, hier müssen die Frauen erst die Möglichkeit haben, mitzubestimmen. Vielleicht werden die Frauen mit viel größerer Zähigkeit den Kampf um die Volksschule führen, weil sie ja viel mehr mit den Kindern befaßt sein müssen und die Schäden des Unterrichts viel besser beurteilen können als der Vater.

Unsere Hausfrauenpflichten, die uns das Leben so oft sauer machen, und unsere Mutterpflichten, die doch Verantwortung und Würde sind, sie führen uns immer wieder mit den Einrichtungen des Staates zusammen. Wir haben deshalb ein Interesse daran, daß wir Frauen über diese staatlichen Einrichtungen sprechen und entscheiden können. Wir können ja auch heute schon unsere Stimmen erheben, wenn wir Schädliches verhindern und Nützliches herbeiführen wollen, aber unsere Stimmen haben nicht jene Macht und jenen Wert, den sie hätten, wenn die Wünsche auch durch eine weibliche Fraktion vertreten werden könnten. Wie groß und wirkungsvoll ist der Einfluß der Arbeiterchaft geworden, seitdem sie im Parlament über eine große Fraktion verfügt.

Wir können zu diesem größeren Einfluß kommen und wir sind auf dem besten Weg dazu. Schon mehr als 14.000 Frauen aller Kreise sind heute in den freien politischen Frauenorganisationen organisiert und Hunderte Frauen, die noch vor Jahresfrist teilnahmslos dahingelebt haben, sind nun eifrige Förderinnen unserer Sache. Wie sehr man aber den politischen Einfluß der Frauen fürchtet, das zeigt am besten, daß im Parlament der Aufhebung des § 30 des Vereinsgesetzes ungeachtete Schwierigkeiten entstehen. Es sollte endlich erlassen werden, daß auch die Frauen in Oesterreich Mitglieder politischer Vereine werden dürfen. Heute dürfen wir diesen Vereinen nur als Förderinnen angehören. Die sozialdemokratische Fraktion hat nun einen Gesetzentwurf eingebracht, der diese Bestimmung ändern soll. Sofort hat der deutschnationale Verband sich gegen die Abschaffung des § 30 ausgesprochen. In der Debatte wurde gesagt, daß die deutschnationalen die Frauen viel zu hoch schätzen, als daß sie dieselben in die Politik ziehen möchten. Diese Hochschätzung sieht mehr nach Mißgunst aus, ist aber nichts weiter als eine faule Ausrede. Wenn es gilt, die Frauen zum Kampf für das bedrohte Deutschland aufzurufen, da schätzen sie die deutschen Gelden bedeutend niedriger ein, im nationalen Kampf soll sie ihren Mann stellen, aber politische Rechte darf sie keine fordern. Es beherrscht diese Herren schon eine gewisse Furcht vor den aufgeklärten Frauen, denn sie wissen, daß diese Frauen auch eine Gefahr für ihre politische Herrschaft sein werden.

All diese Umstände machen es auch den Frauen der Eisenbahner zur Pflicht, daß sie am 19. März alle Bedenken überwinden und den ersten Schritt im Kampf um politische Rechte tun. Es gilt nur im Anfang die Bedenken zu überwinden, dann werden die Frauen, die nur zögernd diesem Ruf folgen, mit Begeisterung weiterkämpfen.

Der erste Frauentag in Oesterreich soll eine machtvolle Kundgebung der Frauen und Männer des Proletariats werden. Zum erstenmal wird in allen Orten der Ruf erklingen:

„Heraus mit dem allgemeinen und gleichen Frauenwahlrecht!“

### Zur Bewegung der Signalmeister.

Am 12. Februar l. J. wurde in Prag eine allgemeine Versammlung der Signalmeister abgehalten, in welcher der rastlos tätige Aktionsausschuß der im Rahmen des allgemeinen Fach- und Rechtsschutzvereines organisierten Signalmeister über seine bisherige Tätigkeit einen erschöpfenden Bericht erstattet hat. Reicht einer großen Anzahl Signalmeister aus ganz Böhmen, haben auch Delegierte von der Staatsbahndirektion Olmütz an der Versammlung teilgenommen und erlauteten sich letztere einer großen Aufmerksamkeit aller Anwesenden. Als Vertreter des Sekretariats funktionierte Genosse Redakteur C b e l.

Nach Verlesung einer sympathischen Begrüßungszuschrift des Genossen Sekretär T r o d e c k y und eines Telegramms der Brüner Kollegen, wurde den Anwesenden ein ausführlicher Bericht über die Tätigkeit des Aktionsausschusses während der Zeit vom 21. März 1909 bis 12. Februar 1911 erstattet. Aus dem reichhaltigen Bericht sei angeführt, daß der Aktionsausschuß im Verlauf dieser Zeit 28 ordentliche Sitzungen abgehalten hat und daß über seine Anregung am 9. November 1909 eine Reichskonferenz der Signalmeister in Wien, am 20. März 1910 eine Bezirksversammlung in Budweis und eine Konferenz in Brünn abgehalten wurde. Deputationen wurden entsendet am 11. Dezember 1909 zum k. k. Eisenbahnministerium und am 28. Jänner 1911 zur Direktion der St. C. G. Es wurde eine Fragebogenaktion eingeleitet und durchgeführt, um die Dienstverhältnisse, Wünsche und Beschwerden der Signalmeister sämtlicher Bahnen in Oesterreich kennen zu lernen. Zum Zweck Information der Kollegen, der weiteren Eisenbahnerkreise und der Öffentlichkeit über Verhältnisse und Bestrebungen der Signalmeister wurden im ganzen 27 Artikel

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



enthaltend Berichtsberichte, Abhandlungen und Anfragen im „Zelezniční zřizovatel“ und im „Eisenbahner“ veröffentlicht. Die bekannten Forderungen der Signalmeister wurden zum größten Teil vom Aktionsausschuß ausgearbeitet und gelangten auf Veranlassung der Zentrale in der Sitzung des Zentralausschusses der Personalkommission, Sektion Unterbeamte für das Personal der k. k. Staatsbahnen, in der Zeit vom 10. bis 13. Mai 1910 zur Verhandlung und wurden auch sämtlich und ohne Abänderung angenommen.

Aus diesem Bericht haben die Kollegen ersehen, daß der Aktionsausschuß wirklich gearbeitet hat und daß alle diese Aktionen nur deshalb unternommen und mit Erfolg geführt werden konnten, weil die Signalmeister organisiert waren und sich auf eine kräftige, vom k. k. Eisenbahnministerium anerkannte Organisation stützen konnten. Das böhmische Sekretariat des Rechtsschutzvereines hat um die Organisation der Signalmeister in Böhmen sich sehr verdient gemacht. Das Sekretariat und insbesondere die Genossen Prodecky und Redakteur Ebel haben den Aktionsausschuß kräftig unterstützt und sind ihm jederzeit mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

In einer längeren Rede besprach sodann Genosse Ebel die Tätigkeit des Aktionsausschusses, Organisation und Forderungen der Signalmeister. Unter anderem berichtete er, in welchem Stadium sich die Forderungen der Signalmeister gegenwärtig befinden und besprach die Notwendigkeit und Bedeutung der Personalkommissionen. Uebergehend auf die Verhältnisse der Signalmeister, regte er an, die Bestrebungen derselben im eigenen Interesse wohlwollend zu unterstützen und wenn möglich, eine gemeinsame Aktion der beiden verwandten Fächer einzuleiten. Nachdem er auf die Notwendigkeit einer einheitlichen Organisation der Eisenbahner aller Dienststufen hingewiesen hat, erörterte er die berechtigten Forderungen der Signalmeister nach Anerkennung als auch besserer Organisation ihres verantwortlichen Dienstes, Herausgabe entsprechender Befehle und Fachinstruktionen, ferner Regelung ihrer wirtschaftlichen und dienstlichen Verhältnisse. Er betonte, daß die Signalmeister den Wert der Organisation richtig erkannt haben und nun im Kontakt mit Kollegen des ganzen Reiches nach dem aufgestellten Programm vorgehen können. Zum Schluß besprach er noch die Grundsätze, Ziele und Bestrebungen der Sozialdemokratie, sprach die feste Ueberzeugung aus, daß die Tätigkeit des Aktionsausschusses sich sicher als fruchtbringend erweisen wird, und versicherte die Anwesenden einer tatkräftigen Unterstützung sowohl des Sekretariats als auch der Zentrale.

Die Ausführungen des Genossen Ebel wurden mit regem Interesse und lebhafter Zustimmung der Anwesenden entgegengenommen.

Nachdem der achtgliedrige Aktionsausschuß, der seit dem 21. März 1909 seine Funktion versehen, nun sein Mandat zur Verfügung gestellt hat, wurde zur Wahl eines neuen, und zwar zwölfgliedrigen Ausschusses geschritten. Gewählt wurden die Kollegen: Brázda, Sabner, Souška, Kiebler, Malovička, Plešinger, Rech, Richter, Skoutaján, Stára, Vaněk und Zimund.

Im Verlaufe der weiteren Verhandlungen wurde beschlossen, eine Konferenz der Signalmeister für die nächste Zeit nach Wien einzuberufen. Ferner wurde noch die einmütige Ansicht ausgesprochen, tunlichst im Einvernehmen mit den Signalmeistern vorzugehen und ihre Bestrebungen zu unterstützen. Mit Genugtuung wurde festgestellt, daß die Signalmeister, insofern sie im Rahmen des Allgemeinen Fach- und Rechtsschutzvereines organisiert sind, für die Interessen ihres Standes tatkräftig arbeiten und auch Erfolge in dieser Richtung aufweisen können, was von den Kollegen anderer Organisationen nicht gesagt werden kann. Es ist bis heute nicht bekannt, daß zum Beispiel die „Zemská jednota“ für Signalmeister etwas getan hätte, es scheint im Gegenteil, daß sie den Signalmeistern eine besondere Gunst nicht entgegenbringt.

Nach Erledigung einiger Organisationsangelegenheiten, wurde diese sehr gelungene Versammlung, welche ihrer Aufgabe voll und ganz entsprochen hat, geschlossen.

### Von den Kanzleierpedienten der Südbahn.

Zu wiederholten Malen schon zierten die leider nur zu berechtigten Klagen der Südbahn-Kanzleierpedienten ganze Spalten im „Eisenbahner“ und abermals muß ein althergebrachtes Uebel immer neuerlicher Behandlung unterzogen werden. Der Ausdruck Uebel ist eigentlich sehr zart gewählt für das nachstehende Thema, denn in Wirklichkeit birgt der Inhalt des nun Folgenden ein schweres Unrecht, welches an dem Großteil der Kanzleierpedienten begangen wurde.

Wie allgemein bekannt, hat die Südbahn, die vor dem 1. Jänner 1909 zur Anstellung gekommenen Kanzleierpedienten, welche nicht in der Zentrale zur Aufnahme gelangten, um eine volle Gehaltsstufe niedriger angestellt als jene in der Zentrale. Warum, dies glauben wir, vermag sich die Verwaltung heute selbst nicht zu beantworten. Es gibt hierfür auch keine triftige Begründung.

Eine gesunde Logik würde zu der Annahme führen, daß der in der Zentrale Aufgenommene zufolge einer dienstlichen Mehrleistung diese Bevorzugung verdient habe. Wenn man jedoch die wirklichen Verhältnisse ergründet, findet man heraus, daß das Gegenteil der Fall ist, denn de facto wurde von den nicht in der Zentrale befindlichen Kanzleierpedienten schon durch den ihm vorgeschriebenen Dienstturnus allein eine bedeutend höhere Dienstleistung verlangt, als von den glücklicheren Kollegen in der Zentrale. Und wenn wir den Dienst jener in der Zentrale auch nicht unterschätzen, so sind wir uns dessen doch bewußt, daß die Kanzleierpedienten der Strecke sehr häufig zu bedeutend schwierigeren Dienstleistungen mit ungleich höherer Verantwortung herangezogen werden, ein Umstand mehr, der zu einer förmlichen Empörung unter den so grundlos Benachteiligten Anlaß geben könnte. Wie schon gesagt, es gibt für diese ungleiche Behandlung keinerlei stichhaltige Gründe und dies möchte die Verwaltung wohl auch eingesehen haben.

Denn für die nach dem 1. Jänner 1909 zur Anstellung gekommenen Kanzleierpedienten besteht dies zweierlei Maß nicht mehr. Daß mit diesem alten Kram nun endlich ausgeräumt wurde, begrüßen gewiß alle rechtlich Denkenden auf das wärmste, aber ebenso klar ist, daß alle übrigen, vor dem 1. Jänner 1909 zur Anstellung gekommenen Kanzleierpedienten, welche durch das Festhalten an einem System, wofür die Verwaltung selbst keinerlei Begründung zu erbringen vermag, so furchtbar finanziell benachteiligt wurden, allen Erstes daran erinnern, daß auch an ihnen noch ein begangenes schweres Unrecht gutzumachen wäre, denn es geht doch nicht an, daß dieselben den ihnen ungerächtfertigweise zugefügten Schaden einem Schandmal gleich, durch ihre ganze Dienstzeit beziehungsweise bis an das Lebensende hindurchschleppen sollen. Es wäre wirklich nicht mehr als das Zeugnis von etwas Gerechtigkeitliebe, wenn sich die Südbahnverwaltung nun endlich entschließen würde, in dieser von vielen so überaus hart empfundenen ungleichen Vorgangsweise wenigstens etwas lindernd einzugreifen und zwar dergestalt, daß sie darangeht, das seinerzeit begangene Unrecht zumindest teilweise zu beseitigen. Wir kommen hier auf eine bereits im „Eisenbahner“ Nr. 29 vom 10. Oktober v. J. erhobene, bis heute leider unerfüllte Forderung zurück und erheben dieselbe neuerlich in der Erwartung, daß nun möglicherweise auch für unsere bescheidenen Ansprüche etwas mehr Verständnis eingezogen ist.

Wir verlangen:

Die Gleichstellung der Kanzleierpedienten der Strecke mit jenen in der Zentrale in Bezug auf Jahresgehalt, durch postmali Kürzung der Wartezeit in den nächsten Gehaltsstufen um je ein Jahr unter die jeweilige Wartezeit der Kanzleierpedienten in der Zentrale, bis ein vollkommener Ausgleich hergestellt ist, das heißt bis die gleichen Jahrgänge der Strecke und in der Zentrale an ein und demselben Tag die gleiche Gehaltsstufe erreichen.

Dieses Begehrt erstreckt sich auf alle Jahrgänge bis einschließlic 1908.

(Jahrgang = Anstellung mit Jahresgehalt.)

Bei der größten Voreingenommenheit, deren sich die Kategorie der Kanzleierpedienten in manchen Kreisen „erfreut“, muß dennoch zugestanden werden, daß diese Forderung als eine äußerst bescheidene anzusehen ist, wenn man bedenkt, daß diese so berechnete Gleichstellung erst nach vielen, vielen Dienstjahren erfolgt, der bisher Geschädigte also auch weiterhin der Benachteiligte bleibt, wenn man ferner berücksichtigt, daß durch die verlangte Maßregel nichts weiter als eine fernere, jeder Grundlage entbehrende Schädigung eines Großteils der mehrgenannten Kategorie ausgeschlossen werden soll. Um das dann zutage tretende Bild so recht zu veranschaulichen und um ja bestimmt nicht den Schein zu großer Begehrlichkeit zu erwecken, verweisen wir auf folgendes Beispiel:

Angenommen, die Südbahnverwaltung rafft sich endlich dazu auf, das bereits teilweise behobene zweierlei Maß in einer Kategorie nun endlich ganz auszurotten und unserer bereits ausgedrückten, auf das bescheidenste gehaltenen Forderung stattzugeben, so würden beispielsweise die Kanzleierpedienten der Strecke aus dem Jahrgang 1905 mit dem gleichen Jahrgang in der Zentrale, mit Rücksicht auf die Pensionsfondsleistungen erst am 1. Jänner 1915 gleichgestellt werden. Also erst nach einer 10-jährigen Dienstzeit dürfte sich der um ein Bedeutendes mehr Geschundene dem anderen rüchlich Gehalt ebenbürtig fühlen. Eine größere Bescheidenheit kann wahrhaftig nicht mehr verlangt werden, und wäre es wohl mehr als Einichtslosigkeit zu nennen, sollte diese Forderung auch noch unerhört bleiben. Man denke nur, erst nach einer 10-jährigen Spargelkur im Definitivum soll eine so berechnete Gleichstellung erfolgen, wo doch für diese ungleiche Behandlung niemals eine Erklärung gefunden werden konnte und kann. Durch die jeder Vernunft hohnsprechende Zurücksetzung durch 10 Jahre hindurch, erleidet der nicht in der Zentrale, aber vielleicht nur eine Etage tiefer zur Anstellung gekommene Kanzleierpedient eine Einbuße von sage und schreibe 2370 Kronen, ein Betrag, der sich bei dem ohnehin farg bemessenen Einkommen gewiß sehen läßt.

Um rund 2000 Kronen muß erst der eine geschädigt werden, ehe er auf das befürzte Niveau seines gleich alten Dienstkollegen, welcher überdies günstigerer dienstliche Verhältnisse genießt, treten darf und noch ist nicht einmal gesagt, ob es mit dieser Summe sein Bewenden hat, noch ist nicht erklärt, daß man ein weiteres Anwachsen des begangenen Unrechtes einzudämmen gewillt ist. Nachdem wir aber nicht annehmen können, daß die Sanierungsaktion der Südbahn auf Kosten der ohnehin knapp gehaltenen Kanzleierpedienten durchgeführt werden soll, gewärtigen wir, daß die Verwaltung doch schließlich einmal darangehen wird, Widersprüche von so großer Bedeutung in ein und derselben Kategorie endlich zu beseitigen, und gleiches Recht für alle ergehen zu lassen. Es handelt sich hier durchaus nicht etwa um eine Kenforderung, sondern einzig und allein nur um althergebrachte Gärten, um einen Fall, welcher eine spezielle Würdigung verdient. Vom moralischen Standpunkt aus betrachtet, kann es auch auf den Dienst durchaus nicht ohne Einfluß bleiben, wenn sich so ungeheure Dinge ergeben, daß bei einem Jahrgang gleich Tausende von Kronen als Differenzbetrag zum Vorschein kommen.

Welches „angenehme“ Gefühl muß wohl einen von jeder auf der Strecke bediensteten Kanzleierpedienten beschleiden, wenn aus irgendwelchen Gründen in seinerzeit in der Zentrale aufgenommenen Kanzleierpedienten aus dem gleichen Jahrgang auf die Strecke veretzt, mit ihm in einer Station, ja vielleicht sogar an einem Tisch zusammentrifft, oder die beiden sich dann im Dienst gegenseitig ablösen, wenn ersterer wahrnehmen muß, wie er die Unvorsichtigkeit in der Wahl seiner Eltern beziehungsweise den begangenen Fehltritt bei der Aufnahme dadurch zu büßen verurteilt ist, daß er sich um ein bis zwei Gehaltsstufen tiefer befindet als sein vorsichtigerer Dienstkollege.

Umgekehrt ist es ein ebenso schreiendes Unrecht, wenn zum Beispiel ein auf der Strecke aufgenommener

Kanzleierpedient im Laufe seiner Dienstzeit zur Zentrale veretzt wird und er dann gegen einen Kollegen vom gleichen Jahrgang um ein bis zwei Gehaltsstufen zurück ist, und dies alles nur deswegen, weil er bei der Aufnahme vom Glück weniger begünstigt war, als der andere.

Es sind dies einfach unhaltbare Zustände und hat die Südbahnverwaltung dieses Unrecht, welches da an allen nicht in der Zentrale zur Aufnahme gelangten Kanzleierpedienten begangen wurde, selbst begreifen gelernt und ab 1. Jänner 1909 diese durch nichts zu rechtfertigende Benachteiligung der Mehrzahl einer Kategorie durch Einführung einheitlicher Anfangsgehälter unmöglich gemacht, so darf ihr auch für jene, die schon Jahre um Jahre um einen bedeutend niedrigeren als den ihnen gebührenden Gehalt im Dienste der Gesellschaft fronden, die nötige Einsicht nicht mangeln. Es muß auch hier etwas menschliches Empfinden Platz greifen und eine — fast möchte man sagen — Ehrenschuld wenigstens zum Teil eingelöst werden, und zwar dadurch, daß man den verlangten Ausgleich in der von uns vorgeschlagenen Weise vornimmt und jeden einzelnen an der ihm gebührenden Stelle einreicht.

### Inland.

Die Sparpolitik der Staatsbahnen ist in Wirklichkeit alles andere denn Sparjamkeit, denn sie schädigt die Industrie und somit die Staatswirtschaft. Gegen die Drosselungsversuche des früheren Finanzministers von Bilinski hat sich seinerzeit im Abgeordnetenhaus ein so bestiger Widerstand erhoben, daß er zahlreiche gestrichene Investitionsposten ins Budget wieder einsetzen mußte. Dennoch hatten und haben, wie der „Deutscher Reichsarbeiter“ schreibt, die Lokomotiv- und die Waggonfabriken allen Grund zu klagen, und die Eisenindustrie verliert das, was sie an dem Material für die Dreadnoughts vielleicht gewinnen kann, an dem Material für Eisenbahninvestitionen. Und dies, obwohl die betreffenden Budgetposten nicht reduziert sind. Der Grund ist darin zu suchen, daß die betreffenden Budgetposten infolge der Verstaatlichung wesentlich erhöht werden mußten, daß die Staatsbahnen jetzt so viel anschaffen müssen als früher die Staatsbahnen und die jetzt verstaatlichten Privatbahnen zusammen angeschafft haben. Und zwar waren die Aufträge dieser letzteren gerade in den Jahren 1907 bis 1909 sehr groß; die Generalinspektion sah ihnen auf dem Nacken und veranlaßte sie im Interesse der Betriebssicherheit und Betriebsökonomie zu Geleiseanlagen und Fahrplanvermehrungen. Aber seit diese Bahnen verstaatlicht sind, seit die betreffenden Investitionsausgaben den Staat selbst treffen würden, schweigt der Prätor, und das Eisenbahnministerium investiert nicht mehr als früher.

Diese ungünstige Auswirkung der Verstaatlichung sei durch folgende Ziffern beleuchtet. Die Zahl der Waggonbestellungen sank von 10.500 im Jahre 1908 auf 6400 im Jahre 1909, 4700 im Jahre 1910 und für das laufende Jahr werden sogar insgesamt nur Bestellungen von 1700 Waggonen erwartet. An Lokomotiven bestellten die Staatsbahnen im Jahre 1910 nur mehr 174 Lokomotiven und 134 Tender, für 1911 gar nur mehr 134 Lokomotiven und 119 Tender, während die Kapazität der fünf österreichischen Lokomotivfabriken — ohne die neue Konkurrenz der Firma Danek — 500 Lokomotiven beträgt. An Schienen hat das Eisenkartell im Vorjahre nur 674.000 Meterzentner abgeliefert, um 370.000 Meterzentner oder rund 37 Prozent weniger als im Vorjahre; für 1911 haben die Staatsbahnen bisher 220.000 Meterzentner bestellt, weitere 100.000 Meterzentner werden demnächst bergeben werden; für das ganze Jahr kann man maximal auf die Vorjahresziffer rechnen. Die Verlingerung der Investitionstätigkeit der Bahnen kommt weiters auch in den Abkatziffern des Kartells deutlich zum Ausdruck. Alle Artikel, die von der allgemeinen Konjunktur abhängen, weisen im Jahre 1910 mit wenigen Ausnahmen ein beträchtliches Plus aus, alle Artikel, die von den Eisenbahnbestellungen abhängen, sind im Abkatz zurückgegangen.

Eine Gehaltserhöhung für die Offiziere. Das Quartiergeld der Offiziere, das die Bezeichnung „Militärzinstarif“ trägt, wurde, wie das Verordnungsblatt für das Heer mitteilt, erhöht. Die Erhöhung schwankt je nach der Charge und dem Garnisonsort zwischen 44 und 300 Kr. Durchschnittlich dürfte die Erhöhung 150 Kronen betragen. Die Regierung, die bei allen anderen Gehaltsregulierungen genau bekanntgibt, wie „groß“ die „Last“ ist, die dadurch dem Staate aufgewälzt wird — zum Beispiel, wenn sie den Briefträgern eine kleine Aufbesserung gewährt — gibt zu dieser Gehaltsregulierung keinen Kommentar. Sie sagt nicht, wie viel diese Erhöhung der Offiziersgehälter den Staat kostet. Da es in Oesterreich-Ungarn mehr als 30.000 aktive Offiziere gibt, so bedeutet die vorgenommene Gehaltsregulierung eine Mehrausgabe von 4 1/2 bis 5 Millionen Kronen jährlich. Und das ist gegangen, ohne daß das Parlament die Erhöhung verlangt hätte! Schmerz- und mühselos hat das der Finanzminister dem Kriegsminister bewilligt! Es besteht eben ein gewaltiger Unterschied zwischen Militär und Zivil und darum auch ein gewaltiger Unterschied zwischen Offizieren und Zivilstaatsangestellten.

Glombinski's Geschaft an seinen Freund Bilinski. Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 6. Februar 1911 verfügt, daß für alle im Bereiche der k. k. österreichischen Staatsbahnen angehenden und auf deren Linien sich erstreckenden Reisen Seiner Excellenz des Herrn k. k. Ministers a. D. Dr. Leon Ritter von Bilinski, auf dessen jeweiliges Verlangen ein Salonwagen ohne Bezahlung der hierfür tarifmäßigen Gebühr beizustellen ist. So wird also an den bankrotten Staatsbahnen weiter geschmarob, während für das eigene Personal jeder Sella zu viel ist, der ausgegeben werden soll!

Eine deutsche nationale Kandidatenliste. Die Kandidatenliste der Deutschen Nationalen bei den Brünner Bezirksparlamenten wies folgende germanische Namen auf: Blazovský, Černý, Drtil, Duchoň, Dumpyš, Gada, Šánka, Kaliboda, Kofke



Iecky, Králík, Krejčí, Kulík, Nečas, Rejzchleb, Říhal, Říha, Špinka, Závás, Zech, Zbavina, Koelcl, Nabrátíl, Strátíl, Tomásek, Topolář, Čochohal. — Sind das Zimbern oder Teutonen?

Der Eisenbahnerverkehr im Jahre 1910. Im vergangenen Jahre wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen befördert:

	1910	1909
Personen . . . . .	227,802,104	219,348,491
Güter (in Tons) . . . . .	132,563,980	143,710,569

Die Einnahmen hiefür betragen rund 929 Millionen Kronen, das ist um 57-38 Millionen Kronen mehr, als im Jahre vorher. In der Hauptsache ist dieses Plus auf die Erhöhung der Tarife der k. k. Staatsbahnen zurückzuführen. Die Staatsbahnen weisen bei einer Einnahme von 679-33 Millionen Kronen ein Plus von 49-55 Millionen Kronen aus. Auf den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen wurden in 1910 befördert: 421,318,418 Personen (im Vorjahre 401,263,827) und 436,600 Tonnen Güter (im Vorjahre 413,847 Tonnen). Die Einnahmen betragen sich mit 63-53 Millionen Kronen, das ist um 7-02 Millionen Kronen mehr als wie 1909.

Die Einnahmen der Auffig-Teplitzer Bahn dürften nach den bisherigen Ergebnissen der Buchungen im vergangenen Jahre 1910 mit einer Steigerung von etwa 250,000 Kr. festgestellt werden. Dieses Plus ist um so beachtenswerter, als die Einnahmen für die ersten sieben Monate 1910 einen Ausfall von rund 400,000 Kr. zu verzeichnen haben.

Das Investitionsprogramm der Staatsbahnen. Das Eisenbahnministerium beabsichtigt, wie verlautet, ein mehrjähriges Investitionsprogramm für die Staatsbahnen auszuarbeiten, damit ein Ueberblick über die hauptsächlichen Aufwendungen während einer längeren Periode gewonnen werden könne. Außerdem werden jene Lokalbahnprojekte zusammengestellt werden, die im gegebenen Falle als spruchreif angesehen werden können, da eine Reihe solcher Projekte mit Rücksicht auf die neuen Militärerfordernisse abgestrichen werden mußte. Ob ein solches Investitionsprogramm zur Durchführung gelangt, hängt davon ab, wie sich das Finanzministerium zu diesem Plan stellt.

Die Reorganisation der Staatsbahnen. In der nächsten Zeit werden Besprechungen im Eisenbahnministerium stattfinden, um den Wirkungsbereich der Staatsbahndirektionen neu zu regeln. Es soll beabsichtigt sein, die Agenden der Staatsbahndirektionen zu erweitern und parallel mit dieser Ausdehnung ihres Wirkungsbereiches das Eisenbahnministerium zu entlasten.

Der Frauentag am 19. März. Das Sozialdemokratische Frauenreichskomitee erläßt folgenden Aufruf: Am 19. März 1911 werden sich die Frauen und Mädchen Oesterreichs gemeinsam mit ihren Genossinnen in Deutschland erheben, um auszusprechen, daß sie nicht länger schutzlos ausgebeutet und bei überlanger Arbeitszeit zugrunde gerichtet werden wollen. Die Frauen und Mädchen aller Nationen in Oesterreich werden die Forderung nach dem Stimmrecht der Frauen erheben: sie wollen nicht länger schweigend dulden, daß man ihnen schlechte Löhne bezahlt und die Lebensmittel mit Steuern und Zöllen verteuert. Die Frauen wollen am 19. März protestieren, daß man 800 Millionen Kronen für den Militarismus, für das Küssen zum Menschenmord ausgibt, während Kinder der Arbeiterklasse am Arme ihrer Mütter verhungern. Die Frauen wollen nicht länger ausgebeutet und ausgewüthert werden, sie protestieren, daß man für das ihnen an Steuern und Zöllen abgenommene Geld Kriegsschiffe um viele Millionen baut, während es keine Spitalsbetten für Erwachsene und Kinder gibt.

Am sozialistischen Frauentag in Kopenhagen wurde beschlossen, in der ganzen Welt einen Frauentag als Demonstration für die politischen Rechte der Frauen abzuhalten. Arbeitende Frauen Oesterreichs! Erhebt euch und versammelt euch am 19. März 1911 in allen Städten, in allen Dörfern zu einer machtvollen Kundgebung. Erhebt euch zum Kampf für das Stimmrecht der Frau, auf daß unsere Arbeitsbürde leichter, unsere Sorgenlast kleiner werde. Keine Stube, solange das Wahlrecht der Frauen nicht erobert ist. Auf zur Agitation für den Frauentag!

### Ausland.

Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland. Die ersten finnischen Gewerkschaften entstanden in den neunziger Jahren, zuerst bei den Handwerkern, dann auch bei den Bau- und Fabrikarbeitern. In diesen ersten Organisationen wurde noch Interessengemeinschaft gepredigt. Die zahlreichen Petersburger Lohnkämpfe von 1895 und 1896 haben aber einen durchgreifenden Wandel herbeigeführt. Die Bauarbeiter führten einen siegreichen Streik um Einführung des Zehnstundentages. Dieser Sieg bestimmte auch andere Branchen zu energischerem Vorgehen. Der erste beim Kongreß in Tammerfors im Jahre 1900 unternommene Versuch, eine Zentralorganisation für das ganze Land zu errichten, ging fehl. Erst nach dem siegreichen Generalstreik von 1905 konnte eine umfassende Tätigkeit in dieser Richtung unternommen werden. 1906 zählte man schon 18 Gewerkschaften mit etwa 400 Lokalverbänden, anfangs 1907 waren es schon 465 Lokalverbände mit 17,860 Mitgliedern. Der Kongreß von 1907 beschloß die Zentralisation, deren unmittelbare Folge ein starkes Wachstum der Gewerkschaften war. 1908 zählte man 32 Gewerkschaften mit 608 Lokalverbänden und 24,009 Mitgliedern. Im Krisenjahre 1909 ging die Mitgliederzahl auf 19,928 zurück. Im letzten Jahre wurde die schriftliche und mündliche Agitation noch erhöht. Außer der von der Zentrale herausgegebenen Monatschrift erscheinen verschiedene Fachorgane. Beim letzten Kongreß der Gewerkschaften wurde die Gründung von Arbeitslosenstellen beschlossen, eine Einrichtung, die sich sehr gut bewährt.

Massenprotest der preussischen Eisenbahner. Ueber 5000 Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter hielten vor einigen Tagen auf Einladung des Verbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter eine Massenversammlung in der „Neuen Welt“ in Berlin ab, um

eine Erhöhung ihrer Löhne zu fordern. Der Referent, Eisenbahnarbeiter Spanner (Berlin), gab unter der Zustimmung der Versammlung der großen Enttäuschung der Eisenbahnarbeiter und -Handwerker über die letzte Lohnregelung Ausdruck. Die Höchstlöhne seien zwar um wenige Pfennige aufgebessert worden, tatsächlich habe sich aber der Verdienst der Arbeiter und Handwerker nicht erhöht, weil dafür die Akkordlöhne entsprechend herabgesetzt worden seien. Die am schlechtesten bezahlten Arbeiter seien aber bei der Gehaltserhöhung ganz leer ausgegangen. Ein Stundenlohn von 28 Pf., oder 25 und 20 Pf., wie ihn die Eisenbahnarbeiter als Grundlohn erhielten, sei für einen Familienvater in Berlin ein Hungerlohn. So komme es, daß die Eisenbahnarbeiter vielfach an Unterernährung leiden und in elenden Dachwohnungen haufen müßten, die nur aus Küche und einer Stube bestehen, die als Schlafzimmer für die ganze Familie und zugleich als Arbeitsraum für die Frau dienen müßte, die durch Heimarbeit die Einnahmen zu erhöhen suchte und dazu auch die Kinder heranziehen müßte. Der Höchstlohn von 4 Mk. werde erst nach 15- oder 20jähriger Dienstzeit erreicht. Die Eisenbahnarbeiter und -Handwerker hätten den dringenden Wunsch, daß wenigstens bei der dritten Lesung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhaus ihnen die dringend notwendige Lohnaufbesserung gewährt werde. Schließlich wurde folgende Resolution einstimmig angenommen: „Die in der Neuen Welt“ versammelten 5000 Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter sprechen angesichts der zunehmenden Vertenerung aller Lebensbedingungen ihr größtes Bedauern über die Enttäuschung aus, die ihnen die mit so großen Hoffnungen erwartete Lohnzulage gebracht hat. Die wirtschaftlich am schlechtest gestellten Handwerker und Arbeiter wurden bei der Lohnaufbesserung wenig oder gar nicht berücksichtigt, und viele sind durch Herabsetzung des Akkordlöhnes erheblich geschädigt worden. Die Versammlung spricht die bestimmte Erwartung aus, daß die jetzigen Uebelstände durch ein recht baldiges und schnelleres Aufrücken in die höheren Lohnsätze unter Vermeidung aller Ausnahmen und Ungleichheiten beseitigt werden.“

Betriebsersparnisse bei den bayerischen Staatsbahnen. Das bayerische Verkehrsministerium hat, wie das „Eisenbahnblatt“ meldet, Auftrag erteilt, die Frage zu prüfen, ob es nicht durch geeignete Maßnahmen möglich ist, die Leistungen der Personen- und Gepäckwagen und damit die Kosten für die Zugkraft und für die Vorkhaltung der Wagen abzumindern. Als solche Maßnahmen sollen hauptsächlich in Betracht kommen: die Verminderung der Zahl der in den Stammzügen laufenden Personen- und Gepäckwagen, die Einschränkung der Zahl der Referenzwagen und der Ertragwagen für in Reparatur befindliche Fahrzeuge. Eine Verkleinerung der Stammzuggarnitur würde sich bei einem großen Teil der Lokalbahnen durchführen lassen, wenn die Zahl der in den Stammzügen laufenden Wagen mehr als bisher dem regelmäßigen Verkehr angepaßt und dem nur zeitweise erhöhten Verkehr durch Bestellen von Verstärkungswagen von Fall zu Fall Rechnung getragen wird. Für den nur ausnahmsweise auftretenden außergewöhnlichen Personenverkehr können nach Ansicht des Ministeriums Güterwagen u. s. w. vorübergehend mit Sitzbänken ausgerüstet werden. Wie notwendig es ist, die Wirtschaftlichkeit des Personenzugdienstes der bayerischen Staatsbahnen zu erhöhen, beweisen nachstehende Zahlen, nach denen die durchschnittlichen Leistungen der bayerischen Personenzüge die geringsten unter allen deutschen Verwaltungen sind. Die durchschnittliche jährliche Leistung einer Personenzugmaschine betrug im Jahre 1908 bei den Reichseisenbahnen 57,595 Kilometer, bei den bayerischen Staatsbahnen 55,493 Kilometer, bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen 52,152 Kilometer, bei der Pfalzbahn 46,843 Kilometer, bei den württembergischen Staatsbahnen 43,248 Kilometer, bei den sächsischen Staatsbahnen 40,968 Kilometer, bei den bayerischen Staatsbahnen aber nur 35,671 Kilometer.

Die Annahme eines Eisenbahnerentwurfes in Italien. In dritter Lesung hat die Kammer am 28. Februar den Entwurf Sacchi für die Eisenbahner angenommen. Fast alle von dieser Fraktion vertretenen Änderungen, die darauf hinausliefen, vor allem die Gehälter der am schlechtesten bezahlten Kategorien zu erhöhen, sind durchgegangen. An Stelle der 22 Millionen jährlicher Gehaltsaufbesserungen, die der ursprüngliche Entwurf vorsah, sind deren beinahe 24 Millionen vorgesehen worden. Eine dem Personal verhaftete Neuerung, die für die ersten drei Krankheitstage das Krankengeld wegsfallen ließ, ist von der Kammer aufgegeben worden. Das Gesetz entspricht somit den Minimalforderungen, die die Eisenbahner aufgestellt hatten, so daß vorläufig die seit Jahren inszenierte Agitation in eine Periode des Stillstands treten wird. Wieviel übrigens die drohende Haltung des organisierten Personals vermocht hat, geht daraus hervor, daß die Frage der Dezentralisierung des Verwaltungswesens keineswegs die in dem Entwurf vorgesehene Lösung gefunden hat. Hier haben die reaktionären Elemente die Ueberhand behalten und die Ueberweisung an eine Kommission durchgesetzt, was bei einem Gesetzesentwurf einem ehrlichen Begräbnis gleichzusetzen ist.

Drohender internationaler Seemannsstreik. Die Delegiertensammlung der Seemannsverbände Englands, Deutschlands, Frankreichs und Amerikas, welche vor einigen Tagen in Antwerpen tagte, beschloß einstimmig, ein Ultimatum an die Reederei zu richten, worin der Generalstreik aller Matrosen angedroht wird, falls bis Mitte April nicht die Lohnerhöhung bewilligt ist.

### Aus dem Gerichtssaal.

Eine reichsbüchlerische Verleumdung. Am 9. November 1910 fand in Stadlau eine von der Ortsgruppe Stadlau des Allgemeinen Rechtschreib- und Gewerkschaftsvereines einberufene Eisenbahnerversammlung statt, welche die Erörterung der durch die Einreichung der Bediensteten der St. E. G. in den Staatsbahnstatus geschaffenen Verhältnisse zum Gegenstand hatte. In dieser Versammlung waren auch Mitglieder des „Reichsbundes“ anwesend, deren einer, der Bahnmeister Stöckl einige Zeit später, und zwar am 20. November 1910,

dem nicht in der Versammlung anwesend gemessenen Oberkondukteur Stoiber, erzählte, es hätte der Obmann der Ortsgruppe Stadlau Kondukteur Franz Babowsky in seinen Darlegungen betreffs der sieben provisorischen Dienstjahre und der Vorteile, welche das jüngere Personal gegenüber dem älteren bei der Einreichung gezogen, die Oberkondukteure wegen der Schritte, die sie gegen die Bevorzugung der jüngeren eingeleitet haben, durch die Aeußerung, „die Oberkondukteure seien Lumpenbunde und hätten alle Errungenschaften der Gewerkschaftsrückgängig gemacht“, aufs gröblichste beschimpft.

Wegen dieser den Tatsachen widersprechenden Ergrübelung Stöckl beim Bezirksgericht Simmering die Ehrenbeleidigung ein. Stöckl, verteidigt von Dr. v. Reiffenstuckh, trat den Wahrheitsbeweis an, um zu beweisen, daß Babowsky die von Stöckl dem Kondukteur Stoiber mitgeteilten ehrenverletzenden Aeußerungen gegen die Oberkondukteure in der Versammlung am 9. November 1910 tatsächlich gebraucht habe.

Der Richter führte den Wahrheitsbeweis, zu dem auch der Privatkläger Stellung nahm, durch, indem er eine größere Anzahl von Teilnehmern der Versammlung vom 9. November 1910 einvernahm. Es behauptete jedoch nur ein einziger Zeuge, der in einer Darstellung Stöckls im „Deutschen Eisenbahner“ von ihm selbst als sein Parteigenosse bezeichnete Stationsmeister Kampel mit Bestimmtheit, die inkriminierten Äußerungen gegen die Oberkondukteure aus dem Munde Babowskys gehört zu haben; er gab jedoch über Verfragen des Klagevertreters an, nicht Bediensteter der St. E. G., sondern einer anderen Staatsbahn zu sein und in der Versammlung, die im Verlauf sehr aufgeregter wurde, keinen Redner gekannt zu haben. Er behauptete zuerst, Babowsky habe zwei der beschimpften Oberkondukteure, die bei der Direction für die Linien der St. E. G. vorgeschrieben hätten, namentlich bezeichnet, und erklärte später, ein anderer Redner, der Abgeordnete Müller, habe die Namen genannt. Ein zweiter Zeuge, Lokomotivführer Mündel, sagte, es kam ihm wie im Traum vor, als hätte Babowsky etwas Derartiges, wie die von Stöckl behauptete Aeußerung, gesagt. Sämtliche anderen Zeugen gaben unter Eid an, Babowsky habe ihm mitgeteilt, es sei ihm zu Ohren gekommen, daß eine Deputation von Oberkondukteuren in der Frage der Einreichung bei Oberinspektor Kobilausky vorgeschrieben hätte, welcher bemerkt haben soll, es wäre vielleicht mehr erreicht worden, wenn die Oberkondukteure alles der beauftragten Personalkommission überlassen hätten.

Der Richter, Bezirksrichter Dr. Schwarz, erkannte im Sinne der Ausführungen des klägerischen Anwaltes den Wahrheitsbeweis für mißlungen, und verurteilte Stöckl zu einer Geldstrafe von 30 Kr., im Nichteinbringungsfall zu drei Tagen Arrest.

Rentenverleumdung durch das Schiedsgericht trotz mangelnder Schätzung der Sachverständigen. Ludwig Brzejicki, Werkhülse der k. k. Staatsbahnen in Stanislaw, hatte am 20. April 1910 in der Station Stanislaw einen schweren Unfall erlitten, indem er beim Wegfahren von Abfällen aus dem Heizhaus mit einem schweren Karren in den Abzugskanal stürzte. Ludwig Brzejicki war von dem Augenblick des Unfalls an andauernd krank und dienstunfähig und mußte in den Ruhestand treten. Die Unfallversicherungsanstalt hatte dem Verunglückten jede Rente verweigert, mit der Begründung, daß seine Arbeitsunfähigkeit nicht auf den Unfall, sondern auf lange Vorkrankheit und organische Gebrechen zurückzuführen sei. Gegen diesen Bescheid brachte Ludwig Brzejicki Klage durch Dr. Anton Vrach beim Schiedsgericht ein. Bei der am 31. Jänner 1911 vor dem Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrats Dr. Cap durchgeführten Verhandlung gaben die Sachverständigen Professor Doktor Chvojst und Dozent Dr. Elsholz an, daß Kläger allerdings krank und erwerbsunfähig sei, daß sie aber diesen Zustand vor allem mit der früheren langen Krankheit, nicht mit dem Unfall in Verbindung bringen könnten. Ueber Verfragen des klägerischen Vertreters Dr. Vrach mußten aber beide Sachverständige die Möglichkeit zugeben, daß vielleicht auch ein Teil nervöser Beschwerden mit dem Unfall in Zusammenhang stehen könne, erklärten aber übereinstimmend, nicht abschätzen zu können, welchen Einfluß diese möglichen nervösen Beschwerden, die von dem Unfall herrühren, auf die Arbeitsunfähigkeit des Klägers haben könnten. Hierauf führte der klägerische Vertreter in seinem Schlußwort aus, daß Brzejicki, mag er vorher noch so oft und lang krank gewesen sein, bis zum Moment des Unfalls immerhin gearbeitet habe. Der Unfall müsse auf ihn daher weit stärker eingewirkt haben, als die Sachverständigen annehmen, die nur eine Möglichkeit einer Einwirkung eintäumen wollen. Diese Möglichkeit möge der Gerichtshof auf Grund des gesamten Beweismaterials als Gewissheit annehmen und trotz der mangelnden Schätzung der Sachverständigen auf Grund seiner sachmännlichen Erfahrung dem Kläger eine entsprechende Rente zuerkennen. In Gemäßheit dieser Ausführungen verurteilte das Schiedsgericht die besagte Anstalt, dem Kläger vorläufig auf die Dauer des Heilverfahrens eine 60prozentige Rente vom Verdienstentgang zu bezahlen, wobei der Vorsitzende, Oberlandesgerichtsrat Dr. Cap, in der Urteilsbegründung ausführte, der Gerichtshof sei zur Ueberzeugung gekommen, daß die auf den Unfall zurückzuführende Einbuße an Erwerbsfähigkeit des Klägers mindestens 20 Prozent betrage.

Beleidigung in einer Versammlung. Am 12. Dezember v. J. fand in Biallers Restaurant in Floridsdorf eine allgemeine Eisenbahnerversammlung statt, an welcher Mitglieder des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines, des Reichsbundes, des Gewerkschaftsvereines, der Zomska Jednola und anderer Eisenbahnervereine teilnahmen. Es handelte sich um die Erörterung der Einreichungsgrundfrage des in den Staatsbahnstatus übernommenen Nordwestbahnpersonals.

In dieser Versammlung nahm auch Genosse Sobel das Wort und bemerkte mit Bezug auf einen Artikel der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“, welcher eine Gerabsetzung und Beschimpfung des Standes der Unterbeamten und Diener enthielt, die Beamenschaft möge es unterlassen, einen Stand zu verunglimpfen, dessen Mitwirkung sie, wenn es sich um die Erreichung ihrer Ziele handelt, nicht entzagen kann.

Diese Ausführung rief in der Versammlung Bewegung hervor und hatte zur Folge, daß der Beamte Pastendorf das Bedauern der Beamenschaft über die Aufnahme dieses Artikels ausdrückte und Genosse Sobel eruchte, auf eine glimpfliche Auffassung dieses Artikels bei den Gewerkschaftsmitgliedern hinzuwirken.

Nach Schluß der Versammlung stellte der Vorgesetzte Sobels, Assistent Franz Kaudela, diesen wegen des Inhaltes seiner Ausführungen zur Rede und bezeichnete das, was Sobel gesagt hatte, als Gemeinheit, wobei er mit dem Finger drohte. Wegen dieses Verhaltens klagte Genosse Sobel durch Dr. Leopold Naf Franz Kaudela auf Ehrenbeleidigung.

Bei der Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht Floridsdorf am 15. Februar l. J. konnte Kaudela, verteidigt durch Dr. Ernst Loebl, die Aeußerung nicht in Abrede stellen und gab über Verfragen des Richters an, einen Wahrheitsbeweis nicht antreten zu können.

Ueber Antrag des Klagenanwalts wurde Kaudela zu einer Geldstrafe von 30 Kr. eventuell zu drei Tagen Arrest und zum Kostenersatz verurteilt.



### Streiflichter.

**Zum Kapitel: Disziplinarstrafen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat feinerzeit verfügt, daß zur Ausarbeitung der Turnusse Vertrauensmänner aufgestellt werden, die im Einvernehmen mit ihren Mandataren die Turnusse festzusetzen und der Direktion zur Genehmigung zu unterbreiten haben. Wenn auch diese Maßnahme zu verschiedenen Differenzen mit den zur Ueberprüfung dieser Turnusse berufenen Direktionsorganen führten, so muß nichtsdestoweniger gesagt werden, daß diese Institution sich insofern bewährt hat, als die Dienstverhältnisse sich einigermaßen leidlich gestaltet haben.

Daß es manchen Herren, die in ihrer Dominanz es schwer getragen haben, mit dem Personal zusammen arbeiten zu müssen, unangenehm war, ist sicher, und daß mancher Vertrauensmann, der sich der Interessen seiner Wähler energisch angenommen hatte, in Ungnade bei den hohen Herrschaften gefallen ist und seine Unerschrockenheit schwer büßen mußte, steht ebenfalls fest. Daß aber ein Vertrauensmann, weil er im Auftrag seiner Kollegen handelte und ihre Interessen bei der vorgelegten Behörde gewissenhaft vertrat, dafür im Disziplinarweg bestraft wurde, das blieb wirklich nur den galizischen Staatsbahndirektionen überlassen, deren Repräsentanten bekanntlich mächtiger sind als der Eisenbahnminister selbst.

Im April 1909 ergaben sich in Podgórze (Direktionsbezirk Krakau) bei Aufstellung der Turnusse besonders ernste Differenzen, die zu scharfen Auseinandersetzungen führten und in mehreren Versammlungen des Zugbegleitungspersonals behandelt wurden. In einer solchen Zugbegleiterversammlung wurde der Turnusvertrauensmann, Oberkondukteur Genosse **W e b a l** beauftragt, beim Staatsbahndirektor Hofrat **Horozkiewicz** vorzusprechen, ihm die Wünsche des Zugbegleitungspersonals vorzutragen und eine in der erwähnten Versammlung beschlossene Resolution zu übermitteln. **W e b a l** kam dieser seiner Verpflichtung nach und sprach bei Hofrat **Horozkiewicz**, der glücklicherweise in den „wohlverdienten“ Ruhestand geschickt worden ist, vor. Im Lauf der Auseinandersetzungen geruhete Herr Hofrat **Horozkiewicz** Genossen **W e b a l** den Vorwurf ins Gesicht zu schleudern, daß er der Hege- und Hauptaufwiegler des Zugbegleitungspersonals ist, worauf dieser, um zu beweisen, daß er nur im Auftrag seiner Mandatare handle, ihm die Resolution, die allerdings in ziemlich scharfen Ausdrücken gefaßt war, vorlegte. Diesen unbegründeten Vorwurf glaubte **W e b a l** um so mehr entkräften zu können, als er beweisen konnte, daß er auf die Fassung der Resolution keinen Einfluß nehmen konnte, da er am Tage der Versammlung überhaupt von Podgórze dienstlich abwesend war. Trotzdem hat Herr Hofrat **Horozkiewicz** die Disziplinaruntersuchung aufgeschleppt und ihn beschuldigt, sich gegen die §§ 18 und 21 der Dienstordnung sowie gegen den Artikel 76, Punkt 1, und den Artikel 77, Punkt 1 a, der Instruktion Nr. XX vergangen zu haben.

Nach durchgeführter Disziplinarverhandlung wurde **W e b a l** von der ihm zur Last gelegten Uebertretung freigesprochen, doch der Nachfolger des **Horozkiewicz** Staatsbahndirektor Hofrat **Zborowski** fand es für gut, das Urteil nicht zu bestätigen und den Akt an den Disziplinarhof zu leiten. Dieser verurteilte den Mann zur Strafe des Verweises.

Dieser Verweis würde **W e b a l** wirklich nicht geschadet haben, wenn nicht mit dieser Strafe zugleich auch eine materielle Schädigung durch Präterierung im Avancement verbunden wäre. Der pflichtgetreue Mann muß nun dafür büßen, daß er seiner Pflicht nachgekommen ist.

Freilich, ein solches Vorgehen ist wirklich nur in dem gemeiniglich als Halbaffen bezeichneten Lande Galizien möglich, und zwar weil die Zugbegleiter Galiziens sich noch vielfach der Organisation fernhalten. Wären sie irram organisiert, so würden sie es wohl verstehen, sowohl Herrn **Zborowski** als auch dem hohen Disziplinarhof die einzig richtige Antwort zu geben. Dem Herrn Eisenbahnminister **G l o m b i n s k i** seien diese Zeilen gewidmet, sie werden ihn belehren, in welcher unwürdigen und unmenslichen Weise die Vorgesetzten von den polnischen Patentpatrioten, zu denen jedenfalls auch Herr **Zborowski** gehört, behandelt und an ihrer Erziehung geschädigt werden, bloß darum, weil sie als ehrenwerte Männer ihre Pflicht tun.

**Vorsprache der Kangleidener der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium.** Am 25. Februar l. J. sprach beim Herrn Sektionsrat **Dr. B ö h** neuerlich eine mehrgliedrige Deputation der Kangleidener der k. k. Staatsbahnen vor. Anwesend waren: **Franz Bartha**, Staatsbahndirektion, Wien; **Anton Lang**, St. E. G., Wien; **Jaroslav Swoboda**, De. R. W. B., Prag; **Franz Calud**, l. l. Nordbahndirektion, Olmütz; **Josef Egger**, l. l. Staatsbahn, Wilsch; **Franz Berner**, Staatsbahndirektion, Innsbruck; **Andreas Samelk**, l. l. Staatsbahndirektion, Krakau. Die Deputation sprach unter Führung des Personalkommissionsmitgliedes **Josef Sommerfeld**, Wien, vor. Genosse **Bartha**, Hauptvertrauensmann der Kangleidener, trug dem Herrn Sektionsrat die Bitten der letzteren vor. Seit Jahren sind die Kangleidener mit den vorliegenden Bitten in Memoranden und durch die Personalkommissionen an das Eisenbahnministerium sowie an die Staatsbahndirektionen herangetreten, ohne daß ihnen bisher eine Erledigung oder eine Antwort zuteil wurde. Die Wünsche, die leicht und ohne Geldausgaben bewilligt werden können, sind: Gänzliche Befreiung aller Kangleidener vom Aufräumen und Beheizen der Bureaus, und Ernennung zu Kangleidgehilfen. Es gibt Kangleidener, die von früh bis spät Nachmittag Stiegen auf- und ablaufen müssen und die todmüde noch nach anderen diversen Besorgungen, wenn die Beamten Schlaf gemacht haben, erst eine Reihe von Zimmern aufräumen müssen. Es sind ferner Kangleidener, die vor 8 Uhr früh und nach 2 Uhr nachmittags die Aufräumungsarbeiten von 9 bis 12 Zimmern besorgen müssen, aber von 8 bis 2 Uhr nachmittags Beamtenarbeiten verrichten müssen, zum Beispiel Belege ordnen, Registraturarbeiten etc. Diese Kangleidener sind berechtigt, zu Kangleidgehilfen überfetzt zu werden, da dieselben in vielen Fällen mehr wissen müssen als mancher Beamte. Es gibt weiters Diener, die ebenfalls vor 8 Uhr und nach 2 Uhr nachmittags bei einem Schreiber sitzen und heiße Arbeiten verrichten müssen. Zum Beispiel in der Staatsbahndirektion Wien sitzen Kangleidener, die die Postbestellbureaus, die Berechnung des permanenten Verlaufs, den Parteienbriefverkehr für das In- und Ausland sowie für die Behörden zu besorgen haben. Auf dem Posten ist vor vier Monaten ein Offizial gesessen, der einen Kangleidener zugeteilt hatte. Jetzt ist dort ein Kangleidener, der noch einen zweiten Kangleidener zugeteilt hat. Weiters sind Kangleidener in der Einnahmekontrolle, die nebst der Reini-

gung zahlreicher Zimmer, beim Rangierkäse sitzen und Tausende von verschiedenen Karten rangieren müssen. Bei den Kassen werden die Kangleidener zu Skontistenarbeiten verwendet, während der Skontist Beamtenarbeiten verrichten muß. Man sieht den Kassendienen beim Zählstisch sitzen, das Geld zählen und verpacken u. s. w.

Genosse **Swoboda** aus Prag brachte ein Beispiel von einem Gagisten, der nicht einmal Bürgerschule besitzt. Weil der Mann Zertifikatist ist, wird er zum Beamten ernannt. Aber Kangleidener, die Gymnasium besucht haben und heute auf Grund der Schulbildung zu Schreiberarbeiten verwendet werden, will man nicht zu Kangleidgehilfen ernennen. Dieselben sind zum Auskehren u. s. w. verurteilt. Genosse **Lang**, St. E. G., bittet den Herrn Sektionsrat, den Vorschlag **Bartha** anzunehmen und zu bewilligen. Dieselben Argumente hat auch die l. l. St. E. G. Genosse **Samelk** wies dem Herrn Sektionsrat ein Schreiben von einem Kangleidener vor, das Prüfungszugnisse enthält.

Sektionsrat **B ö h** erklärte darauf: Vor einigen Wochen ist bereits eine Kangleidenerdeputation hier gewesen, die dasselbe vorbrachte. Aber ich finde es unbegreiflich, was eigentlich die Kangleidener wollen. Wenn sie nicht aufräumen wollen, dann hätten sie überhaupt nichts zu tun. Unsere Amtsdienere sind lauter Zertifikatisten, die müssen aufräumen und heizen, und sagen nichts. (Die Amtsdienere kommen erst um 8 Uhr und gehen um 3 Uhr nachmittags und haben höchstens zwei bis drei Zimmer aufzuräumen.) Ich muß Ihnen aufrichtig sagen, daß ich es nie unterstützen werde, daß die Kangleidener vom Aufräumen befreit werden. Der Kangleidener bleibt Kangleidener, der muß auskehren, wie der Straßenkehrer lehren muß. Im übrigen hat das Eisenbahnministerium an die Direktionen einen Erlaß herausgegeben, wo es heißt, die Direktionen werden angewiesen, sich um ihr Personal und auch um die Kangleidener zu kümmern und qualifizierte Kangleidener zu Kangleidgehilfen zu ernennen.

Hierauf ersucht Genosse **Sommerfeld** nochmals um die Unterstützung der Bitte. Die Kangleidener haben keine Absicht zu faultenzen oder den Staat zu verkirzen. Sie haben eine Zusammenstellung gemacht, wo sie nachweisen, daß durch die Abschaffung der Reinigung eher noch erspart wird. Aus der Zusammenstellung geht hervor, daß noch ein Reingehinn von zirka 600 Kr. erzielt wird, wenn vier Frauen bei der Staatsbahndirektion Wien aufgenommen werden. **Bartha** erklärt weiter, daß, wenn die Staatsbahndirektion so gerechnet hätte wie er, so müßte dieselbe Summe herauskommen. Die Zusammenstellung sei ganz richtig. Der Herr Sektionsrat erklärte noch, er wird sich über die Richtigkeit orientieren und an die Direktionen weitere Weisungen ergehen lassen.

**Von der Personalkommission der bosnisch-herzegowinischen Landesbahn.** Die Personalkommission der bosnisch-herzegowinischen Landesbahn verhandelte in ihren Sitzungen vom 20. bis 22. Februar über einen von der Direktion ausgearbeiteten Entwurf für die Disziplinarvorschriften. An Stelle der bisherigen Disziplinarstrafen, die eine Verkürzung im Avancement zur Folge hatten, sollen höhere Geldstrafen treten, die ohne dauernden schädigenden Einfluß auf das Avancement sein sollen. Die Disziplinarcommission soll zum Teil ernannt und zum Teil gewählt werden; an die Spitze derselben soll ein richterlicher Beamter der Gerichte von Sarajevo gestellt werden. Die Direktion will das Vergehen des Streiks und der passiven Resistenz der Kompetenz der Disziplinarcommission entziehen. In dem diesbezüglichen Beschlusse der Personalkommission, der die Unterstellung dieser Vergehen in die Kompetenz der ordentlichen Disziplinarcommission fordert, wird sich die Verwaltung später äußern. Weniger sympathisch berührt ein einstimmiger Beschluß dieser Personalkommission, den Krankenfonds in einen solchen für Bedienstete und einen solchen für Hilfsbedienstete zu teilen, da von letzteren dieser zu sehr in Anspruch genommen werde. Bei einer Beitragsleistung von 75.000 Kr. hätten die Arbeiter 81.330 Kr. allein an Krankengeld bezogen.

**Erfahrungswahlen in die Personalkommission des Staatsbahndirektionsbezirk Wien, Sektion Diener, Gruppe Lokomotivführer.** Kürzlich fanden die Erfahrungswahlen in die Personalkommission des Wiener Direktionsbezirkes statt, die infolge des Ausscheidens des bisherigen Mitgliedes Genossen **W r o b a t h** und dessen Ersatzmann **G u j a h r** notwendig waren. Die Wahl endigte mit einem scharfen Erfolg unserer Organisation, der um so höher einzuschätzen ist, als die Deutschen und Christlichsozialen große Mühe und alle ihre bekannten Wahlpraktiken anwendeten, um unsere Kandidaten zu Falle zu bringen.

Von den abgegebenen Stimmen erhielten:  
**Franz Barth**, Mitglied (sozialdemokratisch) 254 Stimmen.  
**Josef Stumpf**, Erfahrungsmann (sozialdemokratisch) 319 Stimmen.  
**K r i s c h** (deutschnational) 55 Stimmen.  
**B r a u n e r** (christlichsozial) 45 Stimmen.  
**B i s c h o f** 8 Stimmen.  
 Ungültig waren 4 Stimmen,  
 Leer waren 25 Stimmzettel.  
 Gewählt ist somit:

**Als Mitglied:**  
**Franz Barth**, Lokomotivführeranwärter, Heiligenstadt.  
**Als Erfahrungsmann:**  
**Josef Stumpf**, Heizer, Hütteldorf.

Ein Erfolg für die Wagenführer. Seit mehr als drei Jahren bemühen sich die Wagenführer und die Zentralorganisation für die Kategorie der Wagenführer, die eine qualifizierte Arbeit zu leisten haben, daß es den Wagenführern ermöglicht werden soll, Unterbeamte werden zu können. Das Eisenbahnministerium, dem die Angelegenheit zur Entscheidung oblag, wollte lange nicht beazeln, daß diese Forderung einen berechtigten Kern enthalte und lehnte es immer ab, den Wünschen der Wagenführer nach dieser Richtung hin Rechnung zu tragen. Den unangesehnten Bemühungen der Organisation ist es nun aber doch gelungen, vorläufig folgenden Erfolg zu verzeichnen:

Das Eisenbahnministerium teilt nämlich bezüglich der „Erwägung der Erlangung des Unterbeamtenranges für die Wagenführer“, beziehungsweise über den Stand dieser Angelegenheit folgendes mit:

In tunlichster Berücksichtigung des seitens der Wagenführer geäußerten Wunsches nach Eröffnung der Unterbeamtenkategorie für dieselben wurde den Staatsbahndirektionen im Jänner l. J. Nachstehendes eröffnet:

„Das Eisenbahnministerium ist in der Erwägung, daß die Wagenführer in der Regel keinen derart qualifizierten Dienst versehen, welcher die Ernennung zu Unterbeamten im allgemeinen zu rechtfertigen vermögen würde, nicht in der Lage, dem Wunsche nach Eröffnung der Unterbeamtenkategorie für diese Bediensteten durch Einführung einer eigenen Unterbeamtenkategorie und obligatorische Uebersetzung dieser Bediensteten in dieselbe Rechnung zu tragen.“

Das Eisenbahnministerium findet sich jedoch bestimmt, die l. l. Staatsbahndirektion unter Hinweis auf die Bestimmungen des Punktes 40 der Maßnahmen zur Vereinfachung des Geschäftsganges bei den Dienststellen der l. l. Staatsbahnenverwaltung (verlautbart im XXXVIII. Stück des „Eisenbahnministerial-Anschlusses“ ex 1909) zu ermächtigen, besonders qualifizierte Wagenführer, welche in solchen Stationen in Verwendung stehen, in denen die Stärke des Güterverkehrs oder besonders schwierige Verhältnisse im Wagensdienst eine ständige einheitliche Leitung dieses Dienstes erheischen und in welchen dieselben zu schwierigen, schriftlichen Arbeiten in ihrem Dienste herangezogen werden, nach gleichzeitiger Ablegung der allgemeinen Unterbeamtenprüfung und einer Prüfung aus dem „Vereinswagenerbrennen“ und den „Vorschriften für die Wagenschreiber im Dienstbereich der l. l. Staatsbahnenverwaltung“, welcher Prüfung eine vier- bis sechswöchige Einschulung bei der zuständigen Filialwagenschreiberleitung voranzugehen hat, ausnahmsweise, und zwar frühestens im Zeitpunkt der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr., zu Offizianten zu ernennen.

Hierzu muß noch bemerkt werden, daß diese Ernennungen nur nach Maßgabe der für die Verwendungskategorie der Offizianten im Stationsdienst geltenden Normierung oder gegen Offenhaltung anderer im Stationsdienst unbesetzter Posten für Unterbeamte der Gruppe B vollzogen werden dürfen.“

Das ist also ein Anfang. Es wird sich zeigen, ob die Wagenführer es verstehen werden, einen Weg zu gehen, auf dem sie weiterkommen können. Daß das, was von der Zentralorganisation für sie gemacht werden kann, auch gemacht wird, das zeigt die langwierige, immer wieder begonnene Aktion, die jedoch mit einem Erfolg beendet worden ist.

Verstehen die Wagenführer, daß nur eine starke Organisation für die Bediensteten etwas leisten kann, dann werden sie der Organisation beitreten, die Organisation stärken und sich Aussicht auf weitere Erfolge verschaffen.

**Die Bremser beim Eisenbahnminister.** Am 4. d. M. sprach eine Deputation der Bremser, bestehend aus dem Personalkommissionsmitglied Genossen **S c h o b e r** und den Vertrauensmännern der Bremser **K i t t l** und **S t e i g e r**, bei Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister **G l o m b i n s k i** vor, um demselben die in der Reichskonferenz der Zugbegleiter bezüglich der Bremser beschlossenen Forderungen, welche durch die Zentrale in einem umfangreichen Memorandum zusammengefaßt wurden, zu überreichen.

Genosse **S c h o b e r** begründete diese Wünsche mit dem Hinweis darauf, daß die Kategorie der Bremser zu den schlechtest gestellten Arbeitergruppen der l. l. Staatsbahnen gehöre. Dieselben seien bei den heutigen Leuerungsbedingungen und den unerschwinglichen Wohnungszinsen, besonders in den größeren Städten, in welchen die Bremser durch ihre Dienstverhältnisse zu wohnen gezwungen sind, mit dem bestehenden Tagelohn von Kr. 2.50 bis Kr. 2.70 das Auslangen nicht mehr finden.

Die dringendste Bitte ist, eine Erhöhung der Normierung des Zugbegleitersandes durchzuführen. Im Jahre 1902 wurde die Normierung dem Bedarf angepaßt und wurden alle Bremser zu Aushilfskondukteuren ernannt. Seit dieser Zeit ist der Verkehr bedeutend gestiegen, die Normierung aber weil hinter dem Bedarf zurückgeblieben und der ganze Mehrbedarf wird dauernd wieder durch Bremser gedeckt. Bei der Aufnahme von Aushilfskondukteuren sollen immer die Arbeiter im Fahrdienst, das heißt die Bremser, berücksichtigt werden, da sie ja durch ihre mehrjährige Verwendung bereits die Fähigkeit erworben haben und es gewiß auch im Interesse der Verwaltung gelegen ist, einen erfahrenen, in der manuellen Arbeit erprobten Nachwuchs zu haben.

Gegenwärtig werden aber häufig jüngere, noch nicht im Eisenbahndienst verwendete Leute den Bremsern vorgezogen und hoffen viele vergebens jahrelang auf Berücksichtigung. Wenn dann solche Arbeiter nach mehrjähriger Verwendung als Bremser zu einer anderen Arbeitergruppe rüberfetzt werden, erleiden sie neuerdings einen Schaden, weil dieselben bei den übrigen Arbeitern gewährleisteten regelmäßigen Lohnaufbesserungen nicht teilhaftig geworden sind, sondern vielfach sogar eine Lohnreduzierung während der Verwendung im Fahrdienst erleiden. Aus diesen Gründen ersuchen die Bremser auch, es möge ihnen, solange diese Kategorie trotz der verfügbaren Aufstellung noch besteht, gestattet werden, so wie früher die Güterzugskonduktorsprüfung abzulegen, damit sie sich das auch früher bestandene Anrecht auf einen Aushilfskondukteursposten sichern können. Bei der Erstellung der neuen Prüfungsvorschrift wurde von der auch ganz richtigen Ansicht ausgegangen, daß auf solchen Posten nur definitive und Aushilfsdiener verwendet werden, was aber tatsächlich nicht zutrifft. Von besonderer Wichtigkeit wäre es, den Bremsern, welche bei ihrer Dienstleistung jeder Witterungsunbill ausgesetzt sind, eine Montur zu verabsorgen. Die schlechte materielle Lage macht es denselben unmöglich, sich die notwendige warme Kleidung zu kaufen, und leiden dieselben an ihrer Gesundheit Schaden. Die Erschienenen bitten daher nochmals, die in dem Memorandum niedergelegten Wünsche der hilfsbedürftigen Kollegen zu berücksichtigen.

Der Minister erwiderte, er sei eifrig bestrebt, das Los der Bediensteten zu verbessern. Er werde sich informieren und sehe ein, daß die Bremser, welche denselben Dienst leisten wie die Kondukteure, auch eine Besserstellung beanspruchen. Der Monturfrage stehe er besonders wohlwollend gegenüber, auch werde er trachten, vom Finanzminister die Zustimmung zu den Kosten für die Erhöhung der Normierung zu erlangen. Der Minister erklärte zum Schluß, es sei eine weitläufige Aktion auf dem Gebiet der Wohnungsreform geplant, leider sei auch der Eisenbahnminister nicht allmächtig und an die Zustimmung anderer Faktoren gebunden. Soweit es in seinen Kräften liegt, werde er trachten, die Existenz der Bremser zu verbessern.

**Eine nationale Eisenbahnbeamtenversammlung in der Volkshalle des Wiener Rathhauses.** Der mit den Tischgesellschaften verbündete „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ hielt Dienstag den 7. März eine Beamtenversammlung in der Volkshalle des Wiener Rathhauses ab, die



nach mancher Richtung hin beachtenswert ist. Die Volkshalle war von Eisenbahnbeamten nahezu gefüllt, war doch die Tagesordnung geeignet, auch über die Kreise des „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines“ Interesse zu erregen. Es wurde über den Stand der Frage der Automatischeinführung für die Beamten der L. L. Staatsbahnen berichtet, und die beiden Referenten, die Herren Richter und Wastendorf, mußten notgedrungen mitteilen, daß die Erreichung eines Ansehens für die Beamten bei der Ueberführung des Beamtenstandes sowie die Erreichung außertourlicher Abancements bei guter Beschreibung sehr fragwürdig seien, und daß durch die gleichzeitig mit der Automatik eintretende Dreiteilung des Status die Benachteiligung einzelner Beamtengruppen drohe, die in den Status III eingereiht werden sollen. Man hat den Ausgleich der Gehälter bei der Ueberführung in die neue Automatik und das außertourliche Abancement als einen bereits errungenen Erfolg der neuen, nationalen Koalition ausposaunt, und die Gefahren für einzelne alte Beamtengruppen, die bei Dreiteilung des Status, sind durch die Forderung dieser „Koalition“ nach dieser Teilung geradezu selbst heraufbeschworen. Bemerkenswert vor allem ist aber die Behandlung, die der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ und seine Versammlung der Frage der allgemeinen Quartiergegeld-erhöhung für alle Bedienstetenkategorien angedeihen ließ. Während man in der Versammlung, dort, wo es galt, den Nachdruck darzustellen, den man den Beamtenforderungen gegeben habe, von der Koalition mit den nationalen Vereinen der anderen Bediensteten sprach, vergaß man ganz auf die allgemeine Behandlung der Quartiergegeld-erhöhung, welche allgemeine Behandlung doch die Gegenleistung an die anderen Bedienstetenvereine für deren Mitwirkung in der nationalen Koalition bei der Durchsetzung der Beamtenforderung darstellt. Herr Wastendorf konstruierte eine wohl vorbereitete neue Form der Forderung in dieser Angelegenheit, die Forderung, die Quartiergegeld-erhöhung der Eisenbahnbeamten denen der Offiziere gleichzustellen, welche Form wohl eine gemeinjamme Behandlung dieser Frage für alle Bedienstetenkategorien ausschließt. So zwischen Tür und Angel wurde dann, wohl zu Berichtigungszwecken an die Zeitungen, der anderen Bedienstetenforderungen Erwähnung getan, ohne übrigens die ausführliche Verpflichtung festzustellen, als Gegenleistung an deren Durchsetzung mitwirken zu müssen. Die Worte, die dabei der Entschuldigung genötigt wurden, die Beamtenversammlung mit Diener- und Arbeiterforderungen aufzuhalten, überlagern jene, die dem eigentlichen Zwecke galten. Wir kommen auf die recht merkwürdige Versammlung ausführlich zurück.

**Bahnärztliches von der L. L. Nordbahn.** Wir haben in der Nummer 2 unseres Blattes eine Korrespondenz aus der Rohrbach in Mähren veröffentlicht, in welcher sich das bestellte Bahnpersonal gegen die Bestellung des Arztes Josef aus Groß-Seelowitz als Bahnarzt für den Bahnhof Rohrbach in Mähren auf das entschiedenste ausspricht. Trotzdem fand es die L. L. Nordbahndirektion für gut, den Doktor Josef vorläufig probatorisch für die Dauer eines Jahres zu bestellen und das Personal mit einem Menschen zu beglücken, gegen dessen ärztliche Praxis die schwersten Bedenken erhoben werden. Wohl mag ja die von den verschiedenen Ärzten praktizierte Methode nicht jedem einzelnen Kranken gefallen, wenn wohl dieselbe sonst einwandfrei ist; aber die Methoden des Dr. Josef — er wendet nämlich mehrere an — scheinen viel weniger als Methoden zu sein.

Wir werden zum Beispiel ersucht, nachstehenden kurzen, immerhin aber sehr inhaltsvollen Tatbestand in unserem Blatte aufzunehmen, mit welchem die ärztliche Praxis des Herrn Dr. Josef beleuchtet wird:

1. Ein Knecht im Hofe Schabjäh, namens Maděránek, erkrankte an Typhus. Dr. Josef mußte jedenfalls von dem Vorfalle nichts, trotzdem er der zuständige Arzt ist, denn dieser Fall wurde erst in der fünften Krankheitswoche durch einen anderen Arzt bei der poltischen Behörde zur Anzeige gebracht.

2. Franz Safárik, Zimmerpolier in Schabjäh und Mitglied der Bezirkskrankenkasse in Ausfig, stand 10 Tage hindurch in Behandlung des Dr. Josef, worauf er von diesem „gesund“ entlassen wurde. Der Mann hatte indes 39 Grad Hitze und leidet, wie ein zweiter Arzt gleich darauf konstatierte, an Typhus. Der Kranke mußte 17 Wochen lang ärztlich behandelt werden.

3. Magdalena Filipel, Arbeiterin beim Hofe in Schabjäh, stand vier Wochen lang in ärztlicher Behandlung des Dr. Josef. Die Krankheit ward immer kritischer, weshalb man einen anderen Arzt rief. Dieser konstatierte Typhus mit Komplikationen. Die Genannte liegt heute noch krank zu Hause.

4. Der Knabe eines gewissen Pacas aus Groß-Seelowitz wurde angeschossen und an beiden Händen verletzt. Als Dr. Josef um ärztlichen Beistand ersucht wurde, wies dieser das Ersuchen ab, weil „er heute keine Zeit habe“. Man mußte einen anderen Arzt suchen, der den franten Knaben in Behandlung übernahm.

5. Der Gerichtsreferendar aus Groß-Seelowitz, namens Horák, wurde vom Schlag getroffen. Der herbeigeholte Arzt Dr. Josef konstatierte: „Total befallen“ und dieser Diagnose entsprechend schrieb er folgendes vor: „Schwarzen Stof, kalte Umschläge, schlafen lassen.“ Man rief zu dem Kranken andere zwei Ärzte, welche „Verzögerung“ konstatierten. Der Kranke ist am dritten Tag gestorben. Ueber den Umstand, ob Horák „befallen“ war, konnte der Landesgerichtsrat R. aus Seelowitz Dr. Cermák und andere Persönlichkeiten aussagen.

6. Anton Sebránek, Stationsarbeiter in Groß-Seelowitz, meldete sich am 24. Jänner 1911 bei dem neu bestellten Bahnarzt Dr. Josef krank mit Rheumatismus. Der Arzt schrieb ihm eine Salbe vor, nach deren einmaliger Anwendung der Kranke einen bedenklichen Ausschlag bekam, der nebst anderem auch aus fünfkronestückgroßen mit Feuchtigkeit unterlaufnen Blasen bestand.

Vorläufig genug an diesen Fällen. Nur das eine sei bemerkt, daß dies alles Fälle sind, welche erst in jüngster Zeit vorgefallen sind, daß aber die bisherige Praxis des Doktor Josef eine einzige Kette solcher Vorfälle ist. Ja es scheint sogar, daß auch die L. L. Nordbahndirektion nicht ganz in Unkenntnis der Methoden eines Dr. Josef sein dürfte. Denn sie hat bereits im ersten Monat seiner bahnrätlichen Tätigkeit den Dr. Josef besonders aufmerksam zu machen für gut befunden, daß er seinen Patienten rücksichtslos begegnen soll. Aber zum Teufel, was muß das für ein Arzt sein, der von dem Unternehmer oder dessen Direktor erst aufgefordert werden muß, mit franten Arbeitern und Bediensteten menschlicher umzugehen?

Wie man sieht, haben die Bediensteten aus Rohrbach und Umgebung schwerwiegende Gründe gehabt, eine jährliche Resolution gegen die Bestellung des Dr. Josef als Bahnarzt zu beschließen und selbe der L. L. Nordbahndirektion zur Kenntnis zu bringen.

Ob sich nun diese eines Besseren besinnen wird? Zur Wahl in den Ausschuss der Krankenkasse der L. L. Staatsbahnen. Man schreibt uns: Anlässlich der Neuwahlen in den Ausschuss der Krankenkasse für die Bediensteten der L. L. Staatsbahnen kam es uns wieder zum lebhaftesten Bewußtsein, daß wir Mitglieder der Krankenkasse fast durchwegs nicht im Besitz eines Status sind. Wir fühlen uns daher gedrängt, den neugewählten Ausschuss auf diesen Umstand ganz besonders aufmerksam zu machen und erwarten von ihm, daß diese Frage

in kurzer Zeit einer befriedigenden Lösung zugeführt wird. Wenn wir in Betracht ziehen, daß bei jedem beliebigen Verein, auch wenn die Anzahl der Mitglieder eine ganz minimale ist, sämtliche Mitglieder im Besitz der Vereinsstatuten sind, so finden wir die Forderung nach Beteiligung mit Statuten um so selbstverständlicher und gerechtfertigter. Weil wir uns ferner als Mitglieder der Krankenkasse der L. L. Staatsbahnen nicht minderwertig fühlen als die Mitglieder eines Taschenschießvereines oder eines Pfeifenklubs, so erwarten wir um so sicherer, und zwar noch im laufenden Jahrhundert, die Beteiligung mit Statuten.

**Rehrere Mitglieder im Namen vieler.**

**Die Lage der Gepäckträger des Wiener Westbahnhofes.** Die Gepäckträger haben Schlag auf Schlag Verschlechterungen zu erleiden gehabt. Die Kronenwährung brachte ihnen vor einigen Jahren eine empfindliche Schmälerung ihrer Einnahmen. Die Fahrkartensteuer und die Tarifserhöhungen (der Gepäckträger-tarif blieb dabei in gleicher Höhe wie vor vielen Jahren) wirkten verringert auf das Nebeneinkommen der Gepäckträger, auf daß diese bei einem Taglohn von 80 S. im Sommer und Kr. 1.40 im Winter doch hauptsächlich angewiesen sind. Die Einführung neuer, langer Wagentypen erschwert die gleichzeitige Bedienung mehrerer Reisenden und die Reisenden suchen das, was sie bei der Erhöhung der Tarife an Fahrpreis mehr bezahlen müssen, bei den Gepäckträgern hereinzubringen. Daran, daß die Exizitenbedingungen der Gepäckträger derzeit nicht zu ändern sind, sind sie selbst nicht ganz unzufrieden. Sie vertrauen viel zu lang dem Verkehrsband und den Versprechungen der Herren Wymann und Brochaska. Erst als ihre wiederholten Vorträge im Ministerium nichts anderes erreichten, als daß man sie immer mit schönen Worten und Versprechungen abweise, die sich nie in Wirklichkeit umsetzen, wurde das Vertrauen zum Verkehrsband wankend, die Träger am Wiener Westbahnhof müssen nach einer alten Einrichtung das Kleingeld für die Gepäckkassen besorgen, obwohl in der Hauptkasse genügend Kleingeld vorhanden ist. Das zwingt die Träger, in den Gasthäusern Zechen zu machen, um sich das Kleingeld besorgen zu können, und so verringert sich der ohnehin nicht zum Leben reichende Lohn auch noch. Sie werden auch zu persönlichen Diensten der Gepäckkassiere verwendet, und dabei wird gar nicht Rücksicht darauf genommen, ob der so verwendete Träger ein Geschäft verliert oder nicht. Bei der geringsten Ursache stellt man den Trägern, Familienvätern mit mehrjähriger Dienstzeit, den Stuhl vor die Tür und droht ihnen, sie ins Magazin zu versetzen. Abjunkt Will gibt viel zu viel auf die Zutragereien des Oberträgers Will, während sich der frühere Abteilungs-vorstand Herr Sig und stets persönlich von dem jeweiligen Sachverhalt überzeugte und auch seine Leute gegen unbedingte Verschuldigungen in Schutz nahm, sowie die Reisenden beschwichtigte, wenn es nicht immer gleich möglich war, deren Wünsche zu erfüllen. Herr Will ist dagegen stets gewillt, auch unbedingte Verschuldungen Gehör zu schenken. Die Gepäckträger haben die Korrespondenzkasse, die 60 Kilogramm schwer ist, von der Direktion her- und wieder zurückzutragen. Dies ist ein ganz veralteter Brauch. In der Korrespondenzkasse befinden sich oft nur wenige Schriftstücke, die recht gut auch in einer verschließbaren Tasche Platz hätten. Nichtsdestoweniger muß die schwere Kasse hin- und hergetragen werden. Da kann man nicht umhin, zu erklären, daß die Arbeitskraft der Gepäckträger hierbei in einer gewissenlos unsinnigen Weise ausgebeutet wird. Die österröische Staatsbahnverwaltung hat sich schon des öfteren vor der ganzen Öffentlichkeit blamiert, und man wird wohl erst die Schuld bürgerei mit dem Herumtragen der leeren Korrespondenzkasse weiter erzählen müssen, bis man hier Wandel schafft. Dann verhält die Gepäckträger zwar zur Haftung für das ihnen übergebene Gepäck, weiß ihnen aber nicht entsprechende Räume zur Aufbewahrung desselben an. Das Gepäckzimmer am Wiener Westbahnhof ist ein Durchgang. Hält man die das Zimmer als Durchgang benutzenden Personen an, gerät man hierbei gewöhnlich an Beamte, die sich gegen das Anhalten entschieden verhalten, und so sind diesbezüglich die Träger machtlos. Damit ist ein Teil der Last der Gepäckträger vom Wiener Westbahnhof erzählt. Vollständig ist unsere Aufzählung keineswegs. Wir werden aber wiederkommen und solange gegen die Behandlung der Träger Anklagen erheben, bis man am Wiener Westbahnhof vernünftiger wird und sich daran erinnert, daß die Träger zumieist Familienväter sind, deren Familien zumindest so unter der Leuerung zu leiden haben, als die Familien der Beamten und denen man nicht mutwillig die Existenz erschweren soll.

**Aus den Amtsblättern.**

**K. L. Staatsbahndirektion Innsbruck.** Entlohnung der Zuwartzeit bei der Auszahlung als Ueberzeit.  
3. 1/4 i/L, Am 31. Dezember 1910.

**Dienstbefehl.**

An alle L. L. Bahnerhaltungssektionen und L. L. Betriebsleitungen. Anlässlich der Sitzung des Arbeiterausschusses wurde Beschwerde geführt, daß bei einigen Dienststellen die Auszahlung der Arbeiter nicht während der normalen Arbeitszeit vorgenommen beziehungsweise beendet werde. Die L. L. Leitung wird streng angewiesen, die Arbeiterauszahlungen stets so einzurichten — das heißt rechtzeitig zu beginnen — daß sie bis zum Schluß der normalen Arbeitszeit beendet werden können.

Für den L. L. Staatsbahndirektor:  
Vergmeister m. p.

**Korrespondenzen.**

**Klostergrab.** Die Station Eichwald im Erzgebirge ist in ihrer besonderen Anlage als Kopplation gar manchem Eisenbahner bekannt, doch noch unbekannter ist der gegenwärtige Stationsvorstand Herr Abjunkt Emil Lustig durch sein besonders wegworfendes Benehmen gegenüber Bediensteten als auch gegenüber dem reisenden Publikum. Sein arrogantes Auftreten gab wiederholt Anlaß zu Beschwerden. Hauptächlich zeigt dieser Stationsgewaltige seine Autorität bei den Aufenthaltenden der Personenzüge. Schon vor zürta drei Jahren, wo Herr Lustig die Frau eines Oberinspektors der Buschtiehrader Eisenbahn am Perron in einer unziemenden Weise anempelte, glaubte das Personal sicher, daß es denselben los werde. Wir haben schon einmal berichtet, daß jetzt in der Station Eichwald in keiner Weise dem Personal Aufträge erteilt werden, während bei früheren Vorständen keine Maschine ohne vorherigen Auftrag eine Bewegung vornehmen durfte. Das Personal muß aus eigener Initiative handeln und Herr Lustig samt seinen zugereichten Beamten sind der Meinung, in der Station Eichwald hat der Zugführer zu disponieren. Ereignet sich einmal ein besonderer Fall, wie zum Beispiel im heurigen Winter, daß ein Dienstwagen einen einfahrenden Güterzuge auf demselben Geleise entgegenrollte, redet sich Herr Lustig ganz einfach aus: „daß er zu dieser Disposition keinen Auftrag erteilt habe“, weshalb der Zugführer und die daran beteiligten Zugbegleiter wegen eigenmächtigen Vorgehens bestraft wurden. Der am 13. Februar in der Station erfolgte Zusammenstoß zweier leerer Maschinen, wo sich Herr Lustig infolge großer Bequemlichkeit zirka 200 Meter vom Stationsgebäude

zur Beschäftigung eines abgestellten Langholzes, auf der Maschine hin- und herfahren ließ, ist hauptsächlich auf nicht erteilte Disposition zurückzuführen. Wir wollen nur noch in Kürze nachweisen, wie Herr Lustig multivulle Geldausgaben verursacht. Herr Lustig hatte in seiner geräumigen Kanzlei allein keinen Platz, deshalb mußte das an die Verkehrskanzlei anschließende Personalzimmer, welches seit Eröffnung dieser Strecke bestand, aufgelassen und als Kanzlei für kommerzielle Arbeiten sowie zur Fahrkartenausgabe eingerichtet werden. Wir haben gegen notwendige Kanzenbergrohörungen gewiß nichts einzuwenden, doch in Eichwald war eine Vergrößerung durchaus nicht notwendig. Herr Lustig stellte einen wirklich idealen Antrag. Das in der Richtung gegen Zinnwald befindliche Wächterhaus befindet sich zwei Meier neben dem Schienenstrang, zu welchem kein Zugang führt. Der Wächterwähler Landier bewohnte daselbe durch 21 Jahre und hat dort unter den schwierigsten Verhältnissen acht Kinder großgezogen. Dieses Wächterhaus wurde vom Herrn Lustig als betriebsgefährlich agnosziert, weil Landier wahrscheinlich den Wünschen des Vorstandes nicht nachkam. Eines dieser Zimmer wurde mit Telephone eingerichtet, und als Zugführer gleichzeitig Personalzimmer zugewiesen. Durch unsere Kritik haben wir nachgewiesen, daß dieses Lokal seinen Zweck durchaus nicht entspricht, sondern den Zugführern den Dienst auf das äußerste erschwert, was auch die Kontrollorgane einsahen. Das Lokal wurde daher wieder freigegeben. Durch Zuzumauern der Türen wurde die Betriebsgefährlichkeit des Wächterhauses behoben, und tatsächlich wird Landier daselbe am 1. März wieder bewohnen. Im Herbst wurde zur Aufstellung zweier Klassenwagen als Unterunfunktlokal geschritten. Trotz vorgebrachter Bitten, die Aufstellung zweckmäßig vorzunehmen, und zwar so, daß eine Klasse neben dem Stationsgebäude (wenn auch Herr Lustig ein Stückchen seines Garten eingeholt hätte), die andere in die Mitte der Station gekommen wäre, da hat Herr Lustig schon vorgebeugt, daß dem Wunsch des Personals nicht entsprochen wurde. Tatsächlich hat man die Klassen von der Station entfernt und direkt an das Magazin nebeneinander aufgestellt. Eine Feuersgefahr veranlaßte den Herrn Lustig, die an das Magazin anschließende Klasse abzusperren. Die Klassenaufstellung veranlaßte auch den Herrn Verkehrsreferent Kaiserlicher Rat v. Jarisch, bei einer Inspektion, diese zu bemängeln und richtete an Lustig die Frage, „wer diesen Unsinn angeordnet hat“. Auch dieser Klassenwagen soll wieder entfernt werden. Wenn wir die verursachten Kosten durch das Auslassen des Personalzimmers schlecht rechnen, so dürfen für den Fensterdurchbruch, Anbringen und Entfernen der Telephone, Umbau des Wächterhauses, Aufstellung der Klasse, die zweimalige Ueberfiedlungsgebühr des Wächters die 2000 Kr., nicht hoch gegriffen, ganz zwecklos hinausgeworfen worden sein. Dazu hat man Geld! Die Hauptbedingung zur einer klugen Abwicklung des Verkehrs in der Station Eichwald wäre die ehebaldige Entfernung des Herrn Lustig.

**Eisenerz. (Protektionswirtschaft.)** Die Protektionswirtschaft, die der Heizhausexplosionsleiter Herr Marady in Eisenerz etabliert hat, übersteigt wirklich alles Denkbare, und es wäre wirklich schon sehr notwendig, wenn das Eisenbahnministerium den korrupten Zuständen ein Ende machen würde. In der Heizhausexplosions in Eisenerz ist ein Hilfsarbeiter, namens Leopold Wigeling, tätig, dessen einnehmende Eigenschaften, besonders aber seine stamm „teuflische“ Gesinnung dem Herrn Marady (stammt gewiß vom Herrmann den Oberster) so gut gefallen haben, daß er ihn stante pede ohne Lehrbrief, ohne Befähigungsnauchweis sofort zum wirklichen Schlosser beförderte. Es kann mit Bestimmtheit nachgewiesen werden, daß Wigeling das Schlosserhandwerk nicht erlernt hat; doch das ist in Eisenerz nicht notwendig, wozu hat man denn Freunde und Protektoren. Nach dem Grundsatz: „Eine Hand wäscht die andere“, hat sich Herr Marady mit dem Gemeindefreiherr Eisenberger und Schlossermeister Fürlinger ins Einvernehmen gesetzt und, Geschwindigkeit ist keine Fegefeuer: über die Nacht ist der Hausknecht Schlosser geworden. Ein veritabler, richtiger Schlosser, denn er ist am 8. Jänner 1911 bei der allgemeinen Freisprechung ebenfalls mit freigesprochen worden, ohne die gesetzliche Lehrzeit hinter sich zu haben. Wigeling hat den Sekretär um Ausstellung eines Lehrbriefes gebeten und da sagte ihm der Herr Eisenberger, er möge den Lehrbrief vom Schlossermeister Fürlinger unterschreiben lassen; dieser hat sich nicht lange bitten lassen, unterschrieb und der Schlossergeselle war fertig. Als Gesellenstück hat Wigeling zur Freisprechung ein Herdbank und einen Herdfranz gebracht; nur erzählt die Mama, daß diese Stücke vom Herrn Fürlinger in Steyr gekauft worden seien; aber das macht nichts, wenn man den Herrgott zum Anfel hat, geht eben alles. Hervorgehoben muß werden, daß Wigeling beim Schlossermeister weder je gearbeitet, noch in der Lehre war; vielmehr war er vor seiner Aufnahme als Hausknecht in das Heizhaus in Eisenerz Hilfsarbeiter bei der Alpinen Montangesellschaft in Erzberg. So kommen eben Leute, die es verstehen, sich Protektion zu verschaffen, ohne daß sie etwas lernen müssen, zu etwas. Selbstredend strebt Wigeling höher; jetzt, da er Fachmann ist, wird er doch auch zum Fachmann kommen, und da er gute Fürbitter hat, wird er es auch in Wälde erreichen, und in Handumdrehen wird der Schlosser ernannte Hausknecht Geizer, Lokomotivführerwartner und Lokomotivführer werden; notabene, wenn sich die Angehörigen dieser Kategorien, die jahrelang lernen mußten, so etwas gefallen lassen.

Dann wird höhererorts über den Niedergang der Autokratie und Disziplin geklagt; ja wer ist denn daran schuld? Nicht die Vorgesetzten selbst, die entweder aus materiellen oder politischen Gründen jede Objektivität beiseite lassend, Protektion üben und auf diese Weise ihre ganze Umgebung korrumpieren?

**Linz an der Donau.** (Erfinder in der Linzer Staatsbahnwerkstätte.) Als der Eisenbahnminister bei seiner Anwesenheit in Linz die Staatsbahnwerkstätte besichtigte, wurde ihm eine Maschine gezeigt, die eine Vorrichtung zur Bearbeitung von sogenannten Kuppelmuttern besitzt, welche von den Werkmännern Theinshnaud und Zimmerbauer erfunden wurde. Mit dieser Vorrichtung läßt sich viermal so viel Arbeit erzielen, als wie mit dem früheren Verfahren und Tausende Kronen werden damit jährlich erspart. Der Eisenbahnminister erkundigte sich, wer diese Vorrichtung konstruiert hat, worauf man ihm Obgenannte bekanntgab. Der Minister ordnete nun an, daß den beiden Erfindern eine Remuneration zu erteilen ist. Es ist auch tatsächlich am Donnerstag den 16. Februar ein Telegramm bei der L. L. Staatsbahndirektion eingelangt, nach welchem der Eisenbahnminister verfügt hat, daß den Obgenannten eine Remuneration von je 500 Kr. zu überreichen ist. Diese Tat ist sehr lobenswert und verdient öffentlich gepriesen zu werden. Ist sie doch geeignet, den Eifer und die Talente zu wecken. Bis jetzt war dies aber nicht so. Es sind viele Arbeiter in der Staatsbahnwerkstätte, welche zur Erleichterung und zu rascher Verfertigung der Arbeit sehr praktische Erfindungen gemacht haben, durch die das Bahnarar große Summen von Geld erparnt; bisher wurde aber das Erfinden meistentens als Pfllicht eines jeden Arbeiters bezeichnet. So zum Beispiel hat ein Werkmann ein Verfahren erfunden, nach welchem das Eisenblech (Verschalung der Lokomotive) auch in kaltem Zustande bearbeitet werden kann. Es ist dies ein Verfahren,



welches nur in der hiesigen Werkstätte gelöst wird. In keiner Lokomotivfabrik oder Werkstätte in Oesterreich ist man bis jetzt auf diesen Vorteil gekommen, bei dem Arbeitspersonal, Brennmaterial, Eisenblech und sehr viel Geld und Zeit erspart wird. Als dieser Werkmann sich bei seinem Vorgesetzten erkundigte, ob er für seine Erfindung etwas bekommen, gab ihm jener Herr zur Antwort: „Das ist ja eh Ihre Pflicht, da bekommt man nichts.“ Wir erinnern uns an die vielen Fälle, wo nur durch die Aufmerksamkeit und Umsichtigkeit des Eisenbahnpersonals, namentlich der Wächter und des Zugpersonals Eisenbahnunglücke verhütet wurden, wie oft Menschenleben und Bahngüter gerettet wurden, wodurch dem Bahnbauer Hunderttausende von Kronen erspart blieben. Was haben aber die betreffenden Bediensteten erhalten? Ein Anerkennungs schreiben oder höchstens 10 bis 50 Kr. Auf diese Art macht man keinen Eifer bei dem Personal, höchstens Mühsut und Gleichgültigkeit. Da zeigt sich der neue Eisenbahnminister viel einsichtsvoller, und es wäre nur zu wünschen, daß die maßgebenden Persönlichkeiten sein Beispiel nachahmen würden.

**Ring an der Donau.** Der Eisenbahnminister hat am 18. Februar die Personalhäuser in Ring besichtigt und befragte einige Objekte der Werkstätte. Er erkundigte sich bei einigen Arbeitern, warum sie nicht in die Personalhäuser einziehen wollten. Einer gab die Antwort, daß er mit seinen sechs Kindern den hohen Zins nicht ersparigen könne. Der zweite Arbeiter gab zur Antwort, daß er in Untergaumberg (4 Stunden Entfernung) wohnen müsse, weil er mit seinem Lohn von Kr. 3-40 eine teure Wohnung nicht nehmen könne. Der Herr Minister erkundigte sich, ob die Werkstättenarbeiter nebst ihrem Lohn oder Gehalt etwa andere Bezüge erhalten. Der Werkstättenleiter erwiderte, daß sie nur Lohn, respektive Gehalt beziehen. Der Minister äußerte sich sodann, er wäre nicht abgeneigt, seine Zustimmung für die Einführung des Affordes zu geben, so daß die Arbeiter eine Einnahme von 5 Kr. bis 6 Kr. täglich hätten. Der Werkstättenleiter erwiderte, daß schon beabsichtigt war, das Prämienystem einzuführen, aber die Sozialdemokraten hätten es entschieden abgelehnt. Die gleiche Absicht gab der Eisenbahnminister auch einer Deputation der Staatsbahnen-Gesellschaft (Werkstätte) bekannt, welche aber das Einführen des Affordes als schädlich für die Arbeiter und für die Bahnverwaltung hielt. Auch wir meinen, daß der Eisenbahnminister mit seiner Absicht nicht viel Anhang unter dem Werkstättenpersonal finden wird, da diese Arbeiter ohnedies unter dem jetzigen System schon genug ausgebeutet werden. Wenn aber der Eisenbahnminister haben will, daß die Werkstättenarbeiter mehr verdienen sollen, so gibt es dafür doch eine einfache Lösung, nämlich einen höheren Lohn, einen höheren Gehalt, ein rascheres Avancement.

**Leitsch (Raube Umschlagplatz).** Der Adjunkt Herr Krumm hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Sozialdemokraten mit Stumpf und Stiel auszurotten. Doch die abschaulichen Mittel, welche er zu diesem Zweck in Anwendung bringt, erzeugen nur Unzufriedenheit unter dem gesamten Personal und führen keineswegs zu dem ersuchten Ziel des Herrn Krumm. Wir haben diesem Sozialistenführer eine Zeit ruhig zugehört, doch jetzt wird uns diese zwecklose Wühlarbeit einfach zu dünn. Es wäre im dienstlichen Interesse gelegen, wenn Herr Krumm seinen dienstlichen Obliegenheiten besser nachkommen würde, denn sonst müßten wir einmal nachhelfen.

**Karlssbad (Strecke Petschau-Heusing.)** Auf der Strecke Petschau-Heusing werden die Oberbauarbeiter von dem Bahnmajor Weiss und dem Vorarbeiter Schmelzer schikaniert und angetrieben. Den Arbeitern wird der Vorrat gemacht, daß sie den Arbeitslohn umsonst haben wollen. Dabei werden die unsinnigsten Anordnungen getroffen. Es kommt zum Beispiel vor, daß heute auf einer Arbeitsstelle eine Partie von zehn bis zwölf Mann arbeitet. Nachdem die Arbeit fertig ist, kommt des anderen Tages ein Vorarbeiter mit einer anderen Arbeitspartie und arbeitet an derselben Stelle. Oder ein anderer Fall: Es werden Arbeiter zu einer dringenden Arbeit gebraucht. Die Arbeiter sind wohl da, doch können dieselben nicht verwendet werden, da sie für den Bahnmajor schon seit einigen Tagen an einem neuen Taubenstich arbeiten müssen. Schon an diesen einzelnen Fällen ersieht man, wie und wo zu sparen wäre. An einer solchen Schlauperei sind doch die untergeordneten Oberbauarbeiter am allermeisten schuldtragend. Doch wenn ein Arbeiter aus irgendwelchem dringenden Grund einen Tag zu Hause bleiben muß, so wird unbarbarisch mit Strafen, eventuell mit Entlassung vorgegangen. Unter den Oberbauarbeitern auf dieser Strecke sind nur zwei ständige Arbeiter, die auch Mitglieder des Provisionsfonds sind. Wenn weniger Arbeit ist, so müssen die meisten Arbeiter zu Hause bleiben, selbst die, welche im Provisionsfonds sind. Nur einige Arbeiter, sogenannte Bevorzugte, haben das Glück, auch im Winter jederzeit Arbeit und Verdienst zu haben. Man munkelt, daß diese bevorzugten Arbeiter zu Gevallen in verschiedenen Formen zu haben wären. Wir werden diese Angelegenheit genauer untersuchen und eventuell an geeigneter Stelle um Abhilfe anfragen.

**Floridsdorf. (Aus der Lokomotivwerkstätte der Nordbahn.)** Seit der Proklamierung verschiedener Sparregeln durch das Eisenbahnministerium und die Bahnverwaltungen sind besonders für die Arbeiter in den Werkstätten verhängnisvolle Zeiten angebrochen. Material- und sonstige Ersparnisse sollen und müssen gemacht werden, um das notwendige Gleichgewicht im Staatshaushalt herzustellen. Daß dabei der primitivste Arbeiterschutz vollständig außer acht gelassen wird, ist selbstredend. Zu welcher schrecklichen Begleiterscheinungen ein grundsätzliches Sparsystem zu führen vermag, das empfinden am härtesten die Arbeiter der Lokomotivwerkstätte, an deren Spitze derzeit ein Mann steht, dem jedes Gefühl von Verantwortlichkeit gegenüber seinen Arbeitern abhanden gekommen zu sein scheint. Unter seiner glanzvollen Leitung verzeichnet der Betrieb die meisten und schwersten Unfälle. Dieser Mann hat auch die Sparerei zu einer besonderen Virtuosität entwickelt, natürlich gewöhnlich am unrichtigen Platze, nämlich dort, wo die geraden Glieder, Leben und Gesundheit der Arbeiter auf dem Spiel stehen. Wie weit die Zustände in diesem Betrieb gediehen sind, darüber informierte der 1. Februar die große Öffentlichkeit mit erschütternder Gründlichkeit. An diesem Tage ereigneten sich nicht weniger als sechs Unfälle, die ohne Bedenken auf die unzulänglichen Einrichtungen und nicht zuletzt auf die verkehrerische Unfähigkeit einzelner Antreiber zurückzuführen sind.

Als besonders gefährdend für die Arbeiter muß die anstrengende Arbeit in der Kesselschmiede, die am genannten Tage allein drei Opfer forderte, bezeichnet werden. Zu dem äußerst gefährlichen Beruf gesellt sich noch die allgemeine Unordnung in dieser Abteilung, die in der sattem bekannnten Person des Herrn Oberreferenten Zeman einen kräftigen Förderer findet. Denn sein Amt legt ihm ganz andere Pflichten auf, als sich oft mit den nichtigen Dingen, um die er sich wirklich keine grauen Haare zu wachsen lassen braucht, zu beschäftigen. Wäre er ein Werkführer, der seine Sache versteht, so müßte er dem Werkstättenchef den dringenden Rat erteilen, die „neue“ Kesselschmiede, bei welcher der Kesselschmiedpartiführer Franz Benek am genannten Tage schwere Verletzungen bei einer Manipulation mit einer schweren Deckenplatte erlitt, zum allen Eisen zu werfen oder zur allgemeinen Beschäftigung in ein Karitätenkabinett zu stellen. Denn mehr ist das Ungelüm, das wohl vielleicht viele Tausende von Kronen verschlungen hat, sich aber für den gedachten Zweck

als vollständig gebrauchsunfähig erweist, wirklich nicht wert. Die Rückständigkeit des Betriebes, der Arbeitsmittel, Werkzeuge und Maschinen, nicht selten aber der Mangel jeglicher Hilfsmittel, der diesen Betrieb besonders ausgezeichnet, und die charakteristische Abneigung bei dem größten Teil des Aufsichtspersonals, Lebensbedingungen an den Leib zu rüden, bilden eine ständige Gefahr für Leben und Gesundheit der unter diesen Missständen leidenden Arbeiter. Auf dieses Konto müssen auch die übrigen Unfälle vom 1. Februar gesetzt werden. An eine entsprechende Vermehrung des Personals wird aus Ersparungsrücksichten nicht gedacht, denn die Ausnützung des Betriebes kennt wohl eine Schonung des toten Materials, aber nicht eine solche des lebenden, der arbeitenden Menschen. Beinbrüche, Quetschungen, Seitenbrüche, Verletzungen der Augen und auch innere Verletzungen stehen in der Lokomotivwerkstätte auf der Tagesordnung. Man geht sich sicherlich nicht zu weit, wenn man behauptet, daß beinahe jeder zweite Arbeiter in dieser Werkstätte zum Krüppel gemacht wurde. Das ist die Bilanz der Arbeiterfürsorge der Werkstättenleitung, die im Begriffe ist, aus der Werkstätte eine Knochenmühle zu machen. Deshalb wird man sich oben natürlich nicht den Kopf zerbrechen, sondern man wird forschen, dieses ertragreiche System zu zeitigen zur höheren Ehre des bösen Kapitals, der seine tantiemenhungrigen Arbeiter in seiner Art zu belohnen versteht. Für einige hundert oder tausend Kronen können jährlich einige Arbeiter auf dem Schlachtfeld der Arbeit zur Strecke gebracht und etliche Dutzend zu lebenslänglichen Krüppeln geschlagen werden. Es fragt sich nur darum, ob die Arbeiter willens sind, immer wieder diese Rechnung zu salbieren und ob diese Zustände nicht auch dem lössigen Arbeiter die Augen öffnen werden.

**Deutsch-Wagram.** Die Streckenwächter der 1. L. Nordbahn gelangen im Jahre 1900 infolge Ministerialerlasses in den Besitz eines freien Tages, der im ersten Jahre alle drei Monate, im zweiten Jahre alle zwei Monate und vom dritten Jahre (1902) an monatlich gewährt wurde. Aber was selbst unter Zeitweises gehalten wurde, das gilt für eine 1. L. Nordbahndirektion nicht mehr. Denn anders kann man das Zirkular D. Z. Nr. 18.558/11 B. L. 679/11, gültig vom 1. Jänner 1910, nicht verstehen, durch welches die Wächter dieses monatlichen freien Tages beraubt werden, mit dem Hinweis, daß wir monatlich ohnehin zweimal je 16 Stunden frei sind. Dies ist wohl richtig, daß aber diesen 16 Stunden frei ein 16stündiger Nachdienst vorangeht, begreift wohl jeder Laie, nur nicht die maßgebenden Herren von der Bahnverwaltung. So sieht die Reorganisation des Staatsbahndienstes aus. Statt eine menschenwürdige Dienstverteilung zu geben, die dem heutigen Verkehr halbwegs entspricht, betriegt man die Wächter noch um ererbene Rechte. Wir fordern von der 1. L. Nordbahndirektion nicht nur die unverzügliche Wiederherstellung dieses monatlichen freien Tages, sondern auch eine sofortige Regelung des Dienstes.

**Bordernberg. (Das Denunziantenwesen im Heizhause.)** Mit welchen Mitteln die Gegner unserer Organisation kämpfen und arbeiten, sollen die nachfolgenden Zeilen erweisen, aus welchen selbstverständlich wieder nur hervorgeht, daß unsere Genossen schon von allem Anfang an jedes kameradschaftliche Verhältnis mit solchen Leuten abbrechen sollen. Nichtswürdig an der Sache ist stets, daß sich solche Leute zuerst freundschaftlich anbieten, um ein gewisses Vertrauen zu erwecken, weil es ihnen ja dann besser gelingt, Verrat und Denunziation zu üben.

In Bordernberg war am Samstag den 7. Jänner ein Arbeiterfest, veranstaltet von unser dortigen Zisternegruppe. Dieses Fest besuchten die meisten Werkstättenbediensteten wohl deshalb, weil ihnen der darauf folgende Sonntag genügende Muhezzeit verhieß, um am Montag die Arbeit wieder gekraftigt aufnehmen zu können. Allein der dortige Maschinenmeister Singer ordnete plötzlich an, am Sonntag zu arbeiten, und zwar schon von 5 Uhr früh an, obwohl nicht mehr Arbeit vorhanden war als sonst.

Es gab Zeiten, in welchen die Arbeiter gern Nebenstunden machen wollten, wenn sie sahen, daß mehr Arbeit als sonst vorhanden war; jedesmal wurde aber den Arbeitern erklärt: „Das gab es überhaupt nicht!“ Somit zwiefelten die Arbeiter an dem Ernst dieser Anordnung und begaben sich auf das Fest, das jedenfalls über Mitternacht hinaus oder gar bis früh dauern würde, was tatsächlich zutraf, so daß sie zur Sonntagsarbeit nicht erschienen. Zwei Arbeiter nur, namens Korbert Kastrer und Paul Muzzolini, erschienen zur Arbeit und erzählten dem dienstmachenden Maschinenmeister Soukup, daß sie der Schloffer Josef Pfaab von der Arbeit abgeredet hätte. Hierauf wurde Pfaab vom Maschinenmeister entlassen.

Pfaab beschwerte sich zwar beim Inspektor Cimonek, vor welchem schließlich Kastrer eingestand, daß ihn Pfaab nicht abgeredet habe, so daß es sich des weitern herausstellte, daß Muzzolini, der Professionsvereinsleiter, der alleinige Denunziant ist, welcher behauptete, die Arbeiter hätten sich Samstag beim Waschen verabredet, Sonntag nicht in die Arbeit zu kommen. So sehr sich aber das Ganze als bloße Denunziation des Muzzolini herausstellte, der Inspektor Cimonek, den man beinahe nie im Dienste trifft, sich vielmehr lieber mit Redefluss abgibt und deshalb auch kein gründliches und rechtshaffenes Urteil sprechen kann, Cimonek hielt die Entlassung aufrecht!

Aber das kraße Unrecht, daß man diesem Arbeiter dadurch angetan, ging sämtlichen Arbeitern nahe, welche auch vermeinen, die Angelegenheit nach dem einfachen und natürlichen Rechtsgefühl austragen zu können, was jedoch vergebens war. So beschloßen sie denn, die Arbeit solidarisch niederzulegen, denn ihr Empfinden ging dahin, daß die Aufrechthaltung der Entlassung Pfaabs auch von dem Umfang beeinflusst wurde, daß der Maschinenmeister Singer den Pfaab beschuldigte, dieser hätte sich einst über ihn im Wirtshaus abfällig geäußert, welche Beschuldigung gleichfalls auf Unwahrheit beruht. Und beide Streitfragen hatten doch das gleiche Resultat gezeitigt, nämlich: die Unwahrheit heider Behauptungen. Nach Ansicht aller Arbeiter hätte dies zur Folge haben sollen: die Entlassung ihres Arbeitskollegen Pfaab hätte aufgehoben, die Entlassung des Denunzianten durchgeführt werden sollen.

Der Inspektor stellte sich jedoch auf den Justamentstandpunkt und setzte der Entlassung noch dadurch die Krone auf, daß Zeugnisse ausgestellt wurden, die den begünstigten Gesegen Hohn sprechen und so recht die taktlose und menschenunwürdige Handlungsweise aufzeigen, die sich Vorgesetzte leisten können, die es so weit bringen, der Denunziation ihr größtes Wohlwollen entgegenzubringen. Diese Zeugnisse bedeu schließlich die ganze schneuliche Mache auf: der wichtige Text wurde durchstrichen und die auszufüllenden Stellen wurden mit allerlei verschörkelten Strichen, gleich Scheinzeichen, versehen! Derart sind also die Mittel, mit welchen die Gegner unserer Organisation kämpfen und arbeiten. Muzzolini ist der Hasser unserer Organisation, der in seinen Vorgesetzten die gleichen Gefühle auslöst. Muzzolini, das hervorragende Mitglied des Professionsvereins, der, weil es ihm nicht gelang, die dortigen Arbeiter und Professionsisten für den Professionsverein zu gewinnen, mit schneulischer Niedertracht selbst die schwarze Lat des Verrats nicht scheute und seine Arbeitskollegen denunzierte, um auf diese Art zu siegen. Es ist außer Zweifel, sich Titel zurechtzulegen, die den Gegenstand tief innert berühren; der Gegenstand muß aber auch

die Berechtigung auf den Hinweis haben und muß es bezeugen, daß der Einfluß dadurch getroffen erscheint. Der tragende Titel: „Bezahlte Denunzianten?“ im Korrespondenzblatt des Professionsvereins vom 1. Februar 1911 hat uns nur den Weg gezeigt, wo man die Antwort suchen muß! S. S.

**Rototau. (Nationale Umtriebe.)** Bei den vor kurzer Zeit von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ausgeschriebenen Wahlen machten es sich die Mitglieder des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereins zur Pflicht, ihre altherbährten Kandidaten, die Genossen Hasler und Teufel, wieder aufzustellen. Diese Kandidaten imponierten jedenfalls den „Reichsbundlern“ nicht und sie stellten sich ihre Kandidaten, und zwar die Herren Zugl und Räßig, auf. Nachdem die Herren Nazi gemahrt wurden, daß der größte Teil der Indifferenten und auch ihre eigenen Mitglieder die von uns aufgestellten Kandidaten wählen, gerieten sie in eine Enge, so daß sich ein Herr Schlegler gezwungen sah, die Bediensteten gleich beim Schulzimmer zu empfangen und ihnen die Redezeitel mit ihren nationalen Kandidaten einzuhändigen. Derartige darf sich eben nur ein Nationaler erlauben, dies sieht Herr Inspektor Fischer nicht! Doch nicht genug, daß Herr Schlegler die Leute schon beim Schulzimmer mit seiner Marxware belästigte, er treibt dieses Spiel auch anderwärts. So waren am 2. d. M. eine Anzahl Oberbauarbeiter beisammen, denen sich Schlegler näherte und sah, wie einer derselben unsere Kandidaten wählte. Schlegler meinte, wie er sich unterziehen könne, diese Kandidaten auf den Stimmzettel zu stecken. Da der Gefragte ein Tscheche, also ein Landsmann des Herrn Schlegler ist, und ihn nicht recht verstanden hatte, meinte er, Schlegler möge es ihm auch auf Tschechisch sagen. Da hatte er aber erst recht den Nagel auf den Kopf getroffen, anstatt der gewünschten Antwort, sagte Herr Schlegler: Ja, herkommen zu uns und Brot freissen, das versteht ihr schon deutsch.“ Ein anderer Genosse, der mit Schlegler aus einem Orte ist, war schlagfertig und gab ihm zur Antwort: „Wer ist von uns früher hergekommen Brot freissen, wir oder Sie?“ Herr Schlegler mußte die Antwort darauf schuldig bleiben und verbuselte, um nicht noch einer größeren Dummheit ausgesetzt zu sein. Aus Vorerwähntem sehen wir deutlich, was sich die Herren Nationalen in Rototau alles erlauben dürfen. Eine anständige Portion Frechheit gehört doch schon dazu, Ortskindern gegenüber seine Nation zu verkünnen. Wir haben dem Treiben des Herrn Schlegler lange genug mit Ruhe zugehört und sind wir neugierig, ob er hierauf eine Antwort wissen wird. Wir sind kompromittiert, sogar mit sehr interessantem Material.

**Leobersdorf. (Südbahn.)** Dringenden Anlaß zur Remedur bietet die Wahl der „Kaserne“, die den hiesigen Verschleibern zur Verfügung steht. — Diese Kaserne besteht aus einem allen — Personenwagen! Sturm und Regen machen vor der Tür dieses Waggons nicht halt und wenn die Verschleiber an Tagen, wo schlechtes Wetter herrscht, durchhitzt und durchgefroren in ihre Kaserne kommen, um dort ihre kurze Ruhepause zu verbringen, gelangen sie, im wahren Sinne des Wortes, vom Regen in die Traufe.... Die unheimliche Folge davon ist, daß die Verschleiber fast ununterbrochen an Rheumatismus und Erkrankungen der Atmungsorgane leiden. Es ist ein Gebot der primitivsten Humanität, daß den Verschleibern eine Hütte gebaut wird, wo sie vor der Unbill des Wetters Schutz finden. Hoffentlich sieht dies die Direktion ein und — was geschehen kann, geschehe bald.

**Schredenstein. (Büßische Kampfesweise.)** In der Nummer vom 20. Februar des „Deutschen Eisenbahner“ ist unter der Spitzmarke „Schredenstein“ eine Notiz enthalten, die ganz der büßischen Kampfesweise der hiesigen Reichsbundler entspricht. Wir wollen hier nicht weiter von den allgemeinen Beschuldigungen gegen die Personalkommissionsmitglieder reden. Um den Nationalen Gelegenheit zu bieten, diese Beschuldigungen öffentlich zu erheben, war am 20. Februar eine freie Eisenbahnerversammlung einberufen, zu welcher die hiesige Ortsgruppenleitung des Reichsbundes mit reformmandierter Schreibung, in welchem ihnen vollständige Redefreiheit zugesichert war, eingeladen wurde. Die Reichsbundler sind in dieser Versammlung nicht erschienen. Sie haben damit den Beweis erbracht, daß das Gemeine ihrer Kampfesweise nur noch von ihrer Feigheit und Hinterhältigkeit übertroffen wird. Nun wird in der genannten Notiz noch von Vergehen des Genossen Paue in einer Form gesprochen, als wenn sich derselbe ehrenwürdige Handlungen hätte zuschulden kommen lassen. Einer derartigen Kampfesweise ist nur ein erbärmlicher Witz fähig. Es handelt sich hier um ein dienstliches Vergehen, wie selbe sich schon hundertfach ereigneten. Ueber dieses Vergehen ist an die vorgeordnete Dienstbehörde die Anzeige erstattet worden. Ueber das Ausmaß der Strafe dürfte in solchen Fällen wohl auch in Zukunft diese Behörde und nicht der Reichsbund entscheiden. Nun ist wohl die Frage erlaubt, ob die Angehörigen des Reichsbundes ein Recht haben, sich über eine ungerechte harte Behandlung seitens ihrer Vorgesetzten zu beklagen. Ist es doch eine ganze Anzahl Reichsbundler gewesen, die junge, unerfahrene Leute mit dem Versprechen an ihre Organisation anlocken, daß diejenigen, welche dem Reichsbund beitreten, nicht reduziert und auch früher angestellt werden. Wenn nun diese Versprechen nun nicht ganz erfüllt wurden, so erwies sich eben diese Agitation einfach als Betrug und Schwindel. Wir wollen fragen, ob über jene lumpige Handlung eine Anzeige erstattet wurde, als ein Mitglied des Reichsbundes tagelang von seinem Dienstposten entfernt war und während dieser Zeit unter falschem Namen und unter dem Versprechen der Heirat sich ansehnliche Geldbeträge ersahndelte. Uns ist nur so viel bekannt, daß dieser Fall seitens der Vorgesetzten eine mehr wie rüchtsvolle Vermittlung erfuhr. Wir wollen weiters fragen, ob Anzeigen erstattet wurden, wenn ein Zugführer, der gleichfalls Mitglied des Reichsbundes ist, von Aushilfsarbeitern im Fahrdienste höhere Geldbeträge ausbargte, welche dieselben bis heute noch nicht zurückerhalten haben? Ferner wollen wir fragen, ob über jenen Fall eine Anzeige erstattet wurde, als im vorigen Jahre ein Reichsbundler in Bissa dem Zuge 67 nachgelassen ist und da er denselben nicht mehr erreichte, mit dem Zuge 3 nachfuhr? Endlich wollen wir fragen, ob über jenen Fall eine Anzeige erstattet wurde, als im Jänner ein Reichsbundler mit seiner Maschine ohne Wissen des diensthabenden Beamten von Auffig wegfuhr, welches zur Folge hatte, daß dann der Beamte in drei Minuten, ohne daß eine Anmeldeung eingelangt war, den Personenzug 1212 expedierte. Es ließen sich noch einige Fragen angliedern, aber wir glauben, daß wir diesmal mit der Fragestellung schließen können. Das eine können wir dem Einsender raten: er soll erst trachten, daß er seinen eigenen Parteigenossen, die wegen Unterschlagung schon hinter Schloß und Riegel waren, den Rat erteilt, von der Wilsbläde zu verschwinden, als daß er sich erst recht, ehrenhafte Männer in einer büßischen Weise zu verächtigen.

**Zusbruch.** Es ist allgemein bekannt, daß die Reichsbundler unserer Organisation nicht nur eine ausgebreitete, sondern auch eine sehr erfolgreiche ist, und mancher Eisenbahner verdankt leblich dieser Tätigkeit, daß er zu seinen Rechten gekommen ist und in seinem Anglück noch nicht



dem Elend und Hunger verfallen mußte; so mancher Witwe und vielen Waisen wurden durch die energische Vertretung unserer Organisation die Tränen getrocknet, und das Unglück, den Ernährer durch einen Unfall verloren zu haben, gemildert. Die Jahresberichte unserer Tätigkeit führen eine beredte Sprache, und wir haben es darum unterlassen, mit den Erfolgen unserer Rechtschützigkeit eine Barumsche Reklame zu treiben, wie es so manche gegnerische Organisationen tun.

Am so befremdender ist es, wenn einzelne Bedienstete, ja sogar Mitglieder, die selbst Wohlthaten dieser Tätigkeit genossen haben, es versuchen, diese Arbeit und diese Erfolge der Organisation zu verkleinern, ja sich selbst nicht scheuen, die Organisation für empfangene Wohlthaten zu verunglimpfen und zu verleumdern. Dies ist der Grund, wenn wir diesmal aus unserer Reserve herausrücken, weil in Innsbruck das Gerücht herumgeht, die Organisation hätte in einem Fall ihre Pflicht nicht erfüllt und ein Mitglied derselben gezwungen, seine Rechte persönlich und auf eigene Kosten zu wahren.

Der Fall ist folgender:  
Am 10. Dezember 1908 hat Genosse Oswald Pinzger, Kondukteur der Südbahn, einen Verkehrsunfall dadurch erlitten, daß ihm bei einem Zusammenstoß die rechte Hand und der rechte Fuß verletzt wurden und er nebstdem einen Nervenschlag erlitt. Es wurde ihm ursprünglich die Heilbehandlung von 90 Prozent, dann eine Schadenersatzrente zugesprochen, ab 24. März 1910 wurde jedoch der Anstalt jede weitere Entschädigung abgelehnt. Daraufhin hat das Rechtsbureau, an welches sich Genosse Scheibin als Obmann der Ortsgruppe „Innsbruck I“ wendete, Dr. Winter mit der Vertretung des Genossen Pinzger beauftragt. Dieser hat nun nach beim Pinzger eingeholter Information über seinen Zustand am 11. Juli 1910 eine ausführliche Klage beim Schiedsgericht eingebracht. Ohne daß es notwendig war, da ja Pinzger schon in Wien, wo doch die Schiedsgerichtsklage durchgeführt werden mußte, einen Vertreter hatte, wendete sich Pinzger trotzdem an Dr. Erler in Innsbruck mit dem Ersuchen, ihn zu vertreten. Der Wiener Vertreter, der hiervon verständigt wurde, wandte sich sofort an das Rechtsbureau der Organisation und befürwortete, die Kosten für die Intervention des Dr. Erler bei der angeordneten Untersuchung zu tragen, das auch nach sorgfältiger Prüfung des Falles bejaht wurde. Pinzger wandte sich nun durch seinen Innsbrucker Anwalt an seinen Wiener Vertreter mit dem Ersuchen, zu erwirken, daß ein bestimmter Nervenarzt, zu dem Pinzger ein besonderes Vertrauen hatte, als Sachverständiger bestellt werde. Dr. Winter intervenierte deshalb bei dem Vorsitzenden des Schiedsgerichtes, der ursprünglich einen anderen Innsbrucker Arzt befehlen wollte, und setzte durch, daß jener Arzt, Frauensarzt Pinzgers tatsächlich als Sachverständiger bestellt wurde. Bei der Tagung zur Einberufung der Ärzte und sonstigen Zeugen fungierte über Auftrag des Dr. Winter, Herr Dr. Erler aus Innsbruck als Vertreter Pinzgers. Als die Anstalt wegen der Aufhebung eines Zeugen die Behauptung aufstellte, daß der Zustand Pinzgers auf Alkoholgenuss zurückzuführen sei, wurde dies in einem Schriftsatz durch Anführung von Zeugen widerlegt und überdies nachgewiesen durch Einvernahme von Zeugen. Bei der nun folgenden Sachverständigentagung intervenierte neuerdings Dr. Erler und es gelang nachzuweisen, daß Pinzgers Zustand auf den Unfall zurückzuführen sei.

Bei der am 19. Dezember 1910 in Wien stattgefundenen Schiedsgerichtsverhandlung wurde nun die Anstalt verurteilt, an Pinzger für die Zeit vom 12. November 1909 bis 31. Dezember 1910 eine Nachzahlung von Kr. 68286, ab 1. Jänner 1911 eine 60prozentige Rente monatlicher Kr. 10186 zu bezahlen. Die Kosten dieses Prozesses stellen sich auf Kr. 36330, die zum Teil die Anstalt zu tragen verurteilt worden ist. — So ist Pinzger, ohne daß er auch nur einen Heller Ankosten gehabt hätte, zu seinem Recht gekommen, und es ist keine Ueberhebung, wenn wir sagen, daß er ohne die Organisation heute in Not und Elend dastehen würde. Es ist daher — wir wählen absichtlich einen sehr milden Ausdruck — zumindest undenkbar, wenn sich nun Leute finden, die aus Haß gegen die Organisation solche unwahre Gerüchte verbreiten, nur um Leichtgläubige und Indifferenten gegen die Organisation aufzuheizen.

Wir beschränken uns heute auf die Veröffentlichung dieser Angelegenheit, warnen aber die Verleumder, den Vögel nicht zu straff spannen, da auch unsere Geduld reizen könnte, und wir versichern die Herren, daß, wenn wir einmal zugreifen, sie dann nicht so leichtes Raufes davontommen.

Anzumerk. Die Bahnmeister Winter und Facke werden aufgefordert, ihre überflüssigen Schikanierungen gegen einzelne Arbeiter einzustellen, widrigenfalls das Vorgehen der beiden Vorgesetzten gegen die Arbeiter eingehender besprochen werden müßte, was dann jedenfalls für die beiden Herren höchst unangenehm werden könnte.

Leoben. (Nichtigsteilung.) Zu der in der Nr. 7 erschienenen Notiz „Vom Magazin“ teilt uns die Ortsgruppe mit, daß die in dieser Notiz aufgestellten Behauptungen keineswegs den Tatsachen entsprechen. Insbesondere, daß man gegen Heinrich nicht den Vorwurf des Denunzierens erheben könne. Wir nehmen keinen Anstand, dies hier festzustellen.

## Verammlungsberichte.

### Die nichtdurchgeführten Zugeständnisse der Staatsbahnarbeiter.

Die Arbeiter der Staats- und der verstaatlichten Bahnen hielten im Laufe der letzten Zeit mehrere große Versammlungen in den verschiedenen Bezirken Wiens, und zwar in Simmering, Rudolfsheim, Favoriten und Floridsdorf ab, in welchen die noch nicht durchgeführten Zugeständnisse unter großer Erregung besprochen wurden. In diesen Versammlungen berichteten zuerst die Zentralarbeitsausschussmitglieder Lantini, Schneider und Kubitschek über die bereits abgelehnten Zugeständnisse und den Zentralarbeitsausschuss selbst, von welcher Institution sich die Arbeiterkraft sehr viel Gutes erhofft hat.

Diese Hoffnungen haben sich aber nicht erfüllt. In den Sitzungen wurden von den Arbeitervertretern die Forderungen der Arbeiter vorgebracht und deren Berechtigung bewiesen, eine Antwort darauf wurde aber nicht gegeben. Es scheint, daß die Staatsbahndirektion und das Eisenbahnministerium diese Institution nur geschaffen haben, um eine Art Mikaberker herzustellen. Früher haben sich die Arbeiter mit ihren Forderungen direkt an die Vorgesetzten gewendet und diese waren über diese erbost, wenn ihren Wünschen nicht Rechnung getragen wurde. Heute aber werden vornehmlich die Ausschussmitglieder für die Nichterfüllung der Zugeständnisse zur Verantwortung herangezogen. Eine der wichtigsten Forderungen ist den Arbeitern die Stabilisierung, es soll auch für die Arbeiter eine feste Lohnautomatik geschaffen werden. Das ist um so notwendiger, weil der Staat von seinen Arbeitern Knochen und Mark verlangt, der

Industrie als anständiger Unternehmer ein gutes Beispiel geben sollte. Die stereotypen Antwort auf unsere Forderungen ist: Der Finanzminister hat kein Geld! Das schaut so aus, als ob es noch so weit kommen könnte, daß man uns plötzlich an einem Samstag die Lohnauszahlung verweigert unter dem Hinweis darauf, daß der Finanzminister kein Geld habe. Wenn wir beim Eisenbahnministerium anfragen, was es mit der Einführung der Lohnautomatik sei, dann heißt es, daß die Dienstvorstände Geld hierzu bekommen hätten. Die Dienstvorstände aber verweigern die Einführung, indem sie sagen, daß ihnen vom Eisenbahnministerium auch der Kredit für die nächsten Jahre garantiert werden müßte. Es ist Unsinn, im Jänner und Juni Zulagen zu gewähren. Das geschieht aber in vielen Direktionsbezirken nicht. Werden darüber Klagen geführt, dann heißt es: Sie bekommen das ja rückwirkend. Man weiß, wie diese Rückwirkungen aussehen! Das gleiche gilt von dem Verlangen nach Urlauben. Unter der Arbeiterschaft war die Meinung, daß diese Frage nach dem letzten Uebereinkommen gelöst wurde, das ist aber nicht richtig. Das ist übrigens die einzige Frage, auf die eine Antwort gegeben wurde. Es wurde den Personalvertretern gesagt, das Eisenbahnministerium würde diese Sache in „wohlwollender“ Weise zu erledigen suchen; aber die Frage müßte zuerst studiert werden. Studieren heißt aber hier verschleppen! Was gegen die Gewährung der Urlaube eingewendet wird, ist nicht stichhaltig und das Eisenbahnministerium wird deshalb über diese Frage nicht hindergelassen können. Der Grundlohn der Bahn-erhaltungsarbeiter wurde ganz und gar ungenügend erfüllt, die miserable Bezahlung der Heberstunden ist ein Hohn für die schwere Arbeitsleistung. Die Werksstättenarbeiter waren früher einmal in ihren Bezügen höher gestellt als zum Beispiel die Metallarbeiter der privaten Industrie. Seit einem Jahrzehnt aber werden sie immer mehr und mehr überholt. Diese Erfolge haben die Arbeiter der Privatindustrie ihrer Organisation zu verdanken. Deshalb müssen auch die Staatsbahnarbeiter bis auf den letzten Mann in die Organisation, dann werden sie nachdrücklicher ihr Elend bekämpfen können.

Genosse Sornitsch führte in dieser Versammlung aus, daß es sich nicht um neue Forderungen, sondern um jene Zugeständnisse handelt, die im Jahre 1908 gemacht wurden. Die Arbeiterschaft hat Wort gehalten und ist ruhig verblieben. Das Eisenbahnministerium aber schiebt die Durchführung der Zugeständnisse immer wieder hinaus. Dem Eisenbahnministerium muß unabweislich zu erkennen gegeben werden, daß sich die Arbeiterschaft diese Behandlung nicht mehr gefallen lassen will. In der langen Zeit, die seit den Zugeständnissen verfloßen ist, wäre, wenn der ernstliche Wille dazu vorhanden gewesen wäre, Gelegenheit genug gewesen, die für die Arbeiterschaft so brennenden Fragen zu studieren. Es ist bekannt, daß den Offizieren bedeutende Fahrbequimmungen eingeräumt worden sind, und daß für sie eine Erhöhung des Quartiergehaltes vorgeesehen ist. Es heißt nur immer, es ist kein Geld vorhanden, wenn der Arbeiter Forderungen stellt.

Abgeordneter Genosse Tomitsch, der in der Versammlung in Rudolfsheim erschienen war und lebhaft begrüßt wurde, erklärte, daß im Eisenbahnministerium immer behauptet werde, man sei darauf nicht eingerichtet, alle diese Arbeiterfragen zu behandeln, und man ist der Ansicht, daß die Behandlung dieser Dinge den einzelnen Direktionen überlassen bleiben soll. (Schwindel!) Uns wäre es gleichgültig, wer diese Fragen zur Durchführung bringt, wenn es nur in Wirklichkeit auch geschähe. (So ist es!) Aber es geschieht eben nichts. Während man behauptet, man könne sich wegen Mangels des notwendigen Materials mit den Forderungen nicht beschäftigen, fällt man aber den Direktionen, wenn diese Vorschläge zur Besserung der Verhältnisse der Arbeiterschaft bringen, in den Arm, indem man verkündet, diese Vorschläge müßten im Eisenbahnministerium kontrolliert werden, was dann darauf hinauskommt, daß nichts geschieht. (Lebhaftige Zustimmung.) Alles aus budgetären Gründen! Der Staat hat nämlich den Ehrgeiz nicht, seine Arbeiter gut zu bezahlen. Er hört vielmehr sehr angestrengt auf die Industriellen, welche verlangen: „Ihr dürft die Staatsbahnarbeiter nicht gut bezahlen, sonst laufen uns unsere Arbeiter davon und zur Bahn!“ Die Herrschaften wissen natürlich ganz gut, welcher großen Stand von Arbeitslosen wir haben. Aber sie wollen eben mit den Löhnen auch nur im äußersten Notfall hinaufgehen, und wäre es nicht nach ihrem Geschmack, wenn der Staat der vorbildliche Arbeitgeber wäre. (Sehr richtig!) Da kommt man mit dem Prämien-system. Wir, die wir in die Art des Betriebes der Staatsbahnwerkstätten Einsicht haben, müssen aber von vornherein erklären, daß dieses System dort gar nicht durchführbar ist. (Lebhaftige Zustimmung.) Jetzt haben wir es mit einem neuen Eisenbahnminister zu tun. Dieser Mann hat als Abgeordneter den galizischen Eisenbahnarbeitern sehr schöne Versprechungen gemacht und hat erklärt, daß er für die Eisenbahnbediensteten eintreten werde. Als Eisenbahnminister hat Herr Glombinski reiche Gelegenheiten, seine Versprechungen zu erfüllen. Wir werden sehen, ob er, wenn die Eisenbahnfragen im Budgetausschuß behandelt werden, sich seiner Versprechungen noch erinnert, ob er sein Wort halten will oder ob wir feststellen müssen, daß seine warmen Worte für die Eisenbahner nur Demagogie waren. (Sehr gut!) Der Redner besprach sodann die exorbitanten Forderungen für die Müstungen, wobei er im Laufe seiner Ausführungen auch auf Vorgänge während der Achtundvierzigerrevolution zu sprechen kam. Obwohl er nur geschichtliche Tatsachen erwähnte, regte das den anwesenden Regierungsvertreter so auf, daß er den Redner unterbrach. Er erntete dafür die stürmischste Enttäuschung der Versammlung. Tomitsch schloß: Die ungeheuerliche Not der Arbeiterbevölkerung sollte die Regierung zu kulturellen Zugeständnissen drängen. Sie macht sich aber aus solchen Forderungen nichts, daher auch die Nichtbeachtung der Forderungen der Staatsbahnarbeiterschaft. Eine feste Organisation dieser Arbeiterschaft wird sie anderen Sinnes machen müssen! (Stürmischer Beifall.)

In der Versammlung in Floridsdorf, wo die Anrunder Erregung oft zu tosendem Sturm anwuchs, sprach Abgeordneter Genosse Müller, welcher in einem groß angelegten Referat Har aufzeigte, wie alle arbeitserfindlichen Elemente, die sich die Regierung blockieren und ihr Weisungen geben, Hand in Hand gehen, die Arbeiterschaft, den mächtigen Träger des Staates, vollständig niederzuringen. Die Regierung ist aber mit Mühseligkeit geschlagen, wenn sie es nicht sieht, wie wir uns immer und immer anstrengen, unsere Not, unser Elend bloßzulegen und daß wir uns auf die Dauer nicht mehr halten können. Noch sehen die gesamten Bediensteten und Arbeiter der verstaatlichten und Staatsbahnen ihre letzten Kräfte ein, das Mögliche zu leisten; aber wenn die Lohnverwaltung dadurch so große Einnahmen und Heberträge erzielt, so merken wir die Fruchtlosigkeit solcher Ergebnisse, denn für die Bediensteten und Arbeiter bleibt niemals etwas übrig. Die Staatsbahnverwaltung muß an ihrer schlechten Politik zugrunde gehen. Wenn wir uns daher nochmals aufraffen, wenigstens das zu erringen, was uns vor Jahren bereits zugestanden wurde, so wird unsere Stimme es laut und deutlich hören lassen, daß dies die letzte und eindringlichste Warnung ist, die wir geben, denn es ist bereits 12 Uhr! (Stürmische Zustimmung.) Redner besprach die Vorgänge im Abgeordneten- und Herrenhaus, die ungeheuren Summen, welche in der Delegation in Verhandlung standen und bewilligt wurden, die Milliarden, die mit einem Hui, um Staat zu machen, weg-geworfen werden, sozialpolitische Maßnahmen aber immer in den Hintergrund geschoben werden, wodurch ein zweifaches Leiden den Eisenbahner überfällt: als Bediensteter und als

Staatsbürger. Bei diesen Ausführungen wird Genosse Müller vom Regierungsvertreter unterbrochen, worauf Müller meint, daß man wohl das, was man im Reichsrat schon hundertmal ausgeführt hat, hier noch besprochen werden kann! (Lebhaftige Zustimmung.) Aber es wird schon noch der eiserne Welsch kommen, der hier einmal gründlich Ordnung machen wird! Abgeordneter Genosse Müller schloß, daß wir es ja leicht haben, unsere Angelegenheit der Regierung vorzutragen dar-zulegen; denn es ist Unsinn gemorden, in unserer Mitte immer einen Vertreter der Regierung zu haben. Er wird morgen den Bericht gewiß vorlegen; so muß vielleicht auch die Regierung endlich auf die Uhr sehen und, wenn sie nicht blind ist, wird auch sie begreifen, daß die Uhr bereits auf 12 steht! (Stürmischer Beifall.)

In allen Versammlungen wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

In Erwägung, daß die Schaffung von Arbeitsordnungen für die Arbeiterkategorien, welche solche noch nicht haben, die Gewährung von Erholungsurlauben und dienstfreien Tagen an die Arbeiter eine durchgreifende Regelung der Löhne, die Regelung der Arbeitszeit bei den Kohlenarbeitern, seitens des k. k. Eisenbahnministeriums bereits im Oktober 1908, also vor 2 1/2 Jahren zugestanden wurde, das Versprechen betreffend die Behandlung der Arbeiter der verstaatlichten Bahnen in Bezug auf die Regelung der Löhne, die Stabilisierung der bei den k. k. Staatsbahnen bereits stabilisierten Arbeiterkategorien bereits im September 1910 seitens des k. k. Eisenbahnministeriums gegeben wurde, von allen dem aber trotz der langen Zeit noch nichts als die geringe Lohn-regelung durchgeführt, ja die erfolglose Regelung der Löhne durch Hinausschiebung der Lohnvorrückung wieder illusorisch gemacht wurde, die Sitzungen des Arbeiterzentralausschusses, trotzdem derselbe erst nach länger als einem Jahr seit seiner Wahl einberufen wurde, nicht das geringste, geschweige denn ein für die Arbeiter befriedigendes Resultat ergaben, zudem aber die Behandlung der Arbeiterausschüsse obendrauf noch eine derartige war, daß sich die Arbeiterschaft auf das tiefste verletzt fühlen muß, andererseits aber die Regierung einer anderen besser situierten Gesellschaftsgruppe bereitwillig und mit offenen Händen entgegengekommen ist, wird die Arbeiterschaft mit immer tieferem Mißtrauen erfüllt und unter den Härten der gegenwärtigen Verhältnisse mit der Geduld an den Rand gebracht.

Ohne schon auf die Konsequenzen zu verweisen, welche durch das Ende der Geduld der Arbeiterschaft entstehen müßten, fordert die Arbeiterschaft auf das Entschiedenste die endliche Durchführung der gemachten Zugeständnisse und muß erklären, daß eine längere Verlassung der gegenwärtigen Verhältnisse für die Arbeiterschaft unerträglich ist und die Arbeiter zu unliebhamen Schritten veranlassen müßte.

Die Versammelten beauftragen die in Wien domizilierenden Mitglieder des Zentralarbeitsausschusses seinerzeitigen dem Herrn k. k. Eisenbahnminister den unhaltbaren Zustand, in dem sich die Arbeiterschaft befindet, persönlich mit-zuteilen und hoffen die Arbeiter, daß die kompetenten Stellen für die Arbeiter gegebenen Versprechen auch ehestens einhalten und die gemachten Zugeständnisse in kürzester Zeit zur Durchführung bringen werden.

Wien IX. Am 6. Februar l. J. fand im Vorel Union eine allgemeine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher hauptsächlich über die Reichskonferenz der Zugbegleiter berichtet wurde. Die Genossen Knotek, Franke, Innerhuber und Schöber legten in ausführlicher Weise dem Zweck und das Ziel dieser Reichskonferenz dar und erklärten die Beschlüsse derselben. Als Vertreter der Zentrale erschien Genosse Swoboda, welcher zur Bremserfrage Stellung nahm, von welcher er gehofft hätte, daß diese in der Reichskonferenz vollständig Klargelegt worden wäre. Ist der Bremser zum Zugbegleiter zu rechnen oder nicht? Davon ist es doch abhängig, wie die soziale Lebenslage des Bremfers sich gestaltet. Der Taglohn, welcher bei keiner Kategorie so schwankend ist, beträgt Kr. 220 bis Kr. 270 aber gar schon Kr. 280, ist, wenn man die Dienstzeit des betreffenden Bremfers rechnet, der niedrigste, welcher Eisenbahnbediensteten überhaupt bezahlt wird. Meistens geschieht das so, daß er, wenn er vom Magazinarbeiter zum Bremser avanciert, 40 bis 70 S. dadurch vom Taglohn einbüßt, weil die inzwischen „namhafte“ Erhöhung der Fahrgebühren eine Reduktion des Taglohnes bedingt! Die Bremser aller Bahnen sollten sich doch endlich auch aufraffen, einen ordentlichen Taglohn bezahlt zu erhalten. Aber es liegt an den Bremsern selbst, heutzutage, wo alles sich organisiert, sich diese Macht zu geben!

Es sprachen noch die Genossen Wabitsch, welcher die Darlegungen des Genossen Swoboda bestätigte und die Zustände in Wien I in dieser Beziehung beleuchtete, Mayer, der die Turnus- und Manipulantenfrage einer Erörterung unterzog und andere Genossen.

Vorsitzender Genosse Innerhuber schloß die interessante Versammlung mit einem feurigen Appell an die Versammelten, die Organisation auszubauen, denn nur dann können die Beschlüsse solcher Reichskonferenzen zum Durchbruch gelangen.

Bogen I. Am 23. Februar l. J., 4 Uhr nachmittags, fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine sehr zahlreich besuchte Zugbegleiterversammlung statt, in welcher Genosse Scheibin und Genosse Stanzl den Bericht über die am 27. und 28. Jänner 1911 in Wien stattgefundenen Zugbegleiterreichskonferenz erstatteten. Genosse Scheibin zergliederte in sehr verständlicher Weise die bei der Konferenz gestellten Forderungen, welche von den Anwesenden mit großer Begeisterung aufgenommen wurden. Nach längerer Debatte, an der sich mehrere Genossen beteiligten, appellierte Genosse Scheibin an das gesamte Zugbegleitungs-personal, fest und treu zur Organisation zu halten, nur dann ist es möglich, etwas zu erreichen, um unsere Lage zu verbessern.

Am 27. Februar fand abermals eine Zugbegleiterversammlung statt, in welcher lokale Angelegenheiten behandelt wurden. Unter anderem wurde auch eine Turnuskommission gewählt, und zwar die Genossen Anton Mayer, Oberkondukteur, August Stanzl, Kondukteurzugführer, Karl Egger, Kondukteur, und Ferdinand Solinger, Kondukteur.

Schredenstein. Am Montag den 20. Februar fand im Neumanns Saal eine gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Die Lage der Eisenbahner, ihre Organisation und ihre Kämpfe“ statt. Die Versammlung war zu dem Zweck einberufen worden, um den Reichsbundlern einmal Gelegenheit zu bieten, ihre fortwährenden Anschuldigungen gegen unsere Organisation und deren Vertrauens-männer, in freier Versammlung zu erheben. Aus diesem Grunde wurde die Ortsgruppenleitung des Reichsbundes zum Besuch der Versammlung mit rekommandiertem Schreiben eingeladen. Obwohl die Wäcker des Reichsbundes nach außen den Mund immer voll nehmen und diesmal auch mehrere Herren von ihnen dienstfrei waren, verzichteten sie doch auf den Besuch dieser Versammlung. Sie haben somit den Beweis erbracht, daß sie zwar jederzeit bereit sind, den Gegner aus dem Hinterhalt zu verleumden, aber zu feig sind, um in öffentlicher Versammlung Rede und Antwort zu stehen. Als erster Redner sprach Genosse Dusek aus Wien, welcher in einem ausgezeichneten Referat die Anfänge der Organisation, deren Auflösung, den Wiederaufbau der Organisation und die darauf folgenden Kämpfe derselben, bis zum heutigen Tage, in einer



ausführlichen Weise schilderte. Besonders mit dem demagogischen Vorgehen der nationalen Organisationen rechnete er gründlich ab. — Abgeordneter Genosse Buntel besprach die Vorgänge im Parlament, wobei er die Rückgratlosigkeit, mit welcher die deutschbürgerlichen Abgeordneten die letzten, gerade ungeheuerlich zu nennenden Forderungen des Militarismus wieder bewilligten, aufzeigte. — Genosse Paul hielt dann noch eine gründliche Abrechnung über den wiederholten Verrat des Reichsbundes an den Interessen der Eisenbahner. Dabei bediente er sich ihres eigenen Nachbattes, des „Deutschen Eisenbahners“ und einiger vom Reichsbund herausgegebenen Flugzettel. Aus dem Widerspruch, welcher sich aus dieser Vergleichung ergab, wurde nicht nur der verübte Verrat, sondern auch die Verleumdungsfucht einzelner Angehöriger dieser Organisation erst ins rechte Licht gesetzt. Mit Beifall wurden die Ausführungen sämtlicher Redner von der Versammlung aufgenommen, die nach einem kurzen Schlusswort seitens des Vorsitzenden hierauf geschlossen wurde. Die Ausführungen, die in dieser Versammlung den Eisenbahnern zuteil wurden, werden ihnen gewiß gezeigt haben, wo sie ihre wahren Freunde und Feinde zu suchen haben.

**Marburg II.** Am 1. März fand in Marburg, Broßh's Gasthaus, Mühlgasse, eine Jungbegleiterversammlung unter dem Vorsitz des Genossen Reichstädter statt.

Nach Erledigung des ersten Punktes der Tagesordnung, in welchem gegen die bevorstehende Verschlechterung Stellung genommen wurde und die erforderlichen Maßnahmen getroffen wurden, besprach Genosse Reichstädter in einem längeren Vortrag den Unterschied zwischen gewerkschaftlicher und politischer Organisation. Redner beleuchtete ferner den jüngst erschienenen Jahresbericht der Ortsgruppe Marburg des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, in welchem eine Mitgliederanzahl von 255 angegeben ist, was durchaus nicht mit der Einnahmepost, welche nur 707 Mk. beträgt, übereinstimmt, vielmehr ergibt sich hieraus, daß eine Mitgliederanzahl von durchschnittlich 60 vorhanden sein kann, da sonst eine ganz andere Einnahme verzeichnet sein müßte, Redner beleuchtete ferner die Stellung der nationalen Abgeordneten im Parlament und insbesondere in den Delegationen.

Nach einer Aufforderung des Genossen Klenzl an die Versammelten, fest zusammenzuhalten und einem aufmunternden Schlusswort des Vorsitzenden schloß derselbe die Versammlung nach vierstündiger Dauer.

**Wolkersdorf.** Am 26. Februar sprach Genosse Sommerfeld in einer zu besuchenden Versammlung des Wächterpersonals über die beim f. l. Eisenbahnministerium eingebrachten Anträge.

**Glan.** Am 26. Februar fand hier eine Versammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher Genosse Somitsch über die in Wien abgehaltene Delegiertenkonferenz berichtete.

**Attnang.** (Eine interessante Eisenbahnerversammlung.) Eine vom Reichsbund deutscher Eisenbahner einberufene, allgemein zugängliche Eisenbahnerversammlung fand am Sonntag den 19. Februar in Huemers Saal in Attnang statt. Für einen Massenbesuch hatten die Deutschnationalen reichlich vorgesorgt, da sie überall die Abhaltung dieser Versammlung mittels riesig großer Plakate angekündigt hatten. Die Wirkung dieser Plakate war freilich eine ungewollte; von den zirka 250 Teilnehmern waren 80 Prozent sozialdemokratisch gesinnte Eisenbahner. Jeder ankommende Zug brachte eine Schar Leute in die Versammlung, so daß der Saal derart voll war, daß nicht einmal zum Stehen Platz war.

Das Präsidium war selbstverständlich in unseren Händen und Herr Ertl mußte sich bequemen, seine Weisheit in einer Versammlung unter sozialdemokratischer Leitung leuchten zu lassen. Nachdem er eine ziemlich lange Weile über die Feuerung und ihre Ursachen gesprochen, kam er gleich in sein richtiges Fahrwasser, das heißt er begann nach Vielloslaw'schem Muster über die Sozialdemokraten zu schimpfen. Die Nationalen, sagte er, waren das treibende Rad bei der passiven Resistenz, nur ihnen ist es zu verdanken, daß etwas erreicht wurde; wenn nicht mehr erreicht werden konnte, so sind daran nur die Sozialdemokraten schuld. Der 20 Millionen-Antrag des Dr. Ellenbogen sei eine Demagogie gewesen, weil er in einer Zeit gestellt wurde, wo Dr. Ellenbogen selbst gewünscht habe, daß nicht bewilligt werden konnte. Erst die Deutschnationalen hätten durch ihren Antrag, welcher ein Jahr später gestellt wurde, es bewirkt, daß für die Eisenbahner die 14 Millionen bewilligt wurden. Höchstens drei Millionen von diesem Betrag könnten als Verdienst der Sozialdemokraten angesehen werden. Dann kam der Redner sprunghaft auf Frankreich zu sprechen und erzählte eine Geschichte von Millerand und Briand. Den Deutschnationalen werfe man vor, daß sie sich von den Fabrikanten unterstützen lassen, Jaures habe aber auch 15.000 Franken für seine Zeitung angenommen. Doktor Adler sei mit Sieghart verschwägert (Zwischenruf: Und ihr mit Wienerth!); dann ging nach Deutschland und Amerika und mit Mißheile retour nach Munderfing. Die Sozialdemokraten proletarisieren die Masse, weil sie den Kapitalismus bekämpfen — und dergleichen Blödsinn mehr. In dieser Weise sprach Ertl zweimal in der Versammlung. Die Genossen Kurtag und Riehnauer von Linz waren über Einladung der Attnanger Genossen bei dieser Versammlung erschienen, und es war ihnen leicht, die unrichtigen Darstellungen Ertls zu widerlegen. Genosse Kurtag erklärte in seiner Widerlegung, die Gegner, seien es Deutschnationalen oder Christlichsoziale, machen sich die Arbeit sehr leicht, sie schimpfen über die Sozialdemokraten, und mit dem meinen sie, im Interesse der Eisenbahner zu handeln und deren mißliche Lage zu verbessern. Wenn man Herrn Ertl anhört, so müßte man glauben, die Deutschnationalen seien die besten Leute der Welt. Leider merken aber die Eisenbahner von dem nichts, sie wissen vielmehr ganz, daß sie ihre bisherigen Errungenschaften nur der freien Gewerkschaft zu verdanken haben. Daß für die Eisenbahner nicht mehr erreicht werden konnte, ist den deutschnationalen und den übrigen bürgerlichen Parteien zuzuschreiben, welche jeden Antrag der Sozialdemokraten, der im Interesse der Eisenbahner gelegen ist, niederstimmen. Dies hat sich gezeigt bei dem 20 Millionen-Antrag des Dr. Ellenbogen, welcher angeblich aus dem Grunde abgelehnt wurde, weil die Staatsfinanzen die Annahme nicht zulassen, in Wirklichkeit aber, um den Sozialdemokraten keinen Erfolg zu bereiten. Die Deutschnationalen waren bei der passiven Resistenz nicht das treibende Rad, sondern nur die Geher in der Redaktionsstube, beim Kampfe hat man sie nirgends gesehen. Uebrigens können die Herren Gegner sehr leicht reden, da sie den Kampf nicht führten, daher auch die Verantwortung nicht übernehmen brauchen. Der Kampf auf der Südbahn ist ohne passive Resistenz ausgefochten worden und es war auch besser so, weil es keine Opfer gekostet hat und dennoch fast alle Forderungen durchgeführt wurden. Durch den vierjährigen Vertrag, der nach der passiven Resistenz vom Exekutivkomitee mit dem Eisenbahnministerium geschlossen wurde, sind die Eisenbahner nicht benachteiligt, weil er eine für sie günstige Klausel enthält, nämlich daß der Vertrag, wenn eine sprunghafte Teuerung eintritt, in Bezug auf die Lohnsätze abgeändert wird. Da dieser Fall nun eingetreten ist, werden auch Forderungen im Interesse des Personals gestellt werden. Wir werden ja sehen, was das Eisenbahnministerium dazu sagen wird, höchst wahrscheinlich wird es wieder erklären, daß kein Geld vorhanden sei. Da werden die Herren Gegner, insbesondere die Herren Deutschnationalen, schon jetzt eingeladen, an einem eventuellen Kampf mitzuwirken. Wie die Deutschnationalen einen Kampf führen, hat sich in jüngster Zeit gezeigt; sie haben wohl für die Beamten die Automatik erzielt, aber das andere Personal, dem von den Nationalen das Quartiergeld versprochen wurde, kann

jetzt durch die Finger schauen. Herr Ertl möge vorsichtig sein mit dem Schimpfen über die sozialdemokratischen Führer, er solle sich zuerst von den Vorwürfen, welche ihm seine eigenen Parteigenossen machen, reinigen. Genosse Kurtag zeigte Herrn Ertl die Broschüre „Dokumente der Schande“, in welcher über den Verrat der deutschnationalen Arbeiterpartei authentische Daten enthalten sind, was Herrn Ertl ganz aus der Fassung brachte. Da Herr Ertl gemeint hatte, daß der Abgeordnete Weidenhoffer im Abgeordnetenhaus nicht über die Hammerbrotwerte geschimpft, sondern bloß Kritik geübt habe, so erklärte Genosse Kurtag, es wäre besser gewesen, wenn Ertl dies gar nicht erwähnt hätte, weil die vermeintliche Kritik nichts weiters war, als eine Reklame für die Profabrik des Juden Menzl. Genosse Kurtag erwähnte noch, eine Beschleunigung der Einreichung der Arbeiter auf der St. G. G. war notwendig, weil die Absicht besteht, den Afford aufzulassen und das Werkstättenpersonal dadurch viel niedriger angestellt würde. Genosse Kurtag schloß seine hier nur kurz skizzierte Rede mit der Aufforderung zum Beitritt zur sozialdemokratischen Organisation. Losender Beifall wurde ihm für seine trefflichen Ausführungen gezollt. Sodann ergriff Genosse Riehnauer das Wort, welcher mit seiner farstlichen Rede, welche Herrn Ertl ganz aus dem Häuschen brachte. Er schilderte das Verhalten des deutschnationalen Abgeordneten Krob, welcher durch seinen Antrag eine Verschlechterung des Unfallversicherungsgesetzes herbeiführte. (Zuruf: „Der geht uns nichts an, den haben wir abgehoben!“) Gegenüber von den Sozialdemokraten: „Der gehört schon zu euch, der paßt auch zu euch!“) Alles staunt, welche schnelle Karriere dieser Herr gemacht hat: vom einfachen Residenten zum Inspektor. Dieser Herr hat auch einen Gesekentwurf für die Eisenbahner im Abgeordnetenhaus eingebracht, nach welchem überhaupt ein Lohnkampf nicht möglich ist, weil die bloße Aufforderung zu einem Kampf mit schwerem Kerker geahndet werden soll. Was den von den Gegnern immerwährend bekräftigten vierjährigen Vertrag anbelangt, so erklärt Redner, daß schon so viele Deputationen beim Eisenbahnministerium waren, auch von Seiten der Gegner, aber niemand ist gesagt worden, daß der Vertrag das Ministerium hindere, für das Personal während der Vertragszeit etwas zu tun; es wurde ja auch mehreren Kategorien schon etwas bewilligt. Wenn Herr Ertl erklärt, daß es ein großer Fehler gewesen sei, daß wir während der passiven Resistenz die Forderung auf Einführung des allgemeinen Wahlrechtes stellten, so sagen wir, daß dies nützlich war, weil die Bewilligung unserer Forderungen nur vom Abgeordnetenhaus abhängt, deshalb ist es nötig, daß die Arbeiter dort eine starke Vertretung haben, welche auch imstande ist, unsere Forderungen durchzusetzen. (Großer Beifall, an welchem sich fast alle Anwesenden beteiligten.) Sodann sprach Genosse Hennauer einige treffende Worte, welche beifällig aufgenommen wurden. Schließlich ergriff Genosse Kurtag noch einmal das Wort und sagte: Eine Organisation auf nationaler oder konfessioneller Grundlage ist ganz wirkungslos, sie findet auch erfreulicherweise kein Verständnis unter den Eisenbahnern. Es habe keinen Wert, sich mit Herrn Ertl noch länger herumzujagen, weil die Eisenbahner von dem nichts haben, wenn er (Redner) Herrn Ertl bei den Ohren nimmt. Wir haben viel nützlichere Arbeit zu leisten und wir vertreten die Meinung, die Eisenbahner sollen sich einigen, um die große Anzahl Anträge, welche in ihrem Interesse im Zentral- und Arbeiterausschuß eingebracht wurden, auch zu verwirklichen; dies ist nur möglich durch eine festgeschlossene Organisation. (Stürmischer Beifall.) Sodann beantragte Herr Mauller eine Resolution, wonach eine etwaige Verschlechterung des Unfallversicherungsgesetzes als Kampfobjekt betrachtet wird. Diese Resolution wurde angenommen. Genosse Dörner als Vorsitzender hielt dann noch eine wirkungsvolle Schlussrede, worauf er die Versammlung schloß, welche mehr als vier Stunden gedauert hatte und auf unsere Leute den besten Eindruck gemacht hat. Diese Versammlung wird allen Teilnehmern, insbesondere aber den Herren Ertl und Mauller lange Jahre in Erinnerung bleiben. Die zugunsten der Deutschnationalen gefärbten Berichte im deutschnationalen Blätterwald vermögen den Eindruck nicht zu verwischen, den diese Versammlung auch bei den nicht sozialdemokratisch gesinnten Eisenbahnern hinterlassen hat.

**Aus den Organisationen.**

**Rakonitz.** Sonntag den 19. Februar l. J. fand die Generalversammlung der Zahlstelle Rakonitz statt, bei welcher die Genossen Wenzel Auerstky, Rakonitz, Broßgasse 394, zum Obmann, Josef Matejovsky zum Schriftführer und Johann Witzdura, Rakonitz, Grilgasse 226, zum Kassier gewählt wurden. Die Zahlstelle betreffende Zuschriften sind an den Obmann, solche in Geldangelegenheiten an den Kassier zu richten.

**Ahling.** Am 19. Februar l. J. fand im Hotel „Bahnhof“ die zahlreich besuchte Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Nach Eröffnung wurde der Jahresbericht vorgelesen und dann die Neuwahl des Ausschusses vorgenommen.

Es wurden folgende Genossen gewählt: Julian Zuchardt, Obmann, Felix Leeb, Stellvertreter; Stephan Trojar, Schriftführer, Alois Kajnar, Stellvertreter; Anton Glinig, Kassier, Marcell Plešnik, erster Subkassier, Ludwig Bilwachs, zweiter Subkassier; Johann Bisjaj, Bibliothekar, Josef Cernolagar, Stellvertreter; Johann Waneč, Kontrolleur, Anton Pipan, Stellvertreter. Vertrauensmänner: für die Strecke Ahling-Larvis; Andreas Popodi, Wächter in Weijensels; für die Strecke Ahling-Podhrdo: R. Gindl, Bahnmeister; für das Heizhaus: Josef Lorc, Oberbeizer; für die Bahnerhaltung: Franz Erzen, Bahnrichter; für die Magazinsarbeiter: Johann Bogacnik, Stationsarbeiter; für die Verschieber: Ferdinand Karinig, Verschieber; für das Stationspersonal: Valentin Lehl, Stationsarbeiter.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Julian Zuchardt in Ahling, Hotel „Bahnhof“, zu richten. Laut Beschluß der Ausschussung wurde das Vereinslokal vom Gasthaus „zur Post“ ins Hotel „Bahnhof“ verlegt. Gleichzeitig werden die Mitglieder ersucht, bei Informationen und Anfragen an die Ortsgruppenleitung das Porto für die Rückantwort in Briefmarken beizulegen.

**Rosenbach.** Bei der am 11. Februar 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre einstimmig gewählt: Franz Rihinger, Lukas Lahnia, Obmänner; Franz Bichler, Simon Krum, Kassiere; Andreas Kobatsch, Kontrolleur; Anton Lagmann, Bibliothekar; Anton Plasnik, Leopold Mandl, Schriftführer; Ferdinand Schweiberer, Johann Horn, Johann Liedl und Jakob Wurzer, Ausschüsse.

Weiters diene den Genossen zur Kenntnis, daß am 17. März l. J., 7 Uhr abends, im Vereinslokal eine Vereinsversammlung stattfindet, zu welcher die Genossen samt ihren Frauen zahlreich erscheinen wollen und unserer Organisation noch fernstehende Kollegen mitzubringen sind.

Die weiteren Vereinsversammlungen werden nach Notwendigkeit schriftlich verlaublich.

Alle Zuschriften sind an Genossen Franz Rihinger, Bahnwächter in Rosenbach Nr. 30, zu richten.

**Marburg.** (Ortsgruppe III, Lokomotivpersonal.) Montag den 20. Februar d. J. fand im Vereinslokal der Ortsgruppe die Generalversammlung statt. Obmann Genosse Anton Gaultler eröffnete die Versammlung um 1/10 Uhr vormittags. Hierauf erstatteten die einzelnen Funktionäre ihre Berichte, welche mit Befriedigung zur Kenntnis genommen wurden.

Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl der Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen einstimmig in die Leitung gewählt:

Anton Gaultler, Johann Schweiger, Franz Postl, Obmänner; Martin Bibitsch und Wilhelm Höchtl, Kassiere; Alois Hanke und Franz Schieferdecker, Schriftführer; Georg Riedl und Franz Schusterich, Bibliothekare; Anton Tomine und Franz Heinrich, Kontrolleure.

Anschließend an die Neuwahl hielt Genosse Adolf Müller von der Zentrale einen Vortrag, welcher in einem Rückblick auf die Eisenbahnerorganisation im allgemeinen und insbesondere auf die letzten Kampfesjahre sowie auch in der einflussreichen Taktik für die nächste Zukunft gipfelte. Seine Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen.

Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

**Admont.** Bei der am 19. Februar 1911 abgehaltenen halbjährigen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Ganinger, Zahlstellenleiter und Kassier, Michael Schweiger, Stellvertreter; Johann Größinger, Schriftführer; A. Ester und D. Angl, Kontrolleure; Bieraupl, Schranz, Kassiere, Hollinger, Warschenegger und Sorli, Subkassiere. Nach Erledigung des Tagesordnungsreferats Genosse Schweiger über die herrschenden Zustände im Parlament und Herrenhaus. Alle Zuschriften, welche die Zahlstelle betreffen, sind an Genossen Ganinger zu richten.

**Krems a. d. Donau.** Am 21. Februar l. J., 8 Uhr abends, fand im Gasthaus „zum goldenen Kreuz“ in Krems an der Donau eine außerordentliche Generalversammlung statt. Nach Erledigung der Vereins- und stoffenberichtsberichte wurde zur Wahl des Ortsgruppenausschusses geschritten. Gewählt wurden:

Hans Krobath, Stationsmeister, Obmann, Anton Zahradnik, Lokomotivführer, Anton Kaufner, Oberverschieber, Stellvertreter; Johann Wendt, Konduktur, Schriftführer, Leopold Schellenberger, Lokomotivführer, Karl Schiller, Ausschussverschieber, Stellvertreter; Leopold Dürauer, Magazinsarbeiter, Hauptkassier, Karl Schmiedinger, Ausschussverschieber, Stellvertreter; als Vertrauensmänner, denen die Zahlstellenleiter die eingesammelten Monatsbeiträge behufs Uebergabe an den Hauptkassier zu übergeben haben, wurden gewählt: für die Strecke Krems an der Donau-Zuln: Paul Chabera, Konduktur; für die Strecke Krems an der Donau-Schwertberg: Ernst Sorger, Konduktur; zu Subkassieren wurden gewählt: für das Heizhauspersonal: Franz Schmidtnner, Bergschiffe; für die Station und für den Rangierbahnhof: Johann Graf, Oberverschieber; für die auswärtigen Zahlstellen: für Zuln: Leopold Auer, Kampist; für Kirchberg am Wagam: Johann Philipp Jatzl, Bahnrichter; für Fels: Josef Mayerhofer, Wächter auf Posten Nr. 9; für Hadersdorf am Kamp: Franz Seif, Anstaltsbibliothekar; für Langenlois-Plant: Franz Stibor, Wächter in Altenhof, Kriegswache; für Kirch-Balt: Johann Baral, Weichenwächter; für Marbach-Berbenburg: Josef Schmidl, Oberbauarbeiter; für Weins-Hyperdorf: Karl Haberteitner, Streckenbegeher; für Grein: Michael Mühleiner, Bahnrichter; für Schwertberg: Karl M. Müller, Stationsarbeiter; Anton Weghuber, Bibliothekar, Johann Führer, Stellvertreter; Franz Gerhartl, Kontrolleur, Alfred Wildner, Stellvertreter. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Hans Krobath, Krems an der Donau, Stadigraben 26, in Geldangelegenheiten an den Kassier Genossen Leopold Dürauer in Krems an der Donau, Hohensteinstraße 41 (Tandnerhaus), zu richten. Jeden Mittwoch, abends 8 Uhr, nach dem 1. und 18. jeden Monats ist Vereinsabend, wo auch Einzahlungen entgegengenommen und Bibliotheksbücher ausgeliehen und retourniert werden. Fällt an diesem Mittwoch ein Feiertag, dann wird der Vereinsabend am Mittwoch der nächsten Woche abgehalten.

Genossen! Besucht eifrig diese Abende, an denen auch Vorträge und Vorlesungen abgehalten werden, um die Genossen an ein wirkliches Vereinsleben zu gewöhnen.

**Jägerndorf.** An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins der f. l. Staatsbahnen in Jägerndorf! Sonntag den 19. März findet die Generalversammlung um 2 Uhr nachmittags im Restaurant Pleban, Mühlstraße, statt. Die im Einvernehmen mit der Ortsgruppenleitung und den organisierten Verwaltungsratsmitgliedern aufgestellten Kandidaten für die Ergänzungswahl an Stelle der ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieder werden dorther selbst bekanntgegeben.

Ein zahlreiches Erscheinen der Mitglieder ist unbedingt notwendig. Im Verhinderungsfalle wolle man sich durch die Vertrauensmänner unserer Organisation mittels Vollmacht vertreten lassen.

**Steinbrück.** Am 21. Jänner 1911 fand die Generalversammlung der Ortsgruppe Steinbrück statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und dem scheidenden Ausschuss einstimmig das Absolutorium erteilt. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgendes Resultat:

Josef Pečnik, Obmann, Andreas Mounit und Josef Schöke, Stellvertreter; Ignaz Stropnik, Schriftführer, Bartholomäus Pohar, Stellvertreter; Florian Stigl, Kassier, Johann Schlerl, Johann Bodisek, Subkassiere; Peter Stojfenda, Johann Zell, Kontrolleure; Anton Horjal, Andreas Sattler, Franz Rozic, Ausschüsse; Vertrauensmänner für die Weichenwächter in Steinbrück: Andreas Sattler, Alois Kresnik; in Draßnigg: Johann Lisej, Lorenz Golouch; in Trisail: Anton Bisjaj, Franz Miktoni; in Sagor: Mathäus Puschnauer, Michael Urh; in Vitai: Leopold Scherpel; Vertrauensmänner für die Bahnwächter: Johann Luttnar in Steinbrück und Franz Schinkov in Vitai; Vertrauensmänner für das Verschiebpersonal: Karl Ozel, Anton Horjal, Franz Borina, Karl Aisef; Vertrauensmänner für das Magazins- und Stationspersonal: Gottfried Kettinger, Peter Vabio, Ignaz Mehob, Johann Selovschek; Vertrauensmänner für die Kopienarbeiter: Alois Krohne, Johann Skerl, Johann Stobe, Martin Skale; Vertrauensmänner für die Oberbauarbeiter: Anton Straus, Stephan Zuzar, Franz Bodisek; Kassiere für Draßnigg: Johann Kratschek; für Trisail: Karl Zabat; für Sagor: Johann Cee.

**Neu-Attnang.** Bei der am 15. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurde der alte Ausschuss einstimmig wiedergewählt. Zuschriften sind zu richten an Anton Rothbauer in Trubenee, Wächterhaus Nr. 30.

**Standing.** Bei der am 26. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurde Genosse Josef Schneider, Transitur der f. l. Nordbahn in Standing, Bahnhof, als Zahlstellenleiter gewählt, an den auch sämtliche Zuschriften zu richten sind.

**Stoderan.** Bei der am 2. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Hermann Hentisch, Obmann, Rudolf Kockenbauer, Stellvertreter; Anton Wenke, Kassier, Franz Lang, Stellvertreter; Leopold Hangelberger, Schriftführer, Josef Guttač, Stellvertreter; Franz Schwandner, Bibliothekar, Anton Heibrich, Stellvertreter; Thomas Wopits, Josef Polladek, Revisoren; Wiesinger, Fuchs, Hauer, Hangel, Linz, Engelsmann, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind an Genossen Hentisch, Hornersstraße, in Geldangelegenheiten an Wenke, Hauptstraße 4, zu richten.

**Vorderberg.** Am 4. März hielt die Ortsgruppe ihre ganzjährige Generalversammlung ab. In den neuen Ausschuss wurden gewählt: Johann Wehr, Obmann, Alois Feigl und Paul Egger, Stellvertreter; Josef Neuper, Josef Truppe, Kassiere; Josef Dirzger, Karl Ertl, Schriftführer; Josef Karner, Johann Leisenberger, Bibliothekare; Johann Rinkner, Andreas Schnabegger, Kontrolleure; Andreas Schnabegger, Johann Hohenfasser, Franz Gebig und Ludwiga Ratsch, Subkassiere. Als Referent war Reichsrats-



Abgeordneter Genosse Wenzel Müchitsch aus Graz erschienen. Er sprach den Stand der Sozialpolitik in Oesterreich und die wirtschaftliche Lage der Arbeiterklasse sowie der Eisenbahner in sehr ausführlicher Weise und erntete reichen Beifall.

Ferner bringen wir den Genossen zum Kenntnis, daß die Vereinsabende nach wie vor an jedem ersten Samstag nach dem Ersten im Monat im Vereinslokal in Auer's Gasthaus stattfinden, und werden die Genossen ersucht, selbe besser zu besuchen; auch werden die Genossen ersucht, ihre Beiträge pünktlich zu leisten, um den Kassieren die Arbeit nicht zu erschweren. Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Johann Wehr, Oberkondukteur in Bordenberg Nr. 192.

Steyr. Die Ortsgruppe Steyr hielt am 5. März ihre diesjährige ordentliche Generalversammlung ab, in welcher Genosse Weiser aus Linz einen gebienden Vortrag über die Sozialversicherung hielt. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgenden Resultat: Karl Topf, Obmann, Karl Silla, Stellvertreter; Georg Kolberger, Schriftführer, Josef Brückl, Stellvertreter; Josef Döhrner, Kassier; Ludwig Mittenbörger, Bibliothekar; Josef Eder, Leopold Oberbramberger, Johann Reitmair, Ausschüsse; Richard Fiedlberger und Josef Sametner, Revisoren.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Karl Topf, Bahnwärter in Steyr, Rammingkogel 60, in Gebirgsgegend an Josef Döhrner, Kondukteur, Steyr, Grünmarkt 21.

Es wäre im Interesse der Mitglieder gelegen, die Versammlungen zahlreicher zu besuchen, um die Einigkeit der Organisation zu dokumentieren sowie auch über allgemeine Ereignisse informiert zu sein. Die Genossen Subfossiere werden ersucht, die Mitgliedsbücher zu sammeln und an den Kassier Genossen Döhrner zur Abstempelung einzusenden.

Mauthausen. Am 26. Februar hielt die Zahlstelle in Mauthausen im Gasthause „zu den drei Kronen“ ihre ganzjährige Vereinsversammlung ab. Die Berichte des Ausschusses wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und dem Ausschuss das Absolutorium erteilt. In den Ausschuss wurden folgende Mitglieder gewählt: Johann Prehlmayer, Obmann, Leopold Vandenborjer, Stellvertreter; Josef Koppeler, Schriftführer, Franz Brandtetter, Stellvertreter; Florian Puntner, Kassier und Josef Klinger, Kassiere; Franz Hochlinger, Kontorist; Leopold Kapfer und Franz Haag, Bibliothekare; Leopold Hirlinger und Johann Eder, Ausschussmitglieder. Zum dritten Punkt hielt Genosse Weiser aus Linz einen Vortrag.

Marburg I. Am 18. Februar, 8 Uhr abends, fand im Vereinslokal die ordentliche Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. Als Referent erschien Genosse Müchitsch aus Graz. Bei der Neuwahl der Ortsgruppenleitung wurde Genosse Suppan zum Obmann wiedergewählt, weiters wurden in den Ausschuss wieder, respektive neugewählt die Genossen: Gruber, Steineder, Sterninha, Stened, Matschel, Simmerl, Zacharias, Gaud, Wollmeier, Niedermeier, Brachardt, Kriskan; Ersatz die Genossen: Plajer, Pacher und Kostanig.

Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Suppan, Einzahlungen Samstag von 6 bis 8 Uhr und Sonntag von 10 bis 12 Uhr. Vereinslokal Bergstraße 4.

Die Mitglieder werden ersucht, ihre Rückstände zu begleichen, damit in der Zustellung der Fachblätter keine Unterbrechung eintritt. Adressänderungen sind sofort dem Kassier bekanntzugeben.

Lundenburg. Am 17. d. M. fand die Generalversammlung der Sektion II (Lokomotivfahrtdienst) der Ortsgruppe Lundenburg statt. Aus dem vom Obmann Genossen Johann Pabst gebrachten Tätigkeitsbericht war zu ersehen, daß dieselbe auch im abgelaufenen Vereinsjahr ihrer Aufgabe voll nachgekommen ist. Auf allen von der Zentrale wie vom Führerverein einberufenen Konferenzen und Versammlungen war das Heizhaus Lundenburg in würdiger Weise vertreten und manche Anregung im Interesse zu lösender Fragen wurde von hier aus gegeben.

In lokalen Angelegenheiten war die Leitung in unermüdlicher Weise bestrebt, auf die Verhältnisse in einem für das Personal günstigen Sinne einzuwirken und war dem zielbewußten und tatkräftigen Vorgehen derselben auch in dieser Hinsicht vielfach Erfolg beschieden.

Erwähnt sei auch die Betätigung der Sektion auf humanitärem Gebiet, wo für verschiedene Unterstufungen der Betrag von 400 Kr. vorausgibt wurde.

Der gegenwärtige Stand der Mitglieder beträgt 181 Führer und Helfer. Bei der vorgenommenen Neuwahl der Sektionsleitung wurde der bisherige verdienstvolle Leiter Genosse Johann Pabst einstimmig wiedergewählt. Genosse Travnikel als Stellvertreter sowie alle anderen Funktionäre wurden gleichfalls wiedergewählt.

Während ihres mehrjährigen Bestandes hat die Sektion oft schon den Beweis erbracht, daß es den Interessen des Lokomotivpersonals durch die Zugehörigkeit zur allgemeinen Organisation nur dienlich ist, da durch den Rückhalt, den diese bietet, es möglich ist, Erprießliches zu erreichen, es sollte daher für keinen denkenden Kollegen mehr fraglich sein, wo er sich anschließen habe, um einen wirksamen Schutz seiner Interessen zu finden.

Linz an der Donau. (Eisenbahnerkonferenz.) Sonntag den 10. Februar fand im Saale des Herrn Wippinger eine von der Ortsgruppe Linz des Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereines veranstaltete Konferenz aller Ortsgruppen und Zahlstellen des Linzer Direktionsbezirktes sowie der Bahnrichter und Bahnerhaltungsprofessionisten statt, welche von sämtlichen Stationen des Direktionsbezirktes zahlreich besetzt war. Genosse Weiser als Obmann der Ortsgruppe eröffnete um 10 Uhr die Konferenz mit folgender Tagesordnung: 1. Berichte. 2. Die Forderungen der Bahnerhaltungsprofessionisten und Bahnrichter. 3. Anträge für die Personalkommission und Arbeiterauschussführung. 4. Organisation und Agitation. Zum ersten Punkt bringt Genosse Weiser einen ausführlichen Bericht über die stattgefundenen Krankenkassenwahlen und bespricht dann die im Zuge befindliche Lohnaufbesserung, welche ab 1. Jänner 1911 erfolgen soll, zu welchem Zwecke die Staatsbahnverwaltung 100.000 Kr. Kredit vom Eisenbahnministerium beantragt. Des weiteren bespricht der Redner die Dienstverklärung der Wächter auf der Hauptstrecke und die Montursfrage, wobei er die nötigen Aufklärungen gibt. Beim zweiten Punkt der Tagesordnung entwickelte sich eine zeitweilig sehr erregte Debatte über die in vielen Sektionen geübte Benachteiligung der Bahnerhaltungsprofessionisten durch das System der ständigen und nichtständigen Professionisten. Auch die Vorgangsweise einzelner Sektionen, respektive Bahnmeister bezüglich der Ueberstellung von nichtständigen in ständige Arbeiter wurde einer scharfen Kritik unterzogen. Besonders in der Station Enns müssen geradezu skandalöse Zustände herrschen. Des weiteren werden die Forderungen der Bahnrichter nach Einführung des pauschalisierten Stundenlohes und der Dienstfreikarten besprochen und hierbei betont, sich nicht mit leeren Versprechungen abspesen zu lassen. Genosse Freischlag, welcher zu diesem Punkte das Wort ergreift, bespricht die Verhandlungen im Zentralarbeiterauschuss, wo schon seit Westehen denselben alle möglichen Verbesserungen angestrebt wurden, aber wenig Erfolg erzielt wurde. Bezüglich der Einführung der Legitimation für die nicht stabilen Bediensteten sprechen sich sämtliche Delegierte gegen das rücksichtslose Vorgehen der Bahnerhaltung gegenüber den Wünschen der nicht stabilen Bediensteten aus und wurde auch eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen. Beim dritten Punkt der Tagesordnung werden die Anträge für die Personalkommission und Arbeiterauschüsse

besprochen. Um ein einheitliches Vorgehen in der Sache der Bahnerhaltungsprofessionisten zu erreichen, wird Genosse Weiser, respektive die Zahlstelle Linz mit der Durchführung der Anträge betraut. Beim vierten Punkt, „Agitation und Organisation“, gibt Genosse Weiser verschiedene Aufklärungen und bespricht das Vertrauensmännerystem und betont, um eine kräftige, schlagfertige Organisation zu schaffen, ist es in erster Linie nötig, tüchtige Vertrauensmänner heranzuziehen. Es sprechen noch mehrere Redner zu diesem Punkt und aus allen Reden leuchtete die Ueberzeugung durch, daß bei einem zukünftigen Kampfe, welcher ja nicht ausbleiben wird, ein jeder Eisenbahner seinen Mann stellen wird. Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist, hält Genosse Weiser das Schlußwort, in welchem er die Delegierten nochmals auffordert, in der Organisationsarbeit nicht zu erlahmen, um einen dafür größeren Erfolg zu erringen.

Willach. Die Ausschussführung der Ortsgruppe I hat, um den Mitgliedern die Einzählung der Monatsbeiträge zu erleichtern, die Subfossiere verneht und erwartet, daß die Mitglieder mit ihren Monatsbeiträgen nicht im Rückstand bleiben. Als Kassiere sind bestimmt die Genossen: Malcher, Staubacher, Jörg, Verbaumer, Bessiad und Lippischek der Südbahn, Luger, Klumetier, Triebnig, Jagger, Gruber, Egger und Kongraz der Staatsbahn. Als Streckenkassiere sind in jeder Station die alten verblieben. Die Mitglieder werden besonders darauf aufmerksam gemacht, daß die Subfossiere bis längstens Dritten jeden Monats mit dem Hauptkassier Genossen Peter Melcher, Klegenerstraße 17, abrechnen müssen, daher spätere Beiträge erst im nächsten Monat zur Abrechnung kommen.

Die Krankspende für verstarbene Mitglieder ist dahin geregelt worden, daß den Hinterbliebenen freigestellt wird, wenn sie einen Kranz wünschen, so muß dies der Ortsgruppe bekanntgegeben werden, wenn nicht, so erhalten die Hinterbliebenen das Geld von der Ortsgruppe als Unterstützung; damit glauben wir, jedem Mitglied recht getan zu haben, weil jedem freigestellt ist, selbst das Gewünschte zu veranlassen.

Technisches.

Neue Lokomotiven und Waggons auf den österreichischen Staatsbahnen. Der Eisenbahnminister Glombinski hat am 6. März auf dem Wiener Westbahnhof einige neue Lokomotiven und Wagen bestichtigt und mit diesen einer Probefahrt nach Hütteldorf-Prater beigewohnt. Zur Vorführung gelangte zuerst eine dreifach gekuppelte Heißdampflokomotive, welche bestimmt ist, die schweren Schnellzüge auf der Strecke Wien-Lemberg zu befördern; dieselbe besitzt auch eine Einrichtung für Heißdampfheizung, welche in den hierfür bestimmten Strecken in Verwendung kommen wird. Eine zweite Lokomotive, welche dem Eisenbahnminister gezeigt wurde, ist eine fünfachs gekuppelte Heißdampflokomotive, ebenfalls mit Einrichtung für Heißdampfheizung, welche die Schnell- und Personenzüge auf der Linie Salzburg-Triest via Schwarzach-Sankt Veit-Spittal-Willach führen wird. Die Heißdampfheizung, welche eine vollkommene Verbrennung des Feuerungsmaterials ermöglicht, wurde bei dieser Lokomotive mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse in den Tunnels angebracht und soll nur in diesen zur Anwendung gelangen. Des weiteren kamen drei als Versuch einer neuen Type gebaute Wagen zur Besichtigung, welche besonders dadurch Interesse erwecken, weil es sich um zweifach gekuppelte Wagen mit langen Radständen handelt. Diese Bauart, aufgestellt im Eisenbahnministerium, Departement 23, bezweckt eine Verminderung des per Reisenden mitzuführenden toten Gewichtes und dadurch eine Besserung des Verhältnisses der Nutzlast zum Zugsgewicht. Bei den ungünstigen Steigungsverhältnissen, besonders der in gebirgigen Geländen liegenden Eisenbahnen, ist die Verringerung des toten Gewichtes von außerordentlicher wirtschaftlicher Bedeutung. Die Wagen, welche als die ersten dieser Gattung der österreichischen Staatsbahnen gebaut wurden, sind tomfortabel eingerichtet, mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet und repräsentieren sich in äußerst wohlgefälliger Form.

Berschiedenes.

Was der Paps in einem Jahre einnimmt. Die belgische Zeitung „La pensee“ brachte jüngst eine aus erster Quelle stammende Vermögensbilanz des Papses, die deutlich zeigt, wie „arm“ der „heilige Vater“ ist.

1. Einnahmen:

Table with 2 columns: Description and Amount. Items include: Ertrag aus den italienischen und auswärtigen Realitäten (875,000), Aktien, Obligationen und Renten (6,000,000), Geschenke und Spargaben (2,500,000), Peterspfennig (12,000,000). Total: 21,375,000.

2. Ausgaben:

Table with 2 columns: Description and Amount. Items include: Gehalte für die Kardimile (875,000), Löhne für die Garde und die Dienerschaft (3,970,000), Für Bibliothek, Museum u. s. w. (1,250,000), Für den Petersdom (780,000). Total: 6,875,000.

Somit verbleiben dem armen Paps, für den in allen Kirchen gesammelt wird, alljährlich bloß 15 Millionen Lire reine Einnahmen. Wie sagt Christus: „Bist du zum Leben eingehen, so verkaufe, was du hast und gib es den Armen; dann komme und folge mir nach!“

Das Ergebnis der Wiener Volkszählung. Die in Wien amtierenden 146 Sektionen haben ihre Arbeiten jetzt abgeschlossen und es liegt somit das endgültige Resultat ihrer Arbeiten vor. Wien zählt demnach die richtige Einwohnerzahl von 2,031,530.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Wie viele Nervenleidende gibt es?

Richtiger sollte man fragen, wie viele es gibt, deren Nerven ganz kräftig und gesund sind und die Antwort würde dann lauten müssen, daß es nur wenige solche Glückliche gibt. Die meisten Menschen wissen es nur nicht, wie es mit ihren Nerven steht.

Selbstverständlich sind die vielen Nervenleidenden auch nicht alle so schwer leidend, daß es besonders auffiele, aber immerhin gibt es auch viele, deren Leiden bereits einen sehr ernsten Charakter angenommen hat, ohne daß sie und ihre Angehörigen ahnen, wie schlimm es eigentlich um sie steht.

Folgendes sind Erscheinungen von Nervenleiden: Kopfschmerzen, Gliederreizen, Zudungen, Rückenschmerzen, Gesichtsschmerzen, Schmerzen im Hals, Armen und Gelenken, Augenstimmern, Blutwallungen, Herzklappen, Schlaflosigkeit, schwere oder schreckhafte Träume, Wellenheiten, Schwindelanfälle, Angstgefühle, übermäßige Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit, besonders früh nach dem Aufstehen, Saunenhaftigkeit, Verfallen des Gedächtnisses, gelbe Haut-

flecke, Klopfen in den Adern, Gefühl von Taubheit in den Gliedern, Zittern der Hände und Knie bei Erregungen, blaue Ringe um die Augen, Ohrenrauschen, sonderbare Gefühle und Abneigungen, Impotenz, Schreckhaftigkeit, Neigung zu Trunksucht und andere Ausschweifungen u. s. w. Diese Symptome können sich steigern zur vollständigen Geistesgebrochtheit, zu Delirien, Tobsuchtsanfällen, schweren hysterischen Erscheinungen etc.

Wenn jemand eines oder einige dieser Symptome an sich bemerkt, so sollte man das als eine ernste Warnung der Natur auffassen und etwas dagegen tun.

Nervenleiden sind meist Erschöpfungszustände der Nerven. Wie der eine weniger körperliche Anstrengungen ertragen kann und eher matt wird, als der andere, so geht es auch mit dem Nervensystem. Mancher kann lange Jahre seinen Nerven Anstrengungen zumuten, die einen anderen in wenigen Monaten ruinieren könnten. Solche Anstrengungen sind zum Beispiel Heberarbeit, Gemütsaufregungen, aber auch Ausschweifungen aller Art.

Wenn der Körper erschöpft ist, so gibt es zwei Mittel, ihn wieder frisch zu machen: Gute Nahrung und Ruhe. Kann man sich nicht beides gönnen, so sollte man wenigstens das eine anwenden.

Wer aber seine Nerven nicht vor den schädlichen Einflüssen von übermäßiger Arbeit, Aufregung, Kummer, Sorge, Angst etc. bewahren kann, der sollte wenigstens dafür sorgen, daß die Stoffe, die sie brauchen, um kräftig zu bleiben, ihnen um so reichlicher zukommen.

Zuher wußte man nicht, was das für Stoffe sind, jetzt weiß man, daß es organische Phosphorsäureverbindungen sind, Lecithine genannt. Sie sind in unserer täglichen Nahrung enthalten, aber nicht in dem Maße, daß sie für die Anstrengungen, denen das Nervensystem heutzutage ausgesetzt ist, genügen. Es ist das selbe, als wenn ein Arbeiter sich von trockenem Brote ernähren sollte. Bei geringer Anstrengung geht das einige Wochen, aber bei schwerer Arbeit hielte er es nur wenige Tage aus.

Wie eine gute kräftige Fleischkost auf die Muskeln wirkt, so wirken Lecithinpräparate auf die Nerven. Man lese nur, was Leute, die es versucht haben, darüber berichten:

„Bisnerbin“ haben wir sehr schätzen gelernt und können wir dasselbe mit gutem Gewissen nun jedem Nervenleidenden empfehlen. Wir waren bis jetzt sehr vorsichtig mit dem Empfehlen an andere, da wir zuerst die Wirkung abwarten wollten. Meinem Manne geht es nun aber viel besser, er kann das Nachts wieder gut schlafen, ebenso ist es mit dem Appetit, das Essen schmeckt ihm jetzt ganz vorzüglich. Wir können mitteilen, daß nur durch „Bisnerbin“ die Besserung eingetreten ist. Frau Louise Leidinger, Grunbach.

Teile Ihnen hierdurch mit, daß ich Ihre Präpille im Gebrauch vorzüglich gefunden habe. Meine Kopfschmerzen, die mich früher so plagten, sind verschwunden. Des Nachts stellt sich jetzt erquickender Schlaf ein, während ich früher manchmal müde und abgepannter das Bett verließ, als ich mich abends hingelegt habe. In der ersten Zeit spürte ich wenig, aber je länger ich Ihr „Bisnerbin“ gebraucht habe, desto besser habe ich seinen Wert kennen gelernt. Ich sage Ihnen hierdurch meinen besten Dank, denn ich fühle mich jetzt wieder wohl und munter. Fr. Bertha Sies, Landsberg a. W.

Das in diesen Berichten (Tausende ähnliche liegen noch vor!) erwähnte Dr. Erhard's „Bisnerbin“ wird von Ärzten sehr empfohlen und wird kostenlos zur Probe abgegeben, das heißt man braucht nur an Dr. Arthur Erhard G. m. b. H., Berlin W. 35, Postfach 100, eine Postkarte zu schreiben, daß man das Mittel noch nicht kenne, aber in dieser Zeitung darüber gelesen habe und es gern versuchen möchte, wenn es nichts kostet.

Man erhält dann eine Probe zugesandt. Hat man es dann probiert und für gut befunden, so muß man natürlich die späteren Sendungen kaufen, für diese erste Probe aber wird nichts verlangt, nicht einmal das Porto braucht man zu vergüten.

Allerdings muß man baldigt handeln, da es nicht sicher ist, ob diese Gratisendung noch lange fortgesetzt wird.

Advertisement for 'Abiso' featuring a decorative border and text: 'Abiso Zur Uebernahme von 3 Verschleißstellen für Hammerbrot werden geeignete Eisenbahner gesucht. Bewerber, die bereits seit längerer Zeit der Berufsorganisation angehören, werden bevorzugt. Offerte sind zu richten an das Verkaufsbureau der Hammerbrotwerke u. Dampf-mühle Staret, Hanusch & Co. Wien II, Zirkusgasse 21.'

Mitteilungen der Zentrale. Verwaltungskomitee-Sitzung am 2. März 1911. Es liegen 160 Unterstützungsanfragen vor; für 116 Fälle werden 3000 Kr. an Unterstützungen bewilligt. 36 Fälle abgewiesen; 8 Fälle an die Ortsgruppen zur Gewährung von Unterstützungen rückgeleitet. Der Rechtschuss wird für 53 Fälle bewilligt; ein Fall abgewiesen. Erledigung des vorliegenden Einlaufes und, Entgegennahme mehrerer Berichte über Vereinsangelegenheiten.



### Sprechsaal.

#### Bahnrichter der k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen!

Am 12. März, 10 Uhr vormittags, findet in Pilsen, Rubesova ulice, Restauration des Genossen Juna, eine Zusammenkunft der Bahnrichter der k. k. Staatsbahnen mit sehr wichtigen Beratungspunkten statt. Genossen von der Strecke, erscheint recht zahlreich!

#### Achtung, Bahnrichter der k. k. Staatsbahnen sowie der verstaatlichten Privatbahnen in Wien!

Am Samstag den 18. März 1911, 1/8 Uhr abends, findet in Hintersbergers Gasthaus, vormals Brunnthaler, Wien, IX., Alserbadstraße Nr. 39/41, eine

#### Bahnrichterversammlung

mit wichtiger Tagesordnung statt.

Vollzähliges Erscheinen der Wiener Bahnrichter dringend gebeten. Die Einberufer.

#### Achtung, Mitglieder des Lebensmittelmagazins Linz!

Samstag den 25. März, 9 Uhr vormittags, findet im städtischen Volksgarten die XIX. Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung steht unter anderem auch die Statutenänderung. Schon zum drittenmal wird der Versuch gemacht, diese für die Mitglieder wie auch für das Lebensmittelmagazin so wichtige Angelegenheit durchzuführen. Es war aber bisher nicht möglich, bloß aus dem Grund, weil die Mitglieder zu bequem sind, zur Generalversammlung zu erscheinen. Wir können die Versicherung geben, daß die Statutenänderung notwendig ist, weil eine Entwicklung, ein Vorwärtstreben nach den veralteten Statuten nicht möglich ist.

Die neuen Statuten enthalten sehr wichtige Änderungen, zum Beispiel:

1. Einführung eines Aufsichtsrates.
  2. Gleiches Stimmrecht.
  3. Befestigung der Bestimmung, daß die Mehrheit des Ausschusses dem Beamtenstande angehört und zwei noch dazu aus einer gewissen Rangklasse hervorgehen müssen.
  4. Fortschrittlichere Bestimmung betreffs Beschlußfähigkeit in der Generalversammlung.
  5. Einführung eines Vertriebsfonds u.
- Es ist nicht notwendig, daß die Wichtigkeit dieser neuen Bestimmungen weiters erörtert wird, denn ein jedes Mitglied muß selbst einsehen, daß sie zu seinem Vorteil sind.

Wir fordern daher die Mitglieder unserer Organisation auf, eine rege Agitation zu entfalten, damit die Generalversammlung beschlußfähig wird.

Gleichzeitig ersuchen wir die Ortsgruppen und Zahlstellen, sie mögen die Mitglieder des Lebensmittelmagazins auf die Wichtigkeit dieser Angelegenheit aufmerksam machen.

Da wir uns um unsere wirtschaftlichen Verhältnisse kümmern müssen, ist es notwendig, daß sich jedes Mitglied an der Generalversammlung beteiligt.

Für die Ortsgruppe Linz des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines:

- Franz Braun m. p. Schriftführer.
- Kajetan Weiser m. p. Obmann.
- Leopold Wopatel m. p. Hauptvertrauensmann.

#### Bekanntmachung an alle Ortsgruppen und Zahlstellen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.

Alljährlich und auch anfangs dieses Jahres verkünden die Finanzdirektionen in Oesterreich an alle Arbeitervereine Zuschriften, in welchen dieselben aufgefordert werden, ihr bewegliches und unbewegliches Vermögen bis zum 30. April 1911 einzubekennen. Demgegenüber sei festgestellt, daß nach der Verordnung des Finanzministeriums vom 10. Oktober 1910, R. G. Bl. Nr. 187, nach § 2 dieser Verordnung, die nach dem usuellen Statutenmuster organisierten Arbeitervereine (Gewerkschaften, Fach-, Bildungsvereine, freie Vereinigungen u.) nicht verpflichtet sind, das ganze Vermögen einzubekennen. Außerdem besteht der Erlaß des Finanzministeriums vom 30. März 1901, Zahl 11.132, nach welchem Arbeitervereine in Ansehung des beweglichen Vermögens vom Gebührenäquivalent freizulassen sind. Alle befreiten Arbeitervereine, welche kein Haus, Grund, kurz kein unbewegliches Vermögen besitzen, haben nur die Befreiung geltend zu machen, nicht aber das Vermögen einzubekennen. Die Arbeitervereine haben bloß die Statuten (1 Statut) der Eingabe beizulegen, um die Anwendbarkeit des angeführten Finanzministerialerlasses darzutun, nicht aber das Vermögen einzubekennen. Aber nicht nur nach diesem obgenannten Erlaß des Finanzministeriums, sondern auch nach dem § 2 der Verordnung des Finanzministeriums vom 10. Oktober 1910, R. G. Bl. Nr. 188, sind die genannten Arbeitervereine zur Einbekennung des Vermögens und zur Entrichtung des Gebührenäquivalents nicht verpflichtet, da diese Vereine nicht unter die Beschlüsse vom 13. Dezember 1862, 27. November 1880, R. G. Bl. ex 1881 und auch nicht unter das vom 16. April 1885, R. G. Bl. Nr. 51, fallen. Die Vereine, welche zufolge des Gesetzes vom 15. November 1867, R. G. Bl. Nr. 134, gegründet wurden, haben mit der Verordnung des Finanzministers nichts zu tun, weil dieses Gesetz in dieser Verordnung vom 10. Oktober 1910, R. G. Bl. Nr. 183, gar nicht erwähnt ist. Wenn die Verordnung von Vereinen spricht, so sind nach den in der Verordnung angezogenen Gesetzen unzweifelhaft nur Versicherungsvereine damit in Betracht gezogen.

Wir bitten in diesem Sinne die an die Ortsgruppenleitungen gerichteten Aufforderungen zu beantworten.

Zum übrigen hat die Zentralkommission die einbekannten Werte für die Gesamtvereine (Ortsgruppen und Zahlstellen) für 1. Jänner 1907 bis 31. Dezember 1910, das ist vier Jahre, das anderthalbprozentige Gebührenäquivalent samt 5prozentige Zuschläge bezahlt, und wird für das nächste Dezennium das gleiche tun. Dies zur Orientierung.

Für die Administration des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines: Rudolf Müller.

#### An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen in Knittelfeld!

Wir teilen mit, daß die Generalversammlung am Sonntag den 19. März 1911, nachmittags 1 Uhr, in der Lokomotivmontierung stattfindet und eruchen die Mitglieder, sich daran lebhaft zu beteiligen, auch ersuchen wir, die Einsammlung der Vollmachten zu betreiben und diese an die Ortsgruppe Knittelfeld, Bobingerstraße 33, rechtzeitig einzusenden.

### Offene Anfragen.

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

Laut Absto des Betriebsinspektors in Graz hat das Zugbegleitungspersonal der Station Marburg-Sauptbahnhof in Marburg-Kärntnerbahnhof bei Nacht Verschiebungen dort vorzunehmen.

Da nun das obgenannte Zugpersonal nicht die nötigen Kenntnisse der Geleisenanlagen in der Station Marburg-Kärntnerbahnhof hat und oft an Stellen und Geleisen verschoben muß, die das Personal überhaupt noch nie gesehen hat, so müssen infolge dieses Umstandes die hierzu kommandierten Zugbegleiter jede Verantwortung ablehnen.

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

Ortsgruppe Rudig. Am 19. März um 2 Uhr nachmittags findet in Rudig, Gasthaus „zum Rathaus“, eine Versammlung statt, wo Reichsratsabgeordneter Genosse Palme sprechen wird.

Zahlstelle Lenz. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß am 12. März um 4 Uhr nachmittags in Herrn Rohringers Gasthaus in Lenz die Generalversammlung stattfindet. Die Genossen werden ersucht, sich zahlreich und pünktlich an dieser Versammlung zu beteiligen.

Ortsgruppe Hallein. Am Sonntag den 19. März 1911 um 10 Uhr vormittags findet in Golling eine Versammlung statt, wo an alle Kollegen das freundliche Ersuchen gestellt wird, bestimmt zu erscheinen, da sehr wichtige Punkte zur Beratung gelangen. Das Lokal wird durch die Einladungen bekanntgegeben.

Ortsgruppe Bozen I. Am 22. März l. J. um 3 Uhr nachmittags findet im hiesigen Gewerkschaftshaus die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Bozen I statt. Die Tagesordnung wird rechtzeitig angehängt werden. Die Wichtigkeit dieser Versammlung erfordert das sichere Erscheinen eines jeden einzelnen dienstfreien Genossen und Kollegen.

Ortsgruppe Tur. Die Genossen werden aufgefordert, die rückständigen Monatsbeiträge cheftens nachzuzahlen, damit bei der am 2. April um 8 Uhr abends stattfindenden Generalversammlung die Mitgliedsbücher kontrolliert und ordnungsgemäß abgeheftet werden können.

Zahlstelle Strahof. Am Samstag (Feiertag) den 25. März 1911, 2 Uhr nachmittags, findet in Strahof, Heigl's Restauration, eine Zusammenkunft der Mitglieder statt. Vollzähliges Erscheinen erbeten.

Ortsgruppe Etsch. Die nächste Monatsversammlung findet Samstag den 11. d. M., abends 8 Uhr in der „Lanne“ statt. Auf der Tagesordnung befindet sich unter anderem der Bericht von der Konferenz der Magazinarbeiter. Es ist Pflicht eines jeden Genossen, die Monatsversammlungen zu besuchen.

Zahlstelle Schweschat. Die Generalversammlung findet am 19. März, um halb 2 Uhr nachmittags in Bruals Gasthaus statt. Referent aus Wien.

Ortsgruppe Komolan. Den geehrten Mitgliedern wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die Monatsversammlung am Sonntag den 12. März, nachmittags 2 Uhr im Gasthaus des Herrn Georg Oberdorfer, Raaderstraße, abgehalten wird. Nachdem ein Teil unserer Genossen seinen Pflichten als Mitglieder nur sehr mangelhaft nachkommen und höchst selten eine Versammlung besucht, fordern wir sämtliche dienstfreien Genossen auf, die Monatsversammlung am Sonntag den 12. März recht zahlreich zu besuchen, da wichtige Angelegenheiten zu beraten sind.

Ortsgruppe II, Bruck an der Mur. Sonntag den 12. März findet um 7 Uhr abends in H. Podlacher's Gasthaus eine sehr wichtige Vereinsversammlung statt, zu der alle dienstfreien Eisenbahner und Frauen bestimmt erscheinen wollen. Referent aus Wien.

Ortsgruppe Sporn. Die nächste Monatsversammlung wird am 12. März nachmittags um 2 Uhr in Stungs Gasthaus abgehalten. Referent von der Gewerkschaftskommission in Teplitz. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Hemberg. Die Generalversammlung der Ortsgruppe findet am Sonntag den 19. März um 5 Uhr nachmittags in Herrn A. Boich's Gasthaus in Hemberg statt. Die Genossen werden ersucht, pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Gänserndorf. Am Sonntag den 19. März 1911, 1/8 Uhr nachmittags, findet in Gänserndorf Jakob Czerny's Gasthaus eine Wächterversammlung mit dem Genossen Georg Stemmer als Referenten statt.

Zahlstelle Bäckstein. Sonntag am 26. März um 2 Uhr nachmittags findet in Moitingers Gasthaus in Bäckstein, die ganzjährige Generalversammlung statt. Die Kollegen wollen sich zahlreich an dieser Versammlung beteiligen; ferner werden die Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Interimskarten behufs Kontrolle an den Kassier Genossen Sager abzugeben. Als Redner erscheint Genosse Georg Machne.

Ortsgruppe Prerau I. Die diesjährige Generalversammlung findet am 27. März 1911 um 8 Uhr abends im Vereinslokal Paas statt. Alle dienstfreien Mitglieder sind verpflichtet, zur festgesetzten Stunde sicher zu erscheinen, um sich von der Arbeit der Ortsgruppe des vergangenen Jahres zu überzeugen. Beim Eintritt haben sich die Mitglieder mit dem Mitgliedsbuch zu legitimieren.

Jene Mitglieder, welche noch im Besitz von Bibliotheksbüchern sind, werden ersucht, dieselben vor der Generalversammlung zu retournieren.

Ortsgruppe Jägerndorf. Auf mehrmaliges Ansuchen der in Weiskirch wohnenden Mitglieder findet die nächste regelmäßige Monatsversammlung Dienstag den 14. März 8 Uhr abends diesmal in Weiskirch, Arbeiterheim, statt. Die Mitglieder werden ersucht, den Weiskircher Genossen diesmal das kleine Opfer zu bringen und in der Versammlung recht zahlreich samt ihren Frauen zu erscheinen. Als Referent ist der Sekretär Genosse Hege bestimmt.

Ortsgruppe Sigmundsherberg. Den werten Genossen diene zur Kenntnis, daß Sonntag am 12. März l. J. um 3 Uhr nachmittags in Herrn Anton Waig's Gasthaus in Sigmundsherberg die diesjährige Generalversammlung mit einem Vortrag des Genossen Fuchs über „nationale und internationale Gewerkschaften“ stattfindet. Sollte die Generalversammlung zur festgesetzten Stunde nicht beschlußfähig sei, so findet eine halbe Stunde später eine zweite, ohne Rücksicht der Mitglieder, statt.

Ortsgruppe Geiersberg. Sonntag den 25. März um 8 Uhr abends findet im Gasthaus des Herrn Palecel die Generalversammlung statt. Die Mitglieder der Strecke werden ersucht, sich zahlreich zu beteiligen. Ferner werden jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, aufgefordert, nachzuzahlen, da diese sonst der Ansprüche verlustig werden.

Ortsgruppe Salzburg I. Infolge der am 19. Februar abgehaltenen Gewerkschaftskonferenz mußte die für den gleichen Datum anberaumte Generalversammlung entfallen. Die Generalversammlung findet bestimmt am 12. März nachmittags um 8 Uhr in Frau Strobbichler's Gasthaus „zum Pfanzmann“ in Jalling statt. Sämtliche dienstfreien Mitglieder werden ersucht, bestimmt zu kommen.

Zahlstelle Jussee. Die nächste Eisenbahnerversammlung wird am 25. März um 1/8 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur arünen Au“ abgehalten. Die dienstfreien Kollegen werden aufgefordert, bestimmt zu kommen.

Ortsgruppe Olmütz. Am 12. März d. J. um 2 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal (Cernoch's Hanna-Bierhalle in Dobolein) die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Die Mitglieder werden aufgefordert, ihre Rückstände an Beiträgen sowie entliehene Bücher etc. an die betreffenden Funktionäre abzuliefern, damit ein möglichst vollkommener Bericht für die Generalversammlung erstellt werden kann.

Zahlstelle Süßenbrunn. Bei der letztstattgefundenen Versammlung wurden folgende Genossen zur Leitung der Zahlstelle bestellt, und zwar: Als Zahlstellenleiter Genosse Franz Siefinger, Streckenwächter Nr. 7, Post Leopoldsdorf XXI/3, an welchen alle Zuschriften zu richten sind. Als Kassier Genosse Karl Trost, Verbindungsbahnhof, Süßenbrunn, und Genosse Leopold Schreitl, Streckenwächter Nr. 10, Subkassier für die l. k. Nordbahn.

Zahlstelle Proßnitz. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher zum Absteampeln einzusenden und die Beitragszahlung pünktlich einzuhalten.

Ortsgruppe Karlsbad. Sonntag den 19. März 1911 nachmittags um 2 Uhr findet im Vereinslokal die ganzjährige Generalversammlung statt; sollte selbe zur festgesetzten Stunde nicht beschlußfähig sein, so findet eine zweite eine Stunde später, ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen, statt.

Es ist Pflicht aller dienstfreien Genossen, zu dieser wichtigen Versammlung pünktlich am Plage zu sein, bei welcher ein Referent anwesend sein wird. Gleichzeitig werden die Genossen ersucht, ihre Frauen in diese wichtige Versammlung mitzubringen.

Ortsgruppe Wien XI. Die Ortsgruppenleitung gibt allen Mitgliedern bekannt, daß am Montag den 20. März 1911 1/8 Uhr abends im Arbeiterheim X (Heiner Saal) die ordentliche Generalversammlung stattfindet. Es werden alle Mitglieder ersucht, sich zahlreich zu beteiligen.

Ortsgruppe Kufstein. Die Generalversammlung findet am 16. März um 8 Uhr abends im Gasthaus „zur G. äsin“ statt. Referent Genosse Scheibelin. Pflicht der Kollegen ist es, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Wien IX, Alsergrund. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Donnerstag den 23. März, 1/8 Uhr abends im Hotel „Union“, Souterrainaal, IX., Ruffborferstraße 23, die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Berichte. 2. Neuwahlen. 3. Vortrag über Organisation. Referent von der Zentrale. 4. Eventuelles.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, in ihrem eigenen Interesse sowie in Bezug der Beschlußfähigkeit sehr zahlreich zu erscheinen.

Im Falle der Beschlußunfähigkeit findet um 8 Uhr abends desselben Tages und in demselben Lokal sowie mit derselben Tagesordnung eine zweite Generalversammlung statt, welche ohne Rücksicht der vorhandenen Mitglieder beschlußfähig ist.

Ortsgruppe Widau. Es wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die nächste Monatsversammlung am 19. März 8 Uhr nachmittags im Vereinslokal stattfindet. Alle dienstfreien Mitglieder werden ersucht, am Plage zu sein, da es einige wichtige Punkte zu beraten gibt.

Eine weitere Bekanntmachung erfolgt nicht.

Zahlstelle Parichnitz. Die Generalversammlung findet am 22. März um 8 Uhr abends statt. Die Genossen werden ersucht, pünktlich und zahlreich zu erscheinen. Gäste sind willkommen.

Zahlstelle Wolkerdorf. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß Sonntag den 19. März um 1 Uhr nachmittags in Herrn Josef Rothberger's Gasthaus in Wolkerdorf die Generalversammlung stattfindet und werden alle Kollegen ersucht, bei derselben zu erscheinen.

Gleichzeitig werden jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, ersucht, cheftens nachzuzahlen, damit der Kassier den Rechnungsbereich erstatten kann.

Ortsgruppe Inau. Die Generalversammlung findet am 15. März um 1/8 Uhr abends im Arbeiterheim statt. Da bei der Generalversammlung wichtige Beschlüsse gefaßt werden sollen, die dem neugewählten Ausschuss als Wegweiser dienen sollen, so ist es Pflicht eines jeden Mitgliedes, für einen Masseneffekt zu agitieren.

#### Inhalt der Nummer 7 vom 1. März 1911.

Artikel: Kein Geld für die Eisenbahner, eine halbe Milliarde für Militärforderungen. Zur Frage der Einfamilienhäuser. Ein Verleumdungsfeldzug. Disziplin und Demokratie in den Gewerkschaften I. Klassenbewußtsein und Selbstbewußtsein. Holländische Eisenbahnverhältnisse. Wohnungsfürsorge. Ein Apatent auf die Kategorie der Unterbeamten. Die Dienstverhältnisse bei der elektrischen Bahn Orient-Malé. Zur Bewegung auf der Martalbahn.

Feuilleton: Eine unheimliche Nacht. Inland: Die Folgen des Joltariss. Eine Schachmachergründung. Christlichsoziale Beamtenfeindschaft.

Uslanb: Eine neue Arbeits- und Lohndordnung für die staatlichen Eisenbahner in den Niederlanden. Neue Arbeiterwohnungen der preussischen Eisenbahnverwaltung. Erholungsurlaub für Bahnerhaltungsarbeiter in Preußen. Zusammenballung des Kapitals.

**Kathreiners Kneipp-Malz-Kaffee**

gibt es nur einen -  
Nachahmungen da-  
gegen viele! Daher  
Vorsicht! Man ver-  
lange und nehme  
nur Originalpakete  
mit dem Namen  
Kathreiner







**Guten Appetit,** Gesunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Rhubarber Pillen n. d. W. „Elsa-pillen“ benützen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schachteln franko 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Schaplag Str. 191 (Kroatien).

**Schöne Wünsche**

Herrnunterhosen la um K 2.—, 2-20, 3—  
 Herrenhemden la um K 2-20, 2-30, 3-40  
 Damenhemden la um K 1-40, 2—, 2-50  
 Damenhosen la um K 1-30, 1-50, 2—  
 Damenunterröcke la um K 1-40, 2—, 3—  
 40 Meter Beste schöner Stoffe K 17.—  
 Schreiben Sie um Muster und Illustr. Preisliste.

**Fabrik: Dst. Seled, Böhlohrad in Böhmen.**

**Die Weltmeisterschaft in der Uhren-Industrie endlich erobert!**

Sie Uebernahme des alleinigen Besitzes seit mich in die Lage für nur Kr. 4-90 eine elegante, extrafeine, amerikanische 14 Kar. Gold-Double Schweizer Taschenuhr zu offerieren. Dieselbe besitzt ein gut gehendes 36tünd. Aufwerkwerk prämiierter Marke „Preciosa“ und ist auf elektrische Wege mit echtem Golde überzogen. Garantie für präzisen Gang 4 Jahre. 1 Stück Kr. 4-90. 2 Stück Kr. 9-30. Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette unjont beigefügt. Kostlos, da Umtausch erlaubt, eventuell Geld retour. Versand per Nachnahme.

**E. Holzer, Kratau, Stradom Nr. 18/51.**

**Parteigenossen!**

Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanavas, starke Hemdenleinswand, Blandruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität

**40 Meter um 16 K**

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

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

**Im Leben nie wieder!**  
**Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!**

Durch billigen Ankauf in einer großen Uhrenfabrik verlaufe ich meine Metall.

**6K**

**„Gloria“ = Silber-Smit. Remontoir-Uhr**

Doppelmantel, schwebendes verstellbares Rem.-Werk, in Stein laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, entwed. Wappenstein, Barchent- oder Waben-Gravierung, solange der Vorrat reicht, um den Spottpreis von

**6 Kronen per Stück!**

Vassende „Gloria“-Kette 1 Krone.  
 3 Jahre Garantie. Versand per Nachnahme. Vom Uhren-Exporthaus  
**Max Böhnel, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.**

**Ohne Anzahlung gegen Monatsraten**

Illustr. Preis-kataloge gratis und franko.

nur **erstklassige**

Uhren Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren

Grammophone Theater- u. Reise-gläser

nur **erstklassige**

Auswahlendungen :: Auf Verlangen ::

**Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.**

**ECHTES KORNBROT**

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

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

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

**Gratis!**

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

**Pariser Gummi-Spezialitäten**

Neuheit für Herren: Stöck K 2.—, Dauernd verwendbar! 3 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—.

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

**Zur Probe**

mit Rücksendungsrecht bei Nicht-gefallen, also ohne jede Kaufverpflichtung, lediglich gegen bequeme Teilzahlung

liefern wir Sprech-Apparate in all. Größen u. Preislagen mit Pathé-Platten, ohne Nadelwechsel spielbar.

**Echte Pathé-Platten** werden mit einem Saphirstift gespielt, beseitigen mithin den lästigen Nadelwechsel u. nützen sich im Gegensatz zu den übl. Nadelplatten niemals ab. Lieferung zum **Original-Fabrikpreis**

Verlangen Sie unseren illustrierten Katalog gratis. — Postkarte genügt.

**Bial & Freund, Wien 48, Mariahilferstr. 103**

**Billige Bettfedern u. Daunen!**

1 Rillo graue gefüllte Kr. 2.—, halbwische Kr. 2-30, weisse Kr. 4.—, prima Daunenwische Kr. 6.—, hochprima Schlich, beste Sorte Kr. 8.—, Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—, Brustflaum Kr. 12.—, von 6 Rillo an franko.

**= Fertige Betten =**

aus stähligen, roten, blauen, gelben oder weißen Inlet (Ranking), eine Zudeck, Größe 180x116 cm, und 2 Kopfkissen, diese 80x65 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten füllkräftigen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, Halbdaunen Kr. 20.—, Daunen Kr. 24.—, Zudeck allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Kopfkissen Kr. 3.—, 5-20, 4.—, Zudeck, 180x140 cm groß, Kr. 15.—, 18.—, 20.—, Kopfkissen 90x70 oder 80x80 cm Kr. 4-50, 6.—, 6-50. Unterbetten aus Grand, 160x116 cm Kr. 13.—, 15.—, versehen gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franko

**Max Berger in Detschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).**

Preisliste über Matrasen, Betten, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franko. — Nichtkonvenientes tausche um oder gebe Geld zurück.

**Mechanische Strickereien u. Strickgeräthändler**

Kaufleute und Kommissare kaufen Strickgeräth (Baumwoll- oder Schafwollgeräth) am besten und am vortheilhaftesten in der

**Ersten Strickgeräthfabrik**

**Brosche & Cie., Reichenberg in Böhmen.**

Zentrale: Wien, VII, Schottensfeldgasse 21.  
 Dufekarten gratis.

**Ein gutes, saftiges, leicht verdauliches Brot ist unser schwarzes**

**HAMMERBROT**

Schutzmarke auf jedem Laib.

**Ein Laib kostet 46 Heller**

Verkaufsstellen sind durch Schilder kenntlich.

**Hammerbrotwerke u. Dampfmühle Skaret, Hanusch & Co.**  
 Bureau: Wien, II, Zirkusgasse 21. — Tel. 23240.

Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, V., Wienstrasse 89a.

**Heile die Trunksucht**

**ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.**

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

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

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

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

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

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

Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark: Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 10.—. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trünke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielen dankend, verbleibe, ich Sie ehrend, R. F., Diösgyör gyartelep 1910, XI/28, Ungarn.

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

**COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.**

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