Nr. 10. Wien, den 1. April 1909. 17. Jahrg.

DER EISENBAHNER

Zentralorgan
des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluß vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

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

Telephon Nr. 2325.

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

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft Fernen:
Daß Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Daß unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Zerstörer am Werke.

Den Erisapfel der Zwietracht zu pflanzen, war seit jeher die Kunst aller Herrschenden. Schon Philipp von Mazedonien hat sie in der vorchristlichen Zeit geübt, indem er das Prinzip: divide et impera, „teile und herrsche“, zum Leitmotiv seiner Regierungskunst machte. Und seit diesen altehrwürdigen Tagen ist dieses Prinzip immer wieder zum Wohl und Nutzen bevorrechteter und herrschender Stände und Klassen praktiziert worden. Wie nach der griechischen Sage bei der Hochzeit des Peleus mit der Thetis Eris, die Göttin der Zwietracht, aus Rache darüber, daß sie nicht zum Feste der Götter geladen worden war, ihren goldenen Apfel unter die Göttinnen warf, der, weil er für die Schönste unter ihnen bestimmt war, diese in Zank und Streit bringen sollte, so hat man es auch in den sozialen Kämpfen der Gegenwart verstanden, ganze Interessengruppen zu entzweien, indem man Zwietracht und Streit unter ihnen gesät hat. Und immer waren es die, die die Eintracht und das Gefühl der Zusammengehörigkeit in einem Stande oder in einer sozialen Schichte nicht aufkommen lassen wollten, die den Erisapfel in irgend einer Form als Streitobjekt in die Menge warfen, wenn diese sich anschickte, ihre gemeinschaftlichen Interessen wahrzunehmen.

Gerade der große und weitverzweigte Stand der Eisenbahner bietet für diese Betrachtung ein lehrreiches Schulbeispiel. Bis vor wenigen Jahren war in unserem Lager der Kastengeist, der häßliche Erisapfel, der ein gemeinschaftliches Handeln und ein solidarisches Zusammengehen zum Zwecke der Wahrung der Berufsinteressen, in unseren Reihen nicht aufkommen ließ. Bestärkt von den Vorgesetzten und Bahnverwaltungen, wurde der Dünkel in jeder einzelnen Kategorie der Eisenbahner genährt, daß nur sie die wichtigste und unentbehrlichste sei, während alle anderen nur gleichsam als nebensächliches Beiwerk für den Bahnbetrieb in Betracht kommen. Daß jeder einzelne Dienstzweig für den Verkehr einfach notwendig sei, weil er im großen Organismus des Betriebes seinen Platz einnimmt und gebraucht wird, wußte man „oben“ sehr wohl, hütete sich aber dennoch, diese Erkenntnis auch dem Personal einzuflößen, das sich ohne diese Einsicht, auf der jede Solidarität aufgebaut ist, viel besser nach Willkür leiten und lenken ließ.

Ueber diese Periode unglückseliger Entzweiung, wo jede positive Arbeit versagte, hat nun auch die Eisenbahner die Not der Zeit hinweggeholfen. Die endliche Erkenntnis, daß der vornehme Dünkel des Kastengeistes die eigenen Kräfte aufreibt und Ohnmacht und Schwäche erzeugt, hat auch die Eisenbahner zum solidarischen Handeln geführt, das sich gerade in den letzten Jahren glänzend bewährt hat. Wirtschaftliche Not und berufliche Leiden haben die Erkenntnis gefördert, daß über scheinbaren Verschiedenheiten anders gearteter Interessen, das gemeinsame Streben waltet, die Zustände zu bessern und Erfolge zu erzielen, die in der Zeit der Zersplitterung und Desorganisation beharrlich ausgeblieben sind.

Aber trotz aller lehrreichen Erkenntnisse, die wir aus der Erfahrung schöpfen können, gibt es leider auch heute noch Strömungen unter uns, die auf die Zersplitterung der Kräfte und auf die Lahmlegung wirklich erfolgreicher Bestrebungen hinauslaufen. Gerade in der jüngsten Zeit fanden und finden sich innerhalb der Reihen der Eisenbahner immer wieder Leute, die, von Sondergelüsten erfüllt, ihre „neuen Ideen“ aushecken, und durch Gründung von allen möglichen Nebenorganisationen die gemeinsame Sache schädigen, und absichtlich oder unabsichtlich einen Keil in die Einheitsbestrebungen der Eisenbahner treiben möchten. Von allen möglichen nationalen und hypernationalen Bestrebungen abgesehen, gibt es da nebenbei noch eine Anzahl von Leuten, denen jedwedes Verständnis für eine moderne Kampfestaktik mangelt, und in denen der alte schädliche Kastengeist noch nicht ausgestorben ist. So gibt sich auch in den jüngsten Tagen wieder unter den Heizern der Staatseisenbahngesellschaft ein gewisser Ondruschka alle erdenkliche Mühe, Proselyten für einen Heizerverein zu machen, wobei er den Leuten, bei denen er Gehör zu finden glaubt, die Mär aufbindet, daß sich bereits 4000 Heizer gefunden hätten, die ihre Bereitwilligkeit für einen separatistischen Verein der Heizer der österreichischen Bahnen zugesagt hätten.

Man könnte über derartige, für die gemeinsame Sache schädliche Quertreibereien stillschweigend hinweggehen, wenn man nicht wüßte, daß leider der noch vielfach unter den Eisenbahnern vorhandene Indifferentismus den Sumpfboden abgibt, aus welchem derartige Irrlichter aufsteigen können. Und so wie der im Aberglauben steckende, allen naturwissenschaftlichen Tatsachen fremd gegenüberstehende Alltagsmensch solchen Irrlichtern folgt und auf gefährliche Wege gerät, so ist heute noch der allen sozialen Erkenntnissen und gewerkschaftlichen Regeln fremd gegenüberstehende Eisenbahner der Gefahr ausgesetzt, sich zum eigenen Schaden auf Pfade leiten zu lassen, die zum Gaudium unserer Feinde zur vollständigen Lahmlegung unserer Schlagfertigkeit führen müßten. Niemand mehr hat nämlich ein Interesse daran, die Eisenbahner Oesterreichs in ein regelloses Heer von zahllosen auf zunft- und kastenmäßiger Grundlage aufgerichteter Vereinchen zersplittert zu sehen, als die Bahnverwaltungen, die sehr wohl wissen, daß unsere Kraft und Bedeutung wächst, je straffer sich das Band des Zentralismus schließt, und durch Disziplin gefestigt wird.

Die Umtriebe des Ondruschka unter den Heizern sind daher nur ein abermaliges Schulbeispiel für den verneinenden Geist, der noch immer nicht ganz unter den Eisenbahnern erstorben ist. In einer Zeit aber, wo sich die Zeichen unausgesetzt mehren, daß die Unternehmer eifrigst an der Arbeit sind, ihre Reihen zu schließen und durch stramme Zentralisation ihrer Organisationen die Kraft, die sie den Forderungen der Arbeiter entgegenzustellen haben, zu stärken und zu vermehren, ist solchen auf Separatismus gerichteten Umtrieben in unseren Reihen mit doppelter Energie zu begegnen. Sie sind das, was Meuterei im Kriege ist. Und wer immer sie fördert, der liefert absichtlich oder unabsichtlich nur dem Gegner Waffen, die dieser braucht um siegreich vordringen zu können. Gegen die Zerstörer eines mühsam aufgebauten Werkes haben sich also die Eisenbahner Oesterreichs im Interesse ihrer Selbsterhaltung zu wehren, mit derselben Kraft und Schärfe, wie gegen den Feind von außen!

Die Verstaatlichung der Privatbahnen.

Die Vorlagen über die Verstaatlichung der Staatseisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind nun auch vom Plenum des Abgeordnetenhauses beschlossen. Diese Verstaatlichung hat eine besondere Bedeutung in der ganzen österreichischen Verstaatlichungsgeschichte. Nicht nur wegen des Riesenumfanges der in Staatsbesitz übergehenden Bahnen. Der Staat erhält:

	Kilometer
die Staatseisenbahngesellschaft mit	1363
„ Böhmischen Kommerzialbahnen mit	184
„ Lokalbahn Zwolenowes-Smedna mit	10
„ Oesterreichische Nordwestbahn mit	932
„ Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit	280
Zusammen	2769

Kilometer Bahnlänge, wodurch das Staatsbetriebsnetz den Umfang von rund 18.000 Kilometern erhält. Noch bedeutsamer ist die Tatsache, daß damit die wichtigsten Bahnen dem Staat gehören. Freilich bleiben noch unverstaatlicht: Südbahn, Buschtiehrader-, Aussig-Teplitzer-, Aspang- und Kaschau-Oderbergerbahn. Aber mit Ausnahme der Buschtiehrader Bahn stehen deren Verstaatlichungen Hindernisse entgegen. Und es ist unverständlich, warum die Buschtiehrader Bahn nicht ebenfalls in die Aktion einbezogen wurde. Wenn nun dieser Bahnkomplex im Werte von 1168 Millionen Kronen in den Besitz des Staates übergegangen sein wird, so wird man im wesentlichen von einem Ende des sogenannten gemischten Systems sprechen dürfen, das in dem Vorhandensein von Privatbahnen neben Staatsbahnen besteht und von einer Reihe von Unzukömmlichkeiten begleitet ist. Diese Unzukömmlichkeiten bestehen hauptsächlich in der verschiedenen Verkehrspolitik, die die verschiedenen Bahnen betreiben, in der Ungleichheit der Tarife, in der Notwendigkeit der gegenseitigen Konkurrenzierung, während sich nunmehr eine einheitliche Tarif- und Verkehrspolitik wird erstellen lassen, da der Staat die volle Herrschaft über den Verkehr und die Tarife erhält. Für die normale und gesunde Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist das äußerst wichtig. Denn der Zug der ökonomischen Entwicklung geht zur Uebernahme der Produktion und der Verteilung durch die Gesellschaft und die Verstaatlichung ist eine Vorstufe hierfür. Freilich ist sie zugleich eine Schule für die staatliche Geschäftsverwaltung. Die bisherige Eisenbahnadministration war nicht gerade die beste, sie hat unter einem starken bureaukratischen Zug gelitten. Aber unsere Eisenbahnverwaltung wird eben lernen müssen. Die preußischen Staatsbahnen sind von der preußischen Bureaukratie verwaltet und doch tritt das bureaukratische Element dort hinter dem geschäftlichen zurück. Ihr Ueberschuß beträgt jährlich 300 Millionen Mark, was gleichbedeutend ist mit einer Verringerung der indirekten Steuern um den gleichen Betrag. Die jetzige umfangreiche Verstaatlichung wird also vor allem den Anstoß geben zu einer Neuformung, zu einer Reorganisierung des Eisenbahnministeriums, die alle Probleme, die das österreichische Eisenbahnwesen in den letzten Jahren aufgeworfen hat, in den Kreis ihrer Berücksichtigung wird ziehen müssen.

Vor allem gehört hierher die Trennung der Bahnverwaltung vom Eisenbahnministerium, die Bildung eines eigenen Körpers: k. k. Staatsbahnverwaltung, über der das Ministerium als Oberbehörde fungiert. Gleichzeitig wird aber auch der Staat als Besitzer eines so riesigen Bahnnetzes eine moderne Industriepolitik machen müssen, denn das ist die Voraussetzung eines Einnahmenüberschusses.

Die Interessen des Personals.

Bei der Beratung der Verstaatlichungsvorlagen im Ausschuß wurde auch eine Reihe von Fragen erledigt, die für die Angestellten von Bedeutung sind. Wir heben aus der Verhandlung folgendes heraus:

An der Debatte beteiligen sich die Abgeordneten Tomschik, Dr. Ellenbogen, Dr. Weidenhoffer, Neumann, Burival und Dr. Pergelt. Abgeordneter Tomschik besprach zunächst das Gehaltsschema, das für das Personal dieser Bahnen im Oktober 1907 dem Gehaltschema der Staatsbahnen angepaßt wurde; als die Exekutivkomitees des Personals beider Bahnen die Aufnahme eines Passus verlangten, daß in Zukunft alle Aufbesserungen, die für das Personal der Staatsbahnen erfolgen, automatisch auch Anwendung finden sollen auf das Personal dieser beiden Bahnen, wurde ihnen erklärt, sie sollen von der Aufnahme dieses Punktes abstehen, da es selbstverständlich sei, daß die beiden Privatbahnen, nachdem sie jetzt das Gehaltschema der Staatsbahnen angenommen haben, auch die künftigen Aufbesserungen, die bei den Staatsbahnen durchgeführt werden, annehmen werden. Auf Grund dieser Aufklärung hatten die beiden Exekutivkomitees, um weitere Schwierigkeiten beim Abschluß der Verhandlungen zu vermeiden, dem Personal empfohlen, die Zugeständnisse anzunehmen und den Kampf einzustellen. Im Oktober 1908 wurden dem Personal der Staats-

Der „Eisenbahner“ erscheint in einer Auflage von 45.000 Exemplaren.

bahnen weitere Zugeständnisse gemacht, die nun selbstverständlich auch auf das Personal dieser Bahnen Anwendung finden sollen. Nun erklären die Direktionen beider Bahnen dem Personal, daß sie mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung nichts tun können. Das Eisenbahnministerium hingegen hat dem Personal erklärt, noch nichts tun zu können. Damit nun das Personal der beiden zu verstaatlichenden Bahnen um die ihm selbstverständlich nach den Aufklärungen im Jahre 1907 zukommenden Aufbesserungen nicht gebracht wird und diese dem Personal der beiden Bahnen noch vor der Einreihung gewährt werden, stellte Genosse Tomschik folgende Resolutionsanträge:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, dafür Sorge zu treffen, daß die Aufbesserungen, welche dem Personal der k. k. Staatsbahnen im Oktober 1908 zugestanden und zum Teil bereits durchgeführt wurden, zum Teil sich noch in der Durchführung befinden, auf das Personal der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn noch vor der Einreihung in den Status der k. k. Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1909 Anwendung finden."

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei der Uebernahme des Personals der zu verstaatlichenden Bahnen in folgender Weise vorzugehen:

a) Wenn in einem der Einreihung nachfolgenden Zeitpunkt die den eingereihten Bediensteten der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft oder Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf Grund des Gehalts- und Quartiergeldschemas der k. k. Staatsbahnen gebührenden ständigen Bezüge (Gehalt und Quartiergeld zusammengenommen) geringer sein sollten als die analogen Bezüge, welche dem Bediensteten im Falle seines Verbleibens im Stande der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft oder Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in demselben Zeitpunkt auf Grund des Gehalts- und Quartiergeldschemas der beiden Bahnen gebührt hätte, so wird die Differenz auf die Dauer ihres Bestehens durch Zuerkennung entsprechender Zulagen ausgeglichen werden, welche in jener Höhe, in der sie eine Gehaltsdifferenz zu ersetzen bestimmt sind, als für den Pensions-, beziehungsweise Provisionsgenuß anrechenbare, im übrigen aber als nicht anrechenbare Personalzulagen zuzubilligen sind.

b) Hinsichtlich des nichtangestellten Personals der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft oder Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird die Regierung aufgefordert, denselben Grundsatz wie bei dem angestellten Personal gelten zu lassen, und zwar daß niemand in seinem Gesamteinkommen bei gleicher Arbeitsleistung geschädigt wird.

Ferner wird die Regierung aufgefordert, soweit die Löhne des nichtangestellten Personals niedriger sind als dies bei den k. k. Staatsbahnen unter gleichen Verhältnissen der Fall ist, eine entsprechende Lohnerhöhung, rückwirkend auf den 1. Jänner 1909, in Kraft treten zu lassen."

Weiters stellte Abgeordneter Dr. Ellenbogen folgenden Antrag:

„Die Regierung wird aufgefordert, diejenigen Absolventen höherer Gewerbeschulen, die bereits wichtige Posten im technischen Eisenbahndienste der zu verstaatlichenden Bahnen einnehmen, in diesen Dienststellungen zu belassen."

Der Eisenbahnminister erklärte, daß er dem Antrag Tomschik zustimmen könne, wenn das Wort „womöglich" eingeschaltet wird bezüglich der Rückwirkung der Aufbesserungen auf den 1. Jänner 1909, da er die Rückwirkung auf diesen Zeitpunkt nicht unbedingt zusagen kann. Er müsse aber hervorheben, daß wohl die Aufbesserungen, die Nebenbezüge und Gewährung derselben überhaupt sofort nach der Sanktion des Verstaatlichungsgesetzes durchgeführt werden können; doch die verbesserte Automatik könne dem Personal erst bei der Einreihung zuteil werden.

Tomschik appellierte hierauf noch einmal an den Eisenbahnausschuß, seinen Antrag unverändert anzunehmen. Die geäußerten Bedenken des Eisenbahnministers haben ihren Ausgangspunkt in dem Widerstand des Finanzministeriums. Dem Eisenbahnausschuß und dem Eisenbahnministerium muß doch daran gelegen sein, ein zufriedenes Personal zu übernehmen. Dies ist aber nur der Fall, wenn man dem Personal einschließlich der Arbeiter die Aufbesserungen noch vor der Einreihung vermittelt. Die Arbeiter der St. E. G. befürchten ohnehin, daß man ihnen den Akkordverdienst schmälern will, da man zum Beispiel schon jetzt in die Werkstätte Simmering weniger Arbeit gelangen läßt und die Arbeiter infolgedessen weniger verdienen. Auch in dieser Hinsicht müsse Abhilfe geschaffen werden.

Der Berichterstatter Wittek erklärt, den Antrag Tomschik nur mit der Abänderung, die der Eisenbahnminister vorschlägt, zur Annahme empfehlen zu können. Was die anderen Resolutionsanträge anlange, empfehle er die Annahme.

Der Antrag Tomschik wurde also mit der Abänderung, die der Eisenbahnminister vorgeschlagen hatte, angenommen; die anderen Resolutionsanträge werden unverändert beschlossen.

In der Generaldebatte

im Plenum des Hauses führte Abgeordneter Tomschik zur Begründung seiner Anträge noch aus:

Meine Herren! Ich hätte das Wort nicht ergriffen, wenn ich nicht die im Artikel V enthaltenen Fragen besprechen müßte.

Ich habe im Ausschusse zwei Anträge gestellt, und zwar einen Antrag dahingehend, daß die Aufbesserungen in den ständigen und Nebenbezügen, welche im Oktober des Vorjahres den Angestellten und Arbeitern der Staatsbahnen vermittelt wurden, auch dem Personal der St. E. G. und Oe. N. W. B. noch vor der Einreihung in den Status der Staatsbahner ebenfalls gegeben werden sollen. Anläßlich der Bewegung, die im Jahre 1907 bei der St. E. G. und der Oe. N. W. B. stattgefunden hat, hat man das Personal, nachdem man ihm das Schema der k. k. Staatsbahnen zugestanden hatte, dadurch beruhigt, daß man sagte: Wenn weitere Aufbesserungen bei den k. k. Staatsbahnen gegeben werden, ist es naturgemäß, daß sie auch für die Angestellten und Arbeiter der St. E. G. und der Oe. N. W. B. Anwendung finden.

Dadurch war das Personal beruhigt. Nachdem nun im Oktober vorigen Jahres die Bewegung bei den Staatsbahnen stattgefunden und man dem Personal Aufbesserungen gewährt hatte, erwarteten die Bediensteten und Arbeiter der St. E. G. und der Oe. N. W. B., daß diese Aufbesserungen auch für sie eingeführt werden. Sie arbeiteten ein Memorandum aus und wählten ein Exekutivkomitee, welches dieses Memorandum sowohl bei der St. E. G. als auch bei der Oe. N. W. B. überreichte. Beide Direktionen erklärten nun, die Verstaatlichung werde stattfinden, sie seien daher nicht mehr in der Lage, da die Bahn nicht mehr ihnen gehöre, Aufbesserungen eintreten zu lassen.

Das Exekutivkomitee ging nun ins Eisenbahnministerium. Dieses erklärte: Ja, wir haben diese beiden Bahnen noch nicht, daher können wir nichts machen.

Das Personal kam eigentlich zwischen zwei Stühlen auf die Erde zu sitzen. Die einen konnten nichts machen, weil die Bahnen nicht mehr ihnen gehören, das Eisenbahnministerium erklärte, es könne nichts machen, weil die Bahnen ihm noch nicht gehören.

Nun ist aber eine moralische Verpflichtung vorhanden, daß man dieselben Aufbesserungen, wie sie bei den k. k. Staatsbahnen stattgefunden haben, auch auf dieses Personal einschließlich der Arbeiter vor der Einreihung ausdehnt. Nun hat der Herr Eisenbahnminister auf die diesbezüglichen Anträge im Eisenbahnausschuß eine Erklärung abgegeben, die dahin gegangen ist, daß er wohl, was die Nebenbezüge anbelangt, die Versicherung geben kann, daß diese Aufbesserungen noch vor der Einreihung stattfinden können, daß aber, was die Gehaltsverhältnisse, die ständigen Bezüge, anbelangt, diese Aufbesserungen erst bei der Einreihung gegeben werden können. Obwohl wir dieser Auffassung nicht zustimmen und obwohl wir glauben, daß das Personal das Recht darauf hat, diese Aufbesserungen früher zu verlangen, müssen wir aber doch sagen, daß die Zusicherungen des Eisenbahnministers für das Personal schon einen Wert haben. Nun ist leider im Bericht des Eisenbahnausschusses vom Herrn Berichterstatter — ich setze ja voraus, daß das nicht mit Absicht geschehen ist — die Erklärung des Herrn Eisenbahnministers in ganz verschwommener, nebuloser Weise wiedergegeben worden. Zur Beruhigung des Personals würde es dienen, wenn der Herr Eisenbahnminister diese Erklärung auch hier im Hause abgeben würde, damit das Personal weiß, was der Minister erklärt hat und was er durchzuführen bereit ist. Und da richte ich nun an seine Exzellenz das Ersuchen, diese Erklärung abzugeben.

Ich setze auch voraus, daß die Einreihung des Personals nicht so lange auf sich warten läßt, als dies tatsächlich bereits jetzt bei der B. N. B. der Fall ist; denn es ist dringend notwendig, daß dann die Einreihung auch flott vonstatten gehe, damit das Personal nicht so lange in Hangen und Bangen schwebe, wie das bei dieser Bahn der Fall ist. Ich ersuche den Herrn Eisenbahnminister, diese Erklärung zur Beruhigung des Personals hier abzugeben. (Beifall.)

Vizepräsident **Pernerstorfer**: Zum Wort gelangt Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister.

Eisenbahnminister **Wrba**: Hohes Haus! Ich bin gerne bereit, dem Wunsche des sehr geehrten Herrn Vorredners zu entsprechen und die Erklärung, die ich bezüglich der Verbesserung der Bezüge der zu übernehmenden Bediensteten, beziehungsweise ihrer Gleichstellung mit den Staatsbahnbediensteten im Ausschusse abgegeben habe, hier in Kürze zu wiederholen.

Die Verbesserung, beziehungsweise Gleichstellung der definitiven Bezüge kann füglich aus praktischen und sonstigen Rücksichten erst im Zeitpunkt der definitiven Einreihung vorgenommen werden, welche selbstverständlich nach Möglichkeit beschleunigt werden wird. Bezüglich der nichtständigen Bezüge, der Nebenbezüge, liegt es in der Natur der Sache, daß Bedienstete, die den gleichen Dienst versehen und nebeneinander fungieren, gleichgestellt werden. Die Gleichstellung der Nebenbezüge wird also lange vor dem Zeitpunkt der definitiven Einreihung, tunlichst bald nach der Uebernahme durchgeführt werden, wobei ich nur zu meinem Bedauern heute nicht in der Lage bin, eine rückwirkende Kraft dieser Verbesserungen, insbesondere allgemein und prinzipiell zuzugestehen.

Ich hoffe, damit dem Wunsche des sehr geehrten Herrn Vorredners Rechnung getragen zu haben.

Die Vorlagen sanktioniert.

Das Eisenbahnverstaatlichungsgesetz ist vorgestern (30. März l. J.) kundgemacht worden; damit ist die Ver-

Feuilleton.

Der Aufstieg einer Gequälten.

Dumpf lebt die Masse des Proletariats dahin und besonders die Frau ist es, die mit dem Gleichmut des Lasttieres, bald mit fast fatalistischer Ergebenheit ihr Joch trägt, welche die Prügel des Lebens hinnimmt, als gehörten sie unabwendbar dazu. An diese ewig Getretenen, die noch immer vermeinen, es sei ihr Schicksal, getreten zu werden, richtet sich ein Buch, das in diesen Tagen die Druckerpresse verlassen hat und von dem man wünschen möchte, daß es sich die Welt erobern möchte, wie Bebels „Frau", daß es die Gehirne revolutionieren möge, wie dieses und die Herzen entflammen. Bebels „Frau und der Sozialismus" schildet das Los der Frau, die „Jugendgeschichte einer Arbeiterin"*) schildert das Schicksal, das Werden und den Aufstieg einer Frau, den Aufstieg aus den Niederungen, in welche die Menschheit durch die kapitalistische Lohnsklaverei geworfen worden ist, zu den Höhen sozialistischer Lebensauffassung. So gesehen, wird die „Jugendgeschichte einer Arbeiterin" zur packenden Illustration, zum verlebendigten Beispiel der Frau unserer Zeit, der Bebel in seinem berühmten Buche die Befreiung kündet, der er den Weg weist heraus aus kapitalistischer Unkultur zur sozialistischen Gesittung.

Damit ist der Wert der Schrift nicht ausgeschöpft, daß an dem Einzelschicksal das Schicksal der Masse aufgezeigt ist und daß der „feste Wille" der Einen — unter diesem Motto spendet die kaum selbst erwachte Proletarierin die ersten paar Kreuzer dem Befreiungskampf der Arbeiterklasse — auch der Masse den Weg zeigt, wie sie sich befreien kann. Ihr größter Wert liegt darin, daß sie ein alltägliches Schicksal mit absoluter Wahrhaftigkeit erzählt und dadurch Wirkungen erzielt, die herrliche Früchte zeitigen müssen. Aus dem Herzen kommend, muß diese Schrift zum Herzen gehen, von einem klaren, scharfen Verstand gegeben, muß sie die dahindämmernden Gehirne aufrütteln. Wie das prächtige Lied Schuberts: „Mut" mit kräftigen Akkorden einsetzt:

„Lustig in die Welt hinein
Gegen Wind und Wetter
Will kein Gott auf Erden sein,
Sind wir selber Götter"

so ist auch dieses Buch eine belebende Fanfare.

Der Weckruf ist es einer starken Seele, die eine niederdrückende Jugend überwunden hat, die sich aufgebäumt hat gegen das Sklavenlos des Proletariats, bis aus der zehnjährigen Wollhäklerin, die keinen sehnsüchtigeren Wunsch kannte, als den, sich einmal ordentlich ausschlafen zu können, schlafen zu können, bis sie selbst erwachte, bis aus der 15jährigen Löterin in einer Bronzewarenfabrik, die sich das erste Leck im kapitalistischen Frondienst geholt hatte und die keinen sehnsüchtigeren Wunsch kannte, als sterben zu können, bis aus diesem mißhandelten, getretenen, ausgebeuteten, gequälten Kinde die denkende Proletarierin geworden war, die mit pochendem Herzen erst in das Lager der Sozialdemokratie flieht, die sich aber dann, kaum selbst innerlich befreit, als eine der ersten an die Spitze stellt, mit fliegenden Fahnen vorausstürmt der abgehärmten, mut- und freudlosen Schar ihrer Geschlechts- und Schicksalsgenossinnen, ihrer gleich ihr geknechteten und getretenen Schwestern.

In dieses mit den geraden Linien der Wahrheit gezeichnete Schicksal zu schauen, weckt eine ganze Reihe nützlicher Empfindungen. Sehen wir dieses Kind vor uns, so packt uns Ingrimm und Bitterkeit über eine Gesellschaftsordnung, die neben sorgfältigst behütete Geschöpfe Kinder stellt, die dann ihre Erinnerungen an die goldenen Tage der Jugend mit den Worten zusammenfassen müssen: „Kein Lichtstrahl, kein Sonnenstrahl, nichts vom behaglichen Heim, wo mütterliche Liebe und Sorgfalt meine Kindheit geleitet hätte, ist mir bewußt." Sehen wir die achtjährige sich einem Drechsler als Knopfaufnäherin verdingen, sehen wir sie in den schulfreien Stunden bis 9 Uhr abends in dumpfer Stube bei stinkendem Petroleumlicht die paar Kreuzer verdienen, ohne die diese Familie nicht leben kann, so wird vor uns lebendig der Kannibalismus der kapitalistischen Wirtschaftsordnung, der ohne Menschenfleisch nicht leben kann und gleiche Empfindungen und gleiche Erkenntnis erfüllt uns, wenn wir die Leidensstationen dieses Christenkindes mit durchwandern, von Werkstatt zu Werkstatt, von Lehre zu Lehre, von Fabrik zu Fabrik. Geschärft wird unser Erkennen der Mangelhaftigkeit der gesellschaftlichen Einrichtungen unserer Zeit, wenn wir sehen, daß die Zehnjährige infolge unterlassener Wohnungsanmeldung ein- für allemal vom Schulbesuch befreit ist, wie sich niemand, niemand um das zehnjährige Kind kümmert, ob es denn auch schon der Schule entwachsen ist, wie aber jeder gern nach der willigen und billigen Arbeitskraft langt. Die bureaukratische Schablone erkennen wir in einer Versorgungshausgeschichte. Die 15jährige wird zum zweitenmal krank, industrielahm. Spitalnot verleitet die Aerzte zu der Diagnose ererbten Siechtums, wo es sich doch nur um die Folgeerscheinungen dauernder Unterernährung handelt und um ein Haar wird das Kind aus der Großstadt in den tschechischen Heimatsort seines längst verstorbenen Vaters abgeschoben. Während die rückschauende Frau ihren ersten Spitalaufenthalt im Erinnerungswert als die „schönste Zeit ihres Lebens bis dahin" erkennt, wäre ihr der zweite Aufenthalt im selben Krankenhaus bald zum Verhängnis geworden, hätte das Amt im Versorgungshaus ein Beamter und nicht zufällig ein Mensch verwaltet.

Geschärft wird unser Erkennen der Nichtigkeit, Hinfälligkeit, Unzulänglichkeit aller sozialen Reformversuche der bürgerlichen Gesellschaftskreise, wenn wir dem Kinde in diese Wohnstuben folgen, wo Wohnen körperliche Qual und seelischen und sittlichen Untergang zugleich bedeutet. Die dichten Mauern, welche die Heime des Proletariats umschließen, werden plötzlich zu Glaswänden und durch sie schauen wir in eine Welt, die auch die Wissendsten unter uns in ihrem ganzen Schmutz, in ihrer ganzen Roheit, in ihrem Verderben und Verderbnis naturnotwendig erzeugendem Walten noch nicht erkannt haben. 12 Stunden des Tages am Scharwerk des Kapitalismus und abends gegenüberliegend zu Füßen des Bettes, das die Mutter und ein arbeitsloses Dienstmädchen teilen, so finden wir die 12jährige; und die 14jährige spürt, kaum sie neben ihrer Mutter liegt, den heißen Atem des „Bettgehers" über sich, der mit ihrem Bruder das zweite Bett der engen Kammer teilt, und der Bettgeher wird nicht augenblicklich davongejagt, wie es die Kleine wünscht, man erspart ihm die Schande, weil man die paar Tage „Bettgeld" bis zum Ende der Woche nicht verlieren will. Alles das zieht wie in einem sozialen Bilderbuch, gezeichnet mit dem Pinsel eines modernen Höllenbreughel, hart und wahr an uns vorüber.

Mit Freude und Genugtuung endlich sehen wir das Kind, das in den drei Volksschulklassen, die ihm mitzumachen vergönnt waren, eigentlich nichts als lesen gelernt hatte, von dieser Waffe Gebrauch machen. Wir sehen es nach Büchern langen, fast durchwegs schlechten, aber wir sehen den Lesehunger wachsen und damit die erste Stufe des Aufstieges erklimmen. Mit „Rinaldo Rinaldini", mit „Kaiser Josef und die Baderstochter", mit den durch 100 Hefte laufenden Kolportageromanen unglücklicher Königinnen und glücklicher Kinder der Armut, die nach unzähligen Drangsalen und Fährnissen als Gräfinnen enden, sehen wir sie beginnen, die Familienblattromane beherrschen sie dann und daneben wahllos alles Gedruckte, was ihr in die Hände kommt: Viel Schlechtes, wenig Gutes. Also das Schlechte ertötet nicht den Lesehunger und das Gute fördert ihn. An die „schönste Zeit ihres Lebens", die sie als 14jährige im Spital zubringt, knüpft sich die Bekanntschaft mit Schiller und Daudet. Der erste Wendepunkt. Sie strebt nach Höherem. Wielands „Oberon" und Chamissos „Löwenbraut" werden ihr geistiger Besitz und Lenaus Albingenser lernt sie auswendig. Fast inne hat sie diese Schätze, als sie sich auch politisch loszuringen beginnt.

Jesuitenromane haben ihr die ersten geschichtlichen Kenntnisse vermittelt, die „Heldin von Wörth" begeisterte die glühende Patriotin, die mehr Anteil als an ihrem eigenen und an dem Leben der Umwelt an den Geschicken aller Monarchen, auch der exotischesten, nimmt. Sie ist gewissermaßen eine internationale Patriotin. Die Geschichte der französischen und der Wiener Revolution legen hier Bresche.

Auch zur Kirche hat sie ihr Verhältnis. Sie rutscht von Altären auf den Knien, nimmt es blutig ernst, mit nüchternem Magen stundenlang nach einem Wallfahrtsort zu wandern und sich dort etwas auszubeten. In allen Nöten ruft sie die Kirche

*) Die Jugendgeschichte einer Arbeiterin, von ihr selbst erzählt. Mit einführenden Worten von August Bebel. Preis Kr. 1·20.

Sorget dafür, daß der „Eisenbahner" auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

staatlichung der drei Bahnen mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1908 perfekt geworden. Da die sofortige Uebernahme des Betriebes der verstaatlichten Bahnen nicht durchführbar erscheint, wird an die beteiligten Bahngesellschaften auf Grund der Vereinbarungen und in den Verstaatlichungsübereinkommen die Aufforderung gerichtet, den Betrieb der Bahnen und die Verwaltung der sonstigen an den Staat übergehenden Vermögensobjekte bis auf weiteres für Rechnung der Staatsverwaltung fortzuführen. Die Bestimmung des Zeitpunktes für die Uebergabe in den Besitz und Betrieb des Staates behält sich das Eisenbahnministerium vor.

Verbesserungen an Lokomotiven

zur Förderung der Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Personals.

Mit Bezug auf den unter diesem Titel in der letzten Nummer erschienenen Artikel erhalten wir folgende Zuschrift:

Der Artikel „Verbesserungen an Lokomotiven" in der Nr. 9 des „Eisenbahner" vom 20. März 1909, gezeichnet mit Z. d. V. D. E. J. hat uns, abgesehen von den rein fachlichen, die Maschine und den Führerstand betreffenden Anregungen, denen wir ja vollkommen beipflichten, in nicht geringes Erstaunen versetzt. Der Schreiber dieses Artikels zeigt nämlich eine Unkenntnis des Dienstes eines österreichischen Zugsführers, die uns daran zweifeln läßt, es mit einem wirklichen Eisenbahner zu tun zu haben. Gleich eingangs seiner Ausführungen weist er auf mit einem gewissen Luxus eingerichtete und verschwenderisch mit aller Bequemlichkeit ausgestattete Zugsführerabteile in neuen Packwagen hin und erzählt uns in der Folge: Der Zugsführer aber sitzt oder liegt, wenn er keine anderen Arbeiten hat (!!), als „den Zug zu führen", auf den Lederpolstern und genießt alle Vorzüge und Bequemlichkeiten eines Reisenden. Und in weiterer Folge wird erzählt, daß Einrichtungen zum Kochen und Wärmen der Speisen mit Dampf oder Gas in Packwagen etwas Selbstverständliches sind. Bei uns in Oesterreich und da besonders bei der Südbahn existiert ein oben beschriebener Packwagen überhaupt nicht. Hier ist das gerade Gegenteil an Dienstwagen vorhanden. Der Raum für die sehr beträchtlichen schriftlichen Arbeiten ist in allen Fällen viel zu klein, die Beleuchtung eine unter aller Kritik schlechte, weil die Flamme der mit Gas beleuchteten Dienstwagen viel zu klein und zu schwach ist, die innere Beleuchtung der meisten Dienstwagen aber noch mit den alten Oelwandlampen erfolgt, die ich seit meiner mehr als 20jährigen Dienstzeit als Zugsbegleiter nicht anders kennen gelernt habe und auch die ältesten Zugsführer sie nicht anders kennen, außer daß sie vor Jahrzehnten einmal neu waren. Dann, Gott sei's geklagt, von Bequemlichkeit nicht die Bohne. Nicht einmal die Möglichkeit, daß sich der Zugsführer ordentlich umdrehen kann, viel weniger noch der bei manchen Zügen beigegebene Packmeister. In den meisten Dienstwagen, die bei Güterzügen Verwendung finden, ist nicht einmal ein Ofen und der Zugsführer ist gezwungen, oft bei mehr als zehnstündiger Fahrt und sibirischer Kälte alle schriftlichen Arbeiten mit steifgefrorenen Fingern und in die Bewegung hindernden Winterkleidern zu verrichten. Ich möchte dem Schreiber des angezogenen Artikels nur wünschen, eine solche Fahrt in einem jetzt (besonders bei der Südbahn) in Gebrauch stehenden Dienstwagen zu versuchen, er würde, selbst bei möglicher Ofenheizung, seine Wunder erleben und von seiner bemitleidenswerten Ansicht gründlich geheilt werden. Niedersetzen oder gar liegen! O du himmlische Einfalt! Der Zugsführer muß bei den Erschütterungen und dem Herumbeuteln seine Arbeiten stehend verrichten und die Signale der Strecke, die von Jahr zu Jahr dichter werden, beobachten, weil man ihn, sowie den Lokomotivführer — nach Aussage einer Südbahngröße der Maschinendirektion — sogar noch mehr verantwortlich machen will. Dies alles in elenden Dienstwagentypen, die hinter den neuen gewaltigen Lokomotiven, wie Zündholzschachteln aussehen und eine Aussicht auf die Strecke nur bei weitem Hinausbeugen und häufig auch da schwer möglich machen, wobei nicht einmal so viel Rücksicht genommen ist, ober der Tür eine Dachrinne anzubringen, um das bei schlechtem Wetter abrinnende Wasser vom Genick des Gefolterten abzuhalten. So sieht die Bequemlichkeit des Zugsführers aus, dessen Körper bei all den aufregenden, verantwortungsvollen Dienstverrichtungen erwiesenermaßen viel früher aufgerieben wird wie alle anderen Kategorien des Eisenbahndienstes; dies beweisen auch die vielen, oft noch an Jahren jungen, aber schon eisgrauen Zugsführer aller Bahnen, so auch der Südbahn, die ihren Zugsführern, anstatt sie zu entlasten, immer noch mehr Arbeit aufhalst (siehe den famosen Packmeistererlaß), dies beweisen auch die vielen vorzeitigen Pensionierungen von Zugsführern, respektive Oberkondukteuren. Six.

* * *

Anmerkung der Redaktion: Ueber die Auffassung, die der Verfasser des erwähnten, in Nr. 9 unseres Blattes enthaltenen Artikels an den Tag legt, scheint bei einer Reihe von Genossen aus Zugsführerkreisen insofern ein Mißverständnis zu bestehen, als sie übersehen, daß der Aufsatz der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen" entnommen und die Quelle durch die Chiffrierung „Z. d. V. d. E. V." angegeben erscheint. Der Verfasser des Artikels hat also lediglich reichsdeutsche Einrichtungen im Auge, wenn er von der ausgezeichneten Fürsorge für die Zugsführer im Zuge spricht, wovon natürlich in Oesterreich nicht im entferntesten die Rede sein kann. Gerade aus diesem Grunde haben wir aber den Artikel übernommen, um zu zeigen, daß selbst im Deutschen Reiche, das uns durchaus nicht in allen Punkten als Muster dienen soll, die Vorsorge für den verantwortungsvollen Dienst eines Zugsführers eine solche ist, daß sich unsere Eisenbahnverwaltung daran ein Muster nehmen sollte. Denn Tatsache ist, daß auf den preußischen Bahnen eine ganze Reihe von Einrichtungen längst existieren, die man in Oesterreich vergeblich suchen wird. So ist, um nur ein weiteres Beispiel anzuführen, das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten schon vor Jahren der Frage der Ernährung des Fahrpersonals nähergetreten, indem es Einrichtungen in den Gepäckwagen zum Wärmen und Zubereiten von Speisen — Oefen in den Gepäckwagen für Güterzüge, Gaskocher in denen für Personenzüge — beistellte. Kürzlich ist nun ein Ministerialerlaß an die kgl. Eisenbahndirektionen ergangen, in welchem der Bericht darüber abverlangt wird, in welchem Umfang von diesen Einrichtungen Gebrauch gemacht wird und wie sich dieselben bewährt haben; der Erlaß fordert auch Vorschläge bezüglich der Anbringung einer einfachen handlichen Vorrichtung auf der Lokomotive, um auch dem Lokomotivpersonal die Möglichkeit zum Wärmen von Speisen zu bieten.

Man besehe sich auch weiter die Wagenreinigung bei uns und in Deutschland. Auf dem Betriebsbahnhof Köln B. B. ist im Juni 1905 eine Anlage zur Reinigung von Personenwagen mittels bewegter Luft errichtet worden, welche sehr zufriedenstellende Ergebnisse gezeitigt hat und demnächst erweitert werden soll, um sämtliche in Köln B. B. zu reinigenden Polsterabteile von Staub säubern zu können. Während nach dem bekannten Verfahren der englischen Vakuum-Reinigergesellschaft die Luft mittels einer Luftpumpe von den Polstern, Teppichen, Wänden und Fußböden abgesaugt wird, erfolgt dies in Köln mittels Druckluft, welche in das Mundstück durch eine feine Düse eingeblasen wird und hier nach Art einer Strahlpumpe wirkt. Wie sieht dagegen die Reinigung bei uns aus und unter welchen Gefahren für das damit beschäftigte Personal erfolgt sie?

Der von uns reproduzierte Artikel zeigt also wenigstens in einer Frage, die die Zugsbegleiter betrifft, was Fürsorge bei uns und auf den deutschen Bahnen heißt. Deutschland dient uns ja in vielen Dingen als Vorbild, aber es scheint, daß gerade die Eisenbahnverwaltung das Gute und Vorteilhafte in unserem Nachbarstaat noch nicht übertragenswert gefunden hat. Gerade die Darlegungen des reichsdeutschen Fachmannes zeigen aber, daß das, was anderwärts durchführbar war, auch bei uns keine Unmöglichkeit ist. Der Beweis wird eben immer wieder erbracht, daß bei uns durch eigene Kraft errungen werden muß, wozu anderwärts schon zuweilen die soziale Einsicht ausreicht.

---

an, ihre letzten Sechser opfert sie einmal dem armen Mann, dem der größte Palast der Erde als Statthalter des Stallgeborenen angewiesen ist — alles unter dem Einfluß der Leitartikel eines klerikalen Blattes, die ihr nach Politik strebender Sinn verschlingt, bis es ihr auch hier — die inbrünstig erbetene Hilfe in Nöten war immer ausgeblieben — wie Schuppen von den Augen fiel. Der Staat fühlte damals das Bedürfnis, die Sozialdemokraten als Anarchisten zu verfolgen. Die bei diesen Prozessen gehaltenen Reden waren es, die ihre Wandlung auch auf diesem Gebiet bewirkten: „Ich war begeistert. Jeder einzelne Sozialdemokrat, den ich aus der Zeitung kennen lernte, erschien mir wie ein Gott. Daß ich selber Mitkämpferin werden könnte, fiel mir gar nicht ein. So hoch und erhaben erschien mir alles, was ich von ihm las, daß es mir phantastisch vorgekommen wäre, auch nur daran zu denken, daß ich unwissendes, unbekanntes und armes Geschöpf auch einmal tätigen Anteil an ihren Bestrebungen nehmen könnte."

Damit war die zweite, die entscheidende Wendung im Leben dieser Proletarierin vollzogen und nun ging es rasch aufwärts mit der Begeisterung der Jugend, der fester Wille zur Seite stand, der feste Wille, die Klasse der Getretenen mit herauszuführen aus dem Elend des Sklavenlebens. Wenige Jahre später sehen wir die Verfasserin schon auf der Rednertribüne und heute steht sie in den ersten Reihen der kämpfenden Arbeiterinnen. Auch diese Fortentwicklung wurde ihr nicht leicht. Der dumpfe Widerstand der Masse ebenso wie die Verfolgungen der Behörden, die Lockungen und Werbungen eines altliberalen Unternehmens und nicht zuletzt der Widerstand einer Mutter, die im Sklavensinn und Sklaventrotz alt geworden war, die schon als sechsjähriges Kind zu fremdem Dienst mißbraucht, nie eine Schule besucht hatte, Analphabetin geblieben war. Diese Mutter konnte nicht mehr mit. „Heiraten und Kinder bekommen, sah sie als die Bestimmung des Weibes an." Von diesem ihrem Schmerz erzählte die junge Agitatorin einmal Engels und Bebel, als diese gerade auf einer Rundreise begriffen waren, die sie auch in den Wirkungsort der Verfasserin führte. Beide machten sich auf und besuchten die alte Frau. „Sie wollten ihr begreiflich machen, daß sie auf ihre Tochter eigentlich stolz sein sollte." Als die beiden Führer wieder fort waren, meinte die Mutter geringschätzig: „So, Alte bringst du daher!"

Aber die Tapfere überwand auch das: „Einer großen Sache aus Begeisterung dienen, gibt so viel innere Freude und verleiht dem Leben einen so hohen Wert, daß man viel ertragen kann, ohne mutlos zu werden."

Bebel schließt sein Geleitwort mit dem Wunsch, daß „die Schrift in zehntausenden Exemplaren Verbreitung finde". Ich möchte schließen: Frauen, leset das Buch und schöpfet Mut daraus! Erzählt davon euren Kindern! Gebt es euren heranreifenden Kindern in die Hand, damit auch ihnen Erkenntnis werde und damit auch sie der hohe Mut beseele, der nötig ist, diese Welt zu wandeln.

Fritz Lenz.

Zustände bei der k. k. Nordbahn.

Mit Erlaß Z. 25.284/V. 1909 wird beanständet, daß seitens des Personales Gesuche um Versetzungen, Verleihung von Posten oder anderen persönlichen Wünschen durch Vermittlung hochgestellter Persönlichkeiten oder im öffentlichen Leben wirkender Personen mit Umgehung des Dienstweges eingebracht werden. Dieser Vorgang wird als ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 21 der Dienstordnung bezeichnet, nachdem den im Dienstweg eingebrachten Anliegen und persönlichen Wünschen des Personals ohnehin die weitestgehende Berücksichtigung und das äußerste Wohlwollen entgegengebracht wird.

Das Personal anerkennt gewiß das Wohlwollen der k. k. Direktion sowie alle Begünstigungen, welcher es in Anerkennung der Notwendigkeit seitens der hohen k. k. Betriebsverwaltung bisher teilhaftig wurde, jedoch werden dem Personal diese Begünstigungen durch den bureaukratischen Amtsschimmel arg beeinträchtigt, welcher Umstand eben dazu führt, daß das Personal auf einem anden Weg zu erreichen sucht, was es eben auf dem vorgeschriebenen Dienstweg nicht erreichen konnte; zum Beispiel der Erlaß 15.528, I/4, ex 6. Februar 1909, betreffend die Unterbringung kurbedürftiger Krankenkassenmitglieder in Karlsbad oder Pistyán, ordnet an, daß diese Gesuche um Aufnahme in die genannten Kurorte bis 20. Februar dem Bureau I/4 vorzulegen sind und später eingebrachte Gesuche keine Berücksichtigung finden.

Dieser Erlaß datiert vom 6. Februar, erschien am 12. Februar in den Stationen und wurde am 26. Februar den Bediensteten zur Kenntnis gebracht. Wo war der Erlaß vom 12. bis 26. Februar???

Die Bestätigungen der Bediensteten ergeben gewiß einen sprechenden Beweis, wie solche das Personal betreffende Erlässe behandelt werden.

Diese Gesuche sind mit einem genau ausgefüllten Fragebogen, welcher im Bureau I/4 in Wien erhältlich ist, und außerdem mit einem Armutszeugnis zu belegen. Bei den Dienststellen war am Tage der Verlautbarung noch kein Fragebogen zu haben. Es wäre notwendig, zu verlautbaren, auf welche Weise die Gesuchsteller zu einem Fragebogen kommen sollen. Von Krakau nach Wien um einen Fragebogen zu fahren, ist denn doch zu umständlich.

Wir wollen es gewiß nicht bemängeln, wenn eine Kundmachung über die Betriebseröffnung einer Lokalbahn vier Wochen nach der faktischen Betriebsaufnahme veröffentlicht wird, oder daß ein Tarifnachtrag mit sehr wichtigen Aenderungen (Nachtrag 7) sechs Wochen nach dem angegebenen Zeitpunkt seiner Wirksamkeit an den Rechnungsstellen erscheint; wenn aber einzelne Bedienstete auf diese Weise um die ihnen hohen Orts zugestandenen Begünstigungen gebracht werden, so ist es begreiflich, wenn sie ihre Wünsche und Beschwerden durch im Erlaß 25248 zitierte Persönlichkeiten vorbringen lassen. Am 27. Februar l. J. erschien die Anordnung behufs Entgegennahme der Erholungsurlaubsanmeldungen, und zwar längstens bis inklusive 3. März. Es muß angenommen werden, daß eine so kurze Zeit von drei Tagen absichtlich festgesetzt wird, um es dem Personal unmöglich zu machen, seinen Urlaub anzumelden.

Bei einer Zahl von 600 Bediensteten einer Station, von welchen das Zugspersonal oft von einer Tour vor zwei Tagen nicht nachhause kommt, kann jeder einzelne innerhalb dieser kurzen Zeit seinen Urlaub kaum anmelden.

Wenn das Personal so strenge auf den Dienstweg verwiesen wird, wäre es notwendig, daß die Gebührenverrechnungsämter etwas schärfer ins Auge gefaßt werden, um zu sehen, um wie viele sauer verdiente Kronen das Personal gebracht wird durch ein geradezu unhaltbares Verrechnungssystem.

Ja, sitzen denn in den Verrechnungsbureaus lauter A-B-C-Schützen und können dieselben trotz ihrer Unfähigkeit in punkto Gebührenverrechnung so willkürlich, ohne die geringste Kontrolle einem Bediensteten so und so viel Kronen mehr, dem anderen weniger in die Gehaltsliste einsetzen? Auf welchem Dienstwege sollen denn jene Bediensteten ihre Personalzulage erlangen, denen dieselbe mit Erlaß 143.796 ex 1908 ab 1. Juli 1908 als Quartiergeldifferenz zuerkannt, jedoch bis heute nicht verrechnet wurde? Oder auf welchem Dienstwege und wann wird die Zuerkennung dieser Zulage an diejenigen Bediensteten erfolgen, welchen dieselbe im Sinne der Einreichungsgrundsätze Punkt 5, Absatz 2, ab 1. Jänner 1909 gebührt?

Ist es einer löblichen Direktion bekannt, wie viele hundert Kronen dem Personal dadurch bereits entzogen wurden und in den einzelnen späteren Zeitpunkten noch entzogen werden, wenn das Personal nicht selbst seinen Weg sucht?

Die Vertrauensmänner der einzelnen Kategorien von Bediensteten unterziehen sich der Mühe und machen Auszüge aus den Einreihungstabellen mit der Gegenüberstellung der Gesamtbezüge im gegebenen Zeitpunkt nach dem k. k. Staatsbahnnormale und der Gesamtbezüge, welche der Bedienstete nach dem Nordbahnnormale zu demselben Zeitpunkt gehabt hätte, stellen die Differenzen fest und beordern das benachteiligte Personal von Fall zu Fall an das Gebührenberechnungsbureau nach Wien, lassen die Elaborate zur Prüfung überreichen, und auf diese Weise kommen die Bediensteten zu ihrem längst verdienten Gelde.

Und was machen die hierzu berufenen Rechnungsstellen? — Sie ignorieren die Erlässe und Verordnungen, führen kaum Evidenz über Veränderungen im Personalstatus und Verrechnungsangelegenheiten.

Unterziehen höchstens das Personal einer scharfen Prüfung auf die Nationalität, verhetzen und beschimpfen die Bediensteten, anstatt ihnen entgegenzukommen und die gewünschte Auskunft zu erteilen, halten während der Amtsstunden nationale Besprechungen ab und verfassen Aufrufe zur Bildung von Klubs behufs Erlangung von Paradehut und Degen.

Ueber das neue Rechnungssystem im allgemeinen wurde bereits auch in der „Beamten-Zeitung" ausführlich geschrieben mit dem Hinweis, daß dieses System in einem so gewaltigen Verwaltungs- und Betriebswesen, wie es die Nordbahn ist, mit den momentanen Hilfskräften nicht zu bewältigen ist und zu den größten Kalamitäten führen muß.

Wir wollen nur noch hinzufügen, daß man endlich daran gehen soll, diejenigen Bediensteten, welche bereits ihre volle Dienstzeit hinter sich haben, doch nach Hause zu schicken, anstatt dieselben als Hilfskräfte in die Rechnungsstellen zu setzen.

Wir verlangen dies um so dringender, weil wir jüngere Kräfte nicht mehr länger gewillt sind, für solche Leute ziehen zu müssen, während diese sich alle möglichen Bequemlichkeiten erlauben Akonto ihrer langen Dienstzeit. Es ist ein verfehltes System und gerade für die Rechnungsstellen unheilvoll, wenn man daselbst jede Vermehrung und Neubesetzung mit einem kranken und altersschwachen Menschen ausfüllt.

Geht man in dieser Richtung ernstlich daran, Wandel zu schaffen, so wird auch das Verrechnungssystem zur Geltung kommen.

Ausgediente, kranke Bedienstete sollen auf ihre Ruhegenüsse gesetzt werden und nicht so lange Dienst leisten, bis die endliche erste Auszahlung des Ruhegenusses zugleich als Sterbequote bezeichnet werden kann.

Besucht nur Lokale, in welchen der „Eisenbahner" aufliegt!

Und nun nochmals auf den goldenen Dienstweg zurückkommend, werden wir in einem Artikel der nächsten Nummer dieses Blattes über die besonders anerkennenswerte Vorgangsweise der Dienstvorstände in Bezug auf die Eingaben und Beschreibung des provisorischen Personals der ehemaligen Nordbahn zwecks Erlangung des Definitivums des näheren berichten.

Vorläufig erklären wir aber, daß wir den Dienstweg genau einhalten werden, bitten aber, diesen dem Personal, welches denselben in berechtigten Angelegenheiten betritt, freizugeben und die Streber und Kriecher, welche den Dienstweg verrammeln, davon zu entfernen.

Reichskonferenz der organisierten Kohlenarbeiter sämtlicher Bahnen Oesterreichs.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich berief für Mittwoch den 17. März l. J. eine Kohlenarbeiterkonferenz für alle Linien der österreichischen Bahnen nach Wien ein. Zahlreiche Zuschriften über die traurige Lage der Kohlenarbeiter, die an die Zentrale gelangt waren, gaben ein Bild von den elenden Verhältnissen in dieser Arbeiterkategorie, wie solche wohl in keiner anderen Kategorie mehr zu finden sind. Infolge der Teilnahmslosigkeit, die diese Kategorie im allgemeinen an den Tag legte, konnte für dieselbe nur in Einzelfällen und nur für einzelne Stationen, beziehungsweise Heizhäuser etwas unternommen werden und sind deshalb die Verhältnisse in dieser Kategorie im allgemeinen dieselben geblieben. In letzter Zeit machte sich aber auch unter den Kohlenarbeitern eine rege Bewegung bemerkbar und es fangt nun auch diese Kategorie an, sich für ihre Interessen zu betätigen. In Versammlungen und von einer Kohlenarbeiterkonferenz des Direktionsbezirkes Wien wurde der Wunsch ausgesprochen, eine Konferenz der Kohlenarbeiter sämtlicher Bahnen einzuberufen, und diesem Wunsche hat die Zentrale mit Rücksicht auf die tatsächlich krasse Lage dieser Kategorie sowie aus organisatorischen Gründen Rechnung getragen. Zur Konferenz, welche im Gartensaal des Arbeiterheims, Wien, X., tagte, waren von 70 Ortsgruppen, beziehungsweise Stationen und Heizhäusern 78 Delegierte erschienen. Der Verband der Handels- und Transportarbeiter Oesterreichs hatte den Genossen Schwerzel als Vertreter entsendet. Von der Zentrale war Genosse Franz Somitsch und Genosse Adolf Müller anwesend. Die Sekretariate in Prag und Triest waren durch Genossen Brodecky und Genossen Kopac vertreten. Als Vorsitzender in der Konferenz fungierte Genosse Kollegger aus Graz, als Stellvertreter Genosse Johann Brandstätter aus Hainfeld und als Schriftführer Genosse Adolf Müller von der Zentrale. Die Tagesordnung lautete: 1. Die Lage der Kohlenarbeiter, deren Forderungen und Wünsche und die Zugeständnisse von 1907 und 1908. 2. Stellung der Kohlenarbeiter zu den ehestens zu erwartenden Verhandlungen der Arbeiterausschüsse. 3. Anträge und Anfragen. Zum ersten Punkt der Tagesordnung erstattete Genosse Somitsch ein sehr ausführliches Referat, welchem die Delegierten besondere Aufmerksamkeit widmeten. Nach erfolgter Uebersetzung des Referats durch Genossen Brodecky in tschechischer und durch Genossen Kopac in slowenischer Sprache wurde in die Debatte eingegangen, an welcher sich die Delegierten lebhaft beteiligten. Um die umfangreiche Tagesordnung erledigen zu können, wurde die Wahl von Generalrednern beschlossen und wurden folgende Genossen zu Generalrednern gewählt: Für die k. k. Staatsbahn Schmidhuber (Linz); Südbahn: Schönherr (Wien); St. E. G.: Ontl (Brünn); Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B.: Mazek (Königgrätz); B. E. B.: Olbert (Falkenau); B. N. B.: Diesner (Bodenbach) und für die A. T. E. Knirsch (Aussig). Die zahlreich vorliegenden schriftlichen Anträge bedingten die Einsetzung einer Antragsprüfungskommission, in welche außer den vorgenannten Delegierten, welche als Generalredner gewählt wurden, noch die Genossen Somitsch, Brodecky und Kopac entsendet wurden. Die Antragsprüfungskommission empfahl der Konferenz nachstehenden Resolutionsantrag zur Annahme:

„Die am 17. März l. J. im Arbeiterheim in Wien versammelten Delegierten der organisierten Kohlenarbeiter sämtlicher österreichischer Bahnen beschließen: In Erwägung, daß die Arbeitsverhältnisse der Kohlenarbeiter noch nie einer Regelung unterzogen wurden und infolgedessen und durch den gewaltig gesteigerten Verkehr das auf jeden einzelnen Arbeiter entfallende Arbeitsquantum derart gestiegen ist, daß für die Kohlenarbeiterschaft auf unabsehbare Zeit die Unmöglichkeit gegeben ist, das verlangte Arbeitsquantum zu leisten; ferner daß die Löhne in gar keiner Weise der verlangten Mehrleistung entsprechend erhöht wurden, dieselben überhaupt nicht einmal annähernd entsprechend der in allen Teilen Oesterreichs herrschenden und noch stets fortschreitenden Teuerung sämtlicher Bedarfsartikel, Wohnungen 2c. erhöht wurden und die Kohlenarbeit nicht nur die schwerste und anstrengendste ist, sondern auch unter den ungesundesten Einflüssen bei überlangen Arbeitszeiten und ganz ungenügenden Ruhezeiten verrichtet werden muß und dadurch die Gesundheit und Körperkraft der Kohlenarbeiter frühzeitig zugrunde gerichtet wird, was durch die vielen Krankheits- und Todesfälle bewiesen, erscheint als absolut notwendig, daß vor allem anderen und ehestens folgende Minimalforderungen bei allen Bahnen zur Durchführung gelangen:

1. Der 12stündige Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit für die Kohlenarbeiter, die im Turnus arbeiten.

2. Die 9stündige Arbeitszeit innerhalb 24 Stunden sowie zwei freie bezahlte Tage in jedem Monat für alle übrigen Kohlenarbeiter.

3. Die Erstellung von Anfangslöhnen, die nicht niedriger sein dürfen als die heute für die Kohlenarbeiter per Tag entfallenden Höchstlöhne entsprechend den örtlichen Verhältnissen und einer Lohnautomatik, wie dieselbe für die qualifizierten Arbeiter eingeführt erscheint, beziehungsweise eingeführt wird, und zwar im Einvernehmen mit der Arbeiterschaft. Die Entlohnung hat in der Weise zu erfolgen, daß jeder Kohlenarbeiter so vielmal seinen Taglohn im Monat verrechnet und ausbezahlt erhält, als Tage im Monat sind.

4. Bezahlung der Ueberstunden für die Sonn- und Feiertags- sowie Nachtarbeiten mit 50 Prozent Lohnzuschlag.

4. Entsprechende Verbesserung der baulichen Anlagen, insbesondere der Kohlenplätze, damit die Arbeiter nicht mehr im Wasser stehend die Kohlenarbeit verrichten müssen.

6. Ausfolgung von wasserdichten Arbeitskleidern.

7. Nach zweijähriger Dienstzeit soll die Stabilisierung erfolgen.

8. Nach Durchführung der vorgenannten Punkte soll der Akkordverdienst abgeschafft werden, jedoch darf dabei kein Arbeiter in seinem Verdienst geschädigt werden.

Hinsichtlich aller übrigen Fragen, welche die Verbesserung der Arbeits- und Lohnverhältnisse der Kohlenarbeiterschaft betreffen, schließen sich die versammelten Delegierten den bereits in den Arbeiterausschüssen gestellten und angenommenen Anträgen vollinhaltlich an."

Dieser Resolutionsantrag wurde von den Delegierten einstimmig angenommen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung erstattete ebenfalls Genosse Somitsch das Referat und wurde zu diesem Punkte nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die Konferenz besteht auf der ehesten Einführung der vom Eisenbahnministerium versprochenen Direktionsarbeiterausschüsse, jedoch unter Aufrechterhaltung des bestehenden Arbeiterzentralausschusses und der Lokalarbeiterausschüsse.

In Erwägung, daß die Arbeiterausschüsse die geeignete Institution sind, die Regelung der Arbeits- und Lohnverhältnisse der Lohnarbeiterschaft auf friedlichem Wege herbeizuführen, gibt die Konferenz ihre Meinung dahingehend kund, daß die Arbeiterausschüsse auch auf allen jenen Bahnen ehestens analog den k. k. Staatsbahnen einzuführen sind, wo selbe heute noch nicht bestehen.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich wird ersucht, diesen Wunsch der Konferenz allen beteiligten Bahnverwaltungen ehemöglichst zur Kenntnis zu bringen und denselben in entsprechender Weise zu vertreten.

Zum Schlusse bringt die Konferenz die Ueberzeugung zum Ausdruck, daß zur Durchführung der vorstehenden Beschlüsse nicht nur die Annahme derselben genügt, sondern daß vielmehr die gesamten Kohlenarbeiter diesen Beschlüssen durch die entsprechende Zugehörigkeit und Mitarbeit in der Organisation den notwendigen Nachdruck verleihen müssen, wenn dieselben in befriedigender Weise zur Durchführung gelangen sollen. Die versammelten Delegierten verpflichten sich, unter ihren Kollegen in rastloser Aufklärungsarbeit zu wirken, um auch unter der Kohlenarbeiterschaft jene kraftvolle Organisation zu schaffen, die notwendig ist, um Verbesserungen zu erreichen.

Ferner gelangte noch der Antrag, daß eine Deputation, der in Wien oder in der Nähe Wiens domizilierenden Kohlenarbeiterschaft die von der Konferenz beschlossenen Forderungen dem Eisenbahnministerium zu unterbreiten und entsprechend zu vertreten hat, zur einstimmigen Annahme. Die Konferenz ersucht den Reichsratsabgeordneten Genossen Tomschik, diese Deputation dem Eisenbahnministerium vorzuführen.

Hierauf wurde die Konferenz vom Vorsitzenden Genossen Kollegger mit einem warmen Appell an die Delegierten, um eifrige Mitarbeit in der Organisation, um 6 Uhr abends geschlossen. A. M.

Zur Offiziantenfrage.

(Eine Erwiderung auf das Eingesendet im „Deutschen Eisenbahner" vom 20. März 1909.)

Obgleich den Artikel: „Zur Lage der Offizianten bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen" in diesem Blatte, Nr. 6 vom 20. Februar l. J., fernstehend, sehe ich mich sowohl als Offiziant, wie auch als an der Versammlung teilnehmender Delegierter für einen ganzen Direktionsbezirk dieser Bedienstetengruppe veranlaßt, zu der Information des Obmannes des Aktionskomitees und Veranstalters der am 21. Februar 1909 in der Volkshalle des Wiener Rathauses abgehaltenen Offiziantenversammlung ebenfalls Stellung zu nehmen und diese „Information" in ihren einzelnen Teilen ein klein wenig richtig zu stellen. Vorausschicken muß ich, daß dadurch der ewige Kreislauf der verschiedenen „Planeten" um ihre „Fixsterne" keineswegs aus seinen alten Bahnen gebracht werden soll.

Bevor ich auf die Sache näher eingehe, muß ich gegen Sie, verehrter Herr Kollege Tomasi, den Vorwurf erheben, daß Ihre „Information", die Sie der Redaktion des „roten Eisenbahner" geben wollen, ihrer Gänze nach nicht so ganz vollkommen stimmt.

Besonders nicht in jenem Punkte, wo Sie die „Herabwürdigung" der übrigen Unterbeamtenkategorien durch das unter Ihrer Obmannschaft zustandegekommene „famose Memorandum" so ohneweiters in Abrede stellen. Und nun eine ganz kurze Frage: Warum haben Sie Ihr vielverheißendes Memorandum denn nicht den bestehenden Staatsbahn-Kanzlisten-(Offizianten)-Klubs vorher mitgeteilt und denselben damit erst in Wien durch eine brutale Ueberrumpelung eine so große Ueberraschung bereitet? Durch das rasche Verlesen und die schnell aufeinanderfolgenden Ereignisse war ja die Mehrzahl der Anwesenden nicht in der Lage, den Sinn desselben so rasch als notwendig zu erfassen?

Darauf war es ja wohl auch abgesehen? Nicht wahr? Jedenfalls werden Sie jetzt mich ebenfalls wie den Kollegen Engel der „Gedächtnisschwäche" und „Halluzination" beschuldigen?

Soweit ich mich aber auf mein Gedächtnis verlassen kann, kommt in Ihrem „wohldurchdachten und wohlüberlegten Memorandum" folgender Passus vor: „Nachdem wir (die Offizianten) Fähigkeiten besitzen, wie sie keine der übrigen Unterbeamtenkategorien nachzuweisen vermag u. s. w."

Und nun, werter Herr Kollege und hochverehrtes Aktionskomitee, stelle ich an Sie und alle vernünftigen, ehrlich, kameradschaftlich und solidarisch denkenden Eisenbahner die Frage, was beinhaltet dieser Passus denn anderes als eine Herabwürdigung der übrigen Unterbeamten?

Hochverehrtes Aktionskomitee! Halten Sie die übrigen Unterbeamten wirklich für lauter Trottel, weil Sie größere Fähigkeiten wie diese besitzen wollen und noch dazu den traurigen Mut, oder besser gesagt, die Unverfrorenheit aufbringen, dies dem k. k. Eisenbahnministerium glaubhaft machen zu wollen?

Verehrte Aktionskomiteeler, bringen Sie wirklich nicht so viel Einsicht und Erkenntnis auf, daß Sie sich selbst unsterblich blamieren, und mit solchen Anrempelungen der anderen die Sache der Offizianten empfindlich schädigen?

Sagen Sie hundertmal, daß Sie jene Fähigkeiten besitzen — was ja die Wahrheit ist und Sie durch Ihre praktische Dienstleistung seit Jahrzenten tatsächlich beweisen — die Sie zu Eisenbahnbeamten der unteren Rangsklassen qualifizieren; lassen Sie dabei aber die übrigen Unterbeamten aus dem Spiele. Lernen Sie deren Dienstleistung und Verantwortung sowie die hiezu erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vorerst kennen, würdigen und richtig einwerten, dann werden Sie ihren Hochmut gewiß um ein bedeutendes herabstimmen.

Es mag ja sein, daß Sie diesen „Stein des Anstoßes" nachträglich noch aus dem Memorandum entfernt haben, und dies wäre im Interesse der guten Sache der Offizianten nur aufrichtigst zu wünschen gewesen. Wenn Sie die Vorgänge der Versammlung etwas nüchtern überdacht haben, müssen Sie ja unbedingt zu diesem Schlusse gekommen sein.

Und nun, geehrter Herr Kollege, kommen wir zu einem zweiten Punkte. In der Geschäftsstelle des Reichsbundes deutscher Eisenbahner haben wir doch die Abänderung des Memorandums in dem Hauptpunkt der zu stellenden Forderung und einen von mir zu stellenden Abänderungsantrag gemeinsam vereinbart. Der Inhalt des Memorandums selbst war mir allerdings nicht bekannt, sonst würde ich Sie auf jenen ungehörigen Passus aufmerksam gemacht haben; ich habe denselben erst in der Versammlung erfahren. Ich brauche Ihnen und allen Versammlungsteilnehmern wohl nicht mehr in Erinnerung zu bringen, welch ohrenbetäubender Lärm und Tumult entstand, als ich mich zum Worte meldete und die Streichung dieses Passus aus dem Memorandum beantragen wollte. Eine Besprechung und Begründung dieses Antrages wurde einfach nicht zugelassen, obwohl der Vorsitzende vorher alle Objektivität zugestanden hatte. Und nun genehmigen Sie einen gut deutschen Ausdruck: Ich gewann den Eindruck, daß ich mich nicht in einer Versammlung „angehender Beamter" befinde, sondern vielmehr den, daß die gesamte „Luegersche Hammelherde" gegen mich losgelassen sei. Daran ändert auch die angebliche Tatsache nichts, daß die Versammlung einen unpolitischen Charakter trug. Wenn Sie diese Leute in einer Versammlung loben und ihre angeblichen Vorzüge hervorheben, jubeln sie Ihnen zu, versuchen Sie aber, denselben die Wahrheit zu sagen und eine Angelegenheit sachlich und von der Schattenseite zu besprechen, dann können Sie etwas sehr Unangenehmes erleben.

Sie werden ja vielleicht noch Gelegenheit haben, sich von der Wahrheit dieses Satzes zu überzeugen. Beizufügen habe ich nur noch, daß das Aktionskomitee zumindest zum Großteil das Vereinsabzeichen des Reichsbundes deutscher Eisenbahner getragen hat, und daß außer mir noch zwei Hauptleitungsmitglieder als offizielle Vertreter des Reichsbundes anwesend waren. Auf viele Vorgänge, die ich vor und bei der Versammlung beobachtete, will ich wegen Platzmangel nicht näher eingehen; doch kann ich nicht unerwähnt lassen, daß es mir nicht geschienen hat, als wenn zwischen deutschen und christlichsozialen Versammlungsteilnehmern jene Feindseligkeit bestünde, wie sie uns Provinzlern glaubhaft gemacht werden will.

Ein kleinwenig ist der Reichsbund bei der Sache schon im Spiele gestanden, nur haben die „Christlichen" die Oberhand erhalten, weil sie mit besseren „Brüllorganen" ausgerüstet sind. Eines kann ich Ihnen, geehrter Herr Kollege, noch verraten; mit dem Terrorismus, der bei der Versammlung vorherrschte, und der Unaufrichtigkeit der Nordbahn- gegen die Staatsbahn-Offizianten, welch letztere von den ersteren in der Versammlung einfach majorisiert und niedergebrüllt wurden, haben Sie weder der Offiziantensache noch dem Reichsbund genützt, den dieser wird viele seiner Offiziantenmitglieder verlieren, darüber wird Sie die Zukunft belehren, und dafür mag er sich bei Ihnen bedanken.

Auf den scheinbaren „Enthusiasmus", der bei der Versammlung vorherrschte, dürfen Sie sich nichts zugute tun. Es ist wohl wahr, daß die in meinem Abänderungsantrage zum Ausdruck gebrachte Forderung diejenige aller Offizianten und Kanzlisten der k. k. Staatsbahuen ist und von denselben schon seit mehr als einem Jahrzehnt verfochten wird, und zwar erfolglos verfochten wird. Nie wird es Ihnen aber gelingen, in unserer Kategorie jenen Rückhalt zu finden, der erforderlich ist, der Sache zum Durchbruch zu verhelfen, weil der Großteil der Kategorieangehörigen organisationsunfähig ist und nicht das mindeste Solidaritätsgefühl besitzt.

Ich habe wohl bemerkt, daß auch eine nicht unbeträchtliche Anzahl Kollegen der Wiener Staatsbahndirektion und ein Pilsener Tscheche ganz besonders gegen meine Ausführungen mit den Nordbahnern gebrüllt haben, — was mich übrigens nicht im mindesten tangierte, da ich dies bei denselben schon in früheren Versammlungen wiederholt gesehen habe, was übrigens zum guten Ton in diesem ehemaligen Klub gehört hat und wodurch alle besseren und einsichtigen Elemente abgescheucht wurden — aber dieses Symptom dürfen Sie keineswegs zu Ihren Gunsten auslegen. Versuchen Sie nur und wenn auch einen Taschenfeitlklub zu bilden, und verlangen Sie noch so geringe Monatsbeiträge, dann werden Sie sich sofort zu überzeugen Gelegenheit haben, zu welch solidarischen Opfern fähige Kameraden dies sind, und wie die ärgsten Schreier am ehesten auskneifen.

Die bisher organisierten Staatsbahnkanzlisten und Offizianten waren, außer den Wienern, in ganz geringer Anzahl anwesend und da wir es vornehmlich mit einer unorganisierten disziplinlosen Herde zu tun hatten, konnte die Versammlung kein anderes Bild bieten, weil diese Leute nicht in der Lage sind, die Tragweite einer größeren Aktion zu überblicken, geschweige denn zu verstehen.

Die Versammlung hätte noch viel wichtigere Dinge zu beschließen gehabt als ein nichtssagendes Memorandum und einen Bittgang ins Ministerium. Und da sitzt eben der Hase im Pfeffer. Seit dem Jahre 1899 haben wir dem Ministerium schon so viele Memoranden geliefert und so viele Bittgänge veranstaltet, wie es alle übrigen Unterbeamtenkategorien zusammengenommen kaum auf diese Höhe gebracht haben dürften und, glauben Sie mir, die haben auf diesem Gebiete auch etwas geleistet. Die Personalaktenregistratur des k. k. Eisenbahnministeriums könnte Ihnen da gewiß mit einer ansehnlichen Sammlung aufwarten.

In der „Oesterreichischen Volkszeitung" habe ich gelesen, daß Se. Exzellenz Ihr Memorandum entgegengenommen und Ihnen versprochen hat, daß er dasselbe eingehend „studieren" lassen werde. Dasselbe hat man uns im Jahre 1899, also genau vor zehn Jahren, auch schon zugesichert, allerdings haben wir seit dieser Zeit neuerdings zahlreiche Memorandums eingebracht, die alle auf den gleichen Grundton (Beamtenernennung) wie das Ihre abgestimmt waren, aber bisher ist man über das Stadium des Studiums leider noch nicht hinausgekommen und so wird es auch noch lange Zeit bleiben.

Nachdem die Herren Kollegen der Nordbahn nunmehr beim gleichen Punkte angelangt sind, auf dem wir schon vor zehn Jahren waren und bisher gestanden sind, so sollen sie sich nur noch weitere zehn Jahre bemühen und wenn wir nach Ablauf dieser „Gestionsperiode" im Jahre 1919 eventuell ebenfalls wieder „eine große, noch nie dagewesene Aktion" im gleichen Umfange wie die letzte einleiten, dann werden diejenigen, in denen eine unorganisierte und unverantwortliche Herde von Schreiern einen

neuen vielverheißenden Stern für ihre mühe- und kostenlosen Bestrebungen erhofft, ebenso wie wir den gebührenden Dank erhalten.

In einer Hinsicht sind wir alten organisierten Staatsbahner Ihnen und Ihrem Komitee zu Dank verpflichtet. Sie haben uns nämlich den Weg gezeigt, den wir einschlagen müssen, um zum Ziele zu gelangen. Dies ist für uns die „internationale Organisation" und nur diese und die Solidarität mit den übrigen Eisenbahnern wird uns zu unserem Rechte verhelfen. Auf diesem Gebiete wird sich in Hinkunft der Kampf zwischen Staats- und Nordbahnoffizianten abspielen und es bedarf nur noch kurzer Zeit bis das eintritt, was wir erwarten und ein Großteil der Offizianten wird alle Furcht und Feigheit ablegen und sich dort finden, wohin sie gehören. Darauf verlassen Sie sich, ich kenne die Verhältnisse besser. Ein Offiziant.

Das Lebensmittelmagazin der Oesterreichischen Nordwestbahn und die Deutschnationalen.

In der „Folge 8 des 10. Lenzmonates" l. J. beliebte es dem „Deutschen Eisenbahner" unter dem Titel „Sozialdemokratische Verwaltungs- und Vertretungskunst" einen Artikel zu veröffentlichen, in welchem die Maske der derzeitigen Vertreter der Konsumenten gelüftet werden sollte.

Hierbei marschierten Zahlen auf, bei denen es auf einige Nullen mehr oder weniger nicht ankommt, gerade so wie es der Reichsbund bei Angaben der Mitgliederanzahl zu tun gewöhnt ist. So wird hier angeführt, daß der jährliche Abschluß mit der Kohlenfirma D. Berl 10.000 Waggons beträgt. Richtig ist, wie sich doch die Herren Sachers und Schmeckel durch Einsichtnahme der ihnen vorgelegten Kohlenabschlußkopie die Ueberzeugung verschafften, daß nur 1600 Waggons mit einem 20prozentigen Optionsrecht per Jahr geschlossen wurden.

Im selben Verhältnis wie sich diese zwei angeführten Zahlen zu einander verhalten, verhalten sich die übrigen in dem Artikel enthaltenen Daten zur Wirklichkeit.

Der ganze Zweck dieses Artikels zielt dahin, die in das Verwaltungskomitee gewählten Mitglieder einerseits der Unfähigkeit, andererseits der Nachlässigkeit zu zeihen und an der Hand zweier Kohlenofferte der Firma D. Berl, und zwar vom 1. September 1908 an den Kohlenhändler Johann Dyba und vom 15. Dezember 1908 an den Adjunkten Josef Sachers dies nachzuweisen.

Da das Offert vom 15. Dezember 1908 durch ein Schreiben der Firma D. Berl dahin richtiggestellt wurde, daß durch einen Kalkulationsirrtum statt Margrubekohle Bradegrubekohle notiert wurde, bezeichnen Sachers und Schmeckel als höchst plumpes Manöver.

Wenn diese beiden Herren die Offerte einem Vergleich unterzogen hätten, so müßten sie darauf gekommen sein, daß das Offert vom 15. Dezember an Herrn Sachers zu tieferen Preisen, als jenes vom 1. September 1908 an Herrn Dyba erstellt ist. In beiden Offerten sind Winterpreise eingestellt und müßten dieselben gleiche Notierungen aufweisen. Um nur ein Beispiel anzuführen, ist der Preis im Dezemberoffert für Würfelkohle I mit Kr. 1·65, hingegen dieselbe Sorte im Septemberoffert mit Kr. 1·69 angeführt.

Es ist jedem Laien in die Augen springend, daß die Kohle im Dezember nicht billiger sein konnte als im September, da doch seit der Zeit keine Preisermäßigung erfolgt ist. Bekanntlich kann man sich einzelne Waggons in den Wintermonaten nur zu einem höheren Preis als in den Herbstmonaten beschaffen, was den als plumpes Manöver bezeichneten Vorgang genügend aufklärt.

Die Gewährung eines Rabatts von 20 Prozent wird von keiner Kohlenfirma praktiziert, dagegen wird bei Barzahlungen ein Kassenskonto von höchstens 5 Prozent gewährt.

Die ab 1. Dezember 1908 erfolgte Kohlenpreiserhöhung ist durch nachstehendes begründet:

Infolge des günstigeren Abschlusses für 1908, wodurch eine bedeutende Preisdifferenz gegenüber den ortsüblichen Preisen für Kohle erzielt wurde, war die Abnahme von Kohle eine derart rege, daß wir schon im Mai 1908 zu der Ueberzeugung kamen, daß das geschlossene Jahresquantum unseren Bedarf höchstens bis September decken wird.

Wir waren daher genötigt, schon im Juni 1908 an einen Ergänzungsschluß für 1908 zu schreiten und auch gleichzeitig den Bedarf für 1909 zu decken.

Trotzdem diese beiden Schlüsse zum gleichen Preis erstellt waren, das ist um 22 Heller per 100 Kilogramm höher, als der Hauptschluß für 1908, wurde die dadurch bedingte Preiserhöhung nicht schon am 1. Oktober, sondern erst ab 1. Dezember 1908 zur Durchführung gebracht, um die Konsumenten in die Lage zu versetzen, ihren Winterbedarf noch zu billigeren Preisen zu decken. Diese Hinausschiebung der Preiserhöhung war nur dadurch ermöglicht, daß die Halbjahrsbilanz ein günstiges Ergebnis zeigte. Mithin war die Hinausschiebung der Preiserhöhung eine absichtliche und nicht zufällig erfolgte und, wie aus vorstehendem zu ersehen, nur im Interesse der Konsumenten gelegen.

Zufolge Vorsprache der Herren Sachers und Schmeckel beim Obmann des Lebensmittelmagazins, unter Vorlage der beiden vorerwähnten Kohlenofferte der Firma D. Berl, wurde die Angelegenheit im Komitee besprochen und erklärten sich die Komiteemitglieder Helwig und Tillhon bereit, nach Znaim zu fahren, um dortselbst die nötigen Aufklärungen zu geben. Dies geschah auch am 27. Jänner 1909. Es wurde an der Hand der beiden vorgelegten Offerte und der Kopie des Kohlenschlusses mit dem Lebensmittelmagazin nachgewiesen, daß, nachdem ersteres „per Netto Kasse", letzteres dagegen auf vier Monate Ziel erstellt ist, der Schluß des Lebensmittelmagazins keinesfalls ein ungünstiger ist.

Nichtsdestoweniger bemerkten beide Komiteemitglieder, da der fortwährend steigende Bedarf an Braunkohle eine Auseinandersetzung mit der Firma D. Berl in nächster Zeit erfordern wird, die Gelegenheit wahrzunehmen, um von D. Berl einen Preisnachlaß bei Steinkohle zu erzielen, den sie mit beiläufig 4 H. annehmen wollen.

Ein Nachlaß von 4 H. war damals noch nicht gewährt worden, Beweis dessen, daß die Verhandlungen mit D. Berl erst am 1. Februar 1909 stattfanden und D. Berl einen Preisnachlaß von 5 H. (nicht 4 H.) per 100 Kilogramm gewährt hat.

Nach der Berechnung der Artikelschreiber soll sich bei einem Nachlaß von 4 H. ein Betrag von 40.000 Kr. jährlich ergeben. Da aber bloß 1600 Waggons per Jahr geschlossen und von dem Jahresschluß im Jänner und Februar 1909 bereits 300 Waggons ohne Nachlaß bezogen wurden, ist der gesamte Nachlaß per 1909 1300 × 5 = 6500 Kronen. Dieser Betrag kommt aber durch den sukzessiven Bezug der Kohle erst im Laufe der nächsten zehn Monate ein und wird durch den ab 1. März 1909 gewährten Nachlaß von 10 H. per 100 Kilogramm für die von der Grube am ungünstigsten gelegenen Stationen Göllersdorf bis einschließlich Startsch-Trebitsch nahezu aufgebracht.

Die Artikelschreiber haben sich, trotzdem sie einen geringeren Nachlaß angenommen haben, ob absichtlich oder zufällig, wie sie wiederholt schreiben, um bloß 33.500 Kr. geirrt. Die Frage, wohin diese 40.000 Kr. kommen, beantwortet sich daher von selbst.

Es wird ferner die Frage aufgeworfen, wie mögen denn erst die Herren sozialdemokratischen Vertrauensmänner für die Humanitätspreise der übrigen Konsumartikel eintreten?

Diese Ueberzeugung hätten sich die Herren leicht verschaffen können, wenn sie die Preiskurante der übrigen bestehenden Eisenbahn-Lebensmittelmagazine zur Hand genommen und Vergleiche der Preise angestellt hätten. Es dürfte ihnen ganz unbekannt sein, daß das Lebensmittelmagazin der Oe. N. W. B. das billigste von allen diesen Anstalten ist. Ein solcher Erfolg wird nur dann erzielt, wenn das gesamte Komitee seine Pflichten voll und ganz erfüllt und die Marktlage in jeder Hinsicht ausnützt.

Daß die gewählten Mitglieder keinen Unterschied bei den Konsumenten nach ihrer Parteiangehörigkeit machen, dürfte Herr Schmeckel selbst bezeugen können, denn diese Strohpuppen haben ihm selbst so manche Erleichterungen im Magazin erwirkt.

Schließlich sei noch bemerkt, daß die gewählten Komiteemitglieder nicht durch die Stimmen der Herren Schmeckel und Konsorten in das Lebensmittelmagazin berufen wurden und daher dem Wunsche, ihre Mandate niederzulegen, erst dann nachkommen werden, wenn ein solches Verlangen von ihren Wählern gestellt werden sollte.

Zum Eisenbahnunglück in Bruck a. d. M.

Aus Lokomotivführerkreisen schreibt man uns: Am 18. März, um 5 Uhr früh, ereignete sich in Bruck a. d. M., Frachtenbahnhof, ein schwerer Eisenbahnunfall, bei welchem einem in der vollsten Blüte des Lebens stehenden Arbeiter ein gräßliches Ende bereitet wurde.

Die Verschublokomotive Nr. 783 fuhr mit 32 Wagen in das sogenannte Auszugsgeleise 28, um die Wagen auf das Abfahrtsgeleise zu stellen. Bei dieser Fahrt überschob die Maschine den Prellbock und stürzte über die zirka fünf Meter hohe Böschung auf die Straße, wo sie umfiel Im Sturze wurden auch zwei Dienstwagen, welche glücklicherweise nicht besetzt waren, mitgerissen und teilweise zersplittert.

Der Heizer Stephan Kaschl, welcher nicht mehr Zeit hatte abzuspringen, kam bei dem Fall unter die Maschine zu liegen, wo er infolge Zerquetschung und Verbrennung binnen 20 Minuten seinen Geist aufgab. Er war ein braver und ruhiger Arbeiter, stand seit neun Jahren in Diensten der Südbahn und hinterließ eine Witwe mit zwei unmündigen Kindern.

Der Lokomotivführeranwärter Kukowitsch wurde von der Lokomotive heruntergeschleudert und erlitt einige leichte Verletzungen. Derselbe bemühte sich, seinen Heizer zu befreien und mußte später die Maschine etwas gehoben werden, um den Toten hervorziehen zu können.

Nun das Unglück geschehen, ist man eifrig bemüht, einen Schuldigen zu suchen, aber natürlich sucht man denselben, wie gewöhnlich, dort, wo er nicht zu finden ist.

Der Lokomotivführer Kukowitsch wurde gleich an dem Tage nach dem Unfall und den nächstfolgenden, wo er sich infolge des Schreckens noch in einem verzweifelten Zustand befunden hat, aus einem Verhör in das andere gejagt, bei welchen man ihn mit einer Menge von Fragen quälte, um ein Geständnis herauszubringen, durch welches die Bahnverwaltung entlastet und er als der Schuldige erkannt werden könnte. Es ist selbstverständlich, daß auf die Angaben, welche er unter solchen Umständen gemacht, kein Gewicht gelegt werden kann. Wenn es den Herren wirklich darum zu tun wäre, den wahrhaft Schuldigen zu eruieren, könnten sie einen viel einfacheren Weg betreten.

Ein Blick in den Turnus x, in welchem Kukowitsch und Kaschl eingereiht waren, ein Blick auf die, dem Unfall vorhergegangene Dienstleistung der beiden genügt vollständig, jeden Fachmann zu überzeugen, daß Kukowitsch für diesen Unfall nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Die beiden standen seit 5 Uhr abends im Dienst, denn sie hatten die Nachtreserve von 6 bis 6 Uhr. Eine Stunde beträgt die Vorbereitungszeit für die Lokomotive vor dem faktischen Dienstantritt.

Das Unglück passierte um 5 Uhr früh, also in der 13. Dienststunde. Ein jeder Fachmann weiß, was eine zwölfstündige Nachtreserve für den Lokomotivführer bedeutet. Außer der, von der Maschine erforderlichen Manipulation und Beobachtung der Fahrstraße darf derselbe keinen Moment den Signalgeber aus den Augen verlieren, welcher zeitweise in der Nähe der Maschine, zeitweise aber auch bis zu 400 Meter von derselben entfernt ist.

Die ganze Nacht muß der Blick des Lokomotivführers auf das Irrlicht des signalgebenden Verschiebers gerichtet sein, der unter den vielen Lichtern der Signalkörper immer herauszusuchen ist.

Zudem muß der Signalgeber insbesondere bei Nacht auch auf seine persönliche Sicherheit Achtung geben und wie oft verschwindet das Signallicht hinter einer Wagenpartie oder zwischen den Wagen selbst, um im nächsten Moment von anderer Stelle die nötigen Signale sichtbar zu machen. Hier kann, und das wird jeder Eisenbahner zugeben müssen, ein Signal übersehen oder unrichtig gedeutet werden und das verhängnisvolle Unglück ist trotz der größten Vorsicht eingetreten.

In diesem Falle hatte das Maschinenpersonal bereits eine vollständige Nacht im Dienst zugebracht, da der Führer Kukowitsch mit seinem Heizer am 16. März um halb 3 Uhr in den Dienst ging, um den 17. März um halb 9 Uhr vormittags nach Hause zu gehen. Rechnet man den Weg in die Wohnung, Waschen, Essen und dergleichen, so ergibt sich eine in die unruhigste Tageszeit fallende Ruhe von höchstens fünf Stunden. Hoffentlich wird niemand behaupten wollen, daß nach einer 18stündigen Dienstleistung eine fünfstündige Ruhezeit genügt, um eine zweite zwölfstündige Nachtreserve zu übernehmen.

Mit Hinweis auf alle die angeführten Umstände erklären die organisierten Lokomotivführer und Heizer als Sachverständige, daß Kukowitsch ein Opfer dieser Südbahnzustände ist. Nicht er hat das tragische Ende seines Heizers am Gewissen, wohl aber die Südbahn mit ihrer Sparwut, mit dem verbrecherischen Leichtsinn, mit welchem die Fahrturnusse erstellt werden.

Im „Eisenbahner" vom 10. Dezember 1908 haben die Brucker Lokomotivführer Beschwerde geführt über die derzeit bestehenden Turnusse; sie haben erklärt, daß sie sich mit denselben nicht einverstanden erklären und keine Verantwortung für Unfälle übernehmen können, weil ihnen zu wenig Ruhezeit gewährt wird. Trotz der wiederholten Vorstellungen des Personals wurden die Turnusse nicht erleichtert und gerade der Turnus „x" hat noch eine Verschärfung erfahren durch die Anordnung, daß das Personal während der einzigen 23stündigen Ruhezeit unter 15 Tagen, das ist von 6 Uhr abends bis 5 Uhr abends des nächsten Tages, am Vormittag desselben im Heizhaus zu erscheinen und dem Auswaschen der disponiblen Lokomotiven beizuwohnen hat.

Angesichts des gräßlichen Unfalles erklären die organisierten Lokomotivführer und Heizer, daß sie es satt haben, noch länger auf so leichtfertige Weise ihr Leben aufs Spiel zu setzen. Sie verlangen auf das entschiedenste menschlichere Turnusse, insbesondere vor und nach einer zwölfstündigen Reserve eine 24stündige Ruhezeit, um sich vor einer so anstrengenden Dienstleistung genügend ausrasten zu können.

Inland.

Die letzte Parlamentssitzung vor Ostern. Nach Erledigung des sozialdemokratischen Dringlichkeitsantrages zugunsten des Friedens wurde Freitag den 26. d. M. noch in langer Debatte der Bericht des Notstandsausschusses erledigt. Dann folgten noch diverse Anfragen und um 3/4 1 Uhr nachts schloß der Präsident die Sitzung mit der Bemerkung, die nächste im schriftlichen Wege anzuberaumen. Sie wird erst nach den Osterferien stattfinden. Die Session vor Ostern ist gut verlaufen; außer dem Rekrutenkontingent wurden die Eisenbahnverstaatlichung, die Ermächtigung für die Handelsverträge mit den Balkanstaaten und einige kleine Angelegenheiten erledigt.

Internationale Transportarbeiterfederation. Soeben erschien das Protokoll über die Verhandlungen des Sechsten internationalen Transportarbeiterkongresses sowie der Konferenzen der Eisenbahner und Seeleute, die vom 24. bis 29. August 1908 in Wien stattgefunden haben.

Die internationale Transportarbeiterfederation hatte am 1. Jänner 1909 518.400 Mitglieder in 47 Organisationen, die sich über folgende Länder erstrecken: Argentinien, Belgien, Bulgarien, England, Finnland, Frankreich, Deutschland, Holland, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Serbien, Spanien, Nordamerika, Portugal und Italien.

Dieses Protokoll bietet den geehrten Lesern einen Ueberblick über die Verhältnisse sämtlicher Transportarbeiter sowie deren Organisationen und wird dieses Buch unseren Ortsgruppen und Zahlstellen von großem Nutzen sein.

Das Protokoll ist im Verlag von H. Jochade in Hamburg, I., Besenbinderhof Nr. 57 (Zimmer 54a), zu beziehen.

Kriegsgefahr und Lebensmittelverteuerung. Die sozialdemokratischen Abgeordneten Resel, Muchitsch, Pongratz und Genossen haben folgende Interpellation an den Herrn Handelsminister betreffend die **Festsetzung von Maximaltarifen für den Kleinverkauf von Waren** eingebracht, die zu den notwendigen Bedürfnissen des täglichen Unterhaltes gehören:

Die drohende Kriegsgefahr hat heute schon eine beträchtliche Verteuerung vieler Lebensmittel herbeigeführt. Sollte diese Gefahr nicht bald schwinden, so ist zu befürchten, daß die Verteuerung noch weiter fortschreiten wird. Sie trifft die breiten Volksmassen, die unter einer schweren industriellen Depression leiden, mit außerordentlicher Härte. Unter solchen außergewöhnlichen Umständen ist es eine Pflicht der Regierung, gegen die übermäßige Verteuerung der Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände der breiten Volksmassen die vom Gesetze vorgesehenen Mittel anzuwenden.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten die Frage:

Ist der Herr Minister geneigt, die politischen Landesbehörden zu beauftragen, von dem ihnen durch den § 51 der Gewerbeordnung zustehenden Recht der Festsetzung von Maximaltarifen für den Kleinverkauf von Waren, die zu den notwendigsten Bedürfnissen des täglichen Unterhaltes gehören, Gebrauch zu machen?

Ausland.

Arbeitszeitverkürzung und Arbeitsleistung in den Württembergischen Staatsbetrieben. In dem Bericht des Finanzausschusses an den Landtag wird festgestellt, daß die von der Kammer seinerzeit beschlossene Einführung des Neunstundentages, entgegen den Befürchtungen eines starken Leistungsausfalles und einer entsprechenden Mehreinstellung von Arbeitern, bei den in Stücklohn beschäftigten Arbeitern eine deutliche Steigerung der Leistung im Gefolge gehabt hat. Weder eine Vermehrung der Arbeiter, noch ein Mehraufwand an Löhnen ist eingetreten. Bei den Zeitlohnarbeitern konnte die Wirkung der Arbeitszeitverkürzung nicht genau festgestellt werden, da gleichzeitig Verkehrssteigerungen und Betriebsausdehnungen stattgefunden hätten. Der gesamte Mehraufwand durch den Neunstundentag hat anstatt 675.000 Mk., wie man befürchtet hatte, im Jahre nur 70.000 Mk. erfordert.

Tarifvertrag schwedischer Staatsbahnarbeiter. Wie wir Anfang dieses Jahres berichteten, waren die im schwedischen Staatsdienst tätigen Arbeiter verschiedener im

Bau befindlicher Eisenbahnlinien längere Zeit ausgesperrt. Verhandlungen zwischen ihrer Organisation und der Staatsbahnverwaltung hatten schon seit Oktober vorigen Jahres stattgefunden, konnten aber zu keiner Einigung führen, weil man den Arbeitern allgemein die zehnstündige Arbeitszeit aufzwingen wollte sowie einen Stundenlohn von nur 28 Oere. Die Arbeiter setzten den ihnen aufgezwungenen Kampf mit aller Energie fort und sorgten auch mit Erfolg dafür, daß die Staatsbahnverwaltung trotz der im Lande herrschenden Arbeitslosigkeit keinen Ersatz für die Ausgesperrten und Streikenden finden konnte. Im Februar wurden die Verhandlungen wieder angeknüpft, und es ist dann auch endlich Anfang März zum Abschluß eines Tarifvertrages zwischen der königlichen Eisenbahnverwaltung und dem Schwedischen Eisenbahnbauarbeiterverband gekommen, der auf drei Jahre Geltung hat, bei dreimonatlicher Kündigungsfrist. Die regelrechte Arbeitszeit ist für das Sommerhalbjahr auf 10 Stunden täglich, an den Sonnabenden jedoch auf 7 Stunden, also die Woche auf 57 Stunden festgesetzt, und im übrigen den Lichtverhältnissen entsprechend für drei Monate auf 52, für die übrigen drei Monate auf 46 Stunden die Woche. Der niedrigste Lohn für die ungelernten Bahnbauarbeiter beträgt 38 Oere die Stunde, also 10 Oere mehr als zuerst geboten wurde, und ist für die Landesteile mit teurerer Lebenshaltung auf bis zu 49 Oere bemessen. Für die Holzarbeiter und Schmiede im Bahnbau sind die Stundenlöhne den Teuerungsverhältnissen entsprechend auf 43 bis 55 Oere festgesetzt. Bei Akkordarbeit wird der Stundenlohn garantiert, womit eine besonders wichtige Forderung der Arbeiter erfüllt ist. Für Ueberzeit- und Sonntagsarbeit sind Zuschläge von 50 und 100 Prozent festgesetzt. Außerdem bietet der Vertrag noch eine Reihe anderer nützlicher Bestimmungen, wie der, daß der Staat gute Wohnstätten für die Arbeiter errichten muß in Gegenden, wo es daran fehlt, für deren Heizung und Reinigung zu sorgen hat, und daß die Mietspreise dieser Wohnungen nicht von der Bahnbauverwaltung allein, sondern durch Vereinbarung mit den Arbeitern festgesetzt werden. Bei größeren Arbeitsplätzen müssen auch Unterkunfts- und Sammelräume für die Arbeiter errichtet werden, wo, ebenso wie in den Wohnstätten, auf Staatskosten Zeitungen gehalten werden; welche, darüber hat allerdings die betreffende Verwaltung zu bestimmen, jedoch nach Anhörung der Wünsche der Arbeiter.

Die Staatsbahnverwaltung hatte viel Wert darauf gelegt, ein allgemeines dauerndes Streikverbot durchzusetzen: ein derartiges Verbot ist nun allerdings in die Vertragsbestimmungen aufgenommen, beschränkt sich jedoch auf die Dauer des Tarifvertrages. Im übrigen sind für die Erledigung von Streitigkeiten Regeln festgesetzt, die geeignet sind, eine unparteiische Entscheidung so viel wie möglich zu sichern.

Staatsbahn- oder Privatbahnsystem? „The Socialist Review" vom Februar bringt einen Aufsatz von A. Emil Davies über „Die Eisenbahnen und die Nation". In der letzten Zeit haben die Eisenbahnen in England die öffentliche Aufmerksamkeit auf einmal stark auf sich gelenkt: was früher in Zeitschriften ausgeführt worden war, daß ihre Wirtschaft eine Gefahr für die Oeffentlichkeit darstelle und zusammenbrechen müsse, trat in das Gebiet der praktischen Politik. Die Aktionäre selbst haben mit den Anstoß gegeben, indem sie ihre Unzufriedenheit über die Art und Weise bekundeten, in der ihr Eigentum verwaltet wurde. Mehrere Eisenbahngesellschaften wollen Verträge abschließen zur Regelung ihrer Konkurrenz, und ihre Direktoren führen dabei aus, welche enorme Verschwendung die bisherige Konkurrenz mit sich brachte. Nun wird aber von den Bekämpfern des Staatseisenbahnbetriebes immer auf die Konkurrenz als den großen Vorzug des Privatbetriebes hingewiesen. Sie vergleichen die deutschen und die englischen Bahnen und schreiben die Vorzüglichkeit des englischen Betriebes dem Umstand zu, daß mehrere Gesellschaften durch ihre Konkurrenz dazu gezwungen sind, dem Publikum möglichst viel Bequemlichkeiten zu bieten. In Wirklichkeit kommt diese Konkurrenz darauf hinaus, daß von London nach dem Norden fast zur gleichen Stunde drei Luxuszüge von drei Gesellschaften abfahren, alle halb leer; was dabei verloren wird, muß wieder gewonnen werden durch Vernachlässigung anderer Gegenden, wo das Publikum möglichst schlecht bedient wird, weil die Gesellschaft dort ein Monopol hat. Die privaten Gesellschaften werfen sich alle auf die Strecken, wo am meisten zu verdienen ist, während Gegenden, die durch eine Bahn zur Blüte zu bringen sind, aber nicht sofort Profite versprechen, vernachlässigt bleiben. Nur der Staatsbetrieb kann sich bei dem Ausbau eines Eisenbahnnetzes völlig durch das öffentliche Interesse bestimmen lassen. In Italien hat der Staatsbetrieb dazu geführt, bisher vernachlässigte Gegenden aufzuschließen und zur Blüte zu bringen. Nun wird aber durch das Vorgehen der Eisenbahngesellschaften ihr bisheriges Hauptargument seines Wertes beraubt. Immer mehr gehen sie daran, sich miteinander zu verbinden und durch Vertragsschließung ihre Konkurrenz zu beschränken.

Gegen den Staatsbetrieb werden nun die Einwände erhoben, daß die Angestellten einen unverhältnismäßig großen politischen Einfluß bekommen, weil ihr persönliches Interesse an der Politik so groß wird, und daß sie leichter in einen Streik treten werden. Beide Einwände sind hinfällig. In Italien hat sich gezeigt, daß die Eisenbahnangestellten als Staatsbeamte in ihrem politischen Verhalten unter viel schärfere Kontrolle gerieten. Und auch bei Privatbetrieb können die Eisenbahner ihre Interessen durch Streiks mit Nachdruck vertreten. Ein anderer Einwand, daß durch einen rationelleren Betrieb Arbeiter überflüssig werden, kann nicht als Einwand gelten; in der Schweiz wurde dafür die Arbeitszeit bedeutend verringert. Ein Beispiel, was der Staatsbetrieb in der Schweiz bringt, bieten die Billetts, die für 44 Mk. das Recht geben, über das ganze Eisenbahnnetz während sechzehn Tagen zu fahren, wohin man will. So etwas gibt es in England nicht. Und doch werfen die schweizerischen Staatsbahnen einen gehörigen Profit ab.

Aus dem Gerichtssaal.

Instruktionsgemäß kann nicht gearbeitet werden. In der Nacht vom 25. auf den 26. November 1907 ist der von Wildenschwert kommende Gütereilzug 342 der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft bei der Einfahrt in die Station Böhmisch-Trübau infolge unrichtiger Weichenstellung auf ein Geleise geraten, auf welchem sich eine Reservelokomotive und dahinter die Postambulanz des zur Fahrt nach Olmütz bestimmten Personenzuges befanden. Dadurch erfolgte beim Einfahren des Gütereilzuges ein Zusammenstoß dieses Zuges mit der Reservemaschine, wobei die Postangestellten Anton Cermak und Franz Kratochwil schwere körperliche Verletzungen erlitten und Leopold Wolf getötet wurde.

Wegen dieses Unglücksfalles hatte sich nun der Weichenwächter Anton Markl vor dem Kreisgericht Chrudim zu verantworten.

Bei der in dieser Strafsache abgeführten Strafverhandlung wurde nun Anton Markl, welcher von Genossen Dr. Ludwig Czech aus Brünn verteidigt wurde, freigesprochen.

Wir lassen nun die interessanten Gründe dieses freisprechenden Urteils folgen:

Auf Grund des abgeführten Beweisverfahrens ist der Gerichtshof zur Ueberzeugung gekommen, daß objektiv der Tatbestand des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens nach § 337 des Strafgesetzes gegeben sei.

Es frägt sich nur: wen das Verschulden an diesem Unglücksfall treffe?

Der Weichenwächter Anton Markl wird von der Staatsanwaltschaft beschuldigt, daß er sich nicht gemäß Art. 31, Absatz 1 der Vorschriften XIII, bei der Einfahrt des Zuges 342 auf seinem Bestimmungsort bei den Weichen befand und daß er sich von der richtigen Stellung der Weichen nicht überzeugt hätte, obwohl er über das Einlangen des Zuges in Trübau aus dem ihm dienstlich übergebenen Verzeichnisse über die Zugseinfahrten unterrichtet gewesen ist.

Der Gerichtshof hat nun vor allem auf Grund der eidlichen Aussage des Verkehrskontrollors Jaroslaw Radon und des Stationsvorstandsstellvertreters Anton Zizka festgestellt, daß zu jener Zeit der Staatseisenbahngesellschaft von der Generalinspektion der Staatsbahnen die Errichtung von 102 Langsamfahrsignalen auf der Strecke Wien-Bodenbach aufgetragen wurde, wodurch eine **vollständige Desorganisation** im Zugverkehrsdienst und Unregelmäßigkeiten bei der Einfahrt der Züge in die Stationen Platz gegriffen hatten, so zwar, daß der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden konnte.

Dadurch erlitt der internationale Gütereilzug 342, welcher Wien mit Nahrungsmitteln zu versorgen hatte, täglich so große Verspätungen, daß er in Wien oft erst um 10 Uhr vormittags ankam.

Um dieser Kalamität abzuhelfen, wurde ein Beamter damit betraut, diesen Zug zu forcieren und ihn à tout prix zeitlich früh nach Wien zu bringen.

So kam es, daß dieser Zug gerade in der kritischen Nacht vom 25. auf den 26. November 1907 wider alles Erwarten und ohne daß vorher die Stationen wegen besonderer Vorsorgen zeitgerecht verständigt worden wären, zum erstenmal fahrplanmäßig in Böhmisch-Trübau einlangte.

Weiters konstatiert der Gerichtshof auf Grund der Aussagen oben erwähnter Zeugen, daß nicht nur der Angeklagte, sondern auch die übrigen Beamten und Angestellten **infolge Personalmangels mit Arbeit überbürdet** waren und daß erst nach der Katastrophe das Beamten- und Dienerpersonal **auf das Doppelte** erhöht worden war.

Schließlich konstatiert der Gerichtshof auf Grund des Sachverständigengutachtens Wolfs, daß **der Betrieb auch bei normalen Verhältnissen nicht nach der Instruktion abgewickelt werden kann, wenn der Fahrplan genau eingehalten** werden soll. Beweis hierfür ist die Anordnung auf den Bahnen zu Zeiten der passiven Resistenz, das heißt zu Zeiten der strikten Zuhaltung der Instruktionen.

Was schließlich den Angeklagten Anton Markl anbelangt, wird folgendes konstatiert:

Markl begab sich, nachdem er kurz vorher einen aus dem Heizhaus ausfahrenden Zuge Signal gegeben hatte, in die Signalhütte, wohin ihm Franz Kaupa gefolgt ist.

Auf Grund der Aussage des Kaupa nimmt der Gerichtshof als erwiesen an, daß sich dieser zu mindestens 6 Minuten in der Signalhütte aufgehalten und während dieser ganzen Zeit weder ein Glockensignal noch irgend einen für Markl bestimmten telephonischen Anruf gehört hatte.

Schließlich konstatiert der Gerichtshof auf Grund der Aussage des Sachverständigen Wolf, daß, nachdem zu jener Zeit nicht fahrplanmäßig gefahren wurde und für den Zug 342 kein reguläres Geleise von vornherein bestimmt war, Markl unmöglich voraussehen konnte, wann der Zug 342 anlangen werde.

Daß Markl sich in die Signalhütte begab, begründet keine Uebertretung seiner Verpflichtungen, denn die Signalhütte sei ja eben dazu da, damit sich die Angestellten darin ausrasten können.

Aus alledem hat der Gerichtshof die Ueberzeugung gewonnen, daß dem Markl keine wesentliche Vernachlässigung seiner dienstlichen Obliegenheiten zur Last gelegt werden kann.

Aber selbst wenn es richtig wäre, daß Markl stets bei der Weiche zu stehen hätte, um jedes Unglück zu verhüten, und selbst wenn er dies trotzdem nicht getan hätte, konnte ihm ein Verschulden nicht zugemessen werden, weil er ja noch andere Verpflichtungen hatte.

Der Gerichtshof sprach den Angeklagten sohin gemäß § 259 St.-G. von der Anklage wegen Vergehens gemäß § 337 frei.

Der Eisenbahnunfall auf der Mariazeller Bahn. Am 29. Oktober geschah, wie wir seinerzeit in unserem Blatt ausführlich berichteten, zwischen den beiden St. Pöltener Bahnhöfen der niederösterreichischen Landesbahnen ein Zugszusammenstoß, bei dem der Zugsführer Kern getötet und acht Personen verletzt wurden. Der Zug hätte nach Mariazell gehen sollen. Bevor er abgelassen wurde, fragte der Zugsführer Franz Schröfelbauer telephonisch, ob die Bahn frei sei. Aus der Antwort des Stationsmeisters Ernst Ritter v. Flick verstand er: „Bahn frei!" oder „Zug recht!" Er ließ nun den Personenzug ab, der aber im sogenannten Eisbergtunnel zwischen den beiden Stationen mit einem entgegenkommenden Zuge zusammenstieß.

Am 27. März hatten sich Flick und Schröfelbauer vor dem Kreisgericht St. Pölten wegen fahrlässiger Tötung zu verantworten. Beide erklärten sich für nichtschuldig. Die Sachverständigen Oberrevident Gremeski und Inspektor Steiger erklärten, daß sie den Eindruck haben, daß Schröfelbauer seiner Verpflichtungen nicht ganz sicher wäre und auch eine mangelhafte Auffassung und Kenntnis der Instruktionen habe. Gegen Flick liege aber vom Standpunkt der Instruktion nichts vor.

Der Gerichtshof unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Hueber sprach den Stationsmeister Flick frei und verurteilte Schröfelbauer zu drei Monaten strengen Arrests.

Ein eingegangener Verleumder. Am 15. März v. J. traf bei der Generaldirektion der Südbahn ein anonymes Schreiben aus Göding ein, in dem gegen den dortigen Bahnmeister Josef Grein schwere Anschuldigungen erhoben wurden.

Bahnmeister Grein, welchem dieses Schreiben zur Kenntnis gelangte, hat im Wege seiner vorgesetzten Bahnerhaltungssektion gegen sich selbst eine strenge Untersuchung betreffs der gemeinen Verleumdungen mit dem Hinweis verlangt, daß dieses anonyme Schreiben von dem in der Station Göding bediensteten Stationsaufseher Franz Weiser herrühre. Bei der gegen den Bahnmeister Grein eingeleiteten Disziplinaruntersuchung ergab sich, daß die gemeinen Anwürfe des inkriminierten Schreibens grundlose Verleumdungen waren; dagegen wurde von Weiser die Täterschaft als Schreiber dieser Anzeige bestritten, wobei demselben Herr Verkehrskontrollor Wiltschke einen ausnahmsweisen Schutz angedeihen ließ.

Da es dem Bahnmeister voraussichtlich auf diese Art nicht möglich war, seine Ehre wieder herzustellen, so erhob derselbe gegen Franz Weiser und gegen die Urheber dieser Anzeige die Ehrenbeleidigungsklage.

Bei der beim Bezirksgericht Boitsberg stattgehabten Verhandlung wurde von zwei Sachverständigen im Schriftfache mit Bestimmtheit festgestellt, daß die fragliche Schrift zweifellos von der Hand des Weiser herrühre.

Gleichzeitig bot Weiser für die in dem anonymen Schreiben enthaltenen Verleumdungen den Wahrheitsbeweis an, wobei er sich eines ganzen Stabes von Oberbauarbeitern sowie des Stationschefs Meister samt Frau und des Stationsarbeiters als Zeugen bediente. Der angetretene Wahrheitsbeweis mißlang vollkommen. Trotz allen Bemühungen und Kniffen, aus der Schlinge herauszukommen, suchte schließlich Weiser einen Ausgleich anzubahnen, welcher jedoch von Bahnmeister Grein zurückgewiesen wurde. Stationsaufseher Weiser wurde vom Bezirksgericht in Boitsberg zu zehn Tagen Arrest mit einem Fasttag und einem harten Lager sowie zur Tragung sämtlicher Kosten verurteilt.

Gegen dieses Urteil legte Weiser die Berufung ein; das Berufungsgericht in Graz bestätigte jedoch das erstrichterliche Urteil.

Charakteristisch ist die Aeußerung, die Weiser zu einem zufällig im Zuhörerraum anwesenden Herrn machte, als das letzte Urteil entschieden wurde: „Jetzt ist es noch nicht aus, jetzt werde ich den Stationschef Meister hineinreißen", wobei er sich sehr abfällig über seinen Vorgesetzten äußerte.

Wieder Einer. Das Mitglied der Zemská Jednota Eduard Hušák, Oberbauarbeiter in Blansko, erzählte, daß in unserer Ortsgruppe nichts anderes gemacht wird als gesoffen und bei jeder Versammlung für die Vereinsgelder ein halbes Hektoliter Bier getrunken wird. Weil er dieses in einem öffentlichen Lokal gesagt hat, überreichte der Genosse Škvařil, Obmann der Ortsgruppe Blansko, durch das Brünner Sekretariat gegen Hušák die Ehrenbeleidigungsklage beim Blanskoer Bezirksgericht, wo Hušák schuldig gesprochen und zu 48 Stunden Arrest sowie zur Zahlung der Kosten verurteilt wurde.

Zusammenstoß mit einem Fuhrwerk. Vor dem k. k. Bezirksgerichte Matzen hatte sich kürzlich der Lokomotivführer Josef Geritzer wegen eines Unfalles zu verantworten, welcher sich am 14. Februar 1909 auf der Strecke zwischen Gänserndorf nach Prottes ereignet hatte.

Am gedachten Tage stieß nämlich auf einer Uebersetzung der gedachten Strecke der von Geritzer geführte Zug 107 mit einem Fuhrwerke zusammen, wodurch nach der erhobenen Anklage die körperliche Sicherheit gefährdet war.

Bei der Verhandlung verantwortete sich der von Doktor Gustav Harpner verteidigte Geritzer, neben welchem auch der Kutscher des verunglückten Fuhrwerkes sowie der Lenker eines zweiten nachfolgenden Wagens angeklagt waren, dahin, er habe schon auf weite Entfernung zwei Wagen bemerkt, die gegen die Wegübersetzung fuhren. Er habe daraufhin ununterbrochen Achtungssignale gegeben, die Fahrt des Zuges natürlich aber nicht ermäßigt, weil er ja annehmen mußte, daß die Fuhrwerke vor der Uebersetzung stehen bleiben würden; im letzten Momente habe er einem Zurufe des Heizers entnommen, daß die beiden Fuhrwerke nicht stehen bleiben, was er selbst von der Führerseite aus nicht wahrnehmen konnte und habe daraufhin alle Anstalten zum Stehenbleiben getroffen, ohne aber den Zug rechtzeitig anhalten zu können.

Diese Verantwortung des Lokomotivführers wurde durch eine Reihe von Zeugen bekräftigt, welche deponierten, daß Geritzer wiederholt Achtungspfiffe gegeben habe. Auch der einvernommene Heizer gab an, früher die Fuhrwerke wahrgenommen zu haben, doch habe auch er natürlich angenommen, daß dieselben rechtzeitig stehen bleiben werden und erst als er im letzten Momente wahrnahm, daß dies nicht geschehen sei, den Lokomotivführer aufgefordert, Vakuum zu geben, was aber keinen Erfolg mehr herbeigeführt hätte.

Der mitangeklagte Kutscher des verunglückten Fuhrwerkes suchte sich damit zu rechtfertigen, daß er angab, die Achtungspfiffe nicht gehört, beziehungsweise das Herannahen des Zuges nicht wahrgenommen zu haben. Der Kutscher des nachfolgenden Fuhrwerkes verantwortete sich überdies dahin, er habe infolge des Umstandes, daß das ihm voranfahrende Fuhrwerk die Fahrt fortsetzte, an das Herankommen eines Zuges nicht denken können.

Der Verteidiger des angeklagten Lokomotivführers betonte, daß bei der gegebenen Sachlage den Lokomotivführer ein Verschulden nicht treffen könne; Geritzer habe, als er die Fuhrwerke bemerkte, wiederholt Achtungspfiffe gegeben und dann natürlich wiederum sein Augenmerk der Fahrt zugewendet, da er einerseits annehmen mußte, die Fuhrwerke würden rechtzeitig stehen bleiben und andererseits von der Führerseite aus die Fuhrwerke nicht mehr verfolgen konnte. Es könne einem Lokomotivführer nicht zugemutet werden, immer, wenn er ein Fuhrwerk wahrnehme, die Fahrt zu ermäßigen oder gar einzustellen, weil sonst jede Fahrt verzögert werden würde.

Die Verhandlung endete damit, daß Lokomotivführer Geritzer freigesprochen, der mitangeklagte Kutscher des verunglückten Fuhrwerkes aber zu 48 Stunden Arrest verurteilt wurde.

Streiflichter.

Ungleiche Behandlung der Bediensteten im Brennstoffbezug. Von seiten der k. k. Staatsbahndirektion Wien wurde am 10. August 1908 an alle Dienstesstellen der Auftrag erteilt, Kohlenabfaßbüchel anzuschaffen. In diesen Bücheln ist ein Schema für Brennstoffbezug, jährliches Höchstausmaß, ausgeworfen. Dieses vorgeschriebene Ausmaß ist bei weitem nicht hinreichend, weder Holz noch Kohle und trifft daher diese Anordnung die Bediensteten schwer, da sie dann nach Verbrauch des vorgeschriebenen Ausmaßes gezwungen sind, in einem Geschäft die bedeutend teuren Brennmaterialien zu kaufen.

Es sei zum Beweise, wie ungleich man das Personal behandelt, folgendes Schema angeführt:

Jährliches Ausmaß für nicht naturell Wohnende.

Dienstklasse, beziehungsweise Gruppe	Mit eigenem Haushalt			
	Steinkohle	Braunkohle	Bundholz	Schwartenholz
	Tonnen		Bund	Raummeter
Gruppe I u. II: Unterbeamte	6·0	8·0	40	2·0
„ III „ IV: „	4·0	5·0	30	1·5
„ II: Diener . .				
„ III u. IV: „ . . .	3·0	4·0	20	1·0

Nachzuweisender Bezug von Brennstoff naturell Wohnender für sechs Wintermonate (Oktober, November, Dezember, Jänner, Februar, März).

Dienstklasse, beziehungsweise Gruppe	Mit eigenem Haushalt			
	Steinkohle	Braunkohle	Bundholz	Schwartenholz
	Tonnen		Bund	Raummeter
Unterbeamter m. 2000 Kr. Gehalt	•	8·1	•	3·0
„ „ 1300 „ „	•	6·6	•	3·0
Ein Diener „ 1400 „ „	•	5·7	•	3·0
„ „ „ 1000 „ „	•	3·6	•	1·8
„ „ „ 800 „ „	•	3·6	•	1·8

Wenn man sich nun diese zwei Tabellen besieht, so muß man sich sagen: ja die nicht naturell Wohnenden haben ja auch Wintermonate und sind deswegen, weil sie privat wohnen müssen, hart gestraft. Dann kommt noch dazu, daß sich diese Gestraften den Fuhrlohn zahlen müssen, gering gerechnet, per Tonne 2 Kr., während den

ersteren das Brennmaterial bis zum Ofen geschafft werden muß. Auch glaubt das Personal, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung durch den Kohlenverkauf an Bedienstete keinen Schaden erleidet, weil ihr ja die Kohlen samt Regien bezahlt werden. Wenn diese Anordnung herausgegeben wurde, um Mißbräuche hintanzuhalten, so ist das eine Strafe, welche das gesamte Personal für einige wieder büßen muß.

Die Herren, welche das Bezugsrecht bestätigen müssen, können ja einen derartigen hohen Bezug eines Bediensteten, welcher auf Mißbrauch schließen läßt, leicht in den Konsignationen kontrollieren.

Dann wurde laut Amtsblatt, Stück XXXV, vom 29. Juli 1905, Zirkular Nr. 144, angeordnet, daß nur solche Arbeiter, welche das 55. Lebensjahr überschritten haben und deswegen nicht dem Provisionsfonds beitreten können und zwei Jahre ununterbrochen im Dienste einer K. k. stehen, Kohlen bekommen. Nun sind aber sehr viel Arbeiter am Oberbau, die dieses Alter noch nicht erreicht haben, das sie bezugsberechtigt macht, die aber länger als zehn Jahre ununterbrochen bei einer K. k. arbeiten. Diesen Arbeitern wurde früherer Zeit der Beitritt zum Provisionsfonds durch allerhand Vorwände von seiten der Sektion verweigert. Diese alten Arbeiter sind heute, da sie wegen ihrer Armut die Altersüberschreitung nicht zahlen können, dazu verurteilt, ihr Brennmaterial im Geschäft zu kaufen, und da dürfte der Mißbrauch mit den Kohlen stecken. Ein solcher armer Teufel ersucht dann einen Bezugsberechtigten, ihm Kohlen schreiben zu lassen, und den erbarmt der so herzlich bittende arme Teufel und mißbraucht sein Bezugsrecht aus Barmherzigkeit. Jetzt ist dies zwar ausgeschlossen, weil jedem sein Ausmaß selber nicht ausreicht. Eine K. k. sollte doch für diese Leute auch etwas tun und den Punkt in den Anträgen der Arbeiterausschüsse günstig erledigen. Durch dieses System kommen dann die Bediensteten und Arbeiter in die Versuchung, sich an einem Stück Kohle oder Holz, durch die Not gezwungen, zu vergreifen. Auch schaut diese Anordnung beinahe so aus, als wenn die Bediensteten den Kohlenhändlern teilweise ausgeliefert werden sollten.

Stationsvorstände als Gotscheer. Die k. k. Staatsbahndirektion Linz verlautbart unterm 9. März folgenden Erlaß:

An das
k. k. Bahn betriebs/stations amt
in
N. N.

Zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Jänner l. J., Z. 1992/6 a ex 1908 tritt mit Wirksamkeit vom 1. März 1909 ein Additionale zu dem mit der Firma Brüder Stollwerk u. Komp. über den Betrieb der Warenautomaten abgeschlossenen Vertrag in Kraft, zufolge welchem der bisher dem Automatenverwalter (Stationsvorstand) zugekommene 5prozentige Anteil von den Bruttoeinnahmen den Betriebseinnahmen der k. k. Staatsbahnen zuzufallen hat.

Es wird daher ab diesem Termin die Geldgebarung und Abrechnung mit der Automatengesellschaft von hier aus gepflogen und ist von den dermalen mit der Verwaltung der Automaten betrauten Organen nach den beiliegenden geänderten Ausführungsbestimmungen vorzugehen.

Die Verwaltung der Automaten wird wie eine sonstige Dienstesverrichtung angesehen.

Für den k. k. Staatsbahndirektor:
Dr. Wessely.

Während früher die mangelhaft oder gar nicht funktionierenden Automaten der Firma Stollwerk von einem Bediensteten, als Portier, Stationsdiener, Wächter und dergleichen, bedient wurden, sind durch den obenstehenden Erlaß die Herren Stationsvorstände der k. k. Staatsbahndirektion in Linz zu Agenten und Kassieren eines rein geschäftlichen Unternehmens ernannt worden.

Die wenigen Kronen, die sich da einige arme Teufel allmonatlich verdient haben, fallen nun unter dem Titel Betriebseinnahmen den k. k. Staatsbahnen zu.

Wir sind nun neugierig, ob die Herren Stationsvorstände diese Automaten höchst eigenhändig füllen und beaufsichtigen werden und ob dieselben die Grobheiten und gerechten Beschwerden des Publikums anstandslos entgegennehmen, die sich wegen Nichtfunktionierens des Zuckerlkastens stets ergeben.

Hoffentlich bekommen die Käufer, gestützt auf diesen Erlaß, das eingeworfene Geld retour, wenn der Mechanismus nicht funktioniert.

Im Interesse des Publikums sowie der Staatsbahndirektion Linz wäre es gelegen, diesen Erlaß an den Automaten anzubringen und den Herrn Vorstand in der landesüblichen Tracht der Mazedonier vor dem Kasten zu postieren. Bei der Einfahrt der personenführenden Züge muß unbedingt Reklame gemacht werden, handelt es sich doch um Betriebseinnahmen.

Noch einen Schritt weiter und wir treffen eines schönen Tages den Staatsbahnbeamten bei Volksfesten oder Jahrmärkten mit dem Zuckerlkasten am Rücken, um die Betriebseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen zu erhöhen.

Die Verhältnisse der Streckenwächter Brünn-Strelitz. Man schreibt uns: Trotz aller möglichen Ministerialerlässe müssen die Streckenwächter einen Dienst leisten, welcher die Sicherheit des Verkehrs gefährdet. So zum Beispiel muß der Wächter außer seinem Dienst die Avisos austragen, was im Jahre eine Leistung von 3200 Kilometern vorstellt und sein Dienst im Jahre die Summe von 5112 Stunden ausmacht; früher hat derselbe eine Strecke von 1300 Metern zum Reinigen gehabt, die Schrauben anziehen, Nägel einschlagen u. s. w., wo er heute dagegen eine bis 2500 Meter doppelgeleisige Strecke zur Wartung hat. Für einen Ablösewächter ist die Lage noch schlechter, da er gezwungen ist, in einer Privatwohnung zu wohnen, so daß er um 500 Kilometer mehr leisten muß. Gegen einen Industriearbeiter, der höchstens 3120 Stunden im Jahre arbeitet und jeden Sonn- und Feiertag frei hat, muß so ein Streckenwächter um 1992 Stunden oder 84 Tage und Nächte länger arbeiten. Dafür aber, will er sich seine Familienangelegenheiten in Ordnung bringen, muß sich so ein Wächter seine 4 Stunden, die er im Monat frei hat, 5 bis 6 Monate sparen, damit er sich einen freien Tag zu diesem Zweck verschafft.

Wir ersuchen daher auf diesem Wege, die Direktion wolle endlich mit diesem unmenschlichen System brechen und geordnete Dienstverhältnisse einführen, damit für die Sicherheit des Verkehrs in jeder Beziehung gesorgt ist.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Auszug aus der Zirkulariensammlung A, Nr. 19, betrifft Auszahlung der Zeugengebühren für vorgeladene Eisenbahnorgane. Administrative Anordnungen 111. (Die Lokalvorstände haben auf gerichtlichen Zeugenvorladungen zu bescheinigen, ob die vorgeladenen Eisenbahnorgane einen Jahresgehalt beziehen oder im Tages- beziehungsweise Wochenlohn stehen.)

Ein an der Südbahn gelegenes k. k. Bezirksgericht hat bemängelt, daß die Eisenbahnbediensteten, die zu Verhandlungen in Strafsachen als Zeugen vorgeladen werden, ohne Rücksicht darauf, ob sie mit Jahresgehalt angestellt sind oder im Tages- oder Wochenlohn stehen, Zeugengebühren beanspruchen und zur Erhärtung ihrer Ansprüche Bestätigungen ihrer Vorgesetzten mitbringen, daß sie durch das Erscheinen bei Gericht einen Verdienstentgang in bestimmter Höhe erleiden, wobei jedoch nicht angegeben wird, ob die betreffenden Bediensteten mit Jahresgehalt angestellt sind oder ob sie im Tages- beziehungsweise Wochenlohn stehen.

Da den mit Jahresgehalt angestellten Eisenbahnbediensteten im allgemeinen keine Zeugengebühren zuerkannt werden, es aber nicht ausgeschlossen ist, daß die k. k. Bezirksgerichte in einzelnen, besonders berücksichtigungswürdigen Fällen doch eine möglicherweise nur teilweise Vergütung des Verdienstentganges auch den angestellten Bediensteten zuerkennen, so werden die Herren Lokalvorstände angewiesen, den als Zeugen zu den Gerichten geladenen Organen über Verlangen auf der Ladung selbst zu bescheinigen, ob sie mit Jahresgehalt angestellt sind und ihre Bezüge monatlich ausbezahlt erhalten oder ob sie im Tages- beziehungsweise Wochenlohn stehen, wie hoch die Bezüge bemessen sind und schließlich welchen Verlust an Nebenbezügen der Bahnbedienstete durch sein Erscheinen vor der Behörde erleidet.

Von dieser Anordnung ist das gesamte Personal entsprechend in Kenntnis zu setzen.

Wien, am 3. März 1909.

Der Generaldirektor:
Egerm. p.

Neunormierung der Verschubzulage bei der Südbahn. Die Verkehrsdirektion der Südbahn verlautbart unter Z. 39.264/V II. folgendes Zirkular:

Mit Rücksicht auf die Stabilisierung des Verschubpersonals und der dadurch bedingten Aufhebung der Verschubakkorde werden mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 die in der Instruktion für die Stationsvorstände, Teil III, Artikel 13, Punkt 8, sowie in den Taglohnbestimmungen für das Arbeiterpersonal, Punkt 3, enthaltenen Anordnungen über die Verschubzulage in folgender Weise abgeändert:

1. Dem beim Verschubdienst verwendeten Personal wird außer den ständigen Bezügen, beziehungsweise dem Taglohn, eine Verschubzulage in folgendem Ausmaß gewährt, und zwar dem

Verschubmeister (Aufseher)	80	H. per Tag
Oberverschieber (stab. Verschubpartieführer) .	60	„ „ „
Verschieber	40	„ „ „

2. Diese Verschubzulage gebührt nur für die Dauer der faktischen Verwendung beim Verschubdienst und ist für das angestellte Personal im nachhinein in der Gehaltsliste, für die im Taglohnverschub stehenden Oberverschieber und Verschieber wie bisher in der Lohnliste, Formular V, Nr. 152, zu verrechnen.

Substituten erhalten die Verschubzulage in jenem Ausmaß, wie sie dem Bediensteten zukommt, den sie vertreten.

Für das angestellte Personal ist die Verschubzulage der Berechnung des Krankenkassenbeitrages nicht zu unterziehen.

Für die im Taglohnbezug stehenden Oberverschieber und Verschieber ist bei Berechnung des Krankenkassenbeitrages die Verschubzulage dem Taglohn zuzuschlagen.

Die Vorstandsinstruktion und die Taglohnbestimmungen sind hiernach sogleich richtigzustellen.

Wien, am 9. Dezember 1908.

Die Verkehrsdirektion:
Neßler, m. p.

Von den Stationsmeistern der k. k. Nordbahn. Die Einreihung der Bediensteten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat unter den Telegraphisten und Stationsleitern dieser Anstalt zu mancher berechtigten Beschwerde Anlaß gegeben. Abgesehen von den allgemeinen Härten, von welchen speziell die älteren Bediensteten betroffen wurden, handelt es sich bei dieser Kategorie um mehrere, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch langjährigen Usus zum Recht gewordene Begünstigungen, welche nach dem k. k. Staatsbahnsystem zwar nicht fortbestehen sollen, jedoch durch den Separatvertrag mit der Personalkommission den Anspruchsberechtigten auch weiterhin garantiert worden sind. Hierher gehören beispielsweise die Ernennung der Stationsmeister mit Beamtenprüfungen zu Assistenten, der Anspruch der Stationsmeister beim Telegraphendienst in den Dispositionsstationen auf höhere Nachtdienstzulagen und dergleichen mehr.

Leider haben die Stationsmeister, wie auf den meisten anderen Bahnen, so auch hier, den richtigen Weg nicht erkannt, welcher zu ihrem wohlerworbenen Rechte führen sollte. Es scheint jedoch auch bei diesen ausgebeuteten Flugradsklaven die Erkenntnis aufzudämmern, daß eine wirtschaftliche Verbesserung nur durch festen Anschluß an den Gesamtstand zu erreichen ist.

In Floridsdorf tagte am 23. März l. J. eine verhältnismäßig stark besuchte Stationsmeisterversammlung, bei welcher unter Vorsitz der Stationsmeister Dostal und Eisenberg die Standesfragen erörtert wurden.

Das Referat erstattete das Personalkommissionsmitglied Genosse Kupnik, welcher den Vorgang der k. k. Nordbahndirektion, beziehungsweise des k. k. Eisenbahnministeriums einer scharfen Kritik unterzog.

Nach dem mit Beifall aufgenommenen Referat entspann sich eine lebhafte Debatte, an welcher sich die Herren Dostal, Frak, Koman, Eisenberg und Tollerian beteiligten.

Auch der später in Vertretung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines erschienene Genosse Haider ergriff das Wort und erwähnte die Anwesenden, mit aller Kraft zur Kräftigung der allein ausschlaggebenden sozialdemokratischen Organisation beizutragen.

Nach einem Schlußwort des Vorsitzenden wurde der Beschluß gefaßt, unter den Kollegen die regste Agitation zum Beitritt zur Organisation zu entfalten. Gleichzeitig wurde beschlossen, die nächste Versammlung am 18. d. M. nach Prerau einzuberufen.

Von der Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau-Deutsch-Gabel. Auf dieser Strecke der k. k. B. N. B. verkehren bloß gemischte Züge und bestehen die Zugspartien bloß aus je zwei Mann, da ein Manipulationskondukteur trotz wiederholten Vorstellungen nicht beigegeben wird.

Was so ein den Zugsführerdienst ausübender Kondukteur auf seinen Fahrten alles bewältigen soll, geht ganz einfach ins Endlose.

Da nun das Personal lange genug dieses harte Joch getragen und einen großen Teil seiner freien Zeit mit der Ausfertigung der schriftlichen Arbeiten, welche sich beim Zuge nicht fertigstellen lassen, hingeopfert hat, ist es endlich hoch an der Zeit, daß hier ein Wandel zum Besseren eintritt. Im Laufe des Monats März wurde ein Gesuch um Beistellung eines dritten Mannes eingeschickt und man kann neugierig sein, ob man dem berechtigten Ansuchen des Personals entsprechen wird. Hoffen wir es!

Von den Oberbauarbeitern der k. k. Staatsbahnen. Im Direktionsbezirk Villach werden die Oberbauarbeiter mit einem Taglohn von Kr. 2·30 entlohnt, der bei der herrschenden Teuerung unter keinen Umständen ausreicht, um eine Familie vor dem Hunger zu schützen. Bei 25 Arbeitstagen beträgt der monatliche Verdienst Kr. 57·50, davon werden abgezogen für den Provisionsfonds Kr. 2·04, für die Krankenkasse Kr. 1·14. Berechnen wir die Wohnung monatlich nur mit 20 Kr., die Beleuchtung und Beheizung mit 8 Kr., so verbleiben für Nahrung und Kleidung Kr. 26·32 oder genau gerechnet per Tag 87·7 H.!

Dieser Bettel reicht nicht aus, um einen alleinstehenden Menschen zu ernähren, da die Verpflegung eines Soldaten oder Sträflings bedeutend höher kommt. Wie soll nun eine mehrköpfige Familie von diesen 88 H. täglich leben können? Von welchem Gelde sollen Kleider, Schulgeld und Schulrequisiten gekauft werden? Ist der Ernährer nur einige Tage krank oder muß die Arbeit auf kurze Zeit eingestellt werden, ist der Jammer noch größer. Hier ist für jeden Denkenden der Beweis erbracht, daß eine derartige Familie langsam dem Hungertod preisgegeben wird trotz der Arbeit des Familienvaters.

Solche himmelschreiende Tatsachen rufen mit Gewalt nach einer raschen Verbesserung, wenn unser Volk nicht in Elend und Not verkommen soll. Wohin steuern wir und was soll aus dem Nachwuchs werden, wenn wir unseren Nebenmenschen die Möglichkeit beharrlich verweigern, ein menschliches Dasein zu führen?

Zur Verstaatlichung der böhmischen Nordbahn. In Nummer des „Eisenbahners" wurde bereits nachgewiesen, daß die Bediensteten der B. N. B. wohl die Pflichten als Staatsbahner übernehmen mußten, wogegen man ihnen die zustehenden Rechte noch heute und wie es den Anschein hat, noch für lange Zeit vorenthalten will, weshalb sich unter dem Personal eine stetig steigernde Erregung bemerkbar macht, was schließlich, wenn eine befriedigende Lösung nicht bald herbeigeführt wird, zu ernsten Konsequenzen führen kann.

Dies ist um so begreiflicher, da sich, wie schon aus obzitiertem Artikel hervorging, bereits einzelne Gruppen des Personals durch Einbringung von Gesuchen bemerkbar machten und so ihr gutes Recht reklamierten, in der Hoffnung, eine löbliche Direktion, welche nie versäumte, ihre besondere Fürsorge für das Personal zu betonen, zu einer rascheren Durchführung der für das Personal günstigeren Reformen zu veranlassen. Doch nun ist allgemein die Ansicht vorherrschend, daß es der Direktion hierzu an gutem Willen mangelt, was in der Abweisung oder Ignorierung der eingebrachten Gesuche in eklatanter Weise zum Ausdruck kommt. Die nachtdienstluenden Maschinenmeister, welche ebenso wie das Bodenbacher Personal ein Gesuch um Gewährung der Nachtdienstzulage einbrachten, wurden ganz einfach abgewiesen.

Eine Gruppe des Lokomotivpersonals in Böhmisch-Leipa, dessen Dienstleistung zumeist in Verschiebungen besteht, woraus infolge der bei der B. N. B. üblichen Verschubgebühr ein sehr geringer Verdienst resultiert, brachte ein Gesuch um Gewährung einer Stationszulage ein, wie sie ähnlich in Bodenbach dem den Verschubdienst ausübenden Lokomotivpersonal schon seit 1907 ausgezahlt wird, was ebenfalls bis heute keine Berücksichtigung gefunden hat, trotzdem ziffermäßig nachgewiesen wurde, daß sich dieses Personal bedeutend im Nachteil befindet.

Ließe sich nicht alldem ausweichen, wenn man getrachtet hätte, die auf den k. k. Staatsbahnen bereits durchgeführten Reformen auch für die Bediensteten der B. N. B. bereits zur Geltung zu bringen.

Das Lokomotiv- und Zugspersonal hätte durch die Einführung des Verrechnungsmodus der k. k. Staatsbahnen mit dem zugestandenen 30prozentigen Zuschlag bereits eine Besserung ihrer Nebengebühren zu verzeichnen und würde sich zufrieden geben, ebenso würde die Gewährung der Nachtdienstzulagen beruhigend wirken.

Wie lange will man mit der Einführung dieser Begünstigungen noch zögern? Bis nach der vollzogenen Einreihung des Personals? Das Personal hat das Zuwarten satt und ist der Ansicht, daß die Direktion der B. N. B. bei einigem guten Willen für ihr Personal schon längst etwas tun konnte. Schon die vollkommene Ignorierung der gewählten Personalkommission, wie sie bei keiner anderen Bahn zu verzeichnen ist, beweist zur Genüge, wie ernst man die Personalfragen behandelt und was es mit dem besonderen Wohlwollen und der so oft betonten Fürsorge für eine Bewandtnis hat. Es ist die höchste Zeit, daß dieser unerträgliche Zustand ein baldiges Ende findet.

Eine fürchterlich aufregende Fahrt auf der Südbahn. Ein großes Eisenbahnunglück auf der Südbahn, die besonders in der letzten Zeit Waggons in den Dienst stellt, die gänzlich unbrauchbar sind, wurde durch die Geistesgegenwart von Soldaten verhindert. Bei dem Postzug Nr. 35, der um 10 Uhr 35 Minuten abends den Wiener Südbahnhof verlassen und um 5 Uhr 24 Minuten früh in Graz eintreffen soll, waren dieser Tage sieben Waggons angehängt, die mit Soldaten vollgepfropft waren. Bevor der Postzug um zirka halb 5 Uhr früh Peugen bei Frohnleiten passierte, **löste sich von einem mit Soldaten besetzten Waggon ein Räderpaar.** Das losgelöste Räderpaar wurde vollständig zertrümmert und **der Waggon zirka zwei Kilometer auf dem Schotter geschleift. Der Fußboden wurde buchstäblich weggerissen und die im Waggon befindlichen Soldaten klammerten sich an die Stellagen, um ihr Leben zu retten.** Dabei flog der zwischen den Geleisen liegende Schotter, durch die Gewalt des schleifenden Waggons geschleudert, nach allen Richtungen.

Nur der Geistesgegenwart der Soldaten und dem Umstand, daß die folgenden sechs Waggons nicht entgleisten, war es zu danken, daß die Gewissenlosigkeit der Südbahn, so schlechtes Material in den Fahrdienst zu stellen, ohne den Verlust an Menschenleben ablief.

Den Soldaten gingen dabei Seitenwaffen, Monturstücke 2c. verloren.

Der Zug kam mit einer einstündigen Verspätung in Graz an.

Die Sorglosigkeit der Südbahn geht nun doch schon wirklich weit. In so ernsten Zeiten sollte man doch meinen, daß man den Wagenpark untersucht und das vernichtet, was unbrauchbar ist. Die Unfähigkeit der Südbahn wird von Tag zu Tag deutlicher.

Korrespondenzen.

Mährisch-Schönberg. (Die Professionisten bei der Bahnerhaltung.) Eine der schlechtest bezahlten Kategorien unter den Bahnarbeitern sind die Professionisten bei den Bahnerhaltungssektionen, die im Verhältnis zu den Kollegen in den Werkstätten oft mit einem Hungerlohn von Kr. 2·40 per Tag abgespeist werden. Zudem genießen die Werkstättenkollegen noch den Vorzug der Anstellung und die damit verbundenen Ansprüche auf Quartiergeld, Montur und Vorrückung. Während die Vorgesetzten in den Heizhäusern und Werkstätten zumeist gelernte oder technisch gebildete Fachmänner sind, werden wir oft von ungelernten Vorarbeitern, die von der Herstellung und Bearbeitung der notwendigen Werkzeuge keine Idee haben, in einer Weise kommandiert, die ihresgleichen sucht. Auf jede fachmännische Einwendung kommt sogleich ein höherer Vorgesetzter, der wiederum weniger oder gar nichts von den professionellen Arbeiten versteht und gebärdet sich kraft seines Amtes als Alleinwisser. Um unliebsame Streitigkeiten zu vermeiden, wird nun oft eine zeit- und materialraubende Arbeit verrichtet, die nach Fertigstellung sich mitunter als unzureichend erweist, die fachmännische Unterordnung zeitigt eben die sonderlichsten Früchte.

Alles muß mit der Hand erzeugt werden, da die Hilfsmaschinen nur in größeren Betrieben aufgestellt werden können. Ebenso ruft unsere Arbeitszeit, welche von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends dauert, die heute bereits bei dem Kleinbetrieb immer seltener wird, dringend nach einer zeitgemäßen Besserung. Schuld an unserer schlechten Lage sind wir Professionisten selbst, da wir bis heute den Wert einer geschlossenen Organisation nicht erkannt haben. Wollen wir unsere Verhältnisse bessern, dann ist es die höchste Zeit, Mann für Mann in die Organisation einzutreten.

Bischofshofen. Bei dem überaus großen Schneefall im heurigen Winter mußten die Oberbauarbeiter von Radstadt oftmals Tag und Nacht nach Mandling als Schneeschaufler dirigiert werden. In dieser kleinen Station steht nun diesen armen, dem Sturm und der Kälte ausgesetzten Arbeitern während der Pausen nichts als der Wartesaal als Unterstand zur Verfügung. Nun ist aber oftmals dieser einzige Raum nicht geheizt, weshalb ein Murren dieser nach Wärme heischenden Lohnsklaven selbstverständlich ist. Solches wird aber seitens der im warmen Verkehrsbureau arbeitenden Herren Pohlner als Stationsvorstand und Gaigg als Stationsaufseher als Gelegenheit benützt, um auf Grund eines bestehenden Erlasses diesen Arbeitern die Aufenthaltsberechtigung im Wartesaal streitig zu machen. Diesem Bunde gesellte sich der Wächtersubstitut Franz Pohlner hinzu, um im gegebenen Falle als Vollzugsorgan (Hinausschmeißer) zu fungieren. Dieses Bürschchen, wenn auch noch grün, lechzt förmlich darnach, seine harmlosen Drohungen in die Tat umsetzen zu können, denn mit der Hilfe obgenannter zwei Herren kann ihm ja nix g'scheh'n. Er wünscht nichts sehnlicher, als — wie er am 11. Februar a. c. sagte — in die Zeitung zu kommen, damit man maßgebendenorts auf dieses sonst unscheinbare Wesen aufmerksam werde.

Nun, lieber Junge! Diesen Gefallen erweisen wir dir und g'scheh'n wird dir unsererseits nichts, denn wir befassen uns mit so ausgesprochenen „Kleinheiten" nicht.

Aber deinen großen Onkel, den Herrn Vorstand Pohlner wollen wir fragen, ob denn nicht doch etwas im Erlaß davon steht, daß den Oberbauarbeitern in Ermanglung eines anderen Unterkunftsraumes der Wartesaal zum Einnehmen der Mahlzeiten zugänglich gemacht werden muß, auch wenn 's Ihnen noch so unangenehm ist? Ferner: ob sich in diesen Erlaß nicht auch die Holzarbeiter der Firma Flubacher einbeziehen ließen und ob es notwendig ist, unsererseits deutlicher zu werden, damit Sie mit Ihrem kleinen Pohlner „berühmt" werden können.

Mährisch-Schönberg. In den Zeiten der allgemeinen Preissteigerung sämtlicher Lebensmittel haben unsere Hausherren in der Steigerung der Mietpreise eine dankbare Abwehr gefunden, indem einige dieser Hausgeier den Mietzins innerhalb zweier Jahre um 60 Prozent gesteigert haben.

Durch die abermalige Versetzung von 39 Eisenbahnerfamilien, die von Hansdorf hierher versetzt wurden, ist ein reges Treiben unter den Hausbesitzern entstanden, und einer sucht den anderen im Wettbewerb durch Preissteigern zu überbieten. Die Folge davon ist eine Wohnungsnot, die insbesondere von den im niederen Gehalt und den im Taglohn stehenden Bediensteten bitter empfunden wird. Durch die schlechte Besoldung des Mannes ist er nicht in der Lage, für die Bedürfnisse der Familie aufzukommen und die Frau muß in irgend einer Form zum Haushalt beitragen. So finden wir die Frauen in den Fabriken arbeiten, die Kinder werden über Tag irgendwo in Pflege gegeben, wo dieselben meistenteils sich selbst überlassen werden. Und dies alles, weil die k. k. Staatsbahnverwaltung ihre Bediensteten so schlecht entlohnt und von der Erbauung mehrerer Personalhäuser nichts wissen will. Um dieser Wohnungsnot und der Habsucht beutelüsterner Hausgeier abzuhelfen, wurde unser Reichsratsabgeordneter Genosse Freundlich vor kurzer Zeit beim Eisenbahnminister vorstellig, doch haben wir bis heute keine Versicherung, daß diesem Mangel in absehbarer Zeit ein Halt geboten wird. Nun ist die Frage gelöst. Wer zerstört das Familienleben? Wer reißt die Kinder von der Mutterbrust? Die Antwort ist bei der Staatsbahnverwaltung zu holen.

Trautenau. Nachdem die Zeit, wo eine neue Sommerfahrordnung wieder in Kraft treten soll, immer näher heranrückt, wäre es geboten, daß das beteiligte Personal von einer höchst wahrscheinlich stattfindenden Turnusänderung noch rechtzeitig Kenntnis erhält, beziehungsweise zur Erstellung der Turnusse zur Mitarbeit herangezogen wird.

Auch kann nur auf diese Weise den Wünschen des interessierten Personals Rechnung getragen werden, da gegen einen vom Personal erstellten Turnus kein Widerspruch erhoben werden kann, wenn er von der Mehrzahl genehmigt wird. Daß es dann immer noch welche Nörgler geben wird, ist selbstverständlich, aber ohne Bedeutung.

Daß mit dem neuen Garniturenturnus der Personenzüge dem Zugbegleitungspersonal eine Mehrarbeit und mehr Verantwortung aufgebürdet wird, ist ganz logisch, und gerade aus diesem Grunde wäre es angezeigt, das Personal bezüglich der Turnusse rechtzeitig, wenn Ruhe eintreten soll, anzuhören.

Was das Kilometergeld betrifft, welches hier von den einzelnen Kategorien verdient wird, kann dasselbe mit Recht als Almosen betrachtet werden.

Gehen wir einige Jahre zurück, so werden wir finden, daß, die Manipulanten und Revisionskondukteure vielleicht ausgenommen, die übrigen durchschnittlich jetzt um 5 bis 10 Kronen weniger verdienen, was bei jedem einzelnen ein Minus von 60 bis 100 Kronen jährlich ausmacht.

Mit Bangen tritt der Zugsbegleiter seine Tour an, nicht wissend, ob er noch gesund oder überhaupt lebend zu seiner Familie nach Hause kommt, oft nur wenig geschützt gegen Kälte und Wetter, wozu in erster Linie die hier kursierenden offenen Bremsen am meisten beitragen, und sich die Zugsbegleiter deshalb verschiedene Krankheiten zuziehen, was durch den im Winter außergewöhnlich hohen Krankenstand ausreichend bestätigt wird.

Im Sommer ist es wieder die Hitze, bei welcher in den Stationen gehaftet und gejagt wird und der verschwitzte Körper einer unliebsamen, sehr gefährlichen Abkühlung auf der offenen Bremse während der Fahrt ausgesetzt ist.

Ganz anders bei den Signal- und diversen anderen Meistern; diesen wurden die Diäten ganz bedeutend erhöht, und was für ein gewaltiger Unterschied in der Dienstleistung! Was für einen Leidensweg muß ein Zugsbegleiter durchmachen, bevor er nur halbwegs vorwärts kommt.

Das Zugbegleitungspersonal steht im allgemeinen und in puncto Diäten im besondern auf letzter Stufe, wo mit Recht behauptet werden kann, daß es den schwierigsten und aufreibendsten Dienst zu verrichten hat. Die Hauptursache dieses Uebels liegt in erster Reihe in dem Nichterkennen ihres eigenen Wertes, in der Indolenz, der Gleichgültigkeit. Leider begreift nur eine kleine Zahl ihre eigene Lage.

Daß nun dieser Zustand für das Zugbegleitungspersonal keinen Erfolg zeitigen kann, muß selbst dem Borniertesten einleuchten.

Sehr schlimm sind die im nationalen Lager stehenden Kollegen daran, weil sie, ihre eigene Klassenlage vergessend, gegen ein trügerisches Nebelgebilde kämpfen und darüber ihr eigenes Elend, den Hunger vergessen.

Dem international organisierten Kapitalismus kann nur die international organisierte Arbeitskraft mit Erfolg entgegengestellt werden, und will das Zugbegleitungspersonal sich aus seiner zurückgesetzten Lage etwas emporarbeiten, so kann es auf die moralische Unterstützung der auf internationaler Grundlage organisierten übrigen Eisenbahner rechnen.

Halbstadt. Aus dem Sibirien der St. E. G. dringt selten etwas an die Oeffentlichkeit, da das hiesige Personal gewöhnt ist, sich vieles gefallen zu lassen, ohne zu murren. Das Verschubpersonal hat eine mörderische Diensteinteilung, welche jetzt fast täglich noch verlängert wird, nämlich dreimal hintereinander zwölfstündigen Tagdienst (III., II. und I. Reserve), ehe sie 24 Stunden frei hat, dann zwölf Stunden Nachtdienst, 24 Stunden frei und wieder dreimal Tagdienst hintereinander.

Bei der III. Reserve muß die ganze Zeit geschuftet werden, um nur mit dem Allernotwendigsten fertig zu werden, damit nicht alle Züge verspätet werden, denn durch die verpfuschte Stationsanlage kann diese Reserve nur auf den Einfahrtgeleisen der Chotzener Güter- und sämtliche Mittelsteiner Züge die vom und zum Heizhause fahrenden Lokomotiven verschieben und wird die Manipulation hierdurch kolossal behindert. Dazu schiebt noch die III. Reserve die fertiggestellten Güterzüge wegen Platzmangel auf den unteren Teil des Bahnhofes, um einen anderen Zug aufstellen zu können. Die königlich preußische Eisenbahnverwaltung beschwert sich in kurzen Zwischenräumen bei der löblichen Direktion wegen später Beistellung ihrer Güterzüge und jedesmal kommt ein tüchtiger Verweis von oben; doch mit einem Stück Papier schafft man eben den Platzmangel nicht aus der Welt, auch laufen dadurch die Wagen nicht schneller.

Bei der II. Reserve kann man von einem Verschieben gar nicht reden, denn was das für eine Jagerei den ganzen Tag ist, kann nur derjenige beurteilen, welcher einmal die Verschiebung dort beobachtet hat. Es sind in der Regel neun Züge zum Ausrangieren, zehn bis zwölf Züge zusammenzustellen und die einzelnen vom österreichischen Zollamt abgefertigten Wagen auszurangieren. Jetzt kommt noch sehr oft der Mangel an Bremsen (VIII. Bel.-Sekt.). Der Oberverschieber muß den ganzen Tag die Weichen bedienen, was ja auch bei der I. Reserve der Fall ist, da sich der Weichenwächter nicht teilen kann und überdies auch noch andere Verrichtungen hat. Auch wird die Rangierung der Güterzüge gegen Chotzen oft bekrittelt und ist es ja richtig, daß dadurch der Station Chotzen eine große Mehrarbeit erwächst; aber kann man von einem Rangieren sprechen, wenn meistens nur zwei, sehr oft auch nur ein Geleise, zum Verschieben frei sind? Auch wäre es sehr zu wünschen, wenn noch eine Kraft in der Güterkasse angestellt würde, welche, würde sie auch 20 Kr. täglich kosten, dennoch sehr rentabel sein würde, da hierdurch erstens die regelmäßige Abfertigung der Frachten aus Deutschland (der Einlauf ist groß) bedeutend gefördert und hierdurch auch der Platzmangel einigermaßen behoben würde und manche Verzollungswagen nicht wochenlang hier zurückgehalten werden müßten. Das österreichische Zollamt trifft keine Schuld an dem langen Stehen der Frachten, denn unlängst waren an einem Vormittag über 70 Wagen zollamtlich fertig, während gewöhnlich nur sechs bis zehn Wagen vormittags fertig werden bei dem gleichen Personalstand im österreichischen Zollamt und liegt daher die Schuld nur an dem Personalmangel in der Güterkasse. Unter diesen Verhältnissen wird bei der II. Reserve täglich statt bis 7 Uhr bis 8 Uhr, auch bis 9 Uhr abends verschoben und nächsten Tag um 7 Uhr früh hat dasselbe Personal wieder bei der I. Reserve anzufangen.

Der I. Reserve beim Tagdienst obliegt die Bedienung der Magazine, der industriellen Etablissements, der Parteiplätze und der für die beiden Zollämter zu wiegenden Wagen. Ein kurzer Ausdruck für einen ganzen Tag Arbeit. Aber wie das zu bewerkstelligen ist ohne größere Anstände, das ist eine andere Frage. Von dem Brutto der II. Reserve sind die sämtlichen Geleise von einer Grenzmarke bis zur anderen besetzt: wo soll jetzt die I. Reserve einen Wagen hinstecken? Man muß fürchten, daß, wenn von der II. Reserve ein Schub auf ein Geleise gemacht wird und auch zwei oder drei Bremsen gebremst sind, jedoch bei der jetzigen Witterung nicht halten, die Wagen über die Grenzmarke gedrückt werden und so ein Haufen entsteht. Dann werden alle Vorschriften hervorgesucht und genau darnach vorgegangen, während sonst niemand dafür sorgt, daß halbwegs nach diesen gearbeitet werden könnte.

Beim Nachtdienst ist es ebenso. Für den um 8 Uhr 40 Minuten abends abgehenden preußischen Güterzug 8731 kann fast immer kein Brutto vom Zug 991, wenn selber auch recht hier anlangt, beigegeben werden, da noch Brutto vom Zuge 953 hier ist. Vom Zuge 1096 a müssen die Sammelwagen mit Zug 992 abgehen, auch muß dieser früher zusammengestellt werden, ehe die Ausrangierung der Chotzener Güterzüge begonnen werden kann. Auch muß Zug 991 um 10 Uhr vom Triangel abgezogen sein, damit Zug 905 umdrehen kann. In der Regel kommen jetzt vier Güterzüge von Chotzen in der Nacht und früh müssen für die Preußen zwei rangierte Güterzüge gestellt werden. Sind selbe nicht rangiert, gibt es wieder Anzeigen. Aber wie soll man zwei Züge auf einmal auf einem Geleise aufstellen und auch den Zug für Mittelsteine rangieren? Da könnte sich einmal einer von den Herren Revidenten eine Unterhaltung machen und eine oder zwei Wochen hier zubringen, aber jetzt, nicht im Sommer, und dann sagen, wie die Vorschriften einzuhalten wären. Es wird jetzt täglich bis 7 Uhr früh verschoben und bleiben noch ganze Züge unausrangiert stehen und das bei flottem Verschieben.

Nach Mittelsteine werden täglich 30 bis 40 Kolliwagen verlangt und auch seitens der Wagenverkehrsaufseher nicht mehr bestellt, aber die löbliche Wagendirigierung sendet diese Wagen durch einige Tage in einer derartigen Anzahl (manchmal ganze Züge) nach Halbstadt, so daß es keine Seltenheit ist, wenn über 200 Kolli hier stehen und deren Zusendung eingestellt werden muß. Wie dann der Platz aussieht und der Dienst erschwert wird, braucht wohl nicht erst geschildert zu werden.

Die Weichenwächter haben auch zwei Tagdienste hintereinander, 24 Stunden frei, aber während dieser freien Zeit noch vier Stunden die Wechsel zu reinigen, zu schmieren, Lampen zu füllen u. s. w., dann zwei Nachtdienste hintereinander und erst 24 Stunden frei; doch gewiß zu wenig Ruhezeit für diesen anstrengenden, aufreibenden und verantwortungsvollen Dienst.

Die Stationsaufseher, beziehungsweise Platzmeister haben 15 Stunden Dienst, 14 Stunden frei, 19 Stunden Dienst und 24 Stunden frei, gewiß ein Ideal, so ein Dienst, dabei Arbeit gewiß nicht zu wenig: Ueberwachung der Ein- und Ausfahrten der Züge, Ueberwachung der Verschiebungen von drei Reserven, der vom und zum Heizhaus fahrenden Lokomotiven, Telephon, Beistellungen u. s. w. Daß da von einem Ueberwachen der Verschiebungen der I. und II. Reserve nicht gesprochen werden kann, liegt auf der Hand, denn die III. Reserve verschiebt am Hauptgeleise, und um jede Minute ausnützen zu können, muß der Stationsaufseher fortwährend in der Nähe des Telephons bleiben und kann sich von der nächsten Umgebung nicht auf fünf Minuten entfernen. Infolgedessen wäre es sehr notwendig, einen Platzmeister auf den Platz zu geben, welcher auf die Verschiebungen der II. und I. Reserve Einfluß nehmen könnte sowie im Einvernehmen mit dem Magazin die Verzollungswagen zur Wage, beziehungsweise zum Zollmagazin zu beordern, damit selbe nicht einige Tage brauchen, ehe sie an den diesbezüglichen Ort gestellt werden, denn weder der Verschubleiter der II. noch der der I. Reserve haben Zeit, solche Wagen zu suchen. Unbedingt notwendig ist die Verschiebung der II. Reserve in der Nacht, da es ganz unmöglich ist, mit einer Reserve in der Nacht fertig zu werden, eine menschlichere Diensteinteilung für das sämtliche genannte Personal sowie entsprechende Erweiterung der Geleiseanlage. Auch der Telegraphist hat einen angenehmen Dienst. Tagtäglich von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends mit einer Stunde Mittagspause und nur jeden dritten Sonntag frei, also wöchentlich 77 Stunden. Die neuen Lampen wären auch noch zu erwähnen, nämlich daß sie im Sommer an einem windstillen Ort ganz gut brennen würden, aber für Halbstadt und überhaupt für den Winter nicht passen, da in der Regel kaum die Hälfte die ganze Nacht brennen.

Die löbliche Generalinspektion ersuchen wir um menschenwürdige und ausführbare Diensteinteilungen, was ja im Interesse des Dienstes liegt, damit wir nicht bald wieder den Weg der Oeffentlichkeit betreten müßten und bevor ein Unglück geschieht, hervorgerufen durch Ueberbürdung des sämtlichen Personals.

Pöchlarn. Sämtliche Wächter und Arbeiter der Strecke Melk-Pöchlarn rufen auf diesem Wege dem von hier nach Grießkirchen versetzten Bahnmeister Herrn Alois Spiller ein herzliches Lebewohl nach. Er war uns jederzeit ein wohlwollender und gerechter Vorgesetzter.

Sigmundsherberg. Endlich geht unser Herr Vorstand in Pension! Mit der Pensionierung des Oberoffizials Herrn Pecher verschwindet ein Stück Bureaukratismus aus unserer Station und die Bediensteten hoffen, daß endlich auch in Sigmundsherberg geordnete Verhältnisse eintreten werden. Herr Pecher war für einen Dienstvorstand zu alt und zu schwach. Dadurch konnte jeder nach Belieben kommandieren und so mancher Schlauberger konnte seine Diensteinteilung selbst bestimmen. Herr Pecher hat sich um die Station und um das Personal sehr wenig bekümmert. Seit Oktober 1908 ist die Montur noch nicht herausgegeben und wenn wir bei dem Herrn Vorstand um die Pelze bittlich wurden, so sagte er regelmäßig: „Das geht mich nichts an, das ist Sache des Herrn Assistenten Theimer" oder: „Lassen S' mich in Ruh' auf meine alten Tag'!" und dergleichen mehr. Mit dieser Montur ist es ein wahrer Skandal. Die Bediensteten laufen herum wie die Lumpensammler und brauchen notwendig die Pelze, um sich wenigstens vor Kälte zu schützen. Jetzt ist bereits Frühjahr vor der Tür und die im Oktober fällige Winterfassung soll noch gar nicht bestellt sein. Wir sind überhaupt im unklaren, wer an dieser Misere die Schuld hat; der eine hat sich immer auf den anderen ausgeredet. Sache der Direktion ist es, einen seiner Aufgabe gewachsenen Beamten mit der Vorstandsstelle zu betrauen, damit Ordnung wird.

St. Pölten. Bei der Bahnerhaltungssektion St. Pölten ist der Brückenmeister Jurscha ein sonderbarer Vorgesetzter, der seine Stellung in einer sehr zweifelhaften Art zum Ausdruck bringt. So läßt er Maurerarbeiten von Brückenschlossern ausführen, während die Maurer bei reduziertem Lohn am Oberbau beschäftigt werden. Kommt ein Verletzter und verlangt den Krankenzettel, so weist er die Leute mit den Worten ab: „Wenn Sie nicht arbeiten wollen, dann bleiben Sie ganz zu Hause." Von einer Aufsicht bei der Arbeit will dieser „Brückenmeister" überhaupt nichts wissen. Kaum ist der Zug oder der Wagen zum Stillstand gebracht, so muß schon wieder gearbeitet werden und wenn die Arbeiter nicht selbst aufmerksam gewesen wären, so würde Herr Jurscha schon einigemale von den Wagen niedergestoßen worden sein. Ueberhaupt macht dieser Mensch durch sein Gebaren und Schimpfen auf uns den Eindruck, als ob er an Verfolgungswahn oder einer ähnlichen Krankheit leiden würde. Es wäre wünschenswert, wenn die k. k. Bahnerhaltungssektion dem Treiben dieses Brückenmeisters ein Ende bereiten würde, denn eine ärztliche Untersuchung oder die telephonische Herbeiziehung der Rettungsgesellschaft kostet doch nichts. Die Arbeiter ersuchen um sofortiges Einschreiten, bevor Schlimmeres zu befürchten ist.

Nürschan. (Todesfall.) Aus unseren Reihen hat der Tod einen treuen Genossen gerissen. Genosse Josef Bletka, Streckenwächter, verunglückte am 19. März, indem er beim Ueberschreiten der Geleise vom Zug 312 überfahren wurde. Wären auf dieser Uebersetzung Zugschranken angebracht, so wäre das Ueberschreiten der Geleise nicht notwendig gewesen. Genosse Bletka hinterläßt eine Witwe mit fünf unmündigen Kindern. Das Leichenbegängnis fand am 21. März unter zahlreicher Beteiligung der organisierten Eisenbahner statt.

Selzthal. In der Strecke Admont-Gstatterboden sind die Wächter und Bahnerhaltungsarbeiter dem Bahnmeister Heisler unterstellt, der sich seinen Untergebenen gegenüber nicht als Organ der k. k. Staatsbahn, sondern als politischer Gegner und Bürger von Admont offenbart. Da wir in unserer dienstlichen Stellung von den politischen Anschauungen des Herrn Bahnmeisters verschont bleiben wollen, so wäre es zweckmäßiger, wenn er seine Belehrungen den Stammtischgenossen in Admont zum besten geben würde. Dienstliche Aufträge und gegenteilige politische Differenzen vertragen sich im Bahndienste auf keinen Fall. Wir wollen keinen Kampf, doch wenn er uns aufgedrungen wird, dann führen wir denselben mit Ernst und Nachdruck; die Bediensteten und Arbeiter der österreichischen Eisenbahnen kämpfen um Erringung besserer Lebensbedingungen für sich und ihre Nachkommen, und wenn bei diesem Kampf auch Vorteile für die Bahnmeister durchgesetzt wurden, so genießen Sie, Herr Heisler, doch auch davon, und zwar von Vorteilen, die ohne ihre Beihilfe erobert wurden.

Reichenberg. Wir erhalten folgende Berichtigung:

Es ist unwahr, daß auf Grund eines Briefes am 17. und 18. Februar 1909 Einvernahmen stattfanden. Wahr dagegen ist, daß ich nach Erfahrung falscher Gerüchte sofort beim Herrn Werkstättenvorstand die Beschwerde einreichte und bei dieser Gelegenheit teilte mir der Herr Vorstand Rudolf Kummer mit, daß ein anonymer Brief an ihn gekommen ist, der nur Verleumdungen und Lügen über meine Person enthielt.

Es ist weiter unwahr, daß ich beim vorletzten Ausflug mit dem mir anvertrauten Gelde ganz eigenartig manipulierte und verwaltete und das übriggebliebene Geld an das Komitee verteilte. Wahr dagegen ist, daß als Kassier des Ausflugskomitees ein Genosse gewählt wurde, welcher das Geld verwaltete und laut Beschluß des ganzen Komitees ein kleiner Betrag den Komiteemitgliedern für ihre Mühewaltung gegeben wurde, und zwar nicht von dem Ausflugsgelde von der Direktion, sondern von den Eintrittsgeldern, und über diese Gelder hat immer das Komitee die Verfügungen getroffen. Es ist daher auch gänzlich unwahr, daß ich die mir anvertrauten Gelder nicht richtig verwaltete, indem ich gar keine Gelder hatte.

Ueber die letzte Bemerkung wegen den zwei treuen Freunden sei nur erwähnt, daß ich mit dem Schlosser Schadek kein wie immer geartetes Freundschaftsbündnis habe, sondern nur Recht für Recht gelten lasse, ob nun Tscheche oder Deutscher.

Hochachtungsvoll

Michel Haubner,
Maschinenschlosser-Partieführer in der Werkstätte Reichenberg.

Bärn. Bei der Bahnerhaltungssektion Freudenthal haben die Oberbauarbeiter unter der brutalen Antreiberei des Vorarbeiters Jilg besonders zu leiden. Dieser Mann, der bei dem langjährigen Umgang mit gehörnten Zugtieren so manches gelernt haben dürfte, behandelt die Leute wie Rekruten. Doch hat diese Schimpferei auch einen gewissen Grund.

Bei Kilometer 37·5 wartet ein liebegirrendes Mädchen auf den Auserkorenen und zu dieser Holden zieht es den Vorarbeiter gewaltig hin. Muß er doch diesem Wesen beweisen, was aus dem unbedeutenden Mann für ein tüchtiger und gewaltiger Gernegroß geworden ist, und da er selbst nichts gelernt hat und nichts versteht, so glaubt er seine Unfähigkeit durch das Nachahmen tierischer Laute zu ersetzen, das Einzige, was er aber vortrefflich kann. Wir erwarten von der Bahnerhaltungssektion in Freudenthal, daß sie dem Vorarbeiter Jilg nahelege, im dienstlichen Verkehr diesen dummblöden Ton zu vermeiden und daß er seine Liebesgeschichten nach den Arbeitsstunden abwickeln möge. Am vorteilhaftesten sowohl für die Bahn als auch für die Arbeiter wäre es, wenn dieser Mensch zu seinen früheren Berufe zurückkehren möchte.

Linz. (K. k. Bahnerhaltungssektion Kirchdorf.) Da Herr Pezzei in einigen Wochen in den Ruhestand versetzt wird, so glaubt derselbe das Bedürfnis zu haben, uns noch ein wenig zu drangsalieren, damit wir seine Person längere Zeit im Andenken bewahren.

Obwohl alle Bediensteten und Arbeiter in dieser Sektion in den traurigsten Verhältnissen leben, werden uns für wirklich geleistete Arbeiten täglich Lohnabzüge gemacht, die Arbeitszeit nicht eingehalten, Fahrtbegünstigungen geschmälert oder hintertrieben, so daß manchem Arbeiter unnötige Sekkaturen und Geldausgaben bereitet wurden.

Sämtliche Bahnbedienstete der Bahnerhaltungssektion Kirchdorf hoffen mit Sehnsucht auf einen besseren und gerechten Nachfolger. Bei dieser Gelegenheit wollen wir dem Bahnmeister Torn in Windischgarsten eine baldige Besserung in der Behandlung seiner Untergebenen empfehlen, denn da der Herr Torn noch nicht gehen will und wir eine menschenwürdige Behandlung wünschen und auch fordern, so werden wir im Bedarfsfalle den Herrn Bahnmeister auf die Finger klopfen müssen.

Neumarkt-Kallham. Ein sehr inhumaner Vorgesetzter scheint der Bahnmeister Steiner in Riedau zu sein, da er seinen Arbeitern die Aufnahme in den Provisionsfonds in einer Weise erschwert, die einer Verweigerung sehr nahe kommt.

Während man sich heute allerorts bemüht, die Arbeiter sobald wie möglich in den Pensionsfonds hineinzubringen und laut Ministerialerlaß, Amtsblatt Nr. 9, vom Jahre 1907, Kurende 25, angeordnet wird, daß jedes Gesuch von den Untergebenen in Empfang zu nehmen und an die Staatsbahndirektion einzusenden sei, macht Herr Steiner gerade das Gegenteil.

Kommt ein Krankenkassenmitglied mit einem Ansuchen um eine Unterstützung, so schimpft er ebenfalls und sagt, daß die Krankenkassen überhaupt nur für die Simulanten und Schwindler bestehe.

Eine zweite Größe ist der Bahnmeister Watzky in Neumarkt-Kallham, der jedoch den Vorzug genießt, daß er seine Untergebenen nicht anbrüllt. Nur darf man auch diesem Herrn, wenn man eine Naturalwohnung hat, mit einer Reparatur oder dergleichen nicht kommen. Entweder wird die Reparatur vollständig unterlassen oder doch so mangelhaft durchgeführt, daß der Uebelstand einstweilen nur verdeckt erscheint. Es wäre eine Besserung der beiden Bahnmeister im Interesse der Arbeiter sehr erwünscht, die wir auch baldigst erwarten.

Wittmannsdorf (k. k. Staatsbahn). Wir haben in unserer Station ein Männlein mit Namen Musil, der klein an Gestalt sowie Wissen und Können, doch über ein großartiges Mundwerk verfügt. Das Männlein schimpft über alles, brüstet sich über seine Taten, die er in Wien I vollbracht haben will, und glaubt durch seine großmauligen Redensarten jeden einschüchtern zu können. Wir beobachteten diesen Herrn einige Zeit, zogen Erkundigungen über sein früheres Verhalten ein und fanden, daß dieses zungenfertige Männlein nicht nur ein großer Prahlhans ist, sondern auch das Denunzieren und Bauchrutschen zu seiner Lieblingsbeschäftigung gehört.

Wir warnen unsere Kollegen vor Musil und wünschen, daß derselbe sich mehr um die dienstlichen Vorschriften kümmern möge, denn da haperts bei diesem Hampelmann ganz gewaltig.

Zeltweg. Am 18. März verunglückte beim Verschieben des Zuges 986 der Verschieber Franz Schachner und wurden ihm beide Füße abgeführt.

Vor nicht allzulanger Zeit hat sich das Verschubpersonal mit einer Eingabe an die Staatsbahndirektion Villach gewendet, worin betont wurde, daß die Verschubleiter insolange jede Verantwortung für eventuelle Unfälle ablehnen, als der Stand der Verschubpartien nicht entsprechend erhöht ist.

Herr Vorstand Sieber hat einmal die Verschieber mit dem Bemerken abgewiesen, daß noch nie ein Unglück wegen Personalmangel vorgekommen sei.

Nach der Meinung dieser Herren muß so lange mit den Menschenleben gespielt werden, bis einige zu Krüppel gerädert werden.

Nun, wir werden ja sehen, wer in diesem Falle zur Verantwortung gezogen wird und auf wen die Schuld an diesem Unglück gewälzt werden soll. Wir werden die Augen offen halten und im gegebenen Moment die Schuldigen nennen, da wir uns nicht als zukünftige Opfer einer grenzenlosen Spurwut hergeben wollen.

Sporitz. (Wotans Lügengewebe.) Es braust ein Ruf wie Donnerhall durch stoffgestärkte Kehlen, der selbst in unserem weltentlegenen Sporitz ein Echo in den finsteren Häuptern unserer Deutschnationalen finden sollte. In der Folge 7 des „Deutschen Eisenbahners" haben sich die deutschen Recken in papierener Rüstung versteckt, um aus dem Hinterhalt einige vergiftete Pfeile auf uns abzuschießen.

Wer die letzten beiden Artikel gelesen hat, muß vermuten, daß dem Schreiber ein Fremdkörper ins Gehirn eingedrungen ist, denn anders kann man dieses Lügengewebe nicht deuten.

Auf den Inhalt des Schreibens können wir schon aus Vernunftgründen nicht eingehen, da selbst die Redaktion des „Deutschen Eisenbahners" — also das Blatt der deutschnationalen Eisenbahner — den Inhalt des Geschreibsels in puncto Wahrheit stark bezweifelt und für diese Notiz keine Verantwortung übernehmen kann.

Wenn schon die eigene Schriftleitung mit dem „gesunden Sinn" der Herren Salzerstier und Mrazekhauschild nichts gemein haben will und jede Verantwortung ablehnt, so können auch wir mit diesen Leuten nicht weiter anständig polemisieren. Wir verweisen nur auf die unqualifizierbaren Angriffe, die vor zwei Jahren gegen den Vorstand Herrn Fischer im „Deutschen Eisenbahner" vorgebracht wurden und seit dieser Zeit dürften sich unsere Radi-Nazi noch verschlechtert haben.

Polička. Laut Einführungserlaß soll Zug 1252 wegen knappen Anschlusses in Zwittau an den Schnellzug Nr. 7 niemals verspätet werden. Zu diesem Zwecke wird in der Ausgangsstation Skutsch das abzustellende Brutto für die Zwischenstationen derart rangiert, daß die Wagen, auch der Packelwagen, bloß abgehängt zu werden brauchen.

Dagegen werden in der Station Krouna über Auftrag des Stationsleiters Janoušek oft mehrere Tonnen Brutto aus dem Packelwagen ausgeladen und dadurch der Zug vielfach verspätet, so daß in den nächsten Stationen wegen Zeitmangel oft wichtige Verschiebungen unterbleiben müssen.

Trotz aller angewendeten Mittel des Zugs- und Maschinenpersonals kann dann der Anschluß an den Schnellzug Nr. 7 nicht mehr erreicht werden und dies führt häufig zu Beschwerden des reisenden Publikums.

Im Interesse der k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz ist es, hier Remedur zu schaffen, damit auch in der Station Krouna die Anordnungen der Direktion strikte eingehalten werden können.

Linz. (K. k. Staatsbahnwerkstätte.) Infolge des besonders in letzter Zeit rapid ausgebrochenen Größen- und Verfolgungswahnes einiger Vorgesetzten dieser Werkstätten mit nur wenigen Ausnahmen muß neues Aufsichtspersonal aufgenommen werden und kann dies am zweckmäßigsten durch nachstehende Kundmachung in allen Blättern Oesterreichs und dem Ausland geschehen:

„Aufseher werden aufgenommen in der k. k. Staatsbahnwerkstätte Linz unter folgenden Bedingungen:

Charakter, grob, brutal, Kenntnisse weder theoretisch noch praktisch notwendig. Dafür wird geboten: schöner Gehalt, vierteljährige Prämienbeteilung, bei besonders energischem Leuteantreiben und Verfolgen außerordentlicher Tantiemenzuschuß.

Besondere Begünstigungen sind weiter, daß dieselben alles machen können, was für die Arbeiter unerlaubt ist. Auskunft erteilt: Der ganz spezielle Leiter der Tantiemenfabrik.

Derselbe nimmt auch bereitwilligst im Verein mit seinem Stellvertreter jederzeit anonyme Anzeigen über die Arbeiter entgegen und untersucht höchst persönlich die Kleiderkästen der Arbeiter, nach sogenannten Pfuscharbeiten, weil dies nicht unter ihrer Würde ist."

Wir glauben, wenn dieses nicht hilft, dann wird die Staatsbahn in nächster Zeit den Bankerott erklären müssen. Hoffentlich bleibt aber der Erfolg nicht aus, den genial ist die genannte Leitung.

Bregenz. (Die Wagenputzerin Lindau-Rangierbahnhof.) Obwohl Lindau die Hauptreinigungsstation Vorarlbergs für Personenzüge ist, stehen sich die dort beschäftigten Wagenputzer in ihren Bezügen ungleich schlechter, als ihre Arbeitskollegen im Inland. Die Sparwut kommt hier so recht zum Ausdruck. Die Arbeitszeit beträgt 10 Stunden, mit vormittägiger halbstündiger und einstündiger Mittagspause. Die Arbeit ist eine Art Akkord, weil die Züge unbedingt bis abends geputzt sein müssen.

Der Lohn beträgt Mk. 2·70 täglich, welcher keineswegs ortsüblich ist, da der Durchschnittslohn der Lindauer Taglöhner Mk. 3·50 beträgt. Die Arbeit ist äußerst ungesund. Auch ist ein Nachtdienst eingeführt, zu welchem jeden Tag zwei Wagenputzer bestimmt sind, und zwar so, daß jeder jede vierte Nacht Dienst hat. Der Nachtdienst schließt sich dem Tagesdienst mit einer einstündigen Pause an und dauert ununterbrochen bis 6 auch bis 7 Uhr früh. Nachtdienstzulage bekommt keiner. Merkwürdig ist, daß ein Lampist, Nachtzulage bekommt, während die anderen zwei Lampisten keine bekommen, jedoch den gleichen Dienst machen. Wie ein Hohn nimmt es sich aus, daß von seiten der Vorgesetzten, der freie Tag nach 24stündigem Dienst als Begünstigung angerechnet und der Nachtdienst überhaupt als Ersatz für die freien Sonntage angerechnet wird. Die Wagenputzer müssen bei jedem Personenzug Karten abnehmen, Reisegepäck, Korrespondenz aufgeben, Zugspartien und Maschinenpersonal wecken, in den Kasernen einheizen, einen Personenzug auskehren, Maschinen umdrehen, ausputzen und Wasser geben. Die Drehscheibe reinhalten und bei Frost an derselben ein Feuer zu unterhalten und dies alles nach zehnstündiger Tagesarbeit. Zu guterletzt wird noch verlangt, daß man sich von seinem Geld eine Dienstkappe kauft, um als Eisenbahner erkenntlich zu sein.

Ferner ist zu bemerken, daß die Drehscheibe ein altes Monstrum ist, welches nur mit Aufwand aller Kraft von zwei Arbeitern in Bewegung gesetzt werden kann, trotzdem aber öfters mit einer Maschine stecken bleibt und dann von der Bayrischen Staatsbahn in Lindau gegen Entrichtung von 1 Mk. gedreht werden muß. Hier sind die Wagenputzer um die Hälfte zu wenig, so daß es nicht möglich ist, die Garnituren nach Vorschrift zu reinigen. Jedoch werden Mängel, welche von höherer Seite beanstandet werden dem Wagenputzer zur Last gelegt. An den Arbeiterausschuß richten die Wagenputzer in Lindau-Rangierbahnhof das Ansuchen für folgende Forderungen einzutreten:

1. Aufbesserung der Löhne zur Höhe des ortsüblichen Taglohnes.
2. Nachtdienstzulage.
3. Verabreichung von Dienstkleidern.
4. Nach mindestens drei Jahren Versetzung in einen anderen Dienstzweig.
5. Jeden Monat mindestens einen freien Sonntag ohne Nachtdienst.
6. Anständige Behandlung von seiten der Vorgesetzten.

Falkenau a. d. Eger. Die Herren vom Reichsbund sind furchtbar entrüstet. Das Geschäft scheint ihnen tatsächlich recht schlecht zu gehen. Im radikalen Ableger des „Graslitzer Volksblattes", genannt „Bote aus dem Egertal", lamentiert der Berichterstatter der Reichsbundesortsgruppe über die bösen Sozi, die beständig über die Tätigkeit des Reichsbundes schimpfen. Aber auch die eigenen Mitglieder werden dort scharf hergenommen. „Spitzel," sagt der Schreiber, sind es, die sich nur zum Zwecke des Aushorchens im Reichsbund einschreiben lassen, dann wieder austreten und ebenfalls schimpfen. Die Herren Volksgenossen haben aber auch Pech. Trotz der goldenen Bundesnadeln geht die Geschichte nicht vorwärts.

Vom nationalen Bewußtsein ist noch kein Eisenbahner fett geworden, und die parlamentarischen und gewerkschaftlichen Führer der deutschvölkischen Arbeiterorganisationen haben bis heute überall bewiesen, daß sie nichts anderes sind als die Söldlinge des Unternehmertums. Unsere Eisenbahner sind politisch so weit reif, daß sie das Unaufrichtige, Gehässige und Volksverdummende der deutschradikalen Politiker verstehen. Früher, noch vor den Reichsratswahlen des Jahres 1907 und auch noch vor dem großen Kampfe der Eisenbahner 1905, da hatten die Herren noch ein leichtes Spiel. Da wußten viele Eisenbahner noch nichts von der Vertretung ihrer Interessen durch die parlamentarischen Führer der Deutschradikalen, nichts von den freundschaftlichen Beziehungen dieser Herren zu den Unternehmern. Die Herren Kroy, Mühlwert, Weidenhofer, Stransky, Wolf und Konsorten haben sich gerade in den Fragen der Eisenbahnangestellten im Parlament demaskiert. Und nun wundern sich die Herren vom Reichsbund, daß die Eisenbahner von ihnen nichts wissen wollen, daß sie sich in der gerechten Erkenntnis, daß ihre Interessenvertretung in unserer Organisation eine bessere ist, von ihnen abwenden, um sich uns anzuschließen. Viele Eisenbahner, welche die Politik ihrer Führer erkannt haben, üben heute eine gerechte Kritik und dies paßt den Herren vom Reichsbund nicht. „Spitzel" sind also diejenigen Eisenbahner, die sich einstmals im guten Vertrauen zum Reichsbund deutschvölkisch organisieren wollten. Das muß sich auch unser Genosse Schmidt gefallen lassen, über welchen sie in der Folge vom 10. März herfallen. Alle guten Eigenschaften eines servilen, kriecherischen Bediensteten werden ihm angedichtet, und zwar nur aus dem Grunde, weil er eben einigen Leuten die Wahrheit sagte. Alle Anstandsbegriffe werden ihm abgesprochen und Bedienstete, die ihrer nationalen Ueberzeugung trotzdem treu bleiben, soll er sogar „anflegeln". Und dann kann er (Schmidt) mit dem Publikum nicht einmal in der Schriftsprache verkehren. (?) Und endlich wollen sie, falls Schmidt ihren Rat nicht befolgt, mit noch schwererem Geschütz auffahren. Und alles das, was sie unserem Genossen Schmidt anhängen wollen, das sind sie in ihrer großen Mehrzahl selbst. Durchwegs kriecherisch, roh und brutal, mit wenig Ausnahmen. Wenn die Herren wollen, dann können wir ihnen mit einer ganzen Reihe von Heldentaten aufwarten, die auf einen ganz besonderen Kulturgrad schließen lassen. Wollten wir über jeden einzelnen Fall von Schikanierungen berichten, die sich Leute vom Reichsbund unseren jungen Dienern gegenüber erlaubt haben, da könnten wir eine eigene Rubrik im Fachblatt einführen. Und wenn die Anschauungen und die Kritik einzelner Genossen von uns den Reichsbündlern nicht paßt, uns paßt eben die ganze Tätigkeit dieser Leute nicht. Sie beweisen aber damit, daß sie unsere Leute fürchten und daß der Reichsbund trotz allen Bundesnadeln im Krebsgang wandelt.

Stadlau. (Heizhaus.) Als wir im „Eisenbahner" vom 1. November 1908 Dienst- und Ruhezeiten des Lokomotivpersonals der Brünner Strecke in einer entsprechenden, klaren und übersichtlichen Zusammenstellung brachten, gaben wir der Hoffnung Raum, endlich einmal Abhilfe zu erwirken. Doch leider vergeblich!

Die Dienstleistungen des Lokomotivpersonals — Brünner Linie — bewegen sich noch immer, trotz Erlässe des Eisenbahnministeriums, in unglaublichen Zeiträumen — 18 bis 20 Stunden bei den außer Turnus fahrenden, im Turnus selbst, den die Lokomotivserie 38 befördert, kommen 17- bis 18stündige Dienstleistungen vor.

Während ein Teil des Lokomotivpersonals Touren von solch langer Dauer bei kurzen, kaum genügenden Ruhezeiten in der Domizilstation vollbringt, zum Beispiel vom Zug 156 mit Zug 143 oder 163, vom Zug 194 dienstbereit mit Zug 145 oder mit den Zügen 165, eventuell 191 — unbeschadet zweier, im Dienste auswärts bereits vollbrachter Nächte — gehen „fliegende Partien" oft tagelang spazieren.

Hinsichtlich jener von der Generalinspektion festgesetzten Norm, wo auf zwei außerhalb der Domizilstation im Dienste vollbrachte Nächte eine mindestens zehnstündige Nachtruhe in der Domizilstation zu gewähren sei, hat man sich in diesem Heizhaus einen eigenartigen Modus zurechtgelegt. Erstens werden hier in den seltensten Fällen dem Lokomotivpersonal die Wohltaten dies Erlasses zuteil, denn es herrscht fortwährend Personalmangel. Falls jedoch hin und wieder — und dies auch nur gewissen Partien über eigenes Verlangen — Nachtruhe gewährt wird, geschieht dies in folgender Weise: Es wird die diesem Personal zugeteilte Lokomotive mit „fliegender Partie" besetzt und sehr häufig, auch wenn eine solche Lokomotive höchst „reif" zum Auswaschen ist, nach Brünn gesendet. Doch abgesehen davon, uns würde es schließlich gleich bleiben, wie viele Kilometer eine solche Maschine ohne ausgewaschen zu werden (bis über 600) zurücklegt, wäre das betreffende Lokomotivpersonal nicht eben durch diesen Modus dadurch materiell geschädigt, daß es drei bis vier Tage auf die Rückkehr der Maschine warten muß. Es wird daher selten Nachtruhe eingetragen und werden lieber weiter Nächte durchgerackert, denn — Nachtruhe verlangen bedeutet — Verlust. Das sind die Segnungen dieses Erlasses für das Lokomotivpersonal in Stadlau.

Bei den Zügen 165 und 191 wird zwar in einigen Fällen das der Lokomotive zugeteilte Personal früh in Regie der Maschine nachgesandt, welcher Vorgang dem Personal sehr erwünscht ist, denn durch Nachfahren zur zugeteilten Maschine wird der Verlust einigermaßen verringert. Doch steter Personal- und Maschinenmangel spielen auch in diesem Fall eine Rolle. Wohl ist die Heizhausvorstehung bemüht, die Mehrfachbesetzung der nach Brünn rollenden Lokomotiven möglichst zu beschränken, nachdem die Folgen eines solchen Systems mit der Zeit verspürt werden. Doch ist, wie gesagt, der stete Maschinenmangel die Ursache allen Uebels.

So bleiben unter anderem Kesselauswaschungen, Reparaturen, periodische Untersuchungen in diesem Heizhaus stets rückständig. Was die laufenden Reparaturen an den Lokomotiven anbelangt, können dieselben nur mangelhaft durchgeführt werden, was einerseits die erwähnten Verhältnisse, andererseits die stets beschränkte Zahl von tüchtigen, ihren Fähigkeiten entsprechend entlohnten Professionisten bedingt. Ja, wir können nachweisen, daß es den Schlossern hier häufig an entsprechendem Werkzeug, verschiedenen Materialien 2c. mangelt, um Reparaturen ordnungsgemäß durchführen zu können.

Speziell die Lokomotiven des Lokaldienstes sowie Verschubmaschinen sind hinsichtlich der Instandhaltung sehr vernachlässigt; denn bei diesen Maschinen werden außer betriebsgefährlichen Dingen Reparaturen nur beim Auswaschen und vorausgesetzt, daß dies bei Tag geschieht, durchgeführt. Und so wird fortgewurstelt.

Eine gewiß höchst wünschenswerte Erleichterung könnte dem Lokomotivpersonal der Brünner Linie dadurch geschaffen werden, daß man die Zugslokomotiven von dem oft stundenlang währenden Verschub in der Station Grußbach entheben würde; ferner die Zusammenstellung des Bruttos für Strelitz in Grußbach durch die dortige Verschublokomotive und nicht, wie gegenwärtig usuell, vom vollkommen ermüdeten Lokomotivpersonal — gewöhnlich in der 14. bis 15. Dienststunde — besorgen zu lassen. (Wir laden Herrn Zugförderungschef gefälligst ein, sich zum Beispiel bei Zug 163 von der Tatsache zu überzeugen! — —) Es treffen aus diesem Umstand fast alle Züge mit namhaften Verspätungen in Brünn ein, da zum Verschieben beim Zug und recht häufig für die Station — speziell unter dem lieben Stationsmeister Höckl — sowie zum Kohlenfassen fahrplanmäßig zu kurzer Aufenthalt ist.

Und nun sei uns gestattet, zum Schlusse einige Worte hinsichtlich der Beibehaltung der jeweiligen Rangordnung (Prüfungsjahr) bei Lokomotivführern, bei Besetzung von Lokomotiven — also Diensteinteilung — an maßgebende Faktoren zu richten.

In fast allen Heizhäusern der St. E. G., mit Ausnahme des Korruptionsherdes Wien, X. Bezirk, wird von den Vorständen bei Besetzung bessere Dienste leistender Maschinen tunlichst Rücksicht auf Alter (Prüfungsjahr) der Lokomotivführer genommen, womit alle Protektion a priori ausgeschlossen erscheint. Wir konstatieren nun in letzterer Zeit im Heizhaus Stadlau Abweichungen von dieser Norm in mehreren Fällen. Es wäre bedauerlich, sollte sich derartiges in Hinkunft wiederholen, denn dadurch züchtet man Strebertum, und ersuchen wir daher um Einhaltung der Rangordnung.

Jenen Elementen aber, welche den Vorgesetzten bei jeder Gelegenheit zusetzen, um sich bessere Dienste zu ergattern, gebe man den wohlverdienten Fußtritt.

Die organisierten Lokomotivführer.

Versammlungsberichte.

Penzing. Am 22. März fand in Freis Restauration eine freie Vereinsversammlung statt, in welcher die Genossen Sommerfeld und Hartl den Bericht über die stattgefundene Personalkommissionssitzung brachten. Genosse Hartl forderte die Anwesenden auf, bei den stattfindenden Wahlen in die Lebensmittelmagazine nur den von der Organisation nominierten Genossen die Stimmen zu geben.

Für das Grabdenkmal des Genossen Glaser wurden Kr. 10·58 gesammelt.

Genosse Schnobrich ermahnt die Genossen, die Arbeiterpresse mehr zu berücksichtigen und schloß die zahlreich besuchte Versammlung.

St. Valentin. Sonntag den 14. März fand eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Müller über die Zugeständnisse und die Sozialversicherung in eingehender Weise referierte.

Nachdem noch einige Genossen gesprochen, schloß der Vorsitzende mit einem kernigen Appell die imposante Versammlung.

Marienbad. Am 14. März l. J. fand hier eine freie Eisenbahnerversammlung statt, die trotz der ungünstigen Tageszeit einen außerordentlichen Besuch aufwies. Genosse Sommerfeld aus Wien hielt zuerst einen kurzen Rückblick auf die Entstehung unserer Organisation und besprach die Unzulänglichkeit der gemachten Zugeständnisse, da besonders die Mittelstufen leer ausgingen. Genosse Sommerfeld führte die Notwendigkeit einer einheitlichen Organisation an, da hierdurch nicht nur ein leichteres Arbeiten, sondern auch ein größerer Einfluß erzielt wird. Daß der Referent den so zahlreich Versammelten vom Herzen gesprochen hat, bewies der lebhafte ungeteilte Beifall.

Nach Schluß des Referates wurden noch einige Anfragen und Anträge behandelt. Bemerken müssen wir noch, daß sich die in dieser Versammlung anwesenden Mitglieder des Reichsbundes mit den Ausführungen des Referenten vollkommen einverstanden erklärten.

Nach fast dreistündiger Dauer wurde die so imposante Versammlung beschlossen.

Aus den Organisationen.

Prerau I. Bei der am 17. März 1909, um halb 8 Uhr abends, im Saale des Café Haas zu Prerau abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Adalbert Skopal, Obmann; Karl Schieberl, Kassier; Alois Polzer, Ferdinand Schmid, Wilhelm Kubiček, Adolf Kundl, Leopold Lazar, Franz Spuček, Oskar Arelt, Ausschußmitglieder. Sämtliche Zuschriften in Angelegenheiten der Ortsgruppe sind an Genossen Adalbert Skopal, Prerau, Cechgasse 10, in Geldangelegenheiten an den Kassier Karl Schieberl, Prerau, VI. Zinshaus, zu richten.

Geiersberg. Bei der am 7. März 1909 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Hrdina, Oberverschieber in Geiersberg, Obmann, Franz Kokizek, Streckenwächter, Stellvertreter; Josef Krahulec, Kassier. Alle Zuschriften sind an den Genossen Franz Hrdina, Oberverschieber in Geiersberg, zu senden. Die Ortsgruppe besteht aus 66 Mitglieder.

Selzthal. Am 14. März 1909 fand im Vereinslokal „zur Stadt Graz" die ganzjährige Generalversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich statt. Die Einnahmen im Jahre 1908 waren folgende: 1922 Mitgliedsbeiträge à Kr. 1·20 = Kr. 2306·40, 65 Einschreibegebühren à 50 H. = Kr. 32·50, Reinerträgnis Kr. 63·12, der Saldo vom 31. Dezember 1907 Kr. 125·21. Summe Kr. 2527·43.

Ausgaben: An die Zentrale abgeführt Kr. 1946·13, Inkassoprovision à 4 H. = Kr. 75·84, Unterstützungen in 18 Fällen Kr. 84·40, Delegationen Kr. 70·25, Lokalmiete, das ist Beheizung Kr. 5·40, Ankauf von Bibliothek Kr. 12·92, Inventar ein Bild, eine Fragekasten Kr. 12·50, Drucksorten Kr. 15·20, Post und Schreibmaterial Kr. 90·79, „Arbeiter-Zeitung" Kr. 7·80, Landesverband Kr. 39·49. Sonstige Ausgaben Kr. 25·60. Summe Kronen 2386·40, verbleibt mit 31. Dezember 1908 ein Saldo von Kr. 141·11.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Johann Pfatschbacher, Blocksignaldiener, Obmann, Johann Grabner, Oberverschieber, Johann Merwar, Blocksignaldiener, Stellvertreter; Thomas Anderwald, Wagenschreiber, Kassier, Hermann Reindl, Wagenschreiber, Simon Kaiser.

Oberverschieber, Stellvertreter; Konrad Schmollngruber, Magazinsarbeiter, Schriftführer; Peter Matlschweiger, Weichenwächter, Stellvertreter; Peter Merwar, Verschieber, Bibliothekar, August Willersberger, Verschieber, Johann Egger, Verschieber, Stellvertreter; Josef Spieß, Tischler, Kontrollor, Josef Hollub, Wagenaufseher, Franz Hollinger, Streckenwächter (Admont), Stellvertreter. Karl Haiderer, Lokomotivführer, Karl Stöckl, Lokomotivheizer, Johann Reitegger, Anbrennheizer, Johann Moßhammer, Kohlenarbeiter, Adolf Fabian, Kohlenarbeiter, Kaspar Heiger, Kohlenarbeiter, Franz Holzmüller, Oberbauarbeiter, Eduard Kramer, Oberbauarbeiter, Kaspar Forsthuber, Bahnrichter (Irdning), Johann Hollinger, Oberbauarbeiter (Admont, Krumau), Martin Fölßner, Oberbauarbeiter (Admont, Krumau), Johann Größinger, Oberbauarbeiter (Admont, Eigen), Johann Waldhuber, Oberbauarbeiter (Admont, Eigen), Paul Berger, Streckenwächter (Geißhorn), Vertrauensmänner.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Genossen Johann Grabner, Oberverschieber in Selzthal.

Aussig. Sonntag den 21. März fand im Restaurant „Leitmeritzer Bürgerbräu" die diesjährige Generalversammlung statt. Der auch heuer wieder gedruckt vorliegende Bericht für das Geschäftsjahr 1908 beweist, daß in der Ortsgruppe rege Tätigkeit geherrscht hat.

Da jedes Mitglied im Besitz eines Rechenschaftsberichtes ist, beschränkt sich der Obmann Genosse Schiller auf einen kurzen Rückblick der Tätigkeit der Zentrale laut Jahresbericht derselben.

Bei der Konstituierung des Ausschusses wurden folgende Genossen gewählt: Anton Kronich, I., Palme, II. Obmannstellvertreter; Vinzenz Hackl, Kassier, Sacher, Stellvertreter; Alois Klečka, Schriftführer; Matthias Spiller, Bibliothekar.

Zuschriften sind an den Obmann Genossen Josef Schiller, Neulerchenfelderstraße 2, zu adressieren.

Die Ausschußsitzungen finden jeden ersten Montag, die Monatsversammlungen jeden dritten Sonntag im Monat, um 8 Uhr abends, im Volkskeller statt.

Ferner werden alle jene Mitglieder, welche die Bibliothek benützen, dringend ersucht, die Bücher abzuführen. Die Bücherausgabe bleibt bis auf weiteres eingestellt, nachdem die Bibliothek einer gründlichen Revision und Instandsetzung unterzogen wird.

Attnang. Die Ortsgruppe Attnang hielt am 21. März die ganzjährige Generalversammlung statt. Aus dem Bericht der Funktionäre konnte man ersehen, daß im letzten Vereinsjahr eine rege Tätigkeit entfaltet wurde.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Heinrich Dorner, Obmann; Johann Petrisch, Kassier; Karl Tober, Franz Petrisch, Josef Gabriel, Matthias Henauer, Karl Pichler, Anton Brunmayer, Rudolf Doppler, Josef Deibler, Matthias Fischer, Ludwig Huemer, Ignaz Kasberger, Anton Küstenhuber, Franz Richter, Ausschußmitglieder.

Genosse Weiser aus Linz hielt einen lehrreichen Vortrag über die Entwicklung des Verkehrswesens und über Sozialversicherung in Oesterreich. Derselbe erntete für seine trefflichen Ausführungen reichen Beifall. Der neue Obmann Genosse Dorner forderte die zahlreich Anwesenden zur eifrigen Arbeit im folgenden Vereinsjahr auf, damit in kurzer Zeit die Mitgliederzahl 300 erreicht wird, und schloß um 11 Uhr die Versammlung.

Stadlau. Am 21. März fand in Janks Gasthaus die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Stadlau statt. Obmann Genosse Pollany eröffnete dieselbe um halb 4 Uhr nachmittags und erstattete seinen Jahresbericht. Ausschußsitzungen wurden 9, Versammlungen 16 abgehalten, davon 14 in Stadlau, je 1 § 2-Versammlung in Höflein und Wolkersdorf; in letzterer kam es zur Gründung einer neuen Zahlstelle. Aus dem Bericht des Kassiers Genossen Schwarzenecker ist zu entnehmen, daß der Mitgliederstand 620 beträgt. Die Einnahmen beziffern sich mit Kr. 9422·89, Ausgaben Kr. 9173·28, Kassenstand Kr. 249·61. Die Bibliothek umfaßt 245 Bände mit einem Wert von 600 Kr.

Genosse Zwierschütz berichtete, daß die Kassengebarung bei den monatlichen Kontrollen sowie auch bei der Schlußkontrolle in Ordnung befunden wurden und daß auch die Bibliothek in Ordnung sei, worauf dem scheidenden Ausschuß auf Antrag des Genossen Doblinger das Absolutorium erteilt wurde.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Franz Babowsky (Kondukteur), Obmann, Josef Pitzan (Lokomotivführer) und Johann Hafenbradl (Partieführer), Stellvertreter; Franz Stauber (Kondukteur), Schriftführer, Jakob Schunker (Ladeaufseher), Stellvertreter; Leopold Schwarzenecker (Kondukteur), Kassier; Georg Paukert (Schlosser), Johann Wacho (Spengler) und Josef Hondl (Oberlampist), Subkassiere; Josef Schmidt (Kondukteur) und Adolf Titscher (Lokomotivführer), Kontrollore; Alois Stindl (Maschinenbegleiter) und Josef Jauerschitz (Heizer), Bibliothekare; Franz Gartner (Ablösewächter), Franz Kitilek (Revisionsschlosser), Emerich Schmidt (Schmied), Josef Partsch (Heizer), Josef Hubaček (Aushilfskondukteur), Josef Dobrovolny (Magazinsarbeiter), Jakob Häubl (Blocksignaldiener) und Josef Unger (Kohlenarbeiter), Ausschußmitglieder.

Das Referat des Genossen Spies aus Wien über die Verstaatlichung der St. E. G., das Eintreten der sozialdemokratischen Abgeordneten im Eisenbahnausschuß für die Interessen des Personals sowie die Aufforderung zur Agitation und Ausbau der Organisation wurde mit Beifall aufgenommen.

Es diene den Genossen Vertrauensmännern der Strecke zur Kenntnis, daß Zuschriften an Genossen Franz Babowsky, XXI. Erzherzog Karlgasse 139, zu richten sind.

Wien XV, Fünfhaus. Am 8. März l. J. fand die dritte Generalversammlung statt.

Nach Verlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung berichtete Genosse Wabitsch über die Tätigkeit der Ortsgruppe im verflossenen Vereinsjahre. Aus diesem Berichte konnte man das Wirken des Ausschusses beurteilen, welches Wirken ein zielbewußtes genannt werden kann. Genosse Wabitsch kam im Verlaufe seiner Ausführungen auf die starke Bewegung unter den Eisenbahnern, die im abgelaufenen Jahre herrschte, zu sprechen. Er streifte des weiteren die bekannten Errungenschaften und forderte endlich alle Genossen zu intensiver Mitarbeit auf.

Genosse Mayer berichtete als Kassier nach einem Rechenschaftsbericht, der unter die Mitglieder verteilt wurde. Daraus ist zu entnehmen:

Die Einnahmen betrugen	. . . Kr.	3174·66
„ Ausgaben „	. . . „	2895·66
Kassestand	„	279·—

Die Ortsgruppe hat im Vereinsjahre um 47 Mitglieder zugenommen und ist der Stand gegenwärtig 259.

Hierauf wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Wabitsch, Obmann, Gritsch, Stellvertreter; Kleinl, Schriftführer, Berger, Stellvertreter; Mayer, Kassier, Engelsdorfer, Stellvertreter; Degen, Englich, Schreitl, Anderle, Adler, Kwick, Mattiasch, Pelech, Nowak, Büchler, Weschl, Zwacek, Jorde, Sandmann, Schmidt, Reitz, Antosch, Hickmann, Kienast, Jeserofsky, Strasser, Kraipl, Baumgarthen, Bawitsch, Ausschüsse.

Genosse Wabitsch dankte im Namen des Ausschusses für das Vertrauen und schloß die Generalversammlung um ½9 Uhr abends.

Reichenberg. Am 7. März 1909 fand im Vereinshaus die diesjährige Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Genosse Obmann berichtete über die abgelaufene Vereinstätigkeit, worauf die Neuwahl der Vereinsleitung vorgenommen wurde, wobei folgende Genossen gewählt wurden: Gustav Frauenhof, Obmann, Julius Fritsche, Kanzleidiener, Stellvertreter; Anton Paminka, Kondukteur, Kassier, Franz Renner, Oberkondukteur, Stellvertreter; Franz Hauser, Magazinsarbeiter, Schriftführer, Franz Seibt, Schlosser, Stellvertreter; Heinrich Posselt, Magazinsmeister, Bibliothekar, Franz Gabriel, Oberverschieber, Stellvertreter; Eduard Lange, Ferdinand Elstner und Julius Teubner, Revisoren; Johann Prohaska, Karl Kosticka, Wendelin Kindinger, Josef Babel, Franz Wolf, Max Tscheppan, Franz Kosel, Franz Gärtner, Josef Richter, Rudolf Hauptig, Josef Mažak, Karl Hasinger, Josef Seidel, Mirosl. Wagner, Karl Stettiena, Josef Buschek und Gustav Mühl, Ausschußmitglieder. Genosse Köhler hielt einen Vortrag über die Lage des Arbeiters und die Ziele der Organisation; reichhaltiger Beifall war der Lohn seiner Ausführungen.

Den Genossen Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen am 4. jeden Monats, die Ausschußsitzungen am 21. jeden Monats stattfinden. Zuschriften in Vereinssachen sind an Genossen Gustav Frauenhof, Reichenberg, Veilchengasse Nr. 7, zu richten, in Geldangelegenheiten an Genossen Anton Paninka, Franzdorf Nr. 31.

Bad Ischl. Die Ortsgruppe hielt am 6. März 1909 ihre diesjährige Generalversammlung ab. Genosse Loidl brachte einen ausführlichen Bericht über die Vereinstätigkeit, woraus zu ersehen war, daß die Ortsgruppe in mustergültiger Weise geleitet wurde. Bei der Neuwahl wurden nachstehende Genossen in den Ausschuß gewählt: Wolfgang Loidl, Obmann; Gebetsroither, Kassier; Matthias Riedler, Franz Seitner, Josef Preinesdorfer, Franz Brunmaier, Franz Pilz, Josef Bruner und Freinberger, Ausschüsse. Zum Schluß forderte der Obmann die Genossen zum fleißigen Besuch der Versammlungen auf und schloß die gut besuchte Generalversammlung.

Brünn II. Am 7. März 1909 fand im Vereinslokal, Zeile Nr. 15, die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Brünn II (k. k. Nordbahn) statt.

Obmann Bruno Rutzky eröffnete um 4 Uhr nachmittags die Generalversammlung und brachte einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses im abgelaufenen Vereinsjahre, welcher von den Mitgliedern mit großem Beifall zur Kenntnis genommen wurde.

Der Revisionsbericht wurde durch Erteilung des Absolutoriums genehmigt und als Funktionäre folgende Genossen gewählt:

Bruno Rutzky, Lokomotivführer, Obmann, Anton Zimprich, Stationsmeister, und Franz Ludwig, Weichenwächter, Stellvertreter; Johann Seidlitz, Offiziant, Schriftführer, Viktor Faybus, Wagenschreiber, Stellvertreter; Thomas Zamecnicek, Wagenschreiber, Kassier, Ferdinand Tagwerker, Weichenwächter, und Klement Koutny, Kondukteur, Stellvertreter; Anton Vasulin, Oberverschieber, Bibliothekar, Karl Rudoletzky, Verschieber, und Karl Streletz, Lampist, Stellvertreter; Ignaz Oplustil, Platzmeister, und Vinzenz Pospischil, Wagenuntersucher, Revisoren.

Hierauf referierte Genosse Dusek über den Gesetzentwurf der Sozialversicherung und deren anhaftenden Mangel.

Als Gast weilte Genosse Müller aus Göding hier, welcher in einem anderthalbstündigen ergreifenden Vortrag die Eisenbahngewerkschaften von einst schilderte.

Zum Schluß wurden die Vertrauensmänner für die Strecke wie folgt bekanntgegeben: für die Station Chirlitz: Schrom, Lampist; für Sokolnitz: Czech, Telegraphist; für Krenowitz: Franz Krivanek; für Mödritz: Franz Lederer, Stationsaufseher; für Raigern: Leopold Metelka, Oberverschieber. Als Vertrauensmann für die Arbeiter in Brünn: Stephan Jayo, Aufzugswärter.

Die Monatsversammlungen finden jeden 3. und 18. im Monat statt. Sämtliche Zuschriften sind an Bruno Rutzky, Gomperzgasse 17, in Geldangelegenheiten an Thomas Zamecnicek, Wawrastraße 3, in Brünn, zu senden.

Bekanntmachung der Administration.

I.

Folgende Ortsgruppen respektive Zahlstellen sind mit der Monatsabrechnung an die Zentrale im Rückstand geblieben, wodurch die in den betreffenden Ortsgruppen befindlichen Mitglieder mit ihren Rechten in Mitleidenschaft gezogen sind.

Um einer eventuell daraus entstehenden Kalamität vorzubeugen, ersuchen wir um schleunigste Begleichung des Rückstandes.

Aßling schuldet für Monat Jänner und Kr. 40 vom August 1908. Bakow schuldet für Monat Februar. Bielitz schuldet für Monat Jänner und Februar. Czernowitz schuldet für Monat Februar. Friedland schuldet für Monat Februar. Göpfritz schuldet für Monat Februar. Hullein schuldet für Monat Februar Landstraße schuldet für Monat Februar. Meran schuldet für Monate Jänner und Februar. Opčina schuldet für Monat Februar. Oberberg schuldet für Monat Februar. Sucha schuldet für Monate Dezember, Jänner und Februar. Straßwalchen schuldet für Monat Februar. Trebinia schuldet für Monat Februar. Wallern schuldet für Monate Jänner und Februar. Wadowitz schuldet für Monate Jänner und Februar. Wiznitz schuldet für Monate Jänner und Februar.

II.

An unsere italienischen Mitglieder.

Die für das italienische Blatt sich ergebenden Reklamationen mögen in Hinkunft ausschließlich nur an unseren Genossen Augusto Avancini, Reichsratsabgeordneten in Trento, gerichtet werden, nachdem sich derselbe in uneigennützigster Weise bereit erklärt hat, sämtliche auf das betreffende Blatt bezughabenden Wünsche und Beschwerden zur Austragung zu übernehmen.

III.

Wir bringen den Ortsgruppenkassieren in Erinnerung, daß die Verrechnung der Blätter als Paketsendung, also mit 32 H. nur zulässig ist, wenn im Paket mindestens entweder

32 Eisenbahner,
36 Kolejarz oder
56 Železničar

enthalten sind.

Alle Sendungen, welche eine geringere Zahl von Blättern beinhalten, sind mit 36 H. zu verrechnen, auch wenn die Sendung unter einer Schleife erfolgt, weil die Portoersparnis erst bei der vorgenannten Anzahl erzielt werden kann.

Mitteilungen der Zentrale.

An die geehrten Leitungen sämtlicher Ortsgruppen und Zahlstellen!

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

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

Die Zentralleitung.

Zentralausschußsitzung am 24. März 1909. Vorberatung für die diesjährige Delegiertenversammlung: Aufteilung der Mandate in den Zentralausschuß und Kontrolle und Einsetzung des Wahlkomitees; Festsetzung der Tagesordnung; prinzipielle Annahme eines Antrages auf Aenderung der Vereinsstatuten. — Entgegennahme der Berichte des Zentralsekretärs sowie des Prager Sekretärs über Organisationsangelegenheiten. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes und Beantwortung der von einzelnen Ausschußmitgliedern gestellten Anfragen.

Zentralausschußsitzung am 18. März 1909. Vorberatung über die diesjährige Delegiertenversammlung der Zentrale; dieselbe wird am 25., 26. und 27. April 1909 im Arbeiterheim Favoriten tagen. — Beschlußfassung über die Durchführung einer Aktion zwecks Gewinnung neuer Abonnenten der „Arbeiter-Zeitung". — Bezüglich der geplanten Gründung eines eigenen Heizervereines beschließt die Zentrale, diesen separatistischen Bestrebungen allerorts energisch entgegenzutreten. — Bericht des Zentralsekretärs über die Angelegenheit der Einsetzung der Direktionsarbeiterausschüsse auf den k. k. Staatsbahnen. — Bericht des Abgeordneten Tomschik über die anläßlich der Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft im Eisenbahnausschusse im Interesse des Personals eingebrachten Anträge. — Erledigung mehrerer Zuschriften der Ortsgruppen.

Mitteilungen des Zentralsekretariats

Rechtsschutzbureau. Allen P. T. Funktionären und Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Abhaltung der Sprechstunde durch das Ableben des Herrn Dr. Fried keinerlei Unterbrechung erleidet, da sein Nachfolger Herr Dr. Gustav Harpner oder dessen jetziger Kanzleikollege Herr Dr. Leopold Katz die Sprechstunde nach wie vor abhalten werden.

Die Sprechstunde findet **jeden Dienstag von 7 bis 8 Uhr abends** in den Lokalitäten des Rechtsschutzbureaus Wien, V/1, Zentagasse Nr. 5, I. Stock, Tür 17, statt.

Die Mitglieder werden im eigenen Interesse ersucht, von dieser juristischen Sprechstunde in allen ihren Rechtsangelegenheiten Gebrauch zu machen.

Wenn der Dienstag auf einen Feiertag fällt, 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 einer der Herren Dr. Harpner oder Dr. Katz persönlich anwesend sind.

Mit Parteigruß

Das Zentralsekretariat (Rechtsschutzbureau)
im Auftrag: Dušek.

Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.

Die diesjährige Delegierten- und Generalversammlung der Zentrale findet in der zweiten Hälfte des Monates April statt, und zwar am 25., 26. und 27. April 1909.

Die Tagesordnung für die Delegiertenvorbesprechung und Generalversammlung der Zentrale ist den Ortsgruppen und Zahlstellen mittelst Zirkulars bereits zugegangen.

Dieselbe lautet:

1. Berichte: a) des Obmannes, b) des Zentralsekretariats, c) der Provinzsekretariate, d) der Administration (Kassenberichte), e) Fachpresse, f) Kontrollkommission.
2. Wahl der Zentralleitung und Kontrollkommission.
3 Die letzten Bewegungen auf den österreichischen Eisenbahnen (Zugeständnisse und deren Durchführung). Unsere nächsten Aufgaben.
4. Die Verstaatlichung der St. E. G., Oe. N. W. B., S. N. D. V. B. sowie B. N. B.
5. Die Sozialversicherung. (Stellungnahme zu diesem Gesetz.)
6. Anträge und Anfragen.

Die näheren Bestimmungen über die Delegierungen zu der Delegierten- und Generalversammlung der Zentrale sind in dem oben erwähnten Zirkular enthalten, welches bereits an die geehrten Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen abgesendet wurde.

Mit sozialdemokratischem Brudergruß

Die Zentralleitung.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen in Mähren.

Die Ortsgruppen und Zahlstellen werden ersucht, die vom Brünner Sekretariat zugeschickten Fragebogen ehestens auszufüllen und längstens bis zum 1. April an das Sekretariat, Brünn, Josefsgasse Nr. 2, einzusenden.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein
für Oesterreich.
Landessekretariat: Brünn I, Josefsgasse Nr. 2.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Wächter der Strecke Bischofshofen bis Salzburg bitten um gütige Gewährung eines 16stündigen Dienstes mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit. Gleichzeitig erlauben sich dieselben die höfliche Anfrage, warum die Wächter nicht einmal das für zwei Heizstellen nötige Brennmaterial erhalten, obwohl sie für drei Heizstellen zahlen müssen.

Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Die Magazinsarbeiter der Station Polička haben den 19. Jänner d. J. ein gestempeltes Gesuch im Dienstwege um Erhöhung ihres Taglohnes an die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz eingeschickt, jedoch bis heute weder eine Lohnaufbesserung noch eine Antwort bekommen; daher ersuchen dieselben eine k. k. Staatsbahndirektion um Erledigung dieses Gesuches.

Die Betroffenen.

An die Direktion der k. k. Nordbahn.

Das Verschubpersonal von Kojetein erlaubt sich die höfliche Anfrage, ob es einer löblichen Direktion bekannt ist, daß demselben bis heute noch nicht die Nachtdienstzulagen für Monat November 1908 ausbezahlt worden, während dieselben für die Monate Jänner und Februar 1909 bereits ausbezahlt wurden. Wir bitten deshalb um ehetunlichste Auszahlung dieser Gebühren.

Die Betroffenen.

An die Baudirektion der Südbahn in Wien.

Die Bahnerhaltungsarbeiter in Pöltschach müssen noch immer von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends mit einer zweistündigen Ruhepause arbeiten, trotzdem laut Arbeitsordnung eine zehnstündige Arbeitszeit mit 1½stündiger Ruhezeit vorgeschrieben ist.

Die Bahnerhaltungsarbeiter bitten um baldige Regelung.

An die Direktion der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Ist es einer löblichen Direktion bekannt, daß die Oberbauarbeiter von Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lassee vor einem Jahre schon Gesuche eingeschickt haben, um Aufnahme in den Provisionsfonds und bis heute noch keinen Bescheid darüber haben?

Um baldige Erledigung bitten Die Betroffenen.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Ist es dem k. k. Eisenbahnministerium bekannt, daß bei dem Maschinenpersonal in Sigmundsherberg trotz Ministerialerlaß immer noch 20stündige Diensttouren im Turnus vorkommen.

Das hiesige Maschinenpersonal beginnt die Tour mit Zug 69 um 10 Uhr 30 Minuten nachts als Vorspann bis Göpfritz, übernimmt dort die Reserve und spannt regelmäßig den Zügen 88, 66, 72 und häufig noch den Zügen 76, 68 oder 78 von Schwarzenau nach Göpfritz vor.

In den Wartepausen wird es zum Verschub herangezogen, sodann fährt die Maschine leer von Göpfritz nach Sigmundsherberg retour und kommt um 6 Uhr abends dort an.

Am Vortage dieser 20stündigen Dienstleistung ist ein Materialzugstag, wo man nicht selten erst um 5 Uhr nachmittags nach Hause kommt und um 10 Uhr 30 Minuten abends die vorgenannte Dienstleistung antritt. Da nach der Reserve zugleich Streckenbereitschaft ist, kann es vorkommen, daß kurz vor Beendigung der 20stündigen Diensttour irgendwo eine Maschine untauglich wird und das Personal zur weiteren Dienstleistung herangezogen werden kann. Um Abstellung dieses Uebelstandes wird höflichst gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Postelberg. Die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe Postelberg findet Montag den 12. April 1909, nachmittags 3 Uhr, im Gasthaus des Herrn K. Renner statt, wo die Wahl der Ortsgruppenleitung vorgenommen wird. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder notwendig.

Ortsgruppe II Dimlach. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige I. Generalversammlung Mittwoch den 7. April d. J., um 7 Uhr abends, in Frau Anna Prdlahas Gasthaus „zum Eisenbahner" in Dimlach mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Verlesung des Protokolls der konstituierenden Versammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Berichterstattung der Delegierten der letzt stattgefundenen Konferenzen. 4. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 5. Vortrag. 6. Eventuelles.

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.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher oder Interimsscheine behufs Abstempelung der Mitgliedsbeiträge beim Genossen Zeitgeb abzugeben; auch sind die Stimmzettel bei demselben zu holen und abzugeben.

Zahlstelle Teschen. Am 13. April d. J., um 7 Uhr abends, findet in der Schießstätte die Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Protokoll und Rechenschaftsbericht. 2. Neuwahl der Funktionäre. 3. Anträge und Anfragen. Referent: Genosse Arbeitel.

Ortsgruppe Linz. Am Ostersonntag, um 1 Uhr nachmittags, findet in Windischgarsten (Phyrnbahn) im Gasthaus „zur schönen Aussicht" eine wichtige Eisenbahnerversammlung, zu der alle Eisenbahner samt Frauen eingeladen sind, statt. Referent aus Linz.

Ortsgruppe Klein-Schwechat-Kledering. Den geehrten Mitgliedern wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die nächste Monatsversammlung Freitag den 2. April d. J. im Vereinslokal stattfindet.

Um vollzähliges Erscheinen der dienstfreien Genossen wird höflichst ersucht. Gäste willkommen.

Ortsgruppe Heiligenstadt. Am 3. April 1909, um ½8 Uhr abends, hält die Ortsgruppe Heiligenstadt in Franz Bürzelmeiers Gasthaus, XIX., Bachofengasse 5, eine öffentliche Vereinsversammlung ab. Tagesordnung: Die Sozialversicherung und das Verhältnis der Eisenbahner hierzu. Referent: Genosse Karl Germak.

In Anbetracht der Wichtigkeit werden die Genossen ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Tetschen. Die Monatsversammlung findet am Samstag den 10. April d. J., um 7 Uhr abends, im Gasthaus „zur Tanne" in Tetschen statt.

Die Genossen werden ersucht, sich reger an den Versammlungen zu beteiligen, da doch speziell bei Monatsversammlungen wichtige Angelegenheiten zur Sprache kommen.

Ortsgruppe Budweis. Am 4. April d. J. findet im Vereinslokal „zum roten Herz" die Versammlung unserer Ortsgruppe statt. Die Genossen werden ersucht, zahlreich zu kommen und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Hütteldorf. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß am Samstag den 3. April 1909, um 7 Uhr abends, im Vereinslokal ein Vortrag von Genossen Vogel: „Utopistischer und wissenschaftlicher Sozialismus" stattfindet.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen und ihre Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Jürschan. Sonntag den 11. April 1909 findet im „Hotel goldener Adler" eine öffentliche (Vereins-) Eisenbahnerversammlung statt mit folgender Tagesordnung: 1. Die Durchführung der Zugeständnisse auf den Bahnen. 2. Allgemeines. Die Mitglieder werden freundlichst ersucht, vollzählig zu erscheinen.

Ortsgruppe Wien II (Nordbahn). Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß vom Samstag den 3. April 1909 an die Vereinsabende, Einzahlungen und Mitgliederaufnahmen in Theodor Seidls Gasthaus, II., Nordbahnstraße 26, stattfinden und ersucht die Ortsgruppenleitung, die Vereinsabende zahlreich zu besuchen.

Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß nun wieder regelmäßig im obgenannten Lokal die Monatsversammlungen mit Vortrag stattfinden werden.

Den Mitgliedern steht auch die zirka 4000 Bände umfassende Zentralbibliothek der im Bezirksverband vereinigten Organisationen des II. Bezirkes zur freien Benützung und findet die Bücherausgabe täglich (mit Ausnahme Dienstag und Freitag) im Arbeiterheim „Karl Marx", II., Große Mohrengasse 42, statt. Samstag den 3. April 1909 in Th. Seidls Gasthaus Monatsversammlung mit Vortrag. Anfang 8 Uhr abends.

Ortsgruppe Braunau a. I. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung Samstag den 3. April, um 8 Uhr abends, im Gasthaus des Herrn Franz Hofmann in Braunau a. I. stattfindet. Die Tagesordnung lautet: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Vortrag des Referenten aus Wien oder Linz über Zweck und Nutzen der Organisation. 4. Anträge und Anfragen. Es ist dringende Pflicht jedes einzelnen Genossen, die Generalversammlung bestimmt zu besuchen, um sich von der Gebarung für das verflossene Vereinsjahr zu überzeugen und überdies fördernd für den weiteren Ausbau der Ortsgruppe Braunau a. I. zu wirken. Ferner werden alle Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher, beziehungsweise Legitimationskarten behufs Kontrolle bis 15. April an die Ortsgruppe abzugeben.

Ortsgruppe Marburg I. Am Samstag den 3. April, um ½8 Uhr abends, findet im „Kreuzhof" die ganzjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Rechenschaftsbericht der Funktionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Vortrag (Referent Genosse Horwatek). 4. Wahl der Delegierten zur Hauptversammlung. 5. Allgemeines. Sollte die Versammlung zur festgesetzten Zeit nicht beschlußfähig sein, so findet in einer halben Stunde später eine zweite mit derselben Tagesordnung statt, welche ohne Rücksicht auf die Mitgliederzahl beschlußfähig ist. Pflicht eines jeden Mitgliedes ist es, zur Generalversammlung zu kommen, damit die Versammlung nicht unnötig verzögert wird.

Ortsgruppe Nieder Lindewiese. Sämtliche Mitglieder der Ortsgruppe werden dringendst ersucht, ihre Mitgliedsbüchel und Interimskarten behufs Kontrolle, Abstempelung und Richtigstellung spätestens bis 18. April d. J. an ihre Vertrauensmänner abzugeben.

In der Station werden dieselben vom Genossen Wittich, auf der Strecke vom Genossen Noizl abgenommen.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Am Freitag den 16. April, ½8 Uhr abends, findet in Klosterneuburg im Vereinslokal „zum Herzogshut" eine außerordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht des Vorstandes. 2. Neuwahlen. 3. Eventuelles. Sollte um oben angeführte Zeit dieselbe nicht beschlußfähig sein, so findet eine solche um eine Stunde später ohne Rücksichtnahme der anwesenden Mitglieder im selben Lokale statt.

Ortsgruppe Eisenerz. Am 3. April, um 8 Uhr abends, findet die ganzjährige Generalversammlung im Vereinslokal statt. Die Mitglieder werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Žižkov. Den geehrten Mitgliedern wird zur Kenntnis gebracht, daß in der diesjährigen Generalversammlung nachfolgende Genossen in den Ausschuß gewählt wurden: Vinzenz Hanuš, Obmann; Franz Svátek, Schriftführer; Wilhelm Červinka, Kassier. Alle Mitglieder der Ortsgruppe werden ersucht, jede Versammlung zahlreicher zu besuchen. Die Mitgliederversammlungen finden jeden ersten Montag im Monat, die Ausschußversammlungen jeden dritten Montag im Monat statt.

Einzahlungen finden jeden Montag von 7 bis ½9 Uhr abends im Vereinslokal, „U Svatošů", Táboritská ul., statt. Die Bücher können auch jeden Montag ausgeliehen werden.

Sämtliche Zuschriften sind an die Adresse des Genossen Svátek, Žižkov, Havlíčková 926, Geldeinsendungen an die Adresse des Genossen Červinka, Žižkov, Orebitská ul. 3, zu adressieren.

Briefkasten der Redaktion.

Branowitz. Marian Szidlyk, Pumpenwärter in Dembiza (Galizien).

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

Inserate

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

EISENBAHNER

rauchen nur aus Pfeifen mit ihrem Abzeichen „Flugrad" samt Wahlspruch, wie am Kopfe des „Eisenbahner".
Solche erzeugt fein in Farben ausgeführt
JOS. C. KÖHLER, Porzellanmalerei in Braunsdorf,
Post Chodau in Böhmen.
Preisliste gratis und franko.

Ein herzliches Lebewohl!

unserem ältesten und tapfersten Mitgliede Johann Thomas anläßlich seiner Uebersetzung in den wohlverdienten Ruhestand.

Die gesamten Mitglieder der Zahlstelle Staudinger.

Kleiderhaus zum Matrosen
Zentrale: Wien, I., Industrie-Palast
empfiehlt sein reich sortiertes Lager fertiger Herren- und Knabenkleider sowie Anfertigung von feinster Herren-Garderobe nach Mass aus nur allerbesten Stoffen bei tadellosem Passen.
Uniform-Wettermantel K 28·—
vorschriftsmässig und wasserdicht
Niederlagen:
Wien IV. — Linz. — Salzburg. — Innsbruck. — Klagenfurt. — Budweis. — Reichenberg nur Schückerstr. 36.

Grammophonkäufer! Achtung!

Nebenstehender Apparat, Kasten 30×30×18 cm mit prachtvollem, goldverziertem Blumentrichter von 50×45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Präzisionslaufwerk, während des Spielens seitwärts aufziehbar, grosse und kleine Platten geräuschlos und gleichmässig ziehend, mit Tonarm u. Konzert-Membrane von kräftigster, reinster Wiedergabe, kostet jetzt nur
K 30.—
beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm grossen, garantiert neuen Hartgummiplatten (also kein Papiermaché) **K 55.—** gegen Nachnahme. Kolossales Platten- und Zubehörlager. Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugsquelle. — **Konkurrenzlos.**
Landstrasser Grammophon-Versandhaus
Wien, III/1, Thomasplatz 8.

Postentausch. Vorarlberg. Staatsbahn.

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

August Granz, Streckenwächter, Hohenems.

Diamanten Ringe Diamanten
12 Kronen passendstes Verlobungs-, Geburts- u. Namenstagsgeschenk **12 Kronen**
schönster Edelstein nur im Versandhaus
LEOPOLD MAYER'S Nachfolger.
Mein Preiskatalog enthält alle Ringsingermaße.
Diamanten Ohrgehänge Diamanten
24 Kronen Rabatt und Strassenbahnvergütung **24 Kronen**
bei Vorweisung oder Einsendung dieser Annonce.
Gold, Silber 2c. 2c. wird an Zahlungsstatt angenommen. **XIV., Mariahilferstrasse 187 E.**
Haltestelle Straßenbahn Schwenderhof. Reparaturwerkstätte Telephon 8185.

Platten für Grammophon billiger!

Herrlichste Aufnahmen! Grösste Auswahl! 20.000 Platten lagernd.
18 cm gross, doppelseitig (2 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.
Zugehör u. Reparaturen zu Fabrikspreisen. Bei Bezug auf dieses Blatt Preiskurante und Plattenlisten gratis!
Alleinverkauf:
Grammophon-Import-House
WIEN, V., Wienstrasse 28.

Fertige Betten

aus rotem Bettinlett, gut gefüllt, 1 Duchent 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. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe. Dreiteilige Haarmatrazen auf ein Bett à 27 Kr., bessere 33 Kr. Versand franko per Nachnahme von 10 Kr. aufwärts. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.
Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 908 bei Pilsen (Böhmen).

187 Beim Einkauf Strassenbahnvergütung! Haltestelle Schwenderhof. **187**
Größerer prozentueller Rabatt bei Vorweisung oder Einsendung dieser Annonce.
Betrachten Sie das größte **Uhren- u. Goldwarenlager**
Jedes Stück zu festem Preise. Aus den Wiener, Berliner und Pariser Auktions-, Leih- und Versatzämtern ausgelöste Brillanten, Diamanten, Uhren, Gold- und Juwelenwaren. Preiskurante gratis. Eigene Reparatur- und Umarbeitungswerkstätte bei billiger und sauberer Ausführung. Uebervorteilung gänzlich ausgeschlossen.
Leopold Mayers Nachf.
187 E. XIV., Mariahilferstrasse **187 E.**
Telephon Nr. 8185.

Um mein Lager zu räumen, verkaufe ich 40 Meter schön sortierte
RESTE
in Hemden- und Kleiderzephyr, Oxford, Kanevas, gebleichte Wäscheweben, Handtücher u. s. w. um den herabgesetzten Preis von K 16·— gegen Nachnahme. Die Reste sind nur von fehlerloser, waschechter Ia. Ware in modernen Mustern, 5 bis 15 Meter lang und lässt sich jeder Rest sehr gut verwenden. Keine Hausfrau versäume die Gelegenheit. Für Nichtpassendes Geld retour.
Adolf Hofmann, Weberei, Starkstadt Nr. 2, Böhmen.

Danksagung.

Tief gerührt durch die mir seitens des Personals der Aspangbahn anläßlich des Ablebens meines Gatten Karl Puchmann bewiesene Teilnahme spreche ich auf diesem Wege meinen besten Dank aus.

M. Puchmanns Gattin.

Danksagung.

Für die vielen Beweise der Teilnahme anläßlich des Ablebens unserer innigstgeliebten Tochter, respektive Schwester, des Fräuleins

Julie Kotschmid

sowie für die zahlreiche Beteiligung an dem Leichenbegängnis und für die vielen Kranzspenden sprechen wir allen Genossen Eisenbahnern, Freunden und Bekannten unseren tiefgefühlten Dank aus.

Familie Kotschmid.

10.000 K Belohnung

für Bartlose und Kahlköpfige

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

Ist dies nicht die Wahrheit, zahlen wir

10.000 K bar

Jedem Bartlosen, Kahlköpfigen oder Dünnhaarigen, welcher Mos Balsam sechs Wochen ohne Erfolg benützt hat.

Obs.: Wir sind die einzige Firma, welche eine derartige Garantie leistet. Aerztliche Beschreibungen und Empfehlungen. Vor Nachahmungen wird dringend gewarnt.

Betreffend meine Versuche mit Ihrem „Mos Balsam" kann ich Ihnen mitteilen, dass ich mit dem Balsam durchaus zufrieden bin. Schon nach acht Tagen erschien ein deutlicher Haarwuchs, und trotzdem die Haare hell und weich waren, waren sie doch sehr kräftig. Nach zwei Wochen nahm der Bart langsam seine natürliche Farbe an und dann erst fiel die ausserordentlich günstige Wirkung Ihres Balsams recht ins Auge. Dankend verbleibe ich I. C. Dr. Tvorg, Kopenhagen.

1 Paket „Mos" 5 Gulden. Diskr. Verpackung. Durch Vorauszahlung oder Nachnahme zu erhalten. Man schreibe an das grösste Specialgeschäft der Welt:

Mos-Magasinet, Kopenhagen 308, Dänemark.

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

Den p. t. Ortsgruppen ..... und Fachvereinen der

Eisenbahner

empfiehlt sich zur schleunigen und sorgfältigen Herstellung jeglicher

— Druckarbeiten —

als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsbücher, Statuten, Aufrufe, Zirkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier jeglicher Gattung, Kuverts etc. etc. die

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts"
Svoboda & Co.
Wien, VI., Mariahilferstraße 89 A.

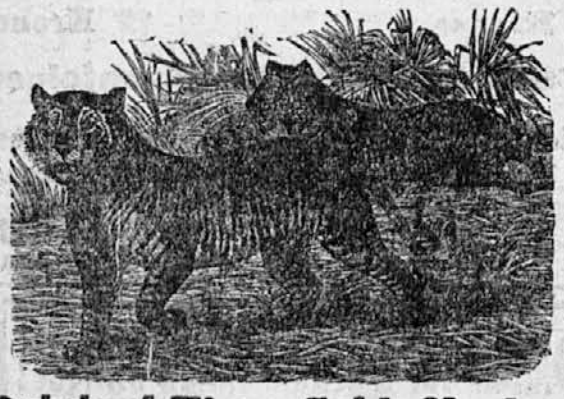
Druckerei der „Arbeiter-Zeitung", des „Eisenbahner" und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter.

---

100 Ztm. lang, Kr. 12·—. Mit Schlagwerk Kr. 14·—. 110 Ztm. lang, wöchentlich zum Aufziehen Kr. 14·—. 135 Ztm. lang, mit 2 Gewichten Kr. 21·—. Nussbaum, 70 Ztm. lang, Kr. 7·50. Mit Schlagwerk Kr. 9·50. Mit Turmglockenschlag Kr. 10·80. 14·— Gold-Herrenketten, komplett zu Kr. 2·— per Gramm.

Alleinbezug durch die größte und älteste Hauptniederlage **Leopold Mayers Nachf.** Wien, XIV., Mariahilferstr. 187E. Straßenbahnfahrt wird vergütet.

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



Original Tiger-Schlafdecken

Grösse zirka 124×200 cm, Gewicht zirka 1000 g per Stück K 2·80. Grösse zirka 99×175 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 liefere portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und tausende von belangreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:

Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart niedrigen Preis solch elegante Decken zu liefern.
Postassistent Weissin in F.

Die vor zwei Jahren erhaltenen 125 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. Bährelse, 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 festangestellten Herren Eisenbahn- und Postbeamten liefere ich ohne Nachnahme gegen 1 Monat Ziel.

Theodor Müller, Versandgeschäft
Warnsdorf in Böhmen.

Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei

Möbelhaus Eduard Arnstein

IX., Porzellangasse 60

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

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

Eisenbahner geniessen besondere Ermässigung!

Provinzaufträge werden ebenso gewissenhaft expediert wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken kostenfrei. Preiskurante gratis und franko. 12

Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabriksplatze kaufen. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen **Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion.** Führe nur erstklassige Erzeugnisse und aparte Saisonneuheiten.

Tuch-Versandhaus
FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Günstiger Gelegenheits-Verkauf

für Kaufleute, Hausierer und auch Private.

40 Meter Reste nur 15 Kronen!

Wunderbare Kleider-Zephire, vorzügliche, weisse Leinwand auf Wäsche, echtfärbige Bettzeuge (Kanevas) und doppelfädigen Ia Oxford auf Hemden. Restenlänge 6 12 Meter, garantiert fehlerfrei, Ia und waschecht. Mindestabnahme 1 Paket = 40 Meter um 15 Kronen gegen Postnachnahme. Ausgesuchte Ia Reste 40 Meter à K 16·—. Für Nichtpassendes sende sofort Geld retour. Bei grösserer Abnahme 3 Prozent Nachlass.

S. STEIN, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr.
(neben der Löwendrogerie Schawerda)

politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 180, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 24 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleine Preiskurante für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhauser Möbelniederlage**, da eine Konkurrenz meine **Hausnummer** als Preis mißbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsportal.

Registr. Schutzmarke: Eisenbahnkonduktour. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine **Schutzmarke „Eisenbahnkondukteur"** in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Blumenfreunde!

Sommer- u. Winterblüher für Zimmer und Gärten.

Hochinteressante, aufsehenerregende, neue, riesenblüt. **Begonien, Gloxinien,** Kaktus-Georginen, gelbe Cala, blaue Gladiolen, gold. u. silberbronz. Caladien, **Rosen,** Cana, Azaleen, Fuchsien, Pelargonien, Palmen, prachtv. **Schling- u. Ampelpfl.,** winterharte Zier- u. Fruchtsträucher ꝛc. Ungemein billig, alles blühbar. Nahrhafte Erde, fabelh. raschwirk. Blumendünger u. „Ratgeber" kann beigepackt werden. Frostfreie Emballage. Reichillustr. kolorierte Preisliste umsonst.

J. SUZA, Pottenstein a. A., Böhm.

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, liefere ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte

für nur K 28·—

gegen 3 Monate Ziel.

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

Staunenerregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private

Schreiben Sie sofort an: PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.

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, Hartleibigkeit und damit verbundene Schlaflosigkeit etc. nicht nur einmal, aber einigemal mit Freude für sich bestellt haben.

Kein mit marktschreierischer Reklame gelobtes und wirkungsloses Hausmittel!

Zu haben in der Löwen-Apotheke in Fulnek Nr. 108, Mähren.

Per Post: Drei Fläschchen K 2·58, vier K 3·38, zwölf K 9·78.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen en gros-Preis **ohne Nachnahme zur Probe** zu senden! Kein Kaufzwang! **Ziel 3 Monat!** Durch Seifenersparnis 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 unverwüstlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.

Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Vozüglichen Wein

garantiert naturecht, von den berühmtesten Weingegenden u. zwar:

Lissaner, rot, zu 36 und 42 Hellern ..... } Dessertwein
Lissaner, weiß, zu 40 und 44 Hellern ..... }

Dalmatiner, rot, zu 30 und 32 Hellern, Dalmatiner, weiß, zu 36 und 40 Hellern. Schiller (Opollo) zu 36 Hellern, Istrianer, rot, zu 28 und 32 Hellern, Istrianer, weiß, zu 36 und 40 Hellern. Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hellern, versendet in Leihfässern von 56 Litern aufwärts, ab Station Pola per Nachnahme die

Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola.

NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

Möbel

staunend billig. Politierte Zimmer K 120, Altdeutsches Zimmer K 280, Küchenkredenz K 18, Kücheneinrichtungen von K 28 aufwärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppelchiffoniers K 30. Dekorationsdiwan K 44, eintüriger Kasten K 18, vieles andere spottbillig. **Eisler, Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperrgasse 1.** Straßenbahnhaltestelle Holzwarth.

Heile die Trunksucht,

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

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

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

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

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

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

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

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

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314 F, Dänemark.

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

WILHELM BECK & SÖHNE

k. und k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik.

Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze Pelzblusen und Zivilkleider.

Filialen:

Zentralwarenhaus: WIEN, VIII/1, Langegasse 1.
SARAJEVO und BUDAPEST. INNSBRUCK, Burggraben Nr. 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.
Fabrik: WIEN, VI/2, Hirschengasse 25

Preiskataloge und Massanleitungen gratis.
Provinzaufträge werden sofort effektuiert.

Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts" Svoboda & Co Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.