

# 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 Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

**Abonnements-Bedingungen:**

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

**Wahlspruch:**

Was wir begehren von der Zukunft fernem:  
 Tag Brot und Arbeit uns getüftet liehen,  
 Das unsere Kinder in der Schule lernen  
 Und unsere Greise nicht mehr beteln gehen.  
 G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

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

## Die Verstaatlichungsfrage.

### Die Vorlagen im Eisenbahnausschuß erledigt.

Die Vorlagen über die Verstaatlichung der St. E. G., O. N. W. B. und S. N. D. W. B. sind vorgelesen am 18. d. M. im Eisenbahnausschuß erledigt worden. In klarer und eindringlicher Weise hat in der genannten Schlussitzung Abgeordneter Genosse Tomšik den Standpunkt und die Wünsche des Personals dargelegt, auf deren Erfüllung bei der Ueberführung in das Schema der k. k. Staatsbahnen mit Nachdruck bestanden werden muß. Auf den darauf Bezug nehmenden Antrag selbst werden wir in unserer nächsten Nummer ausführlich zurückkommen.

Da das Uebereinkommen, welches die Regierung mit den drei erwähnten Privatbahngesellschaften vereinbarte, bekanntlich am 31. d. M. abläuft, so muß die Vorlage bis zu diesem Termin ihrer parlamentarischen Erledigung zugeführt sein, da sonst die Gesellschaften nicht weiter an die Abmachungen gebunden wären und neue Verhandlungen über die Modalitäten der Einverleibung angebahnt werden müßten. Auf die Nachteile, die damit vom staats- und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt verbunden wären, hat nun der Ministerpräsident in seiner, die neue Parlamentssession einleitenden Rede mit Recht hingewiesen, als er darauf hinwies, daß sich im Falle einer erheblichen Verlängerung des Termins auch die sachlichen Grundlagen für eine neue Vereinbarung in einem für die Staatsverwaltung ungünstigen Sinne verschieben würden. Denn in der Zwischenzeit würden die Schlussrechnungen der einzulösenden Privatbahnen für das Jahr 1908 fertiggestellt und in die Berechnung der Rente einzubeziehen sein, während bei den jetzigen Verstaatlichungsvorlagen das Jahr 1907 das letzte gewesen ist, das bei der Bemessung der Rente in Rücksicht gezogen wurde. Da nun das Jahr 1908 bei allen Bahnen und daher auch bei den zu verstaatlichenden Linien mit einer ungewöhnlichen Steigerung der Ausgaben verbunden ist, die zwei schlechtesten Jahre aber auszuschneiden sind, so würde die Rente für den Staat ungünstiger werden und die Einlösung mit größeren Kosten verbunden sein als nach den jetzt vorliegenden Entwürfen. Der Ministerpräsident erklärte, daß, wenn die Entscheidung über die Verstaatlichung nicht jetzt herbeigeführt wird, dies mit einem Falle lassen der Verstaatlichungsaktion auf eine unabsehbare Zeit gleichbedeutend wäre, was vom Standpunkt der Stärkung der staatlichen Machtmittel lebhaft beklagt werden müßte.

Daß die Verstaatlichung so rasch als möglich perfektioniert werden müsse, ist aber auch vor allem vom Standpunkt des beteiligten Personals ein Wunsch, der mit Rücksicht auf die durch den schleppenden Gang erzeugte Unsicherheit ehestens erfüllt werden muß. Aber wie bei allen großen volkswirtschaftlichen Fragen sehen wir auch bei der Frage der Eisenbahnverstaatlichung, wie der nationale Streit das lähmende Element ist, das auf einer großzügigen Entwicklung der österreichischen Sozialpolitik lastet. Während diesmal zuerst der tschechnationale Obstruktionsrummel mit den übrigen sozialpolitischen Vorlagen auch die Vorlage über die Verstaatlichung verschüttet hatte, tauchten jetzt in den letzten Tagen zur Abwechslung die deutschen nationalen Bedenken gegen die sofortige Erledigung der Verstaatlichungsvorlage auf. Mit Rücksicht auf die angebliche Gefahr, die dem Deutschtum in Böhmen durch die Verstaatlichung drohe, verhandelten die beiden deutschböhmisches Mitglieder des Eisenbahnausschusses, die Abgeordneten Kroy und Krüger, mit der Regierung, teilten die Bedenken der deutschböhmisches Abgeordneten gegen die Verstaatlichungsaktion mit und verlangten, daß für den

Fall des Zustandekommens der Aktion, ähnlich wie dies seinerzeit bei der Verstaatlichung der Nordbahn der Fall war, unbedingt Kautelen aufgenommen werden müssen, die zum Schutz des nationalen Besitzstandes der Deutschen notwendig sind. Und man las sogar von einer Androhung der schärfsten Opposition, falls diesem Wunsche nicht Willfahrt werden sollte!

So wird also eine Frage, die man in aller Welt vom rein volks- und verkehrswirtschaftlichen Standpunkte beurteilen würde, bei uns zu einem Politikum gemacht, bei dem den Tschechen nicht behagt, was die Deutschen als Bedingung verlangen, und umgekehrt in lieblicher Abwechslung. Auf beiden Seiten ist die Frage der Verstaatlichung einfach die Frage, wie viel den Deutschen und wie viel den Tschechen Beamte zugemessen werden sollen. Abgesehen davon, daß dieser Krämmerstandpunkt, der über jede Aspirantenstelle feilscht und in der Anstellung eines anderssprachigen Nachwüchters eine nationale Gefahr erblickt, einfach abstoßend und lächerlich wirkt, verbindet sich damit die stete Gefahr, ein großes volkswirtschaftliches Werk zu verschleppen und zu hintertreiben. Den Nutzen aus solchen Querellen haben natürlich immer noch die gehabt, denen jeder Fortschritt und jede soziale Befreiung ein Grauel war. Und so konnte man auch im Anschluß an die Nachricht über die nationalen Schwierigkeiten, die in der Verstaatlichungsfrage jetzt wieder aufgetaucht sind, in der letzten „Sonn- und Montagszeitung“ lesen, daß in Ungarn die Schwierigkeiten die sich besonders bei der Uebernahme der Staats-eisenbahn ergeben, mit hämischer Freude verfolgt werden. So heißt es in einem Budapester Telegramm vom 14. d. M.:

„Die Verfechter des selbständigen Zollgebietes erhofften, daß die Verstaatlichungsvorlagen nicht zur parlamentarischen Erledigung gelangen und der Anschluß in Marachegg in den Händen einer Privatgesellschaft verbleiben würde, deren Leiter Herr v. Lauffig sich ungarischen Interessen wiederholt sehr zugänglich gezeigt hat. Ist die österreichische Regierung im Besitz des Anschlusses von Marachegg, so werden viele Pläne zunichte, die mit Rücksicht auf die Aktivierung des selbständigen Zollgebietes hier gehegt werden. Darum hofft man noch immer, daß die parlamentarische Verabschiedung der Verstaatlichungsvorlagen durch die nationalen Gegensätze im österreichischen Reichsrat verhindert werden wird.“

Als Illustrationsfaktum, wem die nationale Politik, die abwechselnd im „Interesse des deutschen und tschechischen Volkes“ betrieben wird, nützt, wird man auch diese Aeußerung für die Zukunft merken müssen. Es ist auf jeden Fall doppelt verhängnisvoll, eine reine Wirtschaftsprage zu einem nationalen Streit- und Schacherojekt zu machen.

Für das Personal der zu verstaatlichenden Bahnen gelten in der Vorlage analoge Bestimmungen wie schon bei den früheren Uebernahmen durch den Staat, und zwar kommen die §§ 11, 12 und 15 des Gesetzesentwurfes in Betracht, die die ausführlichen Bestimmungen enthalten, unter welchen Modalitäten die Ueberleitung der Bediensteten und Angestellten zu erfolgen hat. Darnach wird im Wesentlichen das gesamte, bei den gesellschaftlichen Linien und beim finanziellen Dienste in Verwendung stehende Personal unter Wahrung der von demselben bis zum Tage des Uebereinkommens oder mit Genehmigung der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, auch nach diesem Zeitpunkt erworbenen Rechte, ohne Unterschied, ob diese Rechte auf Dienstordnungen oder den sonstigen pragmatischen Normen oder auf speziellen Dienstverträgen, beziehungsweise Dekreten beruhen, vom Staate übernommen. Desgleichen werden von der k. k. Staatsverwaltung dem von ihr übernommenen Personal die Befriedigung der nach Maßgabe der dormalen bestehenden Statuten des Pensions-

instituts, beziehungsweise der Statuten des Provisionsinstituts für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche vollinhaltlich zugesichert.

Die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet sich weiters, jenen derzeitigen oder ehemaligen Bediensteten der gesellschaftlichen österreichischen Bahnlagen und des finanziellen Dienstes, denen für den Fall der Ausscheidung aus dem Dienste oder ihres Todes für sich oder ihre Angehörigen nicht aus dem Pensions-, beziehungsweise Provisionsfonds zu bestreitende Versorgungsleistungen, Gnadengaben, Abfertigungen und dergleichen zugesichert wurden, diese Versorgungsleistungen, Zuschüsse, Gnadengaben, Abfertigungen und dergleichen unter den gleichen Bedingungen und nach den gleichen Grundsätzen, welche bisher bei den privaten Gesellschaften üblich waren, zu bezahlen, soweit nicht die bezeichneten Versorgungsleistungen z. schon vor dem 1. Jänner 1908 liquid geworden sind.

Weiters bleiben die bei den einzelnen Privatbahnen begründeten Pensionsfonds, Krankentassen- und Unterstützungsfonds mit ihren Statuten und den eventuellen ergänzenden Normen bestehen, insoweit nicht in der durch die Statuten vorgeschriebenen Weise eine Aenderung eintritt, beziehungsweise wenn und insoweit nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohltätigkeitsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen zustande kommt.

Das wären also in ihren Grundzügen die Bestimmungen, durch die die Interessen der Bediensteten bei Einverleibung in das k. k. Staatsbahnschema gewahrt werden sollen. Sie sind im Wesen bei allen drei zur Verstaatlichung kommenden Bahnen gleichlautend und erfahren nur insoweit den Wortlaut nach von einander abweichende Formulierungen, als sie eben ganz spezielle Einrichtungen, die bei den einzelnen Bahnen bestehen, zum Gegenstand der Rechtswahrung machen.

Man darf also erwarten, daß schon in den nächsten Tagen die Vorlage vom Parlament glatt verabschiedet werden wird, ohne daß sich eine weitere Störung oder Verzögerung durch die nationalen Klippen ergibt. Eine machtvolle Organisation aber wird den Bediensteten und Arbeitern auch für die Zukunft die Gewähr zu bieten haben, daß lückenlos und ohne Rücksicht alles durchgeführt werde, was bei der Verstaatlichung vereinbart wurde!

Der Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein, Ortsgruppe Favoriten II, berief für Dienstag den 16. d. M. in das Arbeiterheim eine öffentliche Eisenbahnerversammlung der Staatseisenbahnbediensteten behufs Stellungnahme zu der Verstaatlichung ein. Die Versammlung wies einen derartig großartigen Besuch auf, der lebhaft an die Kampfesperiode 1907 erinnerte; alle Kategorien der Bediensteten, Arbeiter, Diener und Beamte überfüllten gedrängt den großen Saal und die Galerien.

Obmann Genosse Wanya eröffnete die Versammlung und berichtete zugleich als Personalkommissionsmitglied über die am 12. März stattgehabte Tagung dieser Institution, wo die Direktion einfach erklärt habe, nicht alle die vorgebrachten Wünsche des Personals, einer Bewilligung zuführen zu können. Diese Mitteilung erregte lebhafteste Entrüstung unter den Versammelten.

Darauf ergriff Abgeordneter Genosse Tomšik das Wort und führte in seiner durch anhaltenden Beifall öfters unterbrochenen Rede aus, daß seitens der sozialdemokratischen Fraktion des Parlaments im Eisenbahnausschuß sowie im Hause selbst gemiß alles geschehen wird, damit den berechtigten Forderungen des St. E. G. Personals Rechnung getragen wird. Von Seiten des Abgeordneten Genossen Tomšik selbst wird im Eisenbahnausschuß ein Antrag eingebracht werden, worin gefordert wird,

baß sämtliche bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen derzeit bestehenden günstigeren Verhältnisse, besonders die Erzeugnisse...

Mit ansehnlichen Worten, in kommenden schweren Zeiten treu und fest zur Organisation zu halten, sowie mit dem Versprechen, bei der zu erfolgenden Einreichung in das k. k. Schema...

Nachdem Genosse Tomšik noch einige Anfragen in befriedigender Weise beantwortet hatte, wurde diese denkwürdige Versammlung geschlossen.

Die am 16. März im Arbeiterheim versammelten Bediensteten der St. E. G. nehmen die Aufforderungen des Abgeordneten...

Die Bediensteten versprechen schon im eigenen Interesse dem Ruf der Organisation in jeder Hinsicht Folge zu leisten.

Die Versammelten sprechen dem Sozialdemokratischen Verband des Parlaments das Vertrauen aus und hoffen, daß derselbe die berechtigten Wünsche des Personals immer unterstützen wird.

Nachdem Genosse Tomšik noch einige Anfragen in befriedigender Weise beantwortet hatte, wurde diese denkwürdige Versammlung geschlossen.

Neuerliche Vorschläge des Exekutivkomitees der Österreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Am 16. d. M. sprachen die Exekutivkomiteemitglieder der koalitierten Organisationen, und zwar die Vertrauensmänner: Prell, König, Schwab, Chlumetzky, Tmej, Bauer, Paul, Martin, Belina, Feigl, Jestrabel und Kindermann, beim Sektionschef Dr. Zehetner neuerdings vor, um die Antwort auf die am 21. Dezember 1908 überreichten Forderungen...

Sitzung der Personalkommission der Staatseisenbahngesellschaft, Sektion Unterbeamte und Diener.

Am 12. und 13. März d. J. fanden die Sitzungen der Personalkommission der Staatseisenbahngesellschaft (Sektion Unterbeamte und Diener) statt. Anwesend: Oberinspektor Dr. Mündl als Vorsitzender, Konzipient Zechmeister als Schriftführer, Personalkommissionsmitglieder der Sektion Unterbeamte: Krieger, Wannemacher, Weiß, Wanya, Schügner, Kopp und Planck; als

Experte wurde beigezogen der Werkmeisterresident Söfer, von der Sektion Diener: Goller, Pollat, Harzhauser, Fahn, Jenista, Hoffmann, Sedlaczek und Gradinger. Die Tagesordnung lautete: Eventuelle Mitteilungen und eventuelle Initiativanträge. Beide Sektionen hatten getrennt die Forderungen betreffend die Gewährung der den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen gemachten Zugeständnisse...

Die Sektion Unterbeamte (Diener) stellt den Antrag, daß alle Zugeständnisse, die den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen gemacht wurden sowie alle für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen bereits bestehenden Verbesserungen noch vor der Verstaatlichung auch bei der Staatseisenbahngesellschaft durchgeführt werden...

Sodann wurde die Sitzung vom Vorsitzenden für geschlossen erklärt.

Verbesserungen an Lokomotiven zur Förderung der Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Personals.

Der Lokomotivfahrdienst im Eisenbahnbetriebe stellt, wie langjährige Erfahrungen gezeigt haben, so hohe Anforderungen an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit des Personals, daß ein außergewöhnlich schneller Verbrauch der Kräfte und damit Dienstunfähigkeit in verhältnismäßig kurzer Zeit im Vergleich zu anderen Berufsarten eintritt. Die Ursachen dieser Erscheinung sind zum nicht geringen Teil in den örtlichen und räumlichen Verhältnissen zu suchen, unter denen Führer und Heizer ihren anstrengenden Dienst auszuführen haben.

Lokomotivführer und Heizer verrichten ihren Dienst in der Hauptfache stehend, teils, weil das Sitzen während der Fahrt von den Vorgesetzten oft nicht gern gesehen, beziehungsweise verboten ist, teils, weil auch die vor-

handenen Sitzgelegenheiten für ein bequemes Niederlassen nicht bestimmt oder nicht geeignet sind die zu bedienenden Vorrichtungen vom Sitz aus nicht zu erreichen sind. Von einem wirklichen Ausruhen des Körpers kann daher keine Rede sein. Dazu kommen die oft recht heftigen Stöße und Erschütterungen und das ohrenbetäubende Geräusch der Maschine, so daß die notwendige Verständigung zwischen Führer und Heizer oft nur durch Zeichen möglich wird.

Es ist eine auffallende Erscheinung, daß die Führer fast aller sich auf Gleisen bewegenden Fahrzeuge ihren Dienst stehend verrichten müssen. Die Art des Antriebes ist dabei gleichgültig; sowohl der frühere Pferdebahnläufer, wie der moderne Führer der elektrischen Straßenbahnwagen und der Lokomotivführer stehen, während der Omnibusfahrer und der Automobilfahrer sitzen.

Der Lokomotivfahrdienst im Eisenbahnbetriebe stellt, wie langjährige Erfahrungen gezeigt haben, so hohe Anforderungen an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit des Personals, daß ein außergewöhnlich schneller Verbrauch der Kräfte und damit Dienstunfähigkeit in verhältnismäßig kurzer Zeit im Vergleich zu anderen Berufsarten eintritt. Die Ursachen dieser Erscheinung sind zum nicht geringen Teil in den örtlichen und räumlichen Verhältnissen zu suchen, unter denen Führer und Heizer ihren anstrengenden Dienst auszuführen haben.

Neuiletton.

Eine Schilderung aus dem Jahre 2000. Von einem Verschieber.

Wir schreiben das Jahr 2000 nach Christi Geburt. Eine Zeit, wo das Zufußgehen eine derartige Seltenheit war, daß wenn man auf einen armen Teufel von Fußgänger stieß, das Auto oder die Flugmaschine anhält und man das Wesen, das sich kümmerlich auf Schusters Klappen fortbrachte, anschaute, wie vor 100 Jahren der friedliche Passant das stinkende Köß-Köß, recto Automobil, herumtrotzen würde.

Auch im Reiche der Hottentotten entschloß man sich, Bahnen zu bauen, um Handel und Wandel zu beschleunigen. Sogar die Kostenüberschreitungen ähnelten denen beim Bau der Alpenbahnen seinerzeit in Österreich. Man bestellte sich auch einen Eisenbahnminister vom Ausland. Die Bahnen sicherten dem hottentottischen Budget eine nette Summe an Ueberschuß, von dem man die Schnellfeuerzüge ratenweise bezahlte, denn im Jahre des Fortschrittes konnte man in puncto Wogen und Pfeile nicht als Großmacht konkurrieren, weil im Jahre 2000 die Großmächte nach der Anzahl der in einer Minute abgegebenen Schüsse, natürlich auch um die Erde, rangliert wurden.

Die Geschichte wäre nun eigentlich zu Ende, wenn es bei den hottentottischen Staatsbahnen nicht auch Bedienstete gegeben hätte. Da der Eisenbahnbedienstete, und wenn man gleich das Jahr 3000 schreiben würde, es noch nicht so weit gebracht hat, für das allgemeine Staatswohl sich den Wagen, als überflüssigen Körperbestandteil, plombieren zu lassen, so zwickte ihn wie die anderen immer noch der Hunger. In puncto Entlohnung waren sie, dank der Fürsorge des hottentottischen Eisenbahnministeriums, an derselben Stelle wie vor 100 Jahren ihre europäischen Kollegen.

Sie mußten auch Schulden machen. In der Hauptstadt kam es sogar so weit, daß die dortigen Geister und Kaufleute wegen der nichtbezahlten Schulden, welche die Eisenbahner bei ihnen machten, demonstrierend zum Eisenbahnminister gingen und dort energisch die Bezahlung derselben forderten. Der Minister war empört über den Leichtsinne der Bediensteten, da nach seinen

europäischen Begriffen nur den Beamten und Offizieren das Schuldenmachen gestattet war und er beschloß, die Betreffenden zu bestrafen. Nach abgehaltenem Rat kam man zu dem Entschlus, die Bediensteten mit hohen Geldstrafen wegen leichtsinnigen Schuldenmachens zu belegen. Daran dachte man aber nicht, daß die eigentliche Ursache, der geringe Lohn, der Antrieb zum Schuldenmachen war. Solches Vorgehen ging denn auch den Hottentotten über die Hutchnur. Sie beschloßen, sich zu organisieren und sich dadurch unter allen Umständen ein menschenwürdiges Dasein zu verschaffen. Da man selbst im Jahre hundert des Fortschrittes noch nicht in der Lage war, solche Vorschriften zu machen, welche man nicht zu übertreten brauchte, um den Verkehr auf der normalen Höhe zu erhalten, so hatte man als wichtiges Kampfmittel immer noch die passive Resistenz.

Als sie sich stark genug fühlten, beschloßen sie, durch ein Komitee, welches aus Vertretern der verschiedenen Kategorien bestand, dem Minister ein Memorandum zu überreichen, in dem klipp und klar die Forderungen der Bediensteten enthalten waren. Um in dem aufblühenden Staate schwere wirtschaftliche Schäden zu vermeiden, gab der Minister dem Druck nach und verlangte vom Parlament die Summe, welche er zur Bedeckung für Verbesserungen brauchte, die durch das Fehlen der deutsch-nationalen und christlichsozialen Parteien auch bewilligt wurde. Die Verbesserung wurde im beschleunigten Tempo verlangt und auch durchgeführt, weil sie damit betrauten Beamten nicht länger als zwei Stunden täglich beschäftigt waren.

Die Bediensteten kamen zu dem Einssehen, daß sie solches nur ihrer guten Organisation zu verdanken hatten und hielten fest zu ihr. Nur eine Kategorie war stiefmütterlich bedacht und zwar der Verschieber. Unter diesem Dienstzweige herrschten noch Begriffe, die einen Zusammenschluß in jeder Weise erschwert. Der eine gab vor, daß ihn dieser oder jener Vorgesetzte einmal rapportierte, dem anderen war der Beitrag zu hoch, der dritte sagte, was er früher nicht gehabt, brauche er jetzt auch nicht, und die meisten dachten sich jedenfalls, wenn die Schüssel am Tisch, so werden auch sie davon essen. Mit dem Strome schwimmend erreichten sie freilich etwas, aber durch ihre eigene Kraft nichts. Die wenigen Verschieber, die organisiert waren, boten dem Vertreter nicht den nötigen Rückhalt, und beschreiben mußten er nehmen, was man gab. Jetzt aber ging selbst den hottentottischen Verschiebern ein Licht auf und sie suchten und fanden die Gesamtorganisation. Mit Hilfe ihrer Vertrauensmänner

wurde sie in einigen Jahren so weit ausgebaut, daß sie getrost in ihre Hände die Forderungen legen konnten.

Eine zum Minister gesendete Deputation mußte ihm erst den Begriff „Verschieber“ erläutern. Sie wies ihm nach, daß gerade das Verschieberpersonal am meisten gezwungen wird, die Instruktion zu übertreten, wodurch der Verkehr beschleunigt wird und so die Verwaltung großen Nutzen hätte. Auch an der Hand von Beweisen wiesen sie ihm nach, daß so und so viel Krüppel infolge der vorchristswidrigen Verschiebung herumgehen, daß außerdem die meisten Unglücksfälle tödlich wären.

Sie stellten dem Minister vor die Alternative, daß er im Falle der Abweisung ihrer gerechten Forderungen die Konsequenzen zu tragen hätte. Außerdem drangen aus vielen Versammlungen die Notkreie und die Ungebild des Verschieberpersonales zu ihm, welche ihn zum Prüfen der Forderungen veranlaßten. Der Erfolg blieb nicht aus und jeder einzelne kam zur Einsicht, was mit einer zielbewußten Organisation zu erreichen ist. Durch Schaden war man klug geworden. Dieses Sprichwort konnten die hottentottischen Verschieber mit Recht zitieren. Nachblättern in der Geschichte der österreichischen Eisenbahnerorganisation fand ich, daß im Jahre 1909 genau dieselben Zustände beim Verschieber herrschten, wie im Jahre 2000 bei den Hottentotten. Und heute liegen sich die österreichischen Verschieber wegen Kleinigkeiten in den Haaren.

Jeder kleinste Umstand wird zum Fernbleiben von der Organisation benützt. Ja, einer war schon so weit, sich zu organisieren; weil ihm aber sein Kollege, welcher ihm aufklärte und animierte zum Beitreten, die Pfeife auf den zusammengekehrten Fußboden hinkloppte, da er die Zimmertour in der Verschieberkaserne hatte, wurde aus dem halbgezwungenen Kollegen der größte Feind der Organisation.

Der größte Philosoph wäre nicht imstande, durch seine Redekraft ihn in die Organisation zu bringen. Und heute im Jahre 2009 nach Christi Geburt sind jedenfalls noch dieselben Zustände unter den Verschiebern der österreichischen Staatsbahnen. Was die Hottentotten im Jahre 2009 zustande brachten, konnten die Verschieber im Jahre 1909 schon lange haben. Solches dachte ich mir bei dem Lesen der Berichte und Uebersetzungen aus der österreichischen Eisenbahnerorganisation im Jahre 1909. Da sind die halbwidren Kollegen aus dem Hottentottenlande doch bessere Menschen!

streben. Der Sitz muß ferner so hoch gelegt werden, daß die Strecke ungehindert übersehen werden kann. Um das Personal den Erschütterungen der Maschine zu entziehen, könne man sogar noch weiter gehen und die Sitze auf den gut abzufedernben Tender verlegen, was sich ohne hantliche Schwierigkeiten in vielen Fällen ausführen ließe. Es müßte nur der Zugkasten so nahe wie möglich an die hintere Kesselwand herangeschoben und dann Reglerhebel, Steuerungsstempel, Strahlpumpengriffe u. s. w. so gelegt und eingerichtet werden, daß sie von dort aus bequem erreichbar sind. Dadurch würde noch der weitere Vorteil entstehen, daß das Personal seinen Stand nicht mehr in unmittelbarer Nähe des heißen Kessels hat, was besonders im Sommer nicht zu den Unannehmlichkeiten zählt. Die Lokomotive dient ja dem Personal nicht nur während der Fahrt zum Aufenthalt, sondern es tritt auch sehr häufig der Fall ein, daß sie während der Dienstpausen nicht verlassen werden kann.

Damit berühre ich einen Punkt, der ebenfalls erheblich dazu beiträgt, die Gesundheit des Personals zu schädigen. Das Führerhaus der Lokomotive in seiner jetzigen Bauart zeigt in gesundheitlicher Beziehung für das Personal schwere Mängel. Im Sommer ist es die strahlende Hitze des Kessels, besonders bei Stillstand der Maschine, im Winter die Kälte, die im Rücken und an den Füßen den unangenehmsten Gegensatz dazu bildet. Um die Kohlen vom Tender zu holen, muß der von der anstrengenden Arbeit erhitzte Heizer den Schutz des Führerhauses verlassen, was besonders bei Regenwetter, Sturm und Schneetreiben häufig zu den schwersten Erkältungen Veranlassung gibt. Obgleich das Personal diese Zustände als unabweisbar hinstimmt, dürften sie doch kaum geeignet sein, die Dienstfreudigkeit zu erhöhen. Die Führerstände sind vor allen Dingen zu klein, zu eng und zu niedrig. In der Höhe müßte das verfügbare Profil vollständig ausgenutzt werden. Das Dach wäre am besten als Doppeldach auszuführen und mit großen und wirksamen Lüftungsaufsätzen zu versehen. Um die strahlende Hitze des Kessels zu verringern, müßte die Feuerwand des Kessels mit der Vorderwand des Führerhauses möglichst in gleicher Ebene liegen, der Kessel dürfte also nicht wie bisher oft weit ins Führerhaus hineinragen. Dadurch würden auch die beiden unzugänglichen Schmutzgeden zu jeder Seite des Kessels verschwinden. Ferner müßten sämtliche wärmeausstrahlenden Teile des Kessels und der Armatur mit schlechten Wärmeleitern bekleidet werden, wie dies bei neueren Maschinen bereits probeweise zum Teil geschehen ist. Alle heißwerdenden Handgriffe dürfen nicht aus Metall bestehen. Im Führerhaus selbst wären nur die dort durch-aus erforderlichen Armaturteile und Vorrichtungen unterzubringen; bei vielen wird es genügen, nur die Handgriffe dort zu haben, während die Vorrichtungen selbst und besonders die langen unter Dampf stehenden Rohrleitungen außerhalb liegen. Dadurch würden die Führerstände an Lebensfähigkeit nur gewinnen, die jetzt bei modernen Maschinen sehr häufig vermisst wird. Es wäre Sache des Bauers, hier die bessere Hand anzulegen und einmal mit alten lieben Gewohnheiten zu brechen. Außerdem müßten die Führerstände sämtlich Rückwände mit Dächern erhalten, und zwar nicht, wie bereits auf einzelnen neueren Maschinen, unmittelbar hinter dem Rücken des Führers und Heizers, es müßte vielmehr ein entsprechender Teil des Tenders mit hinzugenommen und derartig ausgebildet werden, daß ein größerer einigermassen abgeschlossener Raum entsteht. Zur Verbindung der Dächer von Maschine und Tender könnte vielleicht die Bauart der Faltenbälge Verwendung finden. Dadurch würde das Personal auch bei vorkommenden Rückwärtsfahrten, wie sie ja beim Rangieren und auch sonst bisweilen unvermeidlich sind, besser gegen Witterungseinwirkungen geschützt sein. Der feine, durch den Luftzug ausgewirbelte Kohlenstaub würde nicht mehr das ganze Führerhaus erfüllen, so daß ein Räufen der Kohlen vielfach unterbleiben könnte. Seitenwände und Rückwand wären erforderlichenfalls am Fußboden mit Dampfheizung zu versehen. Die Kohlen des Tenders könnten durch eine größere Öffnung in der Rückwand, die mit festem Schieber auszurüsten wäre, zugänglich gemacht werden, wie dies auch bei Tendermaschinen geschieht, so daß der Heizer den Schutz des Führerhauses nicht zu verlassen braucht.

Die Rückwand muß auf beiden Seiten mit entsprechenden Fensteröffnungen versehen werden. Die Fenster, überhaupt in der Vorderwand, können nicht groß genug sein und müssen tunklicht ungehinderten Ausblick gewähren. Auch die Nachtbeleuchtung des Führerstandes ist selbst bei neuesten Lokomotiven recht mangelhaft. Man geht da von der allerdings zutreffenden Ansicht aus, daß ein durch helles Licht geblendetes Auge das Dunkel auf der Strecke schlecht zu durchdringen vermag. Es kommt also nur darauf an, die Gegenstände im Führerhaus so zu beleuchten, daß das Auge nicht geblendet wird. Am besten ließe sich das durch zwei Lampen, je eine über dem Stande, beziehungsweise über dem Heizer und des Führers, erreichen, die so abzublenken wären, daß sie weder selbst noch von ihnen hellbeleuchtete Teile vom Standpunkt des Personals aus in den dunklen vorderen Fensterkreisen sich spiegeln.

Das ohrenbetäubende Geräusch innerhalb der Führerhäuser müßte mit allen verfügbaren Mitteln wenn nicht beseitigt, so doch erheblich verringert werden. Alle losen oder beweglichen Teile wären nötigenfalls unter Verwendung elastischer Zwischenlagen so festzulegen, daß ein Klappern nicht möglich ist. Dadurch, daß das Führerhaus von allen dort nicht unbedingt erforderlichen Teilen befreit wird, würde auch in dieser Beziehung Besserung eintreten.

Zum Schlusse wären noch einige technische Verbesserungen anzuführen, die zur Entlastung des Personals nicht unwesentlich beitragen würden. Dazu gehört in erster Linie die selbsttätige Hofbeschickung, für die es allerdings zurzeit noch an wirklich brauchbaren, betriebssicheren Einrichtungen für den Lokomotivdienst fehlt. Meines Erachtens wäre ein Versuch mit der Unterschiebung zu empfehlen, die am besten den zu stellenden Anforderungen entsprechen dürfte. Eine erhebliche Rauchverminderung würde die weitere Folge sein.

Die Schmierung der Lokomotiven erfordert ebenfalls viel Arbeit und Sorgfalt. Die auf diesem Gebiete gemachten Fortschritte in der Zentralisierung sind für Lokomotiven bisher fast unbeachtet geblieben. Was sich für

Schiffsmaschinen und Automobile bewährt, dürfte sich unter entsprechenden Änderungen auch für Lokomotiven verwerten lassen. Für Kolben und Schieber sind ja bereits fast allgemein Sichtöler eingeführt, die aber von Vollkommenheit noch weit entfernt sind. Am geeignetsten dürften hier Schmierpressen sein, deren Kolben noch unter dem Dampfdruck im Schieberkasten steht, so daß die Delzufuhr dem wirklichen Bedürfnis der Maschine entsprechend erfolgt, wie sie bereits versuchsweise eingeführt sind. Die Schmierung vieler Teile dürfte am besten mit Starrschmiere erfolgen, die vor dem jetzigen Verfahren erhebliche Vorteile aufweist. Die jetzige Schmierung bedingt einen unverhältnismäßig hohen Delverbrauch, da das meiste Del durch die schnelle Bewegung der Gestänge herausgeschleudert wird und seinen Zweck verfehlt. Die Folge ist, daß die Schmierung bei jeder Gelegenheit wieder erneuert werden muß. Wenn die Dichte nach Beendigung der Fahrt oder während der Pausen nicht sofort herausgenommen werden, geht die Schmierung natürlich ununterbrochen weiter, obgleich gar kein Bedürfnis vorliegt. Die Stände der Maschinen in den Schuppen und auf den Bahnhöfen sind daher völlig mit Del getränkt und nach jeder Fahrt sind die Stangen und sonstige Teile oft so mit Del überzogen, daß sie erst wieder gründlich gefäubert werden müssen. Die Del-schmierung ist bei feststehenden Maschinen, wo der größte Teil des Deles wiedergewonnen und wiederverwertet werden kann, wohl sparsamer, aber das ist bei Lokomotiven doch vollkommen ausgeschlossen. Alle diese Uebelstände dürften bei Verwendung von Starrschmiere mit einem Schläge verschwinden. Die Konstruktion geeigneter Vorrichtungen müßte natürlich den besonderen Bedürfnissen des Lokomotivbetriebes angepaßt werden. Wo Starrschmiere nicht verwendbar ist, dürfte sich ebenfalls Zentral-schmierung ermöglichen lassen.

Um das Führerhaus nun auch dauernd sauberer zu halten, muß das Austreten von Rauch aus der Feuer-tür durch entsprechende Verbesserung der Rauchverzeh-rungseinrichtung verhindert werden. Ferner darf das Ausschlagen nicht mehr durch die Feuer-tür erfolgen, sondern durch den Achtkasten, was sich durch Einbau eines Teiltippstokes bequem ausführen läßt. In einem solchen geräumigeren Führerhaus würden sich dann auch leicht geeignete Ein-richtungen zur Unterbringung der Wäsche und der Kleider und Proviant sowie eine Vorrichtung zum Kochen und Wärmen der Speisen mit Dampf oder Gas anbringen lassen, wie sie in den Packwagen als Selbstverständliches betrachtet wird. Die Schaffung einfacher Wascheinrichtungen für kaltes und warmes Wasser dürfte für die Folge ebenfalls als erforderlich anzusehen sein.

Es war weniger beabsichtigt, mit diesen Zeilen bestimmte Vorschläge zu machen oder Forderungen zu stellen, sie sollten vielmehr nur dazu dienen, Anregungen zu geben und im Zusammenhang auf einige Punkte hinzuweisen, die bei der weiteren Entwicklung des Lokomotivbaues viel-leicht der Berücksichtigung würdig sind.

„Z. d. V. D. E. V.“

## Konferenz

### der organisierten Lokomotivführer und Heizer der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich hatte mit Rücksicht darauf, daß bei der letzten Zentralpersonalkommissions-sitzung wegen Aufstellung der 30prozentigen Erhöhung der Fahrgebühren keine endgültigen Beschlüsse gefaßt wurden und unter dem Lokomotivpersonal wegen der Erledigung dieser Frage mehrere Meinungsverschiedenheiten bestanden, für Mittwoch den 3. März l. J. ins Arbeiterheim, Wien, X. Garten-saal, eine Konferenz der organisierten Lokomotivführer und Heizer der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn mit fol-gender Tagesordnung einberufen: 1. Die Aufstellung der 30prozentigen Erhöhung der Fahrgebühren der Lokomotiv-führer. 2. Die Erhöhung der Fahrgebühren der Heizer. 3. Die Verbesserung der Automaten, welche vom Eisen-bahnministerium zugestanden wurde. 4. Eventuelles. Zu der Konferenz wurden aus 47 Ortsgruppen 64 Delegierte ent-sendet. Von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich waren anwesend Reichstagsabgeordneter Genosse Tomichil, ferner die Genossen D u s e l, W a b i t s c h und Adolf M ü l l e r. Das Prager Sekretariat war durch Genossen B r o e c k z v e r-treten. Vom Zentralausschuß der Personalkommissionen waren erschienen: Genosse Fritz P r e i ß als Referent. Nach Eröffnung der Konferenz wurden folgende Genossen in das Präsidium gewählt: Franz S c h i m m o n als Vor-sitzender, Ludwig K o n r a d als Stellvertreter und Otto W e i ß e l i zum Schriftführer. Nach Verlesung mehrerer Schreiben wurde in die Tagesordnung eingegangen und erstattete Zentral-Personalkommissionsmitglied Genosse Fritz P r e i ß zum ersten Punkt der Tagesordnung das Referat, welches wir hier im Auszug folgen lassen. Genosse P r e i ß führte aus:

Wenn wir heute über die Regelung der Fahrgebühren der Lokomotivführer und Heizer beraten und Beschlüsse fassen sollen, ist es notwendig, die Entwicklung zu verfolgen, die diese Angelegenheit genommen hat. Insbesondere ist es notwendig, die Forderungen zu resumieren, die das Lokomotivpersonal in dieser Richtung hin stellte. Im Jahre 1896, in den Tagen vom 22. bis 24. März fand in Wien der Erste Oesterreichische Eisenbahner-kongress statt, und dort war es, wo zum ersten Male in der breiteren Öffentlichkeit Stellung zu dem Prinzip der Kilometer- und Stundengelder genommen wurde. Wenn wir das Protokoll dieses Kongresses durchgehen, finden wir, daß im Punkt III, die Abschaffung des Akkords, der Prämien, Kilometer- und Stundengelder gefordert wurde. Die Kollegen — Genossen konnte man damals wohl nicht sagen — als Vertrauensmänner ihr Urteil in der Sache abzugeben hatten, haben sehr richtig erklärt, daß jede Form der Prämie für das Personal schädlich sei, weil die Prämie die Geizel ist, die uns dazu zwingt, Dienst zu machen, ohne Rücksicht auf unser Leben und unsere Gesundheit, und ohne Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs, es ist die Peitsche, die alle schlimmen Instinkte entsefelt. Der sozialdemokratische Geses-entwurf, der vom Genossen Dr. V e r k a u f am 21. März 1898, also zwei Jahre nach dem denkwürdigen Kongress im Abgeordneten-haus eingebracht worden ist, schloß sich der Forderung des Kon-gresses an. Im § 10 des Entwurfes wird die Pauschalierung ein-gefordert, die für die Beamten des Maschinenpersonals überdies ein Verdienstminimum festsetzt, und zwar für den Lokomotivführer 140, für den Heizer 100 Kr. per Monat. Der erste Kongress der Loko-motivführer und Heizer, der im August 1898 in Prag tagte, forderte in voller Uebereinstimmung mit den früher gesagten

Beschlüssen die Pauschalierung, und setzte die Sätze für die einzelnen Zugsgattungen fest. Die Details dieser Beschlüsse kann ich Ihnen ja eriparen. Alle späteren Konferenzen, die sich mit dieser Angelegenheit zu befassen hatten, erklärten immer wieder, auf der Forderung der Pauschalierung zu beharren. Aber, Genossen, nun darf ein wichtiges Moment nicht übersehen werden, unsere Genossen, ganz genau so wie die indifferenten Eisenbahner haben sich in der ganzen Zeit bis zum Jahre 1905 in erster Linie damit be-schäftigt, Forderungen aufzustellen und zu formulieren, wor-dabei am meisten verlangte, war auch der beste Vertreter seines Standes. Der viel wichtigere Teil der Sache, näm-lich wie die Forderungen zu realisieren sind, blieb von dem allergrößten Teil des Personals unberücksichtigt, man verlangte einfach und überließ es dem lieben Herrgott, es auch durchzuführen. Erst im Jahre 1905 setzte — durch die Steigerung der Not bedingt — die passive Resistenz ein. Erst damals wurde die Theorie in die Praxis um-gesetzt. Es würde den Rahmen der heutigen Konferenz weit überschreiten, wollte ich Ihnen die Sache näher auseinandersetzen; Tatsache ist, daß sich die Regierung damals über Ein-schreiten unserer Organisation und der sozialdemokratischen Ab-geordneten verpflichtet hatte, innerhalb drei Jahre die Forderungen der Eisenbahner zur Durchführung zu bringen. Nun wissen Sie ja alle, daß kurz vor Ablauf dieser drei Jahre für die Auf-setzung der Bezüge der Eisenbahnbediensteten 10 Millionen Kronen zur Verfügung gestellt wurden, die nach langwierigen Verhandlungen des Exekutivkomitees auf 14 Millionen Kronen erhöht wurden. Von den 14 Millionen Kronen entfallen 3 Millionen zur Regelung der Fahrgebühren des Lokomotiv- und Zugbegleitungs-personals. Dieser Betrag entspricht ungefähr einer 30prozentigen Erhöhung. Im Dezember vorigen Jahres tagte nun hier in Wien eine Sitzung des Zentralausschusses, die über die Verteilung des zur Verfügung gestellten Betrages zu entscheiden hatte. Ich muß hier vorausschicken, daß das Eisen-bahnministerium auf das bestimmteste erklärt hat, eine Wei-behaltung der 30prozentigen Erhöhung würde von ihrer Seite nicht akzeptiert werden. Sollten sie, Genossen, dafür durch den Beschluß eintreten, daß das heutige Profitorium aufrecht bleibt, dann wird den Verteilungsmobus eben das Eisenbahnministerium bestimmen. Wir haben also nur zu entscheiden, ob wir im Stande sind, eine möglichst gerechte Aufstellung selbst zu machen oder nicht, die Frage der 30prozentigen Erhöhung selbst ganz aus. Was die Regelung der Fahrgebühren selbst anbelangt, gibt es drei Meinungen: 1. 30 Prozent, 2. Einführung reiner Stundengelder an Stelle des bisherigen Systems, und 3. kombiniertes System. Der erste Punkt ist erledigt. Was die Einführung von reinen Stundengeldern, die vom böhmischen Führerverein aus-geht, anbelangt, anerkenne ich, daß sich Herr K u c e r a große Mühe gegeben hat, daß er der einzige ist, der sich überhaupt eingehender mit der Sache befaßt und tiefer in die schwierige Materie eingedrungen ist. Seine Berechnungen — die bei dem Fehlen offizieller Daten nur approximativ sein können — sind Durchschnittsberechnungen. Die Höhe der Sätze, die für die Leistungen bei den einzelnen Zugsgattungen vorgeschlagen werden, übersteigen weit den Rahmen der 30 Prozent. Ich habe selbst-verständlich nichts dagegen, wenn wir mehr bekommen, bin aber andererseits so ehrlich zu sagen, wir bekommen es nicht. Es wäre eine arge Selbsttäuschung, wollten wir für eine Regelung plabieren, die nach Lage der Dinge ausichtslos ist. Sie werden doch zugeben, daß das Eisenbahnministerium ein Faktor ist, der ein sehr gewichtiges Wort in der Angelegenheit dreinzureden hat. Aber auch dann, wenn wir die einzelnen Sätze an und für sich nehmen, sehen wir, daß damit gar keine Regelung erfolgt, viel-mehr das Unrecht von der einen Seite einfach auf die andere Seite geschoben wird. Ich werde Ihnen das beweisen. Nach der Aufstellung des böhmischen Lokomotivführervereines wurde ge-zahlt für je eine Stunde, Schnellzug 66 S., Personenzug 60, Güterzug und gemischte Züge 46, schließlich für Güterzüge 35 S. Nun kann ich Ihnen an der Hand der offiziellen Turnusse nach-weisen, daß beim Schnell- und Personenzugdienst bezüglich der Zeitdauer der Dienstleistungen sehr große Schwankungen vorkom-men. Wir haben Schnellzugturnusse, wo die Lokomotivführer mit 170 Dienststunden per Monat 7400 Kilometer (gezählt), wieder andere ebenfalls Schnellzugsführer, die mit 305 Dienststunden aber nur 2886 Kilometer erreichen können, ohne daß sie etwa mit geringerer Durchschnittsgeschwindigkeit fahren wie die erstgenannten. Nun sage ich ganz offen, daß ein Mann, der sechs Stunden lang mit 80 oder gar 90 Kilometer Geschwindigkeit fährt, in dieser Zeit eine ganz andere körperliche und seelische Leistung vollbringt als jener, der in derselben Zeit von einer Drehleihe zur anderen fährt. Die Erfahrung zeigt uns, daß überall dort, wo lange, durchlaufende Strecken zu befahren sind, in relativ kurzen Zeit-räumen eine große Anzahl Kilometer erreicht werden kann, daher die Zahl der Dienststunden per Monat bei den anstrengendsten Leistungen die kleinste ist. Wenn sie nun reine Stundengelder einführen, so werden die Lokomotivführer, die lange horizontale Strecken zu befahren haben, ganz bedeutend in ihrem derzeitigen Verdienst geschädigt und mit dem Lokomotivführer naturgemäß auch der Heizer. Ferner ist in dem Entwurf des böhmischen Loko-motivführervereines auch vorgeschlagen, daß auf Gebirgsstrecken für die Stunde ein Zuschlag von 16 Prozent gegeben wird. Das ist gerade das verkehrte. Wenn sie dem Lokomotivpersonal, das am Gebirg fährt, für den durchfahrenen Kilometer einen Zuschlag geben, ist das am Platz, weil es infolge der kleineren Geschwindig-keit in der Stunde weniger Kilometer erreichen kann, als auf der Ebene. Bei der Reittenshädigung dagegen würde dem Lokomotiv-personal der ebenen Strecken ein Zuschlag gebühren, weil sich die Leistung infolge der größeren Geschwindigkeit verbietet. Aber ab-gesehen von den technischen Fehlern des Entwurfes, ich habe Ihnen vorhin gezeigt, daß gerade beim heizunstrittenen Personenzug-dienst die größten Schwankungen bezüglich Dienstzeit und der zu erreichenden Kilometeranzahl selbst bei Gruppen mit annähernd gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit zu verzeichnen sind. Es ist demnach ein Schlüssel, wonach die Entschädigung der Stunden-leistung richtig und gerecht verteilt werden könnte, nicht zu finden, das System der reinen Stundengeldentlohnung nicht akzeptabel. Nun komme ich zu meinem Vorschlag, zur Einführung des kom-binierten Systems. Ich erkläre Ihnen gleich von vornherein, daß dieses System, das ich Ihnen vorschlage, durchaus kein Ideal ist, auch gar nicht imstande ist, die bestehenden Ungerechtigkeiten aus-zumerzen, das war mit dem relativ geringen Betrage, der zur Regelung zur Verfügung steht, auch gar nicht zu erreichen. Ich behaupte in voller Ueberzeugung, die mir ein gewissenhaftes Studium der schwierigen Materie gegeben hat, daß von allen Vorschlägen das kombinierte System der Gerechtigkeit am nächsten kommt.

Rebner legt nun an der Hand seiner Berechnungen die Grundzüge des kombinierten Systems ausführlich auseinander. Diese Grundzüge sind in folgendem Antrag zusammengefaßt:

### Grundzüge für die Einführung eines kombi-nierten Entlohnungssystems für das Lokomotiv-personal.

Unter vollständiger Beibehaltung der gegenwärtigen Kilo-metergelderentlohnung wird für das Lokomotivpersonal eine Entschädigung für die im Dienste zugebrachte Zeit durch Gewährung von Ausbleibestundengeld „A u s b l e i b e z e i t“ eingeführt.

Für die Entschädigung der Ausbleibezeit gelten nachstehende Normen: „Als Ausbleibezeit“ wird grundsätzlich jene Zeit entschädigt, während welcher das Lokomotivpersonal von der Heimstation abwesend ist und im Dienst steht.

Die Entschädigung für die Dienststunde beträgt 8 H. für den Lokomotivführer und 4 H. für den Heizer.

Diese Entschädigung wird ohne irgend welche Differenzierung gegeben, gleichviel, ob das Lokomotivpersonal in Regie, ob es mit Vorspann, Zug-, einrangierter, Schiebes-, dienstbereiter, leerer oder kalter Lokomotive fährt, ob die Dienstleistung bei Schnell-, Personen-, Güter-, Arbeits- oder Sonderzügen aller Gattungen erfolgt; ferner für Informationsfahrten und Fahrten zur Besichtigung der Strecke, außerdem auch für die Dauer von Verschiebungen, Bereitschaften, Dampfhalten außer der Heimatstation, insoweit die zuletzt genannten Leistungen in der Ausbleibezeit nicht schon ohnehin zum Ausdruck kommen.

Dieselbe Entschädigung wird gewährt für Aufenthalte auf der Strecke, in Zwischenstationen, während welchen das Personal die Lokomotive nicht verlassen, dann für jene Zeit, in der das Personal außerhalb der Heimatstation nicht in zur Ruhe bestimmten und eingerichteten Lokalen verweilen kann; schließlich aber auch dort und für jene Zeit, wo eine Wartung der Lokomotive durch eigens hierzu bestimmte Personen nicht erfolgt, und zwar für die ganze Dauer der Aufenthalte.

In die Ausbleibezeit wird je eine Stunde vor der Abfahrt und nach Ankunft eines Zuges — und zwar sowohl in der Heimat- wie in den End- und Maschinenwechselstationen — als „Vorbereitungszeit“ einbezogen. Die Entschädigung per Stunde Vorbereitungszeit ist gleich jener der Ausbleibezeit.

Ist der Aufenthalt zwischen zwei Zügen oder Zuggruppen — gleichviel ob im Domizil oder auswärtig — kleiner als rechnungsmäßig für die Vorbereitungszeiten zu entfallen hätte, dann ist nur die Zeitdauer des Aufenthaltes in Rechnung zu stellen.

Von der Einrechnung der Vorbereitungszeiten ausgenommen sind jene Leistungen, bei welchen es eine Vorbereitungszeit nicht gibt, wie Regiefahrten, Fahrten zwecks Informationen und zur Besichtigung der Strecke.

Für die hier genannten Leistungen wird nur die fahrplanmäßige Zeitdauer der Dienstleistung als Ausbleibezeit honoriert.

Bezüglich der Entlohnung für Verschieben und die dem Verschieben verwandten Leistungen, wie Desinfizieren, Pulsmetrieren, Trajektieren, Vorheizen der Züge, Auswaschen von Lokomotiven mittels Dampfes sowie Dampfhalten und Bereitschaften wird eine Unterscheidung gemacht, ob diese Leistungen in der Heimatstation oder ob sie außerhalb der Heimatstation erfolgen. Während die vorgenannten Leistungen außer der Heimatstation — abgesehen von der Entschädigung für Ausbleibezeit — unverändert wie bisher entlohnt werden, beträgt nunmehr die Entlohnung für die Stunde Verschieb in der Heimatstation 25 H. Eine analoge Entschädigung erfolgt auch bei den dem Verschieben verwandten Leistungen.

Die annähernd um 30 Prozent erhöhte Entlohnung für Verschieben und die dem Verschieben verwandten Leistungen wird nur dann und für jene Zeit gegeben, die nicht in die zur Entschädigung bestimmte Vorbereitungszeit fällt. Zum Beispiel Vorheizen durch die Zuglokomotive, wenn das Vorheizen nicht die Dauer einer Stunde übersteigt, dann Verschiebungen von ankommenden Zuglokomotiven — ohne Personalwechsel — in der Heimatstation, insoweit diese Verschiebung in die Vorbereitungszeit fällt, werden einfach wie in anderen Stationen entlohnt.

Die Dauer der Verschiebungen von Zuglokomotiven mit ankommendem oder abfahrendem Personal — in der Heimatstation — die nicht in die Vorbereitungszeiten der Züge fallen, werden ebenso wie dem Reservepersonal mit 25 H. per Stunde entschädigt; dasselbe gilt auch in analoger Weise für die dem Verschieben verwandten Leistungen.

Die höher entlohnerten Leistungen in der Heimatstation sind im Dienstleistungsbüchel der Lokomotivführer in einer separaten Seite mit eigens hierzu vorgesehenen Kolonnen einzutragen.

Für Fahrten von Stationsreserven oder Bereitschaften zu Rangierbahnhöfen oder Fahrten von Arbeitszügen in der unmittelbaren Nähe der Station werden keine Ausbleibezeiten honoriert, wenn die gesamte für diese Leistung entfallende Zeit als erhöhter Verschieb gezahlt wird; im anderen Fall ist so vorzugehen, wie bei allen anderen Zügen.

Wird Lokomotivpersonal exponiert, dann ist die Aufenthaltstation für die ganze Dauer der Exposition bezüglich der Anrechnung der Ausbleibe- und Vorbereitungszeiten und der erhöhten Entschädigung für Verschieben der Heimatstation gleich zu halten.

Grundsätzlich muß also für die Dauer der Verschiebungen und die dem Verschieben verwandten Leistungen entweder das erhöhte Verschiebmaß oder eine Entschädigung der Dienststunden gewährt werden.

Von der Einführung des kombinierten Systems angenommen ist die Wiener Stadtbahn sowie alle jene Bahnen, in welchen Fahrtaggelder eingeführt sind. Hier hat eine Fixierung des Stunden-, beziehungsweise Fahrtaggeldes, einer 30prozentigen Erhöhung entsprechend, einzutreten.

Die bis zur Stunde dem Lokomotivpersonal in Folge Teuerung oder ungünstiger Streckenverhältnisse gewährten Benefizien, wie Vergütungen u. s. w. — werden von dieser Reform nicht berührt, dieselben bleiben in ihrer bisherigen Form und Höhe aufrecht.

Verspätungen von über drei Stunden sind als Ausbleibezeiten zu entschädigen.

Nachdem das Referat durch Genossen Brodecky ins Tschechische übersetzt worden war, meldete sich der in der Konferenz als Vertreter des Böhmisches Lokomotivführervereines anwesende Herr Kubera zum Wort und versuchte, den Standpunkt des Böhmisches Lokomotivführervereines wegen der Einführung von reinen Stundengeldern zu verteidigen. Seine Ausführungen fanden jedoch bei den Delegierten keinen Anklang. In der Debatte beteiligten sich zahlreiche Delegierte, die sich durchgehend mit den Ausführungen, beziehungsweise mit dem Antrag Preiß einverstanden erklärten. Nach dem Schlußwort des Referenten wurde dieser Antrag auch einstimmig angenommen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung: „Die Erhöhung der Fahrgebühren der Heizer“ erstattete ebenfalls Genosse Preiß das Referat. Auch bei diesem Punkt be-

teiligten sich die Delegierten sehr zahlreich an der Debatte, die ebenso wie die ganze Konferenz sehr sachlich abgeführt wurde. Sämtliche Delegierte aus der Kategorie der Heizer sprachen sich dahingehend aus, daß an der Erhöhung des Fahrgebührenverdienstes der Lokomotivheizer auf 65 Prozent festgehalten werden müsse, jedoch dürfe diese Verbesserung unter gar keinen Umständen auf Kosten der Fahrgebührenerhöhung der Lokomotivführer erfolgen. Folgender Antrag gelangte zur einstimmigen Annahme:

„Die am 3. März 1909 im Arbeiterheim in Wien, X., tagende Konferenz der organisierten Lokomotivführer und Heizer der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn beschließt, unter allen Umständen an der Erhöhung des Fahrgebührenverdienstes der Lokomotivheizer auf 65 Prozent des Fahrgebührenverdienstes der Lokomotivführer festzuhalten und erucht die Konferenz, die Vertreter im Zentralausschuß der Personalkommission diese Forderung bei den Verhandlungen in entsprechender Weise zu vertreten. Diese Verbesserung muß aber unbedingt in der Weise durchgeführt werden, daß die Lokomotivführer dabei in keiner Weise geschädigt werden.“

Ueber die Zugstände des Eisenbahnministeriums betreffend die Verbesserung der Automaten und deren Durchführung referierte hierauf Genosse Adolf Müller von der Zentrale und wurden seitens der Delegierten nach einigen Aufklärungen die Ausführungen des Referenten zur Kenntnis genommen. Beim Punkt Eventuelles gelangte ein Antrag des Genossen Kubitzek zur Annahme, wonach in Zukunft alle Standesfragen der organisierten Lokomotivführer und Lokomotivheizer der Organisation zur Entscheidung übertragen werden sollen, ferner die Anträge des Genossen Gruber, daß die Heizer künftighin den Turnusstellungen beigezogen werden und stets zwei Drittel als Berufsheizer anzustellen sind. Diese Anträge wurden der Personalkommission überwiesen. Hierauf wurde die Konferenz vom Vorsitzenden Genossen Schimon um 7 Uhr abends geschlossen.

### Warum können die Manipulanten nicht Unterbeamte werden?

Die Manipulanten der k. k. Staatsbahndirektion Wien können nicht Unterbeamte werden, weil eine weise Bestimmung es so will, daß die Unterbeamtenposten beim Zugbegleitungsdiens ausschließlich für die Zugführer bestimmt sind. Und diese Bestimmung geht so weit, daß die Manipulanten, welche sogar ein höheres Dienstalter haben und mithin im Vorrang der zu ernennenden Zugführer sind, auch wenn sie die Prüfung und die erforderliche Qualifikation besitzen, unberücksichtigt zu bleiben haben. Die Präterierung der Manipulanten und des Ranges ist daher eine so vollständige, daß in den großen Domizilen, wo der Nachschub nur langsam vor sich geht, kein Ausweg für eine bessere Zukunft zu entdecken ist. Sollte es auch gleich der Fall sein, daß die freien Zugführerstellen zur Ausschreibung gelangen, so ist für die Wiener Manipulanten zu fürchten, daß ihnen auch noch diese Stellen knapp vor der Nase mit jenen von auswärtig versetzten Bediensteten besetzt werden, die durch Familienverhältnisse oder krankheitshalber auf diese Stellen kamen.

Es ist klar und auch läßlich, den Chef des Zuges gemäß seiner Verantwortung und Arbeit durch die Disziplin vom übrigen Personal hervorzuheben, schon aus dem Grund, weil die notwendige Disziplin gesichert sein soll. Das ist im Interesse des Dienstes gelegen, wenn gleich darauf gesehen wurde, durch die Zulassung zur Ernennung dem Zugführerstand einige Vorteile in Bezug auf rascheres und höheres Avancieren einzuräumen. Es werden deshalb die Kämpfe der Organisation, die der Eringung des Unterbeamtengrades für die Zugführer vorangingen, von den Manipulanten vollaus gewürdigt, denn sie wissen, daß es sehr schwierig war, dem Zugführerstand eine solche Aussicht zu eröffnen. Aber es handelte sich in der Tat hierbei hauptsächlich um die Wertung der Arbeitsleistung und Verantwortung, die jedenfalls beim Zugführer eine so große ist, um den Unterbeamtengrad zu rechtfertigen.

Es mutet uns jedoch sonderbar an, daß das Eisenbahnministerium die Wertung der Arbeitsleistung und Verantwortung nur bis zu dem Zugführer allein erkannte. Ohne daß wir uns rühmen, von einer größeren Arbeitsleistung zu sprechen — denn der Manipulant ist besonders im Wiener Direktionsbezirk zum Lastier herabgewürdigt worden — müssen wir bekennen, daß auch dem Manipulanten die Verantwortlichkeit insofern nicht abgesprochen werden darf, insofern er für die im Dienste unbeabsichtigten Verschleppungen von Gütern (meistenteils hervorgerufen durch Fehlerladungen seitens der Stationen) bestraft oder gar für das Fehlen von Kollis zur Ersatzpflicht herangezogen wird. Eine diesbezügliche Verantwortlichkeit scheint beim Manipulanten in finanzieller Hinsicht eine ebenso große zu sein wie für den Zugführer im Verkehrsdienst. Aber es wird dem gewissenhaften Manipulanten eine ebenso große Arbeit verursacht und ebenso große Gedankengänge erfordert, um eventuelle Fehlerladungen richtigzustellen, beziehungsweise Anhaltspunkte zu ermitteln, den Dieb zu eruiieren. Man muß wissen, daß der Manipulant des Städtgütersystems mit 12 bis 15 Kurswagen zu rechnen hat, daß diese Kurse von der ersten bis zur vorletzten Manipulationsstation geöffnet sind, daß er dieselben zu überwachen, die Verladungen zu regeln und die Eintragungen in die Verladefcheine und Verzeichnisse zu besorgen hat. Er muß schließlich Kursbeiwagen stellen und nötigenfalls ganze Umładungen vornehmen und sie rangieren.

Und dann befindet sich der Manipulant immer sehr weit entfernt von seinem Kurswagen, so weit, daß es der Magazinsunterbeamte gewiß seiner Verantwortung angemessen erachten würde, befände er sich stets in einer solchen Entfernung von seinem Magazin, dieses zu schließen. Der Manipulant hingegen ist sogar bei plombierten Wagen der größten Unsicherheit und deshalb einer nicht groß genug zu schätzenden Verantwortlichkeit ausgesetzt! Er muß daher mit einem Blick die Situation übersehen und seine Anordnungen treffen, muß Abgang oder Ueberzahl von Kollis konstatieren, Rapporte verfassen und etwa einem neuerweyten Magazinsunterbeamten in Bezug auf Verladungen in kurzen Aufklärungen zuteil werden lassen.

Die Grobpartigkeit des Städtgütersystems muß vom Manipulanten vollständig begriffen und zur Durchführung

gebracht werden, eines Systems, das ebenso einen Kontroller erfordert wie der Verkehr. Ueberhaupt steht die ganze Einrichtung des Städtgütersystems in seiner ganzen Kompliziertheit der Einrichtung des Verkehrs in gar keiner Weise zurecht.

Sollen wir noch die Vorschriften über die Zollgüter und die in dieser Hinsicht zu treffenden Veranlassungen des Manipulanten, die in sorgfältigen Erwägungen und reiflichsten Ueberlegungen hervorzuführen sind, erwähnen? Sollen wir weiter die heikle Sache der Postmanipulation berühren, deren Anstände für den Manipulanten von ungeheuren Folgen sein können? Die Frage: „Wer haftet für einen etwaigen Abgang?“ ist bezüglich der Postmanipulation allerdings noch nicht öffentlich zur Diskussion gekommen, allein es ist jedem einleuchtend, daß der, der mit dieser Manipulation betraut wird, schließlich unbarmherzig und ohne jede weitere diesbezügliche Frage zur Verantwortung gezogen werden wird.

Bei alledem müssen wir noch bedenken, daß der Manipulant mit den stets zu kurz bemessenen Aufhalten zu rechnen hat, er soll zum mindesten eine Ueberföhrung der Aufenthaltsdauer nicht auf sein Konto setzen lassen. In dieser Beziehung muß sein Wissen und Können mit dem des Zugführers harmonieren, um das „Rechtsein“ des Zuges mit allen Mitteln aufrechtzuerhalten.

Naturngemäß wird, sofern der Zugführer durch Unwohlsein während des Dienstes oder gar durch Verunglückung verhindert ist, seinen Dienst weiter zu versehen, der Manipulant an seine Stelle treten. Eine solche Voraussetzung ist eben durch die Organisation des Dienstes bei dem Manipulanten eine unbedingte Pflicht geworden. Und der Manipulant wird sich einer solchen Pflicht auch niemals entziehen, wenngleich es das Eisenbahnministerium für gut findet, Voraussetzungen, die den Manipulanten zum Unterbeamten machen könnten, zu ignorieren. Deshalb befindet sich der Manipulant, ausgestattet mit solchen Kenntnissen, die von ihm gefordert werden und die eine solche Arbeitsleistung und Verantwortung bedingen, in einem unerträglich frassen Mißverhältnis zum Zugführer. Und beide sind doch im gleichen Dienststrange: Der Zugführer ist beim Zuge der Vertreter des Verkehrs-, der Manipulant der Vertreter des kommerziellen Dienstes. Ein solches Mißverhältnis kann niemals gerechtfertigt werden!

Die Manipulanten könnten daher sehr wohl Unterbeamte werden. Sie könnten es, wenn sich die maßgebenden Faktoren nicht der Einsicht verschließen würden, einer gerechten Wertung der Arbeitsleistung der Manipulanten durch den gewaltigen Umsatz der Güter und die beinahe klaglose Abwicklung in der Gebarung dieser Organe gegenüberzusetzen.

Die sich hierin ergebende Präterierung bildet einen ungeheuren Rückschlag auf die materiellen Verhältnisse der Manipulanten!

Weg weg mit der Klausel, daß nur ständig als Zugführer fungierende Kondukteure ernannt werden können! Weg mit der Bestimmung, daß alle übrigen Kondukteure auch bei Vorhandensein aller übrigen Voraussetzungen ohne Rücksicht auf ihren Rang von der Ernennung zu Unterbeamten ausgeschlossen bleiben! Denn diejenigen, die gegebenenfalls, sei es zufällig oder durch Vorrückung, an die Stelle des Zugführers treten müssen, die Manipulanten, die durch die abgelegten Prüfungen und den Nachweis ihrer Fähigkeit die Voraussetzung für sich haben, daß sie mit ebenso großem Wissen, Können und mit ebenso starkem Bewußtsein ihrer Verantwortung sich auf der gleichen Stufe mit dem Zugführer und Oberkondukteur befinden, auch diejenigen sind es wert, zu Unterbeamten ernannt zu werden!

Am 4. März 1909 fand in Türks Restauration, IX., Porzellangasse 50, eine Manipulantenversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

- 1. Die Präterierung der Manipulanten und des Ranges bei den Ernennungen.
2. Die seitherzeit erfolgte Eingabe der Manipulanten.
3. Anträge.
4. Eventuelles.

Genosse Swoboda eröffnete um 5 Uhr nachmittags die Versammlung, indem er insbesondere die erschienenen Kollegen von der Nordbahn begrüßte.

Als Präsidium wurden gewählt die Genossen: Grünböck (Wien II) zum Vorsitzenden, Bauer I (Wien II) und Dums (Wien, Nordbahn) zu Schriftführern.

Genosse Swoboda hielt ein sehr ausführlich gehaltenes Referat zum ersten Punkt der Tagesordnung. Seine Ausführungen kommen in den Artikeln in den Nummern 8 und 9 unseres Blattes unter den Titeln: „Die Präterierung der Manipulanten und des Ranges bei den Ernennungen“ und „Warum können die Manipulanten nicht Unterbeamte werden?“ zum Ausdruck. Er unterbreitete sodann der Versammlung folgende Anträge:

- 1. Von den Turnusvertrauensmännern wird gefordert, daß eine ständige prozentuelle Zugführerverserve aus dem Stand der Manipulanten geschaffen wird, welche Posten als Oberkondukteurposten zu deflarieren sind.
2. Die Besetzung der ausgeschriebenen Zugführerposten muß ranggemäß zur Durchführung gelangen.
3. Es muß Vorbeuge getroffen werden, den Manipulanten den Unterbeamtengrad zu ertingen.“

Weiters wurde noch folgende Resolution unterbreitet

„Die versammelten Manipulanten von Wien II bedauern auf das tiefste den Vorgang der k. k. Staatsbahndirektion Wien, daß die Ernennungen nicht ranggemäß vorgenommen wurden. Insbesondere sind jene Fälle der Ernennungen zu verurteilen, in welchen die ernannten Zugbegleiter nicht einmal den Dienstgrad der Manipulanten erreicht anzuhaben.“

Die Manipulanten, die jedenfalls durch die abgelegten Prüfungen und Dienstleistungen sich als Organe erwiesen haben, die Arbeit eines Unterbeamten zu leisten, haben gewiß die Aufgabe, zum mindesten das zu leisten, was im Magazin geleistet wird und beanspruchen daher, sofern für Bedienstete im Magazin der Unterbeamtenposten offen ist, auch für sie den Unterbeamtengrad.

Die Versammelten ersuchen daher das k. k. Eisenbahnministerium, auch für die Manipulanten eine solche Vorbeuge zu treffen, daß ihnen das Feld geöffnet wird. Im jetzigen Zustand aber haben sie die Aussicht einer steten Präterierung und die Hoffnung, daß sie immer und immer einer materiellen Schädigung ausgesetzt bleiben.“

Diese Resolution und die Anträge wurden einstimmig angenommen.

Zu diesem Punkte sprachen noch die Manipulanten T a r g o c z, B a u e r I, L e i d m a y e r und H e g e r I, welche letzterer den höchst beachtenswerten Vorschlag einer Reichskonferenz der Manipulanten machte, um einer ferneren Präterierung zu begegnen und eine entsprechende Ansbereitung für die Zukunft der Manipulanten durchzuführen. Genosse S w o b o d a nahm den Vorschlag des Genossen H e g e r I zur Kenntnis, den er den Vertrauensmännern der Zugbegleiter und in ausgearbeitetem Zustand der Zentrale unterbreiten wird.

Genosse G r ü n (Nordbahn) schilderte die Verhältnisse der Padmeister auf der Nordbahn und versicherte die Verammelten, daß die Nordbahner jederzeit bereit sein werden, bei Schaffung geordneter Zustände tatkräftig mitzuwirken.

Manipulant S t a d l e r referierte über den zweiten Punkt der Tagesordnung, indem er versicherte, daß der feinerzeit der Direktion gemachte Vorschlag, die Zugführerposten der Stadtbahn mit Oberkondukteuren zu besetzen, auf daß den alten Manipulanten endlich Ernennungsstellen frei gemacht werden können, allzu tief begraben sein muß, weil bis heute auf dieses Ansuchen noch keine Antwort herabgelangt ist.

Die Verammelten wählten schließlich die Manipulanten S w o b o d a und S t a d l e r zu ihren Vertrauensmännern, mit der Aufgabe, kein Mittel unversucht zu lassen, einer ferneren Präterierung vorzubeugen, die Einhaltung des Ranges unbedingt und endlich auch den Manipulanten die Erringung des Unterbeamtengrades zu vertreten.

Genosse S c h o b e r, das neugewählte Mitglied der Personalkommission, führte aus, daß er in der Personalkommission den Rangstatus und die Ernennung auf der Grundlage dieses Status vertreten wird. Den Antrag auf Eröffnung des Unterbeamtengrades gegenüber den Manipulanten wird er der Zentralpersonalkommission überweisen. Er bat ferner die Verammelten, ihn als Personalkommissionsmitglied stets auf dem laufenden zu halten.

Der Vorsitzende Genosse G r ü n b ä c k schloß erst gegen 9 Uhr abends die Versammlung.

## Die Ergänzungswahlen in den Pensionsfonds der Südbahn für Diener.

Nachdem mit 31. Dezember 1908 die Funktionsperiode der gewählten Ausschussmitglieder zu Ende ging, so fanden im Monat November 1908 noch die Neuwahlen statt. Auf der vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein herausgegebenen Kandidatenliste figurirte als zweiter Ersatzmann Genosse K a r l S i e g e l b a u e r, Vereschubmeister in Wien-Südbahnhof.

Gleichzeitig mit der Verteilung der Stimmzettel an die wahlberechtigten Mitglieder versendete der Weisner-Berein eine Kandidatenliste, auf welcher auch Karl Siegelbauer, Vereschubmeister in Wien, als Kandidat stand. Ob dies mit oder ohne Absicht des Siegelbauers geschah, wollen wir nicht näher untersuchen, nur sind wir gezwungen, sein Verhalten nach der Wahl zu beleuchten, damit es den Mitgliedern des Pensionsfonds im allgemeinen und denjenigen des Verkehrs insbesondere klar wird, weshalb es überhaupt zu einer Nachwahl kam. Bei der Hauptwahl erhielt der Vereschubmeister Karl Siegelbauer nebst den von den organisierten Mitgliedern der Gewerkschaft auf ihn entfallenen Stimmen noch 250 Stimmen vom Weisner-Berein, wodurch derselbe um 48 Stimmen mehr erhielt als Genosse Scherbaum. Die Majorität der von den Gewerkschaftsmitgliedern abgegebenen Stimmen erhielt Genosse Scherbaum, weil er um 202 Stimmen mehr auf sich vereinigte als Siegelbauer. Im Sinne des § 23 des Pensionsstatuts entscheidet jedoch die relative Stimmenmehrheit. Derjenige, welcher die Stimmenmehrheit in seiner Gruppe erlangt, tritt als gewähltes Mitglied in den Verwaltungsausschuss, während diejenigen zwei, auf welche nächst dem Gewählten die meisten Stimmen entfallen, als Ersatzmänner in dem Maße eintreten, als das gewählte Mitglied, beziehungsweise Ersatzmann an der Ausübung seiner Funktion dauernd gehindert wäre.

Nach dieser statutarischen Bestimmung erschien nun der Vereschubmeister Karl Siegelbauer durch die Zusammenzählung der Stimmen der Organisation und jener der Weisnerpartei allerdings gewählt, doch erlauben wir uns die Frage an unsere Parteigenossen zu richten, ob ein organisierter Eisenbahner ein solches Mandat, welches er nur durch Mithilfe einer Gegenpartei erlangte, auch annehmen und ausüben darf, und da werden uns gewiß Tausende von Protestrufen gleichzeitig entgegenhallen, nein, dies darf unter gar keinen Umständen der Fall sein. Es hätte daher den Vereschubmeister Siegelbauer schon die bloße Manneschre bestimmen sollen, dieses Mandat nicht anzunehmen und er gar nicht warten dürfen, bis ihm von seiten der Vertrauensmänner und Ortsgruppenausschüsse erst klar gemacht wurde, daß es unter solchen Umständen zu keiner Funktionsausübung kommen dürfe, weil er von den Wählern der Gewerkschaft eben nicht an erster, sondern nur an dritter Stelle gewählt sei und ein gewerkschaftlich organisierter Eisenbahner sich unmöglich die gegnerischen Stimmen zählen dürfe, um die Majorität zu erlangen, daher es seine Pflicht als Parteigenosse sei, das Mandat sofort niederzulegen. Doch Siegelbauer setzte sich über Anstand, Pflichtgefühl und Parteidisziplin hinweg, legte das Mandat nicht zurück, sondern erklärte am 19. Dezember 1908 seinen Austritt aus der Organisation, damit er wegen seines skandalösen Verhaltens nicht zur Verantwortung gezogen werden könne. Zu diesem Entschluß hat ihn vermutlich der Obmann der gelben Gewerkschaft den Rat erteilt, weil derselbe den Siegelbauer auch nachträglich unter seine schützenden Fittiche nahm.

Wenn Siegelbauer nun glaubte, sich dadurch der Verantwortung entzogen zu haben und ungehindert weiter Ausschussmitglied bleiben zu können, so irrte er gewaltig, weil die Zeitung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines sich es unmöglich ruhig gefallen lassen konnte, daß die gelben Gewerkschafter sich im Einverständnis mit Siegelbauer auf solche Weise des Mandats im Pensionsausschuss bemächtigen.

Aus diesem Grunde wurde noch in der Ausschussung am 18. Dezember 1908 vom Ausschussmitglied Scherbaum ein Wahlprotest der Wähler der Station Innsbruck eingebracht mit dem Bemerkten, daß der neue Ausschuss infolange nicht rechtskräftig fungieren könne, bis der Protest untersucht und erledigt sei. Es wurde in diesem Protest darauf hingewiesen, daß die Herren Dienstvorstände den bei der Wahlschreibung im Zirkular angegebenen Wahltermin den Wählern verkürzten, indem die Abgabe der Stimmzettel um einige Tage früher geschlossen wurde, weshalb es einer Anzahl von Wählern nicht möglich war, ihr Wahlrecht ausüben zu können.

In einem nach einigen Tagen mündlich vorgebrachten Protest wurde überdies noch nachgewiesen, daß auch einige Dienstvorstände dem im Zirkular festgesetzten Termin, bis zum 1. Dezember 1908 die Stimmzettelpakete an die administrative Direktion, Sektion III, einzusenden, nicht nachgekommen sind, weil am 4. Dezember, das ist am Tage des Strutiniums und am 5. Dezember, also nach dem Strutinium noch Stimmzettelpakete einlangten, welche selbstverständlich nicht mehr eröffnet und die darin enthaltenen Stimmen nicht mehr mitgezählt werden konnten, weshalb das am 4. Dezember beim Strutinium kommissionell festgestellte Wahlergebnis kein vollständiges und auch kein richtiges sei, weshalb die Annullierung der Wahl in der Gruppe des Verkehrs beantragt wurde.

Am 6. Jänner wurde Scherbaum als erster Ersatzmann amtlich verständigt, daß einen Tag vorher Siegelbauer im Pensionsbureau erschienen sei und sein Mandat als Pensionsausschussmitglied zurückgelegt habe, womit der Wahlprotest als erledigt zu betrachten sei.

Genosse S c h e r b a u m nahm diese Mitteilung zur Kenntnis mit dem Bemerkten, daß dies keine persönliche Angelegenheit mehr zwischen seiner Person und Siegelbauer sei, sondern daß in dieser Frage nur einzig und allein die Organisation als solche eine Entscheidung zu treffen habe, ob diese Wahlangelegenheit mit der Berzichtsleistung Siegelbauers als erledigt zu betrachten sei oder nicht.

Nicht die Organisation hat diesen Siegelbauer gezwungen, sein Mandat zurückzulegen, sondern wer anderer, den wir heute noch nicht nennen wollen und der hoffte, auf diese Weise den Wahlprotest aus der Welt zu schaffen.

Daß ein anständiger Mensch als Ersatzmann, welcher an die Stelle dieses Ausschussmitgliedes hätte vorrücken sollen, dieses Mandat nicht mehr übernehmen konnte, werden wohl unsere Genossen begreiflich finden, weil Siegelbauer zu diesem Entschluß 32 Tage brauchte und auch dann noch nicht freiwillig resigniert hat. Wes Geisteskind dieser Mann war, geht klar und unzweideutig daraus hervor, daß er am 16. Dezember, als er zur Besprechung dieser Mandatsfrage in die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines beschieden worden war, nach längerer Auseinandersetzung mit Genossen Weigl erklärte, er müsse zuerst seine Wähler fragen, ob selbe mit der Mandatsniederlegung einverstanden seien oder nicht. Unter diesen seinen Wählern verstand Siegelbauer die Kuppler in Wien-Südbahnhof, die jedoch zu diesem Zeitpunkt, der Wahl im November, noch gar kein Wahlrecht hatten, weil die Leute erst mit 1. Jänner 1909 definitiv angesetzt worden sind.

Daß zur Lösung einer solchen Frage nicht eine Handvoll Dienstkollegen des Siegelbauers kompetent sein können, scheint der gute Mann damals gar nicht begriffen zu haben oder gebraucht er diese Einwendung nur als Ausrede, um fortzukommen zu können. Anstatt sich der Parteidisziplin zu fügen und eine entsprechende Erklärung bis 18. Dezember vormittags zu senden, meldete der charaktervolle Mann am 19. Dezember seinen Austritt aus der Organisation an, offenbar in der Meinung, damit er nicht mehr von dieser Organisation zur Verantwortung gezogen werden könne.

Nachdem das schändliche Verhalten des Siegelbauers vom Reichsverband zu rechtfertigen und beschönigen versucht ward (allerdings ohne Erfolg), so gelangen wir zur Ueberzeugung, daß diese Verhaltungsmaßregeln dem Siegelbauer vom Weisner-Berein souffliert worden seien. In dieser Annahme werden wir noch dadurch bestärkt, weil der Reichsverband bei der Veröffentlichung des Wahlergebnisses im „Südbahner“ mit großer Siegesfreude hervorhob, daß ihr Kandidat Herr Karl Siegelbauer, Vereschubmeister in Wien-Südbahnhof, zum Ausschussmitglied und Herr S c h e r b a u m nur zum ersten Ersatzmann gewählt wurden. In der durch die abgegebene Berzichts-erklärung eingetretenen veränderten Situation erachteten es auch die Genossen Scherbaum und Engert für opportun, ihre Mandate niederzulegen, damit sobald als möglich die Neuwahl in dieser Gruppe hat ausgeschreiben werden können und nicht erst wieder ein Monat nutzlos vorüberging, um den Wahlprotest zu erledigen.

Also nicht von uns wurde Siegelbauer terrorisiert, sondern von ganz anderer Seite, welcher er es zu danken hat, daß er kein Mitglied der Gewerkschaft mehr ist. Ob solch ein männlicher Charakter, wie hier geoffenbart, zum Vertreter eines solch großen Personalstandes befähigt und geeignet gewesen wäre, werden unsere Genossen gewiß zu beurteilen vermögen. Siegelbauer war auch dormalen in dieser Wahlperiode nicht als Ausschussmitglied in Aussicht genommen, sondern nur als zweiter Ersatzmann, und als solcher wurde er auch mit den Stimmen der Gewerkschaftsmitglieder gewählt. Es geht auch nicht an, daß sich nahezu 3000 Pensionsfondsmittelglieder um die bewährte Vertretung ihrer Interessen bringen lassen, und zwar durch solch plumpe Tricks, indem der Reichsbund, welcher selbst über keine Mitglieder verfügt, durch die Abschreibung unseres letzten Ersatzmannes und Propagierung desselben das in Aussicht genommene Ausschussmitglied zu Falle bringen will.

Wenn der Reichsbund das Bedürfnis empfindet, bei jeder Wahl Kandidaten aufzustellen, so ist dies keine Sache, aber Sache unserer Mitglieder ist es, in Zukunft energisch dagegen zu protestieren, falls er sich wieder erlauben sollte, unsere Genossen auf seine Kandidatenliste zu setzen; ein anständiger Parteigenosse hat mit dieser Gesellschaft, welche nur auf die Beförderung alles Guten, Nützlichen und Fortschrittlichen hinarbeitet, absolut nichts zu tun.

Am 2. März fand das Strutinium der Ergänzungswahl statt.

Gruppe A des Verkehrs:  
 Eingelangte Stimmzettel . . . 2874 Stück  
 Leere . . . 98 „  
 Ungültige . . . 6 „  
 Verbleiben gültige Stimmzettel . . . 2868 Stück  
 Hiervon entfielen auf:  
 Robert S c h e r b a u m, Oberkondukteur in Wien-Mahleinsdorf, 2418 Stimmen.  
 Heinrich E n g e r t, Kondukteur-Zugsführer in Wien-Mahleinsdorf, 1675 Stimmen.  
 Karl S c h r o m, Telegraphenmeister in Wien-Meidling, 1434 Stimmen.  
 Die Kandidaten des Reichsbundes A d e l e r, B r e z i n a und L o n g o blieben mit 214 Stimmen in der Minorität. Der

frühere Kandidat Karl Siegelbauer erhielt diesmal 20 Stimmen.

Gleichzeitig machen wir sämtliche Pensionsfondsmittelglieder aufmerksam, daß immer nur derjenige als Ausschussmitglied fungiert, welcher die meisten Stimmen bei der Wahl auf sich vereinigt hat.

Erst nach dem Ausscheiden des Mitgliedes wird der nächste Ersatzmann in den Ausschuss einberufen. Die Pensionsausschussmandate sind daher in der laufenden Funktionsperiode mit nachbenannten Genossen besetzt, und zwar:

- I. Verkehrsdirektion.  
 Robert S c h e r b a u m, Oberkondukteur, Wien, XII., Eichenstraße Nr. 9, II. Stock, Tür 5.
- II. Bahn- und Baudirektion.  
 Anton M a y e r, Bahnmeister, Wien, IV., Favoritenplatz Nr. 1, IV. Stiege, II. Stock, Tür 62.
- III. Maschinenleitung.  
 Franz R a d l e r, Lokomotivführer im Südbahnheizhaus, Wien, X., Lagenburgerstraße Nr. 2.
- IV. Uebrige Dienstzweige.  
 Johann R ö s l e r, Amtsdienner in Wien, Zentrale der Südbahn.

Die Pensionsfondsmittelglieder werden ersucht, sich in allen Fällen, in welchen sie eine Intervention oder Aufklärung u. s. w. benötigen, immer nur an das gewählte Ausschussmitglied der eigenen Wahlgruppe zu wenden, zu welchem Zweck die oben angegebenen Adressen in Vormerkung genommen werden mögen.

## Konferenz

### der Personalkommissionsmitglieder und Arbeitervertreter der Südbahn.

Am 5. März d. J. fand im Arbeiterheim, Wien, X., Lagenburgerstraße 8 und 10, eine von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines einberufene Konferenz der Personalkommissionsmitglieder und Arbeitervertreter der Südbahn statt. Anwesend waren 21 Personalkommissionsmitglieder, 8 Ersatzmänner, 6 Arbeitervertreter und 7 Gäste.

Nachdem Genosse Weigl die Konferenzteilnehmer im Namen der Zentrale begrüßt hatte, wurde folgende Tagesordnung einstimmig angenommen:

1. Bericht über die von den gewählten Personalkommissionsmitgliedern der Generaldirektion überreichten und noch nicht erledigten Wünsche.
2. Die Vorkommnisse bei der letzten Personalkommissionswahl.
3. Wahl eines engeren Komitees.
4. Anträge und Anfragen.

Hierauf erfolgte die Wahl des Präsidiums und es wurden die Genossen G r ü n zum Vorsitzenden, D u s e k zum Stellvertreter und K o l l e g e r zum Schriftführer einstimmig gewählt.

Ueber die Nichteinladung der Ersatzmänner entspann sich eine längere Debatte, in deren Verlauf man sich dahin einigte, diese Frage der Generalversammlung vorzulegen, damit dieselbe darüber entscheide.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung berichtete Genosse Weigl, daß sich die vorjährige Konferenz mit den Häften, welche das Zirkular 385 a enthält, beschäftigt hat, und daß diese Häften durch die Zentrale sowie auch durch die Personalkommissionsmitglieder der Generaldirektion in Vorlage gebracht, jedoch bisher keiner Erledigung zugeführt worden sind. Weiters, daß die Zentrale mehrmals diese Erledigung urgirte und zu diesem Behufe die Einberufung der neugewählten Personalkommission verlangte und ihr auch vom Generaldirektor Hofrat Dr. E g e r am 12. Februar d. J. zugesagt wurde, daß er die Personalkommission in kürzester Zeit einberufen wird. Bezüglich Schaffung des Zentralarbeitsausschusses hat die Zentrale ebenfalls schon öfter bei der Generaldirektion interveniert und dort in Erfahrung gebracht, daß die Verwaltung gewillt sei, an Stelle eines Zentralarbeitsausschusses bei jedem Betriebsinspektorat einen Lokalarbeitsausschuss zu schaffen.

Zur Beratung über allgemeine, die Arbeiter betreffende Fragen sollen Delegierte aus den Lokalarbeitsausschüssen zusammentreten, die dann, so lange eine Frage allgemeiner Natur in Verhandlung steht, als Zentralarbeitsausschuss fungieren.

Redner besprach auch in Kürze die schlechte finanzielle Lage der Südbahn und sprach den Wunsch aus, seine neuen Forderungen dormalen zu stellen, sondern sich einstreifen mit den bereits überreichten Häften zu beschäftigen und zu trachten, daß diese auch ehe baldigt beendet werden.

Im Sinne der Ausführungen des Genossen Weigl wurde über Antrag der Genossen B e e r und R u z i c k a ein Beschluß gefaßt, welcher sofort schriftlich, von allen anwesenden Personalkommissionsmitgliedern sowie Ersatzmännern und von den Vertretern der Arbeiter unterfertigt, durch eine viergliedrige Deputation, bestehend aus den Genossen S c h e r b a u m, R u z i c k a, S t ö d l i n g e r und F e r e n z, der Generaldirektion übermittelt wurde.

Der Deputation wurde die Zusage gemacht, daß für die zweite Hälfte des Monats März die Personalkommission zu einer Sitzung einberufen wird.

Bezüglich Schaffung des Zentralarbeitsausschusses wurde folgende Resolution einstimmig angenommen.

In Erwägung des Umstandes, daß die im Zirkular 385 a gemachte Zusage, betreffend die Errichtung des Zentralarbeitsausschusses, bis jetzt noch nicht durchgeführt ist, fordert die heute am 5. März 1909 im Arbeiterheim zu Wien, X., Lagenburgerstraße Nr. 8-10, tagende Konferenz der gewählten Personalkommissionsmitglieder der Sektion Unterbeamte und Diener sowie der Vertreter der Arbeiter die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines auf, von der Direktion die Errichtung des Zentralarbeitsausschusses nachdrücklich zu fordern. Ist jedoch der Zentralarbeitsausschuss bis Ende April 1909 noch nicht ins Leben gerufen, so hat die Zentrale eine Konferenz mit dem unangestellten Personal nach Warburg einzuberufen.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung schilderte Genosse Weigl die Vorkommnisse bei den Pensionsfondsausschuss- und Personalkommissionswahlen, wobei er bemerkte, daß die Wagenmeister und Aufseher es sehr bedauern, daß die von ihnen als Mitglieder aufgestellten Kandidaten nur in den Ersatz gewählt worden sind. Redner stellte an die Gruppe des Maschinenpersonales das Ersuchen, dasselbe möge durch Freigabe eines Mandats

dem Wunsche der Wagenmeister Rechnung tragen. Die Genossen Beer und Kuzicka versprechen, diese Frage dem Lokomotivführer zur Entscheidung vorzulegen.

Genosse Korp bespricht die Kampfesweise des Reichsverbandes bei der Personalkommissionwahl und forderte alle jene Genossen, welche in die vom Reichsverband herausgegebene Kandidatenliste gegen ihren Willen und ihr Wissen aufgenommen erscheinen, auf, nachstehende Erklärung, welche auch im „Eisenbahner“ zu veröffentlichen ist, zu unterschreiben.

Erklärung!

Wir Geseftigten erklären hiermit, daß wir ohne unser Wissen in die Kandidatenliste des Reichsverbandes (Dr. Weiser) aufgenommen wurden. Wir erklären weiters, daß wir uns gegen jede, gleichviel von welcher Seite stammende Behauptung, wir seien aufgestellte und gewählte Kandidaten des Reichsverbandes aufs schärfste verwahren. Ferner erklären wir, daß wir uns auf keinen Fall mit irgend welchen Bestrebungen des Reichsverbandes identifizieren und verwahren uns bereits, heute, gegen jeden etwaigen Mißbrauch unserer Namen oder als Kandidaten des Reichsverbandes aufgestellt zu werden.

Die organisierten Personalkommissionsmitglieder:

- Robert Scherbaum, Oberkondukteur in Magleinsdorf.
Wihelm Scheibin, Oberkondukteur in Innsbruck.
Jofas Kojanec, Oberkondukteur in Laibach.
Stephan Sternbinder, Oberkondukteur in Wien.
Alex Stecher, Oberkondukteur in Graz.
Franz Majeritsch, Oberkondukteur in Marburg.
Ludwig Beer, Lokomotivführer in Würzschlag.
Franz Baumgartner, Lokomotivführer in Wien.
Franz Sieglbauer, Wagenmeister in Wien.
Jofas Walek, Bahnmeister in Marburg.
Franz Brent, Lokomotivführer in Marburg.
Adalbert Mandler, Lokomotivführer in Innsbruck.
Johann Fuchs, Bahnmeister in Graz.
Adolf Nejejsa, Bahnmeister in Weidling.
Ferdinand Herzog, Zentralschweizermeister in Wiener-Neustadt.

- Hans Skerjanc, Bahnmeister in Triest.
Jofas Veretto, Bahnmeister in San Michele.
Ignaz Wrag, Bahnmeister in Leobach.
Andreas Korp, Kondukteurzugsführer in Wien.
Leopold Auringer, Kondukteurzugsführer in Willach.
Ferdinand Badner, Kondukteurzugsführer in Pienz.
Johann Krepel, Kondukteurzugsführer in Marburg.
Mag Sackl, Kondukteurzugsführer in Wien.
Ignaz Kasperbauer, Kondukteurzugsführer in Würzschlag.

- Franz Kuzicka, Lokomotivführer in Willach.
Leopold Döbltschig, Lokomotivführeranwärter in Graz.
Adolf Vega, Wagenaufseher in Wien.
Franz Fall, Lokomotivführer in Triest.
Ludwig Freglshöf, Wagenaufseher in Magleinsdorf.
Johann Gutte, Lokomotivführeranwärter in Willach.
Franz Wendl, Magazinsaufseher in Graz.
Jofas Wagner, Weichenwärter in Magleinsdorf.
Jofas Dsmeß, Portier in Wogen.
Johann Pollermann, Spenglerlampist in Wiener-Neustadt.

- Ignaz Lapuch, Weichenwärter in Magleinsdorf.
Leopold Hofmann, Stationsaufseher in Köfch.
Franz Herzog, Blockwärter in Weidling.
Franz Kastl, Blockwärter in Disniz.
Jofas Stöcklinger, Bahnwärter in Magensfurt.
Haimund Luckner, Wächter in Oberbraunburg.
Franz Wieser, Wächter in Hggersdorf.
Andreas Spetic, Wächter in Welsberg.
Adam Mayer, Kangleidiener in Wien.

In Durchführung des dritten Punktes der Tagesordnung wurden folgende Genossen in das engere Komitee gewählt.

Unterbeamte:

- Robert Scherbaum, Oberkondukteur, Wien, XII., Eichenstraße 9.
Franz Baumgartner, Lokomotivführer, Wien, X., Landgutgasse 35.
Adolf Nejejsa, Bahnmeister, Wien, XII., Eichenstraße 19.

Diener:

- Andreas Korp, Kondukteurzugsführer, Wien, X., Landgutgasse 55.
Jofas Wagner, Weichenwärter, Wien, XII., Niederhofstraße 6.
Franz Herzog, Blockwärter, Wien, XII., Draschegasse 13.
Adam Mayer, Kangleidiener, Wien, IV., Alteegasse 60.

Arbeiter:

- Michael Bösel, Werkstättenarbeiter, Wien, Südbahnwerkstätte.

In allen Personalkommissionsangelegenheiten haben sich die Genossen an das obenangeführte Mitglied ihrer Wählergruppe zu wenden, welches dann mit der Zentrale das Nötige veranlassen wird.

Die Ueberführung

der provisorischen Bediensteten und Arbeiter der k. k. Böhmisches Nordbahn in den Provisionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Wie bekannt, haben die Vertreter der Organisation bei den Verhandlungen im Jahre 1907 mit der Verwaltung der Böhmisches Nordbahn auch vereinbart, daß längstens bis Ende 1908 für das provisorische Gesamtpersonal sowie für die Arbeiter eine Alters- und Invalidenversicherung in Form eines Provisionsfonds ins Leben gerufen wird. Zu diesem Zweck ist entschlossen worden, die Verwaltung der B. N. B. erst nach langem Zögern, weil sie von der Ansicht ausging, daß im Sinne der versicherungstechnischen Berechnungen es notwendig sein wird, wenn die Leistungen dieses Fonds denen der k. k. Staatsbahnenfonds auch nur annähernd gleich sein sollten, daß die Beiträge in diesen Fonds die Höhe von mindestens 14 bis 16 Prozent betragen müssen, von welchem Betrag auf die Mitglieder dieses Fonds zirka 7 bis 8 Prozent entfallen dürften; diese hohe Beitragsleistung würde besonders den Arbeitern mit ihren niedrigen Löhnen sehr schwer fallen, die doch die Majorität bilden würden.

Als später die Verstaatlichung der Böhmisches Nordbahn mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 austauchte, gelang es unserer Organisation, die Sache derart einzuleiten, daß es zu der Gründung dieses Fonds gar nicht gekommen, vielmehr das eingetretene ist, was wir angestrebt haben, daß heißt, es wurde für die Bediensteten und Arbeiter die bedeutend bessere Möglichkeit erwirkt: „der Beitritt zu dem Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen“.

Zu Ende Dezember 1908 wurde auch von der k. k. Staatsbahndirektion ein Erlaß für die B. N. B. ausgegeben,

in welchem von der beabsichtigten Gründung eines selbständigen Provisionsfonds der B. N. B. Abstand genommen (Zirkular Nr. 32045 vom 23. Oktober 1907) und gleichzeitig zugestanden wird, daß das Eisenbahnministerium bereit ist, die provisorischen Bediensteten und Arbeiter (Aushilfsbeamte, Diurnisten und Diurnistinnen) unter den durch die Statuten des Provisionsfonds (§ 2, Absatz 4) und Ministerialerlaß Zahl 2554 vom 4. März festgesetzten Bedingungen in den Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen aufzunehmen. Dadurch wurde die erste Aufgabe der Organisation in dieser Angelegenheit im Interesse aller beteiligten Bediensteten und Arbeiter günstig erledigt. Nun handelt es sich darum — und das ist ebenfalls keine leichte Aufgabe — allen interessierten Bediensteten und Arbeitern den Eintritt in den Provisionsfonds unter möglichst erleichterten Bedingungen zu ermöglichen.

Wir sind fest davon überzeugt, daß es der Organisation gelingt, auch dieses Werk günstig durchzuführen, wenn die beteiligten Bediensteten und Arbeiter freilich hinter der Organisation stehen und selbe mit ihrer ganzen Kraft die in dieser Angelegenheit eingeleitete Aktion unterstützen werden.

Die Aufnahmebedingungen der provisorischen Bediensteten und Arbeiter der k. k. B. N. B. in den Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen sind im großen und ganzen folgende: 1. Alter unter 55 Jahren; 2. eine mindestens einjährige zufriedenstellende Dienstleistung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen; 3. der Aufnahmevererber darf aus irgend einer Staatsklasse oder einem Fonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen inklusive der B. N. B. weder eine Pension noch einer Provision über 600 Kr. ausbezahlt bekommen; 4. seine körperliche Gesundheit muß von einem Bahnarzt vollständig erwiesen werden; 5. die österreichische Staatsbürgerchaft.

Um den angeführten, im Taglohn arbeitenden Bediensteten den Beitritt zum Provisionsfonds zu erleichtern, wird beabsichtigt — so sagt es der Erlaß Z. 40369 vom 24. Dezember 1908 — die bei der B. N. B. zugebrachte Dienstzeit in die im Punkt 2 erwähnte einjährige Karenzzeit einzurechnen.

Jene, welche diesen Bedingungen entsprechen, wurden zum Beitritt aufgefordert und gleichzeitig verständigt, daß diese vorläufige Anmeldung unverbindlich ist, da sie nur den Zweck verfolgt, die Vorbereitungsarbeiten zu erleichtern.

Und nun kommen wir zu dem eigentlichen Kern dieser Frage, die uns beschäftigt: Die Dienstverhältnisse wurden aufgefordert, jene, die als Mitglieder in den Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen ihren Beitritt anzumelden, über die Statuten dieses Fonds aufzuklären. Das war eine ganz vernünftige und richtige Maßnahme seitens der Direktion, aber namens der Organisation erklären wir andieser Stelle ausdrücklich, daß wir uns bemühen werden, bei der ersten Massenaufnahme der provisorischen Bediensteten und Arbeiter der Böhmisches Nordbahn in den Provisionsfonds zu erwirken, daß nicht die Bestimmungen der Statuten für diesen Fall Geltung haben, sondern daß hier eine Ausnahme zugunsten des beteiligten Personals Platz greift. Und weil dieses unser Bestreben auf demselben Prinzip beruht, welches durchzusetzen uns bei der k. k. B. N. B. gelungen ist: so haben wir die feste Hoffnung, daß eine solche prinzipielle Ausnahme auch bei der B. N. B. zugelassen werden muß.

Jene ausnahmsweisen Begünstigungen, die wir zu erwirken bemüht sind, betreffen einige Punkte der Provisionsstatuten der k. k. Staatsbahnen und zwar:

Punkt I: § 8, Artikel II, Absatz 1 sagt, daß Mitglieder, die bei ihrer Aufnahme in den Provisionsfonds das 35. Jahr überschritten haben, eine Beitrittsgebühr zu bezahlen haben, die 2 Prozent jenes für die Provisionsbemessung maßgebenden Lohnes oder Gehaltes, welchen der Eintretende bei der Aufnahme in das Provisionsinstitut bezogen hat, beträgt. Diese Beitrittsgebühr muß entweder bar oder aber längstens in 24 Monatsraten entrichtet werden. Beispiel: Ein 45jähriger Arbeiter bezieht während des ganzen Jahres einen Taglohn von 3 Kr. Er muß an Eintrittsgeld für zehn Jahre 2 Prozent von 3 Kr. Taglohn bezahlen. Das sind 6 Kr. x 3650 Tage = 219 Kr. oder auf monatliche Raten reduziert Kr. 9.18 monatlich; dazu noch die laufenden Beiträge von 4 Prozent vom Taglohn 3 Kr. = 90 Kr. oder monatlich Kr. 2.70; rechnet man noch die 2 Prozent Krankenkassenbeiträge per Kr. 1.80, so hat der Arbeiter durch zwei Jahre monatlich Kr. 13.68 zu zahlen, gewiß ein horrender Betrag. Wenn wir auch annehmen müssen, daß der Arbeiter bloß 85 Prozent von seinem Lohn an Provisionsfondsbeiträgen leistet, so bleibt noch immerhin ein monatlicher Betrag von Kr. 11.85, der durch zwei Jahre zu leisten ist. Für diese Beitrittsgebühr genießt aber der Versicherte keine andere Begünstigung, als daß er als Mitglied dem Pensionsinstitut beitreten darf.

Punkt II, § 4, Absatz 1 bestimmt, daß ganz ausnahmsweise auch eine in nicht definitiver Eigenschaft zurückgelegte Dienstzeit, jedoch nur bis zu fünf Jahren angerechnet werden kann.

Punkt III, § 4, Absatz 1 besagt, daß für die auf solche Weise angerechneten Jahre ein Beitrag geleistet werden muß, der den doppelten Beiträgen nebst stufenweise zu berechnenden 4 Prozent Zinsen gleichkommt, und zwar vom Beginn der angerechneten Zeit.

Wenn wir auch davon absehen, die anderen Punkte anzuführen, so wird jeder Leser aus diesen Aufklärungen entnehmen können, welche Schwierigkeiten sich den provisorischen Bediensteten und Arbeitern der B. N. B. ihrem Beitritt in das Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen entgegenstellen. Die Schwierigkeit der Anrechnung der im Dienste zugebrachten fünf Jahre, ja für den Großteil der Interessenten bestehende Unmöglichkeit in Bezug auf die obenerwähnte Begünstigung wollen wir gar nicht erörtern. Dieselben Schwierigkeiten traten schon seinerzeit bei der Ueberführung des provisorischen Personals der k. k. B. N. B. in das Provisionsinstitut der k. k. österreichischen Staatsbahnen auf und unsere Organisation war gezwungen, zur Erleichterung der Aufnahme in den Provisionsfonds eine diesbezügliche Aktion einzuleiten, welche zwar einen nicht vollen, nichtsdestoweniger einen bedeutenden Erfolg zeitigte. Es wurde ein Ministerialerlaß herausgegeben, durch welchen nicht nur die Aufnahme der Kaiser Ferdinands-

Nordbahnbediensteten in das Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen, sondern auch die Anrechnung der in Bahndiensten zugebrachten fünf Jahre bedeutend erleichtert wird.

Der Erlaß wurde vom Eisenbahnministerium in den letzten Tagen des April v. J. herausgegeben und in Nr. 16 unseres Blattes vom 1. Juni 1908 vollinhaltlich abgedruckt. Dieser Erlaß enthält bedeutende Begünstigungen für die Nordbahnbediensteten und ist auch für die provisorisch Bediensteten und Arbeiter der k. k. Böhmisches Nordbahn von besonderer Wichtigkeit, weil er der Organisation die Möglichkeit bietet, für diese ebenfalls solche Begünstigungen zu erwirken.

Um den provisorisch Bediensteten und Arbeitern der k. k. Böhmisches Nordbahn die Möglichkeit einer genaueren Information zu bieten, drucken wir diesen Erlaß neuerlich ab. Der Erlaß lautet:

An alle Organe, Personalien.

(Gewährung von Beitritts- und Anrechnungs-begünstigungen beim Provisionsinstitut.)

Mit Erlaß vom 10. April 1908, Z. 295/5, hat das k. k. Eisenbahnministerium folgende Ausnahmsbestimmungen getroffen, durch welche den der k. k. Nordbahndirektion unterstehenden Taglohnbediensteten der Beitritt zum Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie die ehestige Erlangung des statistischen Versorgungsanspruches gegenüber diesem Institut erleichtert wird.

1. Allen Taglohnbediensteten, welche vor dem 1. Jänner 1907 in die Dienste der k. k. Nordbahn eingetreten sind und bereits um die Aufnahme in das Provisionsinstitut angeht haben, oder bis Ende 1908 ansuchen werden, kann die Abstattung der von ihnen gemäß § 8, II, 3, 1, des Provisionsstatuts bei Ueberschreitung des 35. Lebensjahres zu entrichtende Normalaltersüberschreitungsgebühr statt in der statistisch vorgesehene Zahl von höchstens 24 Monatsraten in höchstens 60 Monatsraten bewilligt werden.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Berechnung dieser Normalaltersüberschreitungsgebühr das 36fache desjenigen Lohnes zugrunde zu legen ist, von welchem die Provisionsfondsbeiträge geleistet werden.

2. Denjenigen Mitgliedern des Provisionsinstituts, welche bis zum Ende des Jahres 1908 um Anrechnung früherer im Dienste der k. k. B. N. B. vollstreckten Tageslohdienstzeit bittlich werden, kann eine Dienstzeit von höchstens fünf Jahren sofort unter der Bedingung angerechnet werden, daß der betreffende Gesuchsteller diejenigen einfachen Beiträge nebst stufenweise zu berechnenden vierprozentigen Zinsen nachzahlt, welche er gemäß § 8 des Provisionsstatuts zu leisten gehabt hätte, wenn er schon seit Beginn jener Zeit, deren Anrechnung er anstrebt, bis zum Beginn seiner wirklichen Teilnahmzeit am Provisionsinstitut unangeseht Mitglied desselben gewesen wäre.

Die Begünstigung, welche das k. k. Eisenbahnministerium den Taglohnbediensteten in diesem Punkt zugestanden hat, ist demnach eine doppelte; sie besteht darin, daß

1. die Anrechnung der früheren Dienstzeit sofort erfolgen kann, während nach § 43 des Provisionsstatuts eine mindestens fünfjährige Teilnahmzeit am Provisionsinstitut der Bewilligung vorherzugehen hätte und

2. nur die einfachen Beiträge nebst vierprozentigen Zinsen für die anzurechnende Zeit zu leisten sind, während gemäß des letztzitierten Paragraphen die Nachzahlung in der Leistung der doppelten Beiträge nebst vierprozentigen Zinsen für die anzurechnende Zeit bestehen soll.

3. Taglohnbedienstete, welche ungarische Staatsbürger sind, können ausnahmsweise dann ins Provisionsinstitut aufgenommen werden, wenn sie unmittelbar vor der Normalaltersgrenze von 35 Lebensjahren stehen oder dieselbe bereits überschritten haben, und wenn sie das Versprechen abgeben, sich mit allem Eifer um die ehestige Erlangung der österreichischen Staatsbürgerchaft zu bemühen.

4. Bei den im Aborddienst stehenden Professionisten wird der Berechnung der Provisionsfondsbeiträge und demzufolge auch des Provisionsausmaßes nicht der garantierte Minimaltaglohn, sondern die für die Krankenversicherung eingeleiteten drei Lohnstufen von 3 Kr., Kr. 3.50 und 4 Kr. zugrunde gelegt. Hierbei ist auf § 8, I, 3, 4 des Provisionsstatuts Bedacht zu nehmen, wonach die Beiträge nur von 70 Prozent des in Betracht kommenden Lohnes zu berechnen sind.

Die Dienstverhältnisse erhalten den Auftrag, sämtliche Taglohnbediensteten von den vorstehend angeführten, vom k. k. Eisenbahnministerium eingeräumten Begünstigungen nachweislich in Kenntnis zu setzen, sie über die Bedeutung der ihnen gebotenen Vorteile aufzuklären und zu deren Benützung aufzufordern. Bezüglich Behandlung der Gesuche um Anrechnung früherer Dienstzeit wird in nächster Zeit eine separate Weisung erfolgen.

Hiermit finden die seitens der Werkstättenarbeiter an das k. k. Eisenbahnministerium, beziehungsweise k. k. Nordbahndirektion gerichteten bezüglichen Eingaben ihre Erledigung. Den über das Ausmaß der obigen Begünstigungen hinausreichenden Wünschen konnte seitens des k. k. Eisenbahnministeriums keine Folge gegeben werden.

Wien, am 24. April 1908.

Der k. k. Direktor: Banhans.

Also anstatt in 24 Monatsraten, kann man die Eintrittsgebühr in 60 Raten entrichten; eine bedeutende Erleichterung und Anduzierung der monatlichen Raten. Dabei erspart der neuereitende Arbeiter bei Anrechnung von fünf Jahren die doppelten Beitragsgebühren, indem er für die angerechneten fünf Jahre anstatt 8 Prozent nur 4 Prozent bezahlt.

Nebstbei muß auf noch eine Begünstigung hingewiesen werden, und zwar, daß die Abzüge der Beiträge nicht von dem Minimallohn, vielmehr von jenen erhöhten Löhnen vorgenommen wird, die als Grundlage für die Krankenversicherung gelten; selbstredend wird dann seinerzeit auch die Berechnung der Provisionen nach diesen erhöhten Löhnen erfolgen müssen.

Wir hielten es für unsere Pflicht, den provisorischen Bediensteten und Arbeitern der k. k. Böhmisches Nordbahn eine Aufklärung über die Situation zu bieten und fordern sämtliche provisorische Bedienstete und Arbeiter der k. k. Böhmisches Nordbahn auf, sich die Mitgliedschaft im Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen zu sichern; wir hoffen zuversichtlich darauf, daß es der Organisation mit Hilfe des interessierten Personals gelingen wird, diese Frage ebenso günstig zu lösen, wie es bei der Ferdinands-Nordbahn war.

Abgeordneter Genosse Tomschik hat in dieser Angelegenheit beim Eisenbahnministerium bereits interveniert und die Zusage erhalten, daß die Nachzahlungen in 60 Monatsraten gezahlt werden können, es ist daher die Annahme berechtigt, daß die Angelegenheit in Fluß kommt und das Eisenbahnministerium die Sache einer raschen und günstigen Erledigung zuführen wird.

# Von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn.

## Eine Reise ins Riesengebirge.

Man schreibt uns: Eine lustige Gesellschaft, mit Nodeln und Skis, besteigen wir in Reichenberg den Zug 1711 der k. k. Staatsbahn (Linie Reichenberg-Gablonz-Tannwald), wobei uns gleich die Gewißheit wird, daß wir es nur mit einer vom Staate betriebenen Privatbahn zu tun haben. Denn über Aufklärung des Kondukteurs müssen wir unsere Nodel und Skis als Gepäck in den Packwagen aufgeben. Nachdem dieses besorgt, besteigen wir in unserer Winterportausrüstung den direkten Wagen nach Grünthal, müssen aber zu unserem Leidwesen gewahrt werden, daß unsere Tagesausrüstung nicht genügt und daß wir besser getan hätten, wenn wir uns noch mit Fuhsäcken und Laternen versehen hätten, was wegen der in dem Zuge herrschenden Kälte und Dürstigkeit geboten wäre. Nach Passierung der Station Rosenthal und während des Aufenthaltes in der Haltestelle Köchlich machen wir die wiederum bezeichnende Erfahrung, daß die Einteilung der ersten zwei Wagen als direkte Wagen für Grünthal nicht zweckmäßig ist, da in den Mittelstationen der immerhin ziemlich starke Personenandrang sich erfahrungsgemäß hauptsächlich auf die ersten Wagen verteilt, von hier die weiterreisenden nicht wie auf anderen Strecken die wenigst gestörten, sondern das gerade Gegenteil sind.

Bei den weiteren Stationen die Wiederholung von genannter Haltestelle in puncto Einsteigen von Reisenden bis Proschwitz.

In der Station Brandl steigt ein ziemlich großer Teil der Reisenden aus und wir atmen schon etwas erleichtert auf, in der Hoffnung, doch von jetzt an etwas bequemer fahren zu können. In der nächsten Station, Gablonz, empfangen wir schon einen besseren Eindruck — aber lieber Leser, beneide uns nicht, daß wir etwa bequemer fahren, sondern es bezieht sich auf unsere Sportgefühl — da eine ziemlich stark ausgeprägte Winterlandschaft sich in Gestalt von Schneehäufen auf dem Bahnhofsperren bemerkbar macht. Nach einem übermäßig lang hinausgezogenen Fünfundzwanzigminutenaufenthalt verlassen wir mit unseren Lampen mitführenden Zuge die Station, um bis Neudorf in totaler Finsternis zu fahren, hinter welcher Station sich uns im Morgendämmerlicht ein Gesamtbild von Gablonz bietet, welches uns zu einem freudigen Entzücken brachte, worauf alsbald beim Einlangen in der Haltestelle Wab Schlag ein ganz mächtiger Dampfer kam, da hier sich wiederum der Vorteil zeigte, wie gut es ist, wenn die direkten Wagen im Borderteil des Zuges sich befinden. Es ist nämlich bei dem Tarifunterschied zwischen der k. k. B. und der Gablonzer Straßenbahn nur logisch, daß ein großer Teil der Reisenden von Gablonz mit der Elektrischen bis Schlag fährt und von hier erst die Bahn benützt.

Wir ließen uns aber unsere Laune durch unsere in Schlag in den Zug gestopften Mitreisenden nicht verderben und trösteten uns mit den immer besser werdenden Schneeverhältnissen, wovon wir aber in der Station Wiesenthal wahrnahmen, daß die Bahnverwaltung darüber nicht so erfreut sein mag wie wir, denn das Züglein hat hier schon ganz gewaltig zu tun, um wieder in Gang zu kommen. Aber es geht und wir kommen in Morchenstein an. Hier herrscht ein ganz reges Leben und gibt auch ein Herr in Unterbeamtenuniform den daselbst arbeitenden Schneearbeitern mit einer den länger dienenden Unteroffizier veratenden Stimme in einer Weise Befehle, welche uns veranlaßte, die Fahrt zu unterbrechen.

Nach dem Verlassen des Zuges besehen wir uns die Platzverhältnisse in dieser Station und staunen darüber, wie die Zugbegleiter auf den zwischen den Geleisen befindlichen Schneehäufen laufen, ohne hierbei das Gleichgewicht zu verlieren und zwischen die laufenden Wagen zu stürzen. Es wäre wohl am Platze, wenigstens in dem Punkte, wo es sich doch bestimmt um die Gesundheit und die geraden Glieder der Eisenbahner handelt, nicht so zu sparen und die Schneemassen aus den Stationen zu entfernen.

Nach einer kleinen Fußtour bis Tannwald benügen wir zur Weiterfahrt Zug 1713 und haben hier wieder die angenehme Erfahrung zu machen, daß wir mit einem Personenzug, in Wirklichkeit aber mit einem gemischten Zuge fahren, da wir in Tiefenbach und Unter-Polaun Wagen von unserem Zuge abstoßen sehen. In Grünthal können wir erst recht gewahrt werden, wie schön es sein muß, auf dieser Staatsbahnstrecke als Bediensteter oder Arbeiter beschäftigt zu sein, da wir hier selbst als Reisende schon einen kleinen Vorgeschmack bekommen, wie es sich zwischen den Wagenreihen auf Schneehäufen, welche beiderseits schräg abfallen, läuft, da es hier noch ärgere Schneehäufen gibt, als in den vorgelegenen Stationen.

Besser wurde es schon auf der preussischen Staatsbahnstrecke, obzwar dieselbe in annähernd derselben Höhenlage sich befindet, und es schwanden die unliebsamen Verhältnisse bei der für sämtliche Teilnehmer großartig amüsant verlaufenen Nodel- und Skipartie bald aus unserem Gedächtnis.

## Aus Pilsen.

(Stabilisierung in der Werkstätte und im Materialdepot. — Leiden des Stationspersonals. — Unangebrachtes Sparsystem.)

Pilsen ist bekanntlich eine der größten Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und beherbergt ein nach Tausenden zählendes Personal aller Dienstleistungen. Daß in einer solchen Station sich verschiedenes ereignet, wird niemanden, der den Eisenbahndienst kennt, wundern, daß aber in dieser Station eine Korruption herrscht, die jeder Beschreibung spottet, wird dem Eisenbahnministerium wohl nicht bekannt sein.

Wir wollen daher ein wenig aufklärend wirken und die maßgebenden Faktoren auf die in Pilsen herrschenden Mißstände aufmerksam machen, damit sie Gelegenheit haben, dieselben zu untersuchen und abzuschaffen.

Bekanntlich wird die Stabilisierung nach den Vorschlägen der respektiven Staatsbahndirektionen nach erfolgter Eingabe der unmittelbaren Vorgesetzten vom Eisenbahnministerium vorgenommen. So auch in Pilsen in den Werkstätten. Wie viel die maßgebenden Herren bei ihren

Vorschlägen die Gerechtigkeit und Objektivität walten ließen, soll hier aufgezählt werden.

Bei der letzten — wie anerkannt werden muß — besonders in den Werkstätten und Heizhäusern bedeutend erweiterten Stabilisierung wurden zahlreiche Handwerker an ihrem Verdienst bedeutend verfürzt; die dadurch Betroffenen sind gerade die älteren, die schon 7, 8, 9, 10 und noch mehr Jahre Dienstzeit bei der Bahn hinter sich haben und einen Taglohn von Kr. 4.20 erreichten, während die jüngeren mit einer Dienstzeit von 3 und 4 Jahren und einem Taglohn von Kr. 3.80 mit demselben Anfangsgehalt von 900 Kr. stabilisiert wurden; dasselbe geschah jenen, die mit 800 Kr. Anfangsgehalt stabilisiert wurden, denn die Direktion nahm auf die Dauer der Dienstzeit gar keine Rücksicht. Es wird, um jeden Vorwurf des Neides abzuwälzen, betont, daß wir den jüngeren ihr Fortkommen in gar keiner Weise mißgönnen, denn es gebührt ihnen mit vollem Recht; aber man muß schon betonen, daß die Direktion auf die älteren Rücksicht nehmen sollte und entweder ihnen bei der Stabilisierung ihre Anfangsgehälter oder aber schon früher die Löhne erhöhen könnte, damit sie bei der Anstellung in eine höhere Gehaltsstufe hätten kommen können. Anstatt einer Erhöhung ihrer Jahreseinnahme, würden sie mit Rücksicht auf ihre Dienstjahre bedeutend verfürzt. Rechnen wir einmal: Ein Arbeiter, der einen täglichen Lohn von 4 Kr. hat, verdient bei Zugrundelegung von 300 Arbeitstagen 1200 Kr. jährlich. Bei der Stabilisierung bekam er 900 Kr. Gehalt und 280 Kr. Quartiergeld, was 1180 Kr. ausmacht; er ist daher um 20 Kr. jährlich verfürzt. Ein anderer Arbeiter, der einen Lohn von Kr. 4.20 hat, verdient jährlich 1260 Kr.; derselbe wird ebenfalls mit einem Anfangslohn von 900 Kr. und einem Quartiergeld per 280 Kr. ange stellt, in Summa 1180 Kr., das ist jährlich um 80 Kr. weniger.

Um seinen Verlust an Jahreseinnahme voll erfassen zu können, muß man auch die Abzüge, die er leisten muß, in Betracht ziehen und da stellt sich seine Einnahme wie folgt dar: Im ersten Falle bekommt der stabilisierte Arbeiter um Kr. 59.98, im zweiten um Kr. 116.28 weniger als wie er im Taglohn stand. Um diese Behauptung besser zu veranschaulichen, führen wir folgendes Beispiel eines Arbeiters mit 900 Kr. Gehalt und eines mit einem Taglohn von Kr. 4.20 an. Der stabilisierte Arbeiter bezieht 900 Kr. Gehalt und 280 Kr. Quartiergeld, zusammen 1180 Kr.; von diesem Betrag werden abgezogen: Beitrag für den Provisionsfonds: Kr. 50.60; Krankenkasse: 18 Kr.; Dekretstempel: 40 Kr.; Quittungstempel: Kr. 4.60 und Stempel für Ausfassung der Dienstkleider: 38 Kr.; im ganzen Kr. 113.58; es erübrigt zur Auszahlung in barem Kronen 1066.42; der im Taglohn per Kr. 4.20 stehende Arbeiter verdient jährlich 300 x 4.20 = 1260 Kr.; Abzüge: Provisionsfonds Kr. 52.10; Krankenkasse Kr. 25.20; im ganzen daher Kr. 77.30. Zur Auszahlung gelangt bar: Kr. 1182.70. Der im Taglohn stehende Arbeiter bekommt daher in barem um Kr. 116.28 mehr als der stabilisierte.

Dann wird gesagt: „Es darf niemand verfürzt werden!“

Auf solche Weise verfürzte Arbeiter, die einen Taglohn von Kr. 4.20 hatten, würden in der Werkstätte 10 und im Heizhaus auch einige stabilisiert; dieselben sind in einem Alter von 34 bis 42 Jahren und durchwegs Familienväter; bei weitem größer ist die Anzahl jener, die 4 Kr. Taglohn hatten, in einem Alter von 30 bis 35 Jahren stehen und, die schon oben erwähnt, mehrere Jahre Dienstzeit hinter sich haben. Diese Arbeiter warteten schon ein Jahr auf eine Lohnerhöhung von 20 Kr., was für sie einen Mehrverlust von 60 Kr. ausmacht.

Nach diesem Beispiel kann sich ein jeder leicht ausrechnen, wie viel die Vöblische bei solchen Stabilisierungen an ihren Bediensteten verdient; freilich, die Herren müssen verdienen, denn von wo sonst sollten sie die Lantienmen hernehmen, die einen beträchtlichen Teil ihrer gerade nicht bescheidenen Gehälter bilden. Wenn wir die Verfürzung eines solchen Bediensteten bei der Stabilisierung im Durchschnitt nur mit Kr. 100 bezeichnen, so ergibt sich nach einer 19jährigen Dienstzeit und nach dem „automatischen Vorrücken“ ein Manlo von Kr. 1900. Jedenfalls eine sehr bedeutende Summe für einen armen Bediensteten.

Bei anderen Direktionen hat man noch im Juli 1908 den Anfangsgehalt bei einem Taglohn von 4 Kr. mit 1000 Kr. festgesetzt; bei der Pilsener Direktion hat man aber die Arbeiter mit Kr. 4.20 Taglohn mit dem Anfangsgehalt von 900 Kr. abgepeist. Und das soll eine einheitliche Verwaltung sein; ja fällt das der Oberbehörde, dem k. k. Eisenbahnministerium, nicht auf?

Die Herren freilich haben für alles eine gute Ausrede: „Ihr bekommt die Uniform und die wird auch doch in den Verdienst eingerechnet.“ Wir müssen aber schon sagen, daß die Bediensteten die Uniform sehr teuer zu stehen kommt. Wenn schon die Herren so geschiet sind und die Dienstkleider in das Jahreseinkommen einrechnen, warum rechnen sie diesen Pauschalbetrag auch nicht bei der Bemessung der Provision? Warum werden da auch nicht die Ueberzeiten, Zehrgelder zc. mit eingerechnet? Das wäre nur recht und billig. Aber das tun diese Herren Bedienstetenfreunde nicht; sie sinnen lieber auf Mittel und Wege, wie sie die Bediensteten überworkten könnten. Das ist die Lebensaufgabe dieser Herren Direktionsmacher!

Auch in der Bezahlung der Ueberstunden bei einem provisorischen und definitiven Arbeiter ist ein Unterschied zu ungunsten des letzteren zu bemerken. Während ein provisorischer Arbeiter mit einem Taglohn von Kr. 4.20 für die Ueberstunde Kr. 1.52 bekommt, muß sich der definitive mit einem Gehalt von 900 Kr. mit der Bezahlung von Kr. 1.39 per Stunde begnügen. Also ein Unterschied von 13 Kr. per Stunde. Ja, rechnen können die Herren und Soziologen sind sie auch, natürlich aber nur zum Schaden der Bediensteten.

Es muß auch von den Aushilfsarbeitern ein Wort gesagt werden; die Anzahl dieser Arbeiter beträgt in der Werkstätte Pilsen 130; von diesen wurden zur Stabilisierung 22 beantragt, ernannt wurden jedoch 8 mit einem Anfangsgehalt von 400 Kr. Diese Leute arbeiten in der Werkstätte schon 10 bis 15 Jahre und mehr und doch hat man sie übergangen, und doch hat man einige Handwerker schon nach dreijähriger Dienstzeit ernannt, ja sogar noch sehr junge, noch nicht einmal ein Jahr dienende Leute. Warum wohl? Aus welcher Ursache hat man diese Leute übergangen?

Auch im Materialmagazin ist es gerade den ältesten Arbeitern, die 9 bis 12 Dienstjahre hinter sich haben, so ergangen; dafür hat man aber einen Jüngling stabilisiert,

der noch nicht einmal den Anspruch auf die Ausnahme in den Provisionsfonds erheben konnte, weil er noch kein Jahr bei der Eisenbahn dient. Welch eine Küchenfee hat diese rasche Stabilisierung bewirkt? Oder ist dieser Glückliche einer von jener Sorte von Leuten, die der Herr Chef so gern hat, weil sie ihm jeden Tratsch, so lange er warm ist, hinterbringen? Oder sollte vielleicht gar der Küchenfremant des Herrn Chefs an der Stabilisierung mitbeteiligt sein? Bei diesem Herrn gilt überhaupt die ehrliche Arbeit nichts, sondern nur Protektion; es ist ein wahrer Skandal, daß es möglich ist, daß altgediente, verheiratete Männer, die drei bis vier Kinder zu ernähren haben, mit einem Taglohn von Kr. 2.50 vorlieb nehmen müssen, während man einen grünen Jungen, der kaum zur Bahn „gerochen“, vorgezogen und stabilisiert.

Wenn der Herr Hofrat Strzizek wirklich das ist, für das er sich ausgibt, ein humaner, bedienstetenfreundlicher Vorgesetzter, so würde er in diesen Sumpf mit eiserner Hand dreinfahren und die Herren Vorstände über ihre Pflichten als Vorgesetzte belehren. Aber auch das Eisenbahnministerium hat die Pflicht, hier einzuschreiten und den ungerechterweise Zurückgesetzten zu ihrem Recht zu verhelfen.

Der Oberkommandant in der Station, Herr kaiserlicher Rat Frousek, ist unser alter Bekannter. Wir haben Gelegenheit gehabt, uns mit ihm oft des öfteren zu beschäftigen, und nichts Gutes war es, was wir über ihn zu berichten hatten. Wegen seines Hasses und Uebelwollens dem Personal gegenüber, seiner Schikanen ist er eine der bestgehaßtesten Persönlichkeiten des ganzen Direktionsbezirktes.

Herr Frousek ist ein erfinderischer Mann, der alles aufbietet, um nur das ihm unterstehende Personal quälen zu können. Eine seiner Lieblingsbeschäftigungen ist, mit dem Personal Schule zu halten. Wir nehmen es als selbstverständlich an, daß ein jeder Bedienstete, der Herrn Inspektor kennt, gleich uns die Meinung hat, daß das Personal in Bezug auf Vereinerung seiner Kenntnisse sowohl im Verkehrs- als auch im kommerziellen Dienst nicht viel profitieren kann und so beschränkt sich Herr kaiserlicher Rat auf das Vorlesen der Erlasse und Amtsblätter, was an und für sich noch das Vernünftigste wäre. Aber deswegen beruft Herr Frousek doch nicht die Schule ein, die Hauptsache für ihn ist, dem Personal Vorwürfe zu machen, das selbe zu hänseln und zu spözzeln.

Eine der schönsten Tugenden der Staatsbahndirektion Pilsen ist auch das Sparen. Da ist man auf die großartige Idee gekommen, ab 1. März d. J. eine ganze Reihe von regelmäßigen Güterzügen aufzulassen, angeblich des schwachen Verkehrs wegen. Durch diese Maßnahme konnten aus dem regelmäßigen Turnus zehn Zugpartien zu sechs Mann gestrichen werden, die alle vom Zugsführer beginnend bis zum jüngsten Bremser zurückgestellt wurden; nach dem Zirkular sollen diese jungen Leute dem Magazin zugeteilt werden, die Magazinssarbeiter zum Oberbau und die jüngsten Oberbauarbeiter sollen entlassen werden, um die Arme der Arbeitslosen zu vergrößern. So handelt der Staat als Unternehmer. 60 Mann werden zum Teil hinausgeworfen, zum Teil wird ihnen ein unfreiwilliger Urlaub erteilt und das alles nur deswegen, damit der Herr Verkehrschef sich brüftet, wie er sparen kann.

Aber nicht nur die Zugpartien wurden reduziert, sondern auch noch neue Quellen des Sparens wurden erschlossen. Die Zugsführer wirtschaften zu schlecht, sie führen die ganze Zugpartie, wie sie bei der Einteilung des Zugsdienstes bestimmt wurde, im Dienst anstatt in Regie mit und das darf nicht sein und wird künftighin streng gefordert. Der Zugsführer, der heute ohnedies nicht weiß, wo ihm der Kopf steht, so viel Pflichten hat man ihm aufgebürdet, soll nun auch der Vligableiter sein für jene, die den Zugbegleitern das Stundengeld bescheiden wollen. Die Herren sollen veranlassen, daß die Züge rechtzeitig zusammengestellt, daß das Bremsbrutto rechtzeitig berechnet und die notwendige Anzahl von Bremsern bestimmt werden kann, dann wird der Uebelstand behoben, selbstredend mühten aber die siebenmal gestrichenen Herren auch daran denken, daß die Arbeit in den Zwischenstationen ebenfalls ausgeführt werden muß; oder glauben die Herren, daß die Registen diese Arbeiten umsonst leisten sollen?

Es wäre höchst an der Zeit, wenn in dieser Hinsicht Remedur geschaffen würde, zum Vorteil ist ein solches Wüten der Staatsbahnverwaltung gewiß nicht. Wir sind die letzten, die Nachlässigkeit im Dienst, Nichterfüllung von Dienstpflichten in Schutz nehmen würden, aber ein unndtiges Quälen und Schikanieren des Personals ist nicht nur dem Dienst schädlich, sondern untergräbt auch die Disziplin und Autorität. Hier möge das k. k. Eisenbahnministerium einsehen und Reformen schaffen, die nur der Verwaltung zugute kommen werden.

## Inland.

**Festigung der Unternehmerorganisation.** Die österreichischen Unternehmer gehen daran, eine Zentralstelle für ihre Organisationen zu schaffen, von wo aus sie den Kampf gegen die Arbeiter besser führen zu können hoffen. Die bestehenden drei Organisationen: „Zentralverband der Industriellen Oesterreichs“, „Bund österreichischer Industrieller“ und „Industriellenklub“ sollen zu einer einzigen Organisation vereinigt werden, von dessen Zentralstelle aus die Wahrung der Interessen der Unternehmer erfolgen soll. In einem diesbezüglichen Artikel in der „Bohemia“ heißt es: „Die neue Zentralstelle wird sich über Arbeitsmangel nicht zu beklagen haben. Zu einer Zeit, da die Arbeiter fieberhaft bemüht sind, die gewerkschaftliche Bewegung immer intensiver zu gestalten, steht es der Industrielleorganisation nicht an, zurückzubleiben. Man agitiere mehr, als man dies bisher getan, durch Versammlungen, Druckschriften, durch die Presse für den Beitritt jedes Industriellen zur Organisation.“ Am Schlusse des Artikels wird auf den großen agrarischen Einfluß verwiesen und der Mangel einer ausgiebigen parlamentarischen Vertretung der Industrie hervorgehoben. So sehen wir also, daß die Unternehmer bemüht sind, ihre Organisation immer besser auszubauen, immer schlagfertiger zu gestalten, um die Bestrebungen der Arbeiter nach Verbesserung ihrer Lebenslage abzuwehren. Daraus ergibt sich für die Arbeiter von selbst die Notwendigkeit, dem Ausbau der Gewerkschaftsorganisation ihr volles Augenmerk zuzuwenden und nicht früher zu ruhen, bis der letzte Mann der Gewerkschaft angehört. Jeder Arbeiter, der dem schweren Kampfe der Gewerkschaften mit dem vorzüglich organisierten Unternehmertum müßig zusieht, begeht ein Verbrechen an sich

und seinen Klammern, das sich früher oder später bitter rächt. Darum mögen alle der Organisation noch fernstehenden Arbeiter rasch ihrer Gewerkschaft beitreten, damit sie es später nicht zu bereuen haben.

**Sozialdemokratische Anträge im Parlament.** Durch die Schließung des Abgeordnetenhauses wurden bekanntlich alle Anträge und Interpellationen hinfällig. Sie mußten daher bei der Wiedereröffnung des Reichstages neu eingebracht werden, wenn die Parteien die Regierung verpflichten wollten, dazu Stellung zu nehmen. Der Sozialdemokratische Verband hat daher folgende Anträge überreicht: Gesehwidrigte Ausgabe von Schatzscheinen, Aufhebung des § 14. Menderung des Vereinsgesetzes, Abänderung der Wahlordnung, Entscheidung über Krieg und Frieden durch das Parlament, Arbeiterlegitimationen auf Eisenbahnen, Regelung des Vertragsverhältnisses der Eisenbahnangestellten, Verkürzung der Schichtdauer im Bergbau, Vorschriften über die Verwendung von Bleiweiß und bleiweißhaltigen Farben, Linderung der Not infolge Arbeitslosigkeit, gesetzlichen Schutz für die Bediensteten im Gast- und Schankgewerbe, Sonntagsruhe für die Mühlenarbeiter, desgleichen beim Bergbau, Schutz der jugendlichen Arbeiter und Frauen, Verbot des weißen Phosphors, Behebung sanitärer Uebelstände in den Bäckereien, Regelung der Arbeitszeit in ununterbrochenen Betrieben, Beseitigung von Berginspektoren und Regelung der Kündigung und Entlassung von Vorstandsmitgliedern der Brudervereine sowie der Lohnzahlung im Bergbau, Verbesserung des Handelsgesetzgebungs, Verbesserung der Lage der Postmeister, Botenpedienten, Steuerexekutoren, Steueramtsadjunkten, Post- und Telegraphenbediensteten, Postverkehrsbeamten, der Angestellten der Tabakregie, der staatlichen Vertragsbeamten, der staatlichen Salinen- und Forstarbeiter, Herabsetzung der militärischen Dienstzeit, Regelung der landwirtschaftlichen Pachtverträge, Aufhebung des gesetzlichen Pfandrechts der Hausbesitzer, Aufhebung des Prügelpatents sowie der Todesstrafe, Wahl der Geschwornen auf Grund des allgemeinen, gleichen Wahlrechtes, Ausschließung der theologischen Fakultät aus dem Verband der Universitäten, Aufhebung der Schul- und Unterrichtsordnung aus dem Jahre 1905, Erhöhung der Minimalgehälter der Lehrer, Unfallversicherung bei baugewerblichen Betrieben, Entzweiung der Kohlenbergwerke, Staatsmonopol für den Eisengroßhandel und die Petroleumindustrie Galiziens, Gesetz über die Notschlichtungen, Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Alpang, Aufhebung des kleinen Lottos, Abkürzung des Steuerverfahrens für Einkommensteuervermessungen der Arbeiter. Daraus ersieht man, daß die Sozialdemokraten wirkliche Volkspolitik treiben, während die bürgerlichen Parteien aus der Politik zumeist ein Geschäft machen. Das Jagen nach Ministerposten beweist dies am besten.

**Wünsche der Lokomotivarbeiter.** Unter Führung der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Tomajchitz erschien die letzte Tage eine Deputation der Arbeiter der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft beim Eisenbahnminister v. Wrbna, um ihn für den Fall der Verstaatlichung um die Fortgewährung der Benefizien zu ersuchen, die sie bisher als Arbeiter der Staatseisenbahngesellschaft besaßen, vor allem der Regiefahrkarten, ferner um das Verbleiben im Provisionsfonds. In der Besprechung wurden von beiden Seiten die Wege erörtert, auf denen die Erfüllung dieser Wünsche möglich wäre. Der Eisenbahnminister sagte die wohlwollende Prüfung der Frage zu und versprach, das Möglichste zur Erfüllung der vorgebrachten Wünsche zu tun.

**Konferenz der Wagenauffseher der Staatseisenbahngesellschaft.** Freitag den 5. März l. J. fand in Böhmisch-Trübau eine Konferenz der Wagenauffseher der St. E. G. statt, welche auf der Tagesordnung die Ernennung der Wagenauffseher zu Wagenmeistern hatte. Zu der Konferenz hatten die Stationen: Prag, Brünn, Stadlau, Brud. a. d. Leitha, Pardubitz, Chochen, Halbstadt, Kralup a. M., Aussig, Wodenbach und Böhmisch-Trübau 24 Delegierte entsandt. Das Sekretariat in Prag war durch Genossen Koranda und jenes in Brünn durch Genossen Morka vertreten. In der Konferenz gelangte folgende Resolution zur Annahme:

Die in Böhmisch-Trübau am 5. März 1909 tagende Protokollkonferenz der Vertrauensmänner der Wagenauffseher der privilegierten österreichisch-ungarischen St. E. G. beschließt in Anerkennung der bisherigen Bestimmungen des gesellschaftlichen Gehalts- und Vorrückungsschemas für Diener, denen zufolge den Wagenauffsehern die Vorrückung in den gesellschaftlichen Unterbeamtenstatus verschlossen ist, folgendes:

Die Wagenauffseher tragen es schwer, daß ihrem sowohl in der Personalkommission als auch in dem der Direktion am 21. Dezember 1908 vorgelegten Memorandum ausgesprochenen und berechtigten Wunsch nach ihrer Ernennung zu Wagenmeistern bisher noch nicht entsprochen wurde.

Die Wagenauffseher erblicken in der Verschiebung der Erlebigung ihres Wunsches eine desto größere Zurücksetzung, als bei der l. l. Staatsbahn und der Südbahn bereits die Wagenauffseher zu Wagenmeistern ernannt werden und ferner auch deshalb, nachdem für die übrigen Bedienstetenkategorien der l. l. Dienergruppe die Möglichkeit der Ernennung zu Unterbeamten gegeben ist. Insbesondere die älteren gesellschaftlichen Wagenauffseher fühlen sich zurückgesetzt, nachdem dieselben nach den alten Vorrückungsbestimmungen in den höheren Gehaltsstufen um je 200 Kronen avancierten, während ihnen durch das neue Schema aus dem Jahre 1907 die Vorrückung um stets nur 100 Kronen und da erst nach fünfjährigen Wartezeiten gewährleistet wird.

Die Vertrauensmänner der Wagenauffseher sind von ihren Kollegen beauftragt, gegen diese Benachteiligung Einspruch zu erheben und denselben der Bahndirektion zur Kenntnis bringen zu lassen. Angesichts dessen beauftragen die Vertrauensmänner das Mitglied der Personalkommission, Kollegen Eduard Hargberger aus Brud. a. d. Leitha, diesen Resolutionsantrag in der nächsten Sitzung der Personalkommission (Sektion für Diener) einzubringen und entsprechend zu vertreten.

**Konferenz der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn.** Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines hatte für Sonntag den 7. März l. J. nach Praelau eine Konferenz der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn mit folgender Tagesordnung einberufen: 1. Bericht des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Galle. 2. Die Forderungen der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn. 3. Eventuelles. Zur Konferenz waren aus 11 Stationen 15 Delegierte erschienen, die zusammen 196 Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn vertraten. Von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines war Genosse Adolf Müller erschienen. Nachdem Genosse Alois Stingl zum Vorsitzenden und Genosse Johann Krones zum Schrift-

fuehrer gewählt worden war, wurde in die Tagesordnung eingegangen und erstattete das Personalkommissionsmitglied Genosse Galle ein sehr ausführliches und sachliches Referat über die Tätigkeit der Personalkommission und der Organisation für die Kategorie der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) und über die Forderungen dieser Bediensteten. Nach einer mehrstündigen Debatte zu den beiden Punkten der Tagesordnung wurde nachstehende Resolution einstimmig zum Beschluß erhoben:

Die am 7. März 1909 in Gaas' Gasthaus in Praelau tagende Konferenz der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn, bei welcher 15 Delegierte aus 11 Stationen der l. l. Nordbahn anwesend sind, die 196 Wagenunterfueher (Wagenauffseher) vertreten, nimmt den Bericht ihres Vertreters in der Personalkommission zur Kenntnis und spricht der Organisation und der Personalkommission, für die bisherige Tätigkeit das vollste Vertrauen aus. Gleichzeitig ersucht sie ihren Vertreter in der Personalkommission folgende Forderungen der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn mit allem Nachdruck zu vertreten:

1. Die Wagenauffseher der l. l. Nordbahn sind entsprechend dem bei der St. E. G. best. Stande in Hinsicht nach der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. bei der nächsten normalen Vorrückung zu Unterbeamten zu ernennen.
2. Endliche Regelung der Dienstverhältnisse für das gesamte Wagenunterfueher (Wagenauffseher)personal der l. l. Nordbahn im Einvernehmen mit dem Personalkommissionsmitglied, und zwar entsprechend den diesbezüglich bereits in der Personalkommission eingebrachten und angenommenen Anträgen.
3. Der Grenzdienst soll künftighin nur von geschultem Personal versehen werden, beziehungsweise sollen in Zukunft die Substituten nur aus dem Wagenauffseherpersonal entnommen werden.
4. In allen jenen Stationen, wo heute die Wagenauffseher den Schmierdienst versehen, sind künftighin eigene Bedienstete zur Verrichtung des Schmierdienstes aufzunehmen und anzustellen.
5. Nachdem durch die Einreihung in den Status der l. l. Staatsbahnen hinsichtlich der Ausfassung von Monturständen eine namhafte Verschlechterung zu verzeichnen ist, soll die Frage der Regelung der Monturverhältnisse entsprechend den diesbezüglich bereits in der Personalkommission eingebrachten Anträgen ehestens einer befriedigenden Lösung zugeführt werden.
6. Gewährung von entsprechenden Entschädigungen für die entzogenen Prämien für entdeckte gefährliche Wagengebrechen.
7. Gewährung von gekürzten Vorrückungsstufen allen jenen Wagenauffsehern, die in der Gehaltsstufe von 800 Kr. angestellt wurden. Ferner: Die Gewährung einer entsprechenden Entschädigung an alle jene Wagenauffseher, die bei der Einreihung die Gehaltsstufe von 1100 Kr. oder durch auferortliches Avancement die Gehaltsstufe von 1200 Kr. erreichten.
8. Endliche Regelung der Auszahlung sämtlicher Bezüge in einer das gesamte Personal befriedigenden Weise.

Zum Schluß verpflichteten sich die versammelten Delegierten mit allen Mitteln für einen kräftigen Ausbau der Organisation unter den eigenen Kollegen in pflichtgemäßer Weise Sorge zu tragen, weil sie der Ueberzeugung sind, daß nur dadurch den Forderungen der Wagenunterfueher (Wagenauffseher) der l. l. Nordbahn jener Rückhalt verliehen werden kann, der notwendig ist, um diese Forderungen auch in entsprechender Weise zum Durchbruch zu bringen.

Mit einem Appell an die Delegierten, den Beschluß zur Tat werden zu lassen, schloß der Vorsitzende Genosse Stingl die Konferenz um 1/5 Uhr nachmittags.

**An der Ritterschüssel.** Die Christlichsozialen haben durch den Sturz des Ministerpräsidenten Baron Beck neben anderen politischen Fischjügen auch die Verjorgung einiger ihrer Führer bezweckt. So des Herrn Geymann. Dieser habgierige Profitmacher bezieht nun aus Steuergebldern: 8000 Kr. Pension als Rektor der Universitätsbibliothek, 20.000 Kr. Ministergehalt, 8000 Kr. Gehalt als Landesausjuch, 4000 Kr. Landtagsdiäten und 6000 Kr. Reichsratsdiäten; zusammen also 46.000 Kr. jährlich.

Der christlichsoziale Dr. Weisfischer war bisher Präsident des Abgeordnetenhauses. Die höchste Wahlwürde im Staat war diesem Herrn aber zu wenig, denn erstens trägt sie bloß 14.000 Kr. jährlich und zweitens ist sie mit keiner Pension verbunden. Also ließ Herr Weisfischer diese Würde links liegen und wurde Handelsminister. Jetzt bezieht der christlichsoziale Korruptionstör und Antikapitalist 21.000 Kr. Pension als Magistratsdirektor der Stadt Wien, 40.000 Kr. Ministergehalt, zirka 6000 Kr. Reichsratsdiäten und 4000 Kr. Landtagsdiäten; also 71.000 Kr. jährlich.

Genadeso betreiben das Geschäft die Deutschnationalen. Der ehemalige Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta mußte beiseite geschafft werden, um den anderen Anwärtern, Dr. Bergelt und Dr. Sylvester, bei nächster Gelegenheit nicht im Wege zu stehen. Man ließ ihm nach seiner Entlassung den Ministergehalt durch die Bestimmung, daß „seine Wiederverwendung vorbehalten sei“. Dann gab man ihm eine der fettesten Pfründen, die es in Oesterreich gibt, man machte ihn zum Präsidenten des Oesterreichischen Lloyd's, welcher Posten mit einem Jahreseinkommen von beiläufig 100.000 Kr. verbunden ist. Selbstverständlich nimmt Herr Dr. v. Derschatta auch dieses Amt nur im Interesse und zum Wohle des deutschen Volkes an....

Auch die Deutschradikalen wollen nicht zu kurz kommen. Bei jeder Gelegenheit verlangen sie, daß ihr Pacher Minister wird.

So sind sie aber, die Herren der bürgerlichen Parteien, die aus ihrer Politik ein Geschäft machen. Und ihre Presse? Nun die geifert gegen die sozialdemokratischen Führer, die von „Arbeiterkreuzern leben“, selbst dann, wenn sie bei anstrengender Tätigkeit nur bescheidene Gehälter beziehen.

**Ausland.**

**Familienzuschüsse für Eisenbahbedienstete in Frankreich.** Die Orleansbahngesellschaft hat seit Beginn dieses Jahres die Einrichtung getroffen, daß alle ihre Bediensteten, deren Befoldung geringer als 1500 Frs. ist und denen die Unterhaltung von mehr als zwei Personen (Kinder, Eltern, Geschwister u. s. w.) obliegt, von der dritten Person einschließlic, an, eine monatliche Zulage erhalten. Bedienstete mit einer Befoldung von 1500 bis 2100 Frs. bekommen den Zuschuß von der vierten Person einschließlic an. Der Zuschuß beträgt für jede dieser zu unterhaltenden Personen monatlich 5 bis 10 Frs. Diese Bestimmung gilt für alle dauernd im Dienste der Gesellschaft befindlichen Leute, Männer und Frauen, bei Tagelohn wie bei Monatslohn. In der Bekanntgabe durch den Direktor Geurteau wird bemerkt, daß durch diese Maßregel fast 6000 Bedienstete eine Verbesserung ihrer Lage erfahren. Zugleich wird das Wohnungsgeld, welches bisher

Angestellte bis zu 2400 Frs. Befoldung in Paris und bis zu 2100 Frs. in anderen Orten genossen, auf eine Reihe weiterer Orte, wo das Leben teuer ist, ausgedehnt.

**Der Kampf um das Koalitionsrecht in Ungarn.** Als Antwort auf die jüngsten Unterdrückungsmaßregeln hat die organisierte Arbeiterschaft durch das Gewerkschaftssekretariat dem Ministerium des Innern ein Memorandum überreicht, in welchem sie den Uebergang zur geheimen Organisation ankündigt.

In dem Memorandum wird darauf hingewiesen, daß seit der Ministerschaft des Grafen Julius Andrássy in Ungarn 400 Arbeitervereine suspendiert oder aufgelöst, aber keine Statuten neuer Arbeitervereine bewilligt wurden, während die Statuten von 300 Unternehmerverbänden vom Ministerium genehmigt wurden. Obwohl diese Unternehmerorganisationen mit allen Mitteln des Terrorismus arbeiten, die Gewerbetreibenden, die ihnen nicht zu Willen sind, mit Geldstrafen belegen, werden sie von den Behörden nicht behindert, während Arbeitervereine auf Grund anonymer Denunziationen aufgelöst werden.

Nach Aufzählung der jüngsten Verfolgungen gegen die Arbeitervereine wird dem Minister des Innern mitgeteilt, daß die organisierte Arbeiterschaft auf das Recht, Geldmittel für ihre Lohnkämpfe zu sammeln, nicht verzichtet und hierfür eine geeignete, für die Behörde unzugängliche Form gefunden hat. Der Minister wird ersucht, sich zu äußern, ob er gewillt ist, den Arbeitern dasselbe Maß von Vereinsrecht zuzumessen zu lassen wie den Unternehmern. Sollte er dazu nicht bereit sein, so werden sämtliche Arbeiterorganisationen ihre statutenmäßige Form aufgeben und zu jener Organisationsform übergehen, die sie vor den Uebergriffen der Behörden schützt.

**Schiedsgericht in Arbeitsstreitigkeiten bei den britischen Eisenbahnen.** Das von dem gegenwärtigen englischen Finanzminister während seiner Tätigkeit als Handelsminister geschaffene Schiedsgericht für Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Angestellten, hatte im Jänner d. J. zum erstenmal Gelegenheit, eine Entscheidung zu treffen. Es handelte sich um schwebende Fragen zwischen der London and North Western Railway und ihren Bediensteten (39.000), die von den verschiedenen Conciliation Boards (Einigungsämtern) nicht gelöst werden konnten. Der endgültige Schiedsspruch bringt nun den Bediensteten mehrere Begünstigungen betreffs der Arbeitszeit und auch die Bezahlung von Ueberzeitarbeit, Sonntagsarbeit u. s. w. Das neue Abkommen mit dieser Gesellschaft tritt mit 1. April 1909 in Kraft und ist bis zum 1. Jänner 1913 gültig. Der Sekretär der Amalgamated Society of Railway Servants, Richard Bell äußert sich sehr befriedigt über den Schiedsspruch und es ist zu erwarten, daß diese Einrichtung sich auch auf den anderen Bahnen einbürgern wird.

**Williges Menschenfleisch zu verkaufen.** Die Arbeitslosigkeit in New-York hat in den letzten Wochen bejorgnisserregende Dimensionen angenommen; nach Tausenden zählen die, die ohne Arbeit zu finden, aller Erjistenzmittel entblößt, voll Verzweiflung in die Zukunft blicken. Es ist ein bezeichnendes Symptom für die Ausbeutung der Not und des Glucks, daß jetzt in Brooklyn eine regelrechte Versteigerung von Menschen angekündigt wird, in der 300 dieser Erwerbslosen sich zu jedem annehmbaren Preis auf eine längere Zeit als freiwillige Sklaven verkaufen, bereit, jede Arbeit zu verrichten und als Lohn im wesentlichen nur Nahrung, Kleidung und eine Schlafstätte zu fordern. Es ist ein „bekanntes Phänomen“ und städtischer Beamter, Loughlin, der diese einzigartige Versteigerung, dem verzweifelten Drängen der Arbeitslosen nachgebend, arrangiert hat. Schon vor einigen Tagen hat er einen Mann „versteigert“ und daraufhin empfing er jetzt mehr als 300 Besucher, die für sich kein besseres Schicksal ersehnten. Die Bewerber werden in drei verschiedenen Abteilungen verauktioniert: Erster „Posten“: Mechaniker; zweiter „Posten“: Arbeiter; dritter „Posten“: Auwärterinnen. Ein Katalog ist ausgearbeitet, in dem Namen nicht genannt werden und die „Versteigerungsbillette“ werden während der Auktion ihr Gesicht in Masken verbüllt tragen.

Der Veranschaltete hat bereits zahlreiche Zuschriften erhalten, in denen ihm Aufträge für die Auktion gegeben wurden. Ein Bewerber schreibt: „Ich will nicht betteln; ich will arbeiten und bin willens, alles zu tun, als Stützer oder als Kohlenträger, als Hauswache oder als Heizgehilfe. Die Lage ist schrecklich und kaum zu beschreiben. Manchmal fühle ich mich vor dem Selbstmord und manchmal in Versuchung, Verbrecher zu werden.“ Ein englischer Korrespondent, der die Verhältnisse persönlich geprüft hat, bestätigt, daß Mr. Loughlin die Idee der Versteigerung mit allem Ernst betreibt und daß alle seine „Kunden“ bereit sind, sich zu verkaufen.

Auf der einen Seite Milliarden, welche nicht wissen, was sie mit den Zinsen ihres Kapitals anfangen, auf der anderen Seite Hunderte von Arbeitslosen, welche sich freiwillig in die Sklaverei begeben, kann es etwas Grauenhafteres, etwas Erschütternderes geben, als diese freiwillig gewählte Sklaverei? Kein Kündigungsrecht, keine Freiheit — sondern bloß die Bitte nach Brot bei harter Arbeit. Unwillkürlich ballt man die Fäuste und verflucht diese erbärmliche Gesellschaftsordnung.

**Streiflichter.**

**Wie Deutschnationalen entstellen.** Man schreibt uns: Der „Deutsche Eisenbahner“ vom 20. Februar 1909 befaßte sich in einem längeren Artikel mit Werksstätten- und Heizhausangelegenheiten über die Stabilisierung, wo uns auch Protektion von Seiten der Werksstätten- und Heizhausleitung Wien I angedichtet wurde. Der Verfasser des Artikels muß sehr schlecht von den bestehenden Ungerechtigkeiten unterrichtet sein, sonst müßte er wissen, daß noch bedeutend trassere Fälle von Benachteiligungen und Verkürzungen bestehen, als die von ihm angeführten. Der ganze Artikel macht den Eindruck, als ob es dem Verfasser nur darum zu tun gewesen wäre, für seine derzeitigen Parteiangehörigen selbst Protektion zu suchen. Ob dieser Vorgang für die Verkürzten von Vorteil ist, bezweifeln wir. Es diene auch dem Verfasser folgendes zur Richtschnur: Uns liegt es fern, die Werksstätten- und Heizhausleitung in Schutz zu nehmen, aber Tatsache ist, daß wir uns bei keiner Dienststelle einer Bevorzugung erfreuen, sondern daß das bis heute Erreichte einzig und allein nur durch opferreichen Kampf errungen wurde. Wir möchten bei dieser Gelegenheit den Verfasser ersuchen, in dem Material, welches in seiner Redaktion liegt, nachzusehen, ob nicht die Verkürzungen vor der Stabilisierung, wo Leute vier bis fünf Jahre vorher die letzte Zulage erhielten, nach dieser langer Wartezeit im Lohn ange stellt wurden, bestanden hätte. Ferner die 20 bis 30 Mann, welche bei der Stabilisierung um 60 bis 180 Kr. verkürzt wurden, oder die alten Diener, welche nach 25- bis 40jähriger Dienstzeit erst 1500 Kr. Gehalt haben. Auch zitiert Verfasser den Willkürlichen Erlass vom Jahre 1894 wegen der Maschinenarbeiter, welche zur Stabilisierung gelangen und vergütet dabei, daß nach der alten Automatik die Werkmänner und Werkgehilfen in einer Kategorie waren, während heute letztere in dieser belassen werden und die anderen in die nächsthöhere vorrücken, was für die Werkgehilfen im Falle einer Verjorgung oder Ueberstellung nicht von Vorteil ist, da es für sie ausgeschlossen erscheint, um einen früher erreichbaren Posten anzufuchen.

Es wäre erste Pflicht des „Deutschen Eisenbahner“, dies alles zu beleuchten und es würde ihm besser anstehen, statt zu entstellen, die Ursachen derartigen Verfalls zu begründen und unser Bestreben nicht zu hemmen, welches lautet: „Einreichung in die Lohnstufe oder Gehaltskategorie nach der Dienstzeit, daß es jedem möglich ist, seinen Endgehalt nach 30 Jahren zu erreichen.“ wäre viel besser.

Was die Einrechnung der militärischen Ausbildung anbelangt, so dürfte sich der Verfasser im Irrtum befinden, denn wir beweisen ihm das Gegenteil. Er schreibt von einem Mitglied des Reichsbundes mit Namen Haberlechner, daß er jetzt 900 Kr. Gehalt bezieht und zu den Befähigtesten des Reichsbundes gehört, daher verkürzt ist. Wir konstatieren demgegenüber, daß es bei uns Leute mit einer längeren Dienstzeit gibt, welche nur 800 Kr. haben und ebensobiel Befähigung besitzen wie genannter Herr.

Umso mehr müssen wir unser Erstaunen darüber zum Ausdruck bringen, daß sie über die Dreherei so stillschweigend hinweggehen. Weiter wird Herr Leibel als verkürzt angeführt und dabei ganz vergessen, daß dieser Herr unter allen Umständen stabilisiert werden wollte, wenn auch nur mit 700 Kr., was ja gemäß zu bedauern ist. Und jetzt wollen uns die Herren mit solchen Argumenten entgegenstellen! Wir bringen ferner in Erinnerung, daß die stabilisierten Beamten eine Aktion unternahmen und es einen gewissen Wertmann gab, der den Müßling ergriff.

Das mag den Herren zeigen, daß ihre Behauptungen nicht zutreffen, und es wäre ihnen zu empfehlen, sich mehr mit wirtschaftlichen Fragen zu befassen, mit der gesamten Eisenbahnerschaft zu deren Verbesserung gleichen Schritt zu halten und sich weniger mit nationalen und persönlich gehässigen Angriffen zu beschäftigen.

**Gegen die Verschlechterung der Eisenbahnerversicherung.** Mittwoch den 3. März l. J., 8 Uhr abends, fand in Herrn Türkes Restauration „Strobelhof“, IX., Porzellanergasse 50, eine sehr gut besuchte, öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

„Die von seiten der Regierung geplante Verschlechterung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen.“

Genosse Wabitsch erörterte zuerst das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 in sehr ausführlicher Weise, wobei er darauf hinwies, daß die Bahnverwaltungen, als die Eisenbahner darauf kamen, daß sie nicht nur einen Abfertigungsbetrag bei Verunglückung im Dienste verlangen können, sondern auch Rente, Schmerzensgeld etc., hertzigen und die Eisenbahner auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom Jahre 1887, beziehungsweise nach dem Ausdehnungsgesetz vom Jahre 1894 versichern ließen. Diese Gesetze stehen weit hinter dem Haftpflichtgesetz, so daß dieses schon eine Verschlechterung für die Eisenbahner war. Die Regierung will jedoch die verunglückten Eisenbahner durch ein neues Gesetz neuerdings schädigen. Schon der frühere christlich-soziale Vorstand der Unfallversicherungsanstalt habe sehr viel beigetragen zu dieser geplanten Verschlechterung.

Nebner besprach weiters das Verhalten dieses Vorstandes der jederzeit bestrebt war, die verunglückten Eisenbahner zu schädigen.

Genosse Wabitsch machte sodann noch die Anwesenden aufmerksam, bei den Wahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung nur sozialdemokratisch zu wählen und schloß sein mit Beifall begleitetes Referat.

Nach einigen Rednern, welche die Ausführungen des Genossen Wabitsch bekräftigten, wurde folgende Resolution einstimmig beschlossen:

„Die heute den 3. März 1909 in Herrn Türkes Restauration versammelten Eisenbahner protestieren auf das energischste gegen die von der Regierung geplante Verschlechterung der neuen Sozialversicherung, insofern diese auf die Unfallversicherung Bezug hat, und erklären, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln dagegen arbeiten zu wollen, um dieses Verbrechen gegen die Eisenbahner zu verhindern.“

Genosse Kneibinger forderte sodann die noch der Organisation fernstehenden Eisenbahner auf, derselben korporativ beizutreten, worauf diese imposante Versammlung geschlossen wurde.

**Eine Abänderung des Krankentafelstatuts der Südbahn** wurde in der am 2. März l. J. abgehaltenen Ausschusssitzung beschlossen, und zwar betrifft dies die §§ 5 und 6, welche über Auftrag der Generalinspektion abgeändert werden mußten. Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat gegen die bisher vom Ausschusse geübte Praxis, Mitgliedschaftsunterbrechungen nachzugehen, Stellung genommen und zwar deshalb, weil im gegenwärtigen Statut ein solches Recht des Ausschusses nicht vorgesehen war. Um nun den bloß faktischen Zustand in einen rechtlichen zu verwandeln, war die Aenderung notwendig.

Es kam früher vor, daß Leute den Eisenbahndienst verließen, um sich irgendwo anders eine neue Lebensstellung zu gründen, und daß dieselben mit enttäuschten Hoffnungen nach einiger Zeit wieder reumütig zurückkehrten und bei ihrem früheren Dienstvorstand wieder um die Aufnahme bittlich wurden.

Um der Anrechnung der früheren im gesellschaftlichen Bahndienste zurückgelegten Dienstzeit nicht verlustig zu werden, haben alle solchen Leute nach ihrer Wiederaufnahme ein Gesuch an den Krankentafelanschuss gerichtet und um die Beibehaltung der früheren Mitgliedschaft gebeten, welches diesen Petenten nahezu immer unter nachträglicher Leistung der hierfür entfallenden Krankentafelbeiträge für die Dauer der Unterbrechung gewährt worden war.

Dies wurde von seiten der Aufsichtsbehörde beanstandet mit dem Bemerkten, daß die Leute nach dem Statut auf eine derartige Loyale Behandlung gar kein Anrecht haben und daß diese geübte Praxis des Ausschusses in den Rahmen des Statuts aufgenommen werden müsse, wenn selbe weiter geübt werden wolle. Die abgeänderten Paragraphen haben daher folgenden Wortlaut:

§ 5. 1. Urlaube und Dienstesunterbrechungen, sofern letztere ihrem Charakter nach Urlaube gleichgehalten werden können, bedingen keine Unterbrechung der Mitgliedschaft, wenn die betreffenden Kassenmitglieder auch für jene Zeit desurlaubes, respektive der Dienstesunterbrechung, während welcher der Gehalt oder Lohn eingestellt worden ist, ihre statutenmäßigen Beiträge im vorhinein entrichten.

2. Alter Absatz 1.  
3. Kassenmitglieder, welchen zum Zwecke ihrer militärischen Ausbildung auf die Dauer von längstens drei Monaten einberufen werden, behalten für den Fall ihrer Wiederaufnahme in den gesellschaftlichen Dienst ihre Mitgliedschaft, wenn sie die statu-

tarischen Krankentafelbeiträge für die ganze Dauer ihrer Abwesenheit vom Dienste entrichten.

4. Alter Absatz 2. Ist das Wort „nur“ in der 1. Zeile zu streichen.

§ 6, Absatz 1:  
in der 4. Zeile nach „dasselbe“ einzuschalten:  
in der Regel.

Abatz 2:  
in der 1. Zeile das Wort „nur“ streichen!

Abatz 3:  
Kassenmitgliedern, welche aus anderen als den unter Punkt 2 angeführten Gründen aus dem Dienst geschieden sind und binnen Jahresfrist wieder aufgenommen werden, kann der Ausschuss in berufsständigen Fällen die Mitgliedschaftsunterbrechung nachsehen. Die für die Unterbrechungsdauer entfallenden Beiträge sind nachträglich zu leisten.

Was die Familienangehörigenbehandlung anbelangt, so hofft der Ausschuss, daß diese im Interesse der versicherten Krankentafelmitglieder gelegene Reform noch im Laufe des heurigen Jahres durchgeführt werden wird.

Die Unterhandlungen des Ausschusses mit dem Vertreter der Bahnärzte haben eine Unterbrechung erfahren müssen, weil bekannt wurde, daß das Eisenbahnministerium einen Erlass herauszugeben beabsichtigt, in welchem die Grundzüge angegeben sind, unter welchen Modalitäten die Bahnärzte der Privatbahnen definitiv angestellt werden sollen und wie selbe in Bezug auf die Altersversorgung zu behandeln sind.

Bis zum Herablangen dieser Entscheidung mußten daher die Verhandlungen abgebrochen werden.

Die Bahnärzte streben bekanntlich die definitive Anstellung und die Aufnahme in den Pensionsfonds an, unter welchen Modalitäten dies denselben in Zukunft zu gewähren ist, wird in dem angekündigten Erlass des Eisenbahnministeriums bestimmt werden.

Bei der Einführung dieser Reform wird in den großen Personalstationen eine Vermehrung der Bahnärzte stattfinden müssen, weil die gegenwärtigen Bahnärzte mit ihrem großen Mitgliederstand künftighin nicht auch noch die Frauen und Kinder in die ärztliche Behandlung nehmen können.

Eine Vermehrung wird daher in nachbenannten Stationen eintreten, und zwar:

Wien 4 Ärzte, Wiener-Neustadt 1 Arzt, Bruck 1 Arzt, Graz 1 Arzt, Marburg 2 Ärzte, Innsbruck 1 Arzt, Bozen 1 Arzt.

In Zukunft soll ein Arzt nicht mehr als 600 Krankentafelmitglieder und die dazu gehörenden Frauen und Kinder zu behandeln haben.

Aus diesem Grunde müssen auch die Mayone verkleinert werden.

Das Ausschussmitglied Scherbaum, welches in das Komitee zur Beratung dieser Angelegenheit von den übrigen Kassenauschussmitgliedern gewählt wurde, wird sich auch dafür einsetzen, daß den pensionierten Mitgliedern künftighin die bahnrätliche Behandlung unentgeltlich gewährt werden soll.

**Konferenz der Portiere der Südbahn.** Am 3. März d. J. kamen die Portiere von allen Linien der Südbahn in Marburg zusammen, um gegen die Zurücksetzung bei der Einreihung in den Unterbeamtenstatus zu protestieren. Die Zentrale war durch Genossen Weigl vertreten, welcher bezugnehmend auf das Zirkular 385 A einen ausführlichen Bericht erstattete. Ebenso wurden auch die Agenden der gewählten Personalkommissionen, der 24stündige Dienst und die Vorrückungsfristen einer eingehenden Diskussion unterzogen. Der Brennpunkt der Konferenz war auch diesmal die Ausschließung der Portiere aus dem Unterbeamtenstatus, die um so mehr auf die Portiere erbitternd einwirkte, da wirklich kein Grund zu einer derartigen Zurücksetzung aufgebracht werden kann. Einfach lächerlich wäre es, wenn man den Kostenpunkt für diese kleine Anzahl als Argument anführen wollte. Die Portiere bestehen fest auf der Erfüllung ihrer Forderungen und werden mit der eingeleiteten Aktion nicht früher ruhen, bis sie das angestrebte Ziel erreicht haben.

Von sämtlichen Portieren der Südbahn stehen 76 Prozent in der Organisation und erwarten diese, daß die übrigen Kollegen in kürzester Zeit sich den kämpfenden anschließen. Spezielle Aufklärung über einzelne Punkte wird bereitwillig von Genossen Franz Koller in Druck an der Mur auf Verlangen gegeben.

**Eisenbahner, Achtung!** Wir werden von mehreren Ortsgruppen auf das Treiben verschiedener Agenten aufmerksam gemacht mit der Bitte um Veröffentlichung. Aus Bozen schreibt man, daß sich dort ein ehemaliger Gendarm als Oberkommissär für den niederösterreichischen Landesversicherung heruntreibt und ein Verzeichnis aller Eisenbahner, die sich angeblich durch ihn versichert haben, vorweist, was jedenfalls nicht richtig sein dürfte.

In Niederösterreich bereist ein Herr Leska mit Vorliebe die Domizilstationen der Eisenbahnbediensteten und sucht Abnehmer für ein angeblich drei Bände starkes Werk „Österreichs Land und Leute“ zum Preise von Kr. 30-60 zu gewinnen.

Das Reinerträgnis aus dem Verkauf dieses Werkes soll, wie es in der Tagespresse heißt, Waisenkindern von Eisenbahnbediensteten zugute kommen.

Wie aus Obenstehendem ersichtlich, versuchen gewisse Leute in nicht ganz einwandfreier Weise Geschäfte zu machen, und ist daher Vorzicht am Plage.

**Die Stationsaufseher der Südbahn.** In Nr. 8 des „Eisenbahner“ vom 10. d. M. hat sich in dem vorgenannten Artikel: „Die Stationsaufseher der Südbahn“, Seite 3, Spalte 3, dritter Absatz, ein sehr unliebsamer Fehler eingeschlichen, wodurch gerade das Gegenteil von dem gesagt wurde, was dargetan werden sollte.

Der zitierte Absatz soll richtig lauten:

„Ja es sind schon Fälle vorgekommen, daß der mit der Stationsleitung betraute Stationsaufseher den ihm zur Dienstleistung zugeteilten Beamten zur Verfügung stellen mußte, weil der Betreffende den an ihn gestellten dienstlichen Anforderungen nicht Genüge leisten konnte.“

**Südbahnzukunft.** In letzterer Zeit las man in mehreren bürgerlichen Blättern die Nachricht, daß die Südbahn in den Mittelstationen sowohl auf den Haupt- als auch auf den Lokalbahnen ungeschultes Personal unter dem Titel Stationsaufseher in Ausübung des exekutiven Verkehrsdienstes und Beamtendienstes verwendet.

Da diese Nachrichten von keiner Seite dementiert werden, müssen wir mit Besorgnis annehmen, daß etwas Wahres an der Sache sein muß. Da hierdurch eine Gefährdung der öffentlichen

Sicherheit vorhanden ist und die Passagiere in diesem Falle mit Bedenken die Südbahnlinien bereisen müssen, so laden wir die k. k. Generalinspektion ein, sich ein wenig um bezeichneten Fall zu interessieren und sodann der Südbahndirektion nahezu legen, sie möge mit solchen Zuständen ehestens aufräumen, um der Öffentlichkeit wenigstens eine teilweise sichere Gewähr im Verkehrsnetze zu bieten.

**Die Wagenaufseher der k. k. österreichischen Staatsbahnen.** In Nummer 30 vom 20. Dezember 1908 wurde unter obigem Titel eine Notiz veröffentlicht, in welcher sich ein Wagenaufseher darüber bitter beklagt, daß diese Dienstesgruppe anstatt den Nutzen einer großen Organisation anzuerkennen, ihre Kraft in unnützen, nichtsagenden und für die Angehörigen dieser Gruppe schädlichen Vereinen und Klubs zersplittern, die keinen anderen Zweck haben, als den Kassengeist und die Vereinsmeierei großzuzüchten und des öfteren nur der persönlichen Eitelkeit und auch persönlich zu dienen.

Diese Notiz hat die Leitung des Wagenmeister- und Wagenaufsehervereines und besonders den Herrn „Wagenmeister“ Stefan Kubitschka derartig aufgeregt, daß in der Ausschusssitzung vom 20. Jänner 1909 über Antrag des „Herrn Obmannes“ (lies: Kubitschka), als Erweiterung auf diesen Artikel, eine Flugschrift in Druck gelegt und in zahlreichen Exemplaren an die Strecken der k. k. Staatsbahnen versendet wird.

In der Flugschrift wird behauptet, daß die Forderungen der Gewerkschaft vom „Wagenmeisterverein“ als zu gering angesehen wurden. Ja, hat denn Herr Kubitschka noch niemals von einem sozialdemokratischen Gekränkter gehört, der sowohl bezüglich der Wagenmeister (Gruppe I) wie auch der Wagenwärter (Gruppe II) die Endgehälter in bedeutend weiterem Ausmaß festgesetzt hat? Das war Herr Kubitschka im Jahre 1898. Wohl zu merken. Weiters wird behauptet, daß die Organisation für die Wagenwärter im Jahre 1905 bei Erreichung des damaligen Höchstgehaltes von 1600 Kr. die Ernennung zum Unterbeamten und weiters im Jahre 1907 die Festsetzung des Höchstgehaltes für Wagenmeister mit 2200 Kr. verlangte. Wertwichtig, wie die Herren vergeblich sind oder wie wenig sie sich um ihre eigenen Verhältnisse kümmern. Oder soll es eine absichtliche Verbrehung der Tatsachen sein? Fast scheint es so! Wir bitten also, aufzumerken. In der Broschüre „Das Recht des Eisenbahners“ finden die Herren auf Seite 113 unter den Wünschen für Diener und Unterbeamte (Seite 114) folgendes: Als Anfangsgehalt für Maschinen-, Pumpen- und Wagenaufseher 1000 Kr. und bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1100 Kr. nach einer zweijährigen Wartefrist die Einreihung in die Unterbeamtengruppe; für die Wagenmeister den Höchstgehalt von 2200 Kr. Die Organisation ging aber nach Rücksprache mit den Angehörigen dieser Fachgruppen weiter, indem sie in der demütigen Sitzung des Budgetausschusses im März 1908 in dem Resolutionsantrag des Abgeordneten Genossen Doktor Ellenbogen außer einer Erhöhung des Anfangsgehaltes von 1000 Kr. auch die Erhöhung des Endgehaltes für Wagenaufseher auf 2000 Kr., für die Wagenmeister auf 3000 Kr. verlangte. Wenn dieser Wunsch durch die Zugeständnisse nicht in Erfüllung ging, wer trägt daran die Schuld? Die Organisation? Nein, sondern die jetzigen Freunde des Herrn Kubitschka, die diesen Antrag niederstimmten.

Wenn Herr Kubitschka mehr wissen will, so möge er gefälligst in den Nummern 8 ex 1903 und 37 ex 1907 des „Eisenbahner“ nachlesen; in ersterer Nummer findet er den Resolutionsantrag des Dr. Ellenbogen im Wortlaute nach dem stenographischen Protokoll, in der letzteren die Anträge der Zentralpersonalkommission, die ihm deutlich sagen, daß auch in Bezug auf die in der Flugschrift bezeichneten Punkte 3, 4, 5 und 6 nicht Halt gemacht wurde, sondern daß die Organisation um die Erfüllung dieser Anträge den Kampf fortzusetzen gewillt ist.

Nachdem in der Flugschrift behauptet wird, daß die Durchführung der in den Punkten 1 bis 4 gestellten Forderungen des Wagenmeistervereines (Wendrung des Titels eines Wagenwärters in den eines Wagenaufsehers, beziehungsweise Wagenmeisters; die Festsetzung eines Anfangsgehaltes für die Wagenaufseher von jährlich 1000 Kr.; Ernennung zum Unterbeamten bei einem Jahresgehälte von 1200 Kr. [!] und Gleichstellung der Wagenaufseher, beziehungsweise Wagenmeister mit den Lokomotivführern) nur den Bemühungen dieses Vereines bei Reichsratsabgeordneten sowie der Entsendung von Deputationen in das Eisenbahnministerium zu danken ist, so müssen wir schon den Herren sagen, daß sie es mit der Wahrheit nicht ganz genau nehmen, da sie doch wissen müssen, daß alle diese Errungenschaften durch langwierige Verhandlungen der Organisation und der Zentralpersonalkommission zustande gebracht wurden. Waren die Herren bei den Verhandlungen, hat sie jemand hierzu eingeladen? Nein! Nur die starken, kampfesfähigen und kampfesfreundigen Organisationen, in Verbindung mit den koalitierten Vereinen haben es die Wagenaufseher und Wagenmeister zu danken, daß auch sie bedacht und ein Teil ihrer Forderungen durchgeführt wurde.

Auch bei den anderen Punkten, die in der Flugschrift erwähnt werden, wie Punkt 5, Regelung der Dienstleistung (12 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhepause) und Punkt 6, Anrechnung der anderthalbtägigen Dienstzeit, hat sich die Organisation eingesetzt und die Wünsche bis auf Punkt 6 und 8 auch durchgeführt. Wir empfehlen den Herren die oben erwähnte Broschüre Seite 123, ferner die Nummern 30 und 33 ex 1908 des „Eisenbahner“, wo die Zugeständnisse ganz genau verzeichnet sind, nachzulesen, dort werden sie alles das finden, was die Organisation für die Bediensteten, also auch für die Wagenmeister und Aufseher erwirkt hat.

Es würde sich überhaupt empfehlen, wenn der Herr Obmann Kubitschka die Ausgabe für den Ankauf der Broschüre nicht scheuen und seinen Mitgliedern aus diesem wertvollen Buche Vorlesungen halten würde, wir wetten hundert gegen eins, daß er mit dem geehrten Ausschuss allein, ohne Mitglieder bleiben würde. Die Mitglieder dieses Vereines würden zu der Einsicht kommen, daß ein solches Vereinen nicht in stande ist, für seine Mitglieder etwas zu erreichen, wenn der Herr Obmann im Ministerium noch so viel die Türschnallen pußt, denn einer solchen Vereinigung ist es nur möglich, zu betteln, weil sie keine Kraft hat, zu fordern.

Ein breiter Raum ist der Verherrlichung des Herrn Obmannes Kubitschka gewidmet, der überhaupt eigentlich der Verein selbst ist. Dieser Mann, ein gewerkchaftlicher Analphabet, hält sich kramphast an diese seine letzte Stütze, weiß er doch, daß er ein ganz bedeutungsloser Mann wäre, wenn er nicht „der Obmann“ des Wagenmeistervereines wäre.

Und nun bitten wir die Wagenmeister und Wagenaufseher, unseren Aufsatz mit Bedacht und Aufmerksamkeit zu lesen und Vergleiche zwischen den Behauptungen des Flugblattes anzustellen. Wir haben ihnen das Suchen durch Angabe von Lektüre erleichtert, und wir glauben an den gesunden Sinn der Angehörigen dieser Kategorie und an ihre Solidarität, daß sie sich schlichte sagen: Der Herr Kubitschka mit seinen Satelliten mag — wenn er schon einen Verein haben will — einen Taschenteufelklub gründen oder Veteranengeneral werden, uns soll er aber in Ruhe lassen, denn wir haben eingesehen, wo wir hingehören: Zu der großen Armee des kämpfenden Eisenbahnerproletariats!

Von der f. k. privilegierten Oesterreichischen Nordwestbahn wird uns geschrieben: Trozdem wir im Zeitalter des Fortschrittes leben, schaut es doch mit der Durchführung und Einhaltung der primitivsten Einrichtungen höchst rückständig aus, wie aus folgendem zu ersehen ist. Betrachten wir einmal die Personenwagen der Trautenaauer Garnitur.

Schon beim Öffnen eines solchen Personenwagens schlägt uns eine Atmosphäre ins Gesicht, die eines ruhigen Geruchsnerven beleidigen muß; nachdem man den ersten Atemzug dieser „lungenerquickenden“ Luft eingeatmet hat, grinst einen schon von weitem eine Tafel mit der Aufschrift „Warnung — Tuberkulose“ an. Erst beim Näherretten liest man, daß man die Tuberkulose nicht gerade hier bekommen muß, sondern es wird jeder gewarnt, bei Strafe von Geld oder Arrest auf den Fußboden zu spucken. Das wäre im Grunde genommen nicht viel verlangt, aber daß vielleicht ein jeder, der einmal auszuspuken gezwungen ist, einen Spucknapf in der Tasche mitführen sollte, das wäre etwas zu viel verlangt. Daß aber ein derart beschmutzter Wagen für jeden Reisenden, beidem das Reinlichkeitsgefühl nicht ganz abhanden gekommen ist, nicht besonders appetitregend wirkt, ist selbstredend.

Das wäre also das Attribut, den das reisende Publikum gegenüber der Bahnverwaltung zu leisten hätte, um die Verunreinigung der Wagen nicht noch zu vergrößern.

Anders läßt sich die Sache nicht deuten. Wenn man die Fußböden mancher Personenwagen betrachtet, so wird man ganz vergebens die Spur irgendwelcher Reinigung suchen, die diversen Papierabfälle, Zigaretten- und Speiseüberreste hinter den Heizröhren erfreuen sich einer besonderen Aufmerksamkeit der besprechenden Organe, die Innenwände werden überhaupt nicht gewaschen, was aber mittelst Seifenwasser sehr leicht ausgeführt werden könnte, von den Fenstern gar nicht zu sprechen, diese werden in den meisten Fällen von den Passagieren mit den Vorhängen abgewischt. Und wie sieht es mit der Beleuchtung aus? Einfach armelig.

Was aber der Kondukteur von den auf diese Art beleidigten Passagieren einsehen muß, davon könnte so mancher ein Lied singen. Dabei heißt es aber nur immer recht höflich bleiben und bildet der Kondukteur immer den Blickarbeiter für die Sünden der Verwaltung, beziehungsweise deren untergeordneten Organe.

Des weiteren bilden die Personenwagen Serie Og stets ein Streitobjekt zwischen Passagier und Kondukteur. Es ist auch nicht anders möglich, denn wer eine Fahrt in einem solchen Wagen zurückgelegt hat, will ihn nicht mehr besteigen, um sein Gehör nicht einzubüßen. Meinte doch einmal ein wigiges Bäuerlein, daß sein Mistwagen viel besser ginge.

Einen weiteren Uebelstand bilden die Klosetts in den Personenwagen, die meisten defekt, ohne Wasserpülung, verbreiten dieselben einen infernalischen Gestank. Dieselben Zustände sind bei den Mittelwagen anzutreffen. Diese Uebelstände treffen im allgemeinen überall, aber bei den Trautenaauer Garnituren im besonderen zu.

Wie zum Beispiel die drei am Schluß der Züge 504 und 503 rollenden Wagen aussehen, in welchem Zustand sich die Flügelgarnitur, die 502er und 501er Garnitur befindet, überhaupt alle Wagen, welche in Trautenaau zu reinigen sind, spottet jeder Beschreibung. Der Grund, weshalb es so ist, ist nicht schwer zu finden. Das Personal, welches die Reinigung der Wagen zu besorgen hat, ist Mädchen für alles und zweitens kann mit diesem Hilfsmittel ein Wagen nicht besser gereinigt werden. Ein Wortwisch und ein Fegen von unbekanntem Alter bilden die Reinigungsmittel.

Warum werden die Wagen in Prag ordentlich gereinigt? Allerdings sind da Leute zur Arbeit vorhanden, dort werden die Wagen mit Wasser aus Hydranten in- und auswendig abgewaschen und abgetrocknet.

Zu dem kommt eine doppelte Kontrolle durch den Herrn Stationsvorstand und den diensthabenden Beamten, ob alles rein gemacht, ob auch, wie jetzt im Winter, genügend vorgeheizt wurde. Hier schert sich kein Teufel um Reinigung und Vorheizung. 15 Minuten vor Abfahrt des Zuges fährt die Maschine am Zug und 10 Minuten wird — wenn nicht irgendwo ein Fehler entdeckt wird — vorgeheizt, so daß bei der Abfahrt der Dampf noch nicht durchgeht; daß sich dann während der Fahrt in puncto Beheizung Anstände ergeben, die bei den kurzen Aufenthalt nicht behoben werden können, ist selbstverständlich.

Den größten Uebelstand bildet der chronische Mangel an Personenwagen in Trautenaau. Ist doch nicht einmal eine Reservegarnitur vorhanden, ordentliche Wagen kommen überhaupt nicht hierher. Wagen, welche der Station nach mehrmaliger Urgenz zugewiesen werden, sind in der Regel in einigen Wochen revisionspflichtig und müssen wieder ausgewechselt werden.

Mit den Bremsen schaut es recht windig aus und so kommt es vor, daß Bremsen besetzt werden müssen, welche den primitivsten Anforderungen nicht entsprechen und kein Schutzgelenk haben, daher ein Herunterstürzen sehr leicht möglich ist.

Sehr berechtigt dürfte die Neugierde sein, ob auch heuer im Sommer die Flügelgarnitur mit emigen Og wie jetzt für die ausländischen Kurgäste und Touristen ausgerüstet oder ob dieselbe vielleicht renommeehalber durch einige eingerichtete OM verstärkt wird.

Aus der Bahnerhaltungssektion Gmünd. Mit wahren Wangen sehen die Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Gmünd ihrer Zukunft entgegen. Nicht genug entrechtet durch die Spigen der Dienststellen sind es auch Arbeiter selbst, welche ihr unmensliches Gefühl gegenüber ihren Mitkollegen verpirren lassen. Naum die Schaufel weggenommen und zum Antreiber geworden, trachten solche Individuen ihr Los nur auf dem Rücken der Arbeiter verbessern zu müssen. Da gilt kein menschliches Gesetz mehr für sie.

Ein solches Prachtexemplar ist der Vorarbeiter P r e g e r s b a u e r. Er verlangt vom Bahnmeister, daß die Sonntagsarbeit bis 2 Uhr nachmittags dauern sollte, welches ihm natürlich bewilligt wird. Den Arbeitern hingegen erklärt derselbe Herr in einem Atemzug, sie mügen sich dies nicht gefallen lassen, und dies nur, um mit den Arbeitern ein frivoles Spiel treiben zu können. Die Arbeitszeit gilt nur wieder für die Arbeiterflaven, nicht für die Herren P r e g e r s b a u e r und Führer als Antreiber, denn sie kommen nach Belieben und verschwinden eiligst wieder.

Sollte den Herren ihr Erinnerungsvermögen nicht ausreichen, wir können damit dienen. In P r e g e r s b a u e r sei die ernste Mahnung gerichtet, die dem Bahndienst schädliche Wirtschaft zu unterlassen, da wir sonst mit dem uns zur Verfügung stehenden Material den Nachweis der Infortschrittlichkeit erbringen könnten, welches für ihn wohl sehr unangenehm werden dürfte.

**Korrespondenzen.**

Rosenthal. (Reichenberg-Gablonz-Tannwald Eisenbahn.) Um die Deffentlichkeit davon in Kenntnis zu setzen, unter welchen Verhältnissen im Heizhaus Rosenthal der Dienst gemacht werden muß, wollen wir aus der Fülle von Material einiges veröffentlichen.

Vor zirka anderthalb Jahren wurde mehreren als Kohlenlader geführten, in Wirklichkeit aber Heizer- beziehungsweise Oberheizerdienst versehenen Leuten die Versprechung gemacht, daß diese zum ständigen Fahrdienst herangezogen werden; in derselben Zeit sollen bei der f. k. Staatsbahndirektion Prag angelegentlich zwei anonyme Briefe eingelaufen sein, welche einen die Lokomotivführer und den andern die Heizer beziehungsweise Kohlenlader geschrieben haben sollen, was aber durchaus nicht wahr ist und auch niemandem bewiesen werden konnte.

Das Resultat aber, was aus dieser nichtswürdigen Art von Anzeigen wurde, ist, daß den genannten Heizern die ständige Verwendung beim Fahrdienst von seiten des Herrn Heizhausleiters S c h e i e r oder vielmehr seines Adjutanten, Magazinsmeister B a c e l, verweigert wurde, und zwar mit folgenden Worten: „Werk's euch, von euch kommt niemand mehr zum ständigen Fahrdienst, sondern es werden immer Leute aus anderen Heizhäusern herangezogen werden, und wenn ihr 20 Jahre da seid, ihr werdet keiner definitiv werden.“

Zufällig wurden dann auch ein Lokomotivführeranwärter, zwei Schlofferheizer und ein Heizer, welcher erst ein Jahr bei den f. k. Staatsbahnen im Dienste der Heizhausleitung Bodenbach war, herangezogen und der letztere auch zum ständigen Fahrdienst verwendet und Leute mit 4 bis 5 Jahren müssen heute immer noch Kohlen laden. Daß B a c e l in diesem Heizhaus die erste Geige spielt, erhellt auch noch aus folgendem für ihn allgemeinen Vorgehen. Bei Ausstellung von Freifarten beziehungsweise Anweisungen zum Personalpreis ist es nämlich jetzt in kurzer Reihenfolge mehreremal vorgekommen, daß Freifarten beziehungsweise Anweisungen, welche zu einem bestimmten Tag gebraucht wurden, nicht eingelangt sind beziehungsweise nicht ausgefertigt wurden und die Petenten für diese drei- bis viermal an einem Tage darum kommen mußten, mit dem Endresultat, daß Herr B a c e l eine Viertelstunde vor der von ihm selbst zuletzt festgesetzten Stunde die Karzlei verlassen hatte und die Bediensteten und Arbeiter den Regie- oder auch Zivilpreis zahlen mußten, und das alles, weil B a c e l vor lauter Nebengeschäften und sächsisch-nationaler Agitation keine Zeit hat, seinen Dienst vollkommen zu versehen.

Wir richten auch gleichzeitig an die löbliche f. k. Staatsbahndirektion Prag die Anfrage, warum die Leute, welche die Dienstprüfungen abgelegt haben und Heizer, Oberheizer- und selbständigen Nachtheizerdienst ohne Weisung eines Wertmeisters machen, nicht zu Reserveheizern ernannt werden und immer noch als Kohlenlader geführt werden.

Jägerndorf. Trozdem der Herr Vorstand G i s m a n n in Jägerndorf als ein sehr strenger Herr betrachtet wird, so hat er bis heute in den Kasernen, im Beamtenhaus I und Aufnahmgebäude II keinerlei Ordnung, geschweige Besserung hineinbringen können.

In der Kaserne II mit 27 Quadratmeter Bodenfläche stehen acht Betten und ein Waschtisch. Die durchnähten Monturen der Zugsbegleiter müssen ebenfalls in diesem Raume getrocknet werden, so daß der Schlaf in diesem Raume nicht gerade angenehm genannt werden kann. In der Kaserne I sind dieselben Zustände, nur darf dort nicht ordentlich aufgetreten werden, sonst könnte ein Fliegenfänger herunterfallen.

Es wäre wünschenswert, wenn der Herr Vorstand sein Augenmerk auf diese Kasernen und die dort herrschenden sanitärwidrigen Zustände richten würde, ansonsten die Zugsbegleiter gezwungen wären, diese Mißstände in den Unterkunftsräumen einer Direktion zur gründlichen Untersuchung zu empfehlen.

Rosenbach. (Wohnungsele.) Die Bediensteten der f. k. Staatsbahnen in der Station Rosenbach werden in den vom Bahnbau übriggebliebenen Baracken untergebracht und müssen in den kalten und ungesunden Höhlen ein jämmerliches Dasein fristen. Diese Baracken, die meistens für die aus aller Herren Länder zusammengetrommelten Arbeiter, als Magdonier, Dalmatiner, Italiener u. s. w. als Schlafraum und Küche dienen, wurden notdürftig mit Torf und Müll verpöschert und sind wegen der primitiven Bauart sehr schwer heizbar. Infolge der schwachen Bauart besteht die immerwährende Gefahr, daß bei der Decke mächtig lagernde Schnee dieselbe durchdrückt und die Baracke zusammenstürzt.

Ein großer Teil des Lohnes muß für Brennmaterial ausgegeben werden, um die Familien vor Kälte zu schützen, überdies sind die Küchen mit Steinpflaster versehen und durch alle Fugen dringt der eiskalte Wind in die Wohnungen. Kein Wunder, wenn der Krankenstand von Tag zu Tag größer wird.

Am schlechtesten sind jene Bediensteten daran, die in der sogenannten Spitalsbaracke hausen müssen, wo neben allem Elend und Jammer noch die Gefahr durch Lawinen verschüttet zu werden besteht.

Zufällig lösten sich am 6. März d. J. um 9 Uhr vormittags die riesigen Schneemassen oberhalb der Spitalsbaracke und wälzten gegen die Wohnungen.

Ein Knistern und Krachen, vereint mit dem Klirren der eingedrücktten Fenster, und die Wohnungen waren von dem eindringenden Schnee blockiert. In einer einzigen Wohnung mußten sechs zur Hilfe herbeigeleitete Arbeiter volle drei Stunden arbeiten, um die Habseligkeiten der armen Teufel aus dem Schnee herauszufuchen und die Wohnung freizumachen. Wäre diese Lawine in der Nacht niedergegangen, so wären die Bewohner verloren gewesen.

Am die Baracken herum liegt der aufgeförmte Schnee und vom Abhang schauen die Schneemassen gefahrdrohend auf die Häuschen und ihre Bewohner.

Wir eruchen die Staatsbahndirektion Wilsch, hier umgehend ihres Amtes zu wachen und sofort das Nötige zu veranlassen, um das Leben, Gesundheit und Eigentum der Bediensteten zu schützen. Die Einwohner besürchten, daß die wenigen Trümmer ihrer Habe noch durch die einbringenden Schneewasser vernichtet werden.

Penzing. (Rangierbahnhof.) Der am Bahnhof diensttuende Herr P e g o l d, der, nebenbei gesagt, ein hypernervöser Mensch ist, hat sich einen Ton zurechtgelegt, der von allen

manierlichen Menschen als „ordinär“ bezeichnet wird. P e g o l d, ein durch sein konfuscs Auftreten allorts bekannter Mann, hat am 13. d. M. am Platz vor zirka 20 Zugsbegleitern Aeußerungen gemacht, die in einer Kaserne üblich sein können, die aber die Zugsbegleiter nicht ruhig hinnehmen werden.

Wohlgemerkt: die Zugsbegleiter stehen um diese Zeit nur deshalb vor dem Verkehrsureau, weil dasselbe inmitten der Geleise steht und eben dort die Leute auf die Fertigstellung, beziehungsweise Beistellung ihrer Hüge warten müssen und dann deshalb, weil auf den österreichischen Staatsbahnen bisher noch immer das Stehen vor einem Total (also im Freien) gestattet war und auch deshalb, weil die Zugsbegleiter keinen anderen Unterkunftsraum haben. P e g o l d brüllte hinaus: „Schaut's das abfahrts, Maulaffen brauche ich nicht“, und zu den Zugsführer gewendet sagte er: „Geb's den Leuten bekannt, daß ich niemanden dulde, schmeißt sie irgendwohin, meine wegen ins Schmutzhüttel.“ Ein Mensch, wie der P e g o l d, der vor Nervosität nicht weiß was er zuerst anpacken soll, der überhaupt ganz konfus wird, sollte es sich dreimal überlegen, bevor er eine ganze Kategorie so tief beleidigt. Diese gemeinen Ausdrücke verdienen zur Kenntnis der Allgemeinheit gebracht zu werden und wir werden Sorge tragen, daß P e g o l d solche freche Worte nicht mehr gebrauchen wird. Der arme Falscher bildet sich wirklich ein, er sei mehr als alle übrigen Menschen, obwohl er ebenfalls nichts als ein Diener der Bahnverwaltung ist.

Wir bitten hiermit Herrn Staatsbahndirektor Hofrat K h i t t e l diese Beleidigung des Zugspersonales nicht dulden zu wollen und P e g o l d begreiflich zu machen, daß auf den f. k. österreichischen Staatsbahnen solche Aeußerungen nicht gemacht werden dürfen.

Hütteldorf. (Todesfall.) Unserer Organisation hat der Tod wiederum einen treuen, pflichtbewußten und aufopferungsvollen Mitkämpfer aus ihren Reihen gerissen. Genosse Adolf B ö t s c h, Lokomotivführer, ist am 14. d. M. nach längerer schwerer Krankheit im 33. Lebensjahre gestorben.

Was Genosse B ö t s c h in der Partei war, das wissen die organisierten Eisenbahner der Ortsgruppe Hütteldorf, deren langjähriges Mitglied und Funktionär er war. Seine Aufopferung für die gute Sache bezeugt sich wohl auch darin, daß er auch Obmann des Arbeiter-Bildungsvereines XIII, Grämann in der Personalkommission und Vorstandsmittglied des I. Spar- und Bauvereines für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen war, welche Funktionen er mit Pflichterfüllung versah.

Der so früh Dahingegangene hinterläßt eine alte Mutter, deren Ernährer er war und einen unmündigen Sohn, dessen Mutter schon vor Jahren gestorben ist. Das Leichenbegängnis, welches am 16. d. M. nach dem Baumgartner Friedhof stattfand, gestaltete sich überaus imposant. Die Zentrale der organisierten Eisenbahner, die Lokorganisation, die Ortsgruppen: St. Pölten, Döbling, Arbeiter-Bildungsverein Hieging und andere mehr entsendeten Vertreter und widmeten schöne Kränze. Am Grabe sprachen Genosse S p i e ß und der Obmann der Ortsgruppe. Der Trauerchor, gesungen von den Genossen Sängern des Arbeiter-Gesangvereines Hieging, „Ruhe sanft müder Wanderer“ ließ kein Auge tränenleer. Mit Genossen B ö t s c h scheidet ein guter Kämpfer für unsere Sache und werden wir ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Brünn. (R. f. Nordbahn.) Aus Anlaß der Ernennung des Herrn Inspektors Heinrich K n ö p f e l m a c h e r zum Vorstand des Betriebsinspektorates in Wien, fühlten sich die organisierten Bediensteten dieser Station veranlaßt, ihrem aus der Station Brünn scheidenden Herrn Stationsvorstand den tiefgefühltesten Dank für sein Wohlwollen, welches er zu jeder Zeit seinem Untergebenen entgegenbrachte, auszudrücken.

Inspektor Herr K n ö p f e l m a c h e r war einer jener Vorgesetzten, die wohl streng, aber ungewöhnlich gerecht handelten und empfinden aus diesem Grunde die Bediensteten dieser Station um so wehmütiger, als es nur wenige dieser Art von Vorgesetzten gibt, die diese ehrenwerten Eigenschaften in sich bergen, welche Herr Inspektor K n ö p f e l m a c h e r eigen hatte und aus welchem das ihm untergebene Personal das Wohlwollen und die Humanität empfing.

Hannsdorf. Am 24. Jänner d. J., ein Wintertag mit fürchterlichem Schneegestöber und großer Kälte, wollten einige alte Oberbauarbeiter während der Mittagsstunde ihr Stücken Brot im Heizhause essen und dabei ein wenig die vor Frost erstarrten Glieder aufwärmen. Der Wertmeister H o l i n k a jagte einfach die armen Teufel hinaus, mit dem Hinweis, daß fremde Leute im Heizhause nichts zu suchen haben. Nun sind dies keine Fremden gewesen, sondern alte Eisenbahnarbeiter, die oft schon im Heizhause beschäftigt waren und nicht nur das Heizhaus mit all seinen Winkeln, sondern auch den Wertmeister Herrn H o l i n k a mit all seinen Fehlern und sogar sehr gründlich kennen. Die alten Arbeiter hätten schon mit Rücksicht auf die verschiedenen Vorkommnisse von Herrn H o l i n k a erwartet, daß er noch ein menschliches Fühlen für die Arbeiter haben würde; doch bei diesem Wetter, wo man keinem Hund die Türe verschlossen hätte, so unanft in Sturm und Wetter hinausgejagt zu werden, hätten sie allerdings nicht erwartet. Hier gilt eben das Sprichwort: „Es ändern sich die Zeiten, mit ihr die Leute.“ So auch der Herr H o l i n k a.

Rumburg. (R. f. Böhmisches Nordbahn.) Man schreibt uns: Da es uns nicht möglich ist, mit dem Bahnmeister M a t t a u c h, ohne angechnauzt zu werden, dienstlich zu verkehren, so sind wir bemüht, uns an den „Eisenbahner“ zu wenden. In unserer Station steht ein alter Kasernenwagen als Unterkunft für die Verschieder, wo auch im Winter die Oberbauarbeiter ihr Brot aufbewahren, damit es nicht vom Regen durchnäßt oder bei großer Kälte gefriert und ungenießbar wird. Vermutlich auf Betreiben des Herrn M a t t a u c h wurde die Bude am 26. Februar gesperrt und die Arbeiter müssen das Brot auf den Schnee legen, wo es selbstredend immer gefroren ist. Diese grenzenlose Rücksichtslosigkeit zeigt deutlich, wessen Geisteskind der allgewaltige Bahnmeister ist. Will dieser Mann die Oberbauarbeiter, indem er ihnen das Verweilen im Kasernenwagen verweigert, mit Absicht in den Schnapsladen treiben? Sind dem Bahnmeister Schnapsbrüder lieber als anständige Arbeiter? Wir wollen hoffen, daß durch diese Zeilen eine baldige Besserung in der Behandlung der Arbeiter Platz greift.

Olmitz. Am 26. Februar wurde vom Streckenvorstand der f. k. Nordbahn der Adjunkt Herr J a v a d i l auf die Strecke Olmitz-Sternberg geschickt, um den Wächtern z. Feld und Grasboden zuzuweisen.

Der Herr JavadiI erledigte sich seiner Aufgabe in wirklich lächerlicher Weise. Anstatt bloß jene Flächen zu bemessen, die die Wächter benötigen können, maß er in die zugewiesenen Zeile alles hinein: Wege, Stege, Bäume, Schlampen, in denen sich das ganze Jahr hindurch Wasser aufhält, kurz und gut alles, was sich am Wege befand. Auf den Protest der Leute antwortete er: „Beim Staat muß das so sein und die Leute müssen jetzt mehr Pacht zahlen als früher.“

Es ist wirklich traurig genug, wenn der Staat von dem Bediensteten überhaupt für die Ueberlassung der Kulturflächen ein Entgelt verlangt, insbesondere aber wenn so ein Mensch ausgeschickt wird, durch dessen Vorgehen die Leute bedeutend geschädigt werden.

Doch auch zeigte es sich, daß die Protektionswirtschaft hier ihre Orgien feiert.

Die besten und schönsten Kulturflächen wurden nämlich reserviert — für den Bahnmeister und seine Lieblinge. Auch erhielten nicht alle Wächter gleiche Teile zugewiesen; manche erhielten bis zwei Kilometer eine Strecke, andere wiederum bloß 100 Meter. Warum das? Ist das nicht Protektion und Korruption?

Warum wurde gerade Herr JavadiI hinausgeschickt, der doch nur aus Gnade und Warmherzigkeit und durch Protektion Beamter geworden ist und warum nicht ein sachverständiger

Beamt, der die Aufgabe zur Zufriedenheit der Bediensteten gelöst hätte? Soll dies vielleicht eine Schikane sein?

Die Bediensteten dürfen sich so etwas nicht gefallen lassen und eine neue gerechte Verteilung der Aufstellungen fordern.

Auch müssen die Bediensteten darauf sehen, ob der Herr Bahnmeister die Aufstellungen für den eigenen Gebrauch mißt und wolle die Bediensteten jedoch zu ihrem Recht kommen, müssen sie unbedingt der Organisation beitreten.

**Burkersdorf.** (Todesfall.) Sonntag den 7. März fand unter zahlreicher Beteiligung der politischen und gewerkschaftlichen Organisationen von Burkersdorf das Leichenbegängnis des langjährig organisierten Eisenbahners Genossen Georg Gall statt. Die Zentrale war durch Genossen Spieß vertreten. Genosse Gall wurde in der Station Burkersdorf beim Wechselschein durch einen einfahrenden Zug überfahren und sofort getötet; derselbe hinterläßt die Witwe und vier unverpflegte Kinder.

Genosse Spieß hielt am Grabe des verunglückten Genossen einen Nachruf. Allen Teilnehmern, die den verstorbenen Genossen zur letzten Ruhestätte begleiteten sowie auch den Kranzspendern sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Sämtliche Kollegen, die Genossen Gall kannten, werden denselben ein gutes Andenken bewahren.

**Warburg.** (Südbahnwerkstätte.) Schon seit längerer Zeit kann man bemerken, daß die Abteilungsstände, die Werkmeister und die Substituten und alle diese Vorgesetzten sich gegenseitig nicht hold sind. Seit kurzer Zeit ist es schon so weit gekommen, daß man verschiedene Titulationen gegenseitig hört, aber nur keine schmeichelhaften. Ob aber dies auf die Bediensteten und Arbeiter einen guten Eindruck macht, dies Urteil zu erwägen, lassen wir ihnen selbst.

Uns ist dies gewiß ganz egal, mögen sich die Herren beschimpfen und titulieren oder selbst sich bei den Saaren ziehen, wie sie wollen; wir möchten uns nicht aufregen, wenn wir nicht in Mitleidenschaft gezogen wären. Aber einige Herren von der Abteilung IV B treiben es schon zu arg. Besonders der Herr Widowitz glaubt allen voran zu sein. Wir möchten dem Herrn bei dieser Gelegenheit doch ins Gedächtnis bringen, daß er wegen der Arbeit hier ist, aber nicht um Kosten zu tragen, und möchte er es so einrichten wie sein Vorgänger Herr Götz: Alle Tage mindestens zweimal die Anstreicherleiste zu beugen und an allen Wagen, welche zum „Ausbinden“ sind, das Datum unterzeichnen, oder welche herzurichten sind, mit einem Pfeile zu bezeichnen, dann käme es sicherlich zu keinen solchen Störungen. Aber die meisten Herren wollen um jedes bißchen Arbeit angebettelt sein, natürlich da darf dieses Herreden auch nicht zurückgehen. Es scheint ohnehin der Werkführer zu sein und die anderen seine Helfer, denn der Herr Schager tanzt immer so wie ihm dieser Herr vorspielt. Wenn der Herr Schager sein Augenmerk mehr anderen Sachen zuwenden und seine Gedanken nicht immer auf Akkordbeziehung konzentrieren würde, könnte er vielleicht mehr ersparen, indem die Arbeit flotter vor sich ging und sich obenrauf noch den Dank der Arbeiter erwerben, wenn er ihnen Gelegenheit böte, bei heutiger Leuerung etwas mehr zu verdienen; aber für alles dieses ist der Herr Schager nicht zu haben. Darum darf es ihn auch nicht wundern, wenn allgemein unter seiner Arbeiterschaft der Wunsch nach einer baldigen Ruhe durch den blauen Bogen ausgesprochen wird. Weiters sind diese Herren auch einer irrigen Anschauung, wenn sie meinen, daß der Vorgesetzte, welcher sich für die Rechte seiner Arbeiter einsetzt und im Falle einer Not, wenn schon alle persönlichen Vorstellungen nichts mehr fruchten, gleich schon ein Denunziant ist, wenn er sich an eine höhergestellte Person wendet. Mit nichten! Das ist seine Pflicht und sie werden ja dazu von der Arbeiterschaft aufgefordert, wie es jetzt öfter in der Abteilung V vorkommt. Die organisierte Arbeiterschaft der Abteilung V ist daher froh, daß sie ihre Vorgesetzten soweit gebracht hat und daher ihnen auch dankbar, daß sie sich für uns einsetzen und unsere Rechte fordern. Aus diesem Grunde weisen wir auch die Beschimpfungen, wie Denunziant und alle die Wörter, die auf unsere Vorgesetzten Bezug haben, entschieden zurück; es wäre viel angebrachter, das Wort Denunziant auf sich selbst zu beziehen, was auch so ziemlich zutreffen möchte, wo wir Anstreicher mit Beweisen dienen können. Wir werden auch nicht ermangeln, an dieser Stelle alle Uebelstände so lange aufzuweisen, bis endlich einmal geordnete Zustände Platz greifen werden.

Es ist ohnehin traurig, daß man so oft an dieser Stelle die Herren an ihre Pflichten mahnen muß. Was würde mit einem Arbeiter geschehen, wenn der so seine Pflichten vernachlässigt? Er würde schon längst kein Eisenbahner mehr sein. Also, Bahn frei für unsere Arbeit, weg mit dem alten Eisenbestandteil, damit wir frei haben für unsere Leitern und Schemel! Die Herren mögen untereinander ihre Meinung und Fehde haben wie sie wollen, wir wollen davon ausgeschlossen sein.

**Wien.** (An das gesamte Zugbegleitungspersonal.) Ueber Ersuchen der Maschineninspektion verfügt das Betriebsinspektorat Klagenfurt mit Erlaß Nr. 24 vom 11. Jänner 1909, daß seitens der Zugführer, beziehungsweise des Zugbegleitungspersonals nach Ankunft der Züge in den größeren Haltestationen an die Wagenaußseher Meldungen über Gebrechen überhaupt und insbesondere über gebrochene Bremsstößel gemeldet werden, da es den Wagenaußsehern geradezu unmöglich ist, alle derartigen Gebrechen zu bemerken.

Wir müssen nur unsere unmittelbaren Vorgesetzten des Betriebsinspektorats bedauern, wenn sie alle Verantwortung über Bagengebrehen an die nicht sachmännischen Zugbegleiter abwälzen. Wähten wir nicht ohnehin so viel Kronen wegen dieser Gebrechen zahlen, würden wir diesen Auftrag nicht so rigoros ausführen. Wir fragen einmal die Herren, ob sie instand wären, bei einer halben Stunde und das ist der günstigste Fall, wenn der Zug fertig verschoben ist, sonst aber in zehn und weniger Minuten einen Zug mit 30 bis 40 Wagen zusammenzuhängen, alle Wagen auf die vorhandenen Gebrechen zu untersuchen, die Plomben kontrollieren und hierzu sind zwei Mann vorhanden, nötigenfalls den Wagenuntersucher holen zur Bezeichnung der Wagen, die eigene Bremsen untersuchen, die Signalauslösung zum Zuge tragen etc.

Wir sind überzeugt, daß wenn unser Herr Betriebsinspektor nur ein Monat den Dienst eines Zugbegleiters versehen müßte, so würde er die Arbeiten und die Verantwortung kennen lernen und dieser Erlaß würde verschwinden.

**Reudek.** Wie weit die christliche Nächstenliebe reicht, zeigt folgender Vorfall. Josef Englert, war hier durch ein Jahre als Oberbauarbeiter beschäftigt, derselbe war ein ruhiger, braver und fleißiger Arbeiter, der sich nie etwas zuschulden kommen ließ.

Als Englert am 21. Februar zur Sonntagsarbeit nicht erschien, wurde er am nachfolgenden Tage vom Herrn Bahnmeister Steffl sofort entlassen.

Englert ist Witwer, hat auch minderjährige Kinder und muß dieselben an seinen dienstfreien Sonntagen pflegen und für die ganze Woche Lebensmittel und Brennmaterial herbeischaffen.

Doch hat derselbe bereits anderwärts Beschäftigung gefunden. Dem Herrn Bahnmeister, der Mitglied des Reichsbundes Deutscher Eisenbahner und ein energischer Förderer des katholischen Schulvereins ist, raten wir, mit alten Arbeitern nicht so umzugehen, da es ihm sonst in der Zukunft unangenehm werden könnte.

**Görs.** (A. I. Staatsbahn.) Die Wächter und Stationsdiener der Station Canale wurden in jüngster Zeit mit einem neuen Vorstand beglückt, der sich aus der Station Rodbedo einen Stationsarbeiter kommen ließ.

Die Wächter, die in der Station zu allen Arbeiten herangezogen werden, glauben, daß dieser neue Stationsdiener nur einen Teil der Arbeiten übernehmen könnte und ersuchten den Herrn Vorstand, daß der Stationsdiener das Lampenputzen für

die Station besorgen möchte. Der Herr Vorstand antwortete: „Der neue Diener ist für schriftliche Arbeiten aufgenommen und wenn das nicht recht ist, der beschwere sich einfach.“

Die Wächter müssen Holz und Kohlen ausladen und wegräumen, die notwendigen Arbeiten beim Wechsel und Block sollen verrichtet werden und da der Herr Vorstand die Stationsarbeiter zu Privatarbeiten verwendet oder auf die Post schiebt, so müssen oft Arbeiten der Stationsarbeiter durch die Wächter besorgt werden.

Wo bleibt da etwas für die Sicherheit beim Berkehr übrig, wenn der Wächter immer im letzten Moment von einer anderen Beschäftigung weglautet und leidend auf seinem eigentlichen Dienstposten ankommt, um denselben nach Passierung des Zuges wieder zu verlassen. Sind wir als Bahnwächter angestellt, dann müssen wir unser ganzes Augenmerk auf den Bahnkörper und seine Anlagen richten und darf vom Herrn Vorstand der Dienst des Wächters nicht als Nebenbeschäftigung aufgefaßt werden. Der Wächter und nicht der Vorstand wird zur Verantwortung gezogen. Ja, uns sind leider Fälle bekannt, wo sich der Wächter für den Vorstand bestrafen ließ.

Für die Station Canale ist eine Vermehrung der Stationsarbeiter schon dadurch notwendig, da diese mit Ausnahme des Uniformschneiders immer noch einen zünftigen Dienst haben, andererseits können aber auch die Wächter dann auf ihrem Dienstposten verbleiben.

**Olmutz.** Ein großer Arbeiterfreund ist der Bahnmeister der k. l. Staatsbahn Herr Dvorak. Dieser Herr schänkt die Arbeiter, wo er nur kann, und tut jedoch dabei, als ob er Gott weiß was für dieselben tun möchte.

Die Oberbauarbeiter müssen jetzt über den Winter Schotter klopfen, natürlich im Alford, damit die Bahn ja nicht zu kurz kommt. Zu dieser Arbeit kommandiert der Bahnmeister nicht die jüngsten Arbeiter, sondern entgegen der Verfügung des Eisenbahnministeriums die ältesten Arbeiter, die im Provisionsfonds sind und alle bei der Bahn alt geworden sind. Kurz, Protektionskinder haben den Vorzug. Wenn nun der arme Teufel sich ganze 14 Tage geplagt hat und rechnet, wie viel er bekommt, macht ihm der Bahnmeister einen Strich durch die Rechnung.

Der Bahnmeister schreibt dem Arbeiter so viel Substanz, wie viel ihm gefällt, und das übrige bleibt für die nächste Auszahlung stehen. Wenn ihn der Arbeiter nach der Ursache fragt, wird er vom Bahnmeister angefnauzt und die Sache ist abgetan.

Wenn die Professionisten manchmal als Oberbauarbeiter arbeiten müssen, obwohl sie selbst Arbeit in Hülle und Fülle haben, ist er mit der Lohnverkürzung gleich da und zieht ihnen mehr ab als nötig.

Am liebsten möchte der Bahnmeister die Arbeiter nach dem Grundriß der Ägäer über den Winter in die Erde eingraben und im Sommer wieder ausgraben.

Ein Ebenbild des Herrn Dvorak ist ein Bahnmeister, der vorläufig noch in der Sektionskanzlei beschäftigt ist, der meint, es genügt ein Maurer und ein Zimmermann für den Winter. Die anderen soll man wahrscheinlich entlassen. Dieser Herr glaubt, er ist noch Suppach und hat Nekruten vor sich. Da irt er sich jedoch gewaltig.

Die Arbeiter lassen sich von niemandem schikanieren und am wenigsten von Leuten, die erst zur Bahn gerochen haben und von einer Arbeit keine Idee haben.

Ueber den Bahnmeister Herrn Dvorak sind uns aus Wächterkreisen der Strecke Olmutz-Domsstadt Beschwerden über sein durchaus inhumanes Vorgehen zugekommen. Wir haben stets zugewartet in der Hoffnung, er werde sich bessern. Da er jedoch die Sache stets ärger treibt, wollen wir von jetzt ab seine dienstliche Tätigkeit unter der Lupe betrachten. Wenn Herr Dvorak es nicht anders will, so soll sein Wille geschehen. Wer den kürzeren ziehen wird, wird sich ja zeigen.

Wir ersuchen die Wächter und Arbeiter, uns jeden Vorfall wahrheitsgetreu zu berichten.

**Oberindiewitz.** Durch die starken Schneestürme im Vormonat war die Bahnverwaltung gezwungen, zur Freihaltung der Strecke Schneefräser aus den umliegenden Dörfern heranzuziehen. Der Bahnmeister Cernohorsky beauftragte deshalb einen Arbeiter, ländliche Arbeiter zu suchen, doch mußte er jeden früher fragen, ob derselbe organisiert sei, da nach der Meinung des Bahnmeisters die Organisierten nicht arbeiten können und auch nicht wollen. Von weitem macht sich dieser Mensch durch sein furchtbares Brüllen bemerkbar und die ländlichen Arbeiter schauen ganz verdutzt auf den Bahnmeister mit der kräftigen Stimme. Das war entschieden ein anderes Kommando, als wir es bei unerer schweren, jedoch friedlichen Arbeit gewohnt sind. Für die Dauer wäre es jedoch nicht zu ertragen. Erstens ist der Lohn für derartige Leistungen bei dem Hundewetter zu gering und zweitens könnte man leicht in Versuchung geraten, den Bahnmeister mit einem wuchtigen Schlag auf sein loses Mäandwerk dies auf längere Zeit zum Stillstand zu bringen. Die Arbeiter beschimpft er faule Kerle, die nicht arbeiten wollen, er selbst ist aber zu faul, den Arbeitern eine Monatszahlung zu geben, da solche Sachen dem Bahnmeister zu viel Schreibereien verursachen. Viele Bedienstete, auch Privatpersonen sind der Ansicht, daß im oberen Stockwerk des Bahnmeisters Cernohorsky nicht alles mehr in Ordnung sein dürfte, und empfehlen demselben ein ruhiges Plazier in dem großen Gebäude in Troppau, damit er nicht etwa auf der Strecke noch den Schneeteller bekommt.

**Obertraun.** Wie die Katzen das Mäusen nicht lassen können, so wenig werden sich die christlichen Vereinsbrüder das Denunzieren abgewöhnen. Der Wächter auf Posten 29, Josef Schmidbauer, ist ebenfalls Mitglied des christlichen Schwartzenmagenervereins und als solcher besitzt er alle Fähigkeiten, um sich in den Augen seiner Nebenmenschen zu erniedrigen. Dieser fanatische Anhänger der Schaffadelpartei hat irgendwo von seiner Gefinnungsgenossen gehört, daß das Verleumden und Denunzieren ein vielleicht Gott wohlgefälliges Werk sei und dafür schon mit irdischen Gütern gesegnet werde, deshalb versucht dieser Mann, seine Nebenarbeiter und Kollegen zu verwamen und zu verleumden.

Doch scheint der Mann überall, auch bei seinen Vorgesetzten, genügend bekannt zu sein, da auf seine Anzeigen jene Bedeutung gelegt wird, die eben einem heuchlerischen Pharisäer gebühren.

Wir geben Schmidbauer auf diesem Wege die Mahnung, sein eltschaftliches Spionieren sowie das Denunzieren aller Arbeiter zu unterlassen und sich voll und ganz seinem Dienst zu widmen. Gerade dieser Augenwerdreher hätte es sehr notwendig, sich so viel wie möglich bei seinen Kollegen zu bedanken, daß dieselben nicht so schlecht handeln, wie Schmidbauer es gerne unternehmen möchte. Es könnte sonst passieren, daß die beschimpften Arbeiter ihn beim nächsten Kauf ausfügen lassen.

**Wien IX.** (A. I. Staatsbahn.) Durch die wiederholten starken Schneefälle mit darauffolgendem Regen wurden unsere Stationsanlagen in ein Kotmeer verwandelt, wo das Verschubpersonal in dem Schmutzwasser bis über die Knöchel hineinsinkt. Kein Wunder, wenn die Leute krank werden.

Die acht Mann Oberbauarbeiter samt dem Vorarbeiter und Partieführer sind trotz aller Fleißes nicht instand, den Schmutz und die Wassertümpel zu entfernen, da den ganzen Winter kein Schnee weggeräumt wurde.

Die Wächter, das Verschubpersonal, kurz alles muß auf Befehl des Herrn Inspektors Czer zusammenhelfen, um die Station einigermaßen zu reinigen. Anstatt dem Bahnmeister den Auftrag zu geben, mit einer entsprechenden Anzahl von Leuten diese Arbeiten besorgen zu lassen, müssen die ohnehin mit Arbeit überbürdeten Bediensteten diese Nebenarbeiten übernehmen. Jetzt, da durch die große Schlampe die Stationsanlagen in einen großen Ententeich verwandelt wurden, schreit der Herr Inspektor herum, daß alles, was Hände hat, mithelfen muß.

Es liegt uns gewiß ferne, wegen einer zugewiesenen Arbeit aufzudröhren, doch vermissen wir immer die entsprechende Anerkennung oder gar die Entschuldigtheit, wenn die Leute einige Stunden Urlaub erbitten. Etwas anderes ist es, wenn im Frühjahr die Gartenarbeiten beginnen, da muß der Wächter sich sofort kommen, um den Garten des Herrn Inspektors herzurichten und in Stand zu halten. Da fragt kein Mensch, wer die Substitutionskosten bezahlen wird, wenn nur der Garten schön in Ordnung ist. So notwendig der Garten des Herrn Inspektors einer Instandhaltung bedarf, ebenso notwendig ist die Reinhaltung der Station.

**Fieberbrunn.** Unter dem Regime des hiesigen Stationsvorstandes Herrn Madler herrschen ganz eigenartige Zustände, das beweist folgender Vorfall: Am 15. Jänner l. J. hatte der Aspirant Frutznigg, ein ehemaliger Offizier, der es an Schneidigkeit und Arroganz seinen Untergebenen gegenüber nicht fehlen läßt, Nachtdienst. Hier ist es so eingeführt, daß die Wächter den diensthabenden Beamten nachts zu jedem Zug wecken müssen, Zugsanzeigen und Einleitung beim Telegraphenapparat besichtigen, Rückmeldungen abnehmen u. s. w. So weckte der beim Stellwerk I diensthabende Wächtersubstitut Herr Frutznigg vor Zug 84 und ging auf seinen Posten. Unmittelbar vor Einfahrt dieses Zuges läutete der beim Stellwerk II diensthabende Wächter Peter Huz beim Blockapparat, um Herrn Frutznigg zu wecken, aber ohne Erfolg. Vor Ankunft des Zuges 84, welcher mit Zug 84 in Fieberbrunn kreuzte, mußte der Wächter beim Stellwerk I mehrmals auffordern, daß ihm Frutznigg die Einfahrt freigab. Als der Wächter Peter Huz nach Abfahrt der beiden Züge die Berronlampen niederschraubte, machte ihm Herr Frutznigg Vorwürfe, daß er ihn nicht durch Läuten am Block geweckt habe. Huz gab zur Antwort, er habe geläutet wie gewöhnlich, worauf dieser seine Herr, der in seinem Größenwahn von seinen Untergebenen keinen Widerspruch duldet, dem Huz seine Dienstlaternen nachwarf, ohne ihn aber zu treffen. Hierauf drohte er Huz, er werde es sich schon merken. Huz verstand unter dieser Androhung, daß ihn der Beamte fesseln wolle, und gab darauf ganz ruhig zur Antwort, er wird die Direktion schon zu finden wissen. Am 17. Jänner befragte der Stationsvorstand Huz über den Vorfall. Huz erzählte ihm die Geschichte. Am 23. Jänner ließ der Vorstand Huz rufen und übergab ihm ein Strafbekret zum Unterschreiben, mit dem Inhalt, daß Huz wegen frechen Benehmens gegenüber einem Vorgesetzten mit 2 Mr. Gehaltsabzug bestraft sei. Huz unterschrieb das Dekret nicht, da er sich in keiner Weise schuldig wußte. Nachträglich brachte Huz in Erfahrung, daß dies nur ein Nachakt sei, indem von der Direktion eine Zuschrift kam bezugs Gegenüberung über die eingangs geschilderten vorchriftswidrigen Verrichtungen der Wächter, und der Vorstand glaubte, Huz habe diesbezüglich eine Anzeige an die Direktion erstattet, was aber absolut nicht der Fall ist, denn Huz ist ganz ein bescheidener, ruhiger Mann, der es gar nicht gemagt hätte, dies zu tun. Am 1. März, als Huz zur Auszahlung kam, waren die 2 Mr. Strafe in der Gehaltsliste vorgemerkt, worauf er die Annahme des Gehalts verweigerte und den Vorstand um Urlaub und um Ausstellung einer Freifahrte nach Innsbruck bat, um sich beim Herrn Hofrat beschweren zu können. Auch dies wurde ihm verweigert, denn auf das hat die Wit des Vorstandes grenzenlos, indem er Huz vom Dienst suspendierte. Wir ersuchen die k. l. Staatsbahndirektion, über diesen Fall eine strenge Untersuchung einzuleiten, damit die Schuldigen der gerechten Strafe zugeführt werden. Herrn Stationsvorstand Madler geben wir den Rat, den § 20 der Dienstordnung eingehend zu studieren und sein künftiges Verhalten den Bediensteten gegenüber darnach einzurichten. Im Falle sich der Herr nicht bessert, könnten wir ihm sehr unangenehm werden. Herr Vorstand, merken Sie sich das Sprichwort: „Der Butter auf dem Kopf hat, soll nicht in die Sonne gehen!“

**Reichenberg.** (Die Tätigkeit eines deutschen völkischen Vertrauensmannes.) Obman der Ortsgruppe Reichenberg des Reichsbundes deutscher Eisenbahner ist der Partieführer Michael Haubner in der Werkstätte der Südböhmischen Verbindungsbahn. Am 17. und 18. Februar gab es auf Grund eines Briefes Einvernehmens beim Werkstättenführer Herrn Rudolf Kummet, bei denen es sich herausstellte, daß Haubner mit dem ihm anvertrauten Geld ganz eigenartig manipuliert. Die Werkstättenarbeiter machen nämlich jährlich einen Ausflug, wozu von der Direktion eine bestimmte Summe hergegeben wird. Beim vorletzten Ausflug war nur Haubner Obmann des Ausflugskomitees und er hatte als solcher auch das Geld zu verwalten. Nach dem Ausflug blieb ein Betrag übrig und es stellte sich in diesen Tagen heraus, daß Haubner das Geld unter die Mitglieder des Komitees verteilt hat. Bei der Gelegenheit zeigte es sich übrigens, daß es in der Werkstätte zwei gute, treue Freunde gibt, deren Freundschaftsbund wirklich rührend ist: der Reichsbundesobmann Haubner und der Tische Sabel, der eifrigste tschechisch-nationale Agitator in der Werkstätte. Und da sage noch jemand, daß der Nationalismus alle Gefühle unterdrückt!

**Drisko.** In Drisko befindet sich vis-à-vis dem Bahnhofe ein Gasthaus, dessen Eigentümer alle freischheitlich Denkenden, insbesondere die Sozialdemokraten, beschimpft.

Vor nicht so langer Zeit wurde dort von den Eisenbahnern eine Zählstelle des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereines gegründet. Da geriet dieser Witz außer Fassung über diese Leute, die ihm zu dumm sind, als daß er mit ihnen sprechen würde, und möchte sie am liebsten schon jetzt zur Hölle schicken.

Am dieses „arme Gaschel in Christo“ nicht zu sehr aufzuregen, raten wir allen „bösen Motten“ sowie den dort vorkommenden freischheitlich Denkenden, das Lokal dieses wenig berühmten Herrn Dvorakel zu meiden. Es ist zum fünf Minuten Weg in den Ort hinein; dort befindet sich ein Wirt, der gewiß gute Speisen und Getränke für billiges Geld verabreicht. Es ist Pflicht jedes Genossen in Drisko, den Wirt Dvorakel schon in seiner Nähe zu lassen und lieber das Gasthaus des Herrn Novakel aufzusuchen, woselbst sich auch das Vereinslokal der Zählstelle befindet. Den noch der Zählstelle fernstehenden Eisenbahnern Driskos möchten wir es ans Herz legen, daß alle in die Organisation eintreten.

**Klagenfurt.** Für die Eisenbahner ist es eine unlehgbare Tatsache, daß in jenen Stationen, wo die Herren Dienstvorstände von einzelnen Untergebenen Zuträgerdienste entgegennehmen oder unterstützen, das Denunziantentum großgezogen wird. Um so mehr muß die verweslichste aller Charaktereigenschaften, die Denunziation, blühen und gedeihen, wenn die Lumpenkerle, welche ihre Nebenkollegen denunzieren, noch begünstigt oder gar den anderen vorgezogen werden. Daß unter solchen Umständen das persönliche und dienstliche Verhältnis unter den Bediensteten nicht gehoben wird, ist erklärlich, und anfängliche Leute meiden mit Sorgfalt jeden überflüssigen Verkehr, um nicht denunziert zu werden.

Am ausgeprägtesten finden wir es in jenen Stationen, wo die Herren Dienstvorstände als „Schwartz“ bekannt sind, wo es auch zumeist in kürzester Zeit von sogenannten „Gänslingen“ wimmelt, die sich jedoch bei näherer Betrachtung als Denunzianten ärgster Sorte entpuppen.

Eine derartig verfeuchte Station ist Klagenfurt. Insbesondere seitdem Herr Inspektor Ruderboxer gewissen Individuen Gehör schenkt, entfaltet dieses Gift die rege Tätigkeit. Wir verweisen hier nur auf den Fall des Genossen Traktner, der durch die unqualifizierbare Handlungsweise einiger bekannter Ehrenmänner gemahregelt wurde. In einer derartig verfeuchten Station scheint alles auf den Kopf gestellt und die sonderlichsten Vorkräge sind an der Tagesordnung.

Zum Beispiel: Hier wird ein Bediensteter wegen Familienverhältnisse vom Dienst sofort abgezogen und in zeitlichen Ruhestand versetzt, während ein anderer Bediensteter, der gerichtlich abgestraft wurde, aus Dienstesrückichten anderweitig verseyt

wird. Arbeiter, welche die vorgeschriebenen Dienstprüfungen abgelegt und eine jahrelange Probezeit hinter sich haben, werden bei Befetzungen freier Stellen übergangen und diese Posten werden zumeist durch unerfahrene Gümslinge besetzt. Erbitternd wirkt dies auf die älteren Bediensteten, welche die eingeschobenen Protektionskinder erst zum Dienst abrichten mußten und zum Dank noch von diesen Leuten denunziert oder mit Schimpfnamen, wie Lausbub, Trottel und Tepp, belegt werden, wie es sich die beiden Weichenvächter Mandl und Kadweger erlauben.

Es wäre Pflicht der k. k. Staatsbahndirektion in Willach, die zur Anzeige kommenden Fälle einer genauen Untersuchung zu unterziehen und überhaupt ein etwas wachsames Auge auf die Vorfälle in der Station Klagenfurt zu haben.

Vernünftiger wäre es, wenn sich unser Herr Inspektor darum kümmern möchte, daß die am 1. Juli 1907 Angestellten endlich die Dekrete erhalten. Der Herr Krzmann schiebt die Bediensteten auf Agitation für seinen neu zu gründenden Verein, um die Brüder im bedrohten Land vor dem angeblichen Untergang zu schützen. Um alles wird sich eher gekümmert als um die dienstlichen Angelegenheiten und gerade in der Station Klagenfurt wäre ein großes Arbeitsfeld für tüchtige und gerechte Eisenbahnbeamte.

**Steyr.** Der Obmann der Ortsgruppe Steyr des christlichen Verkehrsvereins Herr Strunz hatte Faschingdienstag das Bedürfnis, im Verein mit dem Kooperator Freundlich im nahen Leoben eine christliche Eisenbahnerversammlung abzuhalten. Um seine Getreuen für das Anhören des unnützen Quatsches einigermassen zu entschädigen, wurden einige Humpen gespendet.

Hoffentlich wurde diese Zeche nicht mit dem zusammengefochtenen Gelde aus dem neuen (zweiten) Klingenbeutel bezahlt, den wir seit kurzer Zeit fleißig in Tätigkeit gesetzt sehen, eine Verwendung zu solchen Zwecken wäre doch zu schrecklich. Was bei Eisenbahnerversammlungen ein Geistesübler, mitunter auch mehrere zu suchen haben, läßt manches durchblicken. Es scheint, daß es sich mehr um den Gimpelgang unter den Eisenbahnern handelt, daher die Anwesenheit des Bogelstellers. Herr Strunz versprach den Teilnehmern, in kurzer Zeit wieder zu kommen, um einige Mitglieder für den stark an Schwindsucht leidenden Verkehrsverein zu gewinnen.

**Pettau.** (Deutschnationale Spiegelfechtere.) Am 21. Februar d. J. tagte in Pettau die Hauptversammlung der Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner. Bei dieser Gelegenheit erzählte ein Herr Gattermeier, daß die anderthalbjährige Anrechnung der Dienstzeit, die Einreihung der Wächter in die Gruppe III (Dienergruppe), was einer 20prozentigen Erhöhung des Einkommens entspricht, erreicht wurde. Nur auf eines hat der Redner vergessen: erstens, daß die Ertragschaften nicht auf der Südbahn und auch nicht durch den Reichsbund deutscher Eisenbahner erreicht wurden.

Herr Gattermeier dürfte wieder einmal das Bedürfnis gehabt haben, seine Zuhörer, die zumeist keine Eisenbahner waren, einmal gründlich anzulügen. Wir Südbahner haben von den Erfolgen, mit denen Herr Gattermeier sich in dieser Versammlung so gebrüht hat, bis heute nichts wahrgenommen. Was bis heute für die Südbahner erreicht wurde, das wissen wir genau, ebenjotig durch wen, doch von den angeblichen Erfolgen, wie selbe von Herrn Gattermeier zitiert wurden, ist uns nichts bekannt. Entweder hat Gattermeier uns für Staatsbahner gehalten oder wollte er sich mit fremden Federn schmücken.

**Zeltweg.** Im hiesigen Magazin befindet sich ein deutschnationales Mitglied namens Hermann Mader, der es verstanden hat, sich in dieser kurzen Zeit den Haß und die Verachtung aller anständigen Bediensteten zuzuziehen. Nicht nur, daß er vor seinen Vorgesetzten kriecht, sondern er hat die edle Eigenschaft, seine Mitbediensteten zu demunzieren und sie in jeder Weise beim Magazinmeister herunterzusetzen, ja, er scheint sogar davor nicht zurück, die sämtlichen Arbeiter des Diebstahls zu zeihen. Früher dachte man noch, daß unser Magazinmeister Spanning keine Parteilichkeit kennt, aber seit der Zeit, wo dieser Mader sein Zieling ist, sind die Magazinarbeiter eines anderen belehrt. Mader kann nämlich machen, was er will, aber wehe, der sich ähnliches erlaubt. Mader entscheidet auch, ob ein Arbeiter für schriftliche Arbeiten zu verwenden ist oder nicht, wie er überhaupt in seinem ganzen Benehmen gegen die anderen Arbeiter riesig brutal ist und sich wie der erste Vorgesetzte benimmt. Welche Bevorzugung er von seinen Magazinmeistern noch genießt, geht auch bei der Verwendung der Arbeiter zum Bremsendienst hervor. Im Laufe des Sommers und Herbstes fuhr Mader jeden Tag mit Zug 1846 abends als Bremser, wie jedoch der Winter kam, durften die anderen fahren. Angeblich ließ ihn der Vorstand nicht fahren, damit er Zeit zum Lernen habe.

Wir möchten nun den Herrn Vorstand ersuchen, hier Ordnung zu schaffen, denn von einem solchen Menschen wie Mader, wollen sich die anderen Arbeiter nicht kommandieren lassen.

### Der Sammlungsberichte.

**Niederösterreich.** (Bahnrichterbesprechung.) Sonntag den 28. Februar fand hier eine Versammlung der Bahnrichter des Östlicher Direktionsbezirktes statt, in der Genosse Widmann einen Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission brachte. Da die Deputation vom 22. Dezember 1908 resultatlos war, wurde beschlossen, sich mit der Zentrale ins Einvernehmen zu sehen und eine alle Direktionsbezirkte umfassende Bahnrichterkonferenz einzuberufen, wo zugleich die nötigen Schritte zur Durchführung unserer Forderungen besprochen werden können. Neben die Ausbringung der Delegationskosten entspann sich eine lebhafteste Debatte, an der sich die meisten Teilnehmer beteiligten und wurde beschlossen, durch Sammlung der Kosten zu decken.

Das geeinigte Vorgehen der Bahnrichter von den Südbahnlinien wurde mit Freuden begrüßt und alle Anwesenden waren sich darüber einig, daß nur durch eine kräftige Organisation, wo jeder einzelne mithelfen muß, die Lage der Bahnrichter verbessert werden kann.

Pflicht der Bahnrichter ist es, Mann für Mann der Organisation beizutreten und zu damit befunden, daß keiner bei dem kommenden Kampfe fehlen darf oder gar zum heimtückischen Verräter werden will.

**Wien.** (Heizhaus I.) In letzter Zeit wurde Lokomotivführer Genosse Preiß, Zentralauschuhmitglied, wegen seiner Ausarbeitung der Aufstellung des vom Eisenbahnministerium an die Lokomotivführer gewährten Betrages von mehreren Berufskollegen der auswärtigen Heizhäuser, sowie auch von einigen Lokomotivführern des Heizhauses Wien I in der Zeitschrift „Der Lokomotivführer“ heftig angegriffen. Auch bemühten sich einige Kollegen, mit dem Reichsratsabgeordneten Klementer an der Spitze, das Vertrauen, welches Genosse Preiß im Eisenbahnministerium als Zentralauschuhmitglied besitzt, zu untergraben. Anlässlich der Konferenz des Lokomotivführerpersonals im Arbeiterheim erschien Genosse Preiß am 4. März in der Klubstube über die von ihm ausgearbeiteten Grundzüge für das kombinierte Entlohnungssystem ein Referat, wobei folgende Resolution in der sehr stark besuchten Sitzung einstimmig angenommen wurde:

„Die zahlreich anwesenden Lokomotivführer von Wien I erklären, daß sie die eigenbräulischen Versprechen einzelner Kollegen im k. k. Eisenbahnministerium, speziell unter Führung eines Abgeordneten, welcher im Parlament gegen die Interessen der Eisenbahner gestimmt hat, nicht billigen, da die Tendenz derartiger Versprechen nur darauf hinausläuft, das Ansehen der gewählten Zentralauschuhmitglieder und Personalkommissionsmitglieder nach oben zu erschüttern.“

Sie sprechen ihrem Zentralauschuhmitglied Kollegen Preiß für sein rastloses Eintreten für die Gesamtinteressen der Lokomotivführer ihr volles Vertrauen und den wärmsten Dank aus.“

**Aus Galizien.** In der Zeit vom 11. bis 19. Februar fand in Lemberg, Stanislaw, Czernowitz, Strzy, Tarnow und Neu-Sandec eine Versammlungstour statt. Alle Versammlungen waren massenhaft besucht und gaben Zeugnis von der tiefen Erregung der Bediensteten und Arbeiter über den schleppenden Gang der Durchführung der seitens des Eisenbahnministeriums im Oktober vorigen Jahres gemachten Zugeländnisse. Die Tagesordnung lautete durchwegs: „Die Zugeländnisse auf den k. k. Staatsbahnen und deren Durchführung.“ Zu dieser Tagesordnung referierten die Genossen Dusek und Kaczanowski; in Czernowitz nach dem Reichsratsabgeordneten Genossen Gregorowicz Genosse Wezpalko. Genosse Dusek sprach nebst über die soziale Versicherung.

**Wien.** (k. k. Nordbahn.) Am 2. März tagte in den Ortsgruppenlokaltäten eine Vereinsversammlung der slowischen Oberbauarbeiter der k. k. Nordbahn, welche massenhaft besucht war. Genosse Dusek referierte über die Zugeländnisse bei den k. k. Staatsbahnen und deren Durchführung sowie über die Arbeiten des demnächst einzuberufenden Zentralarbeiterausschusses und appellierte an die Anwesenden, sich der Organisation anzuschließen. Diese Versammlung hatte in der Tat den Erfolg, daß zahlreiche Arbeiter der Organisation beigetreten sind.

**Wien XIV.** (Werksstättenarbeiterversammlung.) Die Werksstättenarbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen Wien I hielten am 27. Februar in Freys Restauration, XV., Mariahilferstraße 176, eine Versammlung ab, in der die Stabilisierungs- und Avancementsverhältnisse besprochen wurden. Als erster Redner sprach Genosse Hartmann, welcher den Versammelten mitteilte, daß am 4. Februar je ein vom Werksstättenkomitee verfaßtes Schreiben bezüglich der Verkürzungen anlässlich der jeweiligen Stabilisierungen an die Zentralpersonalkommissionsmitglieder Genossen Kuras in Linz und Anzbach in Lemberg durch die Ortsgruppe abgeschickt wurde. In den erwähnten Schreiben, welche Redner verliest, wurden beide Vertreter ersucht, bei der nächsten Zentralpersonalkommissions-sitzung entsprechende Anträge einzubringen und endlich einmal die Verkürzungen aus der Welt zu schaffen, beziehungsweise die vom hiesigen Werksstättenpersonal im Eisenbahnministerium eingebrachten Gesuche einer günstigen Erledigung zuzuführen.

Genosse Jungmann besaß sich mit dem zu wählenden Direktionsarbeiterausschuß und wünscht, daß derselbe bald in Funktion treten könne.

Genosse Wipercil bespricht die beiden Antwortschreiben und wünscht, daß die Arbeiterschaft seitens der Vertreter von allem in Kenntnis gesetzt wird, um die geeigneten Schritte zur Verbesserung der Lage unternehmen zu können. Nachdem noch mehrere Genossen Wünsche und Beschwerden vorgebracht haben, stellt Genosse Wogt den Antrag, eine Deputation zu entsenden, die bei der Direktion wegen der Oberwerkstätten und Lohnhärtenausgleich vorzusprechen soll. Dieser Antrag wurde angenommen und die Genossen Winter und Jungmann als Zentralarbeiterausschuhmitglieder, Genosse Schremser, welcher Erbkammern in der Lokalpersonalkommission ist, gewählt und werden selbe ersucht, im Laufe der nächsten Woche bei der Direktion, wenn nötig, im Ministerium vorzusprechen. Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldete, richtete der Vorsitzende Genosse Hartmann an die Versammelten den Appell, der Organisation beizutreten und die Indifferenten vom Ruhen derselben zu überzeugen, um die gerechten Forderungen der Werksstättenarbeiter zu verwirklichen, und schloß die Versammlung.

### Aus den Organisationen.

**Wien.** Die am 7. März d. J. abgehaltene Generalversammlung bot ein erfreuliches Bild der Vereinstätigkeit in unserer kleinen Ortsgruppe. Im abgelaufenen Vereinsjahr fanden statt: 1 Generalversammlung, 11 Monatsversammlungen, 2 § 2-Versammlungen und 9 Ausschusssitzungen.

An Monatsbeiträgen sind eingelaufen Kr. 1019.81, davon an die Zentrale abgeführt 1000 Kr., verbleibt somit Kassenstand Kr. 19.81. Unterstufungen wurden durch die Zentrale 100 Kr., durch die Ortsgruppe Kr. 57.60 und 56 Kr. für Delegierte gezahlt. Die Bibliothek umfaßt 87 Bände und wurde selbe von den Mitgliedern fleißig in Anspruch genommen.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuh gewählt:

Franz Folda, Obmann; Gustav Zimmermann, Heinrich Kouzicka, Benzel Wobrazka, Franz Horn, Adolf Seifert, Fridor Koller, Josef Zelentka, Josef Scholz und Benzel Aschenbrenner, Ausschuhmitglieder. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an: Franz Folda in Ladowitz 210.

Die Monatsversammlungen werden immer den ersten Sonntag im Monat um 8 Uhr abends im Vereinslokal „zum schwarzen Kopf“ in Wien abgehalten.

**Dug.** Die Ortsgruppe hielt am 7. März d. J. ihre diesjährige Generalversammlung ab, welche gut besucht war. Genosse Kung erstattete den Jahresbericht und warf einen Rückblick auf das vergangene Jahr, wobei er die Wahlen in die Personalkommission mit betonte. Hierauf wurde vom Genossen Pelzeter, Schriftführer, das vorjährige Protokoll verlesen. Genosse Heinrich, Kassier, bringt den Kassenbericht, aus dem wir folgendes hervorheben: Einnahmen Kr. 1021.49, Ausgaben Kr. 993.33, Kassenstand Kr. 28.16. Im vergangenen Jahre wurden auch einige hilfsbedürftige Mitglieder mit Unterstützung beteuert. Genosse Wagner, Bibliothekar, bringt seinen Bericht und betont, daß die Bibliothek von den Mitgliedern wenig benützt wird.

Hierauf wurde zur Wahl geschritten und folgende Genossen gewählt: Josef Kunz, Obmann, Anton Krump, Stellvertreter; Karl Kassek, Schriftführer, Johann Kolaf, Stellvertreter; Franz Heinrich, Kassier, Benzel Weber, Stellvertreter; Ferdinand Wagner, Bibliothekar, Josef Schödl, Stellvertreter.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, bei den Versammlungen zahlreicher zu erscheinen und sich um ihre Interessen mehr zu kümmern. Die Laubheit muß einmal gebrochen werden, wenn wir Fortschritte machen wollen, denn nur durch vereinte Kräfte werden Erfolge erzielt.

**Klostergrab.** Die Ortsgruppe in Klostergrab hat am Sonntag den 7. März ihre ganzjährige Generalversammlung abgehalten und wurden folgende Genossen in die Vereinsleitung gewählt: Klement Groh, Kondukteur, Obmann, Franz Duliska, Lokomotivbeizer, Stellvertreter; Ferdinand Kojum, Kondukteur, Schriftführer, Josef Partunet, Stellvertreter; Franz Gautsch, Kondukteur, Kassier, Franz Stuna, Kondukteur, Stellvertreter; Franz Moneka und Eduard Kubof, Streckenwächter, Revisoren; Anton Charwat, Weichenvächter, und Josef Mühlbauer, Bisherer, Bibliothekar. Nach der Neuwahl wurde dem scheidenden Ausschuh das Absolutorium erteilt.

Alle Zuschriften sind an Genossen Klement Groh zu senden, und werden die Genossen ersucht, an den Monatsversammlungen sich reger zu beteiligen, da dieselben am ersten Sonntag eines jeden Monats abgehalten werden. Die Ausschusssitzungen finden jeden ersten Sonntag nach dem 15. statt und mögen auch die Frauen daran teilnehmen, um die Aufmerksamkeit unter ihnen anzuregen und zu verbreiten.

**Schwarzenau.** Bei der am 7. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen einstimmig gewählt:

Franz Feiner, Obmann; Laurenz Steinbauer, Franz Huber, Josef Nowak und Eugen Kogmann, Ausschuh.

Genosse Feiner beantragte die Abhaltung von Diskussionsabenden und wird Näheres den Mitgliedern bekannt gegeben werden.

Mehrere interne Vereinsangelegenheiten wurden ebenfalls erledigt.

Sämtliche Zuschriften sind an Franz Feiner, Lokomotivführer in Schwarzenau zu richten.

**Marchegg.** Samstag den 6. März d. J. hielt die Ortsgruppe die diesjährige Generalversammlung ab, wobei Genosse Dusek einen lehrreichen Vortrag über die Sozialversicherung und über den Wert der politischen Organisation hielt.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: König, Obmann, Kottowitz und Wolf, Stellvertreter; Ulrich, Kassier, Madl, Stellvertreter; Wirschofsky und Sac, Schriftführer; Sprizendorfer und Winkler, Kontrolle.

Zur Errichtung eines Grabdenkmals für Genossen Glaser wurden 30 Kr. gespendet.

**Wolkersdorf St. G. G.** Sonntag, 14. März I. J., nachmittags, fand in Trauers Gasthaus eine sehr stark besuchte Eisenbahnerversammlung statt. Den Vorsitz führte Genosse Kainner, als Referenten erschienen Genosse Spiegl aus Wien und Genosse Krause (Stadlau). Infolge der großen Anzahl von Mitgliedern in diesem Rayon wurde die Gründung einer Zählstelle einstimmig beschlossen und Genosse Kainner als Zählstellenleiter einstimmig gewählt.

Genosse Spiegl, der über die Entziehung der Zulage der Oberbauarbeiter der St. G. G. referierte und in seinen weiteren Ausführungen auf das geplante Attentat der Regierung in ihrer Gesetzesvorlage auf die Unfallversicherung zu sprechen kam, erntete für seine leicht fähligen Beispiele reichen Beifall. Nach seiner Aufforderung, die Organisation auszubauen und treu zu derselben zu stehen, schloß derselbe sein Referat.

Genosse Krause und Baumgartner, welche über Organisationsstatistik sprachen, forberten zur Einigkeit der Kollegen und Genossen auf und wurden ihre Ausführungen mit Beifall belohnt. Von den noch nicht organisierten Anwesenden sind sofort 10 neu beigetreten. Genosse Kainner richtete an die Anwesenden einen kurzen Appell, ihn in der Leitung der Zählstelle zu unterstützen. Mit Dank für das zahlreiche Erscheinen schloß derselbe die Versammlung.

**Oberleutensdorf.** Sonntag den 7. März d. J. fand unsere Generalversammlung statt, wobei Genosse Kraus in deutscher und Genosse Koranda in tschechischer Sprache referierten. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Ignaz Schneider, Ernst Wodicka, Johann Scholz, Josef Spelba, Heinrich Perget, Josef Bohmann, Ludwig Waria, Franz Hojer, Eduard Semsel, Josef Grund und Peter Brensky. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Ignaz Schneider, Oberkondukteur in Oberleutensdorf, Benkegasse 385, in Gelbangelegenheiten an den Kassier Genossen Johann Scholz, Kondukteur in Oberleutensdorf, Mühlstraße 459, zu richten.

Ferner machen wir die Mitglieder aufmerksam, daß die Monatsversammlungen am 4. April und 2. Mai 1909, um 3 Uhr nachmittags stattfinden. Während der Sommermonate ist der Beginn auf 8 Uhr abends festgesetzt. Ausschusssitzungen finden eine Stunde vor Eröffnung der Monatsversammlungen statt.

**Leoben.** Bei der letzten Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuh gewählt: Karl Bösch, k. k. Staatsbahn, Obmann, Michl Kanzer, Südbahn, Franz Mader, k. k. Staatsbahn, Stellvertreter; Alois Edlinger, k. k. Staatsbahn, Schriftführer, Johann Wöllner, k. k. Staatsbahn, Georg Steiger, k. k. Staatsbahn, Stellvertreter; Winzenz Birko, k. k. Staatsbahn, Kassier, Felix Resch, Südbahn, Anton Vierschaft, k. k. Staatsbahn, Stellvertreter; Karl Faterl, k. k. Staatsbahn, Bibliothekar, Johann Reich, Südbahn, Johann Doppel, k. k. Staatsbahn, Stellvertreter.

**Mittelfeld.** Bei der am 28. Februar in Wildauer Saal abgehaltenen Generalversammlung, welche gut besucht war, wurden folgende Genossen in den Ausschuh gewählt: Hubert Galle, Obmann, Michel Gerold, Anton Regner, Stellvertreter; Leopold Dumpsfort, Kassier, Alois Jehn, Stellvertreter; August Freyberg, Schriftführer; Josef Feinisch, Stellvertreter; Johann Wabel, Bibliothekar, Franz Kolmanz, Alois Dabler, Stellvertreter; Franz Fichelnig, Josef Neudek, Josef Schmitz, Kontrolleure; Büsch, Kamper, Göbhardt, Zippermann, Ausschuh. Als Referent war Genosse Somitsch aus Wien erschienen, welcher über die Zugeländnisse des Eisenbahnministeriums unter großem Beifall der Anwesenden sprach.

**Lichtenau.** Die hiesige Zählstelle hat am 6. Februar I. J. eine § 2-Versammlung abgehalten, wobei folgende Genossen als Funktionäre gewählt wurden: Franz Liska als Leiter, Franz Jekrabek, Stellvertreter; Anton Wospisil, Kassier, Robert Jüstner, Stellvertreter; Alois Behaupt, Schriftführer, Benzel Karger, Stellvertreter; Benzel Jaiden, Bibliothekar, Alois Karger, Stellvertreter; Johann Kaper, Johann Bergmann und Benzel Novotny für die Kontrolle. Subkassier für die Streets Gabel a. d. A. die Genossen Franz Peschke und Josef Tannert. Alle Zuschriften und Sendungen sind zu richten an die Adresse: Franz Liska, Lichtenau, Böhmen.

Die Mitgliederversammlungen werden am ersten Samstag eines jeden Monats abgehalten. Die Ausschusssitzungen bestimmt der Obmann und werden die Mitglieder mittelst Einladungen verständigt.

Laut Beschluß der Ausschusssitzung am 5. März I. J. wurde der Reinertrag von 12 Kr. vom Eisenbahnerfranzögen zum Verkauf von Vereinsinventar beñht.

**Weihrichth.** Bei der am 7. März d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Hennlich, Obmann; Karl Hochmann, Franz Sarau, Bernhard Kiedl, Raimund Teucher, Johann Zanda, Josef Stephan, Johann Kachmayer, Josef Diel, Franz Liebischer, Ausschuh. Alle Zuschriften sind an Genossen Karl Hennlich, Tepitz-Waldthor, Bahnhof 722, zu senden. Die nächste Monatsversammlung findet am 4. April, 2 Uhr nachmittags, im selben Lokal statt, wozu sämtliche Genossen freundlichst eingeladen werden.

**Wien-Simmerig.** Am 7. März fand im Simmeringer Brauhaus die Generalversammlung der Ortsgruppe Simmering statt. Gewählt wurden die Genossen: Alois Dulovsky, Obmann; Karl Schwarz, Gottlieb Pavlik, Josef Vot, Karl Leisentratt, Franz Biedla, Josef Hofbauer, Matthias Svejtsky, Johann Jöck, Josef Zipperer, Josef Buchmann, Johann Weinlich, Anton Kasla, Benzel Soufal, Hugo Wandra, Franz Emberl und Franz Hzehat, Ausschuh; Johann Cabal, Raimund Malecek und August Schembor, Kontrolle. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Alois Dulovsky, Wien, XI., Seifelsbergstraße 48.

**Schreckenstein.** Am 15. März fand in Neumanns Restauration in Krammel die diesjährige Generalversammlung statt. Aus dem Rechenschaftsberichte war zu ersehen, daß die Ortsgruppe im vergangenen Vereinsjahr eine rege Tätigkeit entwickelte. Versammlungen und Sitzungen wurden von der Ortsgruppe 45 abgehalten. Darunter 6 freie Eisenbahnerversammlungen. Zur Verbesserung der Dienstverhältnisse wurden im Wirkungskreise der Ortsgruppe neun Aktionen durchgeführt, welche zum großen Teil auch von Erfolg begleitet waren. Delegierungen seitens der Ortsgruppe wurden sechs entsendet. Die Gesamteinnahmen betragen Kr. 7263.78, die Gesamtausgaben Kr. 7913.87. An die Zentrale wurden Kr. 5036.78 abgeführt. Für Unterstufungen wurden aus Ortsgruppenmitteln 389 Kr., von der Zentrale 140 Kr., somit zusammen 529 Kr. gewährt. Für Aktionen und Agitation wurden Kr. 308.24, für Bildungszwecke Kr. 76.12 ausgegeben. Briefe wurden 343 abgefunden, eingelaufen sind 184. Außerdem wurden von der Ortsgruppenleitung für die Mitglieder in verschiedenen Angelegenheiten 165 Gesuche verfaßt. Die Mitgliederzahl stieg von 421 auf 496. Der Saldo betrug am 31. Dezember Kr. 264.49. Aus der gemeinsamen Bibliothek

wurden von den Mitgliedern der Ortsgruppe 487 Bücher ausgegeben. In der Neuwahl der Ortsgruppenleitung wurden gewählt die Genossen: Eduard Paul, Obmann; Josef Gruber, Kassier; Julius Jüngling, Schriftführer. Zuschriften sind an Genossen Eduard Paul, Krammel, Schwadnerstraße Nr. 79, zu richten.

**Letna bei Pilsen.** Hiermit geben wir bekannt, daß wir durch Kauf von Diete's Gasthaus ein eigenes Arbeiterheim erworben haben. All unsere Freunde und Gesinnungsgenossen von Letna und Umgebung werden freundlichst ersucht, uns durch zahlreichem Besuch gütigst zu unterstützen und mögen dieselben als Mitglieder der Arbeiterheimgenossenschaft beitreten. Zur Kapitalisierung des Unternehmens werden Geldbeträge in jeder Höhe entgegengenommen und sichergestellt.

**Die Ortsgruppenleitung der organisierten Eisenbahner in Letna.**

**Saaz.** Bei der am 8. März d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Strnad, Obmann; Anton Leipert, Wenzel Beran, Josef Kowit, Jaroslav Blecha, Josef Hanl, Anton Ulrich, Ernst Horn und Adolf Milševit, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Franz Strnad, Libotšchanerstraße 1003 in Saaz, Geldsendungen an den Kassier Jaroslav Blecha, Obstmarkt 603 in Saaz, zu adressieren.

Die Mitgliederversammlungen finden jeden ersten Montag im Monat, Ausschusssitzungen nach Bedarf statt. Die Mitglieder werden ersucht, durch regen Besuch der Versammlungen sowie durch pünktliche Zahlung der Beiträge dem Ausschuss die Arbeiten zu erleichtern.

**Feldkirch.** Am 7. d. M., nachmittags 2 Uhr, fand die ganzjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe mit folgender Tagesordnung statt: 1. Vereins- und Rechnungsbuchbericht. 2. Eingahlung und Aufnahme neuer Mitglieder. 3. Neuwahlen. 4. Anträge und Anfragen.

Der Obmann Genosse Schwarz brachte den Tätigkeitsbericht der Ortsgruppe für 1908 zur Kenntnis. Der Kassienbericht wurde von der Kontrolle für richtig befunden und nach Verlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung dem scheidenden Ausschuss das Absolutorium erteilt. Die vom Wahlkomitee vorgeschlagenen Genossen wurden einstimmig in den Ausschuss gewählt. Nach Erledigung interner Angelegenheiten schloß der Obmann Genosse Loy mit einem warmen Appell an die Mitglieder, auch heuer regen in der Organisation zu wirken, die gut besuchte Versammlung um halb 6 Uhr. Alle Zuschriften sind an den Obmann Genossen Franz Loy, Feldkirch, Kreuzgasse 20, zu richten.

**Simberg.** Sonntag den 28. Februar l. J. fand im Vereinslokal eine außerordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Nachdem Genosse Geiger als Vorsitzender die Anwesenden sowie den aus Wien erschienenen Referenten Genossen Karl Rejedo nach Eröffnung der Versammlung begrüßte, wurde die Verlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung vorgenommen. Der Bericht des Kassiers Genossen Klein sowie der Revisoren wurde von den Anwesenden mit Befriedigung aufgenommen und das beantragte Absolutorium einstimmig angenommen.

Bei der hierauf folgenden Neuwahl wurden nachstehende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt:

Franz Geiger, Obmann; Leopold Bemann, Stellvertreter; Franz Klein, Kassier; Wilhelm Holender, Schriftführer; Johann Erl und Johann Geiger, Kontrolloren; Johann Dlast, Karl Müller, Stephan Wors, Alois Smejtal, Josef Kögler, Karl Kotovec, Josef Pfeil, Ausschüsse.

Nach erfolgter Wahl forderte Genosse Geiger die Mitglieder, besonders aber die gewählten Ausschussmitglieder auf, bei den Monatsversammlungen respektive Ausschusssitzungen zuverlässig zu erscheinen; die Monatsversammlungen finden wie bisher am ersten Sonntag im Monat statt.

Genosse Rejedo schildert in kurzen klaren Zügen die Kämpfe der Eisenbahner zur Zeit der Ausnahmestände, die Schätzerung derselben durch die Behörden, bringt in ausführlicher Weise die Bewegung der Eisenbahner der letzten Zeit, das Ansehen der Eisenbahnerorganisation, welche sich dieselbe durch die Anzahl der Mitglieder erworben hat und schließt seinen vorzestellenden Vortrag unter lebhaftem Beifall der Anwesenden, die Organisation weiter auszubauen und neue Mitglieder zu werben. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Franz Geiger, Simberg 167, zu richten.

**Drünn I.** Am 7. März fand im Vereinslokal „zum Reßbock“ die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Drünn I statt.

Der Obmann Genosse Sarson eröffnete um 4 Uhr nachmittags die Generalversammlung mit der Erinnerung an die verstorbenen Genossen Glaser, Schulmeister und Drbal, worauf sich die Anwesenden zum Zeichen der Trauer von ihren Sigen erhoben.

Genosse Kante brachte das Protokoll der letzten Generalversammlung zur Kenntnis.

Den Situations- und Kassienbericht erstattete Genosse Manka, der hervorhob, daß trotz mancher Schwierigkeiten wir mit unserer Arbeit zufrieden sein können. Die Arbeit der Ortsgruppe ist folgende: Die Aktion betreffs Abänderung des Zurechnungssatzes für die Zugsbegleiter und Erhöhung des Meilengeldes sowie die Aktion wegen Erhöhung des Affordtariffes der Magazinsarbeiter wurden durch die Zemská Jednota vereitelt; Konferenz der Magazinsarbeiter; Versammlung der Schlosserwerkstätte; Aktion der Bergarbeiter; Versammlung der Kohlenarbeiter behufs Bewilligung von Freitagen aus und in die Wohnungsvorschriften wurde zufriedenstellend erledigt. Weiters veranstaltete die Ortsgruppe 20 Mitgliederversammlungen, 15 Ausschusssitzungen, 2 öffentliche, 2 vertrauliche Versammlungen und 2 Konferenzen. Briefe für die Ortsgruppe sind 233 angekommen und 135 abgefertigt. Mit Ende 1907 waren 532 ordentliche Mitglieder, beigetreten sind 328, zusammen 860 Mitglieder. Davon wurde die Zahlstelle in Blansko mit 87 Mitgliedern und die Zahlstelle in Mährisch-Brannitz mit 29 Mitgliedern gegründet; gestorben, ausgestiegen und wegen Nichtzahlung der Beiträge ausgeschieden 108, so daß die Ortsgruppe mit Ende 1908 626 Mitglieder zählt. An Unterstützungen wurden von der Ortsgruppe 238 Kr. und von der Zentrale 170 Kr., zusammen 408 Kr. ausbezahlt. In Rechtschutzangelegenheiten sind 17 Fälle vorgekommen, und zwar handelte es sich in 12 Fällen um die Zuerkennung der Unfallrente, in 1 Fall um gnadenweise Bewilligung der Pension, in 3 Fällen wurden Klagen wegen Ehrenbeleidigung unserer Funktionäre eingereicht. Dieser Bericht wurde mit Beifall aufgenommen.

Genosse Adalbert Gruby erstattete den Bericht als Revisor und hob hervor, daß die Rechnungen und die Kasse sich in vollster Ordnung befinden.

Hierauf wurde zu den Wahlen geschritten, die folgendes Resultat ergaben: Josef Janoušek, Blochsignaldienner, Obmann, Rumrovitz, Weißgasse 4, an den alle Zuschriften zu richten sind; Evgubius Solny und Johann Skaroupta, Stellvertreter; Franz Moutka und Engelbert Walecka, Kassiere; Leopold Zapletal und Josef Soukup, Bibliothekare; Alexander Schleglinger, Josef Vanger und Josef Cerny, Revisoren; Ferd. Hubáček und Karl Born, Schriftführer; Prat und Ontel, Erasmänner.

Weiter wurden gewählt als Beitragseinknehmer für die Strecken: Drünn, Tichonowitz, Otřichsko, Mlaza und Böhmisch-Trübau die Genossen Schleglinger, Born und Cerny; als Vertrauensmänner: für die Magazinsarbeiter Genosse Prat, für die Kohlenarbeiter Ontel, für die Oberbauarbeiter

Sehnal, für Stationsarbeiter J. Soukup, für das Heizhaus Walitschka, für die Lokomotivführer Sarson und Pfeffer, und für die Station Strelitz Genosse Höll. Die Bestreben sind mit dem Eintassieren der Beiträge betraut, außerdem können an jedem 1. und 15. bei den Versammlungen und täglich von 9 bis 12 Uhr und von 3 bis 6 Uhr im Eisenbahnersekretariat, Josefs-gasse 2, die Beiträge gezahlt werden.

Genosse Dussek referierte über den Gesehentwurf der Sozialversicherung.

Zum Schluß forderte Genosse Moutka die Anwesenden zur rastlosen Arbeit auf, um die Organisation nach innen und außen zu fördern und schloß um 8 Uhr abends die Generalversammlung.

**Hütteldorf.** Montag den 1. März 1909 fand die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Der Vorsitzende Genosse Bild eröffnete nach Begrüßung der Anwesenden um halb 8 Uhr abends die Generalversammlung und brachte einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses im abgelaufenen Vereinsjahr, welcher von den Mitgliedern beifällig zur Kenntnis genommen wurde. Der Revisorbericht wurde durch Erteilung des Absolutariums genehmigt und als Funktionäre folgende Genossen gewählt: Franz Hartenthaler, Lokomotivführer, Obmann; Alois Schöber, Oberverfchieber, und August Fleischmann, Werkmann, Obmannstellvertreter; Eduard Lindner, Lokomotivführer, Schriftführer; Alois Wallner, Werkmann, und Karl Hirt, Kanalbediener, Schriftführerstellvertreter; Franz David, Lokomotivführeranwärter, Kassier; Karl Walter, Verfchieber, und Alois Wadam, Oberheizer, Kassierstellvertreter; Heinrich Saito, Lokomotivführer, Bibliothekar, Franz Wälsch, Kohlenarbeiter, und Josef Gutmann, Heizer, Revisoren.

Genosse Hartenthaler führte den Anwesenden einbringlich vor Augen, welche Arbeitsfülle der vorgelegte Bericht in sich schließt und ersuchte, dem zurücktretenden Ausschuss den Dank der Generalversammlung durch Erheben von den Sigen auszudrücken, was einstimmig erfolgt. Mit dem Appell an die Mitglieder, auch im kommenden Vereinsjahr die Ortsgruppe und mit ihr die Organisation auszubauen, schloß er die Generalversammlung, welcher dann ein heiterer Familienabend folgte.

Alle Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind an den Obmann Franz Hartenthaler, XIII/4, Hädingerstraße 39a, 1. Stock, Tür 5, zu richten.

Die Vereinsabende der Ortsgruppe werden von nun an jeden Samstag, um 7 Uhr abends, im alten Vereinslokal Zeilinger's Gasthaus, XIII, Mühosstraße 184, abgehalten. Außerdem werden für das Maschinenpersonal jeden Montag, um 6 Uhr abends, nach dem 1. und 15. eines Monats Besprechungen ihrer Angelegenheiten im selben Lokal stattfinden. Ebenso werden die Eingahlungen nur mehr an Vereinsabenden entgegengenommen und entfällt somit das Intasso der Beiträge bei der Auszahlung.

Alle Genossen werden im eigensten Interesse ersucht, die wöchentlichen Vereinsabende fleißig zu besuchen, den jetzt folgenden Vorträgen ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen und zu denselben auch ihre Frauen mitzubringen.

**Kleinreiffing.** Sonntag den 7. März fand die Versammlung der Zahlstelle statt. Aus dem Tätigkeitsbericht der Zahlstelle ist folgendes zu bemerken: Einnahmen Kr. 954.43, Ausgaben Kr. 904.14, Zeitungsfond und Zentralbeiträge Kr. 733.95, Unterstützung an vier Mitglieder 70 Kr., Inlastprovision Kr. 30.20, Porto und Schreibrequisiten Kr. 17.27, Druckfachen 15 Kr., 10 Bibliotheksbücher Kr. 17.27, Kassenstand am 31. Dezember 1908 Kr. 50.29. Als Zahlstellenleiter wurde Genosse Paul Fidebauer, als Kassier Genosse Mairinger gewählt. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Paul Fidebauer, Lokomotivführer in Kleinreiffing, zu richten.

**Wien X. (Arbeitsjubiläum.)** Am 22. Februar feierte der bei der Südbahn-Gesellschaft in Arbeit stehende Tischler-Gehilfe Genosse Franz Klein die sein vierzigjähriges Arbeitsjubiläum. Aus diesem Anlaß veranstalteten die Kollegen des Jubilars im kleinen Saale des Arbeiterheims Favoriten ein Fest, das bewies, welche große Sympathien der Jubilar genießt. Genosse Kunft, der den Jubilar begrüßte, hielt auch die Festrede, wobei er auf den beschwerlichen Lebensweg des alten Arbeiters hinwies. Die Gesellschaft wie auch seine Kollegen erfreuten den Jubilar mit schönen Geschenken. Die Landtagsabgeordneten Pögl und Sigl, die am Morgen verhindert waren, schickten an den Jubilar eine schriftliche Gratulation. Das schöne Arbeiterfest, das besonders durch die Gesangs-vorträge des Gesangvereines „Südbahnbund“ und die vortrefflichen Leistungen des Humoristen Gröbl ausgezeichnet wurde, verlief in bester Stimmung.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Marburg.** (Erbauliches von der Baudirektion der Südbahn.) Am 23. v. M. fand vor dem hiesigen Bezirksgericht die Verhandlung über die Ehrenbeleidigungsklage, welche der Kasselexpedient Fekonia gegen den dort stationiert gewesenen Bahnmeister Bukry angestrengt hatte, statt. Den Gegenstand der Klage bildete die zu Protokoll gegebene Andeutung des Bahnmeisters, daß der vorjährswürdige Vorgang bei Ausstellung der Regieradbriefe, wie er unter dem früheren Sektionsvorstand Fuchsel gepflogen wurde, darauf schließen lasse, daß von einem Bediensteten zum Nachteil der Gesellschaft an Unternehmer für deren Privatwzwecke Regieradbriefe ausgefolgt werden.

Die Verhandlung selbst endete, wie vorauszu sehen war, mit dem vollständigen Freispruch des Bahnmeisters, da der Richter zur Überzeugung gelangte, daß der Herr Fekonia bloß der vorgeschobene Strohmann sei und der Kläger eigentlich der Herr Fuchsel hätte sein sollen. — Es traten jedoch im Verlaufe der Verhandlung ganz nette Details zutage, welche verdienen, festgenagelt zu werden, damit auch die Öffentlichkeit sich ein Beispiel nehmen kann, wie Disziplinäruntersuchungen bei der Baudirektion geführt werden. In erster Linie sei konstatiert, daß die Prophezeiung des Untersuchungskommissärs Jacobi, daß der Bahnmeister in dieser Sache kein Glück haben werde und er schon jähren werde, was dabei für ihn herauskommt, nicht in Erfüllung gegangen ist. Herausgekommen ist freilich etwas, der Beweis nämlich, daß die Oberen die Wahrung des gesellschaftlichen Interesses stets bloß im Munde führen und eine ungeheure Blamage für die Pächtdirektion. Diefelbe mag sich dafür bei ihrem scharfen und klugen Unterläufer Jacobi bedanken und denselben vielleicht durch Erhöhung seiner Funktionszulage belohnen. Wie jammervoll war die Miene des Klägers, welcher sich auf ein mit dem Gestagten am 30. Oktober 1908 angeblich durch Herrn Jacobi aufgenommenes Protokoll berief, als er hörte, daß die Baudirektion dem Gerichte eingestehen mußte, daß mit dem Bahnmeister in dieser Sache überhaupt kein Protokoll aufgenommen wurde. Tableau! Aber es existierte doch etwas, nämlich ein privater Bericht des Herrn Jacobi an die Direktion. Da heißt es: „Der Bahnmeister sei ein aufgeregter Mensch und verführe noch weitere Verdächtigungen, er mache verstockte Andeutungen, er verweigerte die Ausfolgung des Frachtbriefes u. s. w. Im Berichte stand natürlich nichts davon, daß der vette Herr dem Bahnmeister, welcher ihn in Uniform erwartete, schon am Perron coram publico den Frachtbrief mit Gewalt zu entreißen versuchte, und daß der Bahnmeister, welcher ihn daran hindern wollte, ihn am Arme gefaßt hielt. Es ist wahrlich höchste Zeit, daß die Südbahndirektion diesen Herrn Jacobi als Untersuchungskommissär verschwinden läßt.“

**Wachtechnisches.**

**Elektrische Bahnen.** Die wirtschaftliche Krisis hat das Problem der Elektrifizierung der Eisenbahnen in den Vordergrund des Interesses gestellt. Die Versuche auf den schwedischen, schweizerischen und amerikanischen Eisenbahnen mit elektrischem Betrieb werden als vollkommen gelungen dargestellt. Die übrigen Staaten, vor allem Italien, Oesterreich, Bayern, Baden und Preußen, sind entschlossen, ebenfalls den elektrischen Betrieb auf ihren Bahnen einzuführen. In dem soeben erschienenen Werke über die elektrischen Fernbahnen sucht der Ingenieur der Vereinigten Staaten D. C. Koedder das Ergebnis aller Versuche zusammenzufassen. Wir entnehmen diesem Werke einige Bemerkungen über die wirtschaftlichen Vorteile der elektrischen Bahnen.

Das wichtigste Moment ist, daß durch die elektrischen Bahnen an Zeit und Kraft gespart wird. In der Regel erlauben sie eine bedeutend erhöhte Geschwindigkeit, die Fahrkörper sind leichter abzufahren und bedürfen weniger Zeit, um wiederum in Bewegung gesetzt zu werden.

Der wichtigste Vorteil ist die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes. Die Dampflokomotive muß meist mit einem sehr großen und schweren Tender versehen sein, wodurch ein erheblicher Prozentsatz der Zugkraft verloren geht.

Dann muß die Dampflokomotive im Durchschnitt zweifelt oft aber auch vier Stunden vor Antritt der Fahrt angeheizt werden. Ebenso bedarf sie der Unterhaltung während des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen, in Kreuzungen, sowie während der Pausen. Die elektrischen Bahnen verbrauchen Energie nur während des Betriebes und proportional ihren Leistungen.

Die Dampflokomotiven werden ferner rascher als die elektrischen abgenutzt. Außerdem stellt der elektrische Betrieb eine größere Betriebssicherheit dar. Der Dampfkeffel bildet eine ständige Gefahr und hat, ganz abgesehen von Unfällen durch direkte Explosion, bei Zusammenstoßen fast stets die Zahl der Opfer vermehrt. Ähnlich verhält es sich mit den Gasbehältern unterhalb der Wagenkasten für die Zugsbeleuchtung. All das fällt beim elektrischen Betrieb weg.

Einen sehr bedeutenden Wert hat die Möglichkeit, höhere Steigungen zuzulassen. Ein Beispiel mag das erläutern: Bei Freitigen-Brieg stellte sich die für den Dampfbetrieb geeignete Terrasse mit 15 Prozent Steigung auf 21.5 Kilometer Länge, die für den elektrischen Betrieb gewählte mit 3.5 Prozent Steigung auf nur 13.5 Kilometer Länge. Die dadurch erreichte Ersparnis an den Baukosten wurde auf 25 Millionen Franken berechnet. . . .

Die Herren Stillwell und Putnam, haben in einem Vortrag vor dem American Institute of Electrical Engineers im Jänner 1907 die Betriebs- und Unterhaltungskosten der amerikanischen elektrischen Vollbahnen zu 82 Prozent derjenigen der Dampfbahnen berechnet. Von den 5900 Millionen Mark, die im Jahre 1905 in den Vereinigten Staaten an Betriebs- und Unterhaltungskosten sämtlicher Bahnen verausgabt wurden, hätten nicht weniger als 1050 Millionen Mark gespart werden können.

Für Deutschland hat Pfarr (Elektrischer Kraftbetrieb und Bahnen, Heft 16 und 18, 1907) berechnet, daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf sämtlichen Bahnen eine Ersparnis von mindestens 47 Millionen Mark gebracht hätte, wobei allerdings ein Anlagkapital von 880 Millionen Mark notwendig wäre.

In beiden Fällen ist als Primärkraft der Dampf angenommen. Läßt sich aber Wasserkraft ausnützen, so vermindern sich die Ausgaben noch bedeutend.

Ueber die Entwicklung der elektrischen Bahnen macht Herr Oberingenieur P. Poschenrieder in der österreichischen Zeitschrift des Ingenieur- und Architektenvereines (Nr. 6, 1909) folgende interessante Angaben: 1879 führte W. Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Eisenbahn vor. 1884 wurde die erste elektrische Bahn in Cleveland (Nordamerika) gebaut. Seitdem geht die Entwicklung der elektrischen Bahnen in raschem Tempo vor sich, wie aus folgendem ersichtlich ist:

1885 hat Europa 22 Kilometer Geleise mit zirka 35 Fahrzeugen; Amerika 12 Kilometer Geleise mit 13 Fahrzeugen; 1890 sind in Europa 71 Kilometer Geleise mit zirka 140 Fahrzeugen und in Amerika 1142 Kilometer Geleise mit 1230 Fahrzeugen; 1908 hat Amerika schon zirka 70.000 Kilometer Geleise mit 75.000 Fahrzeugen, Europa ungefähr ein Drittel dieser Zahl.

Ausführlicher über die amerikanischen elektrischen Bahnen berichtet der Zensus von 1907. Darnach waren:

	30. Juni 1908	31. Dezember 1907	Zunahme in Prozenten
Bahngesellschaften . . . . .	987	1.236	25.2
Betriebslänge in englischen Meilen . . . . .	16.000	25.500	53.4
Geleiselänge in englischen Meilen . . . . .	22.600	34.400	52.4
Zahl der Personenwagen . . . . .	60.000	70.000	16.1
Zahl der beförderten Personen in Millionen . . . . .	—	9.5	63.3
Zahl der Arbeiter und Angestellten . . . . .	141.000	220.000	57.0
Gehalt und Löhne in Millionen . . . . .	88	150.5	70.0

In diesen Zahlen sind sämtliche Bahnen inbegriffen. Die Entwicklung der Vollbahnen in Europa läßt sich ersehen aus folgenden Angaben über die Wechselstrombahnen, die wir ebenfalls dem Vortrage des Herrn Poschenrieder entnehmen:

	Zahl	Wechselstrombahnen in Europa		Motorwagen
		Strecke	Lokomotiven	
1904 . . . . .	1	18.2 Kilometer	—	4
1905 . . . . .	2	9.4	1	29
1906 . . . . .	6	108.15	2	43
1907 . . . . .	3	110.5	7	94
1908 . . . . .	12	421.2	35	114

Die Entwicklung läßt darauf schließen, daß sich das neue Betriebssystem vollständig bewährt. Es verheißt neuen kräftigen Aufschwung im Verkehrsweisen und dann auch in der gesamten Industrie.

**Eine Emschienenbahn in London.** Das Problem der Schnellbahn in der Stadt glaubt der englische Erfinder C. W. Chalmers Kearney durch ein System der Eisenbahn gelöst zu haben, das der einschienenigen Eisenbahn ähnelt, die mittels eines Kreisels ausreicht gehalten wird. Jedoch handelt es sich um eine etwas andere Erfindung, über die „The Worlds work“ zuverlässige Angaben macht. Die Eisenbahn fährt auf einer einzigen Schiene von der gewöhnlichen Schwere und Form; vier Räder befinden sich, zu je zweien an einem Drehgestell angebracht, unter der Mitte des Wagens. Ueber dem Wagen liegt eine zweite, etwas leichtere Schiene, die seitlich durch halbkreisförmige Stützen gehalten wird. In ihrer Unterseite gleiten etwas kleinere Räder entlang, die auch paarweise angeordnet sind. Jedes einzelne der Unterräder ist mit einem Motor ausgerüstet, der unmittelbar an der Achse angreift, so daß alle vier Räder Treibräder sind und die treibende Kraft daher in denkbar günstigster Weise ausgenützt wird. Der Wagen ist ziemlich leicht gebaut, so daß der Schwerpunkt ziemlich tief unten liegt. Da außerdem die Drehungsgeschwindigkeit der Räder sehr groß ist, würde durch ihre Kreisförmigkeit der Wagen im Gleichgewicht gehalten, auch wenn die obere Schiene nicht vorhanden wäre. Diese ist aber unbedingt nötig, wenn der Zug steht und wenn er scharfe Kurven durchfahren soll, in denen je nach der Krümmung die obere Schiene seitlich verlegt ist. Der Wagen, der 100 Personen aufnehmen soll, ist vorn und hinten keilförmig gestaltet, so daß der Luftwiderstand äußerst gering ist. Wie der Erfinder hofft, soll eine Geschwindigkeit von beinahe 200 Kilometern in der Stunde erreicht werden. Die Wagen dieses Systems sollen äußerst ruhig und sicher fahren, was leicht verständlich ist, da ja, anders als bei der zweischienenigen Eisenbahn, der Stadtkranz auf beiden Seiten über die Schiene übergreifen kann, und die Stöße, die auf der ungleichen Lagerung der Schienen der gewöhnlichen Eisenbahn beruhen, wegfallen. Außerdem hat die eingeleitete Eisenbahn noch den Vorzug, daß sie große Steigungen ohne Schwierigkeiten erklimmen kann. Es ist der Vorschlag gemacht worden, in nächster Zeit in London eine solche Bahn zu bauen, und es verlautet auch, daß eine derartige Bahn in der Umgebung von New-York ausgeführt werden soll.

**Und wenn der ganze Schnee verbrennt.** Ein eigenartiges Verfahren, die Weichen und sonstigen durch Vereisung besonders gefährdeten Stellen im Geleise von Eis und Schnee zu befreien, wird von Amerika gemeldet. Das Verfahren besteht darin, daß eine brennbare Flüssigkeit über die von Eis zu befreienden Stellen gegossen und angezündet wird. Die brennbare Flüssigkeit ist ein Kohlenwasserstoff, dessen Zusammensetzung geheim gehalten wird. Es wird nur so viel angegeben, daß die Flüssigkeit fast ohne Kosten als Nebenprodukt beim Betriebe der Fettgasanstalten gewonnen wird und im Handel für den Preis von 3 bis 5 Pf per Liter zu haben ist. Diese Flüssigkeit brennt selbst bei Wind und Sturm und auch dann noch weiter, wenn sie sich mit dem schmelzenden Schnee und Eis vermischt. Im Gegenteil, sie bringt das Schmelzwasser gleichzeitig zur Verdampfung und trocknet dadurch den Boden zwischen den Geleiseanlagen. Das Verfahren soll ferner den Vorteil haben, daß es nicht nur Schienen und Schwellen nicht angreift, sondern sie im Gegenteil imprägniert. Auch die ausstrahlende Wärme läßt sich nicht befürchten, da sie nicht stärker wie bei großer Hitze im Sommer sein soll.

### Verschiedenes.

#### Erläuterung.

Michel! fallen dir die Schuppen  
Von den Augen? Merkst du ißt,  
Daß man dir die besten Suppen  
Vor dem Maule wegstibigt?

Als Ersatz war dir verschprochen  
Reinverklärte Himmelsfreud'  
Droben, wo die Engel kochen  
Ohne Fleisch die Seligkeit.

Michel! wird dein Glaube schwächer  
Oder stärker dein Aup'tit?  
Du ergreiffst den Lebensbecher  
Und du singst ein Weidenlied!

Michel! fürchte nichts und laße  
Schon hienieden deinen Wanst,  
Später liegen wir im Grabe,  
Wo du still verdauen kannst!

Geinrich Heine.

**Von einem, der sich zu helfen suchte.** Der alte Andres war schlau. Deshalb verließ er seine Stelle bei dem Burghofbauer und verdingte sich bei dem Pfarrer. Der Pfarrer hat weniger Acker, weniger Vieh, folglich — brauche ich weniger zu arbeiten. So taufscherte der Andres. Nicht ganz mit Unrecht.

Die Frau Pfarrer war eine sparsame Frau. Vielleicht ein bißchen zu sehr. — Den Dienstboten kochte sie echte Wasseruppen. Und das oft.

Andres aderte. Mehr Schleifen, das heißt ungeackerte Stellen ließ er liegen, als er umbrach.

Das sah sein Herr. Der verstand sich aufs Acker; sonst verstand er auch nicht viel.

„Andres, heißt das geackert? Sind das Furchen?“

„Wasserupp!“ —  
„Drinwer'naus geschlupp!“ — — —

Der Pfarrer hatte eine heimliche Unterredung mit seiner Frau.

Am anderen Tage aderte Andres Furchen für Furchen gründlich und tief. Der Pfarrer lachte; das war die Frucht seiner Unterredung.

„Waw Andres! So lob' ich mir's.“

„Wasserupp!“ —  
„Drinwer'naus geschlupp!“  
„Awwer Sauerkraut un Speiß —  
Doas brich's weid!“

Seit der Zeit brauchte sich Andres nicht mehr über die vielen Wasseruppen zu beklagen. Es war doch schlau gewesen, daß er sich bei dem Pfarrer verdingt hatte.

Karl Ludwig.

**Ein Urteil über die Fachzeitungen.** Herr Reifner, Dozent für Journalistik der Technischen Hochschule zu Darmstadt, führte auf dem Internationalen Pressekongress folgendes aus: Die Fachpresse, die heute gleich der Tageszeitung einen hervorragenden Bestandteil der geistigen Nahrung des Volkes bildet, wendet auf dem ihr zugewiesenen engeren Gebiet allen sachlichen und persönlichen, praktischen und theoretischen, allgemeinen und besonderen Fragen ihre gespannte Aufmerksamkeit zu und macht — um der Bisherigkeit praktische Bedeutung zu geben — die Heberfülle der in Büchern behandelten Wissenschaften durch Bibliographien, Anzüge und Referate über die mit Fernerblick gesichteten Stoffe der naheliegenden Fachgebiete wirklich erst zum Gemeingut der Völker. Eine gut geleitete Fachpresse zeigt auf den von ihr erwählten Gebieten die gleiche Umsicht und Beweglich-

keit wie die Tageszeitung, die sich bei der fortgesetzten gewaltigen Ausdehnung ihres Inhalts nur den der Allgemeinheit dienenden Interessen widmen kann. Es gibt Fachzeitschriften, welche in einem Umfange erscheinen, der demjenigen der größten Tageszeitungen nicht nachsteht. Dementsprechend verursacht der redaktionelle Teil der Fachblätter wegen seines kritischer angelegten Leserpublikums, wegen des verhältnismäßig kleineren Interessentkreises, den die Fachzeitschrift vertreten soll und der damit zusammenhängenden Gründlichkeit in der Behandlung des für das Fachblatt geeigneten Stoffes nicht selten einen erheblichen Apparat und erfordert bedeutende geistige Arbeit. Und da uns im Fachzeitschriftenwesen eine hohe Entwicklung der typographischen Ausstattung begegnet und viele Fachblätter außerdem teure und technisch bedeutungsvolle Kunstbeilagen oder andere gediegene Illustration bieten, darf mit vollem Recht behauptet werden, daß das geistige, wirtschaftliche und technische Niveau der Fachpresse dem der Tagespresse gleichwertig ist und daß die Wissenschaft, Gewerbe und Handel ohne ihre Fachpresse eine so hohe Stufe, wie sie tatsächlich erreicht ist, schwerlich erklimmen hätten.

### Literatur.

„Nach Feierabend“ betitelt sich die soeben im Parteiverlag der Wiener Volksbuchhandlung erschienene Broschüre. Sie hat den Landtagsabgeordneten Michael Schacherl in Graz zum Verfasser, der es in ausgezeichnete Weise verstanden hat, sieben Gespräche zwischen dem Angebauer Boldl und dem Steinhofer Seppel wiederzugeben. Die Broschüre, welche für den äußerst billigen Preis von 10 S. bei allen „Glücklicher“, Kolporturen und Zeitungsaussträgern erhältlich ist, eignet sich ganz vorzüglich zur Agitation in Stadt und Land. Bei bevorstehenden Landtags- oder Gemeinderatswahlen fehlt es oftmals an leichtverständlichen Auseinandersetzungen, mit denen die noch rückständigen Kameraden und Kollegen, sei es im Kohlenjoch, in der Fabrik oder sonstwo, ohne Mühe mit den Zwecken und Zielen der sozialdemokratischen Partei bekanntgemacht werden könnten. Ganz besonders unter den Landarbeitern dürfte die Schrift reges Interesse hervorrufen. Das bisher von der Sozialdemokratie für die gesamte Arbeiterschaft aller Klassen Erreichte ist in der „Nach Feierabend“-Broschüre in anmutender Gesprächsform niedergelegt und dürfte unserer Partei manchen neuen Kämpfer für Freiheit und Recht zuführen. Wir empfehlen diese neu aufgelegte Lichtstrahlenbroschüre angelegentlich, ist sie doch ein weiteres schätzenswertes Agitationsmittel für die Sozialdemokratie. Wo die Schrift ausnahmsweise bei den Kolporturen nicht erhältlich sein sollte, empfiehlt sich die Einsendung von 15 S. in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp. in Wien, VI., Gumpendorferstraße Nr. 18, worauf Frankozusendung derselben erfolgt.

**Das Recht.** Volkstümliche Zeitschrift für österreichisches Rechtsleben. Herausgeber: Dr. J. Ingwer und Dr. J. Rosner. Die soeben erschienene Nr. 16 dieser Zeitschrift hat folgenden Inhalt: Entführung und Ehebruch. — Die Entscheidungsgründe der Urteile in Uebertretungsfällen. Von Dr. Julius Röder. — Rechtsprechung: Negativer Kompetenzkonflikt. — Bücher und Zeitschriften: R. Kotte: Fachgerichte in Strafsachen. — Deutsche Richterzeitung. — Allerlei aus dem Rechtsleben: Die bedrohte Unabhängigkeit des Richterstandes. — Die Mißhandlung Jugendlicher. — Johann Nepomuk redivivus. — Diese Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Das Abonnement beträgt jährlich 6 Kr., die einzelne Nummer kostet 30 S. Redaktion und Administration: Wien, 6. Bezirk, Kasernengasse 24.

### Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

#### Erklärung.

Dem Einsender des Artikels in der „Österreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ hat es beliebt, sich mit meinem Tun und Handeln in einer mich bei meinen Berufskollegen herabsetzenden Weise zu befassen, auf dessen Anrempelungen ich nicht durch Zeitungsaufsätze antworten, sondern demselben anderswo Gelegenheit geben will, die gegen mich erwähnten Beschuldigungen zu beweisen.

Aus diesem Grunde lasse ich mich mit solchen Charakteren in eine Zeitungspolemik nicht ein, die gewerbsmäßig Ehrabschneidereien betreiben, da sich solche stets hinter dem Medaillon vertriehen. Meinen Berufskollegen diene jedoch Untergefährtes zur Kenntnis:

In der Nummer 4 obengenannter Zeitung soll ich den Berufsgeizern versprochen haben, daß ich es bei der Direktion durchsetzen werde, daß sie zur Lokomotivführerprüfung zugelassen und zu Lokomotivführern ernannt werden.

Ich erkläre dem Einsender jenes Artikels — denn so etwas wäre ja hinrichtig — solange er Genanntes in jener Zeitung nicht widerruft oder selbst mir nicht bei Gericht nachweist, für einen Lügner und Verleumder.

Franz Baumgartner,  
Lokomotivführer der Südbahn, Wien.

**An die Mitglieder des Lebensversicherungsvereines für Eisenbahnbedienstete „De Loglio“.** Der von einer Anzahl von Mitgliedern eingebrachte Antrag auf Satzungsänderungen, und zwar: 1. Einführung einer jährlichen Generalversammlung. 2. Zusammenfassung des Zentralkomitees aus Bediensteten aller Kategorien (3 Beamte, 3 Unterbeamte, 3 Diener) gelangt demnach zur Mitgliederabstimmung. Hierdurch wird ein altes Unrecht an den von der Verwaltung bis jetzt ausgeschlossenen Bediensteten endlich aus der Welt geschafft, da das Zentralkomitee aus sechs Beamten bestand, trotzdem der größere Teil der Mitglieder den übrigen Bedienstetenkategorien angehört. Wir fordern daher alle Mitglieder auf, für den eingebrachten Antrag zu stimmen.

Endesgefügter gibt hiermit dem gesamten Stationspersonal des k. k. Direktionsbezirktes Willach bekannt, daß er infolge Ernennung zum Unterbeamten aus der Personalkommission ausscheidet und dankt den Wählern für das ihm geschenkte Vertrauen.

Gleichzeitig dankt er den Mitgliedern der Personalkommission, welche ihm ihr Vertrauen durch die Wahl in den Zentralauschuß entgegengebracht haben.

Josef Hanz, Magazinmeister,  
Magensfurt.

**Eine billige Fahrt nach München** veranstaltet der Gau I der Arbeiter-Vereine Österreichs am 26. Juni 1909. Der Fahrpreis beträgt Kr. 2.50 für die Hin- und Rückfahrt bei 30-tägiger Gültigkeit der Fahrkarte. Die Hin- und Rückfahrt erfolgt gesammelt, die Rückfahrt aufgelöst. Bei der Anmeldung ist eine Garantiegebühr von 3 Kr. zu erlegen, welche in den Fahrpreis eingerechnet wird. Der Fahrpreis kann in Raten erlegt werden, muß aber bis zum 30. April 1909 voll bezahlt sein. Hier bietet sich unseren Genossen eine seltene Gelegenheit, billig eine größere Reise zu unternehmen, um so mehr als die Leitung des Gau I bestrebt ist, überall bedeutende Preisermäßigungen zu erzielen. Genossen, welche diese Reise mitmachen wollen, mögen sich an Genossen Hugo Froidl, XIV/2, Seckshausstraße 68/70, III, wenden, von welchem auch Posterschlafschirme zu beziehen sind.

### Mitteilungen des Zentralsekretariats

#### Rechtsschutzbureau.

Allen P. T. Funktionären und Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Abhaltung der Sprechstunde durch das Ableben des Herrn Dr. G. Fried keinerlei Unterbrechung erleidet, da sein Nachfolger Herr Dr. G. Garpner nach wie vor diese abhalten wird. Die Sprechstunde findet **jeden Dienstag von 7 bis 8 Uhr abends** in den Lokalitäten des Rechtsschutzbureaus, Wien, V/1, Bentagasse 5, 1. Stock, Tür 17, statt und die Mitglieder werden im eigenen Interesse ersucht, von dieser juristischen Sprechstunde zahlreich Gebrauch zu machen.

Fällt auf Dienstag ein Feiertag, so wird die Sprechstunde tags zuvor, das heißt Montag abgehalten.

Wir bemerken ausdrücklich, daß die Vorsorge getroffen wurde, daß die Sprechstunde pünktlich um 7 Uhr abends beginnt und daß bei derselben entweder Dr. Garpner persönlich oder sein Stellvertreter Dr. Rag anwesend ist.

Sollten die Genossen die Sprechstunde so wenig besuchen, wie es bis jetzt der Fall war, dann wird die Sprechstunde aufgelassen.

Gleichzeitig ersuchen wir **neuerlich und dringendst** die geehrten Ortsgruppenfunktionäre, bei Einsendung von Rechtsfällen und Unterstützungsgesuchen keine anderen Ingelegenheiten (Organisations-, Agitations-, Administrations- oder Redaktionsangelegenheiten) zu vermengen und das Papier nur auf **einer Seite zu beschreiben**, wenn auf einem Blatt Papier mehrere Rechtsangelegenheiten aufgenommen werden. Desgleichen ersuchen wir dringend, bei Einsendung von Rechtsfällen nicht nur den vollen Namen des Petenten, sondern auch seine Dienstbezeichnung und Mitgliedsnummer anzuführen, wie auch nebst einem kurzen aber doch klaren Bericht über den Rechtsfall alle auf diesen bezughabenden Dokumente als: Unfallsfragebogen, Bescheide, Pensions- und Provisionsdekrete zc. einzusenden.

Bei Unterstützungsgesuchen ist auch neben der Begründung des Gesuches der Gehalt, Lohn und die sonstigen Einnahmen sowie die Anzahl der Kinder anzuführen.

Sollten die P. T. Genossen unserem berechtigten Wunsch auch diesmal nicht nachkommen, so erklären wir, nicht in der Lage zu sein solche Schreiben beantworten zu können.

Die Redaktionen der Fachzeitungen „Zelesničnik Žrnica“, „Kolejar“ und „Zelesničar“ werden ersucht, vorstehende Notiz gefälligst abdrucken zu wollen.

Mit Parteigruß

Das Zentralsekretariat  
(Rechtsschutzbureau)  
J. A. Dusek.

### Sprechsaal.

#### Achtung! Mitglieder des Lebensmittelmagazins der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Direktionsbezirk Wien.

Am 28. März d. J. findet im „Hotel Union“, Wien, IX., Aufsdorferstraße, um 8 Uhr vormittags die diesjährige Generalversammlung des Lebensmittelmagazins der k. k. österreichischen Staatsbahnen Wiens statt, bei welcher auch die Neuwahlen der heuer ausscheidenden Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder vorgenommen werden.

Um eine Berpflüsterung der Stimmen hintanzuhalten, ersuchen wir alle Freunde und Genossen ihre Stimmen auf unsere, von den Vertrauensmännern in Wien vorgeschlagenen Kandidaten zu vereinigen:

Als Vorstand: Konstantin Kneidinger, Mahmeister, Wien II; Alfred Raffarek, Revident; Max Paibinger, Adjunkt.

Als Aufsichtsrat: Matthias Brezina, Aushilfskonduktor, Aufsdorf; Ersatzaufsichtsrat: Ferdinand Holzer. Es ist diesmal notwendig, ein reges Interesse für diese Wahl zu entfalten und eifrig zu agitieren.

In solchen eminent wirtschaftlichen Institutionen dürfen nur Freunde der Eisenbahnen bediensteten und erprobte, gewissenhafte Männer sitzen!

Die Kollegen und Genossen werden daher um die größte Beteiligung ersucht.

Die Klebezettel sind im Wahllokal zu haben.

Die Vertrauensmänner.

#### Wächterkonferenz des Direktionsbezirktes Linz der k. k. Staatsbahnen.

Am Sonntag den 21. d. M. findet in Linz, im Gasthaus des Herrn Wipplinger, Wiener Reichsstraße, um 9 Uhr vormittags die diesjährige Konferenz statt. Da wichtige Punkte auf der Tagesordnung stehen, wollen alle Ortsgruppen und Bahnstellen Delegierte entsenden.

#### An alle Genossen Portiere der Südbahn.

Die Portiere werden dringend ersucht, den demnächst an sie gelangenden Ersuchen wegen Eintrittskarten sogleich zu entsprechen.

#### Achtung! Mitglieder des Lebensmittelmagazins in Linz.

Sonntag den 28. März um 9 Uhr vormittags findet im Städtischen Volksgartenjalon die XV. ordentliche Generalversammlung statt. Auf die Tagesordnung kommt unter anderem abermals die leidliche Statutenänderung. Dieselbe konnte bis jetzt von der Behörde nicht genehmigt werden, weil niemals eine genügende Anzahl der Mitglieder, welche eine Statutenänderung erfordert, an der Generalversammlung teilgenommen haben. Die vom Statutenänderungskomitee ungeduldeten Statuten enthalten sehr wichtige und nützliche Bestimmungen zum Vorteil der Mitglieder sowie auch für das Lebensmittelmagazin, so daß es sich lohnt, daß die Mitglieder die kleine Mühe sich auferlegen und die Generalversammlung zahlreich besuchen. Sollte es auch diesmal nicht gelingen, die Statuten durchzubringen, dann bleiben die Mitglieder noch lange Jahre mit den veralteten und reaktionären Statuten besetzt. Es ist daher die Pflicht eines jeden einzelnen Mitgliedes, daß es sein möglichstes im eigenen Interesse dazu beiträgt, daß die Generalversammlung vollständig besucht wird. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung ist die Wahl eines Vorstandsmitgliedes. Als Kandidaten für den Vorstand hat die am 17. Februar von allen Dienstzweigen vertretene, sehr stark besuchte Vertrauensmännerversammlung den Genossen Anton Kurtaj abermals einstimmig aufgestellt, das vollste Vertrauen und die Befriedigung über seine erspriehliche Tätigkeit ausgesprochen.

Es werden daher die Mitglieder des Lebensmittelmagazins ersucht, für die Wahl des Genossen Kurtag zu agitieren und eine jede andere Kandidatur abzuweisen. Seine Mitglieder, welche aus irgend einer Ursache verhindert sind, an der Generalversammlung teilzunehmen, werden ersucht, die Vollmachten (mit Namensfertigung, jedoch ohne Angabe des Bevollmächtigten) an die Adresse Kajetan Weiser, Linz, Karl Wieserstraße Nr. 21, oder an Anton Kurtag, Linz, Willweinstrasse Nr. 22, zu senden.

**An die Mitglieder des Lebensversicherungsvereines für Eisenbahnedienstete „De Laglio“.**

Das Zentralkomitee des „De Laglio“-Vereines besteht laut Statuten aus sechs Beamten, trotzdem die überwiegende Mehrzahl der Mitglieder aus Bediensteten der übrigen Kategorien besteht. Seit dem Bestand des Vereines, also durch 44 Jahre, waren die Unterbeamten, Diener und die anderen Bediensteten von der Teilnahme an der Verwaltung vollständig ausgeschlossen. Das derzeitige Zentralkomitee, welches bis auf ein Mitglied mit Hilfe der organisierten Eisenbahner gewählt wurde, verpflichtete sich, im Falle seiner Wahl die Statuten in dem Sinne abzuändern, daß es eine Generalversammlung einführe und die Zusammenfassung des Zentralkomitees aus Bediensteten aller Kategorien statuieren. Da jedoch der jetzige Obmann Herr Morawek aus wichtigen Gründen die Satzungsänderung zu verschieben trachtete, wurden von mehreren Hundert Mitgliedern folgende zwei Anträge eingebracht, welche nach harten Kämpfen im Zentralkomitee endlich der Mitgliederabstimmung zugeführt werden mußten und zwar:

- 1. Einführung einer jährlichen Generalversammlung.
- 2. Zusammenlegung des Zentralkomitees aus Bediensteten aller Kategorien, und zwar drei Beamte, drei Unterbeamte und drei Diener.

Die Mitgliederabstimmung über diese Anträge muß laut einstimmigem Beschluß des Zentralkomitees bis 31. d. M. beendet sein und gelangen die Stimmzettel bereits zur Verfertigung.

Genossen! Durch die Annahme dieses Antrages wird ein jahrzehntelanges Unrecht an euch aus der Welt geschafft. Wir fordern euch auf, für diese Anträge lebhaft zu agitieren und durch eure Stimmen zu zeigen, daß ihr nicht gefommen seid, euch weiter von der Leitung des Vereines ausschließen zu lassen.

Die Zentraleitung des Allgemeinen Arbeiterschutzes- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.

**Offene Anfragen.**

**An den Herrn Hofrat Grünburg, Direktor der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.**

Die Altprovisionisten der Staatseisenbahngesellschaft erlauben sich die höfliche Anfrage an den Herrn Hofrat Grünburg zu richten, ob demselben das im Monat Februar zu Händen des Herrn Hofrates eingedehnte Wittgesuch zur Kenntnis gelangt ist und ob diese alten Leute, die ihr ganzes Leben und ihre Gesundheit der Gesellschaft geopfert haben, um heute Hunger zu leiden, nicht mehr einer Antwort würdig sind.

Die Altprovisionisten der Staatseisenbahngesellschaft.

**An die Direktion der k. k. Nordbahn.**

Das gesamte Stationspersonal von Marchegg erlaubt sich die höfliche Anfrage, ob es einer löblichen Direktion bekannt ist, daß demselben bis heute noch nicht die Nachdienstzulagen für Dezember 1908 ausbezahlt wurden, während dieselben für den Monat Jänner 1909 bereits ausbezahlt wurden. Wir bitten halb um ehestmögliche Auszahlung dieser Gehältern.

Die Betroffenen.

**An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.**

Die Wächtersubstituten der Bahnerhaltungsektion Wien II, welche seit 20. Februar 1908, somit über ein Jahr auf stabilen Posten in Verwendung stehen, erlauben sich die höfliche Anfrage, weshalb dieselben keine Uniformen erhalten haben und warum diese von der k. k. Staatsbahndirektion nicht aufgenommen wurden.

Die Betroffenen bitten daher die k. k. Staatsbahndirektion Wien um baldige Erledigung ihrer vorgebrachten Anfrage.

Die Betroffenen.

**An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.**

Die Blocksignaldienner in Krügendorf erlauben sich anzufragen, wann dieselben die Montur, welche am 1. Oktober 1908 als Nachtrag ausgegeben werden sollte, endlich einmal ausfassen werden.

**An die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.**

Die Wächter in der Strecke Bischofshofen-Mandling erlauben sich die höfliche Anfrage, wann für die Streckenwächter der dienstfreie Tag im Monat gewährt wird, nachdem derselbe für die Wächter der Bahnerhaltungsektion Liezen bereits bewilligt wurde.

**Allgemeiner Arbeiterschutzes- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.**

**Ortsgruppe Murau.** Sonntag den 28. März 1909, um 2 Uhr nachmittags, findet in A. Raubals Gasthof eine Mitgliederversammlung mit nachfolgender Tagesordnung statt: 1. Stellungnahme zu dem im Jahre 1907 überreichten Memorandum. 2. Unser Dienstverhältnis zur Direktion. 3. Krankenkasse. 4. Anträge und Anfragen.

Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Diskussionsabende am ersten Dienstag im Monat, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal stattfinden. Fällt auf diesen Tag ein Feiertag, so wird der Diskussionsabend am zweiten Dienstag abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

**Ortsgruppe Inter-Siska.** Den Genossen diene zur Kenntnis, daß sie die Beiträge nur an jene Genossen zahlen sollen, welche mit Blocks beteiligt sind, und zwar sind dies für die Strecke: Dolznitz, Petric, Roman, Klemenec, Kovacs, Udoué und Merjasec.

Für die Station Treffen Genosse Ramor, in Podnart-Stropf Genosse Dulik, in St. Joboci Genosse Rakovec und in Laibach (Staatseisenbahn) die Genossen Komac, Vorec, Bergelj, Kocijancic, Galé und Knuplesch.

**Ortsgruppe Spornitz.** Samstag den 27. März 1909 findet in Sturys Gasthaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, wobei der Reichsratsabgeordnete Genosse Rudolf Müller über die Sozialversicherung sprechen wird. Eisenbahner, erscheint in Massen. Anfang 8 Uhr abends. Alles Nähere durch die Plakate.

**Ortsgruppe Oberleutensdorf.** Am 28. März 1909 findet im Vereinslokal eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Wussel aus Wien über die Sozialversicherung sprechen wird. Massenhaftes Erscheinen notwendig.

**Ortsgruppe Gudweis.** Mitglieder des Sterbefonds werden aufmerksamer gemacht, daß am 8. März 1909 Katharina Neubauer, Gattin des Mitgliedes Nr. 491 Anton Neubauer, gestorben ist. Erlege jeder 20 S. zum Sterbefonds.

**Zahlstelle Zellerndorf.** Die Genossen von Zellerndorf rufen dem nach Schreckenstein verletzten Genossen Josef Kofc ein herzliches Lebewohl zu und hoffen, daß er unserer Sache auch fernerhin treu bleiben wird.

**Ortsgruppe Weiskirchlit.** Mittwoch den 31. März 1909, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Luit in Weiskirchlit eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Pflicht eines jeden dienstfreien Eisenbahners ist es, zu dieser wichtigen Versammlung bestimmt zu kommen.

**Ortsgruppe Egenburg.** Sonntag den 4. April 1909, um halb 4 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus der Frau Pfann unsere Generalversammlung statt, wozu ein Referent aus Wien kommen wird. Es ist Pflicht eines jeden Genossen, zu dieser für uns so wichtigen Versammlung bestimmt zu kommen und sind die Frauen mitzubringen, da eine Regelung des Leichenfonds notwendig erscheint.

**Ortsgruppe Auffein.** Am Montag den 5. April 1909, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur Gräfin“ die Generalversammlung der Ortsgruppe mit folgender Tagesordnung statt: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Bericht der Marburger Konferenzen. 5. Eventuelles.

Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß jene, die zur Zeit der Generalversammlung drei Mitgliedsbeiträge schulden, ihr Mitgliedsrecht bei der Generalversammlung nicht ausüben können.

**Ortsgruppe Lienz.** Am Dienstag den 23. März 1909, um 7 Uhr abends, findet im Vereinslokal die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Lienz I mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht des Ausschusses. 2. Neuwahl der Ortsgruppenleitung für das Jahr 1909. 3. Bericht des neu gewählten Personal-Kommissionsmitgliedes G. Ladner über unsere Forderungen. 4. Eventuelles. Die geehrten Mitglieder werden ersucht, die erhaltenen Stimmzettel ausgefüllt bis 23. März abends im Briefkasten des Vereinslokals abzugeben und in der Versammlung zahlreich zu erscheinen.

**Zahlstelle Rühbühl.** Am Donnerstag den 12. April, halb 4 Uhr nachmittags, findet im Parisischen Gasthof „zum goldenen Greifen“ die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. 2. Neuwahl. 3. Vortrag. 4. Anträge und Anfragen. Mitglieder, erscheint samt euren Frauen zahlreich in dieser Versammlung. Gäste willkommen.

**Ortsgruppe Feoben.** Am 24. März 1909, um 8 Uhr abends, findet im „Hotel Lamm“ eine öffentliche Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Organisation und deren Erfolge. 2. Regelung der Dienstzeit für die Wächter. 3. Allgemeines. Referenten aus Graz und Wien.

**Ortsgruppe Wörzl I.** Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß bei der Monatsversammlung am Sonntag den 4. April, um 8 Uhr abends, in Wollands Gasthaus, die Vorwahl für den neuen Ausschuß stattfindet. Die Mitglieder werden im eigenen Interesse ersucht, zu dieser Versammlung zahlreich zu erscheinen.

Auch ergeht die Bitte, die Mitgliedsbücher und Interimskarten sowie die ausgeleihen Bücher behufs Kontrolle abzugeben und die etwaigen Rückstände zu begleichen.

**Ortsgruppe Gamsdorf.** Sonntag den 4. April 1909, um 3 Uhr nachmittags, findet bei Herrn Josef Reith in Geppersdorf eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Die Mitglieder werden freundlichst ersucht, zu dieser Versammlung vollständig zu erscheinen, da wichtige Beschlüsse zur nächsten Generalversammlung durchberaten werden.

**Ortsgruppe Erantennau.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung am 4. April 1909, um 4 Uhr nachmittags, in Rudisichs Gasthaus „zum Deutschen Reich“ (Kreuzplatz) mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Eventuelles. 5. Vortrag. Sollte die Versammlung zur festgesetzten Zeit nicht beschlußfähig sein, so findet eine Stunde später eine zweite mit derselben Tagesordnung statt, welche ohne Rücksicht auf die Mitgliederzahl beschlußfähig ist. Pflicht eines jeden Mitgliedes ist es, rechtzeitig zu erscheinen, damit die Versammlung nicht unnötig verzögert wird.

**Zahlstelle Liebeschitz.** Die geehrten Mitglieder werden freundlichst ersucht, die Mitgliedsbeiträge fünfjährig allmonatlich zu begleichen.

**Ortsgruppe Gänserndorf.** Den Mitgliedern wird zur Kenntnis gebracht, daß in der diesjährigen Generalversammlung, am 28. Februar 1909, nachfolgende Genossen in den Ausschuß gewählt wurden: Andreas Seymann, Obmann, Lambert Krenn, Stellvertreter; Martin Mülzer, Schriftführer, Ferdinand Topolanez, Stellvertreter; Johann Jofsch, Kassier, Johann Neugebauer, Stellvertreter; August Seifskf, Bibliothekar, Ferdinand Eichberger, Stellvertreter; Josef Kasserer und Ernst Mayer, Revisoren.

Als Vertrauensmänner wurden gewählt: Anton Faltus, Alois Hablicek, Wenzel Haas, Wenzel Wayer, Ignaz Artbauer und Leopold Schneider.

Alle Mitglieder der Ortsgruppe werden ersucht, der Organisation mehr Interesse zuzuwenden, jede Versammlung und Ausschußsitzung zahlreicher zu besuchen.

Einzahlungen finden am 3. und 18. jeden Monats, um halb 8 Uhr abends, im Gasthaus des Herrn Jakob Sömay in Gänserndorf statt.

**Ortsgruppe Graz I, Südbahn.** Die diesjährige Generalversammlung findet am Donnerstag den 1. April 1909, um 8 Uhr abends, in den Juliensälen in Graz statt. Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung. 2. Bericht des Vorstandes, der Kontrolle und Antrag auf Verteilung der Entlastung des scheidenden Ausschusses. 3. Neuwahlen in den Ausschuß. 4. Vortrag über die Regierungsvorlage zur Sozialversicherung von Reichsratsabgeordneten Genossen Rudolf Müller aus Wien. 5. Anträge und Anfragen. Vollzähliges Erscheinen wird zur Pflicht gemacht.

**Ortsgruppe Rosenbad.** Den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe diene zur Kenntnis, daß die für den 7. März angekündigte Generalversammlung wegen großen Schneeeises auf den 21. März verschoben wurde. Genossen erscheint zahlreich bei dieser Versammlung. Referent Genosse Marer aus Magensfurt.

**Ortsgruppe Mürzschlag.** Die diesjährige Generalversammlung findet am 25. März, um 2 Uhr nachmittags, in Herrn Kameras „Hotel Sandwirt“ in Mürzschlag statt. Die Parteigenossen werden ersucht, vollzählig zu erscheinen und ihre Frauen mitzubringen.

**Zahlstelle Marienbad.** Den geehrten Mitgliedern wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß Samstag den 3. April, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal unsere diesjährige Hauptversammlung stattfindet. Im vollzähliges Erscheinen der dienstfreien Genossen wird höflichst ersucht.

**Freie Eisenbahnerversammlungen.**

**Achtung, Eisenbahner von Döbling!** Mittwoch den 24. März, abends 8 Uhr, findet in Brandls Saal, XIX., Gatterburggasse, eine Volkversammlung statt, in der Landtagsabgeordneter Genosse Karl Volkert über Parteidisziplin referieren wird.

Die Genossen Eisenbahner, welche dienstfrei sind, werden ersucht, bestimmt in dieser Versammlung zu erscheinen.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.	<b>Inserate</b>	Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.
---	-----------------	---

**Grammophonkäufer! Achtung!**



Nebenstehender Apparat, Kasten 30x30x13 cm mit prächtvollstem, goldverziertem Blumentrichter von 50x45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Präzisionslaufwerk, während des Spielens selbstwärts ausziehbar, große und kleine Platten geräuschlos und gleichmäßig ziehend, mit Tonarmu, Konzert-Membrane von kräftigster, reinster Wiedergabe, kostet jetzt nur

**K 30.-**

beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm grossen, garantiert neuen Hartgummiplatten (also kein Papiermache) **K 55.-** gegen Nachnahme. Kolossal Platten- und Zubehörlager. Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugsquelle. — Konkurrenzlos.

**Landstrasser Grammophon-Versandhaus**  
Wien, III/1, Thomasplatz 8.

**Ehrenerklärung.**

Ich bedaure, den Herrn Franz Eder, Stationsarbeiter bei der Südbahn in Lienz, Tirol, ganz ungerechtfertigt einer unehrenhaften Handlung verdächtigt zu haben, nehme, mit der Abstrafung zu entgehen, meine verdächtigenden Äußerungen mit dem Ausdruck des Bedauerns zurück, leiste hierfür Abbitte und erkläre hiermit, daß ich durchaus keinen Grund habe, den Herrn Franz Eder irgend einer unehrenhaften Handlung zu beschuldigen.

Lienz, am 11. März 1909.

**Georg Guggenberger**

Hausbesitzer und Oberbauarbeiter bei der Südbahn in Lienz, Tirol.

**Postentausch. Voralberg. Staatsbahn.**

Da ich mein Domizil wegen Familienangelegenheiten vertauschen will mit einem Kollegen der k. k. Staatsbahndirektion in dem deutschen Sprachgebiet oder Wien, der in gleicher Eigenschaft seinen Posten als Streckenwächter tauschen möchte, bitte ich schriftlich an mich zu wenden. 15 Minuten Wegstrecke in den Markt und bis zur Volksschule, für Knaben sechsklassig, für Mädchen siebenklassig. Auf diesen Posten ist auch Frauendienst und eine monatliche Zulage von 14 Kronen. Industriort, eignet sich dafür, ausgewachsene Kinder in die Fabrik zu schicken.

August Granz, Streckenwächter, Hofenems.

**Ein herzliches Lebewohl!**

unserem Kollegen Andreas Köflicer anlässlich seiner Ueberfetzung auf die neue Tauernbahn.

Die Eisenbahnarbeiter samt Wächter der Station St. Georgen a. W.

**Platten für Grammophon billiger!**

Horrorische Aufnahmen! Grösste Auswahl! 20.000 Platten lagernd. 18 cm gross, doppelseitig (3 Stücke auf einer Platte) **K 2.-**. 25 cm gross, doppelseitig (2 Stücke auf einer Platte) **K 3.-**. Apparate, unerreicht laut und rein spielend, zu **K 7.50, 24.-, 36.-, 60.-** bis **K 300.-**; auch mit Einwurf für Gasthäuser und Cafés. Zugeschrieben Reparaturen zu Fabrikspreisen. Bei Bezug auf dieses Blatt Preiskurante und Plattenlisten gratis!

**Alleinverkauf:**  
**Grammophon-Import-Kasse**  
WIEN, V., Wronstrasse 28.

**Dankfagung.**

Mein Bruder Friedrich Zafolar verunglückte im Monat September 1908 als Stationsarbeiter auf der Station Sfla und verlor die rechte Hand. Um ihm die Möglichkeit zu bieten, sich eine künstliche Hand anzuschaffen, sammelte der Herr Stationschef von Sfla, Ernst Piano, den Betrag von Kr. 82.96, welcher meinem Bruder ausgefolgt wurde.

Im Namen meines Bruders danke ich allen Herren, die zu dieser Sammlung beigetragen haben, in erster Linie aber dem Herrn Stationschef Ernst Piano.

Ergebenster

Felig Zafolar, Beamter bei den k. k. Lagerhäusern in Trieste.

**Dankfagung.**

Für die ehrenrenden Beweise unigiger Teilnahme an dem schweren Verlust, welchen ich durch das Hinscheiden meines teuren Gatten erlitten habe, sage ich meinen herzlichsten Dank. Ferner bitte ich, für die zahlreiche Beteiligung, für die Unterstützung sowie für die herrliche Kranzspende meinen Dank entgegenzunehmen zu wollen.

Hochachtungsvoll  
Marie Bujnoch, Bademeisterstgattin in Friedel, Bahnhof.  
Friedel, am 6. März 1909.

**Fertige Betten**

aus rotem Bettlaken, gut gefüllt, 1 Duchtend oder 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit, 10, 12, 15 und 18 Kr., 200 cm lang, 140 cm breit, 13, 15, 18 und 21 Kr., 1 Kopfkissen 80 cm lang, 58 cm breit, 3 Kr., Kr. 3.50 und 4 Kr., 90 cm lang, 70 cm breit, Kr. 4.50 und Kr. 5.50. Auf fertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe. Dreiteilige Gaummatratzen auf ein Bett a 27 Kr., bessere 33 Kr. Versand franco per Nachnahme von 10 Kr. aufwärts. Umtausch und Rücknahme gegen Portoübergang gestattet.

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

**Ehrenerklärung.**

Ich Entschuldigter bedaure auf das Lebhafteste, den Genossen Anton Stolba, Schlosser der Südbahn, öffentlich beschimpft und beleidigt zu haben und gebe ich dem Genossen die Versicherung, daß Derartiges nicht mehr vorkommen wird. Gleichzeitig danke ich dem Genossen Stolba, daß er von gerechtfertigten Schritten Abstand genommen hat.

Johann Wastik  
Schlosser der Südbahn, Werfalte Wien.

**Diamanten Ringe Diamanten**  
**12 Kronen** raffiniertes Verlobungs-, Ge-  
 burts- u. Namenstagesgesteck  
 schäner Edelstein nur im Verlanhaus  
**LEOPOLD MAYER'S Nachfolger.**  
 Wein Preisatolag enthält alle Ringgrößen.  
**Diamanten Ohrgehänge Diamanten**  
**24 Kronen** Rabatt und Strassenbahnvergütung **24 Kronen**  
 bei Vorweisung oder Einzahlung dieser Annonce.  
 Gold, Silber u. c. wird an **XIV., Mariahilferstrasse 187 E.**  
 Zahlungsbilanz angenommen. Haltestelle Straßenbahn Schweberhof. Reparaturwerkstätte Telefon 8185.

**Diesen neuesten**  
**Petroleum-Heiz- und Kochofen**  
 mit Zierplatte  
 wenn er als Heizofen benützt  
 u. mit Kochplatte für 3 Töpfe,  
 wenn er als Kochofen benützt  
 werden soll. Hoferer 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.  
 Staunenregende Erfindung! — Lieferung direkt an Privats  
 Schreiben Sie sofort an: **PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**

**Die echten Original-Tigerdecken sind für**  
**jeden sparsamen Haushalt geradezu unent-**  
**behrlich, 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**. Gesäumt, fertig zum Gebrauch.  
 Langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester  
 Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken  
 liefert portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zu-  
 rück und zahle Geld retour. Ungeschulte Anerkennungen und tausende  
 von belangreichen 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 30 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort  
 30 Tiger... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.  
 O. N., Briefträger in Ch.  
 Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind  
 unzerreissbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern  
 allgemeine Anerkennung gefunden.  
 O. Böhrele, Bahnbeamter i. P.  
 Ein Zeichen der Reellität ist das grosse Renomee meiner  
 Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus den Kreisen  
 der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.  
 An die postangestellten 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

**187 Beim Einkauf Strassenbahnvergütung! 187**  
 Haltestelle Schweberhof.  
 Grösster prozentueller Rabatt bei Vorweisung oder Einzahlung dieser Annonce.  
 Betrachten Sie **Uhren- u. Goldwarenlager**  
 das grösste  
 Jedes Stück zu festem Preise. Aus den Wiener, Berliner und Pariser  
 Auktions-, Feil- und Verkauftäumen ausgeählte Brillanten, Diamanten,  
 Uhren, Gold- und Silberwaren. Preisliste gratis. Eigene Reparatur-  
 und Umarbeitungswerkstätte bei billiger und sauberer Ausführung. Heberverteilung  
 gänzlich ausgeschlossen.  
**Leopold Mayer's Nachf.**  
**187 E. XIV., Mariahilferstrasse 187 E.**  
 Telefon Nr. 8185.

**Günstiger Gelegenheits-Verkauf**  
 für Kaufleute, Hausierer und auch Private.  
**40 Meter Reste nur 15 Kronen!**  
 Wunderbare Kleider-Zephyre, vorzügliche, weisse Leinwand auf  
 Wäsche, echtfarbige Bettzeuge (Kanevas) und doppelfädigen  
 Ia Oxford auf Hemden. Restenlänge 6-12 Meter, garantiert fehler-  
 frei, Ia und waschecht. Mindestabnahme 1 Paket = 40 Meter um  
 15 Kronen gegen Postnachnahme. Ausgenüchte Ia Reste 40 Meter  
 A K 18.-. Für Nichtpassendes sende sofort Geld retour. Bei  
 grösserer Abnahme 3 Prozent Nachlass.  
**S. STEIN, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.**

**Blumenfreunde!**  
 Sommer- u. Winterblüher  
 für Zimmer und Gärten.  
 Schönsterfärbte, auffmerregende, neue, riesenblüt.  
 Begonien, Gloxinien, Rattus-Georginen, gelbe Gala,  
 blaue Glaxien, gold. u. silberbronz. Galabien, Rosen,  
 Gana, Malven, Fuchsin, Pelargonien, Palmen,  
 prächt. Schling- u. Ampelpfl., winterharte Bier- u.  
 Fruchtsträucher u. Angenehm billig, alles sichtbar,  
 Wasserfreie Erde, fabelh. reichhalt. Blumenbänder u.  
 „Ratgeber“ kann beigepackt werden. Preisfreie Um-  
 ballage. Bestellsliste, kolorierte Preisliste portofrei.  
**J. SUZA, Pottenstein a. A., Böhm.**

**Möbelhaus Eduard Arnstein**  
**IK., 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.

**P. T.**  
 Wir bringen unseren werten Kunden zur  
 gefälligen Kenntnis, dass unser Betrieb von  
 nun an  
**jeden Samstag um 12 Uhr Mittags**  
 geschlossen wird.  
 Hochachtungsvoll  
 Druck- u. Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co.  
 Wien, VI., Mariahilferstrasse 89 A.

100 Stm. lang, Nr. 12.-, Mi-  
 110 Stm. lang, Nr. 14.-, 110 Stm.  
 lang, wöchentlich zum Ausgeh-  
 Nr. 14.-, 125 Stm. lang, mi-  
 2 Gewicht Nr. 21.-, Rüstbaum  
 70 Stm. lang, Nr. 7.50. Mi-  
 80 Stm. lang, Nr. 9.50. Mi-  
 100 Stm. lang, Nr. 10.80.  
 14farb. Gold-Perlenketten.  
 Komplett...  
 Meinbezug durch die grösste  
 und älteste Hauptniederlage  
**Leopold Mayer's Nachf.**  
 Wien, XIV., Mariahilferstr. 187 E.  
 Strassenbahnfahrt wird vergütet.

**Danksagung.**  
 Johann Weba, Unterbeamter der Südbahn i. P., spricht sowohl in  
 seinem sowie im Namen seiner Schwester Käthe Schäfer, geb. Weba (am  
 sündern allen jenen, die bei dem am 2. V. d. J. stattgefundenen Fei-  
 erbegangnis sich in vorzüglicher Schwärze, resp. Gatten und Wäters, Herrn Franz  
 Schäfer, Oberpostoff der Südbahn i. P., mitgenommen haben, sei es inuigsten  
 Dank aus. Insbesondere dankt derselben dem ge. vten Beamtenkörper für die  
 zahlreiche Beteiligung sowie für die schönen Transpanden.

**1200 Dutzend fertig gesäumte Prima**  
**Leintücher ohne Naht**  
 150 Ztm. breit und 2 Meter 25 Ztm. lang, garantiert Leinen, aus  
 den edelsten Leinengarnen verarbeitet, für die feinsten Brautaus-  
 stellungen verwendbar, werden infolge Reduzierung der Produktion  
**um 2 Kronen 80 Heller**  
 per 1 Stück abgegeben. Mindestabnahme 6 Stück gegen Nachnahme.  
 Meinen geehrten Kunden diene zur Kenntnis, dass nach be-  
 dingter Inventur wieder zirka 4000 Meter der bestbewährten,  
 feinsten, am Rasen gebleichten, fehlerfreien

**Rumburger Leinenreste**  
 in Restenlänge 6 bis 12 Meter à 50 Heller, ausgewählte Reste von  
 12 bis 13 Meter Länge à 65 Heller per 1 Meter abzugeben sind.  
 Für Dauerhaftigkeit leiste auch diesmal die vollste Garantie. Der  
 Versand geschieht, solange der Vorrat reicht, nur in 5 Kilo-Paketen  
 (zirka 40 bis 50 Meter) per Nachnahme.  
**Achtung!** Für Nichtpassendes sende sofort Geld retour, daher  
 kein Risiko.  
**S. Stein, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.**

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

**EISENBAHNER**  
 rauchen nur aus Pfeifen mit ihrem Abzeichen „Flugrad“ samt  
 Wahlspruch, wie am Kopfe des „Eisenbahner“.  
 Solche erzeugt fein in Farben ausgeführt  
**JOS. O. KÖHLER, Porzellanmaleri in Braunsdorf,**  
 Post Chodau in Böhmen.  
 Preisliste gratis und franko.  
**fleisch! fleisch!**  
 Versende Rindfleisch, hinteres 5 Kilogramm Nr. 5.40, Kalbfleisch  
 vom Schlegel 5 Kilogramm Nr. 5.20, Futtergänse, 5 Kilogramm  
 6 Kr. franko gegen Nachnahme zur vollsten Zufriedenheit, leichte  
 Garantie.  
**Ludwig Herjadowitz, f. f. Staatsbeamten-Verbands-**  
 Lieferant, Zator, Galizien.

**Kollegen! Eisenbahner!**  
 Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei  
 eurem eigenen **Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV.,**  
**Kleine Neugasse 8.**  
 Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut  
**„Flugrad“**  
 übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und  
 verzinst dieselben mit  
**4 1/2 Prozent**  
 vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.  
 Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse  
 beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den  
 idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelezten Gelder werden  
 für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.  
**Vertrauensmänner werden gesucht.**

**MÖBEL** Aufruf an die Herren Eisenbahner!  
 Wiens beste und billigste Ein-  
 kaufsource ist die in Eisen-  
 bahnerkreisen altbekannte,  
 e langjährig bestehende o  
**Fünfhäuser Möbelniederlage**  
**M. Eisenhammer 142**  
 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142  
 (neben der Löwendrogerie Schwärze)  
 politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170,  
 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 auf-  
 wärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von  
 Kr. 280. — Moderne Tischeneinrichtungen, grau, weiss,  
 grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Aus-  
 wahl. Kleine Preisliste gratis für die Provinz gratis. Großer Möbel-  
 Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.  
 Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persön-  
 licher 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 Möbelniederlage**,  
 da eine Konturrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht,  
 um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben  
 Zettel vor dem Geschäftsportale.  
 Registr. Schu- Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine  
 marke: Eisen- **Schwarz** „Eisenbahndruckerei“ in Lebensgröße in  
 bahnkondukteur. meinem Schaufenster sehen.

**Grässlich**  
 hohe Preise werden oft für  
 Herren- und Damenstoffe  
 bezahlt. Dies können Sie nur ver-  
 meiden, wenn Sie direkt vom Tuch-  
 fabrikanten kaufen. Verlangen Sie  
 daher sofortige Zusendung meiner  
 reichhaltigen Frühjahrs- und  
 Sommer-Musterkollektion.  
 Gähre nur erstklassige Erzeugnisse  
 und aparte Saisonarbeiten.  
**Tuch-Versandhaus**  
**FRANZ SCHMIDT**  
 Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

**Böhmische Bettfedern billigst!**  
 5 kg neue, gut geschlossene K 9.00, bessere K 12.-;  
 5 kg weisse, daunenweiche, geschlossene K 13.- bessere  
 K 14.-; 5 kg schneeweisse, daunenweiche K 20.-;  
 b. w. K 23.-; 5 kg allerfeinster Horrealtinbiois  
 K 48.-; 5 kg schneeweisse, daunenweiche, ungeschlossene  
 K 24.-, 30.- die besten K 36.-; Daunen (weisse Plann)  
 kolossal fallend, per 1/2 kg K 3.50, 4.80, 5.40, 6.-.  
 Versand franko per Nachnahme. Unsch. nach ges. Portov-  
 vergütung gestattet. **D. SCHNÜRMAKER, Bettfedern-Versand-**  
**geschäft, Taus 275, Böhmen.**

**Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen**  
 mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen,  
 dieselben zu obigen billigen in gros-Preis ohne Nachnahme zur  
 Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifen-  
 ersparnis 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 unverwüchlich!  
 Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der  
 Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:  
**Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.**  
 Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.  
 Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die  
 Maschine geschickt werden soll.

**Uozüglichen Wein**  
 garantiert naturecht, von den berühmtesten Weingebenden u. zwar:  
 Eifaner, rot, zu 36 und 42 Hellen . . . . . Delferwein  
 Eifaner, weiss, zu 40 und 41 Hellen . . . . .  
 Dalmatiner, rot, zu 36 Hellen, Zifmatiner, weiss, zu 36 und 40 Hellen.  
 Schiller (Lublo) zu 36 Hellen, Zifmatiner, rot, zu 36 und 38 Hellen, Zifmatiner,  
 weiss, zu 36 und 40 Hellen. Mindestb. weiss oder rot, hochfein zu 36 Hellen, vertriebt  
 in Leithäfen von 68 Hellen aufwärts, ab Station Pola per Nachnahme die  
**Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola.**  
 NB. Bestellungen auf Verlangen sofort gratis.

**Möbel**  
 stammend billig. Politierte Zimmer K 120, Altdeutsches Zimmer  
 K 280, Kücheneinrichtg K 18, Kücheneinrichtungen von K 28 auf-  
 wärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppelschiffeniers K 30, Dekorations-  
 dinnan K 44, einfüriger Stufen K 18, vieles andere spottbillig.  
**Gisler, Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperr-**  
**gasse 1. Strassenbahnhaltestelle Holzwarth.**

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