

# DER EISENBAHNER



## Zentralorgan

### des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

#### Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 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  | ..... | fr. 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 fern:  
Dass Brot und Arbeit uns gerettet sehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
G. Serwegh.

## Lohnerhöhung und Preissteigerung.

Sagt einer heut' auf hohem Rednerpult  
Mit etwas Zungenkunst und Spiegelschichten:  
„Die Müllernachte sind an allem schuld,  
An allem Schädlichen und Schlechten.“  
Und wiederholt im Lande weit und breit  
Den gleichen Satz mit tühler Ueberlegung,  
Dann haben wir in äußerst kurzer Zeit  
Die große Anti-Müllernachte-  
bewegung.  
Ludwig Fulda.

Unter den vielen Argumenten, die von den Gegnern der organisierten Arbeiterkraft gegen diese ins Feld geführt werden, erfreut sich eines unter fast allen Bevölkerungsschichten einer besonderen Popularität: es ist die immer wieder gegen alle gewerkschaftlichen Verbesserungsbestrebungen als Haupttrumpf ausgepielte Behauptung, daß jede Lohnerhöhung, die von den Arbeitern den Unternehmern abgerungen werde, sofort wieder eine Steigerung der Preise der davon betroffenen Warengattung bewirke, so daß die Arbeiter eigentlich auch von einem erfolgreichen Streik keinerlei nennenswerten Vorteil besäßen. Diese Auffassung gewinnt notwendigerweise um so mehr an Boden, je rascher in Folge von oft verschiedenartigen Ursachen die Preise der Bedarfsartikel steigen und je bitterter daraus die Stimmung immer breiteren Volksschichten wird. Wenn daher Herr Kunjachal am letzten christlichsozialen „Reichsparteitag“ in seinem geistreichen Vortrag über „Die Arbeiterfrage“ dieses Spieherargument frisch aufgewärmt hat, dann liegt darin nicht bloß sozialpolitische Unwissenheit, sondern ein gutes Stück berechnende und auf die gegenwärtige Stimmung spekulierende Demagogie. Wollte man freilich bei derartigen leichtfertigen Argumenten von logischen Folgerungen reden, dann müßte man niedrige Arbeitslöhne als ein wahres Glück preisen, da sie zu gleicher Zeit ein Sinken der Preise bewirken müßten. Nach der christlichen „Sozialpolitik“ des Herrn Kunjachal wird diese Argumentation auch damit gerechtfertigt, daß „hohe Löhne keineswegs immer für die Arbeiterkraft nutzbringend sind“, weshalb der Streik in den meisten Fällen als direkt schädlich und nachteilig bezeichnet werden muß. Darnach sind es also die Arbeiter, die an allem Uebel schuld sind, wenn sie ihre Forderungen nach höheren Löhnen geltend machen und man wird bei der auf solche geistreiche Art gezüchteten Antiarbeiterbewegung unwillkürlich an die unseren Ausführungen vorangestellten Worte Fuldas erinnert.

Der Einwand, der hier den Bestrebungen auf höhere Arbeitslöhne entgegengehalten wird, hat nun allerdings seine Wurzel in der alten bürgerlichen Wirtschaftslehre, wonach der Lohn dem zur Produktion bestimmten Kapital entnommen wird und wonach, wenn diese Lehre richtig wäre, der Kapitalist lediglich aus Humanität, als vorzüglicher „Protovater“ für seine Arbeiter sich der Gütererzeugung widmen würde. In der Tat freilich liegt die Sache so, daß der Arbeitslohn nur einen Teil des Mehrwertes repräsentiert, den der Kapitalist „von Rechts wegen“ zurückbehält und nur einen Teil davon gütigst dem Arbeiter in Form des Lohnes zurückstättet. Marx hat nun zum erstenmal, entgegen den Anschauungen der bürgerlichen Nationalökonomie, klargestellt, daß die Höhe des Arbeitslohnes in seiner durchschnittlichen Größe nicht willkürlich bestimmt werden kann, sondern bestimmten ökonomischen Gesetzen folgt. Er tut dies, indem er den Lohn als den „Preis der Arbeitskraft, gemessen durch Zeit“ bezeichnet. Da darunter nach seinen grundlegenden Ausführungen im „Kapital“ die zur Herstellung irgend einer Ware unbedingt gesellschaftlich notwendige Zeit verstanden wird, so folgt daraus, daß der Arbeitslohn zunächst von den jeweiligen Bedingungen und Voraussetzungen, unter denen die Produktion erfolgt, bestimmt wird. Steigt der technische Herstellungsprozess in irgend einem Bereiche, so geht natürlich die Erzeugung einer bestimmten Warengattung rascher vor sich und die in einem Arbeitsstück aufgewendete Arbeitszeit hat sich verringert. Die Vervollkommnung des Produktionsprozesses bedeutet also für den Kapitalisten, der von dem Tauschwert

der Ware profitiert, eine steigende Mehrwertrente, die er als Gewinn einfaßt, während der Ertrag des Arbeiters in der steigenden Produktivität seines Schaffens gesunken ist, und zwar, wie aus dieser Darlegung hervorgeht, auch dann, wenn eine faktische Steigerung seines Lohneinkommens stattgefunden hat. Das ist eben das große Geheimnis, das die bürgerliche Nationalökonomie verschwiegen hat: Der Unternehmer bezahlt dem Arbeiter die Zeit, die für die Herstellung einer Ware gesellschaftlich, das heißt dem jeweiligen technischen Entwicklungsgrade entsprechend notwendig ist, und nichts darüber. Schrumpft diese Zeit infolge der unausgesetzt steigenden technischen Vollkommenheiten zusammen, dann erhält der Arbeiter nicht freiwillig einen größeren Anteil von der gestiegenen Ertragsfähigkeit seiner Arbeit, sondern er ist genötigt, sich diesen höheren Anteil durch den Zusammenschluß in seiner Organisation, im Wege des Lohnkampfes zu erobern. Es muß daher auch die Frage vor allem aufgeworfen werden, wie es um die Kulturentwicklung der menschlichen Gesellschaft bestellt wäre, wenn es den Arbeitern völlig gleichgültig wäre, wie sich der Ertrag ihrer Arbeit verteilt, und ob die Quote, die sie in der Form des Lohnes zur menschlichen Bedürfnisbefriedigung erhalten, größer oder kleiner ist? Folgt einer Lohnerhöhung, die sich die Arbeiter erkämpfen haben, wirklich eine Preissteigerung in der betreffenden Produktionsgruppe nach, was ja gewiß oft genug der Fall ist, dann haben wir es nicht mit einer naturnotwendigen Erscheinung zu tun, die etwa gesetzmäßig eintritt, sondern in den meisten Fällen mit einer willkürlichen Regulierung irgend eines Preiskartells, dessen Zweck in der ungehinderten Hochhaltung der Mehrwertrente besteht. Dazu kommt ein ständiges Steigen der Bodenrente, die es vor allem bewirkt, daß gerade in den Großstädten die Mietpreise in den letzten Jahren unausgesetzt in die Höhe gegangen sind. Da sich aber auch die besitzenden Klassen zugleich die politische Herrschaft im Staate gesichert haben, so tun Zölle und Steuern, die sie auf die allgemeinen Gebrauchsartikel abwälzen, zu der Verteuerung noch das ihrige. Nun kann es gewiß vorkommen, daß unter allen diesen Einwirkungen die Quote einer erkämpften Lohnerhöhung sofort wieder weggenommen wird, und noch dazu unter dem heuchlerischen Vorwand, daß der „gute Unternehmer“ ja gar keinen anderen Ausweg als den Preisaufschlag habe. Aber auch unter diesem Gesichtspunkte, der bei nur oberflächlicher Betrachtungsweise die Lohnsteigerung als den Stein des Sisyphus erscheinen läßt, handelt es sich um eine Sache von bleibendem kulturellen Werte. „Der Druck der Arbeiterklasse“, bemerkt Ed. Bernstein in seiner Abhandlung „Der Streik“\*) sehr zutreffend, „auf die Lohnhöhe ist in seinem wirtschaftlichen Wirkungen in der Regel ein Druck auf die Technik der Arbeit, und zwar ein Druck von unten nach oben, ein Drängen und Schieben nach beständigem Fortschritt; nur wo ein absolutes Monopol jede Konkurrenz aufgehoben und die Preisbestimmung zu einer Sache freier Willkür gemacht hat, würde der erhöhte Lohn die Arbeitsweise völlig unberührt lassen können. Wo dies nicht der Fall ist, heißt Lohnsteigerung Vervollkommnung der Produktion und wird somit ein wirksamer Stachel für den rastlos schaffenden Menschengestalt. Lohnsteigerung und Verkürzung der Arbeitszeit haben hier die gleichen fortschrittsfördernden Wirkungen. Es ist eine Wahrheit, die schon Picardo vor bald 100 Jahren erkannt hatte, daß verbesserte Maschinen oft nicht eher eingeführt werden können, ehe nicht die menschliche Arbeit im Preise steigt.“

In dieser Tatsache, auf die übrigens der bekannte schweizerische Fabrikinspektor Schüller gleichfalls in seinen Berichten hingewiesen hat, liegt der bleibende Kulturwert einer jeden von den Arbeitern erkämpften Lohnsteigerung. Sie wird zum Stimulus der Produktions-technik und drängt allen Fortschritt in sichere Bahnen. Welche Vorteile aber hätte das menschliche Gemeinwohl, die Gesellschaft als solche davon, daß eine Klasse von Menschen seinen Mehrertrag an der Arbeit infolge deren wachsenden Intensität erhöht, wenn ihnen nicht immer wieder ein größerer Teil davon abgerungen würde?

\*) Ed. Bernstein: „Der Streik“, Verlag von Rütten u. Loening, Frankfurt a. M.

Man vergesse doch nicht, daß das, was der Arbeiter mehr einnimmt, auch wieder ausgegeben wird, und so dem Gemeinwohl nutzbar gemacht werden kann. Man lerne also endlich die Lohnerhöhung des Arbeiters nicht bloß vom engen Krämerstandpunkt aus werten, sondern beurteile sie von den großen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, von denen aus man den Kulturfortschritt der Zukunft ersehen lernt. Dann wird man endlich aufhören, kleinlich über Erscheinungen zu zeteren und zu raunzen, die nur den Weg bedeuten zu neuen und gesünderen Formen der menschlichen Gesellschaft!

## Die Arbeit ist die Quelle des Reichtums.

„Die Arbeit ist die Quelle alles Reichtums.“ Ein Sprichwort und ein Wahrwort zugleich. Ja, gewiß ist die Arbeit die Quelle alles Reichtums; sie ist noch mehr: die Schafferin aller Werte, die Grundlage jeder menschlichen Gesellschaft. Aber ebenso wahr ist es auch, daß die Arbeit die Quelle alles Reichtums der anderen ist, jener anderen, die das ganze Jahr keinen Handgriff nützlicher Arbeit tun, jener anderen, die in Ueberfluß und Leppigkeit leben. Aber diejenigen, die jahraus, jahrein vom frühen Morgen bis zum späten Abend ihre Hände rühren, die sich kaum eine Stunde Rast gönnen dürfen und ihr ganzes Leben in mühevoller, geist- und körpermordender Arbeit dahinführen, die sind arme Schucker und bleiben es ihr Leben lang, bis sie in irgend einem Winkel elend verkommen. Für diese ist die Arbeit nicht die Quelle alles Reichtums; ihnen lohnt sie keine Mühe, ihnen verschafft sie keinen Ueberfluß, ihnen gönnt sie keinen Genuß, nur ein armseliges Dasein bei schlechter und ungenügender Nahrung, in elender Behausung und noch dazu Kummer und Sorgen, Krankheit und früher Tod, das ist der Lohn für ein ganzes Leben voll Mühe und Plage.

Die Arbeit ist die Quelle alles Reichtums; sie ist es, die das Menschenleben ermöglicht und alles dasjenige herbeiführt, was zum Leben erforderlich ist. Sie ist also die Voraussetzung jedweden Menschendaseins, die Voraussetzung unfer aller Existenz. Man stelle sich nur einmal vor, wie sich das Leben gestalten würde, wenn plötzlich niemand da wäre, der uns die Kohle aus der Erde holt; oder wenn uns einmal über Nacht alle Väder und Fleischer davongingen oder wenn es auf einmal keine Spinner und Weber, keine Schneider und Schuhmacher gäbe. Vären, mit deren Fellen sich unsere Vorfahren bekleideten, gibt es fast keine mehr; eine allgemeine Auswanderung in die warmen Gegenden ist undenkbar, weil es dort wieder an den Möglichkeiten für die Gewinnung der Nahrungsmittel fehlt. Man kann sich kaum ausdenken, welche Folgen bloß der eine oder der andere dieser Fälle nach sich ziehen würde. Ohne die Tätigkeit der Arbeiter, die mögliche Werte schaffen und aus den Rohstoffen alle Lebensbedürfnisse herstellen, gäbe es also überhaupt keine menschliche Gesellschaft.

Ist also die Arbeit nicht bloß die Quelle alles Reichtums, sondern die Vorbedingung jedes Menschendaseins überhaupt, so sind doch wohl diejenigen, in denen sich die Arbeit verkörpert, die Träger der Arbeitskraft, die Arbeiter und Arbeiterinnen, die nützlichsten und unentbehrlichsten Glieder der großen menschlichen Familie, die man lieben und achten und mit allen jenen Genüssen und Freuden umgeben sollte, die geeignet sind, die Arbeitslust und Schaffensfreude zu heben und die Arbeitskraft zur höchsten Ergiebigkeit zu steigern. Aber sehen wir nicht, wie man diese wichtigen Glieder der menschlichen Familie behandelt? Man sieht sie von oben herab an, betrachtet sie als minderwertig, hat für sie nur Hohn und Spott, und Beschimpfungen und Mißhandlungen sind sogar nichts Seltenes. Und wo man doch zur Einsicht gekommen, daß die Arbeiterschaft notwendig ist, dort betrachtet man sie eben als ein notwendiges Uebel. Sie wird schlecht gelohnt, muß deshalb schlechte Nahrung genießen, in elenden Wohnungen hausen, muß sich alle anderen Kulturgenüsse versagen und muß froh sein, überhaupt nicht zu verhungern oder zu erfrieren. Ihre Nachkommen sterben entweder schon im frühen Kindesalter oder müssen wie sie selbst ihre

freudlose Jugend in der Fabrik, bei der Maschine oder in der Heimarbeit vertrauen. Ihr Familienleben ist verlummert und verdorben, denn in den meisten Fällen muß auch die Frau auf Broterwerb ausgehen und erst nach des Tages Last und Mühen die häuslichen Arbeiten bewältigen. Vernachlässigung der Körperpflege, gänzlicher Mangel jeder geistigen Anregung, Zanf und Haber in der Familie, Kofheiten und Ausschreitungen, das sind dann die Folgen eines solchen von stetem Mangel und steter Sorge um das notwendigste begleiteten Daseins. Freudlos und von keinem Sonnenstrahl erhellt, so streichen Jahr und Jahr dahin und zuletzt kaum ein Plägchen, um die müde Seele auszuhauchen.

Also ist die Arbeit die Quelle alles Reichthums — für andere. Für diejenigen, die wirklich arbeiten, ist sie die Quelle aller Armut und Plage. Und nun die große Frage: Muß das so sein? Ist der Arbeiter, ist die Arbeiterin dazu verdammt, für ewige Zeiten an Not und Elend gekettet zu sein? Ist es in den natürlichen und sozialen Gesetzen begründet, daß andere die Früchte der Arbeit allein genießen und dem Arbeitenden selbst nichts davon übrig bleibt, als ein Leben voll Not und Entbehrungen?

Die Frage ist längst beantwortet worden. Beantwortet mit dem millionenfachen „Nein!“ aller derer, die sich des Unrechtes und des sozialen Widerspruchs bewußt geworden sind und sich in großen und kleinen Verbänden zusammengeschlossen haben, um im politischen und gewerkschaftlichen Kampf jenes System zu erschüttern, das der Menschheit zum Fluch geworden: das System der Ausbeutung des Menschen durch den Menschen.

Nein, es muß nicht so sein, wie es jetzt ist. Es war nicht immer so und wird auch nicht immer so bleiben. Die Verhältnisse, unter denen die Arbeiterklasse heute leidet, die einen mehr, die anderen weniger, sie sind das Produkt der Entwicklung. In den Händen der Arbeiterklasse selbst liegt es, diese Entwicklung dahin zu leiten, daß es besser wird, dahin zu leiten, daß die Arbeit die Quelle alles Reichthums, alles Glückes wird, nicht mehr für die anderen, die nicht arbeiten, sondern für diejenigen, die arbeiten. In den Händen der Arbeiterklasse selbst liegt ihr Schicksal. Werden die Arbeiterinnen nach wie vor vereinzelt ihr Schicksal tragen, so wird es sie erdrücken. Werden sie vereinzelt gegen das selbe aufmucken, so werden sie niedergeschlagen von der brutalen Faust des Kapitalismus. Aber wenn sie sich zusammenschließen, wenn sie sich zum gemeinsamen Kampf gegen das feindselige System, gegen die Ausbeutung und Unterdrückung rüsten, wenn sie Schritt für Schritt vorbringen, eine soziale Position nach der anderen erobern, so kommen sie an das Ziel, dann wird die Arbeit die Quelle ihres Reichthums und ihres Glückes sein.

Der Anfang ist längst gemacht. Zu Tausenden, zu Hunderttausenden, ja schon zu Millionen sind sie zusammengeschlossen in Vereinen und Verbänden, die Lohnsklaven des Kapitals. Manches ist auch schon besser geworden, seitdem die Arbeiterklasse begonnen hat zu denken und zu kämpfen. Aber die Tausende, die Hunderttausende und die Millionen sind noch lange nicht alles. Sie sind kaum noch der fünfte Teil aller derjenigen, die unter dem Joch des Kapitals seufzen und auch der Gegner organisiert sich bereits und rüstet zum Kampf um seine bevorrechtete Stellung. Die Arbeiterklasse kann und wird erst dann machtvoll in die Entwicklung der Dinge eingreifen, wenn auch jene ungezählten Scharen derer, die noch außenstehen, in die Arbeitervereine einbezogen sind, wenn auch diese Massen

eingerückt sein werden zur großen Armee des Arbeiter-Klassenkampfes.

Es hilft kein Klagen und Jammern, es hilft kein Schelten und Fluchen, es hilft kein Gold und kein Teufel, wenn sich die Arbeiterschaft nicht selbst hilft. Alle müssen da mittun. Keiner darf seitwärts stehen. In der Organisation der Arbeiter allein liegt die Macht, liegt die bessere Zukunft der Arbeiterklasse. Vermehrt sie, verstärkt sie, tretet alle ein, die ihr noch draußen steht. Tretet ein im wohlverstandenen eigenen Interesse, im Interesse eurer Familie, eurer Nachkommen, tretet ein in eure Berufsorganisation im Bewußtsein eurer Pflicht!

Die Arbeit ist die Quelle alles Reichthums, alles Glückes, aber erst dann, wenn wir sie in unser Recht gelehrt haben, wenn sie nicht mehr denen zufließt, die es verstanden haben, den Goldstrom in ihre Taschen zu lenken. Helft mit die Arbeit zu befreien, dann befreit ihr euch selbst!

## Das Jänneravancement bei den Staatsbahnen.

Aus Innsbruck schreibt man uns: Mit großer Spannung haben die Bediensteten der Staatsbahnen auf das Jänneravancement gewartet: glaubten doch viele, daß die zugestandene Verbesserung der Automaten schon im Jänneravancement zum Ausdruck kommen werde. Den aufmerksamen Lesern unseres Fachblattes war es zwar schon von vornherein klar, daß zur endgültigen Regelung der Automaten der Zentralauschuß einberufen wird, und solange das nicht geschieht, auch keine Durchführung dieser Zugeständnisse zu erwarten ist. Die Hauptursache der Verwirrung und Erbitterung, die in allerletzter Zeit unter den Bediensteten Platz gegriffen hat, ist jener Umstand, daß zum Beispiel die Staatsbahndirektion Innsbruck die Zugeständnisse teilweise im Jänneravancement berücksichtigt hat, wodurch aber nur das eine erreicht wurde, daß die Verwirrung im Personal noch größer ist als früher, und es wird viel Mühe und Arbeit kosten, aus diesem Wirrwahl wieder herauszufinden. Jene Bediensteten, die mit 600 und 700 Kr. angestellt wurden und nie außertourlich vorrückten, bekamen teilweise ein Jahr gekürzt. Aber nur teilweise; denn jene Kondukteure z., die zum Beispiel nur mehr ein halbes Jahr von 800 auf 1000 Kr. oder von 1000 auf 1100 Kr. zu warten gehabt hätten, bekamen nur dieses halbe Jahr gekürzt. Was ist es nun mit dem anderen halben Jahr? Will man diesen armen Teufeln vielleicht dieses halbe Jahr wegnehmen? Noch humaner ging man mit jenen Glücklichern vor, die vor Jahren als Wächter mit 24 Gulden Monatslohn angestellt und später zum Kondukteur z. überfetzt wurden. Diesen Unglückseligern, die schon 12 bis 15 Jahre im Dienste stehen und heute oft erst einen Gehalt von 900 bis 1000 Kr. beziehen, diesen spricht man die zugestandene Kürzung überhaupt ab, angeblich weil sie als Wächter aufgenommen wurden, was man höhererorts als Glücksfall aufzunehmen scheint. Ueberfiehet man nun das Ganze etwas genauer, so muß man zur Ueberzeugung kommen, daß mit dieser teilweisen Berücksichtigung der Zugeständnisse nichts anderes geschieht, als ein Labyrinth von Streitfragen geschaffen, aus dem herauszufinden eine Hiefenarbeit ist, und man kann gewissen pessimistisch veranlagten Naturen nicht widersprechen, wenn sie behaupten, man habe diesen Zu-

stand nur darum herbeigeführt, um gewisse Liebkinder so unmerkbar als möglich nach vorne schieben zu können.

Hätte man gewartet, bis etwas Ganzes als Richtlinie gelten kann, bis die Verhandlungen mit dem Zentralauschuß abgeschlossen sind, hätte man viel leichter in diesem Durcheinander Ordnung schaffen können.

Nun kommt aber für die Zukunft noch eine äußerst schwerwiegende Frage in Betracht, das ist das Außertourliche. Wenn nun in Zukunft die Automaten für die älteren Diener etwas gekürzt wird, so kann und wird es doch in vielen Fällen wiederum vorkommen, daß Leute mit sehr wenigen, oft erst 1 Dienstjahr, gleich viel oder mehr Gehalt haben als jene mit 4 und 6 definitiven Dienstjahren. Was mit der Kürzung der Borrückungsfrist an Gutem geschehen ist, wird durch das System der Außertourlichen wieder vollständig wirkungslos gemacht. Der Mensch beachtet das wenige Gute, an dem er selbst teilnimmt, insoweit nicht, solange er sieht, daß ein Nebenstehender bessere Vorteile, die dieser vielleicht lange nicht in jenem Maße verdient, als er, von dem jedem gleich zuziehenden Rechte zieht; das entspricht ja schon dem natürlichen Rechtsgefühl, das jedem logisch denkenden Menschen innewohnt. Will nun das Eisenbahnministerium erreichen, daß in puncto Entlohnung endlich einmal Ruhe und Ordnung unter dem Personal eintritt, so fahre es ab mit dem Außertourlichen. Die Vertreter der weitaus größten Gruppen haben im Zentralauschuß für die Abschaffung gestimmt und was gegen die Abschaffung eingewendet wurde, sind keine Argumente, die schwerer in die Waagschale fallen, als die eine Wahrheit, daß das Außertourliche ein unfaires System ist, das korumpierend und demoralisierend unter dem Personal wirkt, das viele Vorstände in den Augen des Personals zu Gauklern stempelt. Eine ausgiebige Abkürzung der Automaten und Abschaffung des Außertourlichen wird reinigend unter dem Personal wirken. Es wird jenes Band, von dem der § 20 der Dienstordnung spricht, vielleicht wieder anzuknüpfen sein, das bei Fortbestehen der jetzt bestehenden Zustände einfach nicht möglich war. Ein bishigen guten Willen brauchte es nur, um das Personal zufriedenzustellen. Die nächste Sitzung des Zentralauschusses wird zeigen, ob man höhererorts zur Einsicht gelangt ist.

## Von der k. k. Nordbahn. Die Verhältnisse der Heizhauswerkstätte Lundenburg.

Man schreibt uns: In der hiesigen Heizhauswerkstätte herrscht das System Jeiteles noch in der vollsten Blüte und wird von den Gewaltigen in einer die Arbeiterschaft empörenden Weise gehandhabt, so daß dieselbe zur Erlangung ihrer Rechte bereits zweimal gezwungen war, die Arbeit einzustellen.

Daß die Verordnungen und Ministerialerlässe für die hiesige Werkstätte in keiner Weise Anwendung finden, fand am 2. Dezember 1908 seine vollste Bestätigung.

Dieser Tag sollte doch einem Sonntag gleichgestellt werden und allen Arbeitern, welche nicht dringend benötigt wurden, freigegeben werden, jedoch mit ganztägiger Bezahlung.

Die Arbeiter dieser Werkstätte mußten jedoch vormittags vollzählig arbeiten, wofür ihnen ein ganzer Tag verrechnet wurde, diejenigen aber, welche den ganzen Tag

## Heuiletton.

### Humor auf Gräbern.

Gräber, über denen düstere Gefühlstimmung weilt, sind sonst nicht die Stätte des Humors. Aber die Art, wie oft der Verewigten gedacht wird, ist von kulturgeschichtlichem Werte. Mit Interesse wird man daher die Zusammenstellung verfolgen, die Fritz Döring einem Büchlein entnimmt, das der Direktor der Innsbrucker Universitätsbibliothek, Dr. Ludwig von Hermann, unter dem Titel „Grabschriften und Marteler“ im J. G. Cottaschen Verlage zu Stuttgart hat erscheinen lassen.

Ein Grabvers im Friedhof zu Jergens im Bistale lautet: „Zepter, Krone und Wauerknappen Tut man hier zusammenpappen!“

Und das beruhigende Bewußtsein, daß Kaiser und Bettler, Arm und Reich, Groß und Klein vor dem großen Knochenmann gleich sind, spricht auch aus vielen anderen Epitaphien. Besonders eindringlich wirkt es, daß die Worte meist dem Toten selbst in den Mund gelegt sind. So lautet ein Spruch aus dem bayrischen Wald:

„Ich lieg' im Grab und muß verwehen.  
Was du jetzt bist, bin ich gewesen!  
Was ich jetzt bin, das wirst auch du —  
Drum steh' und bet' für meine Ruh!“

Ein Schuster in Rematen hat sich für die letzte Ruhestätte diese Verse gedichtet:

„Da liegst du, Schusterle, da kannst du ruhig schlafen,  
Ein schön's Quartier, ja wohl, hat die die Welt geschaffen,  
Ein Haus, wo ist kein Fenster drin, sechs Bretter dein Gemach,  
Daneben deine Totenbein, die Erde ist dein Dach!“

Und auf dem Grabe des Peter Sterzinger, Postmeisters in Dormitz bei Raffereit, stehen Verse, von denen die folgenden hier zitiert sein mögen:

„Wie auf der Post, so sind wir hier  
Und jeder ist ein Passagier.  
Die Post kommt an, geht wieder ab,  
So kommt der Mensch und geht ins Grab.  
Der Tod ein sicherer Kondukteur  
Führt ohne Posthorn still daher,  
Führt schnell uns von der Lebenszeit  
Ins Ausland einer Ewigkeit.“

Ein verunglückter Fuhrmann in Stubai bekam die in ihrer Art gewaltig wirkende Grabschrift, die sich gleichfalls in vielen Varianten findet:

„Der Weg in die Ewigkeit  
Ist doch gar nicht weit.  
Am 7 Uhr fuhr er fort,  
Am 8 Uhr war er dort.“

Noch wichtiger, in lakonischer Kürze heißt es von einem Verunglückten im Bregenger Wald:

„... In einer halben Stunde  
Krank, tot und gesunde.“

Auf dem Grabkreuz einer Einundzwanzigjährigen im Friedhofe zu Verdings stehen die Worte:

„Der Tod treibt immer die alten Spiele;  
In jungen Jahren nimmt er viele.“

Und in Schwarzenberg (Bregenger Wald) trägt ein Hügel die herrlichen Verse:

„Unter der Erde ist Schlaf,  
Ueber der Erde ist Treue.  
Aber dort oben ist Seligkeit.“

Das allerding's dürfte ebensowenig Volkspoesie sein, wie die Grabschriften, die Ludwig von Hermann aus Hoch-Geistritz, Unterhaus und Kirchberg beigebracht hat (Drittes Bündchen) und die man leicht als Strophen von Uhland, Eichendorff, Göthle erkennt.

Region ist daneben die Zahl jener Grabschriften, die unwillkürlich unsere Lachmuskeln in Bewegung setzen. Reist sind es solche, die den Stand des Verstorbenen, seine Beschäftigung oder seine Todesart zum Inhalt haben. „Das Volk“, sagt Ludwig von Hermann, „spricht eben, wie es denkt und nennt das Kind beim rechten Namen. Man würde daher sehr irre gehen, wollte man das oft auf Gemütsroheit oder gar Trivoltität deuten, was bei ihm nur ungeheime, ungekünstelte Ausdrucksweise ist.“

Ein paar Proben! In Wiesing heißt es kurz und bündig auf dem Grab eines früheren Schullehrers und Organisten:

„Hier liegt Martin Krug,  
Der Kinder, Weib und Orgel schlug.“

Schöner noch (allerding's mit Fragezeichen versehen) ist ein Nachruf aus Bayern:

„Hier liegt ein junges Ochslein,  
Des Meister Ochsens Ochslein,  
Der liebe Gott hat nicht gewollt,  
Daß er ein Ochs werden sollt.  
Drum nahm er ihn aus dieser Welt  
Zu sich ins große Himmelszelt.  
Der alte Ochs hat mit Bedacht  
Kind — Sorg — Vers — alles selbst gemacht.“

Im Salzburgerischen findet sich folgendes Epitaph:

„Hier ruht der alte Schwanele,  
Im Kriege sanft, im Frieden led.  
Er war ein Engel diesseits schon  
Und Kreiter im Jäger-Bataillon.“

Ebenda steht auf dem Grabe eines alten Invaliden:

„Hier hinter diesen Friedhofsgittern  
Da ruht ein morsches Haus,  
Das trank gar manchen Bittern  
Koch des Leidens aus.“

Unverblümt noch war die Inschrift, die noch vor 40 Jahren über einem Hügel des Kirchhofs zu Feldkirch stand:

„Hier ruht Franz Josef Matt,  
Der sich zu Tod gelassen hat,  
Herr, gib ihm die ewige Ruh'  
Und ein Glasel Schnaps dazu.“

Sehr beliebt und in Variationen aus St. Gilgen und Nied aufgezeichnet ist auch folgende Form des Nachrufes (Stippach Zillertal):

„Hier liegt der Hippacher Bot',  
Hab' ihn selig der liebe Gott,  
So wie selig hätt' der Hippacher Bot'  
Dich, du lieber Gott,  
Wenn du wärst der Hippacher Bot'  
Und er der liebe Gott.“

Auf trübe Erfahrungen läßt ein Grabstein in Oberperjuß schließen:

„In diesem Grab liegt Ulrich(s) Peter,  
Die Frau begrub man hier erst später,  
Man hat sie neben ihm begraben,  
Wird er die ewige Ruh' nun haben?“

Und in Gall, von einem Pfannhausarbeiter verfaßt, liest man:

„Hier liegt begraben mein Weib, Gott sei Dank,  
Sie hat ewig mit mir zankt.  
Drum, lieber Leser, geh' von hier,  
Sonst steht sie auf und zankt mit Dir.“

Eine ähnliche Meinung vom Ehe- und Webestand muß wohl der Brave gehabt haben, der in einem Grabstein auf der Herreninsel (Chiemsee) die Worte meißeln ließ: „Hier ruht in Gott N. N., 26 Jahre lebte er als Mensch und 37 Jahre als Ehemann.“ Wobei an jenes Marteler (Gedenkstein) am Kalher-tauern erinnert sein mag, auf dem wörtlich steht: „Im kalten Jahre 1853 sind hier zwei Menschen und zwei Böhmern ertrunken.“ Eine ganz ähnliche Tafel (zehn Leut und fünf Böhm von einer Schneebahn erschlagen) findet sich in Prebicht in Obersteier.

Auch sehr realistische Erwähnungen der Krankheiten, die zum Tode führten, hat man häufig in den Epitaphien. Bekannt und tatsächlich echt ist die Grabschrift in einem kleinen Dorfkirchhof einer Chiemseeinsel:

„Hier in dieser Gruben  
Biegen zwei Mutterbüben,  
Geboren am Chiemsee,  
Gestorben an Bauchweh.“

arbeiten mußten, trotzdem keine dringende Arbeit vorhanden war, belamen nur 1 1/2 Tag verrechnet.

In Bezug auf die übrigen Verhältnisse muß darauf hingewiesen werden, daß die Lohnverhältnisse, wenn auch halbwegs gebessert — doch durch den hiesigen Verrechnungsmobus vielfach die Unzufriedenheit der Arbeiterschaft herbeigeführt wird.

Bei dem hiesigen Tagesverdienst von Kr. 2.60, 2.70 u. s. w. wird mit Einrechnung der Ueberstunden und Reserven ein Gesamtverdienst von 25 Kr. erreicht, kommt aber der Samstag, werden gewöhnlich oft drei bis vier und mehr Stunden abgezogen, über welche keinerlei Aufklärung erfolgt.

Ueber die Zustände in Bezug auf Werkzeugverabfolgung wurde bereits wiederholt mit Berechtigung geklagt. Ebenso über die Anordnungen von Reparaturvornahme seitens der Werkführer und Vorarbeiter.

Von Arbeitern konstatierte Schäden an Lokomotiven, welche sich erst während der vorgenommenen Arbeit zeigen, und eine gründliche Beseitigung erfordern, werden größtenteils unbeachtet gelassen, und ist besonders der Werkführer Ludwig Pravoda ein Meister der Brutalität und Flegelhaftigkeit den Arbeitern gegenüber, und bezeichnet derselbe es sofort als Dienstweigerung und droht mit dem hinauswerfen, wenn ein Arbeiter sich vergißt und dagegen protestiert.

Nachdem in dieser Werkstätte noch immer keine Arbeitsordnung existiert, wird das Personal in jeder Richtung ausgebeutet und überbürdet.

Eine Tagesarbeit mit darauffolgender 12stündiger Reserve, also zusammen 24 Stunden, wobei die Nachtstunden als Bereitschaft bezeichnet werden — in Wirklichkeit aber als eine ununterbrochene Nachtarbeit ohne Pause betrachtet werden muß — für welche Kr. 8.90 verrechnet werden.

Als besonders erleichternd muß diese Nachtarbeit betrachtet werden durch die Bezeichnung Reserve oder Bereitschaft, was aber der Antreiberkunst des Vorarbeiters Babinec widerspricht, der sich besonders bei der Nachtarbeit in der Schilaniierung der Arbeiter nicht überbieten läßt.

Dieser Mann wurde der hiesigen Arbeiterschaft aus der Werkstätte Ostau offenbar aus dem Grunde überliefert, um polnische Moral in die hiesige Arbeiterschaft zu bringen, denn von einer Befähigung als Vorarbeiter haben die Vorgesetzten bisher keinen Nachweis erhalten, jedoch werden dieselben sich sehr bald veranlaßt fühlen, seine gänzliche Unfähigkeit konstatieren zu müssen, weil der bedauernde Mann sich bereits im fortschreitenden Stadium der Erblindung befindet.

Dieser Umstand veranlaßt auch den Oberwerkmann (?) Sambet sowie seinen würdigen Stellvertreter Nebenda, den bereits unfähigen Antreiber Babinec tatkräftig zu unterstützen, damit im Antreiben und Schilaniieren der Arbeiter ja keine Unterbrechung eintritt.

Ueber den Bauchkranker Nebenda werden wir noch so manches Wort zu verlieren Gelegenheit haben.

Der wadere Sokol hat es für notwendig gefunden, seinen Arbeitsgenossen bei ihrem Kampfe um ihre Rechte entgegenzutreten, und zwar als Einziger. Aber er wußte schon seinen Lohn im Vorhinein.

Trotzdem es viel ältere und bewährtere, arbeitsfähige Arbeiter in der Werkstätte gibt, ist dieser total unfähige Mann bereits als Vorarbeiter in Aussicht genommen — gewiß, denn er verpricht ein tüchtiger Scharf-

nacher zu werden, ein würdiger Nachfolger seines Lehrherrn — ein Vorgesetzter, wie man ihn braucht — ohne Rücksicht auf seine Fähigkeit.

Die Arbeiterschaft wird aber nicht versäumen, Vorseorge zu treffen, daß solche Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Eine sehr praktische Einrichtung trifft ferner der Werkführer Pravoda dadurch, daß er, um keine zu hohe Zahl an Werkstättenarbeitern zu führen, aus dem Heizhaus Schloffer in die Werkstätte nimmt und angeblich als Aushilfe arbeiten läßt — diese Schloffer werden aber mit dem Heizhauslohn von Kr. 2.10 bezahlt und tatsächlich an ihre Stelle neue Schloffer in das Heizhaus aufgenommen, gewiß das richtige Verständnis für die Beschaffung billiger Arbeitskräfte.

## Die Lage der Kanzleigehilfen der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Es wäre nicht zu verantworten, wenn man nicht einmal auch die Lage der Kanzleigehilfen näher beschreiben möchte. Es ist so ein Stillstehen, daß es den Anschein hätte, als würde diese Kategorie eine der glücklichsten sein.

Und trotz alledem schmachtet diese Kategorie in, beinahe möchte man sagen, erbärmlichen Zuständen, vergessen von allen und im Dienste ein Mädchen für alles.

Diese Kategorie gruppiert sich aus dem Dienstand von verschiedenen Dienstzweigen. Verschiedene Umstände brachten es im Laufe der Zeit mit sich, daß man Kräfte im Bureauendienst benötigte, und so kam es, daß unversehrt eine Kategorie entstand, deren Schaffung man im Eisenbahnministerium eigentlich selbst nicht stichhältig begründen konnte.

Nur der Umstand der Rechtlosigkeit und Arbeitsüberbürdung sowie die Behandlung seitens mancher Vorgesetzter brachte es mit sich, daß die Schuppen von den Augen fielen und endlich der erbarmungswürdige Zustand erkannt wurde.

Am 6. Oktober 1906 beschloßen endlich die Kanzleigehilfen aus allen Ländern Oesterreichs, ihre triste Lage dem Eisenbahnministerium bekanntzugeben, und begab sich daher eine zwölfkgliedrige Deputation zu Sr. Erzherzog dem Herrn Eisenbahnminister v. Derschatta sowie zum Herrn Sektionsrat v. Donnhömer und unterbreiteten ein Memorandum zur Verbesserung ihrer Lage.

Die Deputation wurde sehr freundlich empfangen und erklärte Sr. Erzherzog, daß die Forderung eine vollkommen berechnete und begründete ist, und die Einreihung in die Unterbeamtenkategorie auch als volles Recht angesehen werden muß.

Es wurde seitens der Deputation auf das Persönlichkeitswesen hingewiesen, wodurch eine stete Verdrängung stattfindet. Man nahm sich kein Blatt vor den Mund und fragte Sr. Erzherzog, wie es eigentlich mit den praktischen Kenntnissen vom Eisenbahnsache bei diesen Leuten aussieht.

Die Kanzleigehilfen wurden mit der vollen Zusage der Einreihung in die Unterbeamtenkategorie entlassen und gaben sich der Hoffnung einer gerechten Behandlung hin.

Durch die Automatik von 1907 wurde die Schaffung von verschiedenen Kategorien und auch die Ernennung zu Unterbeamten ermöglicht.

Außerdem heißt es ausdrücklich im Erlasse der Durchführungsvorschrift Z. 24.722/18, daß die „Offizianten“ künftighin aus den Kanzleigehilfen hervorgehen. Nun hat man aber mit dieser Verfügung keinen einzigen berücksichtigt und zu Offizianten ernannt.

Die Posten, welche für Kanzleigehilfen bestimmt waren, hat man mit Protektionskindern besetzt.

Und so kam es, daß am 12. November 1907 neuerlich durch Abgeordneten Tomšič im Abgeordnetenhaus eine Deputation vorgeführt wurde und bei Sr. Erzherzog gegen die ungerechte Vorgangsweise Protest eingelegt wurde, worüber Erzherzog nicht besonders erbaunt war, indem mit Daten und Zahlen der Nachweis erbracht wurde; infolge dessen wurden tatsächlich einige Mißgriffe einzelner Staatsbahndirektionen sofort eingeleitet.

Es wurden auch die berechtigten Anträge durch die Zentralkommission am 5. Dezember 1907 eingebracht, sind aber bis heute noch nicht erledigt. In einzelnen Staatsbahndirektionen werden die Kanzleigehilfen trotz des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 32.345/4 vom 30. Juni 1908 nicht einmal zu den Prüfungen zugelassen, mit der Motivierung, daß diese Vorschrift nur für junge Leute Gültigkeit hat und für die alten Kanzleigehilfen seitens des Eisenbahnministeriums gar keine Norm geschaffen wurde.

Wir benötigen auch keine Prüfung, denn die Kanzleigehilfen sind durch die vieljährige Praxis ohnedies praktisch genug dreifert.

Offentlich hat das k. k. Eisenbahnministerium die von den Kanzleigehilfen angefertigten Auskunftstabellen, welche zur Erleichterung der Durchführungsarbeiten dem Memorandum als Beilage angegeschlossen wurden, nicht in eine unrichtige Tischlade gebracht und wird der Ausspruch eines maßgebenden Faktors, daß man solche Sachen unbemerkt ad acta legt und verstauben läßt, nicht zur Wahrheit.

Indem nun in kürzester Zeit die endgültige Entscheidung der wichtigen Existenzfragen bevorsteht, so stellen die Kanzleigehilfen an das k. k. Eisenbahnministerium das Ersuchen, den gerechten Forderungen der Kanzleigehilfen, welche durch den Zentralauschuß präzipiert werden, Rechnung zu tragen, daß die Entscheidung aber auch an maßgebender Stelle als „nicht zutreffend“ bezeichnet werden kann.

Das k. k. Eisenbahnministerium ist seit einem Jahr in der Lage, die Dienstleistung jedes einzelnen in allen Staatsbahndirektionen und Dienststellen durch die überreichsten Labellen zu versehen und zu prüfen, und ist infolge des kleinen Standes ein ganz minimaler, beinahe gar kein Kostenaufwand.

Die Kanzleigehilfen stellen diese Forderungen mit

dem vollen Bewußtsein ihrer Dienstleistung auf verantwortungsvollen Posten, mit dem gleichzeitigen Gefühl auf das Recht zur Ernennung zum Unterbeamten und streben weder nach Degen und Hut sondern wünschen nur eine menschenwürdige, ihrer Stellung entsprechende Existenz.

Un die Kanzleigehilfen ergeht aber der Ruf: Laßt euch von nationalen oder sonstigen Phrasengebetriebe nicht irreführen, schließt euch der sozialdemokratischen Organisation an, da unsere Aktion nur von den sozialdemokratischen Abgeordneten vertreten wird.

## Die Schwierigkeiten beim Bau der großen Alpentunnels.

Unter dem Titel „Erfahrungen und Bewältigung der Schwierigkeiten beim Bau der großen Alpentunnels“ hielt Dienstag abends im Klub der österreichischen Eisenbahnbeamten der ehemalige leitende Ingenieur beim Bau des Bosrucktunnels Martin Blodnig einen Vortrag, der ein anschauliches Bild des gigantischen Kampfes gab, der sich bei jenen Bauten zwischen der Urkraft der Natur und der Kunst der Ingenieure abspielte und der zugleich zeigte, wie ein Riesenerwerb die österreichische Technik mit dem Bau der neuen Alpenbahnen ausgeführt hat. Ingenieur Blodnig machte zunächst allgemeine Mitteilungen über den Tunnelbau und wendete sich dann dem „frommsten“, dem Wojneiner Tunnel zu. Der Gebirgstock, der Hindernisse bot, war zerklüfteter Kalk. Es ergaben sich 600 Sekundenliter Wasser und dieser Wassereinstrom war eigentlich die einzige Schwierigkeit beim Bau des Wojneiner Tunnels. Ihm wurde begegnet durch Ausführung von Wasserfächeln und durch Abdeckung des Mauerwerkes mit Wellblech nachträglich stellte sich heraus, daß auch das nichts half. Bei den großen Wolkenbrüchen, die in dieser Gegend niedergingen, fanden 1700 Sekundenliter Wasser keinen Platz mehr und unter großen Schwierigkeiten mußte im Tunnel ein zweiter Kanal miniert und ausgebaut werden. Außerdem mußte das Mauerwerk ausgewechselt werden. Damit ist man noch heute beschäftigt, weshalb der Tunnel vorläufig nur eingelegt betrieben werden kann.

Der Tauern tunnel ist der „zweitfrommste“. Hier trafen auch die Vorhergungen der Geologen so ziemlich zu. Im eigentlichen Urgebirge hatte man nur mit der Härte des Gesteins (Granitgneis) viel zu kämpfen. Bemerkenswert war hier das Auftreten von knallendem Gebirge. Platten von 3 bis 15 Zentimeter Stärke sprangen plötzlich vom Gebirge ab. Die Ursache dieser Erscheinung dürfte in der Auslösung von Spannungen infolge des ungeheuren Druckes des überhängenden Gesteines gelegen sein. Hierdurch ereignete sich auch ein schweres Unglück auf dieser Strecke, indem zwei Arbeiter durch abspringendes Gestein erschlagen wurden. Katastrophal wirkten beim Tauern tunnel nur die Herbsthochwasser von 1903. Damals war der „Bergschuttkegel“ bereits durchörtert und ausgemauert. 21 Meter über dieser Ausmauerung fließt der Höharbach. Infolge des Hochwassers brach der Bach in den Tunnel ein, und zwar bei Nacht, zerstörte alles, überschwemmte den Installationsplatz vor dem Tunnel vollkommen und verschüttete ihn auch. Das Maschinenhaus war bis zur Höhe von 30 Zentimetern über dem Fußboden verschüttet, die Kraftleitung ruiniert, die Zufahrtsstraßen weggerissen, die Brücken zerstört. Daher mußte im Tunnel der Betrieb eingestellt werden. Die Mannschaft wurde zur eiligen Herstellung der Straßen und der Uferschutzbauten verwendet. Erst dann konnte wieder an den Tunnelvortrieb gedacht werden. Am dem Höharbach in seine frühere Bahn zu weisen, wurde auf der Seehöhe von 1200 Metern ein Betonwehr gebaut; dann das gesamte Wasser abgefangen und in einem Holzgerinne heruntergeführt. Diese zwangsweise Bachabführung blieb bis zur Fertigstellung der Bachregulierung durch die Herstellung einer 350 Meter langen Uferschutzmauer zur Sicherstellung des Installationsplatzes in Betrieb. Auch im Tauern tunnel mußte ein Entwässerungstollen abgetrieben werden. Der Stollenvortrieb erlitt dadurch eine vier Monate währende Unterbrechung. Eine hochaktuelle Frage bildete schließlich die Ventilation des fertigen Tunnels. Diese wird nach den Erfahrungen, die man beim Gotthard- und beim Kochener Tunnel gemacht hat, auf Grund eines ganz neuen Systems gebaut werden, das der Redner eingehend schilderte. Die beste Lösung der ganzen Ventilationfrage wäre jedoch die Einführung des elektrischen Betriebes, da bei diesem die Rauchgase völlig entfallen.

Was nun den Karawantentunnel betrifft, so kann man schon aus den Herstellungskosten sofort sehen, welchen ungeheuren Schwierigkeiten man hier begegnete. Obwohl man mit dem Auftreten stärkerer Drucke gerechnet hatte, wurde der Kostenvoranschlag von 22 Millionen Kronen auf 38.1 Millionen Kronen erhöht. Die Schwierigkeiten bestanden hauptsächlich auf der Südseite, in dem kolossalen Gebirgsdruck und weiter auch noch in dem Auftreten von explosiven Gasen. Jedes neu erschlossene Stück des Stollens mußte oft fünf- bis sechsmal mit den stärksten Sölzern eingebaut werden, da selbst die dicken Balken wie schwere Zündhölzer geknickt wurden. Besonders gefährlich war der Umstand, daß die Sohle infolge des Druckes bis zu 90 Zentimeter gleichmäßig in die Höhe getrieben wurde. Unter diesen Umständen war natürlich die Entwässerung des Stollens außerst schwierig, ebenso die Förderung des Materials. Verschiedene Versuche, dem Auftrieb zu begegnen, blieben erfolglos. Erst als man den Abschluß der Sohle mit Hilfe einer Betonsohle versuchte, zeigte sich eine Besserung. An den Bau von horizontalen Weichen für die Geleise der Förderwagen war jedoch infolge des fortwährenden Hereindrückens der Sohle nicht zu denken. Daher wurde eine neuartige Weiche gebaut: eine vertikale. Mit Hilfe von Flaschenzügen hob man vier Förderungswaggons gleichzeitig so weit in die Höhe, daß die anderen inwischen unten die Strecke passieren konnten. Der Holzaufwand, der für die Einbauten benötigt wurde, war enorm: er betrug bei einer 9 Meter langen Ausminierung 174 Kubikmeter

Ober eine andere aus Sterzing:  
„Hier liegt unter allerhand  
Nuch Peter Wirland,  
Er war im Leben welcher  
Im bürgerlichen Leben Selber.  
Er lebte in Furcht und Zucht  
Und starb an der Wggsersucht.“  
Kurz und bündig wird die Todesursache eines anderen Menschenkinde angegeben:

„Brudle gonga,  
Brudle brocha,  
Obi gsolta  
Und besoffa.“  
Ueberhaupt spielen Unglücksfälle bei mancherlei Gefahren denen der Welpen durch die Natur seiner Heimat ausgesetzt ist eine große Rolle. In Wong lautet eine Grabchrift:  
„Und er maß sieben Schuh,  
Gott geb' ihm die ewige Ruh'.  
Ein unglücklicher Ochsenstoh  
Deffnete das Himmelsschloß.“  
Bei Sand in Taufers: „N. N. liegt hier. Sie stürzte in eine Seugabel und fand darin ihr Grab.“  
Am originellsten ist aber jedenfalls ein Nachruf, der sich in Oberalm bei Hallein auf einen verunglückten Förster findet:

„Hier liegt der Förster Rupert Fuß,  
Er starb an einen Wüchsenfuß.  
Der auf der Jagd von ohngesähr  
Ihn hat getroffen folgenschwer.  
Zum Glück konnt' man ihn noch versch'n,  
Gott lass' ihn fröhlich aufersteh'n!  
Ich nann' ihn oben Rupert Fuß,  
Um hinzuweisen auf den Schuh,  
Doch hieß er in der Tat Franz Beim,  
Das aber pakte nicht zum Reim.  
Was hätt' ich mit dem Reim gemacht?  
Wie hätt' den Schuh ich angebracht?  
An dem er doch verschieden ist  
Als Jägersmann und guter Christ.“

Es mag genug sein. Man sieht jedenfalls, daß, wenn die Grabinschriften gleichsam die Stimmen der Toten sind, die zu dem Wanderer aller Zeiten sprechen, sich in den Chor der düsteren und mahnenden auch viele muntere und herbe drängen. Sie entwöhnen die Städte des Friedens, an der sie sich befinden, ganz gewiß nicht. Sie sprechen nur, unbewußt, am Orte des Todes von der ungeborenen Lebenskraft des Volkes, die sich auch angeht des bleichen Knochenmannes noch behauptet.

an Bund- und Schnittholz. Jeder derartigen Tunnelstrecke fiel also ein sehr ansehnlicher Wald zum Opfer. Die Ausmauerung geschah aus Quadern; das Gewölbe war 1 Meter 30 Zentimeter und die Widerlager waren 1 Meter 80 Zentimeter stark. Die gesamte Mauerwerkskubatur betrug auf einem Meter Tunnellänge 54 Kubikmeter, die Mauerwerksfläche war um acht Quadratmeter größer als das große Lichtprofil des zweigleisigen Tunnels. Aber auch vor diesem Mauerwerk machten die Eindringungen nicht halt und die Rieseauern wurden bis zu 50 Zentimetern in das Tunnelprofil hineingedrückt, so daß aus den kreisbogenförmigen Bögen entstanden. Zur Lieferung des notwendigen Steines für diese Mauerarbeiten waren, abgesehen von den aus Mauthausen bezogenen Granitquadern, 17 Steinbrüche in Verwendung, in denen 800 Steinmehrer fortwährend mit der Verarbeitung dieser Quadern beschäftigt waren. Noch niemals wurde bei irgend einem Bau so viel Steinmaterial verwendet. Die deformierten Mauerwerkskörper mußten selbstverständlich rekonstruiert werden, was in den Jahren 1905/1906 geschah. Seither scheint das Gebirge in Ruhe gekommen zu sein. Infolge des Auftretens von Grubengasen in der sogenannten Karbonschicht, die auch die Schicht der großen Drücke war, hatte man einige bedauerliche Unfälle durch Schlagwetterexplosionen zu verzeichnen. Am 21. November 1904 kamen 15 Mann ums Leben, trotz der Sicherheitsvorkehrungen. Der Wetterkontrollor begab sich damals in den Stollen, um das Vorhandensein von Gasen festzustellen. Trotz seines Verbotes folgten ihm die Arbeiter mit offenen Lichtern. Die Gase explodierten und alle fanden den Tod. Nach Durchsahrung der gefährlichen Karbonschicht kam man auf Schwefelwasserstoffgas und Wasser. Erstere riefen bei den Arbeitern heftige Augentzündungen hervor, so daß sie schon nach zweistündiger Arbeitszeit für mehrere Tage arbeitsunfähig wurden. Das Herinbrechen von Wasser barg die Gefahr, daß durch das Ablauen dieses in die Karbonschicht die Druckercheinungen des Gebirges noch erhöht werden könnten. Daher entschloß man sich, den Stollen vorzutreiben auf der Südseite gänzlich einzustellen, und errichtete dort eine Abspermauer. Der Vortrieb wurde dann von der Nordseite fortgesetzt, und zwar mußte, um den Stollen der Südseite zu erreichen, von der Nordseite im Gefälle gearbeitet werden, und das brachte wieder mit sich, daß die Arbeitsstrecke trotz fortwährenden Auspumpens dreimal vollständig ersäuft wurde.

Beim Dorsdruffertunnel schließlich, dem kürzesten Tunnel, der nur 4800 Meter lang und eingeleisig ist, war das Durchfahren des Gebirges entgegen der von den Geologen aufgestellten Voraussetzungen ungeheuer abwechslungsreich, so daß in manchen Strecken das Gebirge buchstäblich jeden Tag wechselte. Drei Schwierigkeiten ergaben sich: Wassereinträge, Einbruch einer Grundmoräne und giftige Gase. Der Einbruch der Grundmoräne unterbrach den Tunnelvortrieb durch sieben Monate. Außerdem verschwand plötzlich der zur Kraftabgabe gefakte „schreiende Bach“, wodurch die ganze Turbinenanlage illusorisch wurde. Sie mußte auf der Nord- und auf der Südseite des Tunnels durch eine Dampfmaschine ersetzt werden, was natürlich bedeutende Kosten verursachte. Am 17. Mai 1906 erfolgte der große Wassereintrich von 1100 Sekundenslitern, der giftige Grubengase mit sich führte. Obwohl zwei Tage später eine Kommission den Tunnel auf das Vorhandensein von Gasen untersuchte und nichts gefunden hatte, ereignete sich, als sechzehn Arbeiter zur Bergung der Waggons einfuhren, eine Explosion und alle Arbeiter fanden den Tod.

Der Redner illustrierte seinen Vortrag, der mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde, durch eine Reihe von Bildern, die an Ort und Stelle aufgenommen worden waren

**Inland.**

**Deutschnationale Demagogie.** Wer es noch immer nicht begreift, daß unsere Nationalen kein arbeitsfähiges Parlament und keine nationale Verständigung fordern eben nur die ihnen zum Lebenselement gewordene Hege wollen, der lese folgende Mitteilung der deutschradikalen Presse:

Abgeordneter R. S. Wolf veröffentlicht in der „Ostdeutschen Rundschau“ einen Vortragsentwurf, betitelt „Wozu der Eisen“, in dem er erklärt, daß die Deutsche gar keine Veranlassung haben, die Arbeitsfähigkeit des böhmischen Landtages herbeizuführen zu helfen und sich dagegen wendet, daß man über Bedingungen der Arbeitsfähigkeit des böhmischen Landtages verhandle. Denn diese Arbeitsfähigkeit bedeutet die Arbeitsfähigkeit im Reichrat und das ist gleichbedeutend mit der Verhandlung des Sprachengesetzes und der Kreiseinteilung, welche vom deutschböhmischen Standpunkt unannehmbar seien. Abgeordneter Wolf warnt die deutschen Abgeordneten, in dieser Hinsicht irgend wie Entgegenkommen zu zeigen.“

Herr Wolf will also nicht, daß man auch nur ganz unverbindlich über die Bedingungen verhandle, unter denen die Obstruktion im Landtag ausgeübt werden könnte. Er will die Landtagsostruktion unter allen Umständen, um zu verhindern, daß der Reichsrat arbeitsfähig werde. Möge dann die Auflösung des Hauses folgen, möge die Volksvertretung durch den 14. ersetzt und in ihrem Lebensnerv getroffen werden, möge die Herrschaft des Volkswillens ersetzt werden durch die Herrschaft einer verantwortungslosen, verdoctrinerten und volkfeindlichen Bürokratie: Das alles scheidet die deutschradikalen Demagogen nicht an. Ueber das Sprachengesetz darf nicht verhandelt werden, weil die Augen der nationalen Verheerung den nationalen Frieden nicht wollen. Und darum will Herr Wolf, daß man durch die Obstruktion im böhmischen Landtag die Tschscheischradikalen antreibt, die Obstruktion im Reichsrat fortzusetzen, die Volksvertretung unheilbar zu ruinieren.

Nach 60-jährigen Kämpfen hat die Bevölkerung Oesterreichs die politische Gleichberechtigung, das gleiche Wahlrecht, erlangt. Große Hoffnungen begleiteten die Abgeordneten bei ihrem Eintritt ins erste Volkshaus. Der Staat und, was die Hauptsache ist, das Volk steht vor der Gefahr kriegerischer Ereignisse. Das Wirtschaftsleben befindet sich in einer schweren Krise, ihre schrecklichen Be-

gleitererscheinungen sind unerhörte Arbeitslosigkeit, Not, Elend und namenloser Jammer. Die arbeitende Bevölkerung harret der Alters- und Invalidenversicherung, der Fürsorge für Krankheit, Siedtun, Invalidität und Alter. Die Volksvertretung aber ist lahmgelegt, das Volk ohne jede Vertretung und der Wahnsinn der nationalen Demagogen will diesen unheilvollen Zustand auch weiterhin aufrecht erhalten. Das ist Tollheit, Verbrechen. Wie lange noch soll der freventliche Uebermut verantwortungsloser Demagogen mit den Interessen der Völker freches Spiel treiben dürfen?

**Zulassung von Arbeitern ungarischer Staatsbürgerlichkeit zum Provisionsfonds.** Das Eisenbahnministerium hat folgenden beachtenswerten Erlass herausgegeben:

Zirkular Nr. 24.  
(Ausnahmsweise Zulassung von Arbeitern ungarischer Staatsbürgerlichkeit zur Teilnahme am Provisionsinstitut.)  
An alle Dienststellen.  
Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlass vom 28. Dezember 1908, Z. 65.688/5, die k. k. Staatsbahndirektion ermächtigt, diejenigen ihr unterstehenden Tagelohnbediensteten, welche ungarische Staatsbürger sind, ausnahmsweise dann in das Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbeamte der k. k. österreichischen Staatsbahnen aufzunehmen, wenn sie unmittelbar vor der Normalaltersgrenze von 35 Lebensjahren stehen oder dieselbe bereits überschritten haben, eine tadellose Dienstleistung aufweisen und sich verpflichten, die ehestige Erlangung der österreichischen Staatsbürgerlichkeit zu betreiben.  
Die Einhaltung dieser Verpflichtung wird seitens der k. k. Staatsbahndirektion überwacht werden.

Wien, am 18. Jänner 1909.  
(Z. 57.388 - I ex 1908.)  
Der k. Staatsbahndirektor: **Hittel.**

**Ausland.**

**Die Wut der preussischen Eisenbahnburekraten** gegen die Koalitionsbestrebungen der Eisenbahner hat wieder einen der fätsam bekannnten Erlässe gezeitigt, die den Eisenbahnarbeitern mit der Hungerpeinliche drohen, wenn sie es wagen sollten, dem Deutschen Eisenbahnerverband beizutreten. In der Hauptwerkstatt zu Jena lautet eine neue Bekanntmachung, die von Berlin aus wohl allen preussischen Eisenbahndirektionen ausgegeben ist, nach der „Weimarische Volkszeitung“ folgendermaßen:

Wir teilen den Eisenbahnbediensteten hierdurch mit, daß der sogenannte Hamburger Verband als Reichsaktion der Eisenbahner in dem Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterverband seit dem 1. Oktober 1908 aufgegangen ist. Der Beitritt zu diesem Verband ist den Bediensteten nach § 2 Ziffer 3 der Arbeitsordnung verboten und zieht sofortige Entlassung nach sich. Der Verband hat das Bestreben, den guten Frieden zwischen Eisenbahnverwaltungen und Bediensteten zu zerstören. Wir erwarten, daß die Bediensteten so einsichtig sind und uns keinen Anlaß zum Einschreiten geben.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.  
Wir haben früher schon dargetan, daß der preussische Eisenbahnminister keinerlei Recht besitzt, den Angestellten und Arbeitern seines Ressorts den Eintritt in irgend eine Gewerkschaft zu verbieten. Würde er gezwungen werden, sein Verbot mit Gründen zu belegen, dann käme er in arge Verlegenheit. Aber auf Gründe kommt es bekanntlich da sehr wenig an, wo Macht und Willkür allein ausschlaggebend sind. In Süddeutschland bestehen Eisenbahnerverbände, ohne daß der Friede zwischen Verwaltung und Angestellten gestört wird. Auch in Preußen wird man die Organisation der Eisenbahner nicht zertrümmern können, trotz aller Maßregelungen und Proklamierungen von Familienvätern. Denn auch für die preussischen Eisenbahnarbeiter ist eine gewerkschaftliche Organisation bitter notwendig, wenn sie sich günstigere Arbeitsbedingungen erobern wollen.

**Ein Sieg der englischen Eisenbahner.** Die große Bewegung unter den englischen Eisenbahnern, die besonders im Oktober und November 1907 hohe Wellen schlug und beinahe zu einem allgemeinen Streik und als Folge zur vollständigen Lahmlegung des ganzen britischen Handels und der Industrie geführt hätte, hat jetzt den Eisenbahnern ihre ersten endgültigen Erfolge gebracht. Der Streik wurde damals durch die Vermittlung des Handelsministers Lord George vertrieben und das Resultat dieser Vermittlung war die Bildung von Schiedsgerichten in allen Branchen der Eisenbahner der verschiedenen Eisenbahngesellschaften unter Oberleitung und Aufsicht des Handelsministers. Diesen Schiedsgerichten, deren oberste Instanz die Zentralschiedsgerichte bildeten, sollten die dienstlichen Forderungen der Angestellten unterbreitet werden. Und falls selbst ein Zentralschiedsgericht keine Einigung zustande bringen würde, sollte die Sache durch einen vom Handelsamt oder zwei anderen offiziellen Personen zu ernennenden Schiedsrichter entschieden werden, dessen Entscheidung endgültig und für beide Teile bindend sein sollte.

Die Wahlen zu den einzelnen Schiedsgerichten und die ganze Zusammenstellung des komplizierten Apparats haben eine geraume Zeit in Anspruch genommen. Und das um so mehr, da die Eisenbahngesellschaften es durchaus nicht so eilig hatten, den Arbeitern Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Forderungen zu geben. Wenn sie aber gehorcht hätten, dadurch den „verhegten“ Arbeitern Zeit zu verschaffen, um zur Ruhe zu kommen und womöglich weniger zu fordern, so hat der Verlauf der Verhandlungen bei der ersten Kompagnie ihnen gezeigt, daß sie sich verrechnet hatten. Die Schiedsgerichtsverhandlungen bei der London- und Nordwest-Eisenbahngesellschaft, die als erste mit der Organisation ihrer Schiedsgerichte zu Stande kam, haben zu keinem Resultat geführt. Als Schiedsrichter wurde dann Sir Edward Fry ernannt. Sein Entscheid bedeutet zwar nicht die vollständige Anerkennung aller Forderungen der Arbeiter, aber man kann getrost sagen, daß, wenn die Arbeiter das damals direkt mit einem Streik erreicht hätten, es von allen als ein glänzender Sieg bezeichnet worden wäre. Der Erfolg eines Streiks aber war durch die Schuld der Leitung und der langen Verzögerungen doch als sehr zweifelhaft geworden.

Der Entscheid betrifft 39.000 Arbeiter, das Gesamtpersonal der Gesellschaft. Er tritt am 1. April d. J. in Kraft und beträgt bis 1. Jänner 1913 Gültigkeit. Die Forderung der Angestellten, einer Minimalruhezeit von neun Stunden, bevor ein Arbeiter zu neuem Dienst herangezogen werden kann, ist für die Lokomotivführer, Feizer, Reiniger und Bremser bewilligt. Und der Achtstundentag ist für die Weichensteller bewilligt. Für das Güterpersonal ist die wöchentliche Arbeitszeit auf 72 Stunden festgesetzt mit Einrechnung von drei Stunden täglich für Mahlzeiten, wovon zwei Stunden Pause zusammenhängend sein müssen. Das ist also der neunständige Arbeitstag an Stelle des bisherigen zehnstündigen. Die Ueberzeitarbeit ist für alle Schaffner, Hilfsarbeiter, Streckenwärter, und das Güterzugspersonal mit 25 Prozent Aufschlag zu bezahlen, ebenfalls die Sonntagsarbeit; für diese letztere hatten die Arbeiter aber 50 Prozent Aufschlag gefordert. Den Gepäcksräger aber ist der Sonntag nach gewöhnlichem Satz zu dem Wochenlohn hinzuzuzählen. Eine Lohnerhöhung von Mark 1.50 per Woche erhalten die Lokomotivführer der neuen schweren Lokomotiven. Und die in Londoner Distrikten stationierten Lokomotivführer erhalten eine solche von 1 Mk., Mk. 2.50 beziehungs-

weise 3 Mk. Alle an Kranen und Winden beschäftigten Arbeiter erhalten eine Lohnerhöhung von 2 Mk. Wo die Arbeitswoche nicht am Sonntag morgens endet oder am Sonntag abends beginnt, gilt die Zeit von 24 Stunden von 12 Uhr nachts ab gerechnet als Sonntagszeit. Wer länger als einen Tag in einer höheren Beamtentstufe beschäftigt ist, hat Anspruch auf nicht weniger als den in der betreffenden Stufe bezahlten Minimallohn.

Ungeachtet dessen, daß die Kompagnie eine ganze Reihe Gegenforderungen, Lohnreduktionen u. s. w. gestellt hatte, die alle vom Schiedsrichter beiseite geschoben wurden, ist diese Entscheidung um so bedeutungsvoller, weil sie die erste ist. Die nachfolgenden Kompagnien und Schiedsrichter erhalten damit ein Beispiel, das sie nicht ignorieren können. Moralisch kommt die Entscheidung somit allen 600.000 Eisenbahnern in England zugute. Man darf nicht etwa glauben, daß Sir Edward Fry diese Entscheidung aus persönlichem Wohlwollen für die Arbeiter so eingerichtet hat. Hier liegen sogar mehr politische als gewerkschaftliche Gründe im Spiel. Und das ist vor allem das Umsichgreifen des sozialistischen Gedankens unter den englischen Eisenbahnarbeitern, das die liberale Regierung fürchtet und mit ihrer Hilfsbereitschaft eindämmen möchte.

**Die Wirkungen der Krise auf den amerikanischen Eisenbahnverkehr.** Obwohl die kapitalistischen Zeitungen von Amerika das Andauern der Krise beharrlich abzulugnen versuchen, wahrscheinlich um den Zufluß billiger Arbeitskräfte aus den europäischen Ländern nicht zu verringern, und auch noch aus anderen Gründen, so beweisen doch die Berichte über den Eisenbahnverkehr im Jahre 1908 das gerade Gegenteil. Nicht nur die umfangreichen Personalreduzierungen bei den Bahnen hewiesen dies, sondern auch die verminderten Einnahmen und der gegenüber den letzten Jahren weit geringere Nettoverdienst. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1908 beliefen sich nämlich bei einer Länge von 226.121 Meilen des Schienenstranges auf 12.123.203.185 Kr. oder 53.610 Kr. per Meile. Davon entfielen auf den Frachttransport 8.325.599.210 Kr., auf den Personentransport 2.784.525.545 Kronen. Demgegenüber standen Ausgaben im Gesamtbetrage von 8.475.509.395 Kr. oder 37.480 Kr. per Meile, so daß sich der Ueberschuß auf 3.647.693.790 Kr. stellte. An Reingewinn für die Gesellschaften erübrigten nach Abzug von Steuern u. s. w. 3.223.891.210 Kr., das sind 14.275 Kr. für eine Meile im Betrieb. Bei einer Gegenüberstellung der letzten vier Jahre ergibt sich nun folgendes: Der Bruttoverdienst des Jahres 1908 war um 822.324.705 Kr. geringer als der des Jahres 1907, aber um 494.277.350 Kr., beziehungsweise 1.610.796.155 Kr. höher als in 1906, respektive 1905. Der Nettoverdienst des Jahres 1908 hingegen war um 555.255.030 Kr. geringer als im Jahre 1907 und um 296.745.690 Kr. geringer als im Jahre 1906; er überschritt den des Jahres 1905 jedoch um 188.292.520 Kr. Es ist daher klar, daß mit dem Einsetzen der Krise die Ergebnisse der Bahnen zurückgingen. Augenfällig wird der Rückgang des Verkehrs auch bei Berücksichtigung der Unfallziffer. Die Zahl der Unfälle hat im Jahre 1908 außerordentlich abgenommen; sie betrug 72.753, und zwar waren davon 3764 mit tödlichem Ausgange neben 68.989 Verletzten. Die Zahl der getöteten Passagiere betrug 165 gegenüber 410 im Vorjahre. Die Gesamtzahl der Unfälle belief sich auf 4533; die Zahl der Getöteten hat um 1236, die der Verletzten um 3297 abgenommen. Ebenso hat sich auch die Zahl der beim Kuppelgeschäft verunglückten Arbeiter um 20 Prozent verringert. Die Berichte führen die erfreuliche Abnahme der Unfallziffer auf die vielerlei Schutzgesetze zurück, die in den letzten Jahren erlassen wurden. Es mag sein, daß diese Gesetze einiges zur Herabdrückung der Unfallziffer auf den amerikanischen Bahnen beitragen, sicher ist aber die wesentlichste Ursache in der weit geringeren Verkehrsdensität des Jahres 1908 zu suchen.

**Eisenbahner und Gewerbeordnung.** Die im Verband der Eisenbahner Deutschlands organisierten Arbeiter der deutschen Staatsbahnen und der Privatbahnen richten an den Reichstag die Bitte, die nicht im Beamtenverhältnis stehenden Arbeiter der Eisenbahnerunternehmungen ausdrücklich der Gewerbeordnung zu unterstellen und dem § 6 der Gewerbeordnung eine entsprechende Fassung zu geben. Zur Begründung verweisen die Gesuchsteller darauf, daß bis 1905 die Rechtsverbindlichkeit der Gewerbeordnung für die Werkstätten und Kraftstellen der Eisenbahnerunternehmungen anerkannt war. So wurden seinerzeit zum Beispiel auch auf ausdrückliche Anordnung des Eisenbahnministers Arbeitsordnungen gemäß der Gewerbeordnungen für die Eisenbahnwerkstätten erlassen. Auch erstreckten sich die Eisenbahnwerkstattarbeiter bis vor kurzem der Zuständigkeit der Gewerbegerichte. Durch Ministerialerlass vom 18. Februar 1905 wurde aber unter dem Druck richterlicher Entscheidungen für die Arbeiter im Dienst der Preussisch-Preussischen Eisenbahnverwaltungen bestimmt, daß nicht nur die im äußeren Betrieb eines Eisenbahnerunternehmens Beschäftigten, sondern auch die Arbeiter in den Nebenbetrieben, Werkstätten, Maschinenanlagen, Pump- und Kraftanlagen u. s. w. sowie auch die Streckenarbeiter nicht als gewerbliche Arbeiter im Sinne der Gewerbeordnung anzusehen seien und somit die Bestimmungen dieses Reichsgesetzes auf sie keine Anwendung finden. Dem Beispiel des preussischen Ministeriums folgte auch Sachsen, während die württembergische Eisenbahnverwaltung die Gewerbeordnung ausdrücklich für sich anerkannte. Damit wurde der ganzen bisherigen gewerberechtlichen Übung ins Gesicht geschlagen und obendrein bestehen eine Reihe allgemeiner Dienstvorschriften noch fort, die immer wieder auf die Gewerbeordnung Bezug nehmen, so in Bezug auf § 107 G.-D. (Minderjährige), § 134 a ff. (Arbeiterversicherungen), § 105 c (Sonntagsarbeit). Die Gesuchsteller meinen nun, es sei ein Übel, auf der einen Seite den Eisenbahnern unter Berufung auf die Gewerbeordnung Verpflichtungen aufzuerlegen, auf der anderen Seite ihnen aber die Rechte aus der Gewerbeordnung vorzuenthalten und ihnen insbesondere das Recht der Beteiligung an den Gewerbegerichtswahlen zu nehmen. Ist auch diese Gewerbeordnung formaljuristisch nicht ganz schlüssig, da die Eisenbahnverwaltung eben nach Willkür die Gewerbeordnungsnormen auswählen und für sich anwenden oder ablehnen kann, so haben die Gesuchsteller doch in der Sache recht: Während ringsum das Arbeiterrecht verbessert und gefestigt wird, schmälert die Eisenbahnverwaltung ihren Arbeitern die bisherigen Rechte. Und derartige Vorgänge im Verein mit Bevormundung und unfreundlicher Behandlung der Eisenbahnarbeiter diese mit Erbitterung erfüllen und das unruhige Drängen der Eisenbahner nach Gleichberechtigung mit den Arbeitern der Privatindustrie vertieft, zeigt die Eingabe der organisierten Eisenbahner an den Reichstag deutlich genug.

**Ein türkisches Streikgesetz für Angestellte öffentlicher Betriebe.** Aus Anlaß der Unstände auf den türkischen Bahnen, über die wir im Vorjahre kurz berichteten, hat die fortschrittliche Regierung ein „provisorisches Reglement für einen Ausgleich bei Streiks“ veröffentlicht, welches folgende Bestimmungen enthält:

1. Wenn zwischen Gesellschaften, die dem allgemeinen Interesse dienen, wie Eisenbahn, Tramway, Gasgesellschaften, und ihren Angestellten und Arbeitern über die Arbeitsbedingungen ein Streit entsteht, so haben die Angestellten, respektive Arbeiter einen aus drei Personen bestehenden Ausschuss zu wählen und durch denselben eine ihre Beschwerden enthaltene Eingabe dem

Ministerium für Handel und öffentliche Arbeiten zu überreichen.

2. Diese Eingabe soll keine Forderung enthalten, die als eine Einmischung in den Betrieb und die Verwaltung der Gesellschaften aufgefaßt werden kann.

3. Diese Eingabe wird binnen einer Woche der Gesellschaft, welche es angeht, überreicht. Diese soll ihrerseits auch binnen einer Woche einen aus drei Personen bestehenden Ausschuss wählen. Wenn die Gesellschaft nach Ablauf dieser Frist der Aufforderung des Ministeriums nicht nachkommt, so wird angenommen, daß sie die Forderungen der Arbeitnehmer annimmt.

4. Das erwähnte Ministerium wird innerhalb einer Woche einen Beauftragten bestimmen, welcher die von beiden Seiten gewählten Ausschüsse zu einer gemeinsamen Sitzung berufen soll.

5. Wenn man in dieser Sitzung zu einer Einigung gelangt ist, soll über die Bedingungen dieser Einigung ein Protokoll aufgenommen werden, welches von dem Vorsitzenden und von beiden Parteien unterzeichnet werden soll.

6. Wenn eine Einigung nicht erzielt wird, so soll es den Arbeitnehmern anheimgestellt werden, den Dienst zu verlassen, aber es ist ihnen verboten, irgendwelche die Freiheit der Arbeit beschränkende Handlungen vorzunehmen oder ebensolche Kundgebungen zu veranstalten.

7. Das Protokoll der Einigungscommission soll von den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern anerkannt werden. Falls die Gesellschaft sich weigert, die Bestimmungen dieses Protokolls in loyaler Weise auszuführen, soll das Ministerium dieselbe auffordern, die Beschlässe der Einigungscommission auszuführen, und wenn dieselbe dieser Aufforderung nicht nachkommt, für jeden Tag nach Ablauf einer achtägigen Frist von ihr ein Strafgehalt in der Höhe von 300 türkischen Pfund zu erheben dürfen. Dieses Strafgehalt soll in die Kasse der Arbeiter fließen, oder, wenn diese nicht vorhanden, dem Dar-ul-adscheje (Altersversorgungshaus) anheimfallen.

8. Diejenigen Personen, welche bei Gründungen, die dem allgemeinen Interesse dienen, durch Agitation und Drohungen und durch Anwendung von Zwang und Gewalt die Arbeitnehmer zur Bildung von Streikcomitees und zur Einstellung der Arbeit treiben, sich Agitationscomitees anschließen und Arbeitswillige mit Gewalt von der Arbeit zurückzuhalten versuchen, werden gerichtlich zu Gefängnisstrafen bis zu einem Jahre oder zu Geldstrafen von 1 bis 50 türkischen Pfund verurteilt. Diejenigen, welche sich Sachbeschädigungen zuschulden kommen lassen, sollen zu Schadenersatz verurteilt werden, und die, welche ein Verbrechen begehen, welches eine schwerere Strafe nach sich zieht, werden nach den betreffenden Bestimmungen des Strafgesetzbuches abgeurteilt werden.

9. Personen, welche sich bei einem den Interessen der Gesamtheit dienenden Unternehmen einer Streikbewegung anschließen, erhalten Gefängnisstrafen von 24 Stunden bis einer Woche und Geldstrafen von 25 Pfaster bis 100 Pfaster.

10. Zur Sicherung des Funktionierens aller Dienstzweige in der Zeit der Not, falls ein Krieg ausbricht, in Kriegsgefahr, hat die Regierung das Recht, die Untersuchung der Forderungen der Angestellten hinauszuschieben oder ganz einzustellen.

11. Alle Organisationen von Arbeitern und Angestellten, welche bei den den allgemeinen Interessen dienenden Unternehmen bestehen, sind von dem Tage der Publikation des vorliegenden Gesetzes an aufgehoben.

12. In den Blättern wird die in der Hauptstadt von dem Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten übertragene Vermittlung bei einem Abkommen zwischen Arbeiter und Arbeitgeber von der Regierung des Blattes übernommen.

13. Die Ministerien des Innern und des Handels sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

So also sieht das erste sozialpolitische Gesetz der Türkei aus! Ein Federstrich verbietet unseren Kameraden das Streikrecht und zerrüttert ihnen ihre Organisationen, die eben begannen aufzublühen. Durch diese reaktionären Maßnahmen lassen sich unsere Kameraden jedoch nicht einschüchtern, sondern sie werden im geheimen ihre Organisationen weiter ausbauen, bis sie eines Tages die Kraft erlangt haben, um von der Regierung die ihnen geraubten Rechte zurückzufordern.

Aus dem Gerichtssaal.

Der Adjutant des Abgeordneten Kroy im Gerichtssaal. Der Konduktur der De. N. B. in Schredenstein Josef Habich ist ein bekannter Denkschriftsteller. Wegen Beleidigung des Abgeordneten Schrammel mußte er abgestraft werden, wegen Beleidigung des Abgeordneten Beutel mußte er abgestraft werden, wegen Beleidigung des Abgeordneten Seliger hat er, wie bekannt, vor einigen Monaten des- und wehmützig Abbitte leisten müssen, weil er sonst eingekerkert worden wäre, und jetzt hat er wieder den Genossen Franz Staska, Beichnwächter der De. N. B. in Wegstättel, beleidigt.

Am 14. Juli 1908 hat Habich eine Eisenbahnerbundesversammlung abgehalten; hierzu waren einige Eisenbahnergenossen erschienen; das hat den Habich nervös gemacht und so erging er sich denn in Wegstättel in Beschimpfungen des Genossen Staska. Derselbe ließ durch Dr. Hübsch in Auftrag geben Habich klagen.

Das Bezirksgericht Aufsig zog, weil es damals noch mit der Sache Seliger-Habich beschäftigt war, die Strafsache an sich, Habich verlegte sich wie gewöhnlich auf Keugnen, endlich verfuhr er den Wahrheitsbeweis betreffs der gegen Genossen Staska gebrachten Beleidigungen anzutreten, der aber schmächtig mißglückte. Habich wurde von der ersten Instanz zu 20 Str. Geldstrafe verurteilt.

Dagegen ergriff Dr. Hübsch Berufung, auch Habich legte Berufung ein wegen seiner Verurteilung.

Das Kreisgericht Leitmeritz wies aber die Berufung des Habich zurück und verurteilte ihn in zweiter Instanz zu drei Tagen Arrest, umgewandelt in 30 Str. Geldstrafe und zum Ersatz sämtlicher Kosten.

Der Mann kann es bei diesen Eigenschaften im Lager der Reichsbundler noch weit bringen.

Ein vernünftiges Urteil. Am 5. d. M. fand in Leitmeritz vor einem Richterkollegium die Verhandlung gegen die Angeklagten Ferdinand Schlenz, Lokomotivführerstellvertreter, und Josef Klingohr, Oberverchieber, statt. Dieselben waren beschuldigt, schuldtragend zu sein am dem Unfall, der sich am 6. April v. J. auf der N. E. nächst dem Wächterposten Nr. 3 ereignete. Am 6. April 1908, abends gegen halb 9 Uhr, befam der Lokomotivführer Schlenz, der die zweite Nachtrezerve hatte, vom Versuchsleiter den Auftrag, auf dem Hauptgeleise bis zu Wächterposten 3a hinauszufahren, dort wieder zurück auf das fünfte Geleise zu fahren, um dort Verschiebungen vorzunehmen. Nach diesem Auftrag, den er dem Oberverchieber Klingohr übermittelte, entfernte sich der Versuchsleiter von der Lokomotive, um sich beim diensthabenden Beamten Informationen einzuholen. Seinen Stellvertreter, den Oberverchieber Proße, beauftragte er, den Wächter zu verständigen und das Signal für diese Fahrt geben zu lassen. Artmüßigerweise nun gelangte die Lokomotive halt auf das rechtsseitige auf das linksseitige Hauptgeleise und fuhr auf diesem gegen Wächterposten 3a hinaus. Gerade um diese Zeit kamen auf diesem Geleise zwei Lokomotiven von Tümnitz. Die Entfernung, auf welche die Gefahr bemerkt wurde, war zu kurz, um den Zusammenstoß zu vermeiden. Als derselbe erfolgte, wurden die auf der Reservemashine befindlichen, und zwar: Führer Schlenz, Heizer John, Oberverchieber Klingohr und die Verschieber Frieser und Wenzl umgeworfen und von der auf dem Tender befindlichen Wache verflücht. Der bereits geschlossenen Regulator wurde auf unaufgestärkte Art wieder geöffnet und da der Steueranschebel beim Kontra-

dampfgeben nach rückwärts gestellt war, ließ die Maschine führerlos denselben Weg wieder zurück. Bei dieser Fahrt kam Lokomotivführerstellvertreter Schlenz wieder einigermassen zum Bewußtsein, machte sich einen Arm frei und schloß, obwohl noch unter den Stößen vergraben, den Regulator. Hierdurch kam dann die Maschine unterhalb der Einmündung der Elbschleppbahn auf der sogenannten zweiten Wache zum Stillstand. Dann ließ kam Hilfe, und wurden die unter den Kohlen Verschlütteten ausgeschaukelt. Der Verschieber Wenzl starb nach einigen Tagen infolge Verletzung der Leber. Alle anderen, auch die auf den zwei von Tümnitz kommenden Lokomotiven Befindlichen hatten mehr oder minder schwere Verletzungen davongetragen. Als Schuldtragende an diesem Vorfall wurden angeklagt: der Lokomotivführer Ferdinand Schlenz und Oberverchieber Josef Klingohr. Dieselben hatten sich nun am 5. Februar vor einem Richterkollegium in Leitmeritz wegen fahrlässiger Tötung und schwerer körperlicher Beschädigung (§§ 335 und 337 St.-G.) zu verantworten. Als Verteidiger erschienen: für Schlenz Herr Dr. Leopold Kag aus Wien, Kanzleirollege des Herrn Doktor Gustav Harpner, für Klingohr Herr Dr. Siegfried Hübsch aus Aufsig, der Rechtsfreund der organisierten Eisenbahner. Als Vorsitzender des Richterkollegiums fungierte Herr L.-G.-R. Flogl, die Anklage vertat Staatsanwalt Hoyer. Als Sachverständige waren erschienen die Herren: Oberingenieur Weiser aus Prag und Heizhausvorstand Wenzl, Aufsig. Sowohl Herr Dr. Hübsch als auch Herr Dr. Kag unterließen nichts, um die Schuldlosigkeit der Angeklagten klarzulegen. Gestützt auf die abgegebenen Gutachten der beiden Sachverständigen, als auch in geschickter Verwertung der einzelnen Ergebnisse während der Verhandlung, gepaart mit ihrer reichen Erfahrung auf dem Gebiet des Eisenbahndienstes, widerlegten dieselben alle belastenden Momente. Der Vorsitzende, Herr L.-G.-R. Flogl, verkündet Freispruch für beide Angeklagte. Einer Salve gleich war das einstimmige „Bravo“ von Seiten des Auditoriums. Der bisher alle bedrückende Alp hatte sich gelöst. Freude glänzte auf allen Gesichtern. Nachdem Herr L.-G.-R. Flogl jede Kundgebung verboten, begründete derselbe das Urteil, zugleich eine Belehrung für die Eisenbahner anschließend. Zum Schluß noch hob er rühmend das Verhalten des Lokomotivführers Schlenz nach erfolgtem Zusammenstoß hervor, der, obwohl von den Kohlen verschüttet, seinen Arm frei machte und den Regulator schloß. Es sei dies ein Beweis, daß derselbe von seinem Pflichtbewußtsein vollständig durchdrungen sei und habe er wie ein Soldat auf dem Posten gehandelt. Höchst ergreifend wirkten die Worte des Vorsitzenden auf alle. Mit diesem nun dürfte ein höchst bedauernter und tragischer Eisenbahnunfall nach zehn Monaten seinen Abschluß gefunden haben, und zwar in befriedigender Weise für alle. Unter dem vollen Eindruck dieser Verhandlung legen wir allen Eisenbahnern ans Herz, stets ihrer hohen Pflicht eingedenk zu sein. Das höchste Gut, Leben und Gesundheit ihrer Mitmenschen ist ihnen anvertraut. Zugleich aber richten wir an alle der Organisation nach Fernstehenden den dringenden Appell, sich ungesäumt zu organisieren. Nicht nur, daß in der Organisation gewissenhafte Pflückerfüllung in allererster Linie gefordert wird, ist auch nur durch dieselbe eine unrichtige und sachkenntnisreiche Vertretung, und zwar durch die ihr zur Seite stehenden ausgezeichneten Rechtsfreunde möglich. Die nationalen Arbeiterorganisationen sind ein Sporn, den man anderen überläßt. Für einen ersten denkenden Eisenbahner aber gibt es nur eine Parole, und zwar: „Sinein in den Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner!“

Die Fahrt auf unrichtigem Geleise. Vor dem 1. k. Bezirksgericht Judenburg hatten sich kürzlich der Lokomotivführer Friedrich Fahringer, der Oberverchieber Johann Jaffer und der Verschieber Andreas Pirker wegen eines Unfalles zu verantworten, welcher sich in der Station Zeltweg am 3. November v. J. ereignet hatte.

Am gedachten Tage fuhr nämlich der Lokomotivführer Fahringer mit der von ihm geführten und vom Verschieber Pirker begleiteten Versuchsmaschine auf das Geleise 2, um dieses durchzufahren und von der anderen Seite auf ein mit Wagen besetztes Geleise zu gelangen. Während der Durchfahrt durch Geleise 2 stieß jedoch die Maschine auf einige dort stehende Wagen, welche hierbei zertrümmert wurden. Als Ursache ergab sich, daß die Durchfahrt richtig durch das Geleise 4 hätte erfolgen sollen, daß aber Verschieber Pirker dem Blockwächter Geleise 2 als Durchfahrtsgeleise angegeben hatte.

Bei der Verhandlung wurde nun dem Verschieber Pirker zur Last gelegt, daß er die Fahrt über ein unrichtiges Geleise angeordnet, beziehungsweise nicht rechtzeitig bemerkt hatte, daß die Maschine auf das unrichtige Geleise gelangte.

Dem Lokomotivführer Fahringer wurde zur Last gelegt, daß er die Fahrt auf ein unrichtiges Geleise unternommen habe und mit zu großer Geschwindigkeit gefahren sei, während der Oberverchieber Jaffer wegen Nichtbeaufsichtigung des Verschiebes angeklagt war.

Bei der Verhandlung gab der Verschieber an, er habe dem Blockwächter Geleise 4 zugerufen; als die Maschine zum Wechsel kam, sei ihm durch einen unglücklichen Zufall Kohlenstaub in das Auge geraten, so daß er momentan den Ausblick verlor und nicht wahrnahm, daß die Maschine statt auf Geleise 4, auf Geleise 2 geriet. Inzwischen sei der Zusammenstoß bereits geschehen.

Oberverchieber Jaffer verantwortete sich dahin, daß er für den Versuch die richtigen Dispositionen gegeben habe und die Ausführung dem Verschieber Pirker überlassen mußte, da er anderweitig Dienst zu tun hatte.

Lokomotivführer Fahringer verantwortete sich dahin, daß er, wie dies in der Station üblich sei, über Weisung des Verschiebers gefahren sei, ohne zu wissen, über welches Geleise die Durchfahrt erfolgen werde. Er habe, bevor er auf Geleise 2 fuhr, ausdrücklich gefragt, ob das Geleise frei sei, was Pirker bejaht habe, infolgedessen habe er um so weniger Anstand genommen, auf Geleise 2 zu fahren, als ihm unbekannt gewesen sei, daß dort Wagen ständen.

Die Geschwindigkeit seiner Maschine habe etwa 20 Kilometer betragen und er habe diese Geschwindigkeit im Interesse des Dienstes anwenden müssen.

Von den einvernommenen Zeugen gab der Blockwächter Oberer an, er habe deutlich vernommen, wie ihm der Verschieber Geleise 2 zugerufen habe. Der Heizer Turlettaub bestätigte, daß Verschieber Pirker die Frage des Lokomotivführers Fahringer, ob das Geleise frei sei, bejaht habe.

Die Verteidiger Dr. Harpner aus Wien für den Lokomotivführer Fahringer und Dr. Obermayer aus Leoben für die beiden anderen Angeklagten vertraten den Standpunkt, daß es sich hier nur um einen unglücklichen Zufall handle. Es sei nicht ausgeschlossen, daß der Blockwächter den Verschieber falsch verstanden habe, und wenn dieser letztere sodann durch das Einbringen des Kohlenstaubes in sein Auge momentan verhinbert gewesen sei, wahrzunehmen, daß die Maschine auf ein anderes als das von ihm gewählte Geleise fuhr, so sei dies nur ein Zufall, für den niemand verantwortlich gemacht werden könne. Die Fahrt des Lokomotivführers sei in der üblichen Weise erfolgt und es könne nicht von ihm verlangt werden, daß er bei jedem Versuch erst ausdrücklich frage, über welches Geleise die Durchfahrt erfolgen werde.

Der Richter schloß sich der Auffassung der Verteidigung an und ging mit einem Freispruch sämtlicher Angeklagten vor.

Ein folgenschwerer Unfall. Am 6. April 1908 fuhr auf der Station Neustadt der N. E. in Aufsig die Lokomotive Hundorf zum fünften Geleise, um dieselbst Verschiebungen vorzunehmen. Die Lokomotive führte der Lokomotivführer Schlenz; außer demselben befanden sich auf der Maschine der Oberverchieber Josef Klingohr, der Verschieber Heinrich Wenzl, Frieser und der Heizer John.

Es war gegen 1/9 Uhr abends, regnerisches Wetter.

Die Lokomotive fuhr mit einer Geschwindigkeit von zirka 25 Kilometer. Plötzlich bemerkte der Heizer John zwei aus

Tümnitz entgegenkommende Lokomotiven. Trotz aller angewendeten Mittel war der Zusammenstoß nicht zu vermeiden und fuhr die Lokomotive Hundorf auf den entgegenkommenden Lokomotivzug Aufsig-Paredl. Sämtliche auf den drei Lokomotiven befindlichen Personen wurden mehr oder minder schwer verlegt. Der Verschieber Heinrich Wenzl starb einige Tage nach dem Unfall infolge der erlittenen Verletzungen. Acht weitere Eisenbahnenbedienstete sind berufsunfähig geworden. Sämtliche Bediensteten wurden durch die herabstürzende Kohle verschüttet, die Lokomotive Hundorf raste wieder zurück bis zur englischen Weiche, dort erwahte der Lokomotivführer Schlenz aus der Ohnmacht, sah, daß der Weibel offen sei, schloß ihn und verhäutete so weiteres unabsehbares Unglück. Der Zusammenstoß erfolgte deshalb, weil die Hundorf statt über das achte Hauptgeleise über das verbotene neunte Hauptgeleise fuhr. Die auf der Hundorf befindlichen Eisenbahnorgane hatten nicht beachtet, daß die Weichel 60 und 61 auf das achte Hauptgeleise nicht gestellt waren. Außerdem hatte niemand bemerkt, daß sie auf dem falschen Geleise befinden.

Die im Vorverfahren einvernommenen Sachverständigen erklärten als schuldig den Oberverchieber Josef Klingohr, weil derselbe die Verantwortung für die Fahrt über das Hauptgeleise zum fünften Geleise übernommen habe.

Der Versuchsmeister Guntzer und dessen Stellvertreter Proße hatten sich nämlich in die Station begeben, um weitere Weisungen abzuwarten; ohne aber deren Rückkehr abzuwarten, fuhr aber die Hundorf fort, und zwar, wie behauptet wurde, über Weisung des Oberverchiebers Klingohr.

Gegen Josef Klingohr wurde nun ebenso wie gegen den Lokomotivführer Schlenz von der k. k. Staatsanwaltschaft in Leitmeritz die Anklage wegen des Vergehens nach § 334 St.-G., strafbar nach § 337 St.-G., erhoben. Die Verhandlung fand vor einem großen Auditorium von Eisenbahnenbediensteten am 5. Februar 1909 in Leitmeritz statt.

Josef Klingohr wurde vertreten durch den Aufsig der Advokaten Dr. Hübsch, der Lokomotivführer Schlenz durch den Wiener Advokaten Dr. Kag. Die Verhandlung währte den ganzen Tag und endete unter dem Beifall des zahlreich anwesenden Auditoriums mit dem Freispruch der Angeklagten.

Der Verteidiger Klingohrs, Dr. Hübsch, führte entgegen der Ansicht der Sachverständigen, daß nach der Instruktion die Verantwortung auf Klingohr übergegangen sei, aus, daß das eine für das Strafrechtsgebiet ganz untaugliche und unzulässige, nicht einmal in den Instruktionen begründete Fiction sei; daß nichts die Annahme rechtfertige, daß Klingohr sich zur Zeit des Antrittes der Fahrt dieser seiner Funktion und Verantwortlichkeit bewußt war; daß John die allererste Voraussetzung für den subjektiven Tatbestand fehle; daß es nicht angehe, auf solche Weise die Verantwortlichkeit eines Generaldirektors auf einen armen Verschieber, natürlich unter Dispens der Bezüge, zu schieben; daß im vorliegenden Falle sich wieder einmal die größte Unaufrichtigkeit im modernen Verkehrsleben, nämlich der Eisenbahninstruktionen, zeige, die man als nichts anderes, als jene Normen definieren könne, nach welchen der Eisenbahnverkehr nicht geführt werden könne und ernstlich nicht geführt werden wolle und daß das Vorkommen auf eine Reihe in Bezug auf die Person des Klingohr als Zufallsmomente zu bezeichnenden Umständen zurückzuführen sei, deren äußere Veranlassung in der mangelhaften, den modernen Anforderungen nicht entsprechenden Anlage des Bahnhofes der N. E. liege.

In ähnlichem Sinne bewegten sich die Ausführungen des Verteidigers des Lokomotivführers Schlenz, der wirksam hervorhob, daß Schlenz auch in der kritischen Situation seine Pflicht erfüllte.

Streiflichter.

Die Guillotine in der Werkstätte. Aus Mährisch-Schönberg schreibt man uns: In unserem Zeitalter der Aufklärung und Humanität, wo sich Sozialpolitiker und Nationalökonomien eifrig bemühen, die Ursachen und Mängel unserer mitunter sehr rückständigen Betriebsrichtungen aufzudecken und auf die erschreckend hohe Zahl der Betriebsunfälle hinweisen, dürfte man vermuten, daß unsere staatlichen Betriebe in erster Linie berufen wären, Schutzvorrichtungen, moderne Maschinen und dergleichen anzuschaffen, um Verletzungen und Verstümmelungen der Bediensteten tüchtig hintanzuhalten. Doch in der Werkstätte in Mährisch-Schönberg scheint dies nicht der Fall zu sein. Hier steht auf einem mit runden, tagentkopfgroßen Steinen gepflasterten Platz eine Hinrichtungs- — Pardon — Hobelmaschine, von der am 16. Februar d. J. einem jungen Arbeiter drei Finger der rechten Hand weggerissen und die Hand vollständig verstümmelt wurde. Seit diese Maschine im Betrieb ist, war dieser Unfall der zwölfte. Wir glauben, dies wäre genügend Grund, um sich um diesen Marterkasten und das dort befindliche Pflaster zu interessieren. Wenn die Arbeiter in den Personalkommissionen oder Arbeiterausschüssen brauchbare Maschinen, Schutzvorrichtungen u. s. w. verlangen, so werden derartige Forderungen zumeist abgelehnt oder teils zugesagt, aber von einer Anschaffung keine Rede. Als vor einigen Tagen zwei Arbeiter mit einem Posten auf der Achse vorübergingen, glitt der eine auf dem durch langen Gebrauch glatt gewordenen Pflaster aus und kam zum Glück mit der Hand nur auf die Schmiervase zu fallen. Was hätte können aber sonst passieren? Die bei Hobelmaschine beschäftigten Arbeiter wissen nicht, sollen sie ihr Augenmerk auf die Maschine richten, daß die Arme nicht weggerissen werden, oder sollen sie auf das Pflaster achten, damit man bei dieser gefährlichen Arbeit nicht ausrutscht und in die Maschine hineinkommt. Wir bitten an dieser Stelle Herrn Vorstand Cerny, dahin zu wirken, daß er diesen gefährlichen Verstümmelungen bei dieser Guillotine ein Ende bereitet, da wir durchaus nicht glauben wollen, daß unser höchster Vorgesetzter so ruhig zusehen kann, wie so viele junge Menschen frühzeitig zu Krüppeln gemacht werden.

Aus Lokomotivführerkreisen der Südbahn schreibt man uns: In den nächsten Monaten werden die Inspektorate wieder mit der Erstellung der Frühjahrs-, respektive Sommerturnusse beginnen. Nachdem die vorjährigen Sommerturnusse in einzelnen Heizhäusern mit Bezug auf die Ausnützung des Personals derart gestellt waren, daß einzelne Turnusse mit vollem Recht Mörderturnusse genannt werden konnten und daß das Vorsprechen der Vertrauensmänner bei den kompetenten Behörden ganz einfach nicht beachtet wurde und die Winterturnusse teilweise ganz gegen den Willen des Personals erfüllt wurden, ja sogar Turnusse gemacht wurden, welche zwar am Papier so annähernd den Normen entsprechen, in Wirklichkeit aber 60 und sogar über 60 Prozent Dienst ergeben, sieht sich das Personal vor die Alternative gestellt, angesichts der Nichtbeachtung ihrer Wünsche bei den letzten Turnusstellungen den Weg der Weisheit zu betreten und schon jetzt die k. k. Generalinspektion aufzufordern, bei der Erstellung der Turnusse im Interesse der Sicherheit des Verkehrs sowie daß es dem Personal auch tatsächlich möglich ist, den Dienst anstandslos machen zu können, ihren Einfluß geltend zu machen. Wir müssen bei dieser Gelegenheit darauf verweisen, daß in einzelnen Heizhäusern bei der Befehlung der Turnusse ein ganz und gar

unqualifizierter Vorgang gepflogen wurde, und zwar dahin abzielend, daß Lokomotivführer, welche turnusmäßig in den einen oder in den anderen Turnus gehören, auf Grund ihrer Vorliebe für die Vielfahrerei ganz einfach nicht in den Turnus eingereiht wurden, sondern wild herum fahren und bis zu 70 Prozent Dienst machen. Eine solche übertriebene Dienstmacherei ist geeignet, jeden Moment eine Katastrophe heraufzubeschwören, wofür wir, wenn dieser Unfug noch länger fortdauern wird, den Herrn Prosi verantwortlich machen werden, da er, zumindest aber die einzelnen Inspektors- und Heizhausvorstände davon Kenntnis haben müssen. Wir glauben, daß der Herr Maschinenchef es nicht darauf ankommen lassen wird, daß wir mit für ihn unliebsamen statistischen Zahlen in die Öffentlichkeit treten. In unseren Kollegen wird es liegen, und das ist ihre Pflicht, mit allem Nachdruck menschenswürdige Turnusse zu verlangen. Unsere halbwehrgelungenen Kollegen, welche mit ihrer übertriebenen Dienstmacherei förmliche Bauchruttscherdienste betreiben, zum Glück aber nur ein paar so Hungerleider sind, erscheinen in den Augen ehrlicher Berufskollegen als Schufte.

**Vom „Verkehrsbund“.** Ein Kollege aus Graz teilt uns mit, daß er vor kurzem beinahe das seltene Schauspiel erlebt hätte, der Gründung einer Ortsgruppe des „Verkehrsbundes“ beiwohnen zu können. Unser Genosse schreibt: Am 14. Februar d. J. befand ich mich in Schladming in Fritters Gasthaus, wo mit dem zwölften Glockenschlag die Eröffnung der neuen Ortsgruppe stattfanden sollte. Anwesend waren: Herr Tschulik, Redakteur aus Wien, als Festredner, der zweite Gast war der Leichen-träger aus Bischofshofen, der dritte war mir und dem Wirte unbekannt, dürfte aber, nach seinem Benehmen und Äußerungen zu schließen, ein Totengräber oder Vorbeter gewesen sein.

Um 1 Uhr zogen sich die Herren mit schmerzgefüllten Gesichtern in das anschließende Nebenzimmer zurück, um ihr geheimnisvolles Werk zu beginnen. Ich erfuhr nun zufällig den Zweck dieser Zusammenkunft, und ermuntere durch die tröstlichen Gesichter der drei Herren, ließ ich mich durch die lustige Kellnerin als Eisenbahner i. V. als Gast anmelden. Der Unbekannte erscheint und nachdem ich mir noch einen kurzen Vergleich zwischen meiner Person und meiner Legitimation gefallen lassen muß, füge ich einige Minuten später als viertes lebendes Wesen im Nebenzimmer. Nach 1 Uhr kamen die Gäste angetrückt, der Konduktur Herr D. aus Bischofshofen, ein Wächter aus Schladming und einige alte Leute, angeblich Bahnarbeiter, in Summe, meine Wenigkeit inbegriffen, zwölf Mann. Jeder saß ruhig wie angezogen und es wurde sehr wenig gesprochen. Ich dachte, man erwarte etwa mehrere Hochwürden und deren Frauen Köchinnen, die ja bei derartigen Gelegenheiten nie fehlen. Aber keine Kay ließ sich sehen.

Nach vielen Zudungen und Stottern kommt endlich der Einrufer dieser für mich so denkwürdigen Versammlung an meinen Tisch und bittet vielmals um Entschuldigung, da die Versammlung nicht stattfinden darf, weil die Bezirkshauptmannschaft Gröbming kein Verständnis für den „Verkehrsbund“ und seine Zahlstelle hat. Um 1/2 Uhr ging alles, meist krumm und hintend, auch die Herren Leichen-träger, nach Hause, um dem Pfarrer zu sagen: „Es war nichts.“

**Hauptbahn.** Das im Taglohn stehende Personal der Hauptbahn und Schneebergbahn wird aufmerksam gemacht, daß Anträge für die Frühjahrsprüfung des Arbeiterauschusses spätestens bis 5. März 1909 an die Adresse des Georg Eislaghy, Wien, X., Erlachgasse 1, II., gelangen müssen. Später eingelangte Zuschriften können keine Berücksichtigung finden.

**Die Dienst- und Ruhezeit der Streckenwächter der Linie Neumarkt-Silham-Simbach.** Es ist leider bei den k. k. Staatsbahnen eine ebenso bekannte als traurige Tatsache, daß die maßgebenden Faktoren beim grünen Tisch gegenüber den Wünschen und Beschwerden der niederen Bediensteten nur verpanzerte Herzen und taube Ohren haben, sonst wäre es nicht möglich, daß es im Zeitalter der Humanität noch immer Bahnstrecken gibt, wo das Wächterpersonal bei vollem Tag- und Nachtdienst den 18stündigen Dienstturnus mit einer nur neunstündigen Ruhezeit zu leisten hat.

Wir wissen ganz gut, daß der Dienst des Wächters von den Herren Vorgesetzten bagatellisiert wird. Es ist bei denselben das alte Schlagwort gang und gäbe: Der Wächter hat ja so nichts zu tun. Freilich, wenn sich der Dienst des Wächters einzig und allein nur auf die Überwachung des Zugverkehrs beschränken würde, dann würde man dem Schlagwort auf weniger vom Zugverkehr frequentierten Strecken teilweise zustimmen können.

Daß dem aber nicht so ist, wollen wir durch den Einblick in nachstehenden Dienstturnus darstellen:

- I. Tag: von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr abends Dienst, dann frei bis 3 Uhr früh;
- II. Tag: von 3 Uhr früh bis 9 Uhr abends Dienst, dann frei bis 6 Uhr früh;
- III. Tag: von 6 Uhr früh bis 12 Uhr nachts Dienst, dann frei bis 9 Uhr früh;
- IV. Tag: von 9 Uhr früh bis nächsten Tag 3 Uhr früh Dienst, dann frei bis 12 Uhr mittags;
- V. Tag: von 12 Uhr mittags bis nächsten Tag 6 Uhr früh Dienst, dann frei bis 3 Uhr nachmittags;
- VI. Tag: von 3 Uhr nachmittags bis nächsten Tag 9 Uhr vormittags Dienst, dann frei bis 6 Uhr abends;
- VII. Tag: von 6 Uhr abends bis nächsten Tag 12 Uhr mittags Dienst, dann frei bis 9 Uhr abends;
- VIII. Tag: von 9 Uhr abends bis nächsten Tag 3 Uhr nachmittags Dienst, dann frei bis 12 Uhr nachts und dann vom Anfang weiter.

Aus dieser Dienstleistung geht somit hervor, daß die armen Teufel von Wächtern in acht Tagen volle 142 Stunden im Dienst stehen und nur 72 Stunden frei sind, wozu noch der menschen-unwürdige Zustand kommt, daß diese Sklaven nur alle acht Tage einmal von 9 Uhr abends bis 6 Uhr früh, also nur einmal eine ganze Nacht schlafen können.

Bei dieser Dienstleistung verfahren auf der Strecke Neumarkt-Simbach, inklusive Dietfurth (Abzweigung) 26 bis 30 Büge im Durchschnitt, inklusive Dietfurth 16 bis 20 Büge. In erster Linie kommt die Kontrolle der Strecke in Betracht, welche täglich mindestens viermal durchzuführen ist, und zwar vor Zug 816 um 2 Uhr 30 Min. bis 3 Uhr 30 Min. früh.

Tritt dann der Fall ein, daß drei bis vier Laufzettel aus befördern sind, so ist der arme Teufel gezwungen,

einschließlich der Kontrollgänge die ihm zugewiesene Strecke in der Länge von 1500 bis 2000 Metern siebenmal des Tages schrittweise abzumessen.

Dann haben die meisten Wächter vier und mehr Ueberjegungen, so daß zwei bis vier Zugstranken sowie Handschranken zu bedienen sind.

Und zu allem Ueberflus muß der Wächter im Sommer noch 600 Meter Strecke vom Gras reinigen, respektive im Winter vom Schnee befreien. Insbesondere für den Ablöswächter kommt noch der Gang aus dem manchmal von der Bahn weit entfernten Domizil in Betracht, um zum oder vom Posten den Weg zurückzulegen, wodurch die Ruhezeit noch um eine Stunde verkürzt wird. Aus diesen schwerwiegenden Gründen ersuchen die Wächter der Strecke Neumarkt-Simbach eine k. k. Staatsbahndirektion um Ausdehnung der Ruhezeit auf zwölf Stunden, als Ueber-gang zur allgemeinen Regelung der Dienst- und Ruhezeit für das Wächterpersonal.

Wenn die k. k. Staatsbahndirektion im Interesse der Sicherheit des Verkehrs handeln will, dann muß sie dieser geradezu lächerlich bescheidenen Forderung stattgeben. Uebrigens wird es die Aufgabe der Organisation sowie der sozialdemokratischen Abgeordneten sein, dafür Sorge zu tragen, daß ähnliche Dienstüberbürdungen so bald als möglich endgültig aus der Welt geschafft werden.

Den Kollegen Wächtern aber rufen wir zu: Alle Mann an Bord, hinein in unsere Organisation!

**Die Urlaubsfrage der Streckenwächter und Aushilfsbediensteten der k. k. Staatsbahnen.** Die Knausererei mit Urlauben und dienstfreien Tagen für Streckenwächter und Aushilfsbedienstete der k. k. Staatsbahnen scheinen bei einzelnen Vorständen schon recht hohe Dimensionen angenommen zu haben, wenn sich eine k. k. Staatsbahndirektion veranlaßt sieht, hier regelnd einzugreifen. Die Staatsbahndirektion Willach tut das nämlich mit nachfolgenden zwei Erlassen:

Zirkular Nr. 36, Amtsblatt Nr. 7 ex 1909.

Bewährung von Urlauben an Streckenwächter und Aushilfsbedienstete.

Da über die Bewährung von Urlauben an das definitive Wächterpersonal des Bahnerhaltungsdienstes sowie an die Aushilfsbediensteten (Aushilfsunterbeamte und Aushilfsbediener) im allgemeinen, und zwar sowohl was das Ausmaß dieser Urlaube, als auch die Kompetenz zur Urlaubsbewilligung betrifft, Zweifel aufgetaucht sind, sieht sich die k. k. Staatsbahndirektion veranlaßt, nachstehendes zur Dornachachtung zu eröffnen.

Durch den Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1908, Zahl 51.884/4, verlaubar mit dem Erlasse vom 12. August 1908, Zahl 27.843, wurde den Vorständen der k. k. Bahnerhaltungssektionen die Ermächtigung erteilt, Urlaub an die Wächter bis zur Dauer von 3 (drei) Tagen, auch wenn Substitutionskosten erwachsen, zu bewilligen, mit der Beschränkung, daß die Gesamtsumme der dem einzelnen Wächter zu bewilligenden, beziehungsweise bewilligten Urlaubstage die Zahl 6 (sechs) in einem Jahr nicht überschreiten darf. Durch diesen Erlass wurde lediglich die Kompetenz der Sektionsvorstände zur Erteilung von Urlauben wesentlich erweitert, da vorher die Urlaubsbewilligung an die Streckenwächter im Sinne des § 58 der Dienstordnung, und zwar in Hinblick auf die erforderlichen Substitutionen, in der Regel nur von der k. k. Staatsbahndirektion zu erfolgen hatte.

Die bei den einzelnen Dienststellen aufgetretene Auffassung, daß infolge dieses mehrerwähnten Erlasses den Streckenwächtern insgesamt nicht mehr als 6 Tage in einem Jahr bewilligt werden können, ist nicht richtig.

Die Streckenwächter können ausnahmsweise auch mehr als 6 Tage Urlaub im Jahre erhalten, doch ist zur Bewilligung von weiteren Urlaubstagen nur die k. k. Staatsbahndirektion berechtigt. Benötigt daher ein Streckenwächter, der bereits 6 Tage Urlaub in einem Jahre ausgenutzt hat, aus triftigen Gründen einen weiteren Urlaub, so hat dieser Wächter unter Angabe der Gründe schriftlich darum anzufordern und ist das bezügliche gestempelte Gesuch, vom Dienstvorstand entsprechend eingeleitet, zur Entscheidung an die k. k. Staatsbahndirektion vorzulegen.

Einen Anspruch auf einen Erholungsurlaub von bestimmter Maximaldauer, wie ein solcher für die Diener in § 59 der Dienstordnung festgesetzt ist, haben die Streckenwächter mit Rücksicht darauf, als bei Verurlaubungen derselben Substitutionen notwendig sind, nicht, demgemäß hat auch die Aufstellung eines Turnusses für Erholungsurlaube bei den Streckenwächtern zu entfallen.

Was die Urlaubsbewilligung an die Aushilfsbediensteten (Aushilfsunterbeamte und Aushilfsbediener) betrifft, so kann auch diesen Bediensteten erforderlichen Falles ein Urlaub im Sinne der Bestimmungen des § 58 der Dienstordnung erteilt werden. Die Bewährung eines Erholungsurlaubes an diesen ist aber, abgesehen von einem seitens des behandelnden Bahnarztes als unbedingt notwendig erklärten Erholungsurlaub, nach einer überstandenen Krankheit in der Regel ausgeschlossen.

Derartige, an die k. k. Staatsbahndirektion gerichtete Gesuche sind seitens der Dienstvorstände, wenn nicht ganz besondere Gründe eine Ausnahme rechtfertigen, a limine abzulehnen.

Vorliegender Erlass ist dem in Betracht kommenden Personal nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

Willach, 3. Februar 1909.  
(Zahl 31.404 ex 1908.)

Der k. k. Staatsbahndirektor  
Wagner.

Zirkular Nr. 37, enthalten im Amtsblatt Nr. 7 vom 10. Februar 1909.

Dienstfreie Tage von Streckenwächtern. An alle Bahnerhaltungssektionen.

Auf Grund mehrerer Eingaben der Streckenwächter und des in der Personalkommissionssitzung vom 23. Oktober 1908 gestellten Antrages auf Gewährung eines ganzen dienstfreien Tages im Monate an die Streckenwächter findet die k. k. Staatsbahndirektion in Ergänzung des Erlasses vom 11. Mai 1908, Zahl 15.907, Punkt 3, zu verfügen, daß den Streckenwächtern in Strecken mit turnusmäßiger Ablösung nach Diensteszulässigkeit und im Falle Vorhandenseins von geeigneten Substitutionen, über vorgezogene Bitte seitens der Dienstvorstände einmal im Monat ein dienstfreier Tag gewährt werden kann, dessen Beginn vom Ablauf der Ruhezeit des Wächters zu rechnen ist. Hierdurch erreichen die Streckenwächter mit 16/19- und 18/12stündiger Ablösung einmal im Monat eine ununterbrochene freie Zeit von 36 Stunden und jene mit 18/9stündiger Ablösung eine solche von 33 Stunden.

In Monaten, in welchen die Wächter eines mindestens dreitägigen Urlaubes teilhaftig waren, haben dieselben auf diesen dienstfreien Tag keinen Anspruch.

Willach, 3. Februar 1909.  
(Zahl 79 ex 1909.)

Der k. k. Staatsbahndirektor  
Wagner.

**Von den Wächtern der Südbahn.** Unter den Wächtern der Südbahn macht sich eine lebhafteste Bewegung bemerkbar, die mehr und mehr an Ausdehnung gewinnt. So fand am 1. Februar in Wiener-Neustadt und am

11. Februar dieses Jahres in Magleinsdorf je eine sehr gut besuchte Wächterversammlung statt, in der das Personalkommissionsmitglied Genosse Herzog das Referat erstattete. In diesen Versammlungen wurde von allen Bediern die Notwendigkeit einer starken und zielbewußten Organisation hervorgehoben, um die bestehenden Mängel und Härten beseitigen zu können. In beiden Versammlungen wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen.

Die heute tagende Wächterversammlung des Verkehrs wie auch des Bahnerhaltungspersonals begrüßt die Anregung ihrer Grazer Kollegen vom 18. Jänner laufenden Jahres aufs wärmste und schließt sich vollinhaltlich an.

Sie beauftragt daher ihre gewählten Vertreter in der Personalkommission, gemeinsam mit der Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsbundes für Oesterreich dahin zu wirken, daß die noch bestehenden Härten und Mängel vom Jahre 1907 behoben, alle Zusicherungen endlich in rigoröser Art durchgeführt und die bestehenden Härten des Zirkulars 538A eliminiert werden, daß weiters auch das Wächterpersonal der Südbahn mit den Kategorien der Dampfisten, Magazinsbediener und Verschieder gleichgestellt werden, wie dies bei den k. k. Staatsbahnen geschah, des weiters, daß ihnen für ihren gewiß nicht minder anstrengenden und verantwortlichen Dienst die Nachdienstzulage in gleicher Art und Ausmaß wie allen übrigen Bediensteten gewährt werde.

Sie beauftragt weiters ihre gewählten Vertreter im Pensionsausschusse, gemeinsam mit der Zentrale oben genannten Vereines energisch dahin zuwirken, daß auch für das Wächterpersonal die anderthalbfache Einrechnung seiner Dienstjahre in die Pensionsberechnung endlich und gleichzeitig mit anderen Kategorien erfolge; sie fordert weiters ihre Vertrauensmänner auf, mit aller Energie dahin zu wirken, daß auch die Wächter in allen Ausschüssen und Komitees, welche auf die Lage der Wächter von Einfluß sind, vertreten sind; schließlich fordert sie die Zentrale auf, ehestens eine Reichs-Wächterkonferenz einzuberufen, um definitive Beschlüsse zu fassen wären.

**Korrespondenzen.**

**Studen.** (Zustände in unserem Frachtmagazin.) Daß es auf der Staatsbahn noch solch traurige Zustände gibt, wobei die Arbeiter auf das rücksichtsloseste ausgebeutet werden, sollte man in unserer fortgeschrittenen Zeit nicht mehr für möglich halten, wo doch durch die Arbeiterausschüsse solchen Uebelständen abgeholfen wird. Aber hier in unserem weitbekanntesten Schindlerlager, wo seit jeher jedes menschliche Gefühl fehlt, wo schon stets im Interesse des Kapitalismus und im Interesse einiger Antreiber die Arbeiter bis auf das Mark ausgebeutet wurden, wo es bis dato nicht möglich, menschenwürdige Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Zum Beweise wollen wir nachstehende Tatsachen schildern: Den Nachtdienst versehen drei Parteien zu je drei Mann, ein Magazinsbediener und zwei Arbeiter. Die erste Partie beginnt ihren Dienst am ersten Tag früh 5 Uhr 45 Minuten und dauert derselbe bis 1 Uhr 30 Minuten Mitternacht, Dienstdauer 19 Stunden 45 Minuten. Am zweiten Tag haben dieselben Arbeiter nach einer 20stündigen Dienstleistung der eine Arbeiter 10 Stunden 30 Minuten, der zweite 13 Stunden 30 Minuten Ruhezeit, mithin hat der erste Arbeiter um 12 Uhr mittags seine Arbeit zu beginnen, der zweite um 3 Uhr nachmittags, und dauert dieselbe bis 6 Uhr 30 Minuten abends. Am dritten Tag dauert der Dienst für beide Arbeiter von 6 Uhr 30 Minuten früh bis 6 Uhr 30 Minuten abends. Am vierten Tag beginnt nun der 20stündige Dienst wieder, und so geht es das ganze Jahr weiter. Es ergibt sich nun für alle diese Arbeiter eine tägliche Dienstleistung von 13 Stunden 45 Minuten. Wenn man nun in Erwägung zieht, daß der Magazinsbediener, was körperliche Leistung anbetrifft, der schwerste ist, so ist es geradezu ein Verbrechen, das man an diesen Arbeitern begeht; täglich bereits 14 Stunden Dienst, dazu jeden vierten Tag Nachtdienst, ohne dabei einen freien Tag im Monat zu haben. In keinem Privatgeschäft, ja nicht einmal in der allererschlechtesten Schusterbude wird man solche Zustände finden, wohl aber bei der k. k. Staatsbahn sind solche Mißstände anzutreffen. Nun muß man sich fragen, warum hat der Arbeiterlokalausschuss diesen Zuständen nicht abgeholfen, da es ja in erster Linie diesem zusteht, darüber Beschwerde zu führen? Ja, da ist eben der Haken. In unserem Lokalausschuss sind Leute, die nicht hineingehören; dem einen fehlt es an Courage, der zweite weiß überhaupt nicht, worum es sich handelt, dem dritten fehlt es gar an den Fäusten. Bei einer solchen Vertretung dürfen die Arbeiter nie Hoffnung haben, daß durch diese Ausschusmitglieder bessere Arbeitsverhältnisse geschaffen werden. Und nur dem kümstlichen Wahlmodus ist es zuzuschreiben, daß solch unbefähigte Leute im Lokalausschuss sitzen, da sie nicht von den Bediensteten gewählt, sondern von der Station aufgestellt wurden, also ohne den Willen der Arbeiter als Vertreter fungieren. Es wäre noch so mancher Uebelstand zu bekämpfen, wir wollen uns aber vorläufig begnügen, bessere Arbeitsverhältnisse und einen freien Tag in der Woche zu fordern, was gewiß nicht zu viel verlangt ist. Sollten diese Worte taube Ohren finden, sollten die unmittelbaren Vorgesetzten nicht zur Ennsicht kommen, daß diese armen Teufel auch Menschen sind und als solche auch zu behandeln sind, also in erster Linie eine andere Dienstleistung schaffen und ihnen auch eine freie Zeit gewähren, dann hoffen wir doch, daß die Direktion einschreiten und mit dieser mörderischen Dienstleistung aufhören wird.

**Kittelfeld.** (Wie man in Kittelfeld bei der Bahn angestellt werden kann.) So betitelt sich eine Ein-sendung von dort, die wir uns unbedingt veranlaßt sehen, hier wiederzugeben.

In Kittelfeld unter dem Regime des Herrn Scala ist zur Erlangung einer Anstellung nichts anderes notwendig, als der Nachweis, daß man deutschnational sei; ob die nötigen Vorbereitungen, wie Brandkenntnisse, Fähigkeiten etc. für die Verwendung bei der Bahnanstalt vorhanden sind, das ist auch zur weiteren Eisenbahnerlaube bei diesen Herren ganz wurscht. Ja, wenn man sich in dieser teutschen Heils- und Adalangs-felschaft besonders betätigt, so ist man, wie der Fall Fröhlich zeigt, ganz sicher, sofort stabilisiert zu werden, wenn auch alle Vorbereitungen hierzu fehlen. Die Vorgangsweise bei der Stabilisierung, respektive beim Vorschlag zu derselben, ist wirklich eine recht sonderbare. Zunge, kurze Zeit beschäftigte Adalangs-macher werden alten, erprobten Arbeitern vorgezogen, wenn sie den Nachweis ihrer germanischen Gesinnung erbringen. Es ist doch endlich einmal Zeit, daß hier maßgebende Faktoren energisch eingreifen, um diesen chauvinistischen Bestrebungen einzelner Kittelfelder Obermacher ein energisches Ende zu bereiten.

**Kojetein.** Scheiden tut weh! So singt man, wenn einer aus unserer Mitte entrisen wird, den wir lieb gewonnen haben. Zutragen, Anhänglichkeit und Liebe ist es, was ein Personal seinem Chef für dessen, sagen wir nur Menschenfreundlichkeit bietet. Am 15. Februar schied von uns unser Streckenvorstand Halberstamm. Die Brust klemmte sich zusammen und es entrang sich aus derselben einem jeden der Seufzer: „Endlich, Gott sei Dank!“

Seine Menschenfreundlichkeit haben wir aus dem „Eisenbahner“ seinerzeit lesen können.

**Das Streckenpersonal.** **Lundenburg.** Unter den Lokomotivführern des Heizhauses Lundenburg treibt ein Mann sein Umwehen, dessen Charakter-eigenschaften wir hier beleuchten wollen, um jene Kollegen, die am Ende doch auf den Wortschwall dieses großmäuligen Dauer-lanten etwas geben würden, vor Schäden zu bewahren. Dieser Mann, Herr Strnadl mit Namen, ein an Größenwahn und unbefriedigtem Ehrgeiz leidender Lokomotivführer, will nämlich

die Lokomotivführerschaft im allgemeinen und die der Heizhausleitung Lundenburg im besonderen durch abermalige Gründung eines Klubs nachsteifer Lokomotivführer vor ihrem gänzlichen Untergange retten. Die Ursache seiner rettenden Tat liegt darin, weil er seine eminenten Fähigkeiten im Interesse der Kollegen nicht brach liegen lassen will. Um sich ein selbständiges Urteil über den Charakter dieses Mannes zu bilden, müssen wir den Werdegang desselben kurz schildern und zu diesem Zweck auf eine Reihe von Jahren zurückgreifen. In der harten Schule des Lebens aufgewachsen, hat er sich das, was er an Wissen besitzt, als Arbeiter in Arbeiter-Bildungsvereinen und ähnlicher zur Aufklärung der Arbeiter geschaffenen Stätten erworben und sich auch als Lokomotivführer, insofern es nicht für seine an diesen Stellen erworbenen Gesinnung offen einzutreten galt, stets als strammer Sozialdemokrat und radikales Element unter seinen Kollegen ausgegeben.

Sein Verhängnis ereilte ihn jedoch, als im Jahre 1902 vom Lokomotivführerverein zum erstenmal die Anregung ausging, die Vereinsmitglieder der einzelnen Heizhäuser mögen darüber abstimmen, ob sie für einen Anschluß an die Organisation sind oder nicht. Während nun bei dieser am 4. November desselben Jahres stattgefundenen, für die Lokomotivführer von damals denkwürdigen Abstimmung von 61 abgegebenen Stimmen 54 für den Anschluß waren, enthielt sich Herr Strnadl, zu jener Zeit der größte Gezer gegen den bestehenden Klub, in dem seine damaligen Kollegen auf Grund seiner bis zu diesem Zeitpunkt an den Tag gelegten Tätigkeit mit Recht ihren Führer für die Zukunft erblickten, im mündlichen ebenso im schriftlichen Wahlgang jeder Abstimmung mit der Motivierung, daß das Auge der Direktion, der seine radikale Gesinnung nur zu gut bekannt sei, auf ihn gerichtet und mithin bei Abgabe seiner Stimme für den Anschluß seine Gesinnung gefährdet wäre. Also gerade auf ihn den Arnen Kaiser hatte es Zeitelle abgesehen, die anderen 54 Stimmen galten ihm nichts. Und hätten ihm, wenn wir schon dieses Thema berühren, die Gesinnung seiner 54 anderen, zum Teil bedeutend jüngeren Kollegen, deren erfolgte Stimmenabgabe für den Anschluß und wir wollen hier der Wahrheit Zeugnis geben, daß dieselbe zum Teil auf seine Tätigkeit zurückzuführen war) gar nichts gegolten?

Dem damaligen Delegierten der Lundenburger Lokomotivführer, dem Lokalvollmächtigten des Lokomotivführervereines Herrn Swertke, der unter ganz anderen Anschauungen, als damals unter den Lokomotivführern notgedrungen Platz griffen, bereits zum alten Mann herangewachsen war, der sich naturgemäß nicht ohne weiteres der neuen Strömung angeschlossen hätte, er schon wochenlang vor der zu diesem Zweck einberufenen Lokomotivführerkonferenz, daß derselbe, im Falle er laut Stimmenabgabe für den Anschluß zu stimmen habe, die Hölle voll haben werde. Nun dürfte dies bei Herrn Swertke nicht zugetroffen haben, wie es aber dem Proponenten für den neuen Klub, Herrn Strnadl, erging, als seine damaligen Kollegen ob seiner an den Tag gelegten Gesinnungslumperei und erwiezenen Charakterlosigkeit mit ihm Abrechnung hielten, wollen wir der Vergangenheit nicht mehr entreißen.

Ein Mann mit solchen Charaktereigenschaften kann und darf unter seinen Berufscollegen keine Rolle mehr spielen, wenn sie nicht daselbe Schauspiel, das seine einstigen, auf ihn vertrauenden Berufscollegen am 4. November 1902 erlebten, in zweiter Auflage erleben wollen.

Sollte Herr Strnadl dieser Wirt mit dem Jaupfahl noch nicht genügen und er seine der Gesamtheit der Kollegen zum Schaden gereichende Tätigkeit nicht einstellen, so könnte der Fall eintreten, daß einige Sachgen aus der alleruntersten Lade hervorgeholt werden müßten und was dann von ihm noch übrig bleiben würde, wäre einerseits viel, andererseits aber blutwenig.

**Kalbach.** Ein besonderes Exemplar von einem Pascha ist der Heizhauschef Witter des Heizhauses Kalbach (Südbahn). Wir gehen nicht fehl, wenn wir annehmen, daß der Mann an Großwahn leidet. Er ist eben der Meinung, Allein herrscher zu sein, damit er schalten und walten könne wie es ihm eben beliebt.

Besonders hat er es auf einige Lokomotivführer und Geizer abgesehen, indem er dieselben fünf bis sechsmal monatlich zu der Prüfung zitiert; kaum in der Kanzlei angekommen, donnert er sie an: "Sie und Sie, gehen S nach Hause, Sie haben eh nichts gelernt!" Dadurch wird dem Mann seine sehr benötigte Ruhe geraubt.

Hat vielleicht der Herr Witter mit „Hellschneidern und Sonnambulen“ die Schule besucht, weil er den Bediensteten schon von weitem vom Gesicht lesen kann, daß er nichts gelernt hat?

Der Herr möge dies in Erwägung ziehen, daß er nicht Nuben vor sich hat, sondern Männer, die den schweren verantwortungsvollen Dienst machen müssen und hunderte Mächte opfern.

Wenn die Lokomotivführer und Geizer alle Mächte zu Hause sich ausruhen könnten, sagen wir mit Bestimmtheit, daß sie größere Freude zum Vorne hätten; aber bei der grimmigsten Müde und Bora halberfahren zu Hause angekommen, wird es wenige geben, die sich zu den Büchern setzen, um zu lernen. Und wie eben dem Herrn Witter jedes Büchlein schadet, so kann er das auch vom Lokomotivführer denken, welche ebenso Menschen sind — wie der Herr Witter.

**Feldkirch.** Es ist zwar nicht angenehm, aber einmal muß es doch sein, das an dieser Stelle über unsere „Verkehrsbündler“ im Lande geschrieben wird. Wenn man so gewissermaßen gezwungen ist, um in diese Sippigkeit Einblick zu gewinnen, die „Verkehrsbundzeitung“ und das in Vorarlberg erscheinende „Wochenblatt, das „Arbeiterblatt“, zu lesen und die Leute sonst kennt und ihr Tun und Lassen beobachtet, so muß man sich unwillkürlich fragen: Ist es denn möglich, daß sich Leser so was bieten lassen können?

Hatte da im Jänner die Ortsgruppe Feldkirch des Verkehrsverbandes ihre Monatsversammlung. Gymnasialprofessor Brunner hielt in dieser Monatsversammlung einen Vortrag über die deutschen Bundesfürsten und über Serbien (gewiß ein passender Vortrag in einer Eisenbahnerversammlung). Und vor ihm hielt er den Vortrag? Vor sage und schreibe sieben anwesenden Eisenbahnern! Was war in der „Verkehrsbundzeitung“ vom 1. Februar zu lesen? Nun, daß die Monatsversammlung gut besucht war, Professor Brunner einen ausgezeichneten Vortrag hielt, worüber ihm der Vorsitzende zum Schluß den Dank aussprach.

Am 2. Februar gab der Verkehrsverband hier einen Ball. Selbstredend kann der hiesige Verkehrsverband unter sich keinen Ball geben, denn das wäre nur eine kleine Tischgesellschaft, aber da hilft man sich aus, da wird eingeladen, was zur schwarzen Partei hält und so war der Ball gut besucht. Auf diesem Ball waren auch fünf Pfaffen anwesend, und siehe da, was geschah um 10 Uhr? Um 10 Uhr hielt der geistliche Beirat des Verkehrsverbandes, Pfarer Hartmann aus Altenstadt, eine „stündige“ Rede über die Sozi und die Junsdruder „Wochenzeitung“, wohlverstanden auf einem Ball. Nächsten Tag wurde von vielen Teilnehmern über dieses Treiben, ja selbst von Verkehrsverbändlern, Geschimpft. Was schreibt nun das Vorarlberger „Arbeiterblatt“? Die am 2. Februar in den Dörsen in Feldkirch abgehaltene Festtagsunterhaltung des christlichen Eisenbahnpersonals war sehr zahlreich besucht und erfreute sich eines herrlich schönen und genussreichen Verlaufes; auch nicht der geringste Mißton trübte die Unterhaltung. Dann werden die fünf Hochwürden nominativ aufgezählt und dann, daß der Inspektor und Oberingenieur der Verkehrsstelle Feldkirch auch anwesend waren. Dies hätte sich der Artikelschreiber vom „Arbeiterblatt“ ersparen können, die zwei letztgenannten in dem Artikel zu erwähnen, denn namentlich letztgenannter äußerte sich nächsten Tag, und auf dem wirklichen Ball, ohne einer politischen Rede, welche unsere Organisation am 6. Februar abhielt, wo auch beide Herren mit mehreren Beamten erschienen sind, ganz anders, wo man nicht zur Einsicht kam,

daß obige Unterhaltung in allen ihren Teilen glänzend ausfiel, sondern die Meinung war eine entgegengesetzte. Allerdings runderd das vernünftige Leute nicht, denn die Piuspresse ist bekannt. Zum Schluß schreibt das „Arbeiterblatt“: „Es ist das Ganze als sehr gelungen zu betrachten, was besonders den Obmann des Vereines am meisten freute!“ Nun, Herr Obmann, die Freude gönnen wir Ihnen, und obendrauf geben wir Ihnen die Blamage gratis. Es ist doch gut, wenn Eisenbahner geistliche Beiräte haben, nicht wahr, Herr Obmann?

**Triest-Freihafen.** Sämtliche Bediensteten und Arbeiter des Bahnbetriebsamtes Freihafen sowie vom Heizhaus, Magazin, als auch die Oberbauarbeiter werden zu dem am 4. März um halb 7 Uhr abends im Gasthaus via Giovanni Boccaccio Nr. 25 stattfindenden Konstituierung der selbständigen Zahlstelle Triest-Freihafen höchlichst eingeladen. Pflicht eines jeden herrlich denkwürdigen Eisenbahners ist, zu dieser für uns so wichtigen Versammlung bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

**Junnsbrud.** (St. f. Staatsbahn.) Alle Beschwerden, die infolge des Jänner-Avocaments in der Staatsbahndirektion Junnsbrud entstanden sind, sollen unter Anführung aller genauesten Daten als: Anstellungsjahr, Anfangsgehalt, gegenwärtiger Gehalt, die Wartezeiten etc. an das betreffende Mitglied des Zentralkomitees und der Personalkommission eingehendst werden.

**Kapfenberg.** Den gesamten Eisenbahner beider Bahnhöfe von Kapfenberg und Umgebung wird zur Kenntnis gebracht, daß Montag den 1. März im Saale des Konsumvereines eine freie Eisenbahnerversammlung stattfindet. Referent Genosse Weigl aus Wien.

Kein dienstfreier Eisenbahner fehlt bei dieser so wichtigen Versammlung und jeder bringe seine Frau mit.

**Bodenbach.** (Staatsbahngesellschaft.) Wenn man sich in dieser Station, und zwar in der Nähe des eigentlichen Stationsgebäudes aufhält und das Treiben des Eisenbahndienstes betrachtet, muß man sich als Beobachter die Frage aufwerfen: „Mit wie viel Glück wickelt sich hier der riesige Verkehr ab und welches sind die eigentlichen Organe, die hier die Verantwortung tragen?“ Man ist als Eisenbahner selbst sehr neugierig und ruft sich irgend einen Bediensteten zu sich, um Klarheit über diese Verhältnisse zu erlangen. Man staunt ja wirklich, wie es möglich ist, daß sich das alles mit einer solchen Ruhe abspielt; man sieht aber auch, daß alle Kräfte der diensttuenden Beamten mit dem gesamten daranhängenden Personal auf das äußerste angestrengt sind. Das mag man vor längerer Zeit bei der Direktion endlich auch eingesehen haben und so gab man dem Verkehrspersonal, den Weichenwachtern u. s. w. den 24stündigen Dienst, auf welchen eine 24stündige Ruhezeit fällt, ausgenommen die Platzmeister, welche den sogenannten Herrendienst machen müssen. Gerade diese Leute, die durch die geringste Vergessenheit oder Pflichtverletzung ein Unglück herbeiführen würden, welches man sich nicht schlimm genug vorstellen kann. Und würden die Herrschaften, welche nur in der I. und II. Klasse der Schnell- und D-Züge fahren, wissen, daß sie, wenn sie in die Station Bodenbach auf den weichegepolsterten Sigen einsteigen, durch das kleinste Verschulden eines derartig überbürdeten Platzmeisters entweder zu strüppeln würden oder auch überhaupt das Leben einbüßen könnten, so würde von diesen Leuten gewiß ein derartiger Druck auf die Direktion der Staatsbahngesellschaft ausgeübt werden, daß auch die Platzmeister auf einen zwölfstündigen Dienst ihre 24stündige Ruhezeit bekommen würden.

**Wojen.** (Belohnung eines Lokomotivführers.) Die Maschinenleitung der Südbahn hat dem in Wogen stationierten Lokomotivführer Andreas Gasteiger nachstehendes Belobungsschreiben zugesendet:

Am 19. Dezember v. J. wurde der Zug Nr. 5 auf ein unwichtiges, belebtes Geleise in der Station Salurn eingelassen. Nach den diesfalls gegebenen Erhebungen haben Sie, obwohl das Dislangensignal auf „Frei“ und das Nüchtensignal auf „Frei in gerader Richtung“ stand, bei der Einfahrt in die Station die Stellung der Weiche 3 in der Ablenkung bemerkt und sofort die Geschwindigkeit Ihres Zuges dementsprechend herabgesetzt, so daß der Anprall an die im Geleis gestandenen Wagen und mithin auch die Folgen des Anfahrens wesentlich abgeschwächt wurden.

Wir sehen uns veranlaßt, Ihnen für die an den Tag gelegte besondere Aufmerksamkeit und das energische Vorgehen eine Gratifikation von fünfzig Kronen zuzuerkennen.

Der Betrag wird Ihnen bei der nächsten Gehaltsauszahlung übermittelt werden.

Der Maschinenleiter:  
Prossim p.

Endlich finden wir wieder einmal eine Anerkennung für einen Bediensteten, der im letzten Moment mit eigener Lebensgefahr eine Anzahl Menschen und eine Unmasse von Eisenbahngut vor dem Verderben gerettet hat. Die organisierten Eisenbahner allerorts beglückwünschten unseren Kollegen Gasteiger zu seiner durch Umsicht und Pflichttreue begünstigten Tat, die durch die geringste Verzögerung oder Verjagen eines Umstandes ein namentliches Unglück hätte herbeiführen können.

**Brinn.** Das mährische Eisenbahnersekretariat spricht hiermit seinen Dank der Brüuner Eisenbahnerkapelle für die gespendeten 30 Kr. für das Denkmal des verstorbenen Genossen Wlaser aus.

**Mährisch-Schönberg.** Nach der Pensionierung des Bahnmeisters Scherger erhielten wir einen neuen Bahnmeister mit Namen Schriß. Im Vertrauen auf den Namen Christi meinten nun die Arbeiter, endlich einen einsichtsvollen Menschen als Vorgesetzten zu haben, doch nur zu bald sollten diese Leute einsehen, daß selten etwas Besseres nachkommt. Drei seiner Arbeiter hatten durch ein kleines Verschulden den Argwohn des gestrengen Herrn Bahnmeisters auf sich gezogen und wurden fustertand entlassen.

Durch Intervention unserer Genossen wurden die entlassenen Arbeiter wohl wieder aufgenommen, jedoch nicht mehr zur Mauerarbeit verwendet. In einer Versammlung wurde das Vorgehen des Bahnmeisters sowie das übermäßige Benehmen des Bahnrichters Balcawel einer scharfen, jedoch berechtigten Kritik unterzogen. In der nun folgenden Gegenrede bemühte sich Christ, die Anschuldigungen zurückzuweisen, doch aus seinen Worten klarg nur zu deutlich das Schuldbewußtsein heraus. Er sagte unter anderem: „Als Mann von Wort kann ich nicht heute so und morgen wieder anders reden und kann auch nicht meinen Mantel nach dem Winde drehen.“ Schau, schau! Als ertragter Eschebe sogar für Deutschnationalen agitieren, ist das nicht auch den Mantel nach dem Winde drehen.

Wir warnen daher die Bediensteten vor den Worten des Herrn Bahnmeisters und gratulieren den Deutschnationalen zu diesem treudeutschen Reden, der gar so schnell auf sein Manneswort vergißt.

**St. Pölten.** Die Bediensteten der Werkstätte haben vor längerer Zeit um eine Verlegung des Einganges zu den Werkstätten angefragt, da der gegenwärtige Weg über die Geleise höchst lebensgefährlich ist. Der praktische Vorschlag, bei der bereits bestehenden Überquerung den Eingang zu schaffen, wurde nicht angenommen. Dafür kam von einem sündigen Kopf ein Zirkular heraus, das nun anordnete, daß, insofern die Werkstättenbediensteten den Hebergang passieren, der Verkehr einzustellen sei. Jeder Eisenbahner kann begreifen, wie dieses Zirkular eingehalten wurde. Da dies nichts nützte, wurde eine zweite Maschine und das hierzu erforderliche Verkehrspersonal aufgestellt, um in der fälligen Zeit an diesen Stelle die Verschiebungen zu beenden. Die Abfahrtszeiten der Züge wurden geregelt. Doch wurde durch diese Veränderung nichts gebessert, da der Verkehr für den abgehenden Zug in die Zeit fällt, wo sich die Arbeiter in die Werkstätte begeben, überdies wurde durch diese Einführung dem Zugspersonale die Mittagszeit genommen.

Der Streit ging vom neuem los. Wer soll warten, der Verschub oder die Werkstättenbediensteten? Auch diese Zwistigkeiten wurden durch ein neues Zirkular geregelt. Damit die Arbeiter rechtzeitig in die Werkstätten hineinkommen, wird der

Verschub von 1 Uhr 15 Minuten bis 1 Uhr 30 Minuten eingestellt. Wie sollen nun die 15 Minuten Zeit herbeigebacht werden, jedenfalls meint die Direktion durch rascheres Verschoben, wenn dabei die beteiligten Bediensteten auch die Knochen und das Leben riskieren, eingebracht muß es werden.

Ob diese Anordnungen praktisch sind, darüber zerbricht sich hier niemand den Kopf. Wegen dieses Vorgehen muß in erster Linie das beteiligte Zugspersonale entschieden protestieren und wendet sich an ein hohes t. f. Eisenbahnministerium um baldigste Abhilfe.

**Vieng.** Wir sind wieder gezwungen, den Weg der Deffentlichkeit zu betreten, da wir mit einigen Beamten der Station in keinen anständigen mündlichen Verkehr treten können. Diese Herren glauben, daß, wenn sie mit einem Diener oder Unterbeamten in anständigem Ton verkehren würden, ihre Reputation darunter leiden würde. Sie sind wahrscheinlich der Ansicht, ein Untergebener muß „angechnauzt“ oder mit der Anzeige bedroht werden, damit er knieschlotternd vor dem Angesicht so eines Halbgottes steht und ganz servil sein Antlitz vorbringt.

Ein Beispiel: Ein Oberkondukteur ersuchte den Sekretär Unterkräuter um ein Mundspeise und dieser sagte: „Ich hab' keins.“ Als ihm der Oberkondukteur sagte, daß er ja eines haben und aussuchen muß, schrieb ihm der Sekretär an: „Da gibts ka Aufdrahn“, das verbiete ich mir.“ Suchte in der Lade nach und fand doch einige, woovon er ihm eines gab.

Am 12. Februar meldete sich ein Oberkondukteur, als er mit dem Zug in Vieng ankam, beim Beamten Kollmann krank. Derselbe war so schlecht, daß er kaum nach Hause gehen konnte. Am nächsten Tag mußte er das Bett hüten und sandte zur Vorsicht seine Frau in die Station, ihn krank zu melden.

Am 20. Februar wollte er sich wieder gesund melden und ging zum Bahnarzt. Dieser fand ihn als noch zu schwach, schaute nach dem Krankenzettel, fand aber keinen. Der Oberkondukteur ging dann in die Station den Zettel holen. Da kam er beim Sekretär Unterkräuter schon an. Dieser drohte ihm mit der Anzeige, weil der Kranke nicht den Krankenzettel abholte und ihn selbst zum Bahnarzt trug. Auch der Beamte Kollmann sagte: „Er hat schon wollen dem Herrn Inspektor davon sagen.“ Schöne Seelen!

„Gerührt mir die Bitte: ich sei in eurem Bunde der Dritte.“

Herr Unterkräuter, die Station Vieng wird hoffentlich mit dem „Regulativ für den bahnrätlichen Dienst“ (Post VIII, damit Sie leichter finden) teilt sein und darin steht auf Seite 23, Punkt 77 unter anderem: Der Stationsvorstand muß den Krankenzettel genau ausfüllen und den Bahnarzt zusenden.

Der Sinn der Insruktion ist, daß der Krankenzettel von der Station dem Bahnarzt zuzusenden ist und nicht vom betlagerten Kranken abgeholt und hingetragen werden muß.

Und zu so einer irrtümlichen Auffassung der Vorschriften kann nur ein Mensch gelangen, auf dem der Spruch zutrifft: „Wem der Inspektor gibt das Amt, dem gibt er auch den Verstand.“ daher erklärlich die Arroganz.

Also Herr Unterkräuter, weil Sie die Vorschriften nicht verstehen und zu faul sind, sie durchzuforschen, müssen andere darunter leiden. Da ist es kein Wunder, daß Fälle vorkommen, daß Zugbegleiter monatelang im Krankenstand geführt werden, die aber faktisch Dienst machen und dann im Avancement geschädigt werden oder daß Zugbegleiter in der Heimatsstation subaltern und dafür keine Vergütung bekommen.

Nur so fort, wir haben noch Mut und Energie genug, den Augiasstall „Station Vieng“ zu reinigen, trotz Klagen Kollmanns u. Komp. über Terrorismus der Zugbegleiter.

Wir fühlen uns nicht verpflichtet, wegen der Indolenz der Beamten Schaden zu leiden.

Da hat man ein Beispiel, wie die Mitglieder des Weifner Vereines mit den Untergebenen umgehen würden, auch wenn sie Mitglieder der Sektion B und C wären.

**Knittelfeld.** (An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins für die Bediensteten der t. f. Staatsbahn in Knittelfeld.) Die Generalversammlung ist bereits angekündigt und wird am 21. März stattfinden. Wie aus bereits erschienenen Mitteilungen zu ersehen, handelt es sich diesmal darum, eine gründliche Veränderung in das ganze Verwaltungssystem durch Aenderung der Statuten zu bringen. Um diese durchzuführen, ist eine rege Beteiligung unbedingt notwendig und werden diesbezüglich von uns folgende Anträge eingebracht:

1. Anträge zur Generalversammlung im Jahre 1909 des Lebensmittelmagazins der Bediensteten der t. f. Staatsbahn in Knittelfeld.
2. Verlesung der Verhandlungschrift der letzten Generalversammlung vor Eingang in die Tagesordnung.
3. Abschaffung der Prozentbezahlung in Bargeld und Einführung der Rückvergütung eines Gebührensüberschusses in Waren. (§ 9. 6.)
4. Im Falle ein Vorstandsmitglied den Vorsitz in der Generalversammlung nicht führen kann oder will, ist ein Vorgesetzter über Vorschlag der Generalversammlung aus derselben zu wählen.
5. Ist die Generalversammlung nicht in der Werkstätte der t. f. Staatsbahn, sondern in einem Privatlokal abzuhalten.
6. Aenderung der Statuten. Schaffung vollständig neuer Statuten.

Wir machen hiermit aufmerksam, die Vollmachten nach Zuzüglichkeit an das Arbeitersekretariat Knittelfeld einzufinden und nur im äußersten Fall einem Genossen, welcher mit einer Legitimation, beglaubigt durch den Stempel des Rechtschutzes- und Gewerkschaftsvereines, versehen ist, zu übergeben. Eine rege Beteiligung ist schon deshalb notwendig, da einmal energisch an die Aenderung der Statuten gegangen werden muß.

## Versammlungsberichte.

**Wend a. M.** Montag den 22. Februar fand um 8 Uhr abends im Vereinslokal eine außerordentlich gut besuchte Wächterversammlung statt, bei der die Streiden zwischen Graz und März-zuschlag sowie Brud a. d. M. Vorderberg von einer größeren Anzahl Wächter vertreten waren. Genosse Kollmer eröffnete die Versammlung, begrüßte die weither erschienenen Wächter und erteilte dem Genossen Perzig aus Wien das Wort. Derselbe besprach die Lage des Wächterpersonals in eingehender Weise und schloß sich alle diesen Ausführungen an. Ebenso sprachen die Genossen Kollger, Berger und noch andere Genossen aus Graz zur selben Tagesordnung. Die Genossen Wächter gelobten samt den zahlreich erschienenen Frauen, alles daranzusetzen, daß sich jeder Wächter der Organisation anschliese und gelangte die bereits auch in Wiener-Neustadt und Maglensärdorf vorgeschlagene Resolution zur Annahme.

**Gänserndorf.** Am 2. Februar l. J. fand in Herrn Czernis Gasthause eine sehr gut besuchte Versammlung der Eisenbahner statt.

Als Referent erspäht Genosse Spiech aus Wien. Derselbe besprach sich mit der in Strachhof durch Herrn Druby erfolgten Entlassung des Verschubers W. Herold. In schärfen Worten geißelte der Referent das Werk Druby's, welcher einen armen Bediensteten ohne Grund mitten im Winter der bitteren Not durch Arbeitslosigkeit preisgab.

Da Herr Druby auch sonst mit seinen Bediensteten in brutaler und despotischer Art zu verkehren pflegt, so kam es bei diesen Ausführungen, daß die geknechteten Eisenbahner des Öftern ihren Unwillen mit keinen schmeichelhaften Enttäuschungen Luft machten. Der geographischen Lage nach liegt Strachhof nicht in Galizien und doch finden wir ein Schalten von seiten dieses Vorstandes, als wäre es so. Zirkulare und Erlässe der t. f. Bahndirektion werden nicht im geringsten beachtet, so kommt es, daß er den Verschubern, welche von Wien nach Strachhof als Wächter

verfegt wurden, die ihnen gebührende Zulage von 40 S. vorenthält und so arme Arbeiter um den verdienten Lohn bringt.

Das wir eine große Anzahl von Zeitungslesern auf den Bahnen haben, ist gewiss, doch daß sie sich bei jeder Gelegenheit als die loyalen Männer aufspielen, oder als treudeutsche Mannen von ihrer Garbe und Unterfaßeln als solche sich ausrufen lassen, zeugt von dem Wert derselben.

Die versammelten Bediensteten, welche alle Herrn Gruby's Wirken kennen, nahmen nachstehende Resolution einstimmig an:

Resolution.

Die am 2. Februar l. J. in Herrn Cernys Gasthaus in Gänserndorf abgehaltene Versammlung der k. k. Nordbahnstationen Straßhof und Gänserndorf, alle Dienstesstufen umfassend, protestieren auf das entschiedenste gegen die ungesunde Entlassung des Verschlebers W. Perold durch den Vorstand Gruby in Straßhof.

Sie fordern gleichzeitig die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereines, insbesondere den Herrn Reichratsabgeordneten Genossen Josef Tomisch auf, alle geeigneten Mittel zu unternehmen, damit das begangene Unrecht an dem Verschleber W. Perold durch Wiedereinstellung in den Dienst der k. k. Nordbahn gutgemacht wird.

Des Weiteren fordern die Versammelten, daß von Seiten der Zentrale die k. k. Nordbahndirektion verständigt werde, selbe möge den Vorstand von Straßhof Herrn Gruby befehlen und ihn beauftragen, Zirkulare und Erlässe der k. k. Nordbahndirektion, welche über Diensteszulagen handeln, richtig einzuhalten, damit nicht arme Bedienstete ihrer gewährleisteten Rechte verlustig werden.

Genosse Spiegl sprach beim zweiten Punkt über die Ziele der gewerkschaftlichen sowie der politischen Organisation und kam zum Schluß seiner Ausführungen auf das geplante Attentat auf die Verschlebung der Eisenbahner zu sprechen, wobei er den Versammelten den Wert der Organisation in leicht faßlicher Weise vor Augen führte, und erntete für seine gediegenen Ausführungen reichen Beifall.

Die Genossen Juhac und Galle befaßten sich mit der Krankentasse der k. k. österreichischen Bahnen. Weiters sprachen noch mehrere Genossen über Sozialverhältnisse. Vorstehender Genosse Seymann schloß nach einem kurzen Schlußwort diese wichtige Versammlung.

Saalfelden. (Eine mißglückte deutsch-nationale Eisenbahnerversammlung.) Das Organ der deutsch-nationalen Eisenbahner kündigte für Dienstag den 2. Februar in Saalfelden eine öffentliche Versammlung an, weshalb die Sozialdemokraten beschlossen, sich diese Herren einmal näher anzusehen. Wie groß war aber ihr Erstaunen, als am Dienstag vormittags Einladungen ausgegeben wurden, nach welchen die Ortsgruppe Saalfelden eine Hauptversammlung abhielt. Da wir aus Prinzip diese unbedeutenden Gruppen und Liebhaber der kapitalistischen Parteien unter sich lassen, solange sie nicht an die Öffentlichkeit treten, hätten wir natürlich unsere Genossen nicht erst bemüht, wenn das deutsch-nationale Blättchen die Wahrheit geäußert hätte. Nachdem jedoch an 40 Genossen bereits im Gastlokal waren, versicherten wir uns auch der Einladung für unseren Referenten sowie das Wort für denselben und gingen in das Vereinszimmer. Anwesend waren mit den zwei Referenten aus Wien, einem Wirte und dem Stationsmeister von Leogang wohlgezählte 15 Personen. Sie saßen alle an einem Tische in der Mitte des Lokals und froren, weshalb der Zuwachs von 40 sozialdemokratischen Eisenbahnern wirklich eine Erlösung für sie war. Dementsprechend muß werden, daß die Tischgesellschaft sich nicht etwa aus Saalfeldern, sondern auch aus Besuchern von Leogang, Hochfilzen und Waishofen zusammensetzte. Nach Eröffnung sprach Herr Ertl über die Sozialversicherung. Da sein Referat sachlich gehalten war, brachte Genosse Preußler nur auf die Beschlüsse des vierten österreichischen Städtetages und das Referat des Abgeordneten Müller zu verweisen. Er erklärte, daß sich die sozialdemokratischen Eisenbahner mit der Gesamtarbeitersolidarität fühlen und ihre Forderungen gemeinsam mit dieser zur Geltung bringen werden, was gewiß wichtiger sei, als sich in kleine Fährlein aufzulösen und sich gegenüber der Regierung und dem Parlament freiwillig zu schwächen. Da sich unsere Genossen an der Abstimmung über die Resolution deshalb nicht beteiligten, wurde dieselbe mit den Stimmen der Anhänger Ertls angenommen. Der Bericht fiel sehr schwach aus. Die Ortsgruppe sei 125 Mitglieder stark. Von diesen seien 35 gestrichen und wegen übertriebener Agitation der Wegner 7 ausgetreten. Wir wissen, daß auch diese Ziffern nicht stimmen, doch wollen wir mildtätig darüber hinweggehen. Zum Schluß entwickelte sich ein sehr lebhaftes Redebügel. Herr Ertl sprach über den Unterschied zwischen der sozialdemokratischen und deutsch-nationalen Gewerkschaftsorganisation. Er leugnete die Gemeinschaft mit den Gelben und Schwarzen und brachte einen ungeheuren Wust über die Begriffe national und international vor, der in die Sehnsucht ausklang, daß die Deutschen Österreichs recht bald mit ihren reichsdeutschen Stammesgenossen vereint werden, und brachte dann dieselben Anlagen und Verdächtigungen gegen die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation vor, wie wir sie zum hundertstenmal im nationalen Eisenbahnerblättchen gelesen haben. Die Sozialdemokraten haben ihre Forderungen während der passiven Resistenz zugunsten des allgemeinen Wahlrechtes herabgedrückt. Sie haben Kämpfe für die Privatbahner unternommen und dadurch die Regelung der Ansprüche bei den Staatsbahnen hinausgeschoben. Die 20 Millionen haben sie gefordert, obwohl sie wußten, daß die Bedeckung nicht mehr vorhanden war und was dergleichen Verdrehungen mehr sind. Herr Ertl lobte den von den Deutsch-nationalen ausgearbeiteten Gesetzentwurf mit der Zuschlagsklausel gegen die „Aufreizung“ zum Streik und sprach von Terrorismus und Zwang, bis ihm schließlich der Atem ausging. Nun kam Preußler zum Wort. Er entwarf eine kurze Geschichte der Arbeiterorganisation in Österreich und Deutschland, deckte die Quellen auf, aus denen die deutsch-nationalen und christlichsozialen Organisation entspringt, bewies an der Hand von Tatsachen, daß sich die Salzburger Ortsgruppe der deutsch-nationalen Eisenbahner mit den Streikbrechern in Maxglan solidarisch erklärte und auch mit den Christlichsozialen zusammenhängt, also im vollsten Sinne des Wortes gelb und reaktionär ist, und fertigte den Nationalismus des Herrn Ertl glänzend ab. Zum Schluß zeigte Preußler die ganze Nichtigkeit der Angriffe gegen die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation und wies nach, daß diese es sei, welche alle entscheidenden Erfolge für die Eisenbahner herbeiführte. Ihre Aktionskraft ist nicht unterbunden durch Abhängigkeit von den kapitalistischen Parteien, sie ist ein Teil jener großen gewaltigen Arbeiterbewegung, die uns lehrt, daß das Werk unserer Befreiung nur das eigene Werk des Arbeiters sein kann. Die christlichen und nationalen Organisationen haben den einzigen Zweck, im Interesse der kapitalistischen Parteien die Eisenbahner zu schwächen und Brüder gegen Brüder zu hegen, weshalb sie einen unausgesetzten Kampf gegen das gewaltige Bollwerk der sozialdemokratischen Bewegung führen. Da die eiserne Notwendigkeit uns zwingt, mit vollständiger Geschlossenheit voranzugehen, haben jedoch alle, die von den bürgerlichen Parteien so sehr gefürchteten nationalen und kirchlichen Arbeiterorganisationen keine Zukunft. Zum Schluß erklärte der Redner, daß er Herrn Ertl von den wichtigen Wahrheiten der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung nicht überzeugen wolle, weil eben die Leiter dieser Organisationen vollständig in der bürgerlichen Ideologie befangen sind und kein Klassenbewußtsein besitzen. Er begnügte sich daher mit dieser Erweiterung und verließ mit seinen Parteigenossen das Lokal. Der Redner wurde fortwährend durch Beifall unterbrochen und die beiden Wiener Referenten rutschten ungeduldig und mit hochgeröteten Gesichtern auf ihren Stühlen herum. Als sie sahen, daß die Eisenbahner alle mitgingen, erklärten sie es als Interesse und Pflicht, daß sie die Erwiderung nicht hören wollen. Doch es war nur Aerger über die gelungene Absicht.

Aus den Organisationen.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich (Ortsgruppe Floridsdorf). Wir laden unsere p. t. Vereinsmitglieder schon heute zu der am Sonntag den 14. März, halb 9 Uhr vormittags, im Souterrain des Arbeitervereins, XXI., Floridsdorf, Angererstraße 18, stattfindenden jährlichen Generalversammlung ein. Tagesordnung: 1. Protokollverlesung der vorjährigen Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Erteilung des Absolutariums. 4. Neuwahl des Ausschusses. 5. Vereinsangelegenheiten. An die p. t. Mitglieder ergeht das freundliche Ersuchen, wünschenswertest zu erscheinen, denn es liegt in ihrem besonderen Interesse, ein klares Bild über die Tätigkeit des Ausschusses zu empfangen.

Der Ausschuss.

Sigmundsherberg. Sonntag den 14. Februar 1909 fand hier eine § 2-Versammlung mit der Tagesordnung: 1. Wahl der Ortsgruppenleitung. 2. Zweck und Nutzen der Organisation nach kurzer Begründung eröffnete der Vorliegende Genosse Traischl die Versammlung und schritt zum ersten Punkt der Tagesordnung, welcher folgendes Resultat ergab:

Josef Traischl, Kondukteur, Obmann, Wenzel Pittlich, Oberheizer, Stellvertreter; Johann Fellner, Blocksignalbdiener, Kassier; Karl Behr, Magazinbdiener, und Johann Huber, Verschleber, Subkassiere; Anton Huber, Kondukteur, und Stanislaus Karas, Blockschloffer, Schriftführer; Josef Hauer, Blocksignalbdiener, und Wendelin Fingner, Oberheizer, Kontrollor; Heinrich Boder, Kondukteur, Bibliothekar.

Genosse Traischl erteilte sodann dem Herrn Referenten Genossen Spiegl zum zweiten Punkt der Tagesordnung das Wort. Der Referent sprach zunächst über den Zweck der Organisation sowie über Nutzen und Ausbau derselben. Bei seinem vortrefflichen Referat vergaß er auch nicht sämtliche Angriffe an die Organisation seit ihrem Bestande sowie das Verhalten der anderen Parteien grell zu beleuchten.

Genosse Traischl richtete noch einen Appell an die Versammlung, die Bauheit beiseite zu lassen, sich für Vereinsangelegenheiten zu interessieren, die Vereinsabende und Versammlungen fleißig zu besuchen und so vereint mit dem Ausschuss die neugegründete Ortsgruppe auszubauen.

Wissen. Am 14. Februar 1909 fand die jährliche Generalversammlung der Ortsgruppe Wissen des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines mit folgender Tagesordnung statt: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht des Obmannes. 3. Bericht des Schriftführers. 4. Bericht des Revisors und des Bibliothekars. 5. Neuwahl des Ausschusses. 6. Vortrag des Redaktors des Genossen Gebel aus Prag mit dem Thema: „Die Entwicklung der Organisation bis zum heutigen Tage“, welcher mit großem Beifall von den anwesenden Mitgliedern aufgenommen wurde.

In den Ausschuss wurden gewählt:

Franz Borac, Obmann, Miroslaus Sequenz, I. Stellvertreter, und Matthias Kuthan, II. Stellvertreter und zugleich Bibliothekar; Wilhelm Cabil, Schriftführer, Josef Sagama, Stellvertreter; Josef Matil, Kassier, Wenzel Bures, Stellvertreter; Moriz Friedmann, Hausbesorger, und Binzenz Fremund, Ausschüsse; Matthias Vertovec, Josef Drexler, Wenzel Dent, Franz Menhart, Josef Keil und Josef Solar, Erfahrmänner; Wenzel Dablit und Wenzel Gruby, Revisoren.

Alle Ortsgruppenangelegenheiten und Briefe sind an den Schriftführer Wilhelm Cabil, Wissen, Rotenweggasse 81, neu zu richten. Geldangelegenheiten an den Kassier Josef Matil, Wissen, Housstaggasse 26, neu.

Waidhofen an der Ybbs. Sonntag den 14. Februar 1909 fand im Vereinslokal (Arbeiterheim) die diesjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt. Obmann Leopold eröffnete um halb 3 Uhr nachmittags die Versammlung. Die Verlesung des vorjährigen Protokolls sowie der Tätigkeitsbericht der Funktionäre wurden allgemein mit Befriedigung zur Kenntnis genommen.

In den Ausschuss wurden gewählt: Rudolf Leopold, Obmann, Josef Stiegmaier, Stellvertreter; Johann Streicher und Josef Streicher, Kassiere; Grießer und Brandstätter, Schriftführer; Denbacher und Wieser, Bibliothekare; Berger und Czernak, Kontrolle; Kartusch und Schwamer, Ausschüsse.

Genosse Somitsch erörterte in eingehender Weise die Zustände des Eisenbahnministeriums. Redner forderte die Versammelten auf, nicht zu verzagen und ruhiges Blut zu bewahren, da ja die Aufbesserung der Löhne und Gehalte vom 1. Jänner 1909 rückwirkend sind. Nach einem zweiwöchentlichen Referat schloß Genosse Somitsch mit einer energischen Aufforderung zum Zusammenschluß in der Organisation, seine interessante Rede. Reicher Beifall lohnte seine Ausführungen. Einige Anfragen über die Aufteilung beantwortete Somitsch in zufriedenstellender Weise.

Genosse Grießer sprach noch über die Aufteilung der Zustände des Eisenbahnministeriums. Redner forderte die Versammelten auf, nicht zu verzagen und ruhiges Blut zu bewahren, da ja die Aufbesserung der Löhne und Gehalte vom 1. Jänner 1909 rückwirkend sind. Nach einem zweiwöchentlichen Referat schloß Genosse Somitsch mit einer energischen Aufforderung zum Zusammenschluß in der Organisation, seine interessante Rede. Reicher Beifall lohnte seine Ausführungen. Einige Anfragen über die Aufteilung beantwortete Somitsch in zufriedenstellender Weise.

Die ausgezeichnete Rede des Genossen Somitsch zeitigte auch sofort seine Früchte, da nach Schluß der Versammlung 10 Neubetriebe angemeldet wurden.

Wiesting. Am 14. Februar fand in Wiesting ein § 2-Versammlung statt. Tagesordnung: 1. Krankentasse und Verzeuwesen. 2. Erwahl. 3. Eventuelles.

Zum ersten Punkt erhielt Genosse Johann Hartmann als Referent das Wort. Er brachte einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses und die folgenden Aufgaben in der nächsten Zeit. Auch wurden mehrere Anfragen vom Referenten zur Zufriedenheit der Mitglieder beantwortet.

Die Zahlreiche Wiesting erfuhr auf diesem Wege ihre Mitglieder, bei so einem wichtigen Referat zahlreicher zu erscheinen, da die Einladungen schon 14 Tage vorher ausgegeben wurden.

Weis. Am 13. Februar fand in Herrn Bruckschweigers Gasthaus eine frei zugängliche Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Durchführung der Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen. 2. Eventuelles.

Der Vorsitzende Genosse Polendorfer eröffnete um halb 9 Uhr abends, nach Begrüßung der Anwesenden sowie des aus Wien anwesenden Genossen Adolf Müller, die Versammlung und erteilte zum ersten Punkt dem Referenten Genossen Müller das Wort. Genosse Müller besprach in populärer und leicht faßlicher Weise die Zugeständnisse vom Jahre 1908 sowie die Durchführung derselben. Zum Schluß seiner oft mit Beifall unterbrochenen Rede bemerkte der Referent, daß das Jänneranagement von der Durchführung der Zugeständnisse unabhängig durchgeführt wurde und die bewilligten verkürzten Verzinsungsrufen noch nicht zum Ausdruck kamen. Das Ministerium sei bestrebt, die Durchführung der Zugeständnisse berast zu bewerkstelligen, daß möglichst wenig Klagen vorkommen dürften.

Der nächste Redner Genosse Bogl besprach die Postreibungen des Personals und forderte die uns noch Tornstößen zum Beitritt in die Organisation auf.

Genosse Labele berichtete beim zweiten Punkt über die Tätigkeit des Arbeiterausschusses und erntete wie seine beiden Vorredner reichen Beifall.

Lundenburg. Am 8. Februar 1909 fand die Generalversammlung der Ortsgruppe Lundenburg des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines statt. Um 8 Uhr abends eröffnete der Obmann Genosse Anton

Hofasetz die gut besuchte Versammlung, begrüßte die anwesenden Mitglieder und brachte den Rechenschaftsbericht sowie den Bericht des Kassiers Genossen Gottwald, welcher leider durch Krankheit verhindert war, zur Kenntnis der Anwesenden.

Als ein erfreuliches Zeichen muß es betrachtet werden, daß die Ortsgruppe, trotz den gegnerischen Verleuten und Prophezeiungen, dieselbe zu geriprenge, auch im abgelaufenen Jahre einen bedeutenden Aufschwung zu verzeichnen hat, was aus dem Bericht des Obmannes durch Zahlen bekräftigt wurde.

Hierauf erstattete der bewährte Genosse Josef Dusch den Bericht über die Tätigkeit und erspriehliche Leistung der Fests- und Vergnügungssektion in der Ortsgruppe, in welcher derselbe als Revisor funktioniert.

Aus diesem vorgebrachten Bericht war vieles zu entnehmen, was den Mitgliedern bisher noch nicht einleuchten mochte, weil sie sich viel zu wenig dafür interessierten, auch in dieser Richtung ein Agitationsmittel zu erblicken, ein Mittel, welches zum Zusammenschluß und Zusammenhalten sowie da zu sehr viel beiträgt, die Organisation nach außen hin auch als das erscheinen zu lassen, was sie eigentlich sein soll — ein Sport und zugleich eine Bildungsstätte für Eisenbahner. Wenn für acht Veranstaltungen, die im abgelaufenen Jahre stattfanden, trotz der bedeutenden Auslagen, noch ein namhafter Betrag Unterstüßungszwecken zugeführt werden konnte, ist dies ein Beweis, daß bei reger Betätigung Großes geleistet werden könnte. Zum Schluß seiner Ausführungen richtete Genosse Dusch das Ersuchen an die Mitglieder, der Vergnügungssektion sowie dem in der Ortsgruppe neu gegründeten Sängerbund die regere Aufmerksamkeit zu schenken, mit der Versicherung, daß die Mitglieder bei einiger Bescheidenheit in ihren Ansprüchen auf Wagnissen und Feststellungen in der Ortsgruppe selbst hinlänglich entschädigt werden. Der als Vertreter der Zentrale anwesende Genosse Josef Dusek streifte in längerer Ausführung das abgelaufene Jahr in allen Punkten der gewerkschaftlichen Arbeit sowie die Vorteile und Besserstellungen, welche aus dieser Arbeit resultieren; gleichzeitig begrüßte er die erspriehliche Tätigkeit und Leistung der Ortsgruppe, worüber ihn die Berichte angenehm überraschten.

Hierauf wurde dem scheidenden Ausschuss das Absolutarium erteilt und zur Wahl des neuen Ausschusses geschritten, aus welcher folgende Genossen als einstimmig gewählt hervor gingen: Anton Hofasetz, Obmann, Josef Dusch, Stationsmeister, I. Obmannstellvertreter, Johann Pabst, Lokomotivführer, II. Obmannstellvertreter und Leiter der Sektion II; Thomas Gottwald, Stationsaufseher, Kassier, Franz Dwanan, Kondukteur, Stellvertreter; Rudolf Smolik, Kondukteur, Schriftführer, Viktor Kudlic, Kondukteur, Stellvertreter; Franz Korinek, Kondukteur, Ignaz Weisely, Kondukteur, Frig Hubalek, Lokomotivführer, Revisoren; Johann Travnicek, Lokomotivführer, Otto Weisely, Lokomotivführer, Josef Chusatz, Kupferschmied, August Stieglitz, Heizer, Johann Sasofsky, Oberverschleber, Josef Erschka, Kondukteur, Ferdinand Fischer, Offiziant, Johann Weiner, Kondukteur, Moriz Grellich, Magazin-aufseher, Ausschüsse. Mit einem neuerlichen Appell an die Mitglieder, treu zur Organisation zu halten, wurde die Versammlung um 11 Uhr nachts geschlossen.

Werschiedenes.

Patentbericht mitgeteilt von Dr. Fuhs und Ingenieure Kornfeld u. Hamburger, Wien, VII. Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zwei Monaten Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentanwaltsbureau mäßig berechnet. Österreich. Ausgelegt am 15. Jänner 1909, Einspruchsfrist bis 15. März 1909. Kl. 20 a. Wehle Julius, t. u. f. Hauptmann in Wien. — Selbsttätige Kuppelung für Eisenbahnen: An der Seitenwand des Wagens ist zwecks Fixierung des den Kuppelungshebeln brechen des Pendels ein mit mehreren Einhängen versehener Hundstabs angeordnet, hinter dem die am Ende der mit dem Pendel verbundenen Kette befestigte Gewichtsbirne nach dem Auslösen der Kette hängen bleibt. Kl. 20 a. The Westinghouse Bracks Company Limited in London. — Kombination des Dampfsventil und Dampfstrahljektor, dadurch gekennzeichnet, daß in die Dampfzuleitung zu der oder den Hauptjektorbüsen, zu einer Hilfsjektorbüse besufs Aufrechtbaltung des erreichten Vakuumms und zu einer besonderen Nebensjektorbüse ein einziges Ventil oder dergleichen eingebaut ist, welches durch einen Hebel betätigt wird, der auch das Luftpumpenventil für das Einschalten der Bremse bedient. Deutschland. Ausgelegt am 1. Februar 1909, Einspruchsfrist bis 1. April 1909. Kl. 19 f. J. L. F. Chagnaud, Paris. — Verfahren und Einrichtung zum Vortreiben eines Tunnels mittels eines Schilbes mit vordringender Vortreibung eines Hülfsstollens in die Tunnelsohle. Kl. 20 i. Charles Chagnan Anthony, Philadelphie. — Sicherung einer eingeleiteten Strecke mit Anschlußgleisen. Kl. 20 i. The Union Switch & Signal Company, Swissvale, B. St. U. — Blocksignanlage für elektrische Eisenbahnen.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Nach Kuttelsfeld. In Nummer 5 vom 10. Februar im Reichsbund deutscher Eisenbahner befindet sich ein Artikel über Kuttelsfeld. Ich erkläre den Schreiber dieses Artikels öffentlich als einen gemeinen Lügner und Verleumder, insofern er mir nicht beweist, daß durch meine Einsprache jemand nicht stabilisiert wurde. Mit einer solchen Sippe mich weiter zu befassen, habe ich keine Zeit. Hubert Galle.

Literatur.

Die Märzheft 1909. Dem Andenken der rebo- lutionären Bewegung von 1848 widmet der Parteiverlag der Wiener Volksbuchhandlung alljährlich eine Märzgedenkschrift in wahrhaft künstlerischer Ausstattung zum Preise von 20 S. Auch die sieben und vorliegende diesjährige Märzheft steht ihren Vorgängern an stilvoller Ausstattung in keiner Weise nach. Ihr Inhalt ist: Moriz Hartmann: Wir lernten ... Karl Leuthner: Das Vermächtnis der Märzopfer. Karl Renner. Der sechzigjährige Krieg. Ludwig Fau: Aus den Fühlungs- sonetten. Josef Diner-Denes: Vater und Söhne (1848 bis 1908). Karl Höger: Wien im Jahre 1849. Das Titelblatt und die Kunstbeilage: „Der Unbestegbare“ zeichnet der Wiener Maler Otto Friedrich. Ferner ist eine der berühmten politischen Karikaturen von Honoré Daumier: „Das europäische Gleichgewicht“ reproduziert, ein Bild, das gerade jetzt wieder an Aktualität nicht zu übertreffen ist. Angesichts des Parlaments- schlusses und der Nationalitätenfrage dürfte das Andenken an die Märzgefallenen bei der gesamten organisierten Arbeiterenschaft mehr denn je in den Vordergrund treten, weshalb wir die Märzheft- schrift nur angelegentlich empfehlen können. Sie ist bei allen Kolportageuren der „Neuen Wächter“ erhältlich. Wo dies ausnahmsweise nicht der Fall sein sollte, ver-

Zahnschmerzen

Kreuz-, Kopfschmerzen, Gliederreißen hat uns noch immer Fellers Fluid m. d. M. „Elsaluid“ vertrieben. Probedatung 5 K. franko. Beziehet von E. V. Feller in Stubia, Elisabethplatz Nr. 191 (Kroatien). Friedl.



endet die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien, VI/1, Gumpendorferstraße 18, gegen Einsendung von 25 Sch.

Die **Festnachricht** Nummer des **Wahren Jakob** enthält die beiden farbigen Bilder „Fastnacht 1909 und Nachfolgebilder“ sowie die weiteren Illustrationen „Ein Interessent“, „Bei Rheinabens“, „Erinnerungsblatt an den 17. Jänner 1909 in Dresden“, „Ein moderner Journalist“, „Die bibelfeste Familie Colander“, „Ein fester Standpunkt“, „Aus der Reichshauptstadt“, „Der Wandwurm ohne Ende“, „Eydors letzte Rettung“, „Desmaskiert“, „Eduard und Abdul Hamid“, „Hohe Politik“, „Prinzenzoologie“, „Der Segen“, „Die Suppentöpfe der europäischen Politik“ und „Mischermittwoch“.

**Sprechsaal.**

**Achtung, Wagenauffeher der Staatseisenbahngesellschaft!**

Die Zentralkommission für den Allgemeinen Rechtsschutz und Gewerkschaftsvereine für Österreich beruft für den 5. März d. J., vormittags, nach Böhmisch-Teubau eine Protestversammlung der Wagenauffeher der St. E. O. ein. Tagesordnung: 1. Beschlussfassung über die zu unternehmenden Schritte behufs Gleichstellung der Wagenauffeher zu den anderen Kategorien der Dienerschaft. 2. Anträge und Anfragen.

**Offene Anfragen.**

**An die löbliche Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.**

Zum Monat Juni 1908 wurden die Oberbauarbeiter der Sektion Trautau wegen einer Lohnerhöhung bei Herrn Inspektor Salomon bitten, welcher ihnen sagte, sie sollen ein Gesuch machen, welches er weiterleiten werde. Da dieses Gesuch überreicht und seit dieser Zeit bereits sieben Monate verfließen sind, jedoch keine Lohnerhöhung, noch eine Antwort herabgelangt ist, so sehen sich die Arbeiter gezwungen, öffentlich an die löbliche Direktion mit der Bitte heranzutreten, die angeforderte Lohnerhöhung zu verfügen.

**An die Direktion der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.**

Die Zugbegleiter der Stationen Brünn, Böhm.-Teubau und Olmütz erlauben sich die höfliche Frage an die löbliche Direktion, was mit dem im Oktober 1908 überreichten Memorandum geschehen ist und ob überhaupt dieselben eine Erledigung zu erwarten haben. Da in dem Memorandum, das dieselben auf Anraten des Herrn Oberinspektors Gnyfolani im Dienstwege durch den Herrn Verkehrschef Svoboda in Brünn eingereicht wurden, gefordert wurde, daß den betreffenden durch die Einführung des Personalwechsels in den Mittelstationen eine Verkürzung ihrer Bezüge entstanden ist und auch die Betriebsfähigkeit darunter leidet, so haben dieselben um die Abschaffung des Personalwechsels oder um eine Entschädigung ersucht. Eine baldige Erledigung erwarten.

Die Zugbegleiter von Brünn, Olmütz, Böhm.-Teubau.

**An die k. k. Generalinspektion in Wien.**

Ist einer k. k. Generalinspektion bekannt, wie die für den Schutzbau in Tregtlwang beladenen Wagen abgestellt werden? Durch die ungünstigen Stationsverhältnisse muß der ganze Zug mit 500 Tonnen auf dem Gleise mit einer Steigung von 14 Promille vor dem Einfahrtswechsel halten. Die Maschine wird vom Zug abgekoppelt und holt die dort befindlichen Wagen. Das Zugpersonal muß natürlich bei der Rangierung mithelfen, so daß der ganze Zug nur von einem einzigen Konduktur bewacht wird. Wie leicht kann eine oder mehrere Bremsen nachgeben und der ganze Zug kommt ins Rollen.

Ober es sind Wagen in Tregtlwang abzustellen, auch da müssen dieselben durch Rollenlassen auf das Industriegeleise an Ort und Stelle gebracht werden, doch ist diese Manipulation strengstens verboten. Da bis heute die Staatsbahndirektion Willkür eine disziplinäre Vorkaufsricht nicht herausgegeben, andererseits das Personal keine Verantwortung für das instruktionswidrige Verhalten übernehmen kann, so bitten wir eine k. k. Generalinspektion in Wien, diese Angelegenheit in kürzester Zeit zu untersuchen, bevor ein größeres Unglück herbeigeführt wird.

**Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich.**

**Ortsgruppe Reichenberg.** Die diesjährige Generalversammlung findet am Sonntag den 7. März 1909, nachmittags 3 Uhr, im Gasthaus „zum Vereinshaus“, Johannesgasse, statt. Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Berlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung. 3. Vereinsberichte: a) des Obmannes; b) des Kassiers; c) der Revisoren; d) des Bibliothekars. 4. Neuwahl. 5. Eventuelles. Zahlreiches Erscheinen Pflicht.

**Zahlstelle Kleinwiesel.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß am 7. März 1909 um 2 Uhr nachmittags im Mitterhubers Gasthaus eine Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Wahl der zur Leitung der Zahlstelle noch fehlenden Vertrauensmänner. 2. Vortrag des Referenten aus Selzthal. 3. Allgemeine Vereins- und Eisenbahnerinteressen. Bitte Genossen! Es ist eure Pflicht, sofern es der Dienst erlaubt, bei dieser Versammlung zu erscheinen.

**Ortsgruppe Marburg II.** Befußs Abhiempelung der Mitgliedsbücher und Interimskarten werden die Mitglieder freundlichst ersucht, die Bücher oder Karten beim Genossen Josef Glaser abzugeben und die etwa rückständigen Monatsbeiträge nachzuführen. Diejenigen Mitglieder, welche länger als zwei Monate im Rückstand sind, werden als ausgetreten behandelt.

**Ortsgruppe Linz.** Sonntag den 7. März, halb 3 Uhr nachmittags in Karuzs Gasthaus in Pragarten findet eine wichtige Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Linz. Samstag den 13. März, präzis 8 Uhr abends, im Gasthaus des Herrn Wipplinger, Wiener Reichstraße, Linz, findet die diesjährige Generalversammlung statt mit der Tagesordnung: 1. Vereins- und Rechenschaftsbericht. 2. Bericht der Revisoren. 3. Wahl eines neuen Ausschusses. 4. Vortrag. 5. Anträge und Anfragen.

Sonntag den 14. März, um 2 Uhr nachmittags, im Schwandners Gasthaus in Mautausen Eisenbahnerversammlung mit wichtiger Tagesordnung. Referent Genosse Jakob aus Linz. Sonntag den 21. März, präzis 9 Uhr vormittags, im Gasthaus des Herrn Wipplinger, Wiener Reichstraße, Linz, findet eine Wählerkonferenz für den Direktionsbezirk Linz statt. Die Kosten dieser Delegation müssen von den Delegierten selbst getragen werden.

Zu allen diesen Versammlungen liegt ein zahlreicher Wunsch derselben im eigenen Interesse der Eisenbahner selbst. **Zahlstelle Rudig.** Sonntag den 7. März d. J., um 4 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal „zum Morgenstern“ die Mitgliederversammlung statt. Zahlreicher Besuch höchst notwendig.

**Zahlstelle Obertraun.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die nächste Versammlung am 7. März l. J., um 2 Uhr nachmittags stattfindet. Vollzähliges Erscheinen aller Mitglieder ist wegen der Wichtigkeit der Tagesordnung notwendig.

**Zahlstelle Teplitz.** Sonntag den 7. März, um 8 Uhr abends, in Fahrens Restaurant (früher „rote Kugel“), Papiergasse, Teplitz, findet die diesjährige Generalversammlung statt. Die geehrten Mitglieder werden hiermit ersucht, vollzählig zu erscheinen.

**Ortsgruppe Lobositz.** Montag den 8. März l. J. findet in Lobositz im Gasthaus des Genossen Josef Kadinec eine Versammlung statt, wozu die Mitglieder freundlichst eingeladen werden.

**Ortsgruppe St. Michael ob Leoben.** Wir machen unsere Mitglieder auf, daß von nun an jeden 3. und 18. im Monat im Vereinslokal regelmäßig Diskussionsabende stattfinden, wo auch Eingaben entgegengenommen und Bücher aus der Bibliothek entliehen werden. Zahlreicher Besuch erwünscht.

**Ortsgruppe Salzburg I.** In der am 14. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden nachfolgende Genossen zur Einhebung der Vereinsbeiträge gewählt: Christian Lasserer, Johann Herzog, Thomas Dörsnerl, Matthias Prohaska, Josef Kreuzhuber, Josef Reuzil, Paul Schmid, Alois Leidingner, Stephan Wollner, Franz Scheidl, Paul Mayrhuber und Johann Zimmermann. Die Mitglieder obgenannter Gruppe werden ersucht, Eingabungen nur bei diesen Genossen zu leisten.

Die **Ortsgruppe Heiligenstadt** hält am 3. März 1909 ihre diesjährige Generalversammlung im Vereinslokal, XIX., Bachhofengasse 5, im Gasthaus des Herrn Franz Pirzemeier ab. Beginn um halb 8 Uhr abends. Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Berlesung des Protokolls. 3. Bericht des Ausschusses. 4. Neuwahl des Ausschusses. 5. Vereinsangelegenheiten. Es werden hiermit die Mitglieder und Gäste zu dieser Versammlung eingeladen.

**Ortsgruppe Brünn II (k. k. Nordbahn).** Die diesjährige Generalversammlung findet Sonntag den 7. März 1909, nachmittags 3 Uhr, im Restaurant G. Mikmann, Zeile Nr. 15, statt. Tagesordnung: 1. Berlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung. 2. Vereinsberichte: a) des Obmannes; b) des Kassiers; c) der Revisoren; d) des Bibliothekars. 3. Neuwahl. 4. Eventuelles. Sollte die Versammlung nicht beschlußfähig sein, so wird dieselbe um 4 Uhr festgesetzt. Vereinsbücher sind mit Rücksicht auf dieselbe dringend abzugeben.

**Ortsgruppe Feldkirch.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Generalversammlung Sonntag den 7. März, 2 Uhr nachmittags, im Gasthaus „zur Rose“ stattfindet. Um zahlreiches Erscheinen sowie Mitnehmen der Frauen wird ersucht. Ferner wird bekanntgegeben, daß im gleichen Saale Sonntag den 14. März, 4 Uhr nachmittags, die Eisenbahnerwerkstättenmusik im Konzert veranstaltet, wozu sämtliche Eisenbahner höchst herzlich eingeladen sind.

**Ortsgruppe Wiener-Neudorf.** Die diesjährige Generalversammlung findet am 28. Februar d. J. im hiesigen Arbeiterheim statt.

**Ortsgruppe Stockerau.** Sonntag den 14. März findet die erste öffentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Stockerau in Herrn Johann Pöglers Gasthaus, Bahnhofplatz 9, mit folgender Tagesordnung statt: 1. Berlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte der Funktionäre. 3. Neuwahl der Funktionäre. 4. Referat über die nahe bevorstehende Staatliche De. M. W. und die Vorbereitung hierzu. Referent aus Wien. 5. Eventuelles.

**Ortsgruppe Rosenbach.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe am 7. März l. J. um 2 Uhr nachmittags in Sochers Gasthaus in Trisnitz stattfindet. Tagesordnung: 1. Berlesung des Protokolls. 2. Berichte. 3. Neuwahlen. 4. Referat über Zweck und Nutzen der Organisation. Genossen, erscheint zahlreich mit euren Frauen!

**Ortsgruppe Znaim.** Mittwoch den 3. März d. J., um 8 Uhr abends, findet im Saale des Herrn Woytil eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Die Sozialversicherung. Referent Reichsratsabgeordneter Tomischil. Wir ersuchen alle Genossen im Interesse der Wichtigkeit pünktlich und sehr zahlreich zu erscheinen sowie die Frauen mitzubringen.

**Ortsgruppe Bodenbach.** Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die auf den ersten Sonntag des Monats entfallende Vereinsversammlung wegen der stattfindenden Kreiskonferenz und der am 14. März stattfindenden Generalversammlung der Ortsgruppe entfällt.

**Ortsgruppe Bruck a. d. Mur.** Mittwoch den 3. März, um 8 Uhr abends, im Hotel „Wolff“ am Bahnhofplatz in Bruck a. d. Mur Generalversammlung. Tagesordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 3. Bericht des Genossen Rudolf Weigl aus Wien über das Einschreiten der Zentrale und der Vertrauensmänner bei der Südbahn in Bezug des Zirkuläres Nr. 385. 4. Eventuelles. Es ergeht an alle Eisenbahner von Bruck a. d. Mur und Umgebung, soweit die Ortsgruppe reicht, die freundliche Aufforderung, mit ihren Frauen bestimmt in dieser Versammlung zu erscheinen, um über den Stand der Ortsgruppe unterrichtet zu sein und den Bericht über die Tätigkeit der Zentrale zu hören. Mein dienstfreier Eisenbahner soll fehlen!

**Ortsgruppe Klostergrab.** Es diene den Mitgliedern der Ortsgruppe Klostergrab zur Kenntnis, daß Sonntag den 7. März 1909 die diesjährige Generalversammlung um 8 Uhr abends im Gartenhaus stattfindet. Vorher eine Aussuchung. Um pünktliches Erscheinen der Mitglieder wird ersucht. Die Tagesordnung lautet: 1. Berlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte: des Obmannes, des Kassiers, der Revisoren, des Bibliothekars. Auch ergeht die Bitte, die ausgeliehenen Bücher zu retournieren und die etwaigen Rückstände zu begleichen.

**Ortsgruppe Scharfenein.** Die diesjährige Generalversammlung findet am 15. März, um 1 Uhr nachmittags, in Neumanns Restaurant in Krammel statt. Tagesordnung: 1. Berlesung des Protokolls. 2. Berichte der Funktionäre. 3. Neuwahl. 4. Eventuelles. Es ist Pflicht eines jeden Mitgliedes, die Generalversammlung zu besuchen.

**Ortsgruppe Pörsran.** Der Ausschuss der Ortsgruppe gibt den geehrten Mitgliedern bekannt, daß die diesjährige öffentliche Generalversammlung Mittwoch den 17. März 1909, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal Café Saas mit der üblichen Tagesordnung stattfindet.

**Ortsgruppe Selzthal.** Es diene den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe Selzthal des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Österreich zur Kenntnis, daß die diesjährige öffentliche Generalversammlung am Sonntag den 14. März, um 8 Uhr vormittags, im Vereinslokal „zur Stadt Graz“ stattfindet. Tagesordnung: 1. Berlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung. 2. Berichte der Funktionäre. 3. Neuwahl der Funktionäre. 4. Eventuelles. Die Mitglieder werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen.

Anlässlich der 40jährigen Jubelfeier für den Genossen Mittermaier ist bei der Ortsgruppe der Betrag von Kronen 60-90 eingelaufen. Die Ortsgruppenleitung spricht auf diesem Wege allen Spendern den verbindlichsten Dank aus.

**Ortsgruppe Friedland.** Sonntag den 7. März d. J., um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur grünen Laube“ in Friedland eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Infolge Wichtigkeit der Tagesordnung ist zahlreicher Besuch notwendig. Bibliotheksbücher, die bereits längere Zeit ausgeliehen, sind bestimmt zu retournieren.

**Zahlstelle Furth im Walde.** Sonntag den 7. März d. J. findet im Vereinslokal um 8 Uhr abends unsere Generalversammlung statt. Nach derselben, um 8 Uhr, wird eine öffentliche Vereinsversammlung abgehalten, zu der ein Referent aus Prag kommen wird. — Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

**Ortsgruppe St. Valentin.** Sonntag den 14. März findet im Vereinslokal, um 3 Uhr nachmittags, eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Tagesordnung: Die Durchführung der Zugständnisse auf den k. k. Staatsbahnen. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen. Referent aus Wien.

**Ortsgruppe Duv.** Da am Sonntag den 7. März die Generalversammlung stattfindet, werden die Mitglieder höchst ersucht, ihre Mitgliedsbücher dem Kassier bis dorthin einzuhändigen, dann jene, die mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, dieselben bis dorthin zu begleichen, damit dem neuen Ausschuss von neuem die Arbeit nicht erschwert wird.

**Ortsgruppe Pilsen.** Die Mitgliederversammlungen werden von nun an jeden ersten Montag im Monat, die Ausschusssitzungen jeden zweiten und vierten Montag abgehalten. Außerordentliche Mitgliederversammlungen finden jeden dritten Montag im Monat statt.

Die nächste Mitgliederversammlung findet somit Montag den 1. März d. J., um 8 Uhr abends, die nächste Ausschusssitzung Montag den 8. März, um 8 Uhr abends, im Gasthaus des Genossen Heinrich Jura statt. Bei allen Mitgliederversammlungen und Ausschusssitzungen werden Beiträge von 1/7 Uhr bis vor Beginn der Versammlung angenommen und auch Bücher entliehen und retourniert.

**Ortsgruppe Bischofsdorf.** Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß die Bibliothek des Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, Ortsgruppe Bischofsdorf, vom 1. bis 12. März l. J. geschlossen ist und daher keine Bücherausgabe stattfindet. Ferner ersuche ich die Genossen, alle ausgeliehenen Bücher bis längstens 7. März l. J. zurückzubringen, da dies zu einer allgemeinen Bücherrevision dringend geboten erscheint.

Mit 13. März l. J. ist die Bibliothek wieder zur freien Benützung für die Genossen offen und ich erlaube mir die Genossen auszufordern, selbe im künftigen Vereinsjahr recht fleißig in Anspruch zu nehmen.

**Zahlstelle Schwedat.** Am Montag den 1. März 1909, um 8 Uhr abends, findet im Klein-Schwedat, Wenzigs Gasthaus, eine Mitgliederversammlung mit Vortrag eines Wiener Referenten statt. Die Mitglieder werden ersucht, vollzählig zu erscheinen.

**Bekanntmachung der Administration.**

**I. Aufruf!** Obwohl wir an dieser Stelle zu wiederholtenmalen an die sämtlichen Ortsgruppenfunktionäre das Ersuchen gestellt hatten, uns den Fragebogen über den Mitgliederbestand nach Kategorien getrennt für das Jahr 1908 in allen seinen Details ausgefüllt einzusenden, müssen wir leider konstatieren, daß dies bei nachfolgenden Ortsgruppen bis zum 28. Februar 1909 keine Berücksichtigung gefunden hat: Ma, Borslaw, Divacca, Görg I, Kolomea, Neu-Sandez, Kobereto, Nzeszow, Stryl. Damit nun die Fertigstellung des Berichtes keine Verzögerung zu erleiden braucht, ersuchen wir die Besitzer dieser Fragebogen um ehebaldigste Zusendung derselben.

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

**Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen**

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

**Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.**

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

**Grammophonkäufer! Achtung!**

Nebenstehender Apparat, Kasten 30x30x13 cm mit prachtvollem, goldverzierten Blumentrichter von 60x45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Präzisionslaufwerk, während des Spielens selbstwärts aufziehbar, große und kleine Platten geräuschlos und gleichmäßig ziehend, mit Tonarm, Konzert-Membrane von kräftiger, reiner Wiedergabe, kostet jetzt nur **K 30.-** beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm grossen, garantiert neuen Hartgummiplatten (ohne kein Papiermaché) **K 55.-** gegen Nachnahme. Kolossales Platten- und Zuhörgeräte. Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugsquelle. — Konkurrenzlos.

**Landstrasser Grammophon-Versandhaus**

Wien, III/1, Thomasplatz 8.

**Spar- und Baugenossenschaft**

für Bedienstete der österr. Staatsbahnen, reg. Gen. m. b. H. H. Hofung in Knittelfeld.

**Einladung**

zu der am Freitag, den 19. März 1909, um halb 2 Uhr nachmittags, im Saale des Herrn Wildauer stattfindenden **XIV. ordentlichen Generalversammlung**

der Spar- und Baugenossenschaft für Bedienstete der k. k. österr. Staatsbahnen in Knittelfeld (reg. Gen. m. b. H. Hofung.) Tagesordnung: 1. Berlesung des Protokolls der letzten ordentlichen Generalversammlung. 2. Rechenschaftsbericht des Vorstandes und Voranschlag für das nächste Jahr. 3. Bericht des Aufsichtsrates und Erteilung des Absolutums. 4. Neuwahl des Aufsichtsrates und Ergänzungswahl des Vorstandes. 5. Eventuelles (Anträge und Interpellationen). **Der Vorstand.**

**Nebenverdienst für Frauen**

eventuell Figur, durch Empfehlung der Präparate, von Dr. A. Scholzen, Hamburg, Dasselbrook 18. Genauere Abreise und 20 Henna Rückporto.

**Böhmische Bettfedern billigst!**  
 5 kg neue, gut geschliffene K 9.60, bessere K 12.---  
 5 kg weisse, daunenweiche, geschliffene K 13.---, bessere  
 K 24.---; 5 kg schneeweisse, daunenweiche K 30.---,  
 bessere K 36.---; 5 kg allerfeinster Herrschafschleiss  
 K 48.---; 5 kg schneeweisse, daunenweiche, (weisse Flaum),  
 kolossal füllend, per 1/2 kg K 3.60, 4.80, 5.40, 6.---,  
 Versand franco per Nachnahme. Umfassend gegen Portover-  
 gütung gestattet. **D. SCHNURMÄCHER, Bettfedern-Versand-**  
**geschäft, Taus 276, Böhmen.**

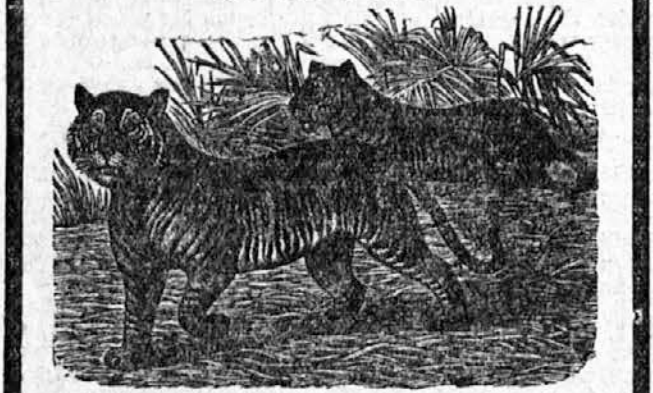
**Petroleum-Heiz- und Kochofen**



mit Zierplatte  
 wenn er als Heizofen benützt  
 u. mit Kochplatte für 3 Töpfe,  
 wenn er als Kochofen benützt  
 werden soll, liefere ich ein-  
 schliesslich Zier- u. Kochplatte  
**für nur K 28.---**  
 gegen 3 Monate Ziel.  
 Ganz enorme Heizkraft! Einfachste  
 Behandlung! Kein Russ und kein  
 Rauch! Absolut geruchlos! Ge-  
 ringster Petroleumverbrauch!  
 Angenehm und billig als Koch-  
 ofen im Sommer und als Heiz-  
 ofen im Winter. — Der Ofen  
 heizt das grösste Zimmer! Pe-  
 troleumverbrauch ganz gering.

**Stauenerregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private**  
**Schreiben Sie sofort an: PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**

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



**Original Tiger-Schlafdecken**

Grösse zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000g per Stück K 2.80, Grösse zirka 99x175 cm, per Decke K 2.30. Gestimmt, fertig zum Gebrauch. Langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kratzige Decke bester Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken liefert portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und tausende von belangerichen Nachbestellungen.

**Drei Belobungsschreiben:**  
 Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart niedrigen Preis solche elegante Decken zu liefern.  
 Postassistent Weiss in F.  
 Die vor zwei Jahren erhaltenen 126 Stück Tigerdecken haben sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt erhaltenen 80 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort 80 Tiger ... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.  
 O. N., Briefträger in Ch.  
 Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind unzerreissbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern allgemeine Anerkennung gefunden.  
 O. Bährle, Bahnbeamter i. P.  
 Ein Zeichen der Realität ist das grosse Renomee meiner Firma, denn nicht weniger als zirka 80.000 Kunden aus den Kreisen der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern. An die festangestellten Herren Eisenbahn- und Postbeamten liefere ich ohne Nachnahme gegen 1 Monat Ziel.  
**Theodor Müller, Versandgeschäft Warnsdorf in Böhmen.**  
 Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei.

**Blumenfreunde!**



**Sommer- u. Winterblüher für Zimmer und Gärten.**  
 Sommerblüher, auffallendste, neue, riesenblüt. Begonien, Gloxinien, Salvia-Georginen, gelbe Gaila, blaue Gloxinien, gelbe u. überbrun. Galabien, Rosen, Gana, Weiden, Fuchsien, Begonien, Salmen, prächt. Schling- u. Ampeln, winterharte Bier- u. Fruchtsträucher u. Angewandte, alles blühsch. Wohlhabende Erde, fabelh. reichhalt. Blumenböden u. „Ratgeber“ kann beigegeben werden. Preisfreie Emballage. Reichhalt. kolorierte Preisliste umfasst.  
**J. SUZA, Pottenstein a. A., Böhm.**

**Billige böhmische Bettfedern!**



5 Kilo neue, geschliffene K 9.60, bessere 19 Kr., weisse, daunenweiche, gelblich 18 und 24 Kr., schneeweisse, daunenweiche, gelblich 30 und 36 Kr., Versand franco per Nachnahme. Umfassend und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.  
**Benedikt Sachsels Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).**



**Echte Schweizer Patent System Roskopf-Anker-Rem.-Uhr, in Steinen laufend, Gehäuse echt Nickel, genau wie Abbildung, genau reguliert, mit 1 Jahr schriftlicher Garantie K 6.---**  
**Präzisions-Anker-Rem.-Uhr „Gloriosa“, reguliert auf die Sekunde, K 15.---**  
**Präzisions-Anker-Rem.-Uhr „Omega“ K 22.---** mit zweijähriger schriftlicher Garantie.  
**EMERICH KRONFELNER Amstetten, N.-Oe.**

Versand per Nachnahme durch die Schweizer Uhren-Niederlage:

**Möbelhaus Eduard Arnstein IX., Porzellangasse 60**

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. Preiskurante gratis und franko.

**Den p. t. Ortsgruppen- und Ladungsverein der Eisenbahner**  
 empfiehlt sich zur schleunigen und sorgfältigen Verfertigung jeglicher **Druckarbeiten**  
 als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsbüchel, Statuten, Aufträge, Beaufträge, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier jeglicher Gattung, Kuverts etc. etc. etc.  
**Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co.**  
 Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.  
 Druckerei der „Arbeiter-Zeitung“, des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter.

**Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner ist eine gute Dienstuhr**



wer also eine solche sich aneignen will, der schreibe an **Adolf Dirks, Uhrmacher in Krummau a. d. Moldau.**  
 um **Doxauhr**, welche sich in eine **Doxauhr**, den Kreisen der Herren Eisenbahner allgemeiner Beliebtheit erfreut.  
 Preis einer Doxauhr wie Abbildung im Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in 10 Monatsraten **26 Kr.**, dieselbe im glatten Nickelgehäuse **22 Kr.**, gegen bar 10 Prozent Nachsch.  
 Durchmesser 70 mm

**Bettmöbelen.**

Befreiung sofort! Glänzende Anerkennungen, ärztlich empfohl. — Alter, Geschlecht angeb. Broschüre umsonst: **Institut „Aesculap“ Stadthof 101a, Bayern.**  
**Vorzüglichen Wein**  
 garantiert naturrecht, von den berühmtesten Weingebenden u. zwar:  
 Cifaner, rot, zu 26 und 48 Hellern } Dessertwein  
 Cifaner, weiss, zu 40 und 41 Hellern }  
 Palmatiner, rot, zu 30 und 32 Hellern, Palmatiner, weiss, zu 26 und 40 Hellern.  
 Schiller (Cyprio) zu 36 Hellern, Firlianer, rot, zu 28 und 35 Hellern, Firlianer, weiss, zu 36 und 40 Hellern, Mincato, weiss oder rot, hochfein zu 66 Hellern, verwendet in Weinbergen von 65 Hektar aufwärts, ab Station Preis per Nachnahme die  
**Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola.**  
 NB. Weinmüller auf Verlangen sofort gratis.

Nur die zahlreichen Nachbestellungen sprechen für uns! Nur guter Ruf siegt! Das bezeugen auch alle, die unsere beliebtesten **Fulneker Magentropfen** gegen Appetitlosigkeit, schlechtes Verdauen, Brechreiz, Blähungen, Schwindel, nervösen Kopfschmerz, Hartleibigkeit und damit verbundene Schlaflosigkeit etc. nicht nur einmal, aber einigemal mit Freude für sich bestellt haben.  
 Kein mit marktschreierischer Reklame gelobtes und wirkungsloses Hausmittel!  
 Zu haben in der Löwen-Apothek in Fulnek Nr. 108, Mähren.  
 Per Post: Drei Fläschchen K 2.58, vier K 3.38, zwölf K 9.78.

**Aufruf an die Herren Eisenbahner!**

**Möbelhäuser und Brautpaare!**  
 Wiens beste und billigste Einkaufsquelle für **MÖBEL** ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte, langjährig bestehende **Fünfhäuser Möbeleniederlage M. Eisenhammer 142** Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendroggerie Schwabing).  
 politierte Binnereinrichtungen à Kr. 110, 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiss, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleine Preiskurante für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.  
 Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.  
 Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.  
**Warnung!** Um meine p. t. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbeleniederlage**, da eine Konkurrenz meine Hausnummer 142 Preis misbräuchlich, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Warten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftspokal.  
 Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke **„Eisenbahnfundamente“** in Lebensgröße in den neuen Chancen erleben.

**Grässlich**  
 hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher kostenlos die Zusammenfassung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion. Bäume nur erstklassige Originalstoffe und aparte Saisonarbeiten.  
**Tuch-Versandhaus FRANZ SCHMIDT Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)**

**5000 Uhren Gratis**  
 Katalog sende jedem Mann ohne jede Bezahlung umgehend u. portofrei!



| Kronen            | Kronen        | Kronen           | Kronen         | Kronen         |
|-------------------|---------------|------------------|----------------|----------------|
| Post-Potent 3.--- | Wenduhr 3.--- | 3. Wecker 6.---  | Wenduhr 7.---  | Wenduhr 8.---  |
| Post-Potent 6.--- | Wenduhr 6.--- | Schlagwerk 8.--- | Wenduhr 8.---  | Wenduhr 10.--- |
| Post-Potent 7.--- | Wenduhr 6.--- | Wenduhr 10.---   | Wenduhr 10.--- | Wenduhr 12.--- |
| Post-Potent 8.--- | Wenduhr 6.--- | Wenduhr 12.---   | Wenduhr 12.--- | Wenduhr 15.--- |

Original Omega, Schaffhausen, Glashütte, Helios, Amalfi, L. f. geprüft, von K 12.---, sowie Gold- und Silberwaren zu Originalfabrikpreisen.  
**3 Jahre Garantie. Umtausch oder Geld retour.**  
**Max Böhmel, Wien IV., Margarethenstrasse 27/8, im eigenen Hause.**  
 Meister Schmeißer und Silberarbeiter. — Grösste und älteste Firma. — Gegründet 1849. — 5000 Bilderkatalog umsonst und portofrei.

**Tausch.**  
 Welcher stabile Sattler oder Tapezierer einer deutschen l. l. Staatsbahnverfäkte wäre geneigt, mit mir zu tauschen. **Josef Gash, Sattler und Tapezierer, l. l. Staatsbahnverfäkte Pilsen, Koterowergasse 29, 2. Stock.**

**Kaufe bei Kraus!**  
 wer gediegene, schöne Leinwand schätzt!  
 1 Stück guten Hemden-Chiffon . . . 84 cm breit, 20 m lang K 8.---  
 1 „ beste Irländer . . . . . 80 „ „ 23 „ „ 11.---  
 1 „ Krausleinwand . . . . . 90 „ „ 20 „ „ 15.60  
**Krausleinwand** (echtes Lulsianatuch) ist ein weicher, weisser Waschestoff, durch jahrelange Haltbarkeit berühmt. 1 Dutzend Strampz-Handtücher (Leinen), 30 x 100 cm gross, K 3.20, 6 Stück Leintücher ohne Naht, aus bester Flachleinwand, 150 x 200 cm gross, K 13.20 oder 150 x 225 cm gross, K 14.86.  
**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.**

**Bettmöbelen**  
 Befreiung garantiert sofort. Auskunft kostenlos. Alter und Geschlecht angeben! Glänzende Dankschreiben. Aerztlich empfohlen.  
**Institut „Sanitas“ Velburg P. 103 Bayern.**

**Günstiger Gelegenheits-Verkauf**  
 für Kaufleute, Hausierer und auch Private.  
**40 Meter Reste nur 15 Kronen!**  
 Wunderbare Kleider-Zephire, vorzügliche, weisse Leinwand auf Wäsche, echtfarbige Bettzeuge (Kanevas) und doppelfädigen Ia Oxford auf Hemden. Restenlänge 6-12 Meter, garantiert fehlerfrei, Ia und waschecht. Mindestabnahme 1 Paket = 40 Meter um 15 Kronen gegen Postnachnahme. Für Nichtpassendes sende sofort Geld retour. Bei grösserer Abnahme 3 Prozent Nachlass.  
**S. STEIN, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.**

**Möbel**  
 staunend billig. Politierte Zimmer K 120, Altdeutsches Zimmer K 280, Kücheneinrichtung K 18, Kücheneinrichtungen von K 28 aufwärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppeltischplatten K 30. Dekorationsbänke K 44, eintüriger Kasten K 18, vieles andere Spotbillig. **Geister, Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperrygasse 1, Straßenbahnhaltestelle Holzwarth.**

**WILHELM BECK & SÖHNE**  
 k. und k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik.  
**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze Pelzblusen und Zivilkleider.**  
 Filialen: SARAJEVO, BUDAPEST, INNSBRUCK, WIEN.  
 Zentralwarenhaus: WIEN, VIII/1, Langeasse 1. Burgraben Nr. 21. VI/2, Hirschengasse 25 LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.  
 Preiskataloge und Massanleitungen gratis. Provinzaufträge werden sofort effektiviert.  
 Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Bill.  
 Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstrasse 89a.