

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernern.
 Das Brot und Arbeit uns gerüht haben,
 Das unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln geben.
 G. Berweg.

Gewerkschaftliche Arbeit und nationaler Kampf.

Das scharfe Wort des geistvollen Satirikers Börne „von der Nationalität zur Bestialität“ hat in den jüngsten Tagen in Oesterreich, dem eigentlichen Lande des Nationalhasses, zum so und so vielen Male seine Auferstehung gefeiert. Aus einer geringfügigen Frage studentischen Korps- und Kastengeistes war in Prag im Handumdrehen eine Art Weltenbrand geworden, der, zur fürchterlichen Flamme des blinden Massenhasses entfacht, wieder einmal den kaum in Gang gesetzten Parlamentarismus und damit alle wirtschaftliche Arbeit für vielleicht eine lange Zukunft hinaus bedrohte.

Und damit ergibt sich von selbst der Gesichtspunkt, von dem aus in einem Gewerkschaftsblatt dem so heiß umstrittenen Problem einige Worte zum Nachdenken gewidmet werden sollen. Denn gerade hier erweist sich wieder einmal die Tatsache aufs neue, daß es scheinbar für den Nur-Gewerkschaftler völlig indifferente Dinge gibt, die in die wirtschaftliche Interessensphäre hineinragen und die von dem gewerkschaftlichen Standpunkt Beachtung erfordern. Von den bürgerlichen Parteien selbst, die in Oesterreich seit Jahren den Nationalitätenkampf in der Politik bis zur höchsten Ekstase führten, ist damit das Gebiet der neuen Wirtschaftssphäre betreten worden, in dem man die Waffe des geschäftlichen Boykotts wiederholt in geradezu barbarischer Weise gegen einander, freilich auch gegen ganz unbeteiligte Unschuldige gerichtet hat. Das besonders verdient festgehalten zu werden als gelegentlicher Hinweis darauf, wenn die bürgerlichen Gegner von Lohnkämpfen wieder einmal auf das Vermerklische des bei solchen Anlässen von den Arbeitern angeblich geübten Terrorismus mit der Miene des allezeit von Ethik triefenden Viebermeiers zu sprechen kommen.

Was sonst die Aufmerksamkeit der organisierten Arbeitererschaft in den Tagen des nationalen Wahnsinns verdient, ist die Art, mit der die gefinkelten Ventepolitiker ihre hypernationalen Schrullen wirtschaftlich verbrämt in die wirtschaftlichen Kampfesorganisationen der Arbeiter hineinragen möchten. Mit derselben Schlaubert, mit der die Christlichsozialen ihre Weisheit von der einzigen Heilskraft des nur christlichen Gewerkschaftsprinzips austreten, versuchen seit langem auch die Nationalen in beiden Lagern ihr Glück bei der Arbeitererschaft, der sie einreden, auch die gewerkschaftliche Organisation müsse, wenn sie erfolgreich sein solle, auf nationaler Grundlage beruhen. Das Argument, daß die tschechischen Arbeiter infolge ihrer weiter zurückgebliebenen Kulturentwicklung die natürlichen Konkurrenten der deutschen Arbeiter sind, ist heute zum gangbarsten Schlagwort unserer nationalen Deutschen geworden, die damit beweisen wollen, daß auch wirtschaftlich genommen eine Interessengemeinschaft nicht besteht. Kulturverschiedenheiten, die in Geschichte und Charakter eines Volkes begründet sind, sind ihrer Meinung nach Trennungspunkte, die auch einen gemeinsamen wirtschaftlichen Kampf nicht zulassen, weil solcherart gemeinsame Interessen nicht bestehen.

Nun ist es freilich nicht schwer, die ganze scheinheilige Heuchelei derartiger Medensarten aufzuzeigen, indem man einfach die hundertmal erwiesenen Tatsachen feststellt, daß es gerade deutsche Unternehmer waren und noch sind, die mit Vorliebe Arbeiter fremder Nationalität als Streifbrecher verwenden und auch in normalen Zeiten in den Betrieb dann einstellen, wenn sie billiger als die eigenen einhei-

mischen „Vollsgenossen“ arbeiten. Und so erlebt man es immer wieder, daß gerade in den handwerksmäßigen Kleinbetrieben, wo der Gehilfe auch mit seiner Gesinnung dem Meister roboten muß, selbst tschechische Gehilfen in die deutschnationalen Arbeitervereine kommandiert werden. Die Demagogen, die heute fortwährend über die Verdrängung des deutschen Gewerbe- und Arbeiterstandes durch andere Nationen raunzen, täten vor allem gut daran, sich der Mahnworte zu erinnern, die schon vor vielen Jahren ein um die Zukunft seiner Nation besorgter Deutscher, Professor Dr. Herkner, an die deutschen Arbeitgeber gerichtet hat, als er statistisch nachwies, daß in den reichen Industriegegenden Böhmens die deutsche Arbeitererschaft durch eine über große Sterblichkeit und durch einen immer größer werdenden Geburtenausfall dezimiert werde, weil schlechte Lohn- und Arbeitsverhältnisse Gesundheit und Lebenskraft untergraben haben. Damit war zum erstenmal klar aufgezeigt, daß auch das nationale Problem, das nichts weiter ist als die Frage der Erhaltung der Volkskraft und Kultur, von den großen Wirtschaftsfragen und von der Frage der Sozialreform nicht getrennt werden kann.

Zu dieser naheliegenden Erkenntnis haben sich freilich unsere bürgerlichen Radikal- und Bierbankpolitiker nie aufschwingen können. Und heute, wo man die mächtige Arbeiterklassenbewegung gar so gut als Schwanz der bürgerlichen Parteien brauchen könnte, möchte man gar so gern die nationale Trennung der gewerkschaftlichen Kampforganisationen, um nach dem bewährten Prinzip divide et impera vorgehen zu können. Denn, nehmen wir den Fall an, daß die deutschen Arbeiter einseitig genug wären, sich von ihren tschechischen Klassengenossen loszutrennen, was würde geschehen? Wo immer einer anderen Nation angehörige Arbeiter zu haben wären, die bereit sein würden, ihre Lohnforderungen hinter denen ihrer organisierten Kollegen zurückzustellen, würde man sie ohne alle nationale Bedenken als Konkurrenten benützen. Wir Arbeiter dürfen eben nie vergessen, daß gerade in der so trodenen und nüchternen Gewerkschaftsfrage auch ein beträchtliches Stück der reinen, wahrhaft idealen nationalen Probleme steckt. Ein nationales Problem freilich, daß viel höher steht, als die öden Spektakelstücke, die bürgerliche Politiker auf der politischen Tribüne aufzuführen, und das nur im Zusammenhang mit den großen Wirtschaftsfragen, durch die Kraft der gemeinsamen Klassenorganisation gelöst werden kann. Alle Gewerkschaftspolitik heißt in letzter Linie Steigerung der Lebenshaltung, Erhöhung der Kulturbedürfnisse im Wege von Lohn erhöhungen und Arbeitszeitverkürzung. Das ist das gemeinsame Ziel der Arbeiter aller Nationen, das aber auch bei dem Bestreben auf seine Verwirklichung hin, den ebenso gemeinsamen Widerstand der Unternehmer aller Nationen hervorzurufen muß. Das Werk dieser Kulturpolitik, das solcherart von den gewerkschaftlichen Kämpfen ausgeht, kann aber nie gedeihen, wenn gerade Nationsangehörige, denen Kultur und Geschichte einen niedrigeren Grad ihrer bisherigen Bedürfnisentwicklung zugewiesen haben — von solchem gemeinschaftlichen Streben ausgeschaltet würden. Hier bestimmt vielweh die Pflicht der wirtschaftlichen Selbsterhaltung, die Bedürfnisse aller, der gesamten Klassenangehörigen der Arbeitererschaft, zu steigern, um so jedem Druck auf die Lebenshaltung vorbeugen zu können. In der englischen Arbeiterbewegung war es ein verkehrtes Beginnen, daß sich vielfach heute schon rächt, daß man die beruflich und intellektuell niedrigsten Schichten der Proletarier von den

Organisationen geradezu fernhielt und auf diese Weise selbst eine Klasse von Lohnrückern züchten half.

So besteht eben, unter solchen Gesichtspunkten gesehen, die nationale Reform, die von den gemeinsamen wirtschaftlichen Aktionen der Arbeiterklasse ausgeht, darin, daß sie die Begriffe vom Werte des Lebens erhöht. In dem Streben nach Kulturgütern ist eben der höchste Stand, den ein Volk in seiner Kultur einnimmt, das Vorbild, das wegweisend dienen muß. So wie das rohe Germanentum aus der Kultur der Römer und Griechen in ungeheurer Fülle schöpfen konnte, so ist es eben auch heute nicht zu umgehen, daß sozial tiefer stehende Völker an den Erzeugnissen anderer in der Entwicklung vorausstreitender Stämme profitieren werden. Wäre es nicht so, dann würde jedem Fortschrittsgedanken der treibende Stimulus fehlen. So aber ist die große internationale Gewerkschaftsorganisation das eigentliche Gemeinschaftswerden um die höchsten Kulturwerte, die jede einzelne Nation zu vergeben und zu vermehren hat. Und jeder Kreuzer, der an Lohn mehr erreicht wird, ist dazu ein Mittel. Und jeder gewerkschaftliche Erfolg nützt der Kultur der eigentlichen Volksmassen mehr wie etwa zweisprachige Aufschriften, die irgend bei einer Eisenbahn durchgesetzt wurden. Für die Arbeitererschaft bedeutet allein soziale Reform den Weg zur wahrhaft nationalen Kultur!

Nationale Frage und Eisenbahnverwaltung.

In der Zeitschrift „Der österreichische Volkswirt“ bespricht Dr. Viktor Kradauer unter dem Titel „Oesterreichs gefesselte Verwaltung“ den unheilvollen Einfluß, den die nationalen Wirren in unserem Lande auf alle Zweige der volkswirtschaftlichen Verwaltung ausüben. Wir geben die Ausführungen Dr. Kradauers, die leider sehr viel Wahres enthalten, soweit sie auf die Eisenbahnverwaltung Bezug haben, hiermit wieder:

Zu Laufe des Jahres 1910 soll in Brüssel, einer dem Verfasser soeben zugekommenen Einladung zufolge, gelegentlich der dort stattfindenden Weltausstellung zum erstenmal ein „internationaler Kongreß für Verwaltungswissenschaft“ einberufen werden. Der Kongreß hat sich sehr weite Ziele gesteckt; er ist, wie erwähnt, internationalen Charakters und gestattet nicht die Erörterung von Fragen, die nur für einen einzelnen Staat von besonderem Interesse sein können. Das ist bedauerlich. Denn dadurch wird es unmöglich, auf dem Kongreß der speziellen Verhältnisse Oesterreichs zu gedenken, eines Reiches, das, wie kein anderes, den Männern der Verwaltung unendlich schwierige, schier unlösbare Aufgaben bietet. Durch die in allen Teilen Bisleithaniens lichterloh emporlodern den Flammen nationaler Leidenschaft werden zum Schauplatz gehäbigster politischer Fehden immer mehr Territorien, die völlig neutral gehalten, hauptsächlich nur von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus administriert werden sollten. Nicht die Wohlfahrt der Staatsbürger, nicht die Erfüllung ökonomischer, sozialer und sozialpolitischer Forderungen wird vom Staate, von autonomen Verbänden, von Ländern, Bezirken und Gemeinden in allererster Linie angestrebt, sondern die Durchsetzung im Wesen ganz nebensächlicher, oft geradezu lächerlicher Postulate, wenn sie auch nur irgendwie eine nationale oder parteipolitische Nuance aufweisen.

Die vor kurzem eröffnete Lokalbahn Bedelsdorf-Paraschnitz bietet hierfür ein drastisches Beispiel. Die vollkommen fertig gebaute Bahn konnte dem Verkehr nicht übergeben werden, weil man kurz vor dem Tage der feierlichen Eröffnung der Bahnstrecke darauf gekommen ist, daß die Fahrkarten der Lokalbahn zweisprachig (deutsch-böhmisch) und nicht bloß einsprachig (deutsch) ausgestellt waren. Wenn man bedenkt, daß eine Fahrkarte, ein kleines Stück bedruckten Pappdeckels, nur einzelne Worte und Zahlen (Ortsbezeichnung und Preisansätze), aber auch

nicht einen einzigen vollständigen Satz enthält, so begreift man beim besten Willen nicht, wie es nur möglich sein konnte, daß diese Angelegenheit wochenlang den Gegenstand der heftigsten, der erregtesten Debatten, energischer Proteste im Landesausschuß und in verschiedenen Gemeindefestungen bilden durfte. Die Folge hiervon: Die feierliche Eröffnung der Bahn wurde verschoben. Viele Wochen lang blieben die dem Verkehr geöffneten Geleise vollkommen leer: Lokomotiven und Wagen mußten stille stehen, die Bediensteten in Untätigkeit verharren. Die Touristen konnten in die schönsten Partien des Böhmerwaldes (denn dahin führt die neue Lokalbahn) nicht gelangen, die Reiselaison ging nutzlos vorüber, Gastwirte, Gewerbetreibende, Kaufleute erlitten einen empfindlichen Schaden, dies alles bloß wegen einiger weniger Worte auf den Fahrkartentartons.

Man glaubt vielleicht, wir hätten es hier nur mit einem Ausnahmefalle zu tun? Weit gefehlt! Die Sprachenfrage bildet nicht nur auf den verschiedenen Landesbahnen, sondern auch auf den Staatsbahnen die allerwichtigste Rolle. Die Stationen, mögen sie noch so klein, die Drucksorten, mögen sie noch so unbedeutend sein, die Angestellten mögen sie noch so untergeordnete Dienste leisten, sie alle müssen immer eingehender, immer sorgfältiger, immer behutsamer nach nationalen und sprachlichen Momenten behandelt werden. Die Verwaltung muß allen Scharfsinn, allen Geist zusammennehmen, um in 17 Königreichen und Ländern bei keiner Partei, bei keiner Vertretung, bei keiner Organisation und Korporation anzustoßen. Es bedarf eines gründlichen Studiums, sorgfamer Prüfung, bedarf reiflicher Erwägungen, um festzustellen, ob die Aufschrift auf dieser oder jener Station, ob die dorthin zu richtende Korrespondenz, die dort aufzunehmenden Protokolle, die dort herauszugehenden Drucksorten, Tarife, Erklärungen, Dispositionsnoten, Pläne, Rezipisse u. s. w. in dieser oder jener oder in dieser und in jener Sprache verfaßt sein sollen, ob dort das Aussehen des Stationsnamens ein-, zwei- oder dreisprachig zu erfolgen hätte; ob zum Beispiel in Galizien: deutsch, deutsch-polnisch, deutsch-ukrainisch oder deutsch-polnisch-ukrainisch; in Schlesien: deutsch, deutsch-polnisch, deutsch-böhmisch (die Bezeichnung tschechisch ist verpönt), polnisch-böhmisch oder deutsch-polnisch-böhmisch; in den südlichen Provinzen: deutsch, deutsch-italienisch, deutsch-kroatisch, deutsch-slowenisch, kroatisch-slowenisch, kroatisch-italienisch, deutsch-kroatisch-slowenisch, deutsch-slowenisch-italienisch oder deutsch-kroatisch-slowenisch-italienisch u. s. w. von den Bediensteten, von und zu den Parteien gesprochen und geschrieben werden müsse. Ja, die Phantasie geht noch viel weiter: es sind, um die nationalen Hyperempfindlichkeiten nicht zu verletzen und den unumgänglichen Forderungen des Dienstes gerecht zu werden, Bestimmungen erforderlich, die nicht nur den sprachlichen Charakter jeder einzelnen Drucksorte regeln, sondern die noch weiter gehen und sogar innerhalb einer und derselben Drucksorte verschiedene Vorschriften in sprachlicher Beziehung statuieren. So zum Beispiel müssen im Frachtbriefe einige Kolonnen in dieser, andere, beispielsweise die Angabe des „Inhalts“, dürfen nur in jener Sprache ausgestellt sein. Es ist der kunstvollste Eieranz, der jemals ausgeführt worden ist. Wehe der Staatseisenbahnverwaltung, wehe den betreffenden Funktionären, wenn in

dieser Hinsicht nur irgendwie ein Verstoß vorgekommen ist! Wenn zum Beispiel irgend eine Aushilfsbediensteter in einer Station auf die betreffende Anrede eines Passagiers erklärt hat, er verstehe nicht deutsch oder slowenisch oder kroatisch oder italienisch; wenn vom Kondukteur der Stationen statt ein-, zwei- oder dreisprachig oder dreisprachig, statt zwei- oder dreisprachig oder bloß ein-, zwei- oder dreisprachig ausgesprochen worden ist; wenn der Kassier eine deutsche statt einer böhmischen oder deutsch-böhmischen, eine böhmische statt einer deutschen oder deutsch-böhmischen oder deutsch-polnisch-böhmischen u. s. w. Drucksorte herausgegeben hat, wenn die Fahrpläne und Kundmachungen in der betreffenden Station in dieser oder in jener Sprache oder gerade nicht in dieser oder jener Sprache verfaßt sind, wenn dorthin ein Stationsvorstand, ein Verkehrsbeamter, ein Kassier, ein Weichenwärter, Portier u. s. w. deutscher statt polnischer oder ruthenischer, slowenischer statt italienischer oder kroatischer Nationalität u. s. w. verfaßt worden ist. Wehe der Staatsbahnverwaltung, wehe dem betreffenden Staatsbahnfunktionär! Die fragliche Station wird — so heißt es — germanisiert, polonisiert, tschechisiert, slowenisiert, verwälcht u. s. w.! Also erschallt es immer lauter, in immer steigender Stala in den Lokalen und dann in den großen Parteiblättern, in Versammlungen, in den Gemeindevertretungen, in den Bezirksratssitzungen, in den Landtagen, in den Landesausschüssen, im Reichsrat, es hagelt von Protesten, Resolutionen, Interpellationen, Anträgen und Dringlichkeitsanträgen; die geringfügigste Angelegenheit wird ins gewaltigste aufgebraucht, aus der Mücke wird ein Elefant gemacht, aus der lächerlichsten Lappalie eine Haupt- und Staatsaktion. In diesen Chorus stimmen aber auch vielfach, und das ist das Allertraurigste an der Sache, die „nationalen“ wirtschaftlichen Organisationen mit ein. Die lokalen Vereinigungen der Gewerbetreibenden und der Kaufleute rücken mit der ganzen Selbstherrlichkeit der alten Innungen und Zünfte heran zum Kampfe für Imponderabilien, wo ein Fehlen des unbedeutendsten bedruckten Papiers zum Symbol nationaler Ehre und Heiligkeit erhoben wird. Daß solche Zustände die Verwaltung der Staatsbahnen unendlich erschweren, verzögern, verteuern und außerordentlich kompliziert gestalten, braucht nicht erst gesagt zu werden. Je häufiger die Korrespondenz beim Einlaufe, vor und während der Erledigung von einer Sprache in die andere oder in die anderen überetzt werden muß, desto später wird die meritorische Behandlung möglich. Wenn die Sprachkenntnisse ausschlaggebend sind, so muß man die sonst mangelnde fachliche Tüchtigkeit der Eisenbahnangestellten mit nachsichtigerem Auge betrachten; die Zahl der Bediensteten wächst ins Ungeheure (bei den österreichischen Staatsbahnen sind derzeit 160.000 Personen angestellt), denn einerseits müssen stets für jeden vakanten Posten sprachkundige Organe in reichlichem Maße vorhanden sein, andererseits ist deren Verwendung — da ja die Eisenbahner nicht ausgebildete Philologen sind, nicht sämtliche Landessprachen beherrschen können — nur auf räumlich begrenzte Gebiete beschränkt. Die Disponierung des Personals über den ganzen Staatsbahnbereich wird unterbunden und alle Vorteile einer großen einheitlichen Verwaltung gehen dahin.

Dies alles kostet Geld, schweres Geld, das durch Erhöhung der Tarife, der Gebühren und der

Nebengebühren hereingebracht werden muß. Wenn man von den Staatsbahnen nicht den schnellsten und billigsten Verkehr, nicht die besten tarifpolitischen Maßnahmen, sondern eine utopistische „Wahrung des nationalen Bestandes“ fordert (ein Passus, der sich im Geleise über die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands- und der Böhmisches Nordbahn befindet und der auch in den Verstaatlichungsentwürfen bezüglich der N. W. B. und der St. E. G. vorgelesen ist), so rächt sich das an dem die Staatsbahnen benutzende Publikum in bitterer, in nachdrücklicher Weise. Der volkswirtschaftliche Charakter und Wert der Staatsbahnen geht verloren, es bleibt ein unheilvolles, verderbenbringendes Politikum zurück.

Zustände in der Fahrkartenerzeugung der k. k. Nordbahn-Direktion.

Eine vergessene Kategorie, die sich in letzter Zeit, durch das den Angehörigen derselben zugefügte Unrecht veranlaßt, endlich rührt, ist die Kategorie der Fahrkartenerzeuger, welche Beamte, Unterbeamte und Diener umfaßt. Von der Existenz dieser vergessenen Kategorie haben die wenigsten Eisenbahnbediensteten eine Ahnung gehabt und doch ist sie eine der wichtigsten, da die Angehörigen Werte von Millionen Kronen erzeugen, die sich als unscheinbare Fahrkarten, die an den Personalfassen einer Eisenbahn an die Reisenden verkauft werden, darstellen.

Nach der Verstaatlichung der Nordbahn wurden Anfangs August 1907 das Fahrkartendepot der k. k. Staatsbahndirektion Wien zu der k. k. Nordbahndirektion verlegt und das Gesamtpersonal Anfangs Mai 1908 von der Staatsbahndirektion Wien (Westbahnhof) zu der k. k. Nordbahn transferiert und in den Nordbahnstatus eingereiht. Bevor die Transferierung definitiv durchgeführt wurde, hatte das Personal — Beamte, Unterbeamte und Diener — welches tagtäglich den weiten Weg von der Westbahn — das heißt aus den westlichen Bezirken, wo das Personal wohnte — auf die k. k. Nordbahn machen mußte und zwar mit vollem Recht, die ihm laut Dienstordnung zustehenden Zehrgelder oder „Diäten“, und zwar von dem Zeitpunkt der Exposition das ist ab 2. August 1907 bis zu der faktischen definitiven Verlegung, das ist bis inklusive 30. April 1908 Anspruch erhoben und mittels Gehalt vom 12. Juni 1908 um die Anweisung der Expositionsgelder auch angefordert, indem dasselbe dem Vorstand der Fahrkartenerzeugung zur Weiterleitung übermittelt wurde. Trotz mehrfacher Intervention wurde dieses Gehalt, welches die Zahl 115.453 ex 1908 trägt, bis heute noch nicht erledigt.

Dieser Umstand sowie das Benehmen eines der Vorgesetzten in der Fahrkartenerzeugung — eines Revidenten, dessen Namen wir vorläufig nicht nennen wollen — hat das Personal aufgebracht und der Organisation in die Arme getrieben.

Indem wir die Klagen und Beschwerden dieses Personales der Öffentlichkeit übergeben, appellieren wir an die kompetenten Kreise, diesen fleißigen und ersten Bediensteten, die mit voller Hingebung ihrer Pflicht nachkommen, ihr Recht zu gewähren und in der Fahrarten-

Feuilleton.

Weltgeschichte und Proletariat.

Von Robert Preusler.

Wie unendlich wichtig ist der Mensch in seinem Stolz, in seinem Fetischglauben und seinen Annahmen. Von Rom aus predigen sie wieder, daß die Welt nur durch die Weisheit und Wunderfähigkeit der Pfaffen im Geleise gehalten werden könne, und in der Nachbarschaft dieser Wunderheiligen und dieser Großsprecher, die alles retten und alles behüten wollen mit ihrer Kirche, stürzt unmittelbar nach dem Weihnachtstest ein halbes Königreich in Schutt und Trümmer, begräbt, ein einziger Akt der angeblich von Gott gelenkten Natur, hunderttausend Menschen, stürzen die Kirchen und Paläste ein, in denen die Großen und Oberpriester die Menschheit immer noch als ihr Eigentum erklären.

Das große Unglück von Sizilien und Kalabrien an der Wende des Jahres macht all dieses Menschenwerk und diese unglückseligen Herrscher- und Priesterphantasien wieder so klein, daß der erwachte Geist der Neuzeit über sie triumphieren und es hinausrufen kann in die Welt: Alles, was die Menschheit war, ist und sein wird, kommt von der eigenen Kraft und Arbeit, die auch der einzige Trost ist gegen alle Verheerungen der Natur.

Götter kamen und vergingen, Staatensysteme beherrschten die Menschen und wurden wieder gestürzt, tausend Hypothesen wurden aufgestellt und verworfen, gewaltige Ereignisse in der Natur und im Leben der Menschen wandelten die Welt, eines aber blieb im größten Chaos aufrecht: die Arbeit als die Ueberwinderin der Natur und die große Trösterin der Menschheit.

Sie begleitete den Urmenschen schon und lenkte seinen Arm zur Abwehr der Gefahren und Umbilden des Urwaldes. Sie gründete die ersten Siedelungen und verklärte das Kindesalter der Menschheit, baute die Hütten der Wilden und die großartigen Kulturstätten des Altertums, verwandelte die Wälder und Sümpfe in fruchtbares Land, tilgte die Verwüstungen des Krieges und was menschliche Beutegier oder rohe Naturgewalt zerstörte, richtete sie in ewiger Schöpferkraft wieder auf.

Die Geschichte der Menschheit aber ist eine ewige Mißachtung und Degradierung der Arbeit. Aus niedrigem Sein richtete sie den Menschen auf und machte ihn bis zu einer bestimmten Entwicklungsstufe frei. Was alle schufen durch sie, das machte sie auch zum Eigentum aller.

Die Urgemeinde kannte kein Privateigentum und in ihr war die Arbeit Schöpfer und Herrscher über das Errungene, die Urproduktion galt dem Eigenbedarf der Verwandtschaften in der Urgemeinde. Erst als die Produktion den Eigenbedarf an Schafen, Rindern, Feldprodukten, Hausgeräten u. s. w. überschritt, verlor die Urgemeinde ihre rein kommunistische Grundlage. Die Ältesten begannen mit den Ueberschüssen einen Waren-

austausch und erwarben sich eine bevorrechtete Stellung. Sie begannen zu ernten, ohne zu arbeiten, und der Streit, der dadurch in der Verwandtschaft entstand, begünstigte die Beutegier unserer und entfernterer Stämme, welche die Resultate ihrer Arbeit durch Raub vermehren wollten.

Also lag in Olympos Zeiten
In der menschlichen Natur;
Wo die einen dienstbestieffen
Dachten an die Arbeit nur,
Gab es andere, Erzfaulenzler,
Die, gequält durch Hungersnot,
Emsig spekulieren mußten
Auf des Tütgen lautes Brot.
Waren solche Hungerer mächtig,
Lebten sie das Kolbenrecht,
Schwangen sich empor zu Herren
Und der Fleiß'ge ward zum Knecht.

Jene Gebiete, welche durch günstige Siedlungsverhältnisse sich schneller entwickeln konnten, wurden zu Zentren für die Hauptlinge und machten die anderen Gebiete mit Gewalt tributpflichtig, bis sich aus diesem Zustand der Feudalstaat allmählich entwickelte. Das Gemeineigentum hatte aber einen so nachhaltigen Einfluß, daß noch in der Entwicklung bis zur ersten Staatsform die Herrscher nicht wagten, eigene Staatsangehörige als Sklaven zu erklären. Nur Kriegsgefangene durften als Sklaven behandelt und auf den Markt gebracht werden. Der Einfluß der kommunistischen Gemeindevorfassung hat sich sogar bis auf die moderne Zeit erhalten, allerdings nicht in der Urverfassung, sondern in späteren Formen. Die deutschen Allmenden und unsere Servitute an Wald und Weide bestätigen diese Tatsache. Im ganzen aber blieb nach der allmählichen Auflösung des Gemeineigentums die Arbeit in allen Formen der Produktion geknechtet. Es war keine gemeinsame Arbeit zum gemeinsamen Nutzen, sondern Untertanenarbeit für irgend einen Herrn zugunsten seines Privateigentums. Einmal war es direkte Sklavenarbeit, die den Menschen und dessen Leistung zum Eigentum des Fremden machte, dann war es Hörigen- oder Knechtendienst, gemietete Leistung und in heutiger Zeit ist es Lohnarbeit. Indem wir uns jedoch diese verschiedenen Formen der Produktion und ökonomischen Knechtung der Arbeit genauer ansehen, wird die Weltgeschichte für uns zum Lehrbuch, kommen wir zu einer Gesichtsauffassung, die uns von der Dual der Hoffnungslosigkeit erlöst und dem Proletariat die ungeheure historische Sendung zumeist, die Arbeit von allen Formen der Knechtschaft zu befreien und die große Tragödie der Menschheit, die Jahrtausende spielt und welche daher zugleich die Tragödie der Weltgeschichte genannt werden kann, zu beenden.

Das ökonomische Leben, die Produktionsweise einer Zeit bestimmte immer und zu jeder Zeit die gesellschaftlichen Ein-

richtungen. In seiner einfachen Form führte es zur Gütergemeinschaft und als die wirtschaftliche Struktur komplizierter wird, wächst das Sonderigentum in seinen verschiedenen Formen aus ihr heraus und führt zur Verflawung der Arbeit. In jenen Zeiten, wo die Stadtwirtschaft zu einem verhältnismäßig breiten Wohlstand führt und der Staat wieder mehr in Hintergrund tritt, befestigt sich das System der Arbeitsknechtung, in der Manufakturperiode erfährt es eine größere Lockerung, bis es in der modernen kapitalistischen Produktion durch die gigantischen Betriebsformen und die ungeheure Konzentration in der Produktion, in Handel und Verkehr und im Geldwesen seinen eigenen Totengräber, das moderne Proletariat hervorbringt.

Jahrtausend alte Wahheiten werden zum erstenmal in allgemein gültige Ränge umgeprägt. Jetzt erst wird das gesamte System der Verflawung der Arbeit wissenschaftlich untersucht und eine Kritik der politischen Ökonomie und der verschiedenen Formen des Privateigentums geliefert, jetzt erst wird das grausame System des Privateigentums an Grund und Boden und an Werkzeugen und Rohstoffen in seiner schrecklichen Wirkksamkeit für Millionen bekannt und gigantische, in ihrer Höhe in der ganzen Weltgeschichte nie gekannte Kämpfe erfüllen die Zeit, der Sozialismus löst das System der Ausbeutung und politischen Unterdrückung durch seine ungeheure Werkkraft in seinen Grundfesten erbeben.

Daß die Arbeit die Quelle aller Kultur und allen Fortschrittes ist, wußte Aristoteles ebenso wie die beiden Gracchen und Goethe, der ihr in seinem „Faust“ das hohe Lied singt und in her Sterbepfeile die geflügelten Worte spricht:

Nur der verdient die Freiheit wie das Leben,
Der täglich sie erobern muß.

Zum Allgemeingut hat diese Erkenntnis jedoch erst der Sozialismus gemacht, der das Proletariat zum Siegfried der Menschheit einsetzte. Mit dem Kommunismus haben unsere Vorfahren die ersten Siedelungen gegründet, dann mußte die Menschheit die große Tragödie durchleben, in der die Arbeit die Jahrtausend lange Rolle des gefesselten Prometheus spielt. Mit dem Sozialismus beginnt die entscheidende Wendung in der Weltgeschichte, in der die Arbeit wieder zur Befreiung von Grund und Boden und den Produktionsmitteln zurückgeht, weil der moderne Kapitalismus die letzte Form des Sonderigentums darstellt, so gewaltig in seinen Wirkungen, daß er sich selber aufhebt und der Menschheit die Wege weist zu den sonnenhöhen der Gesellschaftsarbeit und der vollen Selbstbestimmung aller Völker dieser Erde.

Wer könnte bei einer solchen geschichtlichen Sendung über sein eigenes Glend verzagen? Eine größere geschichtliche Aufgabe ist noch niemand geworden als der Siegfried Proletariat. Du hast allen Grund, auf deine Zeit und deine Aufgaben stolz zu sein.

erzeugung menschenwürdiger Zustände zu schaffen; hauptsächlich wäre aber diesem Herrn Revidenten ernstlich zu bedeuten, daß er sich früher bemüht, den Dienst in der Fahrkartenerzeugung gründlich kennen zu lernen, damit er auch anschaffen kann; mit der Frozgelei von ersten Leuten sowie dem Bestreben, von ihrem Verdienst etwas abzuzwaden, wird er seine Unfähigkeit gewiß nicht verdecken.

Um auf die Verhältnisse in der Fahrkartenerzeugung selbst zu kommen, muß betont werden, daß es auf den Kenner der Verhältnisse befremdend wirken muß, daß die Fahrkartendruckerei der k. k. Staatsbahndirektion Wien, die mit 10 Maschinen arbeitete, der kleineren Fahrkartenerzeugung der k. k. Nordbahn, die nur mit 5 Maschinen arbeitet, attackiert wurde. Ganz abgesehen von den Unannehmlichkeiten und der petuniären Schädigung des beteiligten transferierten Staatsbahnpersonals, welches zum Großteil, infolge der bedeutend höheren Mietzinsen, die in der Nähe des Nordbahnhofs gezahlt werden müssen, in den westlichen Bezirken Wiens wohnen muß, sind auf der Nordbahn nicht einmal Lokale vorhanden, die den hygienischen und sanitären Anforderungen entsprechen würden.

Seit der Transferierung zur k. k. Nordbahndirektion, also seit 1 1/2 Jahren, wurden die in Betracht kommenden Vorgesetzten vom Personal auf alle diese Uebelstände wiederholt aufmerksam gemacht, aber ohne jeden Erfolg; die Beschwerden werden einfach ignoriert. Die Herren Vorgesetzten glauben vielmehr, sie wären noch in der Aera Zeitelles und können mit den Bediensteten machen, was ihnen beliebt.

Was die Arbeit selbst anbelangt, so wird dieselbe sozusagen künstlich geheimt, damit man schließlich sagen kann: „Das Personal will nicht arbeiten.“ Besonders in der Druckerei macht sich ein Revident bemerkbar, dessen ganze Arbeit darin besteht, das Personal auf das graumächtig zu schikanieren; das Personal muß wirklich starke Nerven haben, um bei den „geistreichen“ Bemerkungen dieses Herrn Antreibers Ruhe zu bewahren. Bei jeder Gelegenheit, wo vom Personal der k. k. Staatsbahnen eine Bitte oder eine Beschwerde vorgebracht wird, kann man die Worte hören: „Ja, Sie müssen sich endlich einmal daran gewöhnen, daß Sie jetzt Nordbahner sind.“ Wirklich sehr geistreich und — für diesen Herrn — charakteristisch; diesem Herrn leuchtet es eben nicht ein, daß die Nordbahn eben k. k. Nordbahn, das heißt verstaatlicht ist, und daß er sich nun als Staatsbahner zu fühlen hat. Ja, für solche Herren war die Zeit der alten Nordbahn eben die schönere Zeit, nach der sie sich noch heute sehnen und es wäre höchst an der Zeit, wenn sich diese Herren mit dem Gedanken, „k. k. Staatsbahner“ zu sein, befreundeten, und das zur Nordbahn versetzte Personal wieder dienlich noch materiell schädigen würden, da dies gewiß nicht in den Intentionen des nunmehrigen Chefs der k. k. Nordbahndirektion liegt.

Das Staatsbahnpersonal hat seit jeher für die Ueberleistung der vorgeschriebenen Fahrkartendruckanzahl eine Prämie erhalten, welche jedoch ein Dorn in den Augen der jetzigen Vorgesetzten ist; während des Monats wird fortwährend auf die Prämien hingewiesen und wenn der Monat um ist und die entfallende Prämie mehr als 15 Kr. ausmacht, wird so lange herum- und abgestrichen, bis endlich der erwähnte Betrag übrig bleibt. Daß solche Experimente geeignet sind, den Arbeitseifer und die Arbeitslust zu untergraben, liegt ja auf der Hand, da doch jeder Mensch das, was er verdient, auch ausbezahlt bekommen will.

Unter solchen Umständen kann es ja nicht wundernehmen, wenn der Rückstand — der auf solche Weise künstlich erzeugt wird — von Tag zu Tag größer wird. Man will es so, damit man dann die Gelegenheit hat, auf die geringe Arbeitsleistung des Personals hinweisen und die ausgesuchte, gute Arbeit an Privatfirmen vergeben zu können. Die eigenen Bediensteten dürfen nicht mehr verdienen, dafür wird der gute Verdienst Fremden zugeschanzt.

Das sollte schon die Direktion der k. k. Nordbahn veranlassen, dem Treiben der Herren in der Fahrkartenerzeugung das vollste Augenmerk zuzuwenden, man würde hier ganz merkwürdige Dinge in Erfahrung bringen. Hier wäre der Hebel einzusetzen, um den verfahrenen Karren wieder flott zu machen.

Das Personal wünscht von seinen Vorgesetzten gerecht und anständig behandelt und in seinen Einkünften nicht geschädigt zu werden und wird dieses Personal ohne Murren jedem Auftrage seiner Vorgesetzten Folge leisten, insofern diese Aufträge von Leuten ausgehen, die vom Dienst auch in der Tat etwas verstehen und nicht ihre Unbildung hinter ein beleidigendes und schändliches Benehmen verbergen müssen.

Das Gesamtpersonal der Fahrkartenerzeugung richtet daher an die k. k. Nordbahndirektion die dringendste Bitte, hier Abhilfe zu schaffen, um ein zielbewusstes Zusammenwirken aller in Betracht kommenden Faktoren zu ermöglichen; das Personal gibt seinerseits gern das Versprechen, in diesem Falle durch rastlosen Eifer den an das selbst gestellten Anforderungen in jeder Weise gerecht zu werden.

Wie man sieht, sind die Wünsche des Personals der Fahrkartenerzeugung recht bescheiden und sehr leicht zu erfüllen. Man braucht ja denselben nur ein wenig Gerechtigkeit und Wohlwollen entgegenzubringen. Wir wollen hoffen, daß es die k. k. Nordbahndirektion an beiden nicht fehlen läßt.

Der Weg nach Hainfeld.

(Schluß.)

Die schwierigste Aufgabe war natürlich für die Notwendigkeit der politischen Aktion einen Ausdruck zu finden, der für die Radikalen nicht geradezu eine schroffe Verleugnung ihrer Vergangenheit war. Ihnen ein solches Abschwören zuzumuten, war auch ganz überflüssig. Denn in den Debatten jener endlosen Nächte, die wir in kleinen rauchigen Wirtschaftshäusern führten, hatte sich gezeigt, daß der gute Boden sozialdemokratischer Erziehung, die marxistische Grundanschauung bei den Besten der Radikalen nur verdeckt, aber nicht verloren waren. Man mußte nur zurück-

gehen bis auf diese gemeinsame Grundlage, nur gewissermaßen wegkriechen, was sich darüber gelagert hatte an verworrenen Vorstellungen, an taktischen Utopien, an verführerischen Phrasen und von Ungeduld eingegebener Gefühlspolitik, um sich wieder zurecht zu finden. Ueber das Endziel war kein Streit. Daß den Weg zum Ziel nur das kämpfende Proletariat selbst finden und bahnen könne, darüber war man einig; daß nur ein klassenbewusstes, organisiertes, geistig und physisch kampffähiges Proletariat diese Aufgabe erfüllen könne, war klar und hatte zur unausweichlichen Konsequenz die Anerkennung der Notwendigkeit der Anwendung aller Formen des politischen Kampfes und der Erringung der dazu nötigen politischen Rechte. Freilich auch des Wahlrechtes; das war schwer für die alten Radikalen, aber sie mußten schließlich begreifen, daß uns nichts ferner liege, als das Wahlrecht als eine Panacee zu überschätzen und daß es, von allem anderen abgesehen, kein besseres Mittel der Agitation und Organisation gebe, als das Wahlrecht, das wir ja übrigens erst zu erkämpfen hatten. Das war die bittere Ironie in der Tragödie des Parteizwistes gewesen, daß man sich für und gegen die Wertschätzung eines Rechtes gegenseitig aufrieb, das den Arbeitern zu geben den herrschenden Klassen nicht im Traume einfiel.

Ueber ein Jahr lang dauerten die Diskussionen, die endlich zur Feststellung einiger allgemeiner Sätze führten, die wir scherzweise die „Fundamentalartikel“ nannten, deren genauer Text übrigens verloren gegangen ist; er war nur handschriftlich in wenigen Exemplaren vorhanden, die bei irgend einer Hausreinigung verunglückt sein dürften. Sie hatten übrigens ihren Dienst getan. Sehr bald konnte ein Schritt weiter gemacht und an die Ausarbeitung eines Parteiprogrammes gegangen werden.

Nun würde freilich das alles noch viel schwerer, ja vielleicht unmöglich gewesen sein, hätte das Einigungswerk nicht ein Organ zur Verfügung gehabt, die „Gleichheit“, die seit Weihnachten 1886 erschien. Sie war von keiner der beiden Fraktionen abhängig, diente aber beiden. In ihrer Probenummer schon konnte sie erklären, die Erkenntnis nehme zu, daß die Arbeiter eine politische Partei bilden müssen und daß der Weg offener Agitation gegangen werden muß. Schon in der fünften Nummer durfte die „Gleichheit“ einen Aufruf zur Sammlung für die deutschen Reichstagswahlen veröffentlichen. Mit Fährung denke ich noch heute daran, wie da die Genossen aus den Werkstätten in unsere Redaktion in der Gumpendorferstraße kamen, ihre armen Kreuze zusammensuchend; und es waren recht viele „Radikale“ darunter, geschworene Feinde des Wahlrechtes; sie spürten aber und sagten es: Das ist der Protest gegen das Sozialistengesetz, das ist der Ausdruck der Solidarität mit unseren Genossen draußen. Da merkte man: das Eis war gebrochen. Die „Gleichheit“ nahm sich gerade kein Blatt vor den Mund, trotz des Ausnahmestandes. Die Regierung scheint eine Zeit lang nicht recht gewußt zu haben, was sie aus der Sache machen solle und der Staatsanwalt ließ uns volle acht Nummern, eine immer schärfer als die andere, ungeschoren. Dann aber muß die Regierung doch gemerkt haben, daß es Ernst ist, und nun wurde jede Nummer konfisziert. Da war's aber zu spät; denn die Verbreitung war bereits prachtvoll organisiert und die legale zweite Auflage war schwerer zu kriegen als die beschlagnahmte erste. Durch die „Gleichheit“, die in allen Industriezentren verbreitet wurde, konnten die Fäden der Organisation wieder angeknüpft werden, die in den Redaktionen von Wien und Brünn ihren Mittelpunkt fanden. Zugleich begann wieder eine rege Versammlungsstätigkeit, zu der die Besprechung des von Plener ausgearbeiteten Projektes, den Arbeitern einen Brocken Wahlrecht auf dem Umwege von Arbeiterkammern zu geben, einen harmlos scheinenden Anlaß gab. Das zweite Thema bei solchen Versammlungen war gewöhnlich „Lage der Arbeiter“, und so konnte das politische wie das wirtschaftliche Programm der Partei dargelegt werden. Natürlich regnete es Versammlungsverbote, Auflösungen, Prozesse und Drangsalierung aller Art. Da wir aber wieder einmal tätig waren, da die dumpfe Stagnation gemichen war, wurde das alles lachend ertragen. Die „Gleichheit“ führte einen rastlosen Kampf mit allen Behörden. Wir ließen uns nichts mehr ruhig gefallen und die „Belehrung der Bezirkshauptleute“ begann. Großer Wert wurde auf die Verbreitung der Kenntnis der Gesetze gelegt und unsere Genossen legten damals den Grund zu jener juristischen Schulung, die später die Wut, aber oft auch den Reiz der Bürokraten erregt hat.

In Wien ging es rasch vorwärts. Am 3. April 1887 konnte der Verein „Wahrheit“ eine Volksversammlung mit der Tagesordnung: „Unsere politischen Forderungen“ abhalten, bei der Gemäßigte und Radikale referierten und einstimmig folgende Resolution angenommen wurde:

In Erwägung, daß die kapitalistische Gesellschaftsordnung ihrem Höhepunkt und damit ihrem Untergang entgegengeht;

daß die Begleitererscheinungen und Folgen dieser Wirtschaftsform: Vereinigung der Produktionsmittel in immer weniger Händen, Massenelend und Arbeitslosigkeit in immer kolossalerem Umfange wachsen;

daß somit die Entwicklung zu einer neuen Wirtschaftsform mit ausschließlichem Eigentum der Gesellschaft an sämtlichen Produktionsmitteln geschichtlich notwendig ist und zugleich vom Standpunkt der Menschlichkeit mit allen Mitteln erzwungen werden muß;

in Erwägung, daß die Unkenntnis der Bedingungen der ökonomischen Entwicklung von den herrschenden Klassen gewalttätig aufrecht erhalten wird;

daß aber die Klarheit und Einsicht in dieselben auf beiden Seiten die einzige Möglichkeit bieten, daß sich der Klassenkampf rasch und mit möglichst wenig Opfern vollzieht;

verlangt die heutige Volksversammlung die Beseitigung aller Fesseln der freien Meinungsäußerung, welche entweder in der Form von Gesetzen oder in der Form von polizeilicher Bevormundung und Schikane die Verbreitung klarer Vorstellungen über den Sozialismus und seine Ziele hindern und verlangt volle Freiheit für die sozialdemokratische Agitation und Propaganda. — Sie verlangt somit in politischer Hinsicht: 1. die sofortige Aufhebung der Beschränkungen der Freizügigkeit — also der Ausnahmungsverfügungen, Waga-bunden- und Schutzgesetze; 2. die sofortige Aufhebung der Beschränkungen der Pressefreiheit durch die verschiedenen Formen der Zensur und Aufhebung des Pressemopols, für die Besitzenden durch Kau-

tion und Stempel sowie des Verbots der Kolportage;

3. die sofortige Herstellung des Vereins- und Versammlungsrechtes durch Aufhebung der Vereins- und Versammlungsgesetze;

4. die sofortige Aufhebung des Monopols der Besitzenden auf das politische Wahlrecht durch die Einführung des allgemeinen, gleichen, direkten und geheimen Wahlrechtes (und zwar vom zwanzigsten Lebensjahre an, wo die Verpflichtung zur Blutsteuer beginnt) als ein wichtiges Mittel der Agitation und Propaganda, ohne sich jedoch über den Wert des Parlamentarismus irgendwie zu täuschen;

5. die sofortige Aufhebung des Monopols der Besitzenden auf das Recht, Koalitionen für den Lohnkampf zu bilden, durch die ehrliche Durchführung des freien Koalitionsrechtes und gesetzliche Anerkennung von Lohnverabredungen der Arbeiter;

6. die sofortige Schaffung und Durchführung eines Gesetzes, welches Beamte, welche die politischen Rechte von einzelnen oder Vereinen beeinträchtigen, einer strengen Strafe zuführt.

Die Erfüllung dieser Forderungen hält die heutige Versammlung für unerlässlich, soll der Uebergang der kapitalistischen Wirtschaftsordnung zur sozialistischen sich ohne allzu große Opfer vollziehen.

Man sieht, daß der Kern des künftigen Programms der Partei damit gegeben und akzeptiert war und daß die wichtigsten Streitpunkte erledigt waren. Nun konnte an die Wiederherstellung der Organisation gegangen werden. In Wien vereinigte ein „Fünfzehnerkomitee“, das sich im Notfall auch als Ausschuß des Vereines „Wahrheit“ darstellen konnte, die Vertrauensmänner beider ehemals getrennten Fraktionen. Der erste Anlauf einer Zusammenfassung der Organisation war gegeben. Aber Vorsicht war geboten. Nicht etwa wegen der Behörden. Die versuchten uns allerdings einen Geheimbündnisprozess zu machen, der aber schmählich ins Wasser fiel. Der Adjunkt Hugo Bürger war der saubere Untersuchungsrichter — sonst war er übrigens ein recht unfauberes Subjekt —, der auf die Frage, wessen man mich eigentlich beschuldigte, mit düsterem Pathos wirklich erklärte: „Sie sind beschuldigt, an Stelle der anarchischen Kettenorganisation die sozialdemokratische Massenorganisation nach deutschem Muster anzustreben.“ Ich unterdrückte mit Mühe mein Lachen, hielt mich aber an die von uns ausgegebene probate Parole, absolut keine Frage zu beantworten und jede Aussage zu verweigern. Alle Fünfzehn wurden mir verhört, aber heraus kam gar nichts dabei als die Blamage des Herrn Untersuchungsrichters, der die plumpsten Tricks spielen ließ, beim Verhör Radikale und Gemäßigte gegeneinander zu verhexen und zu verleumben suchte. Vorsichtiger als die dumme Spitzgellei der Behörden mußten aber die Traditionen der Radikalen behandelt werden, die man gelehrt hatte, sich „Föderalisten“ zu nennen und die in jeder strengen Zusammenfassung der Aktion verruchten „Zentralismus“ sahen. Es war geradezu ein Dogma geworden, daß der Bewegungsfreiheit des Einzelnen möglichst großer Spielraum gelassen werden mußte, wie die traditionelle Formel lautete. Nur langsam ließ sich eine demokratische und zweckdienliche Methode, die Parteigeschäfte zu führen, einrichten, aber allmählich gelang es doch, die Einheit und Schlagfertigkeit der Aktion zu ermöglichen und von der alten Tradition blieb nur — und zwar bis zum heutigen Tage — eine gewisse Elastizität unserer Parteioorganisation übrig, die neben manchen üblen doch auch viele recht gute Folgen gehabt hat.

Hier ist nur von den Genossen deutscher Zunge die Rede gewesen. Bei den Polen, Slowenen und Italienern entstanden damals die ersten Anfänge einer Organisation — in Hainfeld waren sie durch je einen Delegierten vertreten — hingegen hatte das tschechische Industriedroletariat schon eine ganz erhebliche Entwicklung hinter sich. Auch bei den tschechischen Genossen hatte die Spaltung ihre bösen Folgen gehabt und in Böhmen hatte die Persekution empörend brutale Formen angenommen. Die große Majorität der tschechischen Organisationen war im Fahrwasser der Radikalen. Eine nationale Sonderung, national autonome Organisationen, wie wir sie heute haben, gab es übrigens streng genommen damals noch nicht, aber schon seit 1882 gab es eine tschechoslawische Arbeiterpartei, die sich als Teil der Sozialdemokratie fühlte und ihre Schicksale teilte. Der Einigungsprozess, der von Wien ausging, erfasste natürlich auch die tschechische Organisation und schon zu Pfingsten 1887 gab ein in Brünn abgehaltenes, von deutschen und tschechischen Gesangvereinen stark besuchtes Sängerfest Gelegenheit zur Annäherung der Fraktionen beider Zungen. Weihnachten desselben Jahres fand in Brünn der Parteitag der tschechoslawischen Arbeiterpartei statt, der den Streit in den Hauptpunkten bereinigte, ein vorläufiges Programm feststellte und beschloß, bei der demnächst zu erwartenden Einigung der deutschen Genossen mit ihnen zusammen in eine einzige sozialdemokratische Arbeiterpartei aufzugehen. In Hainfeld waren denn auch eine ganze Anzahl tschechischer Genossen als Delegierte anwesend.

So waren denn die Vorbedingungen für die formelle Einigung der Partei endlich errungen. In der Empfindung der Massen war der Streit bereits überwunden, davon gab das am 4. Dezember 1887 beim Schwender abgehaltene zwanzigste Gründungsfest des Arbeiter-Bildungsvereines Zeugnis; die sich in langjähriger Feindschaft befanden hatten, unarmten einander und sahen sich feuchten Blickes als Kampfgenossen ins Auge, als bei den Klängen der Marseillaise die rote Vereinsfahne der Bäder geschwenkt wurde. Die Regierung wußte den historischen Moment in ihrer Weise zu würdigen; sie ließ durch den Polizeirat Frankl einige der Beteiligten wegen Ueberschreitung des Festprogramms zu Geldstrafen verurteilen. Aber von der mächtigen Gefühlsäußerung dieser Stunde bis zur nüchternen Feststellung eines genau durchdachten Programms und zur Aufrichtung einer geordneten und zweckmäßigen Organisation war noch ein säuberer Weg, der wieder fast ein Jahr kostete, und erst am 3. November 1888 konnte die „Gleichheit“ die Einladung zum Parteitag veröffentlichen. Die Redaktionen der deutschen und tschechischen Parteiblätter erließen die Einladung und wir warteten ruhig ab, ob die Behörden trotz der streng eingehaltener geistlichen Formen ein Verbot wagen würden. Da sie das doch zu gewagt zu finden schienen, vereinbarten wir Ort und Zeit; wir wählten Hainfeld, den Sitz einer kleinen, aber tüchtigen Organisation, weil es in

Niederösterreich, aber außerhalb des Ausnahmbezirk lag und weil sich Graf Muerberg — der spätere Handels- und Ackerbauminister — als Bezirkshauptmann von Lilienfeld als vernünftiger Mann erwiesen hatte, von dem kein brutaler Ueberfall zu gewärtigen war.

So trafen wir uns denn nach Weihnachten in Gainsfeld, und am 31. Dezember war das Programm der Partei beschlossen und ihre Einigkeit hergestellt. So mancher von uns denkt an jenen Tag als an die schönste Silberfeier seines Lebens.

Was Gainsfeld geleistet hat, sagt nicht nur das Protokoll des Kongresses, sondern die Geschichte der Partei, die diesem Kongreß die Klarheit des Prinzips, die Energie der Tatkraft und die Geschlossenheit der Organisation dankt. In Gainsfeld wurde zum Abschluß gebracht, was in hundertjähriger Mühsal von Jahren erarbeitet worden war. Die Periode der Spaltung, der jugendlichen Irrtümer war zu Ende, das Proletariat Oesterreichs war reif und kräftig geworden, fähig und entschlossen, seine geschichtliche Mission in Angriff zu nehmen.

Vielleicht fragt jemand, welchen Eindruck die Tatsache dieses Parteitag auf die bürgerliche Öffentlichkeit, auf die Regierung gemacht? Antwort: gar keinen. Sie verstanden nichts davon. Acht Monate nach diesem Parteitag wurde die „Gleichheit“ ausnahmsgegliedert eingestellt und ihr Herausgeber und Redakteur vor dem Ausnahmengerichtshof, der zur Verfolgung anarchistischer Bestrebungen bestimmt war, zu schwerer Arreststrafe verurteilt. Aber während er die Haft abbüßte, wurde draußen zum erstenmal die Waise abgehalten, und zwar mit solcher Wucht und solcher Wirkung, daß der Ausnahmestand zusammenbrach; er war unmöglich geworden. Fast zwei Jahre haben die erleuchteten Beherrscher Oesterreichs nötig gehabt, um zu begreifen, was in Gainsfeld passiert war.

Die Regelung der Nachtdienstzulagen auf den k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 7. Dezember 1908, Z. 65.977/4, zur allgemeinen Darnachachtung folgendes eröffnet:

Die Wächter wurden mit dem Erlaß vom 10. November 1908, Z. 60.478 (Amtsblatt LV. Städt. von 1908, Nr. 106), vom Genüß einer Nachtdienstzulage aus mehrfachen Erwägungen und insbesondere auch deshalb ausgeschlossen, weil sie durch die in jüngster Zeit wiederholt vorgenommenen Erhöhungen ihrer Bezüge und speziell durch die Einbeziehung in die Gruppe III des Schemas für die Diener eine derartige Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage erfahren haben, daß eine neuerliche Aufbesserung ihres Einkommens nicht als geboten erachtet werden konnte.

Die Ausschließung von der Nachtdienstzulage gilt für alle Arten von Wächtern (Gruppe III des Schemas für die Diener), erstreckt sich demnach auch auf die Nachtwächter, Weichenwächter etc.

Da es nicht angeht, daß Bedienstete, welche in derselben Dienstverwendung stehen, hinsichtlich der Nachtdienstzulage eine verschiedenartige Behandlung erfahren, können Bedienstete, die zwar einer anderen Verwendungskategorie angehören, aber aus irgend einem Grund dauernd oder vorübergehend den Nachtdienst versehen, während dieser Verwendung nicht in den Genüß der Nachtdienstzulage treten und es kann diesbezüglich kein Unterschied zwischen statusmäßig eingereichten Bediensteten und Hilfsbediensteten gemacht werden.

Aus demselben Grunde wird dagegen einem Wächter, welcher ausschließlich irgend einen anderen mit dem Genüß der Nachtdienstzulage verbundenen Dienst verrichtet, während dieser anderweitigen Verwendung der Anspruch auf diesen Nebenbezug zuzugestehen sein.

Zweifel dürften sich demnach wohl nur noch in solchen Fällen ergeben, in denen die Dienstleistungen der einzelnen Verwendungskategorien nicht streng abgegrenzt sind, wie dies zum Beispiel in manchen Stationen zutrifft, wo die Wächter dienliche Tätigkeiten verrichten, die normalerweise den Stationsdienern, Lampen-, Wagenschreibern, Magazinsaufsehern etc. zuzuteilen sind.

Wenn nun auch solche Dienstverrichtungen den Wächtern aufgetragen werden, weil, insbesondere zur Nachtzeit, keine anderen Bediensteten vorhanden sind und die Geringfügigkeit der bezüglichen Geschäfte die Bestellung eines besonderen Organs nicht gerechtfertigt erscheinen ließe, so bleiben sie ihrer Hauptbeschäftigung nach demnach Wächter und ist ihnen demgemäß die Nachtdienstzulage nicht zuzuerkennen.

Beim Wächterkontrollor- und Blocksignalbedienerdienst hat überdies die jeweils bestehende Personalnormierung zur Richtschnur zu dienen, so daß ein Bediensteter, also auch ein Wächter oder Arbeiter, in den Fällen einer derartigen Verwendung nur dann Anspruch auf eine Nachtdienstzulage hat, wenn er auf einem normierten Wächterkontrollor- oder Blocksignalbedienerdienst den entsprechenden Dienst selbständig ausübt.

Die Arbeiter sind von Bezug der Nachtdienstzulage ausgeschlossen, wenn sie ihren normalen Tagelöhnerdienst verrichten. Da aber solche Arbeiter auch zu Verrichtungen herangezogen werden können, die gewöhnlich von statusmäßig eingereichten Bediensteten besorgt werden, ohne daß sie ihren normalen Tagelöhnerdienst deshalb aufgeben, so wird hinsichtlich der Gewährung der in Rede stehenden Zulage von Fall zu Fall zu untersuchen sein, ob die bezüglichen Verrichtungen einen solchen Umfang angenommen haben, daß die Normierung eines entsprechenden Dienerpostenes zweifellos gerechtfertigt wäre und wird nur bei Zutreffen dieser Voraussetzung dem solche Verrichtungen selbständig besorgenden Arbeiter die Nachtdienstzulage zuzuerkennen sein.

Im übrigen sind aber Arbeiter, die ihren normalen Tagelöhnerdienst verrichten, vom Bezug der Nachtdienstzulage auch dann unbedingt auszuschließen, wenn sie nebenbei Geschäfte besorgen, die ansonsten von statusmäßig eingereichten Bediensteten verrichtet werden.

Hinsichtlich der auf stabilen Posten verwendeten Arbeiter (S. 3, Absatz 2 D.-D.) ist die Gebühr der Nachtdienstzulage nach denselben Grundsätzen zu beurteilen, wie hinsichtlich aller übrigen Arbeiter.

Daß die Ausschließung der Wächter von der Nachtdienstzulage ein Unrecht darstellt, bedarf wohl keiner Begründung. Und es wird wahrlich nicht dadurch schmählicher, daß man zu seiner Rechtfertigung auf die durchgeführte Einbeziehung der Wächter in die Gruppe III hinweist. Denn die Nachtdienstzulage kann wohl nicht als eine Aufbesserung im engerem Sinne, die man dem Personal gewährt, angesehen werden, da es sich vielmehr um ein Äquivalent handelt, das man für eine besondere Dienstleistung, die auch den Bediensteten selbst höhere Auslagen verursacht, jemandem zukommen läßt. Daß der Wächter aber diesen besonderen Strapazen so gut wie

jeder andere Bedienstete ausgeübt ist, sobald er zum Nachtdienst herangezogen ist, begreift wohl jedes Kind. Ist es also durchaus nötig, daß man jeder sozialpolitischen Maßregel, die man bei uns durchführt, wieder einen bitteren Nachgeschmack beimengen muß?

Die Lage der Südbahnportiere.

II.

Wie die Portiers bei der Gehaltsregulierung im Jahre 1907 bedacht wurden, soll nachstehend dargetan werden. Der Anfangsgehalt wurde von 840 Kr. auf 900 Kr. erhöht, die nächste Vorrückung tritt anstatt in vier schon in zwei Jahren ein, aber auch nur mit 100 Kr. gegen 120 Kr. vorher. Die weiteren Vorrückungen treten immer nach je drei Jahren mit 100 Kr. ein, während vor der Regulierung nach je vier Jahren das Avancement 120 Kr. betrug. Bei der jetzigen Gehaltsklasse von 1500 Kr. auf 1600 Kr. und dann auf den Endgehalt mit 1700 Kr. sind je fünf Jahre zu warten.

Die Erhöhung des Anfangsgehalts bedeutet daher im gegenwärtigen Stadium nur ein zinslos geborgtes Geld, welches bei der Erlangung des Endgehalts durch die Festsetzung von zweimal fünfjährigen Wartezeiten wieder hereinzubringen versucht wird. Aber auch dadurch geht wieder ein Teil der im Anfang der Dienstzeit gewährten Begünstigung verloren, weil das gegenwärtige Avancement, wenn auch nach drei Jahren, so doch nur immer 100 Kr. beträgt, während früher 120 Kr. nach je vier Jahren gewährt wurden. In 12 Dienstjahren kann er daher gegenwärtig nach seiner erfolgten Anstellung viermal um je 100 Kr. vorrücken, macht zusammen 400 Kr. Nach der alten Bestimmung rückt er in dieser Zeit dreimal um je 120 Kr. vor, macht zusammen 360 Kr. Das Plus beträgt daher im ganzen 40 Kr., gewiß eine sehr bescheidene Summe.

Um in früheren Jahren Portier zu werden, mußte man Kondukteur oder Oberkondukteur gewesen sein, eine ganze Reihe tadelloser Dienstjahre nachweisen können oder einen Unfall erlitten haben, welcher die weitere Verwendung zum Jahrdienst ausschloß. Eine Anstellung als Portier erfolgte in früheren Jahren überhaupt niemals, sondern nur eine Uebertragung aus einer anderen vorerwähnten Dienstkatgorie.

Erfst seit neuerer Zeit kommen vereinzelt Anstellungen als Portier vor, und zwar deshalb, weil sich zu diesem Dienst niemand mehr meldet; dies beweist wohl zur Genüge, daß sich heute um eine Portiersstelle niemand mehr reißt, weil denselben der Nebenverdienst entzogen und das Avancement nicht entsprechend aufgebessert wurde.

Der Portier braucht heute 29 Jahre, um den Endgehalt von 1700 Kr. zu erreichen; bevor er jedoch auf solch einen Dienstposten emberufen wird, muß er schon eine Reihe von Dienstjahren zurückgelegt haben, damit er nur zur Prüfung zugelassen wird, wodurch diese 29 noch um eine weitere Zahl vermehrt wird. Unter diesen Verhältnissen wird es wohl nur einer ganz kleinen Anzahl möglich sein, den Endgehalt zu erreichen, da die meisten vorher schon wegen Krankheit, Tod, eintretender Invalidität ausgeschieden werden. Es bleibt daher noch die Frage zu beantworten, wann ein solcher Bediensteter in den Pensionsstand treten soll und welches Alter er erreichen muß, um noch einige Tage im Ruhestand leben zu können für die 5000 bis 6000 Nächte Dienst und die Pensionszahlungen, die er während seiner langen Dienstzeit leisten mußte.

Auf Grund des Vorhergesagten muß sich daher jeder denkende und fühlende Mensch die Frage vorlegen, was die Ursache sein mag, daß die Südbahndirektion gegenüber dieser Kategorie die Stiefmutter so markant herauskehrt. Die Portiers waren früher mit allen jenen Dienern, die heute in den Unterbeamtenstatus eingereiht sind, gleichgestellt. Was den Herrn Hofrat bei der Errichtung des Unterbeamtenstandes bewogen haben mag, die Portiers davon auszuschließen, ist eine Frage, für welche unmöglich eine Antwort gefunden werden wird.

Die Portiers haben diese trasse Zurücksetzung in jeder Beziehung bis jetzt schwer genug empfinden müssen, hofften jedoch immer, daß der erhoffte Ausgleich und Gleichstellung endlich einmal eintreten werde. Die letzte Hoffnung wurde auf das Jahr 1907 gesetzt, daß die Generaldirektion das Ungerechte unserer Lage endlich einmal einsehen und auch dieser Kategorie Gerechtigkeit widerfahren lassen wird.

Doch diese Hoffnung wurde abermals bitter enttäuscht, die erhoffte Gleichstellung erfolgte abermals nicht, trotzdem unser Dienst gewiß nicht leichter und einträglicher geworden ist.

Wir sind der Ansicht, daß die Direktion wohl selbst nicht behaupten wird, daß der Dienst eines Portiers in einer großen Station minderwertiger sei als eines Bediensteten jener Kategorien, die erst seit einigen Jahren stabilisiert wurden und denen die Erreichung des Unterbeamtencharakters und die damit verbundene Vorrückung in einen höheren Endgehalt ermöglicht worden ist. Der Verkehr mit dem reisenden Publikum und die vom Portier zahllos verlangten Anstufte sind Anforderungen, für die auch Menschenkenntnis, Takt und Wissen unbedingt erforderliche Eigenschaften sind, um das Ansehen der eigenen Bahnanstalt zu heben.

Ohne eine Aufzählung der vielen Pflichten vorzunehmen, muß doch erwähnt werden, daß auch dem Portier die Pflicht obliegt, das Interesse der Bahnanstalt zu wahren, wozu sich Gelegenheiten genug ergeben bei der Ausübung des Dienstes; ja, oft werden durch die Aufmerksamkeit und Umsicht desselben drohende Unfälle verhütet. Welche Selbstbeherrschung und Takt muß der Portier besitzen, um den Verkehr mit dem Publikum abzuwickeln, wie vielen ungerechten Insulten und Gemeinheiten ist der Portier ausgesetzt, wobei er doch ruhig Blut bewahren muß.

Die Zeiten, wo sich ein Portier mit seinen Nebenbezügen etwas ersparen konnte für seine alten Tage, um nicht allein an die farge Pension angewiesen zu sein, sind längst vorbei. Die Portiere sind heute genau so an die fixen Bezüge angewiesen, wie das übrige Bahnpersonal, und haben nebst den geringen Garderobeanteilen gar kein Nebeneinkommen mehr. Dieses Nebeneinkommen der Portiere wurde dem Herrn Generaldirektor von seinen ihm unterstellten Funktionären in der fabelhaftesten Art und Weise geschilbert, welches die Meinung erweckte, daß es den Portieren ohnehin glänzend gehe, die auf den Bezug des Gehaltes gar nicht anstehen.

Aus diesen Gründen wurde bei der Regulierung auf die Wünsche der Portiere keine Rücksicht genommen, weil man annahm, daß unsere Lage ohnehin so glänzend ist, daß selbe keiner Verbesserung bedarf. In dieser Meinung wurde die vorgelegte Direktion noch dadurch bestärkt, weil, während andere Bedienstetenkategorien massenhaft dem allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein als Mitglieder beitraten, die Kollegen Portiere bis auf eine kleine Zahl demselben fernestanden und folgerart für die Vertretung des eigenen Standes nicht genügend vorsorgten und sich immer auf das Wohlwollen der Herren Vorgesetzten verlassen. Wie dieses den Portieren gegenüber bewiesene Wohlwollen beschaffen ist, haben wir am eigenen Leibe zu spüren bekommen, daß wir überall unverdient gekränkt, verkürzt und zurückgesetzt werden.

Daß dies endlich einmal besser wird, dies Kollegen muß unser aller Streben sein. Dies können wir jedoch nur dann erreichen, wenn kein einziger Portier der Organisation mehr fern steht. Wir richten daher den Bed- und Mahnruf an alle, bis jetzt noch indifferent, den Kämpfen der anderen Bedienstetenkategorien um die Verbesserung ihrer Lebenslage zusehenden Kollegen, um nicht weiter als Schädlinge des eigenen Standes angesehen zu werden, sich sofort als Mitglied des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines aufnehmen zu lassen und als solches seinen Teil zur Verbesserung unserer Lebenslage und Hebung unseres Standes beizutragen.

Es ist noch möglich, unseren Einfluß geltend zu machen bei den Verhandlungen über den Ausgleich der Gärten und darauf zu dringen, daß auch unsere berechtigten Wünsche berücksichtigt werden.

Bekanntlich wurde auf den Versammlungen in Neustadt, Marburg und Bozen beschlossen, daß auch diejenigen Portiere, welche in der Gehaltsklasse von 1400 Kr. stehen, zu Unterbeamten ernannt werden sollen. Von den 120 Portieren, die auf der Südbahn sind, dürften kaum 40 im Genüß der 1400 Kr. stehen; es kommen daher nur wenige in Betracht, welche Reform gewiß mit feinen nennenswerten Kosten verbunden wäre. Kollegen Portiere! Hinein in die Organisation und gekämpft bis wir das erreicht haben, was uns gebührt. Haltet ein, was wir uns bei den vorerwähnten drei großen Versammlungen gelobt haben.

Inland.

Ein Deutschnationaler über die Deutschnationalen. Ein zutreffendes Urteil, das man sich wird merken müssen, fällt ein deutschnationaler Eisenbahner in der „Tetschen-Bodenbacher Zeitung“. Er schreibt nämlich:

„Die nationalen Abgeordneten, die sich zu gleicher Zeit als Führer einzelner Organisationen aufspielen, sind diesen heute mit ihrer Politik geradezu hinderlich. Es ist nicht möglich, eine Agitation zu entfalten, weil sich die gewerkschaftlich organisierten deutschen Arbeiter nur die politischen Fehler, die die Herren machen, vom Hals halten müssen.“

Die deutsche Arbeiterschaft will den Frieden, damit sie sich entwickeln kann, sie hat das Bedürfnis, sich mit allen übrigen Gewerkschaftsorganisationen zu verschmelzen, damit ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden kann. Nur in einer geschlossenen gewerkschaftlichen Organisation ist es möglich, etwas zu erreichen. So würde sich die deutsche Arbeiterschaft zu einem Machtfaktor emporen; unter den heutigen Verhältnissen ist es ausgeschlossen. Wir könnten dann den Kampf auch gegen den deutschen wolkenden Arbeitgeber mit einiger Aussicht auf Erfolg aufnehmen. Würden unsere deutschen Unternehmer ihr Deutschtum auch in Taten beweisen, würden sie mit gutem Beispiel vorangehen, so würde auch die Arbeiterschaft sich nicht so dem Deutschtum entziehen. Zum großen Teil wissen die Herren die deutschen Arbeiter nur zu finden, wenn es gilt, Reklame zu machen. Da wird herangetreten um Beteiligung, da wird an ihr Volksbewußtsein appelliert; kommt aber so ein armer Teufel und appelliert an das Volksbewußtsein seines Arbeitgebers, ja, Bauer, das ist ganz was anderes! Ebenso wie einige, sogar der große Teil der Unternehmern, machen es auch unsere deutschen Abgeordneten gegenüber der deutschen Arbeiterschaft. Findet sich ein deutscher Arbeiter, der diese Taktik nicht billigt und nicht wie ein Hammel hüterher trotzt, dem droht man mit Gerichtsverhandlung. Unter solchen Verhältnissen verliert man das Vertrauen und nicht unsere Schuld ist es, wenn eine große Zerkünderheit besteht. Wir haben schon längst die Ueberzeugung, daß unseren deutschen Abgeordneten an der Gesundung der wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Arbeiterschaft gar nichts gelegen ist.“

Dieses fortschreitende Erkennen, daß die „deutschen“ Abgeordneten und „Führer“ mit den Interessen der deutschen Arbeiter Schuldner treiben, läßt wohl hoffen, daß auch die wenigen irreführten deutschen Arbeiter und Angestellten beizeiten nicht ermangeln werden, der nationalen Geschäftspolitik den Rücken kehren und ihren Zutreibern recht bald den wohlverdienten Fußtritt geben werden.

Jahrbetriebsmittelbestellungen der österreichischen Staatsbahnen per 1909. Für die Ausgestaltung des Jahrespartes der österreichischen Staatsbahnen einschließlich der verstaatlichten K. K. B. ist im Staatsvoranschlag für das Jahr 1909 ein Betrag von 45 Millionen Kronen vorgegeben. Zu Lasten dieses Betrages wurden bereits 218 Lokomotiven, 210 Tender, dann 300 Personen-, 272 Dienst- und 1812 Güterwagen, letztere mit 15 bis 30 Tonnen Tragfähigkeit und endlich 162 Zisternenwagen für Heizöltransporte bei den österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken definitiv bestellt. Mit Rücksicht auf den dringenden Bedarf erschien es jedoch unvermeidlich, schon jetzt für die Fortsetzung der auf die Ausgestaltung des Jahrespartes abzielenden Aktien vorzuzugreifen. Entsprechend wurde die Bestellung von weiteren 55 Lokomotiven, 48 Tendern, 420 Güter- und 50 Zisternenwagen mit dem Liefertermin 1909 veranlaßt und dürfte außerdem in nächster Zeit noch die Lieferung von circa 150 Personen- und Dienstwagen zur Aufschreibung gelangen. Es werden demnach im Jahre 1909 im ganzen 273 Lokomotiven, 238 Tender, 722 Personen- und Dienstwagen, 2232 Güter- und 212 Zisternenwagen zu liefern sein.

Vom Organisationsausbau der Unternehmer. Die österreichischen Arbeitgeber aller Branchen gehen immer eifriger daran, eine kräftige, alle Berufe umfassende Zentralorganisation zu schaffen. So fand kürzlich wieder eine stark besuchte Versammlung der Vereinigung der Tischler Niederösterreichs statt, in der wichtige branchliche Angelegenheiten zur Beratung und Beschlussfassung gelangten. Zum Schluß beantragte der Sekretär des Oesterreichischen Arbeitgeberhauptverbandes, Hans Herrdegen, nach kurzen allge-

meinen Ausführungen über Arbeitgeberorganisationen in Deutschland und Oesterreich eine Resolution, die einstimmig zur Annahme gelangte. In derselben wird ausgeführt, daß die „Vereinigung der Tischler Niederösterreichs“ die Gründung des Arbeitgeberverbandes wärmstens begrüße, da sie von der Ueberzeugung ausgeht, daß es ein Gebot der Notwendigkeit ist, die Arbeitgeberschaft aller Branchen zusammenzuschließen, um gemeinsame Angelegenheiten mit dem nötigen Nachdruck verfolgen zu können und der mächtigen Organisation der Arbeiterschaft eine gleich mächtige Organisation der Arbeitgebererschaft entgegenzusetzen. Die Organisation der Arbeitgebererschaft bezweckt einzig und allein im Interesse der Volkswirtschaft die Sicherung einer ruhigen und ungestörten Produktion. Die Versammlung richtet daher an die Gewerbetreibenden aller Branchen, die noch keiner festen Organisation angehören, die dringende Aufforderung, das Verfallnis, unter dem alle zu leiden haben, möglichst bald gutzumachen und sich dafür einzusetzen, daß alle Kreise der gewerblichen Arbeiterschaft der Organisation zugeführt werden.

Die Verstaatlichung. In der Absicht der Regierung liegt es, die Gesetzentwürfe betreffend die Verstaatlichung der St. E. G., der N. B. B. und der S. N. D. B. B. kurz nach dem neuerlichen Beginn der Reichsratsverhandlungen der parlamentarischen Erledigung zuzuführen. Die diesbezüglichen Arbeiten im Eisenbahnausschuß sind weit vorgeschritten. Bei den Besprechungen, welche der Ministerpräsident mit den Parteiführern vor einigen Tagen gepflogen hat, haben diese sich bereit erklärt, die auf die Erledigung der Verstaatlichungsvorlagen bezügliche Debatte so bald wie möglich einzuleiten. Aus diesen Verhandlungen mit den Parteiführern war auch zu entnehmen, daß von keiner Seite eine weitergehende Opposition gegen die Verstaatlichungsgesetze gemacht werden dürfte. Da in den Verstaatlichungsverträgen die Regierung ausdrücklich sich vorbehalten hat, die gesetzlichen Formalitäten für die Verstaatlichung erst bis anfangs März 1909 durchzuführen, so würde der glatten Abwicklung der Verstaatlichungsaktion kein Hindernis mehr im Wege stehen.

Die Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1908. Sämtliche großen Bahnen haben jetzt ihre Einnahmendaumweise für das Jahr 1908 veröffentlicht und es lassen sich nicht nur die provisorischen Ziffern, sondern auch die zumeist für drei Vierteljahre richtiggestellten Resultate mit denen des Vorjahres vergleichen. Die Ergebnisse der großen Bahnen sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	1908	gegen 1907 definitiv	gegen 1907 provisorisch
Südbahn	132,874,401	-1,962,081	+1,053,002
Staatsbahn	79,778,840	+ 632,151	+1,544,260
Nordwestbahn Lit. A . . .	29,889,404	+ 419,098	- 142,453
Elbetalbahn	20,833,955	+1,472,076	+ 569,726
Süd-norddeutsche Verbin- dungsbahn	10,296,723	+ 344,891	+ 32,891
Auffig-Tepliger Bahn . .	16,147,438	+ 51,018	- 60,776
Büchtelehrader Bahn Lit. A	10,890,117	+ 38,828	+ 250,347
Büchtelehrader Bahn Lit. B	17,876,722	- 346,892	+ 128,252

Die Verkehrsentwicklung war während des ganzen Jahres keine gleichmäßige. Das erste Semester hat noch einen starken Verkehr mit zumeist großen Mehreinnahmen gebracht. Im zweiten Halbjahr wurden diese Plusziffern durch einen zum Teil schwächeren Eisenbahnverkehr wesentlich herabgemindert, bei einzelnen Gesellschaften auch ganz ausgeglichen. Das gilt in erster Linie von der Südbahn. Die Einnahmen der Südbahn, die am Ende des ersten Semesters noch ein Plus von 269 Millionen Kronen aufzuweisen hatten, sind bis zum Jahreschluß erheblich zusammengeschrunken; gegenüber den provisorischen Abrechnungen verbleibt im Vergleich mit dem Vorjahre noch eine Mehreinnahme von 105 Millionen Kronen. Daran partizipiert der Personenverkehr in erheblichem Maße; die Güterbewegung hat in den letzten Monaten, namentlich im Transit- und Exportverkehr, eine wesentliche Einbuße erfahren. Davon sind ganz besonders die Triester Transporte betroffen gewesen. Der türkische Boykott hat gleichfalls ungünstig auf den Verkehr eingewirkt. Größer dürfte jedoch der Einfluß der Tatsache sein, daß infolge der politischen Unsicherheit Störungen in der Güterbewegung in einzelnen Produktionszweigen eingetreten sind. Bei der Staatsbahn ergibt sich ein Plus von 15 Millionen Kronen, welches durch die definitiven Abrechnungen noch eine Besserung erfahren dürfte. Die garantierte Linie der Nordwestbahn hat bereits ein Minus von 142,000 Kronen, die Elbetalbahn noch ein Plus von 569,000 Kr.

Nach einer Reihe von finanziellen Rekordjahren, die unsere Bahnen hinter sich haben, zeigte sich also im verfloßenen Jahre eine wirtschaftliche Abflauung, was wohl zunächst auf die allgemeine Wirtschaftskrise und den dadurch verminderten Transport zurückzuführen ist. Für die südlichen Linien bewirkten naturgemäß auch unsere schlechten Handelsbeziehungen zu den Balkanstaaten einen Exportausfall, so daß die Folgen unserer hochschulgungsmäßigen Agrarpolitik auch hier deutlich zum Ausdruck kommen.

Die Wahlen in den Arbeiterzentralausschuß der k. k. Staatsbahnen ergaben im Linzer Direktionsbezirk folgendes Resultat:

	Abgegebene Stimmen	Sozial- demokraten	Un- gültig	Leer
Bahnerhaltung	2058	1588	72	398
Reizhaus	362	323	37	2
Stationsdienst	475	355	23	97
Sonstige Dienstzweige	43	38	2	3

Von 2938 abgegebenen Stimmen siegten also die Kandidaten unserer Organisation mit 2304 Stimmen.

Ausland.

Internationale Organisationsbestrebungen der Unternehmer. Ein einheitlicher Zusammenschluß sämtlicher deutscher Arbeitgeber des Transportwesens zu Lande und zu Wasser ist vom Zentralverband deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben angeregt worden. An einer Besprechung in Berlin nahmen außer den Vorstandsmitgliedern des Zentralverbandes ein Ausschuß des Vereines deutscher Spebiteure, der Vorstand der Zentralstelle des deutschen Rädertransportes, ein Vertreter

des Zentralvereines deutscher Reeder (Hamburg) und Vorstandsmitglieder vom Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer teil. Es wurde eine gemeinsame Grundlage geschaffen, auf der ein Zusammenwirken dieser vier Verbände sich ermöglichen läßt.

Ebenso haben die deutschen, österreichischen, ungarischen und schweizerischen Arbeitgeberverbände des Schneidergewerbes einen Vertrag zwecks gegenseitiger Unterstützung bei Streiks u. s. w. abgeschlossen.

Die Wählbarkeit der Gewerkschaftsbeamten zu Gewerbegerichtsbeisitzern in Frankreich hat ein Gesetzentwurf zum Ziel, den der Arbeitsminister im Verein mit dem Justizminister Mitte Dezember unterzeichnet hat und der bestimmt, daß jeder zum Gewerbegericht wählbar ist, der seinen Beruf nur zu dem Zwecke verlassen hat, um die Verwaltung seines Berufsvereines zu übernehmen.

Ein Zentralverband der deutschen Richter. Die Richter und Staatsanwälte waren in Deutschland bisher nur in Landesvereinen organisiert. Jetzt haben sie sich eine Zentralorganisation geschaffen, die unter dem Namen „Deutscher Richterbund“ am 1. Jänner d. J. ins Leben getreten ist.

Dieser neuen gewerkschaftlichen Organisation gehören bis jetzt etwa 3000 Richter und Staatsanwälte an. Sie erstreben in ihrem Verband: Förderung der Rechtspflege und der Berufsangelegenheiten; zu den letzteren gehören natürlich auch Fragen materieller Natur. Allerdings dürfte ein Streik der Richter oder der Staatsanwälte, der dann von der Organisation zu unterstützen wäre, kaum zu befürchten sein. Vielleicht werden aber künftig organisierte Richter und Staatsanwälte einen organisierten Arbeiter, der als Angeklagter vor ihnen steht — vielleicht wegen Berufsverletzung — mit anderen Augen ansehen, als sie das bisher gewohnt waren; denn sie haben den Wert der Organisation nun selbst begriffen.

Eisenbahnerbewegung in Bulgarien. Die Beamten der bulgarischen Staatsbahnen haben dem Kommunikationsministerium, nach der „Bulgarischen Handelszeitung“, eine Denkschrift überreicht, worin sie folgende Forderungen aussprechen: Ihre Gehalte sollen alle zwei Jahre eine Erhöhung erfahren und die Beamten sollen nach zehnjähriger Dienstzeit Pensionsrechte erlangen.

Drangsalierungen der Gewerkschaften in England. Eine schwere Verurteilung der bedeutendsten amerikanischen Gewerkschaftsführer wegen fortgesetzter Verurteilung hat der Supreme Court des Districts Columbia kurz vor Weihnachten vorgenommen. Samuel Gompers, der Vorsitzende der American Federation of Labor, und John Mitchell, der durch seine Gewerkschaftsschriften bekannte Bergarbeiterführer, sind samt dem Sekretär der Föderation, Morrison, zu 12, 9 und 6 Monaten Gefängnis verurteilt worden, weil sie durch ihr Gewerkschaftsblatt „The Federationist“ ihre Mitglieder zum Boykott einer daselbst aufgezählten Reihe von Firmen aufgefordert hatten. Unter ihnen befand sich auch die Bud Store Range Co., die schon einmal einen gerichtlichen Einhaltsbefehl gegen Verurteilungen durch die Gewerkschaftsführer erzielte hatte, der den Führern bei Strafe die Wiederholung derartiger Boykottaktionen verbot. Die Führer aber kümmerten sich nicht darum und wurden nun wegen contempt of Court mit jenen schweren Gefängnisstrafen bestraft. Sie haben sofort Berufung dagegen eingelegt, aber gleichzeitig erklärt, daß sie lieber die Strafe über sich ergehen lassen, als die Berufsverletzung zurückziehen würden; denn in ihren Augen seien die schwarze Liste wie der Boykott berechtigte Streikwaffen. Präsident Roosevelt hat alsbald nach Mitteilung des Urteils den Vizepräsidenten General Bonaparte um Rücksprache über die durch das Urteil geschaffene Rechtslage ersucht, da Roosevelt von allen Seiten aus den Gewerkschaftslagern des ganzen Landes mit Eingaben bestürmt worden ist, in diesem Falle Gnade walten zu lassen.

Eine genossenschaftlich gebaute und betriebene Eisenbahn gibt es in der italienischen Provinz Reggio-Emilia. 59 Produktiv-Genossenschaften von Bau- und Erdbarbeitern, die der Regierung eine Kaution von einer halben Million Lire leisteten, haben die 30 Kilometer lange Bahn von Ciano nach Reggio im Kostenbetrage von vier Millionen gebaut und betreiben sie nun, nachdem sie eine Konzession auf 70 Jahre erhalten haben.

Die ungarische Regierung setzt ihre Gewalttaten gegen die gewerkschaftlichen Organisationen fort. Nach der Auflösung der Eisenbahnerorganisation wurde jetzt auch der Fachverein der Kaffeehausfeuerburschen suspendiert und aus der Kasse 3400 Kr. beschlagnahmt. Ebenso wurde der Verband der Eisen- und Metallarbeiter mit seinen zwanzig Branchensektionen suspendiert, ebenso die Tischlersektion des Holzarbeiterverbandes. Sämtliche Vereinslokalitäten wurden geschlossen und behördliche Siegel angelegt. In der Arbeiterschaft herrscht selbstverständlich die größte Erregung über diesen Schurkenstreich.

Streiflichter.

Wie der „Reichsbund“ Eisenbahnerinteressen vertritt. Ein Fall aus allerjüngster Zeit, der die ebenso breitspurige wie tölpelhafte Ausdringlichkeit der Reichsbundhufaren ins richtige Licht setzt, hat gegenwärtig unter den Streckenwächtern der De. N. B. B. berechtigte Aufregung hervorgerufen. Die Sache, um die es sich dabei handelt, ist folgende: Die Zentrale unserer Organisation fertigte über Verlangen der Streckenwächter der Strecke Wien-Stockerau ein Gesuch wegen Dienstzeitverkürzung, das die Wächter unterschrieben und es dem Bahnmeister Franz Heller in Korneuburg zur Weiterleitung in Dienstwege übergaben. Herr Heller als Mitglied des „Reichsbundes“ sieht aber offenbar durch das von uns im Vorjahre besprochene Gremmel in Knittelfeld angeregt, die deutschnationale Organisation als Filiale der Eisenbahnverwaltung an, und leitete das Gesuch nicht an die Direktion, sondern an den „Reichsbund“. Der leitete jetzt ein vollständig gleichlautendes Gesuch, unterschrieben vom Herrn Ertl als 1. Vorsitzenden des „Reichsbundes“, an die Direktion, Sektion A. Von der Sektion A ging dieses „Erl-Gesuch“ an die Sektion C (Baudirektion) zur Aufsehung. Die Sektion C gab es weiter an die Streckenleitung zur Neuprüfung und Bekanntgabe des Kostenpunktes. Der Streckenvorstand berichtete nun an die Sektion C, daß die Streckenwächter infolge des zweigleisigen Verkehrs und der starken Frequenz wohl stark in Anspruch genommen sind, daß aber bei der gewöhnlichen Dienstzeitverkürzung die Ablösungswächter zu keiner Oberbauarbeit kommen werden und daß außerdem noch drei neue Ablösungswächter eingeschaltet werden müssen, was monatlich circa 1000 Kr. kosten wird. Darauf fragte die Sektion C noch einmal bei der Streckenleitung an, ob die Wächter wegen der Dienstzeit-

kürzung vorstellig geworden sind, was der Streckenvorstand verneinte.

Natürlich ist auf diese Weise die ganze Angelegenheit vorläufig ins Wasser gefallen, da die Direktion der De. N. B. B. auf den bloßen Wunsch des „Reichsbundes“ hin sich zu den angestrebten Reformen nicht herbeiläßt. Was also auf anderem Wege, so wie er eben eingeleitet war, wahrscheinlich erreicht worden wäre, ist durch das unberufene, ebenso ausdringliche wie ungeschickte Dazwischentreten des „Reichsbundes“ zumindest hinausgeschoben worden.

So gehts, wenn man mit weniger Vernunft, dafür aber mit mehr — wie die „Reichsbündler“ sagen würden — an Korneuburg gemahnende Geschäftigkeit in eine Sache hineinhopft.

Aus dem Direktionsbezirk Linz. Vom Personalkommissionsmitglied Alois Lehner wurden in der am 14. März 1908 stattgefundenen Personalkommissionsitzungsanträge betreffs Regelung der monatlichen dienstfreien Tage, betreffs der Pauschalierung der Reinigung der Dienstlokale, sowie Zirkulierung der Amtsblätter für das gesamte Wächterpersonal, eingebracht. Der Vorsitzende Hofrat Dr. Messerklinger versprach, die Gegenstände aller drei Anträge einer allgemeinen, gleichen Regelung zu unterbreiten. Das Versprechen wurde zwar klipp und klar gegeben, aber die Erledigung läßt heute noch sehr viel zu wünschen übrig. Heute noch müssen zum Beispiel die Wächter der Bahnerhaltungsektion Frankentmarkt ihre Dienstlokale umsonst reinigen, wenn sie nicht vom Untergießer aufgefressen werden wollen, und dies trotzdem mittelst Amtsblättern (in welches der Wächter nicht Einsicht nehmen darf!) die Bezahlung dieser Reinigungsarbeiten angeordnet und diese beim vorherigen Vorstand auch mit monatlich Kr. 1.40 entlohnt wurden. Auf wiederholte diesbezügliche Intervention hatte der gegenwärtige Vorstand nur ein progiges „Nein“ als Antwort.

Ähnlich verhält es sich mit der versprochenen Regelung der monatlichen freien Tage; denn ein turnusmäßiger freier Tag, der im Falle eines Urlaubes entzogen wird, heißt: „Wasch mir den Pelz, aber mach ihn nicht naß!“

Die Amtsblätter werden auch gegenwärtig noch größtenteils dem Personal nicht zirkularisch zur Kenntnis gebracht. Die einzelnen Herren Vorstände denken sich halt, was geht mich der Hofrat Messerklinger an. Herr in meinem Paschalit bin ich, und daß dem so ist, sind die höchsten Instanzen selbst schuld, die bei jeder Gelegenheit von den Bediensteten den Sklavenergehoram verlangen, die Autorität, und möge sie noch so falsch sein, des Vorgesetzten aber unter allen Umständen wahren — so lange es gegen die Bediensteten geht. Es ist doch klar, daß da diesen kleinen Herren der Kamm schwillt und sie glauben, sich über alle Anordnungen der vorgeordneten Dienststelle straflos hinwegsetzen zu können. Ja, straflos, denn noch nie hat sich ein Staatsbahndirektor aufgerafft und einen untergebenen Vorstand, der seine Untergebenen mehr ausbeutete, als es selbst die Bahnerwaltung wünscht, und der sich über alle Amtsblätter hinwegsetzte, gestraft, noch nie hat das Eisenbahnministerium Staatsbahndirektoren, die seine Aufträge unerfüllt ließen, zur Verantwortung gezogen oder gar einer Strafe unterzogen. Solange die oberen Herren nicht unter sich Ordnung schaffen, werden auch die bestgemeinten Versprechungen nur leere Versprechungen bleiben. Die Personalkommissionen legen großen Wert darauf, daß alle ihre Anträge, die eine Erledigung fanden, mittelst Amtsblattes dem weitverzweigten Personal, insbesondere Wächterpersonal, zur Kenntnis gebracht werden, deren Durchführung den kompetenten Stellen zur Pflicht gemacht und der eigenmächtigen Gerschucht und Sparmut einzelner Bernegroße energisch Einhalt geboten werde. Geschieht dies, dann wird man auch wirklich an die Versprechungen und an den Ernst der obersten Instanzen glauben.

Dauert und Einrichtung der Eisenbahnwagen. Die wesentlichsten Ursachen der im Zugbegleiterdienste liegenden Schwierigkeiten sind zumeist im Unverständnis unserer Techniker und Bureaukraten, die kein Verständnis für diesen Dienst aufzubringen vermögen, zu suchen. Sie studieren, machen Wahrnehmungen und geben Verordnungen heraus, unbekümmert darum, ob dies mit der Praxis vereinbarlich, also auch durchführbar ist oder nicht. Auch wir machen Wahrnehmungen und hauptsächlich jene, daß, je mehr die Technik fortschreitet, um so mehr die Zweckmäßigkeit ihrer Erzeugnisse in Frage gestellt erscheint.

Vorberhand widmen wir der Wagenbautechnik einige Betrachtungen und beginnen mit dem Dienstwagen. Die Güter- und Gepäckbeförderung nimmt stetig zu und fast kein Zug kann ohne Manipulanten ordnungsgemäß in Verkehr gesetzt werden. Trotzdem sind Gepäckwagen, welche diesem Dienste entsprechend eingerichtet sind, eine Seltenheit. Zumeist sind einseitige Gepäckwagen in Verwendung; den einen Sitz nimmt selbstverständlich der Zugführer in Anspruch und der Manipulant mag zusehen, wie er sich mit seinen Berechnungen, Korrespondenzen, Druckforten zc. auf einer Sitzbankstufe, am Dachsig oder im Gepäckraum unter den Stollt zurechtfindet.

Dafür findet man, je moderner die Wagen, desto mehr Raumverwendung für Dachsitze und deren Stiegen, für Aborte zc., aber ja um Gottes willen keinen Schreibtisch für den Manipulanten, desto mehr Raumverwendung durch Unterbreitung der einzelnen Räume in mehrere, wenn auch zwecklose.

Besonders auf den westlichen Linien stehen vielfach Dienstwagen — meistens dreischneigige — in Verwendung, die nur einen Manipulationstisch haben, den aber logischerweise der Zugführer beansprucht, da derselbe nicht auf dem Dachsitze — namentlich bei Nacht und ohne Licht — seinen Schreibarbeiten nachkommen kann. Kein Mensch errät heute den Zweck dieser Dachsitze. Weber ein Verkehrscontroller oder sonst ein Kontrollorgan klettert dort hinauf, am allerwenigsten ein Organ, das eben zu schreiben hat und hierzu Licht braucht.

Nach den Instruktionen hätte der Zugführer den Sitz bei der Spindelbremse; nach den Verordnungen hat er immer mehr und mehr Schreibarbeiten zu verrichten. Wo gehört er also hin? Auf den Dachsig? Dort kann er bei Nacht nicht schreiben. Zum Schreibtisch? Dort hat er keine Bremse. Man sieht, weder der Techniker noch der Bureaukrat finden sich in der Zweckmäßigkeit ihrer Anordnungen zurecht, weil sie eben unabhängig voneinander, jeder für sich der Weise, sind.

Und nun die Beleuchtung selbst: Sofern nicht überhaupt

Delbeleuchtung vorhanden, ist die Gasleitung verschiedenartig angebracht. Bei dem einen Wagen ist der Hauptkahn an der Stirnseite des Gepäcksraumes nicht selten von Koffeln verdrängt, bei einem anderen in irgend einer Wandseite des Diensttraumes, bei einem dritten gar außerhalb irgendwo angebracht. Kurz, derselbe will in Momenten der Gefahr, behufs Verhütung von Explosionen und Bränden erst gesucht werden. Der bewegliche Gasarm am Manipulationsstisch ist ebenso, mehr ein Hindernis als ein praktischer Fortschritt, da er entweder die Fächer verdeckt oder dem dort Sitzenden sich direkt an den Kopf stellt.

Ein ebensolches Unikum in seiner Anbringung bildet die Notbremse. Diese so wichtige Einrichtung, deren Wert im Momente der Gefahr erst richtig eingeschätzt werden kann, will ebenfalls gesucht werden. Das einmahl findet man sie neben dem Sitz des Zugführers, das anderemahl neben dem Abort, ein drittemahl an der Wagendecke. Die instruktiven Verordnungen über die Einrichtung und die Handhabung umfassen ganze Bände, aber mit keiner Silbe ist angebeutet, wo sich dieselbe befindet oder wo sie — einseitlich — angebracht zu werden hat. Sie will und muß eben gesucht werden. Dafür aber zwecklose Dachsitz, sinnlose Treppen.

Nun die Dampfheizung. Dieselbe ist liegend oder stehend angebracht, mit einem Eisengitter umschlossen und letzteres wieder an der Wagenwand fest angeschraubt, gleichsam als wollte man diese kostbaren Eisentröhren, die übrigens gar nicht abnehmbar sind, vor Dieben sichern. Weder Techniker noch Bureaukraten, die in dieser Hinsicht soviel darüber gezeichnet und geschrieben haben, denken darüber nach, daß diese Schutzgitter wohl Staub und Schmutz zur Heizung gelangen, nicht aber denselben entfernen lassen.

Ein Dorfschmied würde diese Gitter abnehmbar herstellen, damit die Reinigung durchgeführt werden könnte, und den In-fassen dieses Wagens die oftmals penetranten Gerüche erspart bleiben. Aber von unseren Fachmännern derartiges verlangen, hieße wohl, deren Autorität untergraben.

Dafür, daß diese Eisentröhren durch Wanderung dieser bis jetzt weisen Anordnungen nicht gestohlen werden, verbürge sich schon das beteiligte Personal, nicht aber dafür, daß unsere Fachmänner ohne unserer Anregung Praktisches zu schaffen in der Lage sind.

Wir sehen uns veranlaßt, dies zu veröffentlichen, weil, nach den neueren Wagenbauten zu schließen, die Vermutung nahe liegt, daß unsere Techniker all ihr Können in den Dienst der Salonwagenbauten stellen und hierdurch bei den Dienstwagen, wo die verantwortungsvolle Arbeit während des Verkehrs eines Zuges eigentlich zu leisten ist, ihre Kenntnisse so weit vernachlässigen, daß sie von Tag zu Tag Unpraktischeres schaffen. Wir verweisen nur auf die neuesten Dienstwagen der Serie Da und vergleichen deren widerspruchsvolle Bauart mit den modernsten Salonwagen und kommen zu dem Schluß, daß letztere den erfindereichen Geist der Technik derart voll in Anspruch nehmen, daß für die Dienstwagen nur Stämpfererübrigt.

Die Personenzugskondunkte und die Stunden-geldfrage. Unter obigem Schlagwort schreibt ein „Kollege“ im Namen der Personenzugskondunkteure in der „Berkehrsbundzeitung“ vom 1. Jänner l. J. gegen die Gleichstellung der Stundengelder.

Die Schreibweise dieses Kollegen ist wohl nicht den christlichen Grundsätzen entflohen, sonst würde er nicht seinen christlichen Kollegen beim Güterzug als Egoist entgegenreten.

Er schreibt: „Auch wir Personenzugskondunkteure haben dieselben Bedürfnisse und verspüren gerade zur selben Zeit den Hunger, wie jene beim Güterzug.“

Jawohl! Von dieser Anschauung ließ sich die Zentral-kommission bei Beratung der Stundengeldfrage leiten, weil eben bis heute der viel mehr geplagte Kollege beim Güterzug im Verdienen dem Kollegen beim Personenzug so weit zurückgestellt ist.

Oder haben die Güterzügler bei schwerer Arbeit und langer Fahrzeit vielleicht weniger Bedürfnisse, oder kostet die Güterzügler das Mittagessen vielleicht weniger wie den Kollegen beim Personenzug?

Es sind verschwindend wenige, welche mit der Gleichstellung nicht zufrieden sind und das sind nur solche, welche für ihre ganze Dienstzeit beim Personenzug verbleiben wollen. Alle anderen beim Personenzug, welche sich für höhere Dienste qualifizieren, und das ist der Großteil, sind mit der Gleichstellung sehr zufrieden, weil für die der Personenzug nur ein Uebergangsstadium bildet und jeder strebende Eisenbahner den Großteil seiner Dienstzeit beim Güterzug als Kondunkteur, Manipulant oder Zugführer zubringen muß.

Daß für die Gleichstellung die bösen Sozialdemokraten allein verantwortlich gemacht werden, lassen wir uns gerne gefallen, weil wir wissen, daß die große Masse der Eisenbahner mit der Gleichstellung sehr zufrieden ist. Aber wir wollen dem Schreiber in der „Berkehrsbundzeitung“ verraten, daß auch Nichtsozialdemokraten, selbst ein Delegierter ihrer Koalition, einer von der Jednota, für die Gleichstellung stimmten, ja, daß die Gleichstellung von den 71 Delegierten aller Direktionen und Parteischattierungen einstimmig angenommen wurde.

Nicht vom Parteistandpunkt, sondern von der Gerechtigkeit ließ sich die Zentralkommission leiten, das möge sich der christliche Kollege hinter die Ohren schreiben.

Was die Stadtbahnkondunkteure betrifft, müssen wir ihnen schon sagen, sie bekommen nicht weniger, sondern mehr, und was sie verdienen, ist reiner Profit, weil sie zu jeder Mahlzeit in ihr Domizil kommen.

Was die Trinkgeldfrage anbelangt, wollen wir so lautant sein und dieselbe lieber nicht ansprechen.

In dem blinden Bestreben, den Sozialdemokraten bei jeder Gelegenheit eines anzuhängen, hat die Redaktion der „Berkehrsbundzeitung“ diesen Artikel veröffentlicht, ohne zu bedenken, wie sie damit ihren eigenen Mitgliedern vom Güterzug ins Elend schmeißt.

Herr Einsender, wir beneidern aufrichtig Ihre Unfähigkeit und geben Ihnen den Rat, befragen Sie Ihre Ortsgruppen über die Stimmung zur Gleichstellung und die Freude, die Sie den christlichen Zugbegleitern mit der Veröffentlichung dieses Artikels gemacht haben, und sind Sie tatsächlich nicht ganz unfähig, dann werden Sie sich auf die Brust klopfen und sagen: D Herr, ich bin dumm! Wir danken für diesen Artikel, er hat uns große Dienste geleistet. Noch ein paar solche Artikel und die christlichsozialen Quasobleiter sind oeweser

Aus dem k. k. Staatsbahndirektionsbezirk Zunsbrud. Nachstehend veröffentlichen wir ein uns zugekommenes Zirkular der k. k. Staatsbahndirektion Zunsbrud, das so recht die Knauererei der Staatsbahnen insbesondere gegenüber ihren stabilisierten Werkstättenarbeitern illustriert.

Verlautbarung laut Anordnung der k. k. Staatsbahndirektion der Erlasse I, 3. 1.2.2 1/4, vom 1. Mai 1906.

Abchrikt.

Es ist zur hieramtlichen Kenntnis gelangt, daß die Arbeiter, deren Bezüge auf Konto XVIII/7 verrechnet werden, trotzdem auch für diese die Arbeitsordnung des in den Werkstätten (Betriebswerkstätten) der k. k. österreichischen Staatsbahnen beschäftigten Personals Anwendung findet, bei Verwendung außerhalb des Domizilortes die Ueberstunden nicht immer den bezüglichen Vorschriften entsprechend vergütet erhalten. Um einen einheitlichen Vorgang zu erzielen, wird folgendes angeordnet:

In erster Linie ist zu unterscheiden, ob der exponierte Bedienstete 1. ein Arbeiter im Taglohn oder 2. stabilisiert mit Jahresgehalt ist.

Ad 1. Steht der Arbeiter im Taglohn, so haben die im § 7 der Arbeitsordnung für die Heizhäuser und § 15 der Arbeitsordnung für Werkstätten (Werkstätten) gegebenen Bestimmungen zur Anwendung zu kommen.

Dementsprechend wird an Wochentagen diesen Arbeitern die auf der Fahrt von und nach dem Domizilorte verbrachte Zeit in allen Fällen auch als Arbeitszeit und die über die normale Arbeitszeit geleisteten Arbeitsstunden als Ueberzeit gerechnet. Fällt eine derartige Verwendung auf einen Sonn- oder landesüblichen Feiertag oder auf den Geburtstag Seiner Majestät des Kaisers, so ist die ganze außer dem Domizil geleistete Arbeitszeit einschließlich der auf der Fahrt zugebrachten Zeit als Ueberzeit zu verrechnen. Ebenso ist die Arbeitszeit an einem der im § 8, vorletzten Absatz der Arbeitsordnung für Werkstätten, und § 5, letzten Absatz, jener für Heizhäuser angeführten Tage (Vortags vor großen Festtagen), an welchen nachmittags die Arbeit ruht, doch der ganze Taglohn verrechnet wird, im Falle einer Verwendung an einem dieser Nachmittage außer dem Domizilorte, einschließlich der auf der Fahrt zugebrachten Zeit, als Ueberzeit zu betrachten.

Ad 2. Findet eine Verwendung eines Oberverkmannes, Werkmannes oder Werkgehilfen an Wochentagen außerhalb des Domizils statt, so dürfen nur Ueberstunden für die im Exponierungsorte selbst außer den für normale im Domizilorte festgesetzten 9/10 Arbeitsstunden faktisch geleistete Arbeit verrechnet werden. Für die Zeit der Hin- und Rückfahrt sowie eventueller Ruhepausen in Exponierungsorte wird keine Vergütung geleistet. (Zirkular Nr. 5 der Sammlung der für den Amtsbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen hinausgegebenen Zirkularverordnungen, Band III.)

Bei Exponierungen, welche an einem Wochentage beginnen und sich über Sonn- oder Feiertage erstrecken, ist für letztere nur die faktische Arbeitszeit als Ueberzeit zu verrechnen. Bei Exponierungen, welche auf einen jener Tage fallen, an welchen laut § 8, vorletzter Absatz der Arbeitsordnung für Werkstätten, und § 5, letzter Absatz der Arbeitsordnung für Heizhäuser, an Nachmittagen die Arbeit ruht, ist für diese die faktische Arbeitsdauer als Ueberzeit zu verrechnen.

Jeder vernünftige Mensch würde glauben, daß den Oberverkmännern, Werkmännern und Werkgehilfen bei Arbeiten außerhalb des Domizilortes (Streckenfahrten) die Zeit über die normale Arbeitszeit, das ist an Wochentagen von 6 Uhr abends bis 7 Uhr früh oder an Sonn- und Feiertagen die geleisteten Arbeitsstunden als Ueberstunden entlohnt werden. Weit gefehlt! Nicht nur daß für die Zeit der Hin- und Rückfahrt keine Vergütung geleistet wird, will man nur für die tatsächlich geleistete Arbeitszeit zahlen. Zum Beispiel ein Werkmann wird an einem Sonntag auf eine Station, welche, sagen wir, 60 Kilometer entfernt ist, geschickt. Der Mann braucht eine halbe Stunde, um die Werkzeuge zu ordnen, zwei Stunden zur Hin-, zwei Stunden zur Rückfahrt, eine halbe Stunde, um nach getaner Arbeit wieder an Ort und Stelle die Werkzeuge zu ordnen, also zusammen fünf Stunden, und diese fünf Stunden muß der arme Teufel oft mit 800 Kr. bis 900 Kr. Gehalt der reichen Bahnverwaltung schenken. Das nicht genug. Oft ist der Werkmeister böshastig genug, von den als faktische Arbeitszeit verrechneten Ueberstunden eine oder mehrere zu streichen, weil nach seiner Meinung zu der zu vollbringenden Arbeit nicht die verrechnete Zeit nötig war.

Ja glauben denn die Herren, diese Exponierungen sind Lustreisen und die stabilisierten Arbeiter sollen eigentlich froh sein, gratis fahren zu dürfen? Es fehlte wirklich nur noch die Anordnung, daß die stabilisierten Arbeiter bei Streckenfahrten nicht mehr gratis, sondern nur um den Regiepreis fahren dürfen. Ob denn die Herren Kontrolloren, Inspektoren und Hofräte auch gratis fahren?

Gewöhnlich sind bei den Streckenfahrten keine schönen Arbeiten zu verrichten und es wurde deshalb gegen das einreisende Sparsystem entschiedenst Stellung genommen werden. Es ist nicht einzusehen, warum die stabilisierten Werkstättenarbeiter bei Exponierungen nicht ganz dieselbe Vergütung erhalten sollten als die im Taglohn stehenden.

Die Zustände unter dem Maschinen- und Heizhauspersonal der k. k. Nordbahn. Man sollte fast gar nicht glauben, unter welchen elenden Zuständen das Maschinen- und Heizhauspersonal seinen Dienst versehen muß. Durch den stets wachsenden Verkehr auf den Linien der k. k. Nordbahn und durch die total vernachlässigten Jahrbetriebsmittel und Einrichtungen der Heizhäuser und deren Anlagen wird und kann der Dienst des Maschinen- und Heizhauspersonals kein menschenwürdiger werden. Schon durch die alte Konstruktion der Lokomotiven sowie durch eine ganz verfehlte Ueberwachung und Manipulation betreffs Instandhaltung der Lokomotiven seitens der k. k. Heizhausleitung ist es dem Maschinenpersonal trotz aller Aufopferung und Plage unmöglich, schnell und gewissenhaft seinen Dienst zu versehen. Es werden Lokomotiven dem Strecken- und Verschubdienst beigegeben, die infolge ihrer totalen Vernachlässigung und Konstruktion sich ganz und gar für den zu gewiesenen Dienst nicht eignen, insoweit das Maschinenpersonal einer ganz übernatürlichen Anstrengung ausgesetzt wird, wodurch oftmals die körperliche Sicherheit des Personals sowie die Sicherheit des Verkehrs nicht geachtet werden kann.

Es werden solche Maschinen dem Streckendienst beigegeben, die einer gänzlichen Hauptreparatur bedürfen oder solche Verschublokomotiven, wo die Handhabung des Regulators, Steuerung und Bremse gerade unzugänglich ist, wenn der Lokomotivführer das Augenmerk den Signalen zugewendet hat, dazu ist die Ausrüstung mit Werkzeugen eine derartige, daß das Maschinenpersonal bei Eintreten eines Gebrechens sich der Steine und anderer Gegenstände auf der Strecke bedienen muß, um auf solche Art und Weise

den Mangel beheben zu können. Ein geeignetes Fuhrmaterial zum Reinigen der Lokomotiven und zum Abwischen der Hände und der beschmutzten Kleidungsstücke des Personals ist nicht eingeführt, daher das Lebende sowie das arbeitende Material in dem denkbarst schmutzigsten Zustande. Schon vor dem Dienstantritt hat das Maschinenpersonal mit schweren Umständen zu kämpfen im Heizhaus, auf den Puffkanälen und dem Kohlenplatz, wo das Personal bei schwerer Arbeit den 24stündigen Dienst versehen muß, kann man sich leicht vorstellen, wie es da aussehen mag, Mangel an Personal, Ueberbürdung an Arbeit, ist die Ursache, daß Geizer und Lokomotivführer die dringendsten Arbeiten, wie: Aschenkasten-, Rauchkammerputzen, Wasserkran bedienen, Kohlenfassen helfen zu besorgen haben, um nur noch zur rechten Zeit die Lokomotive zum Zug zu bringen oder die betreffende Verschubmaschine zur rechten Zeit der Arbeit beistellen zu können; da kommt es aber meistens vor, daß die Puffkanäle derart mit Schlacke voll sind, daß dem Geizer nicht möglich ist, in dieselben zu steigen und die nötige Arbeit verrichten zu können, ein Zehnfahren mit Lokomotiven in Schladen findet fast jedesmal statt. Jetzt fragen wir, wo bleiben da die dem Maschinenpersonal aufgetragenen Arbeiten, wie: Schmieren der gangbaren inneren Teile, reinigen derselben, untersuchen und vieles andere? Daher ist es auch jämmerlich, solche Lokomotiven anzusehen. So ergeht es schon gewissem Personal vor Antritt des Jahrdienstes, jetzt kommen aber Lokomotiven von der Streckendienstleistung, jenes Personal, welches anstatt vier bis fünf Stunden Fahrzeit 18 bis 20 Stunden auf der Strecke zugebracht hatte, kann sich zwei bis drei Stunden zur Kohle und auf den Puffkanal stellen, bis es dann einmal möglich ist, in das Heizhaus fahren zu können. Ein Heizhaus, wie Wien-Nordbahn eines hat, spottet jeder Beschreibung, das Heizhaus, das dem Maschinenpersonal zur Instandhaltung seiner zugeordneten Lokomotiven, dem übrigen Personal als Arbeitsstätte, ja, wo noch so mancher den 24stündigen Dienst darin versehen muß, dieses Heizhaus ist mit dem Dunkelaref eines der gemeinsten Verbrecher nicht zu vergleichen, zur hygienischen Einrichtung gehört Schmutz, Rauch, Gestank aus den Kanälen, ewige Finsternis, der Fußboden ist bei Tag ein halbschmerzlicher. Zu gewissen Tageszeiten, wenn Lokomotiven angebrannt werden, ist das ständige Verweilen in jenen Heizhäusern ganz ausgeschlossen. So wie das Lokomotivpersonal gezwungen ist, verschiedene Arbeiten leisten zu müssen, so ergeht es auch den Professionsisten. Weigert sich einer derselben, Arbeiten zu leisten, wie: Holzhacken, Putzen, Heizhauskehren, Weichenwächterdienste und dergleichen, da hört man die Stimme und Brutalität der Maschinenmeister, und die Folge davon ist, daß oft sehr tüchtige Professionsisten, welche Tagelöhnerdienste nicht leisten, den Dienst einfach verlassen müssen.

Alles dies Angeführte scheint für die Länge der Zeit ganz unerträglich zu werden. Außer der kleinen Zahl des bei den Sitzügen verwendeten Personals sind alle übrigen mit den derzeitigen Verhältnissen in eine sehr traurige Lage veretzt. Es gibt Lokomotivpersonale, welche außer den hier angeführten Uebelständen noch unter der großen Protektionswürde des Heizhausleiters und der halb göttlichen Macht der Maschinenmeister stark geschädigt werden. Lokomotivführer, die auf eine zehnjährige Prüfungszeit zurückblicken, sind mit jenen, die zwei und drei Jahre geprüft sind, als disponibel eingeteilt; da kommt es vor, daß jene jüngeren beständig mit Sitzügen, die älteren zu dem letzten Bummeldienst kommandiert werden; Tag und Nacht im Dienst stehen und wenn das Monat um ist, nicht so viel verdient haben, um ihre Familien und sich selbst auf ehrliche Weise erhalten zu können. Man sollte gar nicht glauben, daß ein Dienst existiert, wo der Lokomotivführer den ganze Monat Tag und Nacht im Dienst zubringt und ein höherer Nebenverdienst als 40 Kr., strengstens 45 Kr. nur erzielt werden kann.

Ein hohes k. k. Eisenbahnministerium könnte doch endlich dem Lokomotivpersonal einmal einen menschenwürdigen Dienst und nach den jetzigen Feuerungsverhältnissen einen doch halbwegs passenden Verdienst genehmigen. Desgleichen hat das infolge totaler Vernachlässigung der Fahrbetriebsmittel und Heizhäuser samt deren Anlagen hart betroffene Maschinen- und Heizhauspersonal das Vertrauen an eine k. k. Generalinspektion verloren; dem würde dieselbe bei unvorhergesehenen durch Besichtigung aller jener Uebelstände ein Ende bereiten müssen.

Aus Wagenaufseherkreisen der Staatseisenbahngesellschaft wird uns geschrieben: Mit welcher verwerflichen Mitteln manchmal höhere Beamte arbeiten, wenn es gilt, sich bei der Direktion schön zu machen, beweist das Vorgehen des Herrn Inspektor Z e z u l a bei der Zugförderung in Prag. Die Wagenaufseher der III. Sektion bekamen bis jetzt für die Aufbindung gewisser angeborener Wagenbestandteile Prämien ausbezahlt, und zwar nicht nur bei eigenen, sondern auch bei fremden Wagen. Diese wenigen Kronen monatlich, welche auf diese Weise verdient wurden, waren ja doch sonst nur eine kleine Entschädigung für den verantwortungsvollen und schlecht bezahlten Dienst der Wagenaufseher. Nun will aber Herr Inspektor Z e z u l a gern Oberinspektor werden und um zu zeigen, daß er auch in diesem Reformer einzuführen, und eine Reform ist es ja immer, wenn man wo ein paar Kronen abzwacken kann, verbot er ganz einfach die Prämierung von angeborenen Wagenbestandteilen bei fremden Wagen ganz und bei eigenen Wagen erschwerte er es derart, daß es fast unmöglich ist, diese nach Vorschriften durchzuführen, weil hierzu die Zeit mangelt. Der Herr Inspektor Z e z u l a glaubt eben, durch diese Reform seiner bei der Direktion vorgebrachten Bitte um Verteilung des Oberinspektortitels einen größeren Nachdruck zu verleihen, ohne zu bedenken, daß die paar Kronen den Wagenaufsehern zum Fehlen kommen und ohne ihnen irgend einen Ersatz dafür zu geben. Wenn der Herr Inspektor Z e z u l a jetzt auf einmal sparen will, so raten wir ihm, bei sich selber anzufangen und seine sowie manches anderen höheren Beamten so berühmten Inspektionsreisen etwas einzuschränken, auf diese Art würde bedeutend mehr erspart werden und man hätte es nicht notwendig, die ohnehin schlecht bezahlten Wagenaufseher auch noch um diese paar Kronen zu bringen.

Einführung einer Nachdienstzulage für Südbahnbedienstete einzelner Kategorien. Vom 1. Jänner 1909 an erhalten alle dekretmäßig angestellten sowie auch die nach § 17 der Pensionsstatuten für Diener zur Einzahlung in den Pensionsfonds zugelassenen Bediensteten (einschließlich der Beamtenaspiranten und der Beamtinnen) mit Ausnahme jedoch des gewöhnlichen Fahrpersonals sowie der Block-, Zugmelde-, Weichen-, Tag-, Nacht-, Tor-, Schranken-, Heizhaus- und Bahnwächter, wenn sie regelmäßig Nachdienst versehen und in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr früh unter normalen Verhältnissen und von Zufälligkeiten abgesehen nicht eine mindestens fünf-

ständige ununterbrochene Ruhezeit genießen, für jede im Dienst zugebrachte Nacht eine Zulage.

Diese Zulage wird auch den im Taglohnverhältnisse stehenden Oberverchiebern, Verchiebern, Lampisten des Verkehrsdienstes und den Wagenaufschreibern sowie den Stundenpächtschreibern, weiters den Lampenwärtern der elektrischen Anstalten, Maschinen- und Pumpenwärtern, Oberheizern und Stabilfesselheizern gewährt.

Arbeiter, die ihren normalen Tagelöhnerdienst als Stations-, Magazins-, Oberbau-, Werkstätten-, Heizhaus-, Desinfektionsarbeiter, Personenvageneiniger, Gepäckträger, Kohlenarbeiter, Wasserheber, Löff- und Drehscheibenarbeiter, Schmierer, Zugabruher, Personalhelfer, Bombenprüfer etc., ferner als im Taglohn stehendes Bahnaufsichtspersonal regelmäßig oder zufällig zur Nachtzeit verrichten, sind von dem Bezüge der Nachtdienstzulage ausgeschlossen.

Ebenso haben die Partieführer der oben bezeichneten Arbeiterkategorien keinen Anspruch auf eine Nachtdienstzulage.

Aushilfen und Substituten haben auf die Nachtdienstzulage nur Anspruch, wenn sie vorübergehend oder dauernd auf dem normierten Posten eines der eingangs bezeichneten angestellten oder nach den vorstehenden Verfügungen zum Bezug der Nachtdienstzulage berechtigten Bediensteten verwendet sind oder auch sonst den Dienst eines solchen Bediensteten selbständig versehen.

2. Für jene Bedienstete, deren Dienstleistung unmittelbar mit dem Zugverkehr im Zusammenhang steht, ist der Berechnung der Ruhezeit der gewöhnliche regelmäßige Zugverkehr nach der Fahrordnung ohne Rücksicht auf Zugverspätungen, Erforderniszüge und anderes zugrunde zu legen; der außergewöhnliche regelmäßige Zugverkehr hingegen nur dann, wenn er länger als 14 Tage dauert.

Die Zeitgrenzen für den Beginn und das Ende der Ruhezeit sind aus den von der Verkehrs-, beziehungsweise Maschinenleitung erlassenen Dienstverordnungen zu entnehmen.

3. Die Nachtdienstzulage beträgt:

a) für die Beamten des Verkehrsdienstes, welchen die Expedition der Züge unter eigener Verantwortung obliegt (Zugexpedienten und innere Platzbeamte) in den nachstehenden Dispositionsstationen 2 Kr., und zwar: Wien S-B., Maglensärdorf, Wiener-Neustadt, Gloggnitz, Mürzzuschlag, Bruck a. d. Mur, Leoben, Graz, Marburg Hauptbahnhof, Marburg Kärntnerbahnhof, Pragerhof, Steinbrunn, Laibach, St. Peter in Krain, Nabresina, Triest, Unterdrauburg, Willach, Lienz, Franzensfeste (ausschließlich Maja), Ruffstein, Wörgl, Innsbruck, Bozen-Gries und Ma.

b) für die übrigen Bediensteten des Verkehrsdienstes, welchen die Expedition der Züge unter eigener Verantwortung obliegt (Zugexpedienten), für die Bediensteten in den Heizhäusern, welche zur Leitung bei Ausübung des Dienstes berufen sind (Heizhauschef und Souschef sowie Maschinenmeister) sowie endlich für die angestellten oder sonst zum Bezug der Nachtdienstzulage berechtigten Bediensteten der elektrischen und Gasanstalten Kr. 1.50;

c) für alle übrigen Bediensteten, denen nach den Bestimmungen der Punkte 1 und 2 Nachtdienstzulagen gebühren 1 Kr. Die ausschließlich mit dem inneren Platzdienst und dem Telegraphendienst in Gills, St. Peter in Krain, Nabresina, bei der Südbahnverwaltung in Klagenfurt, in Brunned, betrauten Organe sowie die Verkehrsorgane in Bolders-Baumkirchen und Villa Lagarina erhalten ebenfalls nur 1 Kr. Nachtdienstzulage.

4. Der Genuß von Diäten schließt den Bezug dieser Zulage nicht aus.

5. Die Nachtdienstzulage der Bediensteten der Verkehrsleitung ist in einer „Nachtdienstzulagenliste“, die als Druckformular V, Nr. 152 a neu ausgelegt wurde und auf Seite 35 des Druckformularbuches handschriftlich einzutragen ist, genau dem Vordruck entsprechend nachzuweisen. Diese Liste ist am 1. des folgenden Monats dem vorgelegten Betriebsinspektorat zur Überprüfung und Zahlungsanweisung einzusenden. Ueber zum Bezug einer Nachtdienstzulage berechnete Substituten ist an der Substitutionsstation am Monatschlusse eine besondere Nachtdienstzulagenliste anzufertigen und der Heimstation des Substituten am 1. des folgenden Monats zuzusenden. Die Heimstation hat diese letztere Liste zugleich mit der eigenen Nachtdienstzulagenliste an das Betriebsinspektorat einzusenden.

Nach Rücklangen der verifizierten und zur Zahlung angewiesenen Listen sind die Nachtdienstzulagen an die bezugsberechtigten Bediensteten auszugeben und die Listen sodann der Zentralbuchhaltung f. e. als Wertpapier gleichzeitig mit den anderen Zahlungslisten zuzurechnen.

Sinsichtlich der Berechnung der Nachtdienstzulage für die Bediensteten der Maschinenleitung werden spezielle Weisungen hinausgegeben.

Die Nachtdienstzulage des Verkehrspersonals für den Monat Jänner 1909 ist ausnahmsweise, und zwar vor der Zahlungsanweisung von den Betriebsinspektoraten bis längstens 4. Februar 1909 zur Überprüfung und Feststellung der Anspruchsberechtigung der einzelnen Bediensteten an die Verkehrsleitung V II zu leiten, welche ausnahmsweise die Liquidierung dieser Liste veranlassen wird.

Betreffs der Nachtdienstzulagen der Bahnmänner bleiben die Bestimmungen des Erlasses Nr. 77 I B vom 5. Februar 1895 und des Zirkulars 208 A 1902 vollinhaltlich in Kraft.

Wien, am 18. Dezember 1908.
Der Generaldirektor:
Eger m. p.

Die Wohnungsreform auf der k. k. Staatsbahn.

Ueber die Wohnungsnot in Linz — so schreibt die „Wahrheit“ — ist schon so oft geschrieben worden, daß es unnötig ist, hierüber noch viele Worte zu verlieren. Im Laufe des vorigen Jahres brachte die „Wahrheit“ eine Reihe darauf bezüglicher Artikel, erglänzt durch eine Illustration des Linzer Obdachlosenheimes. Die Gemeindevertretung in Linz sorgte, dank dem zielbewußten und energischen Auftreten unserer Parteigenossen im Gemeinderat, wenigstens einigermaßen für die kinnerreichen Arbeiterfamilien, indem sie zwei allen Anforderungen entsprechende Arbeiterhäuser erbaute und mit Wittertermin dieses Jahres der Benützung übergab. Weiters besteht seit zehn Jahren in der Brunnerstraße das sogenannte „Handelshaus“. Auch die Allgemeine Sparkasse Linz stellte schon vier derartige Häuser her und zeigte so das Bestreben, der Wohnungsnot in unserer Stadt einigermaßen zu steuern. Ein humanes Bestreben, ihren Arbeitern gesunde, billige Wohnungen zu verschaffen, zeigt schon seit Jahren auch die Fabrikfirma „Heinrich Franz Söhne“.

Doch das, was jetzt geleistet wurde, ist alles nur wie ein

Tropfen auf einen heißen Stein. Ursache dieser Not an kleinen Wohnungen ist, daß Häuser mit kleinen Wohnungen fallen müssen, an deren Stelle größere Prachtbauten sich erheben (Kaufmännisches Vereinshaus, Realschule etc.), dann die erwiesenermaßen seit Jahren störende Bautätigkeit. Dieses alles und noch eine Menge anderer Gründe, die ja schon in den erwähnten früheren Artikeln beleuchtet wurden, sind die Ursache der erschreckend anwachsenden Wohnungsnot in Linz.

Und diese Misere spüren die Staatsbahner gerade so wie alle anderen Arbeiter, ja noch mehr, da ja der Eisenbahner in den meisten Fällen bei der Vererbung um eine Wohnung in einem Arbeiterhause abgewiesen wird. Wie notwendig eine Wohnungsreform bei der Staatsbahn ist, wollen wir durch folgende Tatsachen und Zahlen beweisen: Auf der Staatsbahn in Linz sind 2836 Bedienstete (Werkstätten, Heizhaus, Stations- und Magazinspersonal), von diesen sind 2390 verheiratet und besitzen insgesamt 5053 Kinder. Davon wohnen im Stadtgebiet Linz 1993 und — was eben die Wohnungsnot am besten kennzeichnet — 843, das ist beinahe ein Drittel der ganzen Bediensteten, außerhalb des Stadtgebietes. Die außer Wohnenden verteilen sich auf die Gemeinden Urfahr, Kleinmünchen, St. Peter, Ebelsberg, Scharfing, Gaumberg, Leonding, ja sogar Wels. Und das sind die statistisch nachgewiesenen kinnerreichsten Familien.

Die Statistik ergibt weiter, daß diese 2390 Bediensteten 4783 Wohnräume mit einem Flächeninhalt von 62.931.68 Quadratmeter bewohnen. Daraus ergibt sich, daß die meisten in ein-, höchstens zweiräumigen Wohnungen leben. Der jährlich zu entrichtende Mietzins beträgt Kr. 515.805.78. Aus diesen Zahlen erhellt man, daß der Eisenbahner um einen horrenden Preis Wohnungen mit viel zu wenig Raum, teilweise im Keller, Hof oder Dach zu bewohnen gezwungen ist.

Aus diesem Grunde haben zirka 400 Staatsbahnbedienstete erklärt, auf Personalwohnungen zu reflektieren. Kein Wunder, denn von den Eisenbahnern, welchen im August die Wohnung gekündigt wurde, hatten 34 am 1. November, also kurz vor der Delogierung, noch keine Wohnung. Daraus erklärt sich auch, daß im Obdachloshaus immer Eisenbahner anzutreffen sind.

Wir werden in einer Reihe weiterer Aufsätze den Nachweis erbringen, daß die Erbauung von Personalhäusern in Linz eine nicht mehr hinauszuschubende Notwendigkeit ist. Die nötigen Mittel würden aus dem Provisionsfonds beigegeben werden müssen. Sache der k. k. Staatsbahndirektion wird es sein, unsere bezüglichen Wünsche bei der Regierung zu befürworten. Die Arbeiter werden in ihren Zentralauschüssen nach Kräften dafür arbeiten und hoffen wir, daß in absehbarer Zeit die so dringende Angelegenheit einer günstigen Erledigung zugeführt werden möge.

Die Sicherheit auf den Tiroler Linien der Südbahn.

Am 31. Dezember 1908 entgleiste in der Station Brenner die Lokomotive Nr. 2014 vom Zuge Nr. 106. Zur Behebung der Entgleisung ging von Innsbruck eine Hisslokomotive mit Rettungswagen dorthin ab.

Am selben Tage um 10 Uhr abends, wurden in Innsbruck durch Karambolieren folgende Wagen beschädigt: Bau (Schnellzugswagen) 753 (Puffer gebrochen), g (Kassenzugwagen) 4276 (mehrere Stirnbretter und ein Puffer gebrochen, zwei Puffer verbogen), De (Dienstwagen) Nr. 671 (Puffer gebrochen).

Am 2. Jänner 1909 entgleiste in der Station Innsbruck ein Delgasfesselwagen auf der Drehscheibe. Die Behebung der Entgleisung machte große Schwierigkeiten, weil der am 31. Dezember 1908 bei Zug Nr. 106 am Brenner verwendete Rettungswagen fehlte. Dieser soll „verloren“ gegangen sein!!

Wenn wir die Geleiseverhältnisse in der Station Innsbruck betrachten, so muß sich jeder Bedienstete bei jeder Eins- oder Ausfahrt fürchten. Bei Einfahrten der Güterzüge fühlt man sich wie auf „hoher See“.

Was die Drehscheiben in der Station Innsbruck anbelangt, so geht in Innsbruck keine einzige und werden Zugbegleiter auf die verbotenen Bordwärtersbremen bestimmt.

Die Südbahn kann schon so viele Sektionsingenieure, wie sie Innsbruck hat, befördern. Sie verdienen es.

Am 2. Jänner 1909 verunglückte bei Personenzug Nr. 24 der Personenkondukteur Franz Kobinshak (Innsbruck, Amsterstraße 41 wohnhaft) in Mattenberg, indem derselbe infolge vereisten Fußtrittes ausglitt und den Halt verlor. Der Bedauernswerte wurde vom Personenzug Nr. 24 von Mattenberg bis gegen Radfeld mehr als 300 Meter weit geschleift, bis seine Kraft nachließ und er vom Zuge fallend in schwer verletztem Zustand auf der Strecke liegen blieb. Man kann noch von Glück reden, daß er vom Stationspersonal in Mattenberg sogleich bemerkt wurde, sonst würde ihn der gerade heranbrausende Zug Nr. 67 W überfahren haben. Wir denken, diese Serie ist wieder stattlich genug!

Bethlehem in Unter-Gänserndorf.

Am Christabend 1908 wurde in der Station Unter-Gänserndorf eine eben durchfahrende Eisenbahnerfrau von Geburtswunden befallen. Die Stationsleitung übergab die Frau der Gemeinde, damit sie ihr rasch Unterkunft verschaffe. Die Situation war nun ganz ähnlich wie an jenem historischen Weihnachtsabend, da die Heilandsmutter in einem Stall niederkam, den ihr die Gemeindevertretung von Bethlehem eingeräumt hatte. In Unter-Gänserndorf aber war man christlicher als im jüdischen Bethlehem und man gab der freiziehenden Frau, damit sie ihr Christkind zur Welt bringen könne, Obdach im — Gemeindefest. Dafür wurde ihr dann freilich vom Gemeindefest, einem gewissen Gendarmeriewachtmeister, alles Geld abgenommen, das sie bei sich hatte, auf daß die Gemeinde Unter-Gänserndorf, die ein Bezirkshauptmannschaft und eines Gemeindevorstandesmitglied, das zugleich akademisch graduiertes Arzt ist, das Werk christlicher Caritas nicht umsonst leisten müsse. Ueberdies sollte sich die Frau, nachdem ihr das Geld abgenommen war, noch zwei Tage selbst verköstigen, und man wollte sie, als sie das nicht konnte, dann in ihre Heimatsgemeinde abführen, wogegen sie allerdings lebhaft protestierte. Man brachte schließlich die schmerzende Mutter, sobald es nur anging, weg, weil man den Gemeindefest ja auch zu was anderem braucht. Als die heiligen drei Könige ihren Einzug in Unter-Gänserndorf hielten, war schon wieder alles in Ordnung und das Christentum der frommen Gemeinde wieder auf den Gang hergerichtet. Sie traten in die Gemeindefest und fanden dort an der Tür blinkend weiß das Kreidezeichen K + M + B, womit der Beweis erbracht war, daß Unter-Gänserndorf gut katholisch und barmherzig ist.

Einführung eines neuen Gehalts-, Quartiergeld- und Borrückungsschemas für das betragsmäßig angestellte Wächterpersonal bei der Südbahn. Für das Wächterpersonal der k. k. Staatsbahnenverwaltung wurde mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1908 ein neues Gehalts- und Borrückungsschema eingeführt; der Verwaltungsrat der Südbahn hat nun in seiner Sitzung vom 17. Dezember beschlossen, vom gleichen Zeitpunkt folgende Bestimmungen in Kraft treten zu lassen.

Die bei der Südbahngesellschaft bestehenden Kategorien der Weichenwächter, Bahnwächter, Blockwächter, Zugmeldewächter, Tornwächter, Tag- und Nachtwächter, erhalten die einheitliche Bezeichnung „Wächter“.

An Stelle der bisher geltenden Gehalts-, Quartiergeld- und Borrückungsschemas für die gedachten Kategorien, tritt das folgende in Kraft:

Gehalts-, Quartiergeld- und Borrückungsschema.

Dienstliche Benennung	Gehalt	Quartiergeld in Wien	Wartezeit in Jahren
Wächter	800	300	2
	900	360	2
	1000	360	3
	1100	460	3
	1200	560	3
	1300	560	3
	1400	660	5
	1500	660	.

Wächter, die im Genuß einer Naturabwohnung stehen, beziehen kein Quartiergeld, sondern eine Zulage, die in drei

- I. Quartiergeldgruppe mit Kr. 120—
- II. „ „ „ „ „ 108—
- III. „ „ „ „ „ 96—
- IV. „ „ „ „ „ 84—
- V. „ „ „ „ „ 72—

jährlich bemessen ist.

Die Borrückungswartezeiten gelten bei anstandsloser Dienstleistung. Ein Ausschluß von der touristischen Borrückung kann erst nach Anhörung der Disziplinarkommission (Personalkommission) erfolgen und muß dem betreffenden Diener unter Angabe der Gründe und der Dauer bekanntgegeben werden. Für die nächste Borrückung werden die im obigen Schema verlautbarten Wartezeiten vom 1. Juli 1908 an gerechnet. Jedoch erfolgt die nächste Borrückung jener Wächter, welche auf Grund der Wartezeiten des bisherigen Schemas, unter Anrechnung derselben vom Zeitpunkt der letzten Borrückung in einem früheren Zeitpunkt vorgerückt wären, bereits zu diesem früheren Zeitpunkt.

Die im Zirk. 385 A 1907, III. D, Punkt 1 und J, Punkt 3, gestandenen Kürzungen der Wartezeiten werden mit Rücksicht auf die Einführung eines neuen Schemas aufgehoben.

Die Bestimmung des Zirk. 457 A 1905, Punkt 11, tritt außer Kraft. Die Tor-, Tag- und Nachtwächter, welche sich in der Gehaltsstufe von 750 Kr. befinden, gelangen in die Gehaltsstufe von 800 Kr.; die übrigen Wächter befinden sich bereits auf Grundlage des Zirk. 385 A 1907 in jenen Gehaltsstufen, in welche die Wächter bei den k. k. Staatsbahnen erst aus Anlaß der Einführung des neuen Schemas gelangt sind. Von dem Inhalt des Zirkulars ist laut Auftrag der Generaldirektion vom 18. Dezember v. J. das beteiligte Personal erweislich zu verständigigen.

Korrespondenzen.

Wels. (Aus der k. k. Bahnerhaltungssktion.) Ende November v. J. wurden auf der Eisenbahnbrücke über die Traun unter persönlicher Leitung des Bahnmessers Wiehböck Brückenpfeiler ausgewechselt. Als der Arbeiter Waldner eben ein neues Stück eingezogen hatte, bemerkte Wiehböck, daß dieses nicht passe. Waldner, ein ruhiger alter Arbeiter, der auch seine Arbeiten versteht, erwiderte respektvoll: „Aber ja, Herr Bahnmesser, es paßt ja!“ Wiehböck erklärte nochmals, daß die Größe nicht passe, worauf Waldner wieder ruhig entgegnete: „Sehen Sie doch her, Herr Bahnmesser, es stimmt ja ganz genau.“ Auf diese Bemerkung gab der Bahnmesser, der wohl auch Anspruch auf Bildung erheben wird, dem Arbeiter eine derart wichtige Ohrspeiche, daß dem Manne das Blut über Gesicht rann und er bald über die Brücke gestürzt wäre. Nach der vollbrachten Arbeit wurde dem Herrn Bahnmesser wohl gleich klar, daß man heutzutage nicht ungestraft Ohrenspeichen auswechseln darf, und er ersuchte den Arbeiter, vom Vorgefallenen nichts zu sagen, er schämte sich seiner eigenen Rohheit. Zufällig ist Waldner ein ruhiger, überlegender Arbeiter. Falls Herr Wiehböck seine physische Kraft an einem anderen, weniger geduldbigen Arbeiter, als es Waldner ist, erprobt hätte, wer weiß, ob ihm dieser die Schuld nicht mit Zinseszinsen rückgezahlt hätte. Deshalb möge sich Herr Wiehböck vor ähnlichen Uebergriffen wohl in acht nehmen.

Ein zweiter Fall von seltener Gemütsrohheit spielte sich im Laufe des Monats Dezember in Gmünd ab. Da äußerte sich der Bahnmesser — den Namen wollen wir noch diesmal verschweigen — gegenüber dem Bahnrichter Kimmewanger, es sei ihm (dem Bahnmesser) lieber, es werden einem Arbeiter die Züße gebrochen, als es werde eine Schiene verbogen. Ob dieser Gemütsrohheit war der Bahnrichter so verblüfft, daß er jede Verantwortung ablehnte, worauf es dann der Gemütsmenschen Bahnmesser vorzog, zu verschwinden. Gerade dieser Bahnmesser erlaubte sich schon wiederholt Verleumdungen, die man wohl einem dummen Jungen, nicht aber einem Mann, der im ernstlichen Dienst der Bahn ergraut ist, nachsehen kann. Wir erwarten zuverlässig Besserung.

Daß derartige Vorfälle vorkommen können, beweist leider nur zu deutlich, daß es die vorgelegten Dienstesstellen an der vorgeschriebenen und auch leider nur zu oft sehr notwendigen Belehrung der Vorgesetzten, wie sie sich gegen ihre Untergebenen zu benehmen haben, fehlen lassen. Daß von Herrn Stochhammer eine solche Belehrung nicht zu erwarten ist, versteht sich von selbst, kennt er diese Pflichten doch selbst nicht. Wir schließen uns daher der Ansicht der Schädlinger Oberbauarbeiter an und freuen uns, daß Herr Stochhammer endlich gegangen worden ist.

An die Arbeiter selbst richten wir den Appell, nicht länger zu zögern und Mann für Mann der Organisation beizutreten und sich nicht von gewissen Elementen, welche schon durch ihr Hin- und Herschwanken zwischen Schwarz und Rot kein Vertrauen verdienen, gegen die Organisation aufheben zu lassen. An diejenigen, die es angeht, richten wir die Warnung, die Verleumdung der Organisation und ihrer Vertrauensmänner zu unterlassen, da sonst gegen sie gerichtlich vorgegangen werden müßte. Dies möge sich auch Herr Keder merken.

Graz. (k. k. Staatsbahn.) Wie die unterstellten Organe die Aufträge des k. k. Eisenbahnministeriums zu respektieren pflegen, geht aus folgendem hervor: Im hiesigen Buch für

Dienstaufträge wurde die Auszahlung der 30prozentigen Erhöhung der Stundengelder für die Monate Oktober und November bis 15., spätestens 24. Dezember 1908 in Aussicht gestellt. Nur das Versprechen noch wirksamer zu machen, wurden noch jene Worte, die die Auszahlung vor den Feiertagen zusicherten, mit Mühe unterstrichen. Jedermann rechnete also zuverlässlich mit diesem Betrag vor den Feiertagen, niemand dachte an die Launenhaftigkeit des hiesigen Stationsvorstandes Oberoffizial Gabel. Und so kam, was niemand erwartete. Die so zuverlässlich in Aussicht gestellte Auszahlung erfolgte nicht vor den Feiertagen. Die Direktion hat die Zahlungsliste als unrichtig zweimal zurückgestellt; der Herr Stationsvorstand hat in seiner Launenhaftigkeit und bei seiner besonderen Sorge um seine und der anderen Remuneration keine Zeit gehabt, die Zahlungslisten auf ihre Richtigkeit zu überprüfen oder gar selbst zu erstellen. Und so brachte er es wirklich zustande, daß wohl die mit so viel Sorgfalt ausgearbeiteten Quittungen für seine und der anderen Remuneration vor den Feiertagen ausbezahlt wurden, daß aber die schon längst ins Verdienen gebrachte und fällige Erhöhung der Fahrgehalte für das Personal nicht ausbezahlt werden konnten. Diese armen Teufel können ja warten, bis es dem Herrn gefällig ist, die Listen richtigzustellen. Oder sind die Herren nicht imstande, eine richtige Liste anzulegen, und erhalten dafür Remunerationen? Bei dieser Gelegenheit fragen wir auch den Herrn Vorstand, in welchem Dienstauftrage es steht, daß man die Zahlungslisten drei Tage früher zu unterfertigen hat, als die Auszahlung stattfindet?

Leoben. Was kann den Herrn Vorstand von Leoben l. k. Staatsbahn oder dessen Stellvertreter veranlassen haben, dem Zugpersonal (400 Mann) die Auszahlung der 30prozentigen Fahrgehaltserhöhung für Oktober und November so ungebührlich lang vorzuzugestalten? Kann es etwas anderes sein als fleischerlicher Neid mit etwas Bosheit? Was in den angrenzenden Direktionen sowie auch in der Nachbarmotivstation des eigenen Bezirkes rechtzeitig im Sinne des Ministerialerlasses geschah, fanden die beiden Stationsgewaltigen erst am 31. Dezember notwendig.

Der größte Teil des Zugpersonals weiß diese prompte Durchführung des Erlasses (er wurde dem Personal schon Mitte Dezember mündlich offiziell) entsprechend zu würdigen, das Recht diese Weihnachtsgabe rechtzeitig zu erhalten, wurde willfährig verlegt. So viele Familienväter mußten deswegen auf die Freude verzichten, ihren Kindern am Christabend eine Ueberreichung zu bereiten. Jeder hat schon mit dem sicher zu erhaltenden Geld gerechnet und dadurch eine Mehrausgabe gemacht, so daß die Enttäuschung eine bittere war. Das nicht die Herren nicht an, das Personal mußte diesmal ihre Macht fühlen; daß es ohne Absicht geschah, ist ganz unwahrscheinlich.

Schlappeng. Der Vorstand in der hiesigen Station, namens Prosch — geneigter Obmann des Sofobereines in Chotobor — hat sich die edle Aufgabe gestellt, die Sozialdemokraten mit Ruh und Stängel auszurotten; daß er da alle Mittel in Anwendung bringt, ist für diesen Herrn selbstverständlich. So sagte er unter anderem einem Stationsdiener: Was, Sie sind auch bei den Sozialdemokraten? Das ist der Dank, daß Sie der „Reichsbund“ definitiv gemacht hat? Einem Weichenwächler drohte dieser saubere Herr mit Entlassung, wenn er nicht dem Reichsbund beiträgt. Die Folge ist allerdings, daß sich die Leute einschüchtern lassen und dem „Reichsbund“ beitreten.

Dieser Herr geht aber noch weiter. Er will auch dem tschechischen Bauer die deutsche Kultur beibringen. Daß diese Agitation nicht so gut abläuft, wie bei den Bediensteten, das wissen der Herr Vorstand und der Assistent S. sehr gut.

Diese beiden Herren werden das hoffentlich noch nicht vergessen haben, wie sie von den Bauern über die Felder gefragt wurden, wobei Herr Prosch eine große Rolle gespielt haben sollen. Diese beiden Herren sind von dieser unangenehmen Agitationsreise um halb 11 Uhr vormittags zurückgekehrt, wo der Assistent S. den Dienst um 7 Uhr schon übernehmen sollte.

Hoffentlich wird diesen beiden Herren für ihre außerordentliche Agitation statt einer Spinnmadel vom Reichsbund ein goldener „Sabel“ verehrt werden.

Die Bediensteten fragen die hohe Direktion, ob sie geneigt ist, den Herrn Vorstand über seine Obliegenheiten eingehend zu belehren, daß in Zukunft solche kraße Fälle nicht mehr vorkommen.

Wampersdorf. (Ein ungebildeter Vorgesetzter.) Vor einiger Zeit erschien bei dem Bahnmeister Lorenz, welcher von Witterndorf-Mosbrunn bis Wampersdorf den Pajcha spielt, ein Oberbauarbeiter und ersuchte um eine Freifahrt, damit er zum Bahnarzt nach Untervallersdorf fahren könne. Bahnmeister Lorenz erwiderte dem Arbeiter, er sei erst fünf Monate bei der Bahn und habe noch keinen Anspruch auf eine ärztliche Behandlung. „Aber ich kurren Sie sich selbst, Sie alter Kerl“. Wirklich ein netter Herr, dieser Bahnmeister. Seinem Zimmermann gab er neulich 50 Stück Kägel, welche derselbe zur Instandsetzung einer Planke benötigte. Nach einigen Stunden kam der Bahnmeister zu dem Zimmermann und fragte, wo die Kägel sind. „Da in der Planke“, erwiderte der Zimmermann. „Was, das sind 100 Kägel?“ schreit der Bahnmeister. Der Zimmermann sagte darauf: „Wir haben Sie bloß 50 Stück gegeben“. Der Bahnmeister mochte zu wenig Courage haben und ging ins Dorf, von wo er nach einer Weile, zirka zwei Stunden, zurückkam. Er ging gleich wieder über den Zimmermann, schrie mit ihm, bis er ihn sogar mit seinem Prügel eins verjagen wollte. Der Zimmermann war aber etwas schneller und erlief den alten Herrn ein wenig bei der Gurgel und hielt ihn von sich ferne. Wir fragen nun: Wie lange gebent die Südbahn diesen Menschen noch im Dienste zu belassen? Wir glauben, daß ein Bahnmeister wie Herr Lorenz, welcher gegenwärtig 40 Dienstjahre hat und mit seinem alten Schimmel ohnehin überall steden bleibt, schon lange in den wohlverdienten Ruhestand gehört. Außerdem ist er gegenwärtig auf dem zweisubdreffigsten Posten, ein Zeichen, wie gern ihn alle seine Sektionsvorstände gehabt haben.

Loferboden. (Tiro.) Sehr bezeichnend für die Verhältnisse im Frachtenmagazin einer unserer Nachbarstationen ist, daß kürzlich Fuhrleute so vernehmlich in die Welt hinausfahren mußten, wenn die Bahnarbeiter als Alfordholzverlader nicht Zeit haben, Frachtgüter aufzunehmen, wieder die Wagenladungen in die Fabrik zurückzuführen müssen. Diese kategorische Sprache hat auch der Stationsvorstand wahrscheinlich verstanden. Infolge dieser Alfordholzverladungen müssen auch die Weichenwächter zu Magazinsarbeiten herangezogen werden, wodurch die Sicherheit des Betriebes gefährdet werden kann. Zwei Herren kann man nicht dienen. Daß der Herr Stationsamtsvorstand dergleichen nicht einzusehen vermag, kann nur durch ganz besondere Umstände verursacht sein, wundert uns um so mehr, als dieser sonst stumme Herr bei Ereignissen im Dienste aus einem Belitt deren drei zu machen vermag. Diese seine Kunstfertigkeit haben angelegte Bedienstete schon am eigenen Leib zu spüren bekommen. Eine recht merkwürdige Grille für einen Fernstehenden ist die Verfügung dieses stummen Stationsamtsvorstandes, wonach Bewohner der Naturalwohnung im Stationsgebäude keinen Haustorschlüssel erhalten. Diese Nachthausordnung zwingt die Familie, ab 8 Uhr abends das Verzeichsbureau als Haustür zu benutzen, früh und spät durchzuschlagen. Diese Qualerei war noch bei keinem der acht oder neun Dienstvorstände seit 25 Jahren üblich. Nur der jetzige Freigeist unterscheidet sich nicht in der vornehmsten Weise. In dieser unmöglichen menschenunwürdigen Hausordnung manifestiert sich sein Wohlwollen für das Personal in grotesker Art. Oder rührt solche Liebeshörigkeit von einem Kamulus in Unterröden her? Sein summes Regiment und die Meinung, durch Suggestion auf Selbständigkeit zu verzichten, läßt verschiedene Deutungen zu. Für Bedienstete, welche nicht das Ohr des Stationsgewaltigen zur Verfügung haben, kann dies unter Umständen existenzgefährdend und recht unsicher im Gefolge haben. Solche mißliche Verhältnisse abzuwehren, müssen sich die Bediensteten auf die Füße stellen.

Bruck a. d. Mur. Allen P. T. Mitgliedern der Ortsgruppe diene zur Kenntnis, daß an jedem Mittwoch und Samstag abends sowie jeden Sonntag vormittags im Vereinslokal Mittergasse 24 („goldenen Löwen“) aus der über 1000 Bände bestehenden Bibliothek Bücher gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches oder Karte nach Wunsch ausgeliehen werden. Ebenso mögen die dienstfreien Eisenbahner dieses Privatlokal untertags besuchen (kein Trinkzwang) und fleißig die vielen in- und ausländischen Parteilätter lesen, da die Ortsgruppe zur Erhaltung derselben ihren Beitrag leistet. Auskünfte in allen Eisenbahn- und Privatfachen erteilt stets der Obmann Genosse Koller in seiner Kanzlei, Hofeggerstraße 26, I. Stock, an alle organisierten Eisenbahner, und zwar an Wochentagen von 8 bis 11 Uhr vormittags, auch können bei diesem die Einzahlungen stets geleistet werden. Die Mitglieder werden in ihrem Interesse erucht, nie über zwei Monate mit den Beiträgen im Rückstand zu bleiben. Auch ergeht an alle Eisenbahner die Einladung, den Familienabend am 10. Jänner, 8 Uhr abends, im Hotel „Schwarzer Adler“, Bruck a. d. Mur, recht zahlreich zu besuchen, da ein eventueller Uebersehler für Eisenbahner verwendet wird.

Graz. Südbahn. (Eine Wächterbesprechung.) Am Montag den 18. Jänner findet um punkt 6 Uhr abends in den Juliensalen in Graz, Eggenbergerstraße 10 (Gasthaus zur Lokomotive), eine Zusammenkunft der Weichen-, Zentral-, Woch- und Wahnwächter zc. statt, in der wichtige Standesfragen zur Erörterung kommen.

Das Einberuferkomitee hält es für dringend notwendig, daß die Wächterkategorien ohne Unterschied einmal allen Erstes darangehen, nach Mitteln und Wegen zu suchen, die geeignet sind, den Stand dieser Kategorien auf jene Stufe zu bringen, wie es ihr schon längst gebührt hätte.

Alle Wächtergruppen, nicht nur die in Graz, sondern auch die der Umgebung, der auswärtigen Stationen und Strecken werden in ihrem eigenen Interesse erucht, nach Diensteszulässigkeit zu dieser Besprechung zahlreich zu erscheinen.

Die Zeit der Besprechung ist so anberaumt, daß die Rückfahrt am selben Abend nach allen Richtungen wieder möglich ist.

Die Einberufer.

Grubbach. (Todesfall.) Am 27. Dezember 1908 verlor die Ortsgruppe Grubbach ein sehr ruhiges Mitglied. Genosse Franz Geyperth II wurde in der Station Kanitz-Eisenbüsch überfahren. Es mußten ihm beide Füße und zwei Finger amputiert werden, was den Tod des Verletzten zur Folge hatte.

Der Verunglückte war ein stiller, ruhiger, aber überzeugter Parteigenosse und entgegenkommender, überall beliebter Kollege. Dies bemies auch die überaus zahlreiche Beteiligung an dem Begräbnis. Von nah und fern waren die Berufskollegen, Freunde und Vorgesetzte erschienen, um ihm die letzte Ehre zu erweisen. Auch viele schöne Kranzspenden drückten die Gefühle der warmen Teilnahme aus. Es sei hiermit allen, die sich am Begräbnis beteiligten sowie für die zahlreichen Kranzspenden der beste Dank ausgesprochen.

Viefting. (Todesfall.) Am 27. Dezember v. J. starb Genosse Josef Traxler, Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Leobersdorf, im Alter von 32 Jahren an der Proletarierkrankheit.

Von Jugend auf stets, auch in seinem früheren Berufe als Schmied, aktiv in seiner Organisation tätig bis zum letzten Tage, erlitt derselbe nie so viele andere Arbeiter mehrere schwere Unfälle, welche jetzt seinen Tod beschleunigten.

In seinem Leichenbegängnisse beteiligten sich die organisierten Eisenbahner im ganzen Umkreis sehr zahlreich und wurden von der hiesigen Zahlstelle sowie auch von der Bahnerhaltungssektion Leobersdorf Kranze an seinem Sarge niedergelegt. Ein würdiges Ständchen leistete sich der dortige Ortsparre M. in ichthal. Als die Schwerkste der Verstorbenen bei demselben erschien, um die Kosten des Leichenbegängnisses zu erledigen, bemerkte dieser Passagier voll christlicher Nächstenliebe, daß ihr Bruder noch lange leben könnte, wenn er nicht so ein Lump gewesen wäre und so viel gefressen hätte. Entschieden sehr trostreiche Worte, welche hier der über den Verlust ihres Bruders tief Ergriffenen von ihrem Seelenstirnen gependet wurden.

Schönbrunn. An der Hauptlinie der l. k. Nordbahn liegt auch eine Station, die den schönen Namen Schönbrunn führt und in der großen Desfentlichkeit gewiß als das Ideal einer Nordbahnstation angesehen wird, weil so gar nichts von da in die Desfentlichkeit gelangt. Doch wie anders denken die, diese Station passierenden Nordbahner. Da ist vor Jahr und Tag dieser Station der unter den Bediensteten schon in Staudung satfam bekannte Assistent Köllner als Zugserpentin zugewiesen worden. Wir hegen nicht die Absicht, seine eisenbahntechnischen und administrativen Kenntnisse unter die Lupe zu stellen; wir wollen uns nur ein klein wenig mit dessen Moral beschäftigen. Von einem gesitteten und um so mehr von einem auf höhere Bildung Anspruch erhebenden Menschen setzt man voraus, daß er sich auch seinen mindergebildeten und minderbegüterten Mitmenschen gegenüber in puncto Erziehung keine Blöße gibt. In unserem Falle jedoch weit gefehlt. Dieser Herr Assistent scheint seine angebliche Bildung und Erziehung in Urlaub genossen, zumindest jedoch von dort geholt zu haben. Oder stammen die Ausdrücke Geil, Trottel, Mühsüß u. s. w., mit denen das Personal, ganz einerlei ob Stations- oder Fahrpersonal, von diesem Herrn belegt werden, aus seiner Einjährigzeit? Dieser arrogante, eingebildete Herr scheint in dem Wahne zu leben, noch immer Metruen, die er natürlich nie ausgebildet hat, vor sich zu haben, das beweist ja doch sein näselnder Leutnantsion.

Ist das Personal verpflichtet, sich von diesem Herrn Assistenten, wenn er nicht gut gelaunt ist, und das ist er stets, wenn er im Dienste steht, solche Beschimpfungen und Schikanierungen gefallen zu lassen? Oder muß sich das Personal bei irgendeiner verlangten Auskunft, die doch seine Pflicht zu erteilen ist, anbrüllen und anschreien lassen?

Ist es denn bei der verpfauschten Nordbahn wirklich schon so weit gekommen, daß ein Assistent mit dem Personal berart zu verfahren ein Recht hat?

Betrachten wir uns den Charakter dieses Herrn auch von einer anderen Seite. Wie nennt man doch schnell solche Leute, die, in einer abhängigen Stellung, nach oben Servilismus, nach unten Roheit und Brutalität zur Eigenschaft haben? Die ihre eigenen Schwächen mit derartigen Charaktereigenschaften zu bemängeln suchen, eine angetane Beleidigung aber vor Gericht zu rechtfertigen nicht wagen, sondern um Vergebung bei Untergebenen betteln gehen? Die Antwort auf diese Fragen überlassen wir der öffentlichen Meinung.

Wohl ist im Eisenbahndienst Disziplin des Personals eine eiserne Bedingung, wohl verstehen wir den Unterschied zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, aber Disziplin zu gewinnen und zu erhalten durch Brutalität, das ist unserer unmaßgeblichen Meinung doch ein verkehrter Weg. Aber nicht nur das Personal, auch das reisende Publikum, welches ein betriebsreglementarisches Anrecht hat, auf irgend eine der mannigfachen Eisenbahnfragen eine Auskunft zu erhalten wird des öfteren von diesem Herrn angeknauzt, und besonders solches, dem die Mittel zur Fahrt in der I. Klasse mangeln. Es wäre höchst an der Zeit, daß diesem Herrn endlich einmal der Standpunkt klargelegt werden möchte, daß sein einst vielvermögender Onkel M. mit der Nordbahn nichts mehr gemein hat als — seine Pension. Oder täuschen wir uns etwa in der Ansicht, daß einmal abgefertigte Protégés nichts mehr mit der Bahn zu tun haben, als ihre Pension einzuhelfen?

Auch wäre es höchst an der Zeit, daß ihm von der vorgelegten Behörde eine Lektion erteilt werde, wie die §§ 22 und 23 der Dienstordnung auszufassen sind. Das Buch „Umgang mit Menschen“ von Knigge dem Herrn Assistenten zum Studium zu widmen ist das Personal gerne bereit.

Den Herrn Direktor erucht das Personal, diesem Herrn gütigst zu vermelden, daß wir weder im Altertum noch Mittel-

alter, sondern im 20. Jahrhundert leben und auch nicht unter russischer Fahne dienen. Das Personal erhofft von der kleinen Mahnung eine Wehlfür, ansonsten wir im Paradeschritt mit datiertem Material heranzurücken gezwungen wären.

Pilsen. Es gibt überall Protektion, die aber hier geübt wird, übersteigt schon alle Grenzen. Der Herr kaiserliche Rat Frousek läßt ein System einrichten, oder fördert dieses System selbst, das man verkehrte Welt nennen könnte.

Er hält es für gut, ausgebildete Zugbegleiter ins Magazin zu stecken, mit Protektion im Magazin aufgenommene Arbeiter aber zum Fahrdienst zu kommandieren. In anderen Fällen, wenn Zugbegleitungspersonal zu ersehen ist, wird der Erfah nicht vom Magazinspersonal, sondern von den Oberbauarbeitern genommen. Wie er weiter wirtschaftet, zeigt der gegen die Qualifikationsbeschränkungen seitens der Zugbegleiter beim Eisenbahnministerium eingebrachte Protest. Hier noch einige seiner Protektionfälle:

Ein Herr Frank war vor einiger Zeit Zugführer bei den Laßjügen. Er erblickte seinen Vorteil im Magazinsdienst. Und richtig wurde er kurze Zeit hierauf ins Magazin überfetzt. Es kam aber die Zeit nach der passierten Meßstanz, wo man alle Zugführer mit den vorgefertigten Prüfungen zu Oberkondukteuren ernannte. Dies durfte doch nicht ohne Frank geschehen, und schrupps war er wieder beim Fahrdienst und wurde zum Oberkondukteur ernannt.

Kondukteur Lippert diente in der Prager Direktion. Er hatte aber einen Onkel in Pilsen und eines schönen Tages kam er zur richtigen Erkenntnis, nur mit Hilfe dieses Onkels etwas werden zu können. Gleich war er hier und in kurzer Zeit legte er die Oberkondukteursprüfung ab, trotzdem er als Manipulant eingeteilt war, und dies anderen, die als Zugführer eingeteilt sind, verwehrt würde. Sein Glück war gemacht. So könnten wir noch viele Fälle aufzählen. Heute wollen wir nur noch eines erwähnen. Kondukteur Sibi wurde mit 1 Kr. bestraft, weil er sich fünf Stunden vor Abgang des Zuges krank meldete. Sein diesbezüglicher, mit 1 Kr.-Stempel versehener Rekurs an die l. k. Staatsbahndirektion ist heute, nach einem vollen Jahre, noch nicht erlegt. Eine gleiche Behandlung scheint ein Besuch des Kondukteurs Heß erfahren zu haben. Die Direktion weiß von beiden Gesuchen nichts und die Tischlade des Herrn kaiserlichen Rates ist wohl nicht die endgültig entscheidende Instanz. Also, Herr Rat, etwas mehr Pflicht- und Rechtsbewußtsein dürfte nicht schaden. Oder sind wirklich nur jene der Gnade eines kaiserlichen Rates aus Pilsen würdig, die über die Sozialdemokraten zu schimpfen verstehen à la Oberkondukteur Drechsler, wenn sie auch, anstatt im Mittelstande Dienst zu machen, in einem Coupé II. Klasse sich ausschlagen?

Triest. Offene Bitte an die l. k. Staatsbahndirektion. Das gesamte Personal am Mangierbahnhof Triest, l. k. Staatsbahn, bittet eine l. k. Staatsbahndirektion Triest, sie möge veranlassen, daß in den Kanzeleien und Kasernen anstatt des jetzigen Steinbodens Holzböden gelegt werden, da die in den Kanzeleien arbeitenden Bediensteten Gefahr laufen, sich Rheumatismus oder Gicht zuzuziehen. Auch Türen, Fenster und Defen bedürfen sehr dringend einer Reparatur, da dieselben bei strenger Kälte und Vora reine Zuglöcher sind. Der Ofen im Badezimmer ist schon seit einem Jahre verdorben und können die von der Strecke ruhig ankommenden Kondukteure, Bremser und Verschleber sich nicht einmal baden. Weiters eruchen wir den Herrn Hofrat Ruff, gütigst einmal gelegentlich eines Spazierganges in St. Andrea den Stall am Mangierbahnhof Triest ob seiner Reinlichkeit ansehen zu wollen.

St. Pölten. Daß das Rauchrutschen und Speichellecken noch immer nicht ganz verschwunden ist, zeigt uns wieder folgender Fall. Oberkondukteur Ignaz Schmieblachner sah sich veranlaßt, im Namen sämtlicher Zugbegleiter von St. Pölten dem Herrn Inspektor und dessen Stellvertreter zum Jahreswechsel zu gratulieren, was wir für seine Person ganz begreiflich finden und auch gar nichts dagegen einzuwenden haben, nur müssen wir organisierte Zugbegleiter von St. Pölten entschieden dagegen protestieren, sich von einem Schmiedelehner, mit dem wir absolut nichts gemein haben wollen, betreten zu lassen, da er auch in keiner Weise dazu von uns beauftragt wurde. Das diene dem Herrn Oberkondukteur Schmieblachner für immer zur Kenntnis.

Mehrere Zugbegleiter.

Linz. (Mftung, Streckenwächter der l. k. Staatsbahndirektion Linz.) Die Staatsbahndirektion Linz hat einen provisorischen Frauendienst für Streckenwächter angeordnet. Die Vertrauensmänner der betreffenden Strecken werden erucht, mittelst Fragebogen Erkundigungen bei den Wächtern einzuziehen, ob sie für oder gegen diesen Dienst sind.

Diese Bogen müssen dann sobald als möglich an den Vefertigten behufs Intervention gefendet werden.

Alois Lehner (Personalkommissionsmitglied), Wächter in Leonding.

Linz. (Ein nobler Kinderfreund.) Bei der l. k. Staatsbahn ist es üblich, daß alljährlich zu Weihnachten eine Christbaumfeier stattfindet, bei der die Kinder der ärmsten Bahnarbeiter mit Kleidern beschenkt werden. So wurden bisher stets 20 bis 30 Kinder der Oberbauarbeiter beteiit und diesen Armen gewiß eine große Weihnachtsfreude bereitet. Doch heuer war es anders. Es fand die Christbaumfeier im Volksgartencafe statt und von den zirka 120 Oberbauarbeitern der Station Linz wurden sage und schreie bloß 9 neue Kinder beteiit. Man darf aber ja nicht glauben, daß es an begünstigten Kindern gemangelt hätte, der Inspektor Schlarbaum hat die Sache so weise eingeleitet. Als ihn die Bahnmeister auf die Christbaumfeier aufmerksam machten, sagte er, er werde die Sache selber machen und jetzt hat er sie gemacht — aber wie. Dieser Herr Schlarbaum glaubt wahrscheinlich, weil er in Folge seines schönen Einkommens in der Lage ist, seine Kinder selbst zu beschenken, daß das auch bei den Bahnarbeitern der Fall ist, deren geringer Lohn nicht einmal zum Leben ausreicht. Es genügt ihm nicht, daß er die Arbeiter schikanieren und brutalisiert, er will seinen Jörn oder seinen Unverstand auch an den armen Kindern auslassen. Er soll sich ja einmal gedankert haben, er werde es den Linzer Arbeiter schon zeigen! Nun, die Arbeiter kennen ihn und seine noblen Manieren bereits, es ging ihm ja auch der entsprechende Ruf voraus. Aber, daß sich dieser Mensch an den armen Kindern rächen will, das charakterisiert seine Gemütsroheit am deutlichsten. Wir eruchen daher die l. k. Staatsbahndirektion Linz, diesem Herrn Schlarbaum den Standpunkt klar zu machen, daß er auf eine weniger rücksichtslose Art und Weise seine Gehässigkeit zum Ausdruck bringe, damit in Zukunft die armen Kinder der Bahnarbeiter nicht um ihr Weihnachtsgeschenk kommen.

Linz. Es diene den Mitgliedern und Kollegen zur Kenntnis, daß, nachdem die zugedachte Aufbesserung der Taglohnschenden im Betrage von 2 1/2, respektive 3 Millionen Kronen bis zum neuen Jahre nicht mehr fertiggestellt werden konnte, der Betrag von 625.000 Kr., das ist der Teilbetrag dieser Aufbesserung, welcher auf die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember entfallen wäre, zur Verteilung gelangte.

Es gelangten 10 bis 30 Kr. an die einzelnen Arbeiter zur Verteilung, und zwar erhielten nur die Nichtprofessionisten etwas, wofür ihnen aber eine normalmäßige Lohnaufbesserung zum neuen Jahre entzogen wurde. Die Professionisten aller Kategorien gingen leer aus, jedoch erhielten dieselben ihre normalmäßige Lohnaufbesserung. Bei dieser Verteilung aber wurde höchst ungerecht vorgegangen. In mancher Sektion war der Lohn, in einer andern die Dienstjahre für die Höhe der Verteilung maßgebend, zum Beispiel der eine Arbeiter erhielt mit 5 bis 10 Dienstjahren nichts, der andere 15, 17, 20 und 25 Kr. Einer erhielt mit knapp einen Dienstjahre 10 bis 20 Kr., ein anderer mit 5 bis 10 Jahren nichts u. s. w.

Haben die Bureaukraten wirklich kein Verständnis für die Verhältnisse der Arbeiter oder ist etwas anderes dahinter? Vielleicht fürchtet man eine Kontrolle, denn die örtlichen Verhältnisse sind doch nicht so himmelweit verschieden.

Verfassungsberichte.

Bischofshofen. (Eine Versammlung der Vorarbeiter.) Die Tatsache, daß die Vorarbeiter in den Bahnerhaltungssektionen des Direktionsbezirks Innsbruck von allen Vorteilen der bisher herabgelassenen Lohnregelungen fast gänzlich ausgeschlossen sind, zumindest von der Günstigkeit ihrer Vorgesetzten — und das sind nicht wenige — abhängig macht, erweckte die Vorarbeiter der Bahnerhaltungssektion Bischofshofen als erste aus ihrer Letargie und sie fühlten sich veranlaßt, dagegen Stellung zu nehmen. Zu diesem Zwecke beräumten sie für den 8. Dezember 1908 nachmittags in Süssers Gasthaus in Bischofshofen eine Besprechung dieser unhaltbaren Lage an.

An derselben nahmen insgesamt 23 Vorarbeiter aus acht Bahnmeisterbezirken dieser Sektion teil; hieron sind die wenigsten gewerkschaftlich, die meisten gar nicht oder national oder christlich organisiert.

Nichtsdestoweniger sprachen sie alle der Gewerkschaft einmütig ob der großen Erfolge dieser Organisation das Vertrauen aus und einigten sich dahin, daß nur auf diesem Wege noch Abhilfe zu erhoffen sei.

Sie unterzogen den Lohnregulierungserlaß der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck, 3. I vom 24. April 1908, einer eingehenden Kritik und fanden vor allem an demselben auszufehen, daß ihnen nicht einmal das damit zugestanden wird, was jedem ständigen Oberbauarbeiter garantiert wurde, nämlich: eine Automatik. Während letzteren eine Lohnvorrückung von drei zu drei Jahren um je 10 H. per Tag zuerkannt wurde, machte man bei ersteren eine Vorrückung von der Günstigkeit des Dienstverhältnisses abhängig. Die Herren, die so viel auf das Verhältnis der Lebens- und Unterordnung halten, die jedem Vorarbeiter den Titel „Vorgesetzter“ (natürlich gratis) verleihen, bedenken gar nicht, wie gerade sie es sind, welche die Autorität und Disziplin untergraben. Hier nur ein Beispiel: Ein Vorarbeiter, sagen wir, tadelt die Arbeit eines ständigen Arbeiters; der Arbeiter, nicht verlegen, erinnert sich momentan auf diesen famosen Erlaß und sagt: „Tut dir nur an, am 26. Juni kriag i do um a Füllsel mehr Lohn, aber du muast erst warten, ob die's da gnu' Herr bewilligt.“ Und dann scheinen die Herren Bureaucraten: „Die Sozialdemokraten untergraben die Disziplin,“ währenddem sie selber unsere Agitatoren und gerade die Totengräber jeder Disziplin werden.

Nachdem nun alle diese Gruppe umfassenden Beschwerden eingehendst besprochen wurden, resümierten die Teilnehmer ihre Forderungen wie folgt:

a) Lokale Angelegenheit.

1. Die Vorarbeiter verlangen eine regelrechte Automatik gleich den ihnen unterstellten ständigen Oberbauarbeitern.

2. Die Vorarbeiter und provisorischen Bahnrichter verlangen die Systemisierung nach drei Jahren, welche sie in einer dieser beiden Gruppen zubrachten, als solche.

3. Die Vorarbeiter bemängeln es, daß in keinem Bahnmeisterbezirk auch nur der vierte Teil der ständig verwendeten Arbeiter als „ständig“ erkannt wird; daß die Ernennung nicht nach Maßgabe des Dienstalters, sondern meistens nach Günstigkeit erfolgt, daher entweder mit diesem System endlich gebrochen oder dieses sinnverwirrende und doch so deutlich deutliche Wort „ständig“ durch das internationale „protegiert“ ersetzt werden möge.

b) Allgemeines.

Die Versammlungen schließen sich voll und ganz den Anträgen des Zentralarbeitsausschusses an und hoffen hiermit den Weg zu finden, der zum Ziele führt. Dauer der Besprechung: Von 2 bis 4 Uhr 20 Minuten nachmittags. Die Berufskollegen der übrigen Sektionen fordern wir im Interesse aller auf, in gleicher Weise vorzugehen und rufen den Anwesenden zu: Organisiert euch!

Gödnau. Am 5. Dezember 1908 fand hier eine gut besuchte Mitgliederversammlung statt, in der Genosse Kraus aus Falkenau über die letzten Errungenschaften der Organisation referierte. Nach dem gediegenen, mit großem Beifall aufgenommenen Referat wurde Genosse Kollinger als Zahlstellenleiter bestimmt und ihm zur Seite die Vertrauensmänner Genossen Novotny, Richter, Kempf, Watterer, Kanapasek, Müller, Darrschmidt, Dehml, Frank, Kejla und Theisinger gestellt.

Wiener-Neustadt. Am 18. Dezember 1908 um 8 Uhr abends tagte im hiesigen Arbeiterheim eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Personal-Kommission und Unfallversicherung. Referent Genosse Scherbaum. 2. Die hiesigen Gemeinderatswahlen. Referent Genosse Dfenböck. 3. Anträge und Anfragen. Der Einberufer Genosse Herzog begrüßte die Anwesenden und erteilte zum ersten Punkt dem Genossen Scherbaum das Wort. Derselbe wurde mit lebhaftem Beifall begrüßt und erklärte den Anwesenden in leicht verständlicher Weise das Gebaren der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt und des Pensionsfonds, wobei er besonders das Verhalten der jetzt neu angestellten Knippler und Lampisten hervorhob, daß bedauerlicherweise im Jahre nur drei Sitzungen des Pensionsfonds stattfinden, bei welchen selbstverständlich nur das Unnötigste erledigt werden kann. Redner streifte auch die Einbringung des Gesetzes im Parlament wegen Einführung der Allgemeinen Altersversorgung im Verhältnis zu den Bahnverwaltungen. Sodann gab Genosse Scherbaum den Anwesenden bekannt, daß er nicht mehr in den Pensionsfonds gewählt wurde, sondern Sieglbauer mit Zuhilfenahme der Gelben (Weisner-Partei). Kräftige Plurirufe wurden laut über das Gebaren dieses Vereines. Zum Schluß wurde dem Genossen Scherbaum von der sehr zahlreich besuchten Versammlung das Vertrauen und der innigste Dank für seine Hingabe und Aufopferung in beiden Instituten ausgesprochen und gelangte hierbei folgende Resolution einstimmig zur Annahme:

Die heutige Versammlung in Wiener-Neustadt schließt sich dem energischen Protest des gesamten Personals der Südbahn betreffs der Wahl in den Pensionsfonds an. Nachdem noch mehrere Genossen die Wahl Sieglbauers kritisierten, dankte der Vorsitzende dem Genossen Scherbaum für seinen ausgezeichneten Vortrag und erteilte zum zweiten Punkt dem Genossen Dfenböck das Wort. Derselbe besprach die künftig hierorts stattfindenden Gemeinderatswahlen, wobei er die Schäden und Mängel der jetzigen Gemeindevirtschaft betonte und auch die Eisenbahner aufforderte, bei der Wahl in die Gemeindefürsorge mitzuwirken, damit endlich einmal unsere Genossen gewählt werden. Genosse Dfenböck meinte, die Eisenbahner haben zwar schon lange eine Vertretung in der Gemeindefürsorge in der Person des Herrn Inspektors Daut, welcher aber nur die Interessen der Südbahn vertritt, für das allgemeine Wohl der hiesigen Bevölkerung jedoch nach wie den Mund aufgetan hat.

Nachdem noch mehrere Anfragen erledigt wurden und sich niemand mehr zum Wort meldete, dankte der Vorsitzende für den zahlreichen Besuch und schloß die imposante Versammlung.

Aus den Organisationen.

Wistek. Außerordentliche Generalversammlung. Am Montag den 14. Dezember 1908, um 8 Uhr abends, fand in Mistel im Deutschen Hause eine außerordentliche Generalversammlung statt, zu der Genosse Karl Spieß von der Zentrale und Genosse Czermak von Ostau als Referenten erschienen sind. Genosse Kubasek eröffnete dieselbe und konstatierte deren Beschlussfähigkeit und setzte den Grund der eigentlichen Einberufung auseinander.

Genosse Spieß aus Wien zum Worte gelangt, schilderte in ausführlicher und leichtfaßlicher Weise den Wert einer gewerkschaftlichen sowie die Notwendigkeit einer politischen Organisation und hob besonders den Vorteil eines gemeinschaftlichen Vor-

gehens beider Organisationen hervor, wodurch die Stärke als Macht zum Ausdruck gelangt. Er forderte alle jene anwesenden gewerkschaftlich organisierten Genossen auf, der hier bestehenden politischen Organisation als Mitglieder beizutreten, damit auch dem auf dem letzten Parteitag beschlossenen Antrag in diesem Sinne Rechnung getragen wird, wonach Parteigenossen nur jene genannt werden können, die zugleich Mitglieder einer politischen Organisation sind. Zum Schluß seiner Ausführungen kam Genosse Spieß auf die in der Station Mistel herrschenden lokalen Verhältnisse zu sprechen, die einer bringenden Abhilfe erheischen. Um dies zu erlangen, ist es notwendig, daß alle der Organisation noch Fernstehenden als Mitglieder herangezogen werden, was jedem zur Pflicht gemacht werden muß.

Genosse Czermak überlegte das vorhergehende Referat in die tschechische Sprache erntete hierfür reichen Beifall. In den Ausschluß wurden folgende Genossen gewählt: Julius Kubasek, erster Obmann, Franz Witsch, zweiter Obmann, Georg Janik, dritter Obmann; Franz Nemec, erster Kassier, Franz Demel, zweiter Kassier, Alois Dpavsky, dritter Kassier; Adolf Kuchaz, erster Schriftführer, Johann Seidler, zweiter Schriftführer; Franz Böhnisch, erster Revisor, Franz Dreßler, zweiter Revisor; Franz Pelajek, erster Bibliothekar, Anton Gwitt, zweiter Bibliothekar, Franz Borucki, dritter Bibliothekar; Simon Laib, Rudolf Patet, Franz Zoubek, erweiterter Ausschluß.

Im Schlußwort forderte Genosse Spieß die Versammelten auf, die Organisation auszubauen und sich durch die nationale Vereinsmacht nicht beirren zu lassen.

Zuschriften sind an den Obmann Julius Kubasek, Friedel, Parststraße Nr. 338, zu richten.

Wien-Penzing. In der letzten abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe wurden gewählt: Sommerfeld, Obmann, Hartl, Stellvertreter; Schuobrich, Kassier; Säb und Zuberbauer, Kontrolle. Weiters wurden für den Ausschluß noch gewählt: Kais, Gaag, Fally, Greisinger, Kolbinger, Roth, Dittinger, Gegenbauer und Siber. Dem scheidenden Ausschluß wurde das Vertrauen votiert und dem Genossen Müller für seinen ausgezeichneten Vortrag: „Warum sind wir Eisenbahner Sozialdemokraten?“ der beste Dank ausgesprochen.

Nudig. Bei der am 8. Dezember stattgefundenen Neuwahl wurden gewählt: Franz Wild, Obmann, Max Walter, Stellvertreter; Benzl Wilita, Kassier; Anton Drglmeister, Schriftführer; Franz Walter, Revisor; Eduard Kull, Bibliothekar; als Auswahlmittglieder: Wenzel Doudel, Karl Weiß, Anton Charvat, Franz Chojsky, Wenzel Voigt, Anton Majer.

Mitteilungen der Zentrale.

An die geehrten Leitungen sämtlicher Ortsgruppen und Zahlstellen!

Unsere Mitglieder wenden sich häufig mit Anfragen an die Funktionen der Personalkommissionen, der Arbeiterausschüsse, der Betriebskrankenkassen und der Provisionsinstitute. — Durch die Beantwortung dieser Anfragen werden bedeutende Ausgaben für Briefporto verurteilt, welche die Funktionen der obengenannten Institutionen um so mehr empfindlich belasten, da sie für die Ausübung ihrer Funktionen keine Entschädigung erhalten. Auf die Dauer können die genannten Funktionen diese Ausgaben nicht bestreiten und auch die Zentrale ist nicht in der Lage, nebst ihren vielen Auslagen auch noch diese Portoausgaben für diese Funktionen zu bestreiten.

Wir ersuchen daher die geehrten Leitungen der Ortsgruppen und Zahlstellen, ihre Mitglieder zu beauftragen, bei eventuellen Anfragebriefen an die Funktionen der obengenannten Institutionen stets das Porto für die Rückantwort in Briefmarken beizulegen. Hierdurch wird keiner der Anfragesteller schwer belastet — dafür aber die Funktionen von größeren Ausgaben für Briefporto verschont.

Die Zentraleitung.

An alle provisorischen Bediensteten und Arbeiter der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn!

Die Direktion der O. N. W. B. und S. N. D. B. hat die Anmeldefrist in den neugeschaffenen Provisionsfonds für Bedienstete bis inklusive 12. Jänner 1909 erstreckt.

Alle jene provisorischen Bediensteten und Arbeiter, die das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben oder am 1. Juli 1909 das 35. Lebensjahr vollendet haben werden, müssen bis zu diesem äußersten Termin ihre Anmeldungen vollziehen, widrigenfalls sie das Recht der Aufnahme in das Provisionsinstitut verlieren.

Wir fordern daher sämtliche provisorischen Bediensteten und Arbeiter der O. N. W. B. und S. N. D. B., die noch nicht das 40. Lebensjahr überschritten oder am 1. Juli 1909 das 35. Jahr vollenden, in ihrem eigenen sowie im Interesse ihrer Familien auf, den Beitritt in das Provisionsinstitut längstens bis zum 12. Jänner 1909 bei ihren unmittelbaren Dienstvorständen anzumelden.

Nach dem 12. Jänner 1909 werden keine Bediensteten und Arbeiter, die das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten oder am 1. Juli 1909 das 35. Lebensjahr zurücklegen, mehr als Mitglieder in das Provisionsinstitut aufgenommen, worauf ganz besonders aufmerksam gemacht wird.

Mit Parteigrupp

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Linz!

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß bei Auszahlung des außerordentlichen Lernerwerbtrages am 29. Dezember ein Teil der Oberbauarbeiter stiefmütterlich behandelt wurde, indem sie um 7 bis 12 Kr. weniger bekamen wie ihre Kollegen mit ganz dem gleichen Dienstalters, oder ist es nur auf die Betreffenden abgesehen, weil sie schon öfter auf solche Art und Weise in ihrem Einkommen verkrüppelt wurden? Die k. k. Staatsbahndirektion wird um Abhilfe ersucht.

Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach!

Ist es einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß die Wächter den mit Staatsbahndirektionserlaß 3. 15907/31 vom 11. Mai 1908 herausgegebenen freien Tag nach immer nicht erhalten und daß die Bediensteten derselben Sektion vom Bahnmeister abwärts weder ein Amtsblatt zu sehen, geschweige zum Lesen bekommen?

Wir bitten eine k. k. Staatsbahndirektion um Abhilfe.

Die Betroffenen.

Nichtigstellung. In Nr. 1, Seite 11, Rubrik: Sprechsaal, Offene Anfrage an das k. k. Eisenbahnministerium, soll es heißen: „Die gesamten provisierten Arbeiter und Professionisten bitten die k. k. Staatsbahndirektion Linz als auch das Eisenbahnministerium um Belassung ihrer bisher innegehabten Legitimationen und Freifahrtscheine, eventuell Gleichstellung mit den provisierten Angestellten durch Abänderung der diesbezüglichen Bestimmungen.“

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Mittelfeld. Den werten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Generalversammlung am Sonntag den 7. Februar, nachmittags 2 Uhr, im Saale des Herrn Bildauer stattfindet. Tagesordnung: 1. Berichte: a) Vorstand; b) Kassier; c) Kontrolle; d) Wirtschaftssktion. 2. Neuwahl. 3. Vortrag. 4. Allgemeines. Die Mitglieder werden ersucht, die Bibliotheksbücher sowie die Mitgliedsbücher behufs Revision abzuliefern.

Der Vorstand: Anton Regner.

Ortsgruppe Kreibitz-Geisbitt. Dienstag den 2. Februar, nachmittags 2 Uhr, im Gasthaus „zum Steinbruch“ in Reichstadt hält die Ortsgruppe ihre diesjährige Generalversammlung ab. Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte: a) Obmann; b) Kassier; c) Kontrolle. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Eventuelles. Sollte die Generalversammlung zur oben festgesetzten Stunde nicht beschlußfähig sein, so findet eine Stunde später eine neue Versammlung statt, welche ohne Rücksichtnahme auf die anwesenden Mitglieder beschlußfähig ist. Werte Genossen! Erscheint daher zu dieser so wichtigen Versammlung so zahlreich als nur möglich. Bringt der Ortsgruppe noch fernstehende Kollegen mit und zeigt, daß ihr an dem Weiterblühen unserer starken und kampffähigen Organisation ein wohlverstandenes Interesse habt.

Weitere Einladungen erfolgen nicht!

Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Leoben. Wir geben den geehrten Mitgliedern bekannt, daß am Sonntag den 17. Jänner 1909, um 2 Uhr nachmittags, in Teir' Gasthaus, Wansen, die ganzjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet:

1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht des Obmannes. 3. Bericht des Kassiers. 4. Bericht der Kontrolle und der Bibliothekare. 5. Neuwahl der Ortsgruppenleitung und Kontrolle. 6. Vortrag (Referent aus Wien). Die Mitglieder werden ersucht, sich an der Generalversammlung mit ihren Kollegen und Frauen recht zahlreich zu beteiligen.

Weiters fordern wir die Mitglieder dringend auf, ihre Mitgliedsbücher oder Interimsarten behufs Abgrenzung, respektive Revision längstens bis zur Generalversammlung abzugeben.

Zahlstelle Pöchlarn. Die Zahlstelle Pöchlarn gibt ihren Mitgliedern bekannt, daß am Sonntag den 7. Februar 1909 in Baumgartners Gasthaus in Brunn, nachmittags 1/4 Uhr, die diesjährige Generalversammlung stattfindet. Referent aus Wien. Unbedingt Erscheinen ist notwendig.

Ferner werden die Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher oder Interimsarten und Bibliotheksbücher bis 30. Jänner behufs Kontrolle der Zahlstellenleitung zu übergeben.

Ortsgruppe Mischlob. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Mischlob diene zur Kenntnis, daß am 24. Jänner 1909, um 8 Uhr vormittags, in Eisensteins Gasthaus in Mischlob die diesjährige Generalversammlung stattfindet.

Des umfangreichen Programms halber ist es Pflicht eines jeden dienstfreien Genossen, bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Döbling. Den Mitgliedern zur Kenntnis: Mittwoch den 3. Februar d. J., abends 1/7 Uhr, in Herrn Gills Gasthaus, XIX., Heiligenstädterstraße 125, ganzjährige Generalversammlung mit Vortrag.

Zahlstelle Schmechat. Mitglieder, Achtung! Montag den 1. Februar d. J., abends 1/8 Uhr, findet in Herrn Martin Grabels Gasthaus, Klein-Schmechat 135, eine Mitgliederversammlung mit Vortrag statt. Die Genossen und Kollegen werden ersucht, bestimmt zu erscheinen und ihre Frauen mitzubringen.

Zahlstelle Parschnitz. Am 1. Jänner d. J. fand in Herrn Bunsch' Gasthaus die Eröffnung der Zahlstelle statt. Ueber Anregung des bisherigen Vertrauensmannes Genossen Hozwizla wurden zur Leitung der Zahlstelle nachstehende Funktionen bestimmt: Zahlstellenleiter Genosse Josef Räder, Oberrevisor Genosse Schmid und Schramel.

Das Vereinstotal verbleibt in Herrn Bunsch' Gasthaus. Die Monatsversammlungen werden schriftlich bekanntgegeben werden. Die Genossen von der Strecke werden schriftlich ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle und Nummerierung an den Kassier Genossen Dumplik abzugeben. Als Subkassiere wurden die früheren Genossen bis auf weiteres bestimmt.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Genossen Josef Räder, Oberrevisor in Volta 50.

N.B. Die geehrten Ortsgruppen und Zahlstellen werden gebeten, alte Bücher behufs Anlegung einer Bibliothek, falls sie welche überzählig haben sollten, der neuen Zahlstelle zur Verfügung zu stellen.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Bahnrichterkonferenz der k. k. Staatsbahndirektion in Linz. Am Dienstag den 2. Februar (Vidnehtag) findet in Linz, Gasthaus „zum wilden Mann“, Goethestraße, um 9 Uhr vormittags, eine Konferenz sämtlicher Bahnrichter im Direktionsbezirk Linz statt.

Als Tagesordnung sind folgende Punkte festgesetzt: 1. Stellungnahme zur stiefmütterlichen Behandlung der Bahnrichter bei der jetzigen Aufbesserung. 2. Wie verbessern wir unsere Lage. Referent: Genosse Weiser. 3. Anträge und Anfragen. Die Delegierungskosten müssen die Teilnehmer selbst tragen.

Im eigenen Interesse der Bahnrichter wollen diese zahlreich erscheinen. Die Ortsgruppenleitung Linz.

Bekanntmachung der Administration.

Die von uns an die Ortsgruppen, respektive Zahlstellenleitungen abgeforderten Formulare für die Erstellung einer Statistik über den Mitgliederbestand nach Kategorien für das Jahr 1908 sind umgehend ausgefüllt zu retournieren, damit die Fertigstellung des Jahresberichtes keine Verzögerung zu erleiden braucht.

Brust

Schmerzen, Hals- und Rückenschmerzen stillt uns das heilend, Muskeln, Glieder, Sehnen kräftigend wirkende Fellers Fluid m. d. M. „Elsafuid“. Probetutzend franko 5 K. Bestelst von E. V. Feller in Stubien, Elsaplatz Nr. 191 (Kroatien). 17421.

II.

Um dem vielseitigen Wunsche unserer Ortsgruppenfunktionäre und Vertrauensmänner nachzukommen, haben wir zur Aufnahme neuer Mitglieder eine größere Anzahl Beitrittserklärungen herstellen lassen und dieselben an die Ortsgruppen und Zahlstellen auf Wunsch zugesendet.

Es mehren sich die Fälle, daß diese Beitrittserklärungen von den Ortsgruppen- und Zahlstellenfunktionären irrtümlich als Aufnahmescheine an die Zentrale eingesendet werden.

Zur Aufklärung und Vermeidung zeitraubender Korrespondenzen zeigen wir nochmals an, daß diese gedruckten Beitrittserklärungen einzig und allein für unsere Funktionäre und Vertrauensmänner als Anmeldung dienen sollen.

An die Zentrale sind die im Aufnahmescheineblock befindlichen, steifen und mit der Kontrollnummer versehenen Aufnahmescheine einzusenden.

III.

An unsere Kalenderkolporteurs.

Alle jene Ortsgruppen, respektive Zahlstellen sowie andere Verkäufer unserer Eisenbahner-Zeitungskalender für 1909, die noch unverkaufte Kalender besitzen und keine Aussicht auf Absatz haben, wollen uns dieselben ehe baldigst retournieren, damit wir die bei uns noch immer einlaufenden Bestellungen effektuieren können.

Gleichzeitig ersuchen wir, uns jenen Geldbetrag einzusenden, welcher für die bis jetzt abgesetzten Kalender eingenommen wurde.

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

Inserate

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

Dankfagung.

Für die zahlreiche Beteiligung an dem Sechsbegängnis meiner Frau spreche ich auf diesem Wege dem gesamten Personal und allen übrigen Teilnehmern sowie für die schönen Kranzspenden meinen tiefgefühlten Dank aus.

Karl Duajato m. p. Wagenführer.

Beste böhmische Bezugsquelle.

Billige Bettfedern! Fertige Betten! S. Bonisch in Deschowitz Nr. 73, Böhmerwald.

Phonographen

3000

verschänken wir, um unsere echten Hartgussweizen überall einzuführen. Verlangen Sie gegen Einsendung von 10 Pfg. Prospekt und Sie können einen schönen Konzert-Phonographen gratis erhalten.

Phonographenwerke Wiedersdilitz Nr. 59 bei Dresden.

Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner



ist eine gute Dienstuhr, wer also eine solche sich aneignen will, der schreibe an

Adolf Dirka, Uhrmacher in Krummau a. d. Moldau.

um eine Doxuhr, welche sich in eine der Herren Eisenbahner allgemeiner Beliebtheit erfreut.

Preis einer Doxuhr wie Abbildung im Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in 10 Monatsraten 26 Kr., dieselbe im glatten Nickelgehäuse 22 Kr., gegen bar 10 Prozent Nachlaß.

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?

Um meine vorzügliche neueste Starton-Goldartgussweizen überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschänken. Verlangen Sie gegen Einsendung von 10 Pfg. (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und kostenfrei erhalten.

I. Sprechmaschinen-Export „Lowin“ Wien, VI., Mollardgasse 26, Tür 60.

10.000 K Belohnung für Bartlose und Kahlköpfige



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

Ist dies nicht die Wahrheit, zahlen wir

10.000 K bar

Jedem Bartlosen, Kahlköpfigen oder Dünnhäutigen, welcher Mos Balsam sechs Wochen ohne Erfolg benützt hat. Obs.: Wir sind die einzige Firma, welche eine derartige Garantie leistet. Aerztliche Bescheinigungen und Empfehlungen. Vor Nachahmungen wird dringend gewarnt. Betreffend meine Versuche mit Ihrem „Mos Balsam“ kann ich Ihnen mitteilen, dass ich mit dem Balsam durchwegs zufrieden bin. Schon nach acht Tagen erschien ein deutlicher Haarwuchs, und trotzdem die Haare hell und weich waren, waren sie doch sehr kräftig. Nach zwei Wochen nahm der Bart langsam seine natürliche Farbe an und dann erst fiel die außerordentlich günstige Wirkung Ihres Balsams recht ins Auge. Dankend verbleibe ich I. O. Dr. Tvoeg. Kopenhagen. 1 Paket „Mos“ 5 Gulden. Diak. Verpackung. Durch Vorauszahlung oder Nachnahme zu erhalten. Man schreibe an das größte Spezialgeschäft der Welt:

Mos-Magasinet, Kopenhagen 308, Dänemark.

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

Ich bitte, verlangen Sie franko

Prospekte und Muster von den besten steirischen Herren- u. Damenloden für Jagd, Forst und Touristik sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher und Ulster von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten und grössten Loden-Exportfirma Besondere passend als Weihnachts- u. Neujahrgeschenke! Vinzenz Oblack, k. u. k. Hof-Tuchlieferant GRAZ, Murgasse Nr. 9.

Möbel

stauend billig. Politierte Zimmer K 120, Altheutsches Zimmer K 280, Kücheneinrichtung K 18, Kücheneinrichtungen von K 28 aufwärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppelschiffeniers K 30. Dekorationsdivan K 44, eintüriger Stuhl K 18, vieles andere spottbillig. Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperrgasse 1. Straßenbahnhaltestelle Holzmarkt.

Mechanische Strickereien, Kaufleute u. Konsumvereine

kaufen Strickgarne (Baumwoll- oder Schafwollgarne) am besten und am vorteilhaftesten in der Ersten Strickgarnefabrik Brosche & Co., Reichenberg in Böhmen. Musterkarten gratis!

Weineigenbau und Großhandlung Johann & Mik. Orlic, Pola (Istrien)

Table with wine prices: lister, rot, weiß, Istriener, rot, weiß, Dalmatiner, rot, weiß, Schiller (Doblo), Terrano (gerbelt), Muskat (weiß, süß), Refosco.

Der Verkauf geschieht per Nachnahme. Aufträge werden von 50 Liter aufwärts effektiert. Für die Reinlichkeit unserer Weine übernehmen wir volle Garantie.

Achtung!

Arbeiterpfeifen.

Porzellanphotographien eingebrannt auf Porzellan, prämiert mit der goldenen Medaille, liefert zu den billigsten Preisen; sozialistische Gemälde auf Pfeifen, Handwerkerpfeifen, Militärpfeifen, Touristenpfeifen, Monogramme, Namenspfeifen, Türschilder, Grabplatten, Stammtafeln etc.

Karl Görgner, Rauden (Böhmen)

Kunstanstalt für Porzellanphotographien und Pfeifenmalerie.

Sammler erhalten hohen Rabatt, Preislisten gratis und franko.

Den p. t. Ortsgruppen- und Fachvereinen der Eisenbahner

empfiehlt sich zur schnellsten und sorgfältigen Herstellung jeglicher Druckarbeiten

als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsblätter, Statuten, Aufträge, Birkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier jeglicher Gattung, Auerer etc. etc. die

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“

Zwoboda & Co.

Wien, VI., Mariahilferstraße 89 A.

Druckerei der „Arbeiter-Zeitung“, des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter.

Möbelhaus Eduard Arnstein

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

Solideste und beste Einkaufsquelle! Politierte Einrichtungen von K 110, 130, 210 aufwärts. Kücheneinrichtungen K 30, 40, 60. Komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, von K 280 aufwärts. Ottomanen, Diwans etc. Nur eigene Erzeugung.

Eisenbahner genießen besondere Ermässigung!

Provinzaufträge werden ebenso gewissenhaft expediert wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken kostenfrei. Preisliste gratis und franko.

Warning vor Irreführung! Eisenbahn-Roskopf. Max Bönel, Wien IV., Margarethenstrasse 27/9. Uhrmacher, gerichtl. besid. Schätzmeister und Sachverständiger. 5000 Bilderkatalog umsonst und portofrei.

Aufruf an die Herren Eisenbahner! Bis für Möbelkäufer und Brautpaare! Wiens beste und billigste Einkaufsquelle für MOBEL ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 110, 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 32 aufwärts. Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Keine Preisliste für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng voll bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken kostenlos.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. t. Kunden irreführen. Gelbe Firmatafel vor dem Geschäft.

Bettmässen

Befreiung garantiert sofort. Auskunft kostenlos. Alter und Geschlecht angeben! Glänzende Dankschreiben. Aerztlich empfohlen.

Institut „Sanitas“ Velburg P. 103 Bayern.

Kaufe bei Kraus!

wer gediegene, schöne Leinwand schätzt!

Table with linen prices: 1 Stück guten Hemden-Chiffon, 1 „ beste Irländer, 1 „ Krausleinwand.

Krausleinwand (echtes Luisianatuch) ist ein weicher, weißer Wäschstoff, durch jahrelange Haltbarkeit berühmt. 1 Dutzend Strapaz-Händtücher (Leinen), 40 x 100 cm gross, K 3.20, 8 Stück Leintücher ohne Naht, aus bester Flachleinwand, 150 x 200 cm gross, K 13.20 oder 150 x 225 cm gross, K 14.88.

Waschechte moderne Zephire, Oxforde, Bettzeug, Tischwäsche etc.

überraschend billig, versendet an Private gegen Nachnahme: Mechanische Weberei und Leinenfabrik

JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.

Muster jeder Art Webwaren für Haushalt und Ausstattung kostenlos.

Diesen neuesten Petroleum-Heiz- und Kochofen

mit Zierplatte wenn er als Heizofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefert ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte für nur K 28.- gegen 3 Monate Ziel.

Genz enorme Heizkraft! Einfachste Behandlung! Kein Russ und kein Rauch! Absolut geruchlos! Geringster Petroleumverbrauch! Angenehm und billig als Kochofen im Sommer und als Heizofen im Winter. - Der Ofen heizt das grösste Zimmer! Petroleumverbrauch ganz gering.

Stannenverregende Erfindung! - Lieferung direkt an Private

Schreiben Sie sofort an: PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.

WILHELM BECK & SÖHNE

k. und k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik.

Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze Pelzblusen und Zivilkleider.

Filialen: SARAJEVO und BUDAPEST. INNSBRUCK. WIEN. Zentralwarenhaus: WIEN, VII/1, Langgasse 1. Fabrik: WIEN, VI/2, Hirschengasse 25 LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.

Preiskataloge und Massanleitungen gratis. Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Gerausgeber Josef Tomšik. - Verantwortlicher Redakteur Franz Vil.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Zwoboda & Co Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.