

# DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 4 Uhr nachmittags.

**Insertionspreis:**

Die zweimal gesaltene 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. 2825.

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

**Wahlspruch:**

Was wir begehren von der Zukunft hetzen:  
 Das Brot und Arbeit uns gerührt haben,  
 Das unsere Kinder in der Schule lernen  
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
 G. Herwegh.

## Petition der österreichischen Eisenbahner

betreffend die

# Sozialversicherung.

### Hohes Haus der Abgeordneten!

Der Gesetzentwurf über die Sozialversicherung, über den das hohe Haus zu beraten und zu entscheiden haben wird, bringt für eine sehr bedeutsame soziale Berufsgruppe eine einschneidende Verschlechterung in der bisherigen sozialen Fürsorge. Unter allen zwangsweise Versicherten nehmen nämlich bisher die Eisenbahner insofern eine gewisse, mit Rücksicht auf die besondere Gefahr ihres Berufes zu ihren Gunsten geschaffene Ausnahmestellung ein, als sie nicht nur gegen die Folgen von Betriebsunfällen, sondern auch bei den zu diesen Zwecken bei allen Bahnen errichteten Instituten gegen die Folgen des Alters und der Invaldität versichert sind. Bei einem eingetretenen Berufsunfall, der einen Entschädigungsanspruch aus der für die österreichischen Eisenbahnen bestehenden berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung gewährt, ergab sich also in der Praxis zuweilen die Tatsache, daß der Unfallrentner zu gleicher Zeit auch seine Alters- respektive Invalidenrente bezog, ohne daß in den weitaus meisten Fällen die aus der Doppelversicherung fließende Gesamtsumme einer Beschränkung unterlag.

Mit dieser Einrichtung will nun der Gesetzentwurf betreffend die Sozialversicherung brechen. Nach der Bestimmung des § 282 des Entwurfes soll nämlich für Unfallverletzte, welche von einem Pensions- oder Provisionsfonds oder direkt vom Dienstgeber Invaliden- oder Altersrenten beziehen, der Anspruch auf die Unfallrente soweit gekürzt werden, als die beiden Renten zusammen den Jahresarbeitsverdienst des Verletzten übersteigen. Demnach würde also die Unfallrente in solchen Fällen lediglich als Ergänzung zur Pension hinzukommen, um den vor dem Unfall bezogenen Jahresarbeitsverdienst zu erreichen.

Als Motiv für diesen Vorschlag führt die Regierung an, daß heute die Eisenbahner, wie der Motivenbericht wörtlich sagt, „Unfälle mit allen Mitteln anstreben“. Auch auf den in den letzten Jahren aus Unternehmerkreisen immer wieder gegen die Unfallversicherung erhobenen Einwand, daß diese die unter dem Namen „Rentenhysterie“ bekannten Begehrlichkeitsvorstellungen nachgerufen habe, stützt sich die Regierung, indem sie besonders auf die starke Zunahme von traumatischen Neurosen nach Unfallverletzungen hinweist, weiters aber auch die Verlängerung der durchschnittlichen Heilungsdauer und die wesentliche Verschlechterung der Heilungsergebnisse bei geringfügigen Verletzungen ins Treffen führt.

Alle diese Einwände faßt die Regierung in ihrem Motivenbericht mit den Worten zusammen: „Bei unbefangener Prüfung wird man auf Grund der gewonnenen Erfahrungen zu dem Schlusse gelangen müssen, daß in der im § 282 vorgeschlagenen Beschränkung des gleichzeitigen Bezuges von Unfallrente und Pension eine Verletzung berechtigter Interessen der Eisenbahnbediensteten nicht zu erblicken ist und daß aus einer weiteren Aufrechterhaltung der bisherigen Übung bedrohliche Rückwirkungen in dienstlicher Beziehung zu gewärtigen wären.“

Abgesehen davon, daß es geradezu eine Ungehörlichkeit ist, wenn die Regierung die Eisenbahner pauschaliter beschuldigt, sie streben ihre Verkrüppelung absichtlich an, nur um Pension und Rente zu erhalten, ist vor allem die materielle Schädigung zu erwägen, die den Eisenbahnern durch die geplante Gesetzesänderung zugesügt werden soll. Worauf gründete sich der bisherige Vorgang?

Das Eisenbahnhafpflichtgesetz vom 5. März 1869, das bis zum Jahre 1894, in welchem die Ausdehnung der zwangsweisen Unfallversicherung auf die Eisen-

bahner erfolgte, auf im Verlehr hervorgerufene Unfälle allein Anwendung fand, sicherte dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen vollen Schadenersatz nach Maßgabe der Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu, welches im § 1325 für den Fall einer Verletzung außer dem Rechte auf Heilungskosten und ein angemessenes Schmerzensgeld auch das Recht auf Ersatz des entgangenen und zukünftigen Schadens stipuliert. Eine Erleichterung für die Verunglückten bedeutete das Haftpflichtgesetz nur insofern, als es im § 2 festsetzte, daß, „wenn durch eine Ereignung im Verlehr einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tötung eines Menschen herbeigeführt wird, stets vermutet wird, daß diese Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient“. Die Bahnunternehmung hatte also den Ersatz in dem schon erwähnten Sinne des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu leisten und konnte nur dann davon befreit werden, wenn sie den Beweis zu erbringen vermochte, daß der Unfall durch ein Vis major oder durch eine unabwendbare Handlung dritter Personen geschehen war.

Die auf solche Art für den verletzten Eisenbahner keineswegs ungünstige Rechtslage rief nun bei den Bahnunternehmungen mit dem stetigen Anwachsen der Kosten, die ihnen aus der Haftpflicht erwuchsen, den lebhaften Wunsch nach einer Milderung wach. Unter dem Drängen der Bahnunternehmungen zunächst kam also das Ausdehnungsgesetz vom 20. Juli 1894 zustande, durch welches die Eisenbahner der Unfallversicherung zwangsweise unterworfen wurden. Daß hierbei nicht alle günstigen Positionen, die den Eisenbahnern durch das Haftpflichtgesetz eingeräumt waren, einfach beseitigt werden sollten, geht aus dem Motivenbericht der vereinigten juristischen und volkswirtschaftlichen Kommission des Herrenhauses hervor. Ausdrücklich wird nämlich dort hervorgehoben, daß man den Eisenbahnern „eine hinlängliche Kompensation für den Verlust aller aus dem Haftpflichtgesetz hervorgehenden Ansprüche herstellen müsse, weil von vornherein der Gedanke abgewiesen werden müsse, durch das Ausdehnungsgesetz eine Verschlechterung in der Lage der Eisenbahnbediensteten herbeiführen zu wollen“. Diese Kompensation sah das Herrenhaus unter anderem darin, daß die bei den Eisenbahnen bestehenden Pensionsinstitute ergänzend zur Unfallversicherung gerechnet werden müssen, und mit Recht hebt der Motivenbericht des Herrenhauses noch hervor, daß es sich bei der Pensionsversicherung um vertragsrechtliche, bei den auf Grund des Haftpflichtgesetzes bestehenden Normen um wohlverworbene privatrechtliche Ansprüche handelt.

Wie der Regierungsentwurf betreffend die Sozialversicherung zeigt, ist der sozialpolitische Gedankengang der Regierung jetzt weit schlechter geworden, als er vor 14 Jahren vom Herrenhaus festgehalten wurde. Der Eisenbahner soll, obwohl er für seine Pensionsversicherung selbst einzahlt und für deren Vorzüge die Bahnverwaltung konzeptionsmäßig verpflichtet ist, seine vertragsmäßigen Ansprüche auf die Pensionsversicherung, die sonst jedermann, der auf einer Eisenbahn verunglückt, trotz seines Anspruches gegen die Bahnverwaltung behält, verlieren. Das bedeutet zivilrechtlich die Schaffung eines Ausnahmengesetzes für den Eisenbahnbediensteten, das diesen außerhalb der Rechte aller übrigen Staatsbürger stellt! Es ist aber auch materiell unrichtig, wenn die Regierung meint, durch die beantragte Milderung werden „berechtignte Interessen der Eisenbahnbediensteten nicht verletzt“. Denn wenn auch heute in einzelnen Fällen bei der Zusammenrechnung von Pension und Unfallrente ein den vor dem Unfall bestandenen Jahresarbeitsverdienst übersteigendes Einkommen vorhanden ist, so ist zu bedenken, daß ja der Eisenbahner, der zur Zeit des Unfalles noch nicht das Endziel seiner Dienstleistung,

die höchst erreichbare Stufe in Gehalt, Quartiergeld etc. erreicht hatte, alle Chancen, die ihm durch weiteres Vorrücken sowohl an fixen Gehaltserhöhungen als auch an variablen Bezügen, wie Kilometer-Stundengelder etc., offen standen, mit dem Verlust seiner Arbeitsfähigkeit eingebüßt hat. Einen Ersatz dieses zukünftigen Schadens, den das bürgerliche Gesetz jedem anderen Staatsbürger zuspricht, sah eben unter anderem das Herrenhaus bei Schaffung des Ausdehnungsgesetzes darin, daß Pension und Unfallrente ganz unabhängig voneinander an den Verletzten zu leisten sind.

Wollte man weiters das Argument der Regierung wegen Ueberhandnehmens traumatischer Neurosen, hinter denen das Simulantentum zu suchen sei, prüfen, so müßte man wohl nicht nur die Bahnärzte, sondern vor allem auch unparteiische Fachleute hören. Daß die traumatische Neurose am häufigsten bei Eisenbahnern zu finden ist, hat dieser Krankheit bekanntlich in England den Namen einer Eisenbahnkrankheit eingetragen, und Fachärzte von Ruf, wie Professor Dr. Bederhoffer, Hans Kurella, Koch und andere wenden sich entschieden gegen die Ansicht, als ob die Zunahme dieser Krankheiten lediglich in der Simulation ihre Erklärung fände.

Eine andere für die Eisenbahner nachteilige Bestimmung besteht darin, daß durch § 185 des Entwurfes dafür gesorgt werden soll, daß die Einflußnahme der Eisenbahner auf ihre Unfallversicherung völlig ausgeschlossen werden soll. Statt der bisherigen paritätischen Zusammenlegung des Vorstandes sollen in Zukunft die Versicherten nur mit einem Drittel der Vorstandsmitglieder vorlieb nehmen.

Weitere die Eisenbahner beschwerende Bestimmungen sind die folgenden: a) nach § 174 lit. b wird die Zwölftelung der Vollrente vorgesehen, was in vielen Fällen zu schweren Nachteilen gegenüber dem jetzigen Zustand führen müßte; b) durch die Norm des § 176 werden gegenüber den bestehenden Zuständen sowohl die Krankenkassen als auch die Bediensteten geschädigt; c) nach § 180 wird der Ersatz der Beerdigungskosten für einen mit Tod Abgegangenen niedriger als bisher vorgesehen; d) durch den § 222 droht den Verletzten ein schwerer Nachteil dadurch, daß für den Fall, als die Minderung der Erwerbsfähigkeit nicht mehr als ein Sechstel beträgt, die Versicherungsanstalt berechtigt sein soll, einen Abfertigungsbetrag zu leisten, wodurch sie ohne Rücksicht auf eine etwaige spätere Verschlimmerung oder spätere Folgen des Unfalls den Verletzten der Gefahr zukünftigen Elends preisgibt. Das heißt naturgemäß die Zahl jener zu vergrößern, die als erwerbslos und mittellos der Fürsorge ihrer Heimatsgemeinde zur Last fallen!

Das, was also die Regierung will, bedeutet für circa 300.000 Eisenbahner, für eine Berufsklasse, die eng mit dem öffentlichen Wohle verknüpft ist, eine enorme Schädigung ihrer Interessen, eine „Reform“, die Bestehendes wegnimmt und Haß und Verbitterung sät. Mit Recht haben die Eisenbahner Oesterreichs in vielen Hunderten Versammlungen und zu vielen Tausenden an der Zahl gegen eine so schwere Schädigung protestiert, so daß, auf

diese Bewegung aufmerksam geworden, der am 7., 8. und 9. Jänner 1909 stattgefundene Oesterreichische Krankenkassentag sich dem Protest der Eisenbahner anschloß und in einer einstimmig angenommenen Resolution erklärte:

„Der Krankenkassentag schließt sich der lebhaften Bewegung, die angesichts der vielfachen Verschlechterung der Unfallversicherung der Eisenbahnbediensteten eingetreten ist, vollkommen an; er protestiert gleich den Eisenbahnbediensteten selbst gegen jede Verschlechterung des bisherigen Zustandes und erwartet vor allem in Betracht kommenden Faktoren, daß sie nichts unversucht lassen werden, diese Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand zu verhüten.“

Dieser Protest richtet sich auch gegen die Bestimmungen des Entwurfes, wonach auf die bei Betrieben, die vom Staat verwaltet werden, errichteten Betriebskrankenkassen die Bestimmungen des Entwurfes über Betriebskrankenkassen keine Anwendung finden, diese Kassen vielmehr den für sie geltenden besonderen Vorschriften — die also auch jederzeit geändert werden könnten — unterworfen bleiben.“

Diesem Protest hat sich endlich die Delegiertenversammlung der Eisenbahner aus ganz Oesterreich am 25., 26. und 27. April 1909 in Wien vollinhaltlich angeschlossen. Die Eisenbahner Oesterreichs wenden sich daher mit vollstem Vertrauen an das hohe Haus der Volksvertretung und erwarten, daß dieses die drohende Schädigung ihrer Interessen hintanhaltet und die bestehenden Rechte der Eisenbahner bezüglich der Unfallversicherung unverkürzt aufrecht erhalten werde.

Diese Erwartung darf die österreichische Eisenbahnerschaft wohl um so mehr hegen, da mit dieser wichtigsten Frage sozialer Fürsorge für das Verkehrspersonal ein eminent öffentliches Interesse untrennbar verknüpft ist. Denn wenn heute die Tatsache anerkanntermaßen feststeht, daß in Oesterreich glücklicherweise größere Eisenbahnunfälle katastrophalen Charakters zu den Seltenheiten gehören, so ist das wohl neben dem Pflichteifer des Personals wohl vor allem auf den Umstand zurückzuführen, daß diesem durch die Versicherung, wie sie bisher für den in einem so verantwortungreichen Berufe Beschäftigten zuteil wurde, das beruhigende Gefühl einer gewissen materiellen Sicherstellung gegen etwaige Betriebsfolgen innewohnt hat. Diesen Schutz und diese Sicherung gegen die Folgen der Betriebsgefahren dem Verkehrspersonal entziehen, heißt den Eisenbahnbetrieb gefährden und desorganisierend unter dem Verkehrspersonal selbst wirken. Der Ruf, den das österreichische Eisenbahnerpersonal zur Selbstverteidigung, zur Verteidigung wohl erworbener Rechte erhebt, ist daher zugleich ein Appell an das öffentliche Gewissen und an das Gewissen der Volksvertretung, der in ernstester Stunde hoffentlich nicht ungehört verhallen wird.

Wien, im Mai 1909.

## Auf zum Protest gegen den geplanten Rechtsraub!

### Eisenbahner Oesterreichs!

Bei der in den letzten Tagen des April l. J. stattgefundenen Delegiertenversammlung unserer Organisation wurde die Einleitung einer

### großen Protestaktion

gegen die im Regierungsentwurf über die Sozialversicherung geplante

### Verschlechterung der Unfallversicherung der Eisenbahner

einstimmig beschlossen und die Zentrale mit der Durchführung dieser Aktion betraut.

Wir veröffentlichen daher an erster Stelle in der heutigen Nummer unseres Blattes die

### Petition an das Abgeordnetenhaus,

die außerdem in den nächsten Tagen als Flugblatt an alle unsere Ortsgruppen und Vertrauensmänner in der entsprechenden Anzahl versendet werden wird. Gleichzeitig damit erhalten die genannten Funktionäre **Sammelbogen für Unterschriften**, auf denen so viel als möglich Unterschriften aus allen Kategorien der **Eisenbahnbediensteten und Arbeiter** zu sammeln und die ausgefüllten Bogen wieder an die Zentrale der Organisation einzusenden sind.

**Auf der Straße, in der Werkstätte, von Haus zu Haus** muß das Sammeln von Unterschriften besorgt werden, ohne Unterschied, ob der betreffende **Eisenbahner einer Organisation angehört oder nicht.**

Die Gefahr, die uns durch die Verschlechterung der Unfallversicherung droht, ist

### ein Nebel, das allen gemeinsam zugefügt werden soll,

es gilt daher auch eine gemeinsame Abwehr!

**Eisenbahner, Genossen!** Es gilt, zu einer imposanten Protestkundgebung Unterschriften zu sammeln, die

### viele Tausende

umfaßt. Daher rasch an eine rührige Arbeit!

### Nieder mit dem Raub an unserer Unfallversicherung!

## Die Delegiertenversammlung unserer Organisation.

Die diesjährige Generalversammlung unserer Gewerkschaft, die inklusive ihrer Vorkonferenz am 25., 26. und 27. vorigen Monats in Wien tagte, stand auch diesmal vor der erfreulichen Tatsache eines neuerlichen Aufschwunges unserer Organisation. Sowohl davon, als von den ganz enormen Leistungen der Gewerkschaft gibt der Rechenschaftsbericht, der den Delegierten gedruckt vorlag, ein klares Zeugnis, obwohl sich nicht alle Erfolge und Errungenschaften in den bloßen Ziffern ausdrücken lassen.

So stellt der Verwaltungsbericht für das Jahr 1908 fest, daß in dem abgelaufenen Berichtsjahr 19.776 Neubeiitte von Mitgliedern erfolgt sind, denen allerdings auch 15.862 Austritte gegenübergestellt werden müssen, so daß sich die Mitgliederzahl um 3914 Mitglieder erhöhte. Die Zahl der Beiritte in den letzten drei Jahren war die stärkste seit dem Bestand der Organisation überhaupt, eine Folge der in dieser Periode errungenen materiellen Erfolge. Ende des Jahres 1908 zählte der Rechtschutzverein 55.746 zahlende Mitglieder (37.452 Deutsche, 12.750 Tschechen, 3022 Polen, 2223 Slovenen und 298 Italiener).

Es gehörten der Organisation an: Beamte und Kanakliten 918, Angehörige des Maschinen- und Heizhauspersonals 9799, des Zugbegleiterpersonals 8012, des Stationspersonals 15.090, des Bahnerhaltungspersonals 15.091, des Werkstättenpersonals einschließlich der Hilfsarbeiter und Tagelöhner 8500.

Ueber den finanziellen Stand und die Leistungen der Organisation geben folgende imposante Ziffern Aufschluß: Es betragen im Berichtsjahr die Gesamteinnahmen Kr. 469.250.06, die Mitgliedsbeiträge und Einschreibgebühren machen allein Kr. 243.704.83 aus.

Es wurden aufgewendet:

	Kronen
Für Rechtschutz . . . . .	68.634.63
„ Unterstützungen . . . . .	54.611.25
„ Bildungszwecke einschließlich der Zeitpresse . . . . .	236.593.29
„ Agitation . . . . .	29.463.57
„ Erhaltung der Provinzsekretariate . . . . .	24.883.93
„ das Zentralsekretariat . . . . .	28.587.81

Rechtschutz an Mitglieder wurde in 1817 Fällen von der Zentrale erteilt, während 109 Fälle im engeren Wirkungskreis der Ortsgruppen selbst erledigt wurden. Eine große Anzahl von Streitfällen wurde durch persönliche Intervention der beiden zur Organisation gehörenden Abgeordneten erledigt. In 1473 Fällen wurden zu Vorträgen und Versammlungen von der Zentrale Referenten zur Verfügung gestellt. Die Bibliothek der Ortsgruppen umfaßt insgesamt 31.615 Bände im Werte von 58.277 Kr.

Einen besonderen Aufschwung hat die Verbreitung der in vier Sprachen erscheinenden Fachblätter zu verzeichnen. So erreichte der in einer Auflage von 45.000 Exemplaren erscheinende „Eisen-

bahner“ im Jahre 1908 eine Gesamtauflage von 1.445.700 Exemplaren; die polnische Ausgabe wurde in einer Auflage von 98.200, die slowenische in 53.600 Exemplaren verbreitet.

Von den Gegnern wurde natürlich auch in diesem Jahre alles versucht, die Organisation der Eisenbahner an ihrem Fortschreiten zu hindern und die Eisenbahner ihrer eigenen Sache zu entfremden. Neben den Nationalen und Christlichsozialen beteiligten sich an diesen Bestrebungen auch Leute, die unter dem Wohlwollen der Bahnverwaltungen eine Art gelbe Vereine ins Leben riefen und es an Agitation unter den Bediensteten nicht fehlen ließen. Daß die meisten österreichischen Eisenbahner wissen, wo ihr Platz ist, daß sie sich durch die bürgerliche Demagogie nicht irremachen lassen, zeigt uns dieser Jahresbericht deutlich. Er soll auch für die Indifferenten ein Aufsporn sein zur tätigen Mitarbeit!

Die Verhandlungen unseres Delegiertentages selbst boten ein erfreuliches Bild der zunehmenden Reife und des Klassenbewußtseins, so daß wir sicherlich auch einer Zeit der inneren Festigung und Stärke entgegengehen. Bemerkenswert ist es wohl auch, daß die dreitägigen sachlichen Verhandlungen in einem scharfen Protest gegen die Bestrebungen der Regierung, die Unfallversicherung der Eisenbahner zu verschlechtern, ausklangen, dessen Einmütigkeit zeigte, daß die Eisenbahner entschlossen sind, ihr bestehendes Recht mit allen Mitteln zu verteidigen. Für die Regierung und die Parteien ist diese Willenskundgebung von mehr als 50.000 Eisenbahner ein warnender Fingerzeig.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines hielt am 27. v. M., 5 Uhr nachmittags, im Arbeiterheim Favoriten ihre diesjährige Generalversammlung ab, der eine dreitägige Konferenz (Vorbereitung) der Delegierten mit folgender Tagesordnung voranging:

1. Berichte, a) des Obmannes, b) des Zentralsekretärs, c) des Provinzsekretärs, d) der Administration (Kassenberichte), e) Zeitpresse, f) der Kontrollkommission.
2. Wahl der Zentraleitung und Kontrollkommission sowie des Prager Verwaltungsausschusses und Kontrolle.
3. Die letzten Bewegungen auf den österreichischen Eisenbahnen.) Zugeständnisse und deren Durchführung.) Unsere nächsten Aufgaben. (Referent: Abgeordneter Genosse Tomšič und Genosse Weigl.)
4. Die Verstaatlichung der St. G. G., De. N. B. B. und S. N. D. B. B. und B. N. B. (Referent: Abgeordneter Genosse Tomšič.)
5. Die Sozialversicherung. (Stellungnahme zur Gesetzesvorlage. Referent: Abgeordneter Genosse Müller.)
6. Statutenänderung. (Referent: Genosse Weigl.)
7. Anträge und Fragen.

In der Delegiertenkonferenz waren 144 Ortsgruppen durch 186 Delegierte vertreten. Der Zentralausschuß war vollzählig erschienen. Auch sämtliche Provinzsekretäre sowie die Herren Rechtsanwälte Dr. Farnper und Dr. Kay waren anwesend. Reichratsabgeordneter Genosse Dr. Ellenbogen erschien in Vertretung des sozialdemokratischen Parteivorstandes und des sozialdemokratischen Abgeordnetenverbandes, Gemeinderat Genosse Domes in Vertretung der Gewerkschaftskommission. Die Zahl aller Anwesenden betrug, die Gäste inbegriffen, 248.

Sonntag den 25. April l. J. um 1/10 Uhr vormittags eröffnete Obmann Genosse Grüll die Konferenz, begrüßte zuerst Genossen Dr. Ellenbogen, als Vertreter des Parteivorstandes

und des Abgeordnetenverbandes, Genossen Domes, als Vertreter der Gewerkschaftskommission und die Herren Dr. Sarpner und Dr. Kazy als Rechtsanwälte.

Einem kurzen aber warmempfundenen Nachruf widmete er den seit der letzten Delegiertenversammlung verstorbenen Genossen, von denen er namentlich Genossen Clafer (Brünn) und Herrn Dr. Fried (Wien) ansprach und deren Tod als besonders großen Verlust für die Organisation bezeichnete. Zum Zeichen der Trauer erhoben sich alle Anwesenden von ihren Plätzen.

Hierauf erhielt Abgeordneter Genosse Dr. Ellenbogen das Wort und führte im wesentlichen folgendes aus: Die fortschreitende Entwicklung und Erstarkung der gewerkschaftlichen Organisationen, insbesondere der Organisation der Eisenbahner und deren Ergründungen, haben den Neid und die Mißgunst der bürgerlichen Parteien in hohem Maße erweckt, umso mehr, als man gerade die Eisenbahner zufolge ihrer Stellung als Angestellte von Staats- oder öffentlichen Betrieben mehr zu den bürgerlichen Kreisen zählte. Nachdem aber alle langjährigen brutalen Bekämpfungsversuche nichts fruchteten, nahmen die Herren die Rolle der ganz besonderen und ausschließlich privilegierten Arbeiterfreunde ein, in welcher Rolle sie in den nationalen und christlichsozialen Vereinen und Klubs die nötigen, freiwilligen Statisten fanden. Aber bei dem bekannten 20 Millionenantrag hat die verätherische Haltung aller bürgerlichen Parteien wohl allen Eisenbahner, denen der Schwindel der Arbeiterfreundlichkeit der bürgerlichen Parteien noch nicht offensichtlich genug war, die Augen geöffnet. Dann streifte er kurz die gegenwärtige verkehrte Politik der Regierung, insbesondere die Balkanpolitik, die eine schwere, nicht mehr gut zu machende Schädigung der Industrie nach sich zog und die Zahl der Arbeitslosen als Opfer ungeheurer steigend machte. Schließlich besprach Redner die ganz besondere Stellung, die die Eisenbahner in der Partei mit Rücksicht auf ihre numerische als auch moralische Stärke einnehmen und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Eisenbahner ihre Ehrenstellung in der Partei stets aufrecht erhalten werden. (Großer Beifall.)

Gemeinberat Genosse Domes hob die besondere Macht der Eisenbahnerorganisation und die Schwierigkeit ihrer Kämpfe hervor, da sie mit dem mächtigsten Vertreter des Kapitalismus, mit dem Staate selbst, zu streiten habe. Im Namen der Gewerkschaftskommission wünscht er den Beratungen besten Erfolg. (Lebhafter Beifall.)

Nachdem sodann die provisorische Tagesordnung definitiv festgestellt war, wurde über Antrag des Genossen Paul (Schredenstein) eine Antragsprüfungskommission, und zwar für je ein Kronland ein Vertreter gewählt. Ueber Antrag des Genossen Brodecky wurde sodann weiter beschlossen, jene Anträge, die die auf der Tagesordnung stehenden Referate betreffen, den jeweiligen Referenten zuzuwenden und nur die übrigen Anträge der Antragsprüfungskommission zu übergeben.

Hierauf wurde in die Tagesordnung eingegangen und erhielt der

Obmann Genosse Grill zu Punkt 1a) das Wort, der auf die Berichte, die die übrigen Funktionäre erstatten werden, und auf die Ergründungen der letzten zwei Jahre verwies.

Die Fortschritte der Organisation.

Redner führt aus, daß die Mitgliederzahl bis zum heutigen Tage auf 60.000 gestiegen sei trotz der Beitragserhöhung. Leider müßte aber konstatiert werden, daß die bisherige Fluktuation wohl nicht im Verhältnis, aber doch in der Zahl gegenüber früheren Jahren stärker geworden ist. Die meisten Austritte erfolgten bedauerlicherweise ganz besonders nach der letzten Eröffnung. Ortsgruppen haben wir 226, Bezirksstellen 168. Die größte Ortsgruppe ist gegenwärtig Graz, Südbahn, mit 1793 Mitgliedern, ihr folgen Wien mit 1215 und Pilsen mit 1053 Mitgliedern. Nach einigen ziffermäßigen Angaben über die Höhe der ausgezahlten Unterstützungen, Höhe der Referentkosten, Anzahl der Versammlungen, Konferenzen und Sitzungen etc., dankt er allen Vertrauensmännern und Beamten der Organisation für die rege Mitarbeit.

Zu Punkt 1b) ergreift Generalsekretär Abgeordneter Genosse Tomischik das Wort, der ausführte: Nach der Auflösung der Fachvereine war der Mitgliederzuwachs konstant ein schwacher.

Erst die Bewegungen seit dem Jahre 1905 haben in die Eisenbahnerchaft Leben gebracht, die Organisation wuchs rasch und die Mitgliederzahl verdoppelte sich in kurzer Zeit. Auch dieses Jahr haben wir

trotz der Stagnation der Industrie

einen nicht unbedeutlichen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. Leider muß konstatiert werden, daß der rasche Aufschwung der Organisation nicht immer auf die sich verbreitende Erkenntnis von der Notwendigkeit der Organisation beruhte, sondern bei vielen Eisenbahner der Egoismus und die Hoffnung, auch weitere momentane Erfolge zu erzielen, ausschlaggebend sind. Ihre Teilnahmslosigkeit in Versammlungen, wenn sie überhaupt welche besuchen, sowie ihr ganzes Verhalten zeigen dies. Viele setzen sich bei Aktionen auch mit Gegnern in Verbindung. Berichterstatter bespricht die gemachten Erfahrungen und Beobachtungen bei der letzten Referenzbewegung und die Haltung des Exekutivkomitees bei den letzten Verhandlungen. Obwohl klar genug dargelegt erschien, daß die erzielten Erfolge nur

auf die Fahne der Gewerkschaft

zu setzen sind, haben sich die Gegner doch nicht geschert, durch freche Verdrehungen den Tatbestand so hinzustellen, als hätten sie ganz allein alle bisherigen Erfolge erzielt, ja sie hätten sogar noch mehr erreicht, wenn diese „Sozi“ ihre Taktik nicht geändert hätten. Die Dummen sind noch nicht alle! Es finden sich genug Mitglieder, ja sogar Vertrauensmänner, die bereit sind, derartige und andere greifbare Verdrehungen und Verleumdungen zu glauben. Das zeigt, daß auch ein Teil unserer Mitglieder gedankenlos ist und nicht einmal das eigene Fachblatt liest. Referent erklärte weiter, daß die Zahl der ausgetretenen Mitglieder deshalb so hoch ist, weil administrative Streichungen vorgenommen wurden, das heißt jeder, der mehr als drei Monate mit seinen Beiträgen im Rückstand ist, als Mitglied gestrichen, später aber wieder beigetreten ist, was aber im Bericht nicht mehr in Berechnung gezogen wurde. Die noch immer große Fluktuation der Mitglieder läßt sich hauptsächlich auf die Gleichgültigkeit mancher Mitglieder zurückführen.

Auch wird so manchem tüchtigen Vertrauensmann durch Querulanten die Agitationsarbeit derart vereitelt, daß er sich gar nicht mehr oder nicht mehr so intensiv betätigt. Manche Vertrauensmänner schützen ganz mit Unrecht die Erfolge günstiger, als es den Tatsachen entspricht, was dann Enttäuschung, Mißtrauen und Austritte zur Folge hat. Letzter Fehler trägt auch viel dazu bei, daß die tatsächlichen Erfolge viel geringer eingeschätzt oder als Mißerfolge empfunden werden.

Die Erfolge im ganzen

bedeuten hohe Zahlen, aber aufgeteilt auf die große Anzahl Eisenbahner werden die Verbesserungen, je niedriger der Rang, desto geringer. Und die werden dann noch durch die fortschreitende Teuerung weitgemacht. Die Bahnverwaltungen sind ungeschickt genug, den Verbesserungen noch durch ungerechtfertigte Verzögerungen an Wert zu nehmen.

Eine wirklich dauernde Besserstellung der Eisenbahner und aller Arbeiter kann nur durch größere politische Machtmittel, durch eine gesunde, vernünftige Handels- und Agrarpolitik Hand in Hand mit einer kräftigen und zielbewußten gewerkschaftlichen Organisation der Eisenbahner erwirkt werden. Die fortwährenden Bewegungen unter den Eisenbahner hinderten uns durch eine programmatische Aufklärungsarbeit die Mitglieder zu in die Zukunft bildenden Gewerkschaftern, zu tüchtigen, zielbewußten Genossen zu erziehen. Es sollen nicht immer neue Forderungen gestellt werden, wenn die alten noch nicht erfüllt sind, denn die der Gewerkschaftsbewegung günstige Situation kann sich ändern und eines Tages kann die Regierung gegen die Gewerkschaften eine Stellung einnehmen, die wir schon mitgemacht haben. In einer solchen schweren Situation brauchen wir tüchtige

aufgeklärte Genossen

und schon heute soll man durch entsprechende Themen in Versammlungen diese Aufklärungsarbeit beginnen. Hierauf besprach Redner die Notwendigkeit der Konferenzen und die bevorstehenden Aufgaben der Organisation, von denen

er besonders die Durchführung der Jugendländer, Einreihung der Bediensteten der jetzt verstaatlichten Bahnen und die eventuellen weiteren Verstaatlichungen hervorhob.

Weiters besprach Redner die Haltung der gegnerischen Vereine vor, während und nach den letzten Verhandlungen, die Stellung der jetzigen Koalition, deren Bestrebungen in einzelnen Stationen, die Resistenz der Nordbahnbeamten und betonte, daß diese Provokation zu einem aussichtslosen Kampf seitens der Organisation abgelehnt werden mußte, daß sie aber den Opfern vollen Schatz angelassen ließ. Die Frage bezüglich des Eisenbahnbeamten-, Lokomotivführer- und Kondukteurvereines, beziehungsweise der Koalition wird nächstens geregelt werden.

Abgeordneter Genosse Tomischik besprach nun weiter

die neuen Institutionen der Arbeiterausschüsse

der k. k. Staatsbahnen, k. k. Nordbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Oesterreichische Nordwestbahn und bemerkt, daß in dieser, wie in den Personalkommissionen den jeweilig gewählten Mitgliedern wohl ein Tätigkeitsfeld geboten ist, sie können aber nur durch eine starke Organisation, die hinter ihnen steht, den nötigen Einfluß erlangen. Bei Neuwahlen muß daher mit allen Mitteln darauf hingearbeitet werden, daß womöglich nur Vertrauensmänner der Organisation in diese Institution gewählt werden, um so zu verhindern, daß diese Institution zu einem Werkzeug der Verwaltungen herabsinken. Separatistischen Bestrebungen in diesen wie in allen Institutionen ist mit aller Energie entgegenzutreten; wie weit diese führen, zeigt der Fall Dr. Weisner auf der Südbahn.

Schließlich hebt der Referent die Notwendigkeit der Schaffung eines nordwestböhmischen Sekretariates hervor, bedauert aber, daß es hierzu bisher an einer geeigneten Person gefehlt hat.

Die von der Organisation einzuschlagende Taktik wäre: Ausbau der Organisation, Aufstellung von Vertrauensmännern für gewisse Rayons in der Provinz und hauptsächlich Vertiefung des Organisationsgedankens durch zielbewußte Aufklärungsarbeit und dadurch Erziehung der Eisenbahner zu Klassenbewußten Kämpfern. (Lebhafter Beifall.)

Genosse Brodecky (Sekretariat Prag) erstattete den Bericht für das Prager Sekretariat. Er bespricht die Bewegung auf der böhmischen Nordbahn und Buchstiehrader Eisenbahn im Jahre 1907. Bei der böhmischen Nordbahn haben einige Vertrauensmänner eine besondere Streikluft, vor der nicht genug gewarnt werden kann. Er bespricht dann noch den Vorgang bei den Verhandlungen und erwidert die Vertrauensmänner, das Prager Sekretariat in seinen Arbeiten zu unterstützen. Es möge weniger kritisiert und geschimpft werden, dafür aber mehr Aufklärungsarbeit geleistet werden, denn die Macht der Organisation liegt in aufgeklärten Mitgliedern. (Beifall.)

Kaczanowsky (Sekretariat Pemberg) berichtet, daß das gegenüber Galizien geübte Sparsystem zur Folge habe, daß im Sekretariat zur Bearbeitung des großen Gebietes zu wenig Kräfte vorhanden sind. Dazu kamen die Reichratswahlen, schließlich seine (Kaczanowskys) Einkerkelung wegen eines politischen Deliktes. Die Folge war ein Sinken des Mitgliederstandes. Heute aber ist erfreulicherweise schon ein bedeutendes Steigen der Mitgliederzahl zu verzeichnen und dies trotz der gelben Gewerkschaften und trotz der Verfolgungen, die unsere Genossen durch ihre Vorsetzungen erdulden müssen. Wir hoffen sogar auf eine weitere Steigerung und Festigung der Organisation in Galizien. (Beifall.)

Kopac (Sekretariat Triest) bringt genauen Bericht über die Tätigkeit des Sekretariates und konstatiert ein Steigen der Mitgliederzahl. Er wünscht, daß das slowenische Fachblatt statt zweimal im Monat dreimal erscheine und daß die Kräfte im Sekretariat vermehrt werden. Er konstatiert weiter, daß das Sekretariat in Triest für seine Mitglieder wirtschaftliche, für die Gewerkschaft organisatorische Erfolge zu verzeichnen hat und daß durch das Sekretariat die Organisation im Süden noch mehr gehoben werden wird. (Beifall.)

Feuilleton.

Soziale Wahrheiten.

Ein Gespräch von Paul Lafargue.

A: Aber wenn die Arbeitgeber nicht existierten, wer würde mir Arbeit geben?

B: Diese Frage haben Kollegen schon oft an mich gestellt; willst du, daß wir sie ein wenig prüfen? Um zu arbeiten, brauchst du eine Fabrik, Maschinen und Rohmaterialien.

A: So ist es.

B: Wer hat die Fabrik gebaut?

A: Bauarbeiter.

B: Wer hat die Maschinen gebaut?

A: Maschinenbauer und Mechaniker.

B: Wer hat das Holz geforsiert und gepflegt, das du verarbeitet, wer hat das Erz gegraben, aus dessen Eisen dein Sohn jetzt verschiedene Gebrauchsgegenstände schmiedet? Wer hat den Flachs angebaut, den dein Weib jetzt als Spinnerin zu Keinen spinnt und deine Tochter webt?

A: Das haben Forstarbeiter, Bergarbeiter, Tischler, Schmiede, kurz Arbeiter wie ich gemacht.

B: Folgerichtig könnt ihr: du, dein Weib, dein Sohn und deine Tochter, nur deshalb arbeiten, weil andere Arbeiter euch die Fabrik und die Maschine gebaut und die Rohmaterialien erzeugt haben.

A: Das versteht sich doch von selbst; ohne Keinen kann meine Frau nicht spinnen und ohne Weibchen könnte mein Sohn keine Schmiedearbeiten leisten.

B: Es ist also nicht der sogenannte Arbeitgeber, der die Arbeit gibt, vielmehr sind es die Bauarbeiter, die Maschinenbauer und Forstarbeiter. Aber weißt du wie der Arbeitgeber sich all der Dinge bemächtigen konnte, die du brauchst, um arbeiten zu können?

A: Natürlich weiß ich's; er hat sie gekauft.

B: Wer hat ihm aber das Geld dazu gegeben?

A: Das weiß ich nicht. Sein Vater hat ihm wahrscheinlich so um die 100.000 Mk. hinterlassen und heute hat er eine Million Vermögen.

B: Hat er die Million dadurch erworben, daß er bei der Maschine stand und spann und webte?

A: Aber nicht so dumme doch; seine Million hat er dadurch erworben, daß er uns arbeiten ließ.

B: Der Glückliche. Er spart eine Million zusammen, ohne dabei die geringste Anstrengung zu machen. Er hat überhaupt keine andere Möglichkeit, eine Million zu ersparen, als dadurch, daß er andere arbeiten läßt. Diejenigen aber, die arbeiten, ver-

dienen kaum so viel, als sie unbedingt zum Leben notwendig brauchen. Aber sag' mir, wenn du und deine Kollegen nicht arbeiten würden, was dann? Würden die Maschinen nicht verrotten und das Rohmaterial nicht verderben?

A: Alles würde dem Ruin verfallen, wenn wir nicht arbeiteten.

B: Folgerichtig erhältst und konservierst du durch deine Arbeit die Maschinen und die Rohmaterialien, die du zur Arbeit notwendig hast.

A: Das ist richtig; so weit habe ich gar nicht gedacht.

B: Aber sag' mir noch eins. Pflegt dein Arbeitgeber sich darum zu kümmern, was in der Fabrik geschieht?

A: Nicht viel. Jeden Tag macht er einen kleinen Rundgang durch die Fabrik, um zu sehen, ob wir arbeiten; er befiehlt seine Hände in der Hosentasche, damit sie nicht schmutzig werden. In der Spinnerserei, wo mein Weib und meine Tochter arbeiten sieht man selten einen Arbeitgeber, obgleich ihrer vier sind. Aber noch viel ärger ist es in der Metallwarenfabrik, wo mein Sohn arbeitet. Dort hat man noch nie einen Arbeitgeber gesehen, nicht einmal eine Photographie hat man davon je gesehen; der Arbeitgeber ist eine anonyme Gesellschaft. Du oder ich könnten auch Arbeitgeber in der Fabrik werden; wenn ich 5000 Mk. hätte, würde ich mir eine Aktie kaufen, mit einem Male wäre ich Arbeitgeber und brauchte nie den Fuß in die Fabrik zu setzen.

B: Warum kaufst du dir nicht die Aktie?

A: Weil ich keine 5000 Mk. habe.

B: Warum hast du sie nicht, du arbeitest doch?

A: Der Lohn reicht kaum zum Leben aus.

B: Obgleich du immer arbeitest, bringst du nie so viel zusammen, um dir eine Aktie zu kaufen. Jetzt sage mir: Wer leitet die Metallwarenfabrik, wo gar keine Arbeitgeber, und die Spinnerserei, wo vier Arbeitgeber sind?

A: Der Direktor und der Werkführer.

B: Wenn nur Arbeiter es sind, die die Fabrik bauen, die die Maschinen konstruieren, die das Rohmaterial erzeugen, wenn es Arbeiter sind, die die Maschinen in Gang bringen, wenn es weiter Direktor und Werkführer sind, die das ganze leiten und regeln, was tut dann der Arbeitgeber?

A: Nichts; er dreht seine Daumen umeinander.

B: Wenn eine Eisenbahn auf den Mond ginge. Könnte man die Arbeitgeber ohne Retourbillet hinausperpetieren, ohne daß die Metallwarenfabrik oder die Spinnerserei und Weberei einen Augenblick stillstehen müßten. Du, deine Frau, dein Sohn und deine Tochter könnten weiterarbeiten, ohne daß die Abreise des Arbeitgebers bemerkt zu werden braucht.

A: Ich glaube fast; so weit habe ich nicht nachgedacht.

B: Weißt du, wieviel dein Arbeitgeber im letzten Jahre profitiert hat?

A: Nach unserer Rechnung dürfte er in diesem Jahre 100.000 Mk. profitiert haben.

B: Wie viele Arbeiter sind bei ihm beschäftigt?

A: Frauen und Kinder mitgerechnet, beiläufig hundert.

B: Wie hoch sind die Löhne?

A: Wenn wir die Gehälter von Direktor, Werkführer und Buchhalter mitrechnen, kann man im Durchschnitt per Kopf 1000 Mk. annehmen.

B: Das heißt soviel, daß die 100 Arbeiter der Fabrik einen Gesamtlohn von 100.000 Mk. erhalten haben, gerade soviel, als zum Vegetieren notwendig ist, während dein Arbeitgeber für das Nichtstun ebenfalls 100.000 Mk. eingestekt hat. Diese 200.000 Mk., woher kommen sie?

A: Nicht vom Himmel, das weiß ich. Es hat noch niemand gesehen, daß es Markstücke gerechnet hätte.

B: Die Arbeiter der Fabrik sind es, die alles erzeugt haben, die 100.000 Mk. Lohn und die anderen 100.000 Mk. Profit des Arbeitgebers, davon er einen Teil zur Reparatur der alten und zum Ankauf neuer Maschinen verwendet.

A: Das ist richtig.

B: Der Schluß von der Sache ist folgender: Die Arbeiter verdienen das Geld, das der Arbeitgeber dazu verwendet, Maschinen und die Rohmaterialien anzuschaffen, um die Arbeiter arbeiten zu lassen; der besser entlohnte Direktor und die Werkführer dirigieren die Produktion und der Arbeitgeber hat weiter nichts zu tun, als den Profit einzusacken. Wozu brauchen wir dann die Arbeitgeber?

A: Um die Arbeiter auszubeuten. Mir geht ein Licht auf.

B: So schnell? Auf Wiedersehen.

A: Auf baldiges Wiedersehen. Du hast's fein im Kopf, mein Lieber. So weit habe ich noch nicht nachgedacht.

Der Adiff undenkbar.

Von Karl Gwala.

Es war am Abend des 1. Mai.

Der Herrgott unternahm, wie gewöhnlich, ehe das Himmelstor geschlossen wird und die Sterne angezündet werden, einen kleinen Spaziergang nach der Erde hinunter.

Wie er aber so die Straße entlang schritt, erblickte er plötzlich eine ungeheure Menge Menschen, die ihm entgegenkamen.

Deutlich war zu sehen, daß sie direkt von ihrer Arbeit kamen; denn ihre Hände und Gesichtser waren schmutzig, und sie gingen schweren, müden Schrittes.

Monka (Sekretariat Brunn) bringt einen Bericht über die Tätigkeit des Sekretariats, die von allgemeinen Erfolgen gekrönt war.

Abgeordneter Müller (Administrator) verweist auf den vorgelegten schriftlichen Bericht und glaubt mit Rücksicht auf die kurz bemessene Zeit im Interesse der Delegierten zu handeln, wenn er auf eine Wiederholung des gedruckten Berichtes verzichtet und die dadurch gewonnene Zeit den Delegierten überläßt. (Beifall.)

Vil (Redakteur des „Eisenbahner“) bemerkt, daß ein Referat über den Wert der Presse heute wohl überflüssig erscheine. Er führt dann an, daß das zwölfwöchige Blatt schon zu klein wird und 16 Seiten erforderlich werden, daß der Hauptwert der Presse in der Aufklärungsarbeit gelegen ist und daß man deshalb die totalen Notizen, soweit sie nicht von allgemeinem Interesse sind, unterlassen oder möglichst kurz abfassen möge. Im Raum gepart werden kann auch dadurch, daß die vielen, oft für die Allgemeinheit bedeutungslos Versammlungsberichte entweder entfallen oder in diesen nur das Tatsächliche kurz angeführt wird. Die Vertrauensmänner sollen die Leute aufklären, das Wesentliche vom Unwesentlichen auseinanderhalten zu können.

Gebel (Redakteur des „Zelesničarizenc“) spricht sichtlich über das tschechische Fachblatt.

Feldmann (Strakon) spricht polnisch über das polnische Fachblatt.

An der hierauf folgenden Debatte beteiligten sich die Genossen: Höchtl (Znaim), Kraus (Kalkman), Solzthaler, Gattinger (Linz), Schiller (Lusitz), Cerny (Brünn), Junghans (Wien), Paul (Schredenstein), Danicek (Prerau), Schneider (Oberleutensdorf), Schiller (Wodenbad), Träbenbach (Wien), Abgeordneter Müller (Wien), Knöchl (Böhmisches-Weip), Schwajka (Wien), Marek und Besendorfer (Studenzen). Die Redner sprachen sich mit Rücksicht auf die auswärts allgemein unerschlossene, ja sogar feindselige Haltung der Ortsgruppenfunktionäre der in der Koalition sich befindlichen Vereine gegenüber der Gewerkschaft einhellig gegen diese Art des Vorgehens aus und wünschten, daß die Zentrale gegen diese Haltung entschiedene Stellung nimmt. Zur Hintanhaltung der Fluktuation wird eine Vertiefung des Organisationsgedankens durch richtige Aufklärungsarbeit in Versammlungen, durch Presse und Bibliotheken und Ausbau des Vertrauensmännerbüros gutgeheißen und auch mehrheitlich behufs Hintanhaltung der Fluktuation die Einfassung der Beiträge in den Häusern empfohlen.

Nach Erörterungen der Genossen Gebel, Brodecky und Vill konstatiert Genosse Tomšič im Schlußwort, daß die Debatte heuer auf eine bedeutend höhere Stufe zu stellen sei, als dies in früheren Jahren der Fall war; da sie sachlich geführt und jedes persönliche Moment ausgeschaltet war. Dann bespricht er nochmals die Stellung der Zentrale in der Koalition und bemerkt, daß die Zentrale die gegen die Koalition ins Treffen geführten Argumente würdigt und kennt, daß aber die Bildung einer Koalition sich durch die angesichts der wirtschaftlichen Kämpfe ergebenden besonderen Verhältnisse als notwendig erwies und dadurch unbestreitbar eine Kräftigung der Position der Organisation erfolgte. Die Zentrale wird in der Koalitionsfrage Klarheit schaffen, unbedingt ist sie aber dagegen, daß in den einzelnen Ortsgruppen Koalitionskomitees geschaffen werden. Nach Erörterung noch anderer Punkte empfiehlt der Referent, die zu diesem Punkte eingebrachten Anträge (Austritt aus der Koalition, Abhaltung von Reichskonferenzen, Bezahlung von Referenten im Ausnahmefällen auch ohne vorherige Anmeldung bei der Zentrale und schließlich die Aufforderung zur regen Agitation unter den italienisch sprechenden Eisenbahnern) der Zentrale zur Entscheidung zuzuwenden. Die Zuweisung an die Zentrale wurde angenommen.

Ueber Antrag der Kontrollkommission wird Johann der Zentrale und über Antrag der Prager Kontrolle dem Prager Verwaltungskomitee das Absolutorium erteilt. Hierauf wird Punkt 2 der Tagesordnung bis auf die Abendigung vertagt und in die Verhandlung des Punkt 3 eingeleitet.

Referent zu Punkt 3, Genosse Abgeordneter Tomšič, berichtet genau über die Bewegungen in den Jahren 1905 und 1907, über die unbefriedigte Durchführung der Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen und Privatbahnen, über die Einreichung der verstaatlichten Privatbahnen in die k. k. Staatsbahnnormen und bemerkt, daß durch die mangelhafte Durchführung der Zugeständnisse sowie durch die Verzögerung der Durchführung die erreichten Erfolge an Wert bedeutend verlieren. Die Leute werden miß-

„Was wollt ihr noch so spät?“ fragte der Herrgott. „Eher konnten wir nicht kommen“, antworteten sie. „Wir wollten dich bitten, die Arbeit anders zu ordnen.“

Der Herrgott setzte sich an den Straßentrand und runzelte die Stirn. „Es ist doch merkwürdig, wie ihr euch angewöhnt habt, jeden Augenblick zu mir gerannt zu kommen, sobald nur das geringste im Wege ist. Heute morgen führte mich ein Pastor mit der Frage, ob ich etwas dagegen hätte, daß er am Donnerstag mittags eine Gesellschaft gäbe. Er habe auf die Einladungskarten „So Gott will“ geschrieben und könne daher die Einladungen rückgängig machen, sagte er. Das kostet mich unnütz Zeit, und ich meine, ich habe alles so vernünftig eingerichtet, daß ihr euch für gewöhnlich selber helfen könnt.“

So sprach der Herrgott.

Die Menschen aber fielen alleamt auf die Knie und schrien durcheinander: „Wir wollen nicht länger als acht Stunden am Tage arbeiten... wir wollen Zeit haben zum Schlafen... Zeit zum Lesen... wir wollen mit unseren Kindern spielen können... wir wollen mit unserem Mädchen in den Wald gehen... wir wollen uns an guter Musik, an Kunst und an der Schönheit erquiden und erfrischen, die du auf Erden gestiftet hast.“

„Wer in aller Welt verbietet euch denn das?“ fragte der Herrgott.

Da traten ein Fabrikherr, ein Gutbesitzer und ein Pfarrer vor, machten eine tiefe Verbeugung und sagten zum Herrgott: „Es ist nicht möglich, den Wunsch dieser Leute zu erfüllen. Mit so wenig Arbeit kann die Welt nicht bestehen. Dann stirbt alles zusammen.“

Der Herrgott sah sich die drei Herren an und fragte dann: „Seid nur ihr drei dieser Meinung?“

„O nein!“ antworteten sie. „So wie wir denken mehrere... so denken viele... ein ganzes Regiment. Wir drei sind nur ihre Vertreter.“

„Warum seid ihr aber dann“, fragte der Herrgott, „nicht alle zusammen zu mir gekommen wie die Arbeiter?“

Sie sahen sich verbüßt an und antworteten endlich: „Die anderen hatten keine Zeit... einer wollte ein gutes Buch lesen... ein anderer mit seiner Liebsten in den Wald gehen... einer wollte das Theater besuchen... ein anderer ein Konzert... einer spielt mit seinen Kindern... einer ruht sich auf seinem Sofa aus...“

Da hob der Herrgott die Hand und lachte so herzlich, daß alle Kirchenglocken im Lande läuteten. Und dann wandte er sich zu den Arbeitern und sagte: „Reht ihr nur auf die Erde zurück und tut desgleichen. Meinen Segen habt ihr dazu.“

traulich und unzufrieden und eine Deputation folgt der anderen. Der Referent fährt weiter aus, daß im Monat Mai l. J. bei den k. k. Staatsbahnen die Zentralpersonalkommission tagen wird, um ihr Gutachten in der Frage der neuen Automatik abzugeben, daß direktionsweise Arbeiterausschüsse geschaffen werden, die durch Abgabe von Gutachten an der

Erstellung der Lohntarife

mitarbeiten werden. Die Aufstellung der bekannten drei Millionen für die Arbeiter, wird unter Mitwirkung der Direktionsarbeiterausschüsse vorgenommen werden. Die Wahl dieser Arbeiterausschüsse und Einberufung derselben zu den Sitzungen siehe in kürzester Zeit bevor. Weiter bespricht Redner die Stabilisierungsfrage der Arbeiter und mahnt zur Geduld, bis alle diese großen Durchführungsarbeiten vollendet sind und ersucht, durch Aufklärung und Schulung der Mitglieder die Organisation schlagfertig, stark und mächtig zu machen. Die Bilanz der ganzen Bewegungen sind Erfolge, die anerkannt werden müssen, und hat die Zentrale ihre Pflicht gewiß erfüllt und wird sie auch weiter gewissenhaft erfüllen. (Beifall.)

Genosse Weigl bringt zur Ergänzung der Ausführungen des Genossen Tomšič ein Referat über die Zugeständnisse der Südbahn, die anerkennenswerterweise ohne besonderen Kampf erreicht wurden. Er erklärt auch, daß Arbeiterausschüsse auch auf der Südbahn geschaffen werden und warnt vor zu vielen Interventionen, die Anlaß zu Mißtrauen geben sowie vor Stellung zu hoher Forderungen. (Beifall.)

Hierauf wurde der Punkt 2 der Tagesordnung in Behandlung gezogen. Genosse Beck (Zedlitz) als Obmann des Wahlkomitees berichtet, daß der gegenwärtige Obmann Genosse Grüll mit Rücksicht auf seinen Gesundheitszustand eine Wiederwahl nicht annehme. Zur Wahl des neuen Obmannes schlägt er nun im Namen des Wahlkomitees Genossen Schwab (De. N. W. B.) vor. Nach längerer Debatte wurde Genosse Schwab auch mit großer Majorität zum Obmann gewählt und übernahm sofort den Vorsitz. Hierauf wurden folgende vom Wahlkomitee in Vorschlag gebrachte Funktionäre einstimmig gewählt:

Als Ausschußmitglieder: Johann Hartmann, Josef Babitsch, Konstantin Kneidinger, Franz Partenthaler, Josef Sommerfeld für die k. k. Staatsbahn; Alois Träbenbach, Rudolf Weigl für die Südbahn; Karl Wanga, Alois Bukovsky für die St. E. G.; Josef Garon, Eberhard Seider für die k. k. Nordbahn; Josef Tüllhorn, Josef Schuster für die De. N. W. B.; Rudolf Müller für die G. W. M. und Wilhelm Brodecky für das Prager Sekretariat.

Als Kontrollkommission: Johann Marek (k. k. Staatsbahn), Anton Wewerka (Südbahn), Alois Krause (St. E. G.), Franz Graml (k. k. Nordbahn) und Franz Sowa (De. N. W. B.)

Als Erfahrmänner: Johann Zille, Josef Diebler, Josef Buchar.

Ueber Anregung des Genossen Kolleger wurde sodann die Einsetzung einer nach Ländern aufgeteilten Provinzkontrolle, bestehend aus drei Mann, die nur periodische Revisionen vorzunehmen hätten, angenommen. In diese Kontrolle wurden folgende Genossen gewählt: Schiller aus Lusitz (Böhmen), Kollega aus Graz (Steiermark, beziehungsweise Alpenländer), Kullera aus Strakon (Galizien). Nach je zwei Jahren haben in der Länderaufteilung Verschiebungen platzzugreifen.

Ueber Antrag des Genossen Toff wird auch die Kandidatenliste für das Prager Verwaltungskomitee und die dortige Kontrolle einstimmig angenommen.

Ueber Antrag des Genossen Schiller (Wodenbad) wurde dem scheidenden Obmann Grüll für seine verdienstvolle Tätigkeit in der Organisation durch Erheben von den Sigen gedankt.

In der am 27. April 1909 stattgefundenen Zentralausschüßung hat sich die neugewählte Vereinsleitung wie folgt konstituiert:

Josef Babitsch, Obmann, Alois Bukovsky, Stellvertreter; Rudolf Weigl, Schriftführer, Konstantin Kneidinger, Stellvertreter; Josef Schuster, Kassier.

Hierauf erhielt Genosse Abgeordneter Tomšič zum vierten Punkt der Tagesordnung das Wort. Referent berichtet über die Geschichte, Erfahrungen und Erfolge bei Verstaatlichungen, über die parlamentarische Intervention der sozialdemokratischen Fraktion, wodurch schon bei der Verstaatlichung der k. k. B. eine Gesetzesbestimmung Annahme fand, wonach durch die Einreichung niemand geschädigt werden darf. Viele Eisenbahner verwechseln die Ueberleitung mit einer Regulierung und wenn sie nicht protestieren, erachten sie sich als geschädigt. Dies ist falsch. Unsere Aufgabe ist, zu sorgen, daß durch die Ueberleitung niemand eine Schädigung erfährt. Auch für die B. N. W., St. E. G. und De. N. W. B. hat obige Gesetzesbestimmung Annahme gefunden. Redner bespricht sodann die Haltung der nationalen Parteien im Parlament während der Verstaatlichungsverhandlungen.

Die Verbesserungen, die bei den k. k. Staatsbahnen hinsichtlich der Nebenbezüge durchgeführt wurden und werden, werden auch den verstaatlichten Privatbahnen zugute kommen und, wie das Eisenbahnministerium erklärte, ab 1. Juli 1909 vermittelt werden. Die verbesserte Automatik wird den verstaatlichten Privatbahnen leider erst bei der Einreichung in den Status der k. k. Staatsbahnen zuteil werden. Die Ueberleitung des Personals in das Schema der k. k. Staatsbahnen wird beschleunigt, so daß sie bis 1. Jänner 1910 stattfinden soll, und es ist selbstverständlich, daß zu dieser Arbeit auch die Personalkommissionen herangezogen werden. Die sozialdemokratischen Abgeordneten und die Organisation haben alles im Interesse des Personals der verstaatlichten Bahnen Nötige getan, leider aber nicht alles im Parlament durchgesetzt. Redner bespricht dann die

Demagogie der Nationalen

und ersucht im Sinne seines Referates in Versammlungen aufklärend zu wirken und den demagogischen Phrasen der Nationalen und Christlichsozialen entschieden entgegenzutreten.

In der folgenden Debatte über die Punkte 3 und 4 der Tagesordnung sprachen folgende Genossen: Beck (Wien), Kubicek (Prerau), Blaha (Komotau), Feldmann (Strakon), Somitsch (Wien), Jall (Zedlitz), Kupnik (Mausnig), Krones, Cerny (Brünn). Deren Ausführungen gingen zum Teil dahin, daß die Durchführung der Zugeständnisse eine mangelhafte, daher unbefriedigende war, und daß die verzögerte Durchführung die Unzufriedenheit selbstverständlich noch steigert. Auch gebe man den Zugeständnissen eine falsche Interpretation und luche auf alle möglichen Arten die Eisenbahner zu schädigen. Die Werkstätten- und Heizhausarbeiter wünschen um in ihre Verhältnisse ein einheitliches System zu bringen, eine Reichskonferenz, wo für alle Bahnen und alle Orte gleichmäßige Forderungen beraten und aufgestellt werden. Schließlich wurde zum Ausdruck gebracht, daß man nun den Arbeitern etwas mehr Beachtung schenken und alles anbieten möge, daß sich auch deren Los verbessert.

Nach seinem Schlußwort empfiehlt Genosse Tomšič einige zu den Punkten 2, 3 und 4 eingebrachte Anträge (und zwar: daß die Zentrale angefordert werde, mit allem Nachdruck jedem Versuch einer falschen Interpretation der im Vorjahre gemachten Zugeständnisse entgegenzuarbeiten und auf das schärfste für die ehestige Durchführung der Zugeständnisse einzutreten; ferner daß eine Konferenz der gewählten Personalkommissionsmitglieder der B. N. W. und eine Konferenz der Vertrauensmänner der De. N. W. in kürzester Zeit einberufen werden, und schließlich, daß die Vertrauensmänner der zur Verstaatlichung stehenden Bahnen in Staatsbahnübergangsstationen der Zentrale über etwaige Differenzen in Lohn, Gehalt- und sonstigen Bezügen zu berichten aufgefordert werden) zur Annahme, alle übrigen Anträge zur Ueberweisung an die Zentrale. In diesem Sinne entscheidet auch die Delegiertenversammlung. Nachdem Genosse Tomšič auch noch einige Anfragen beantwortete, nahm Abgeordneter Genosse Müller zum 5. Punkt

der Tagesordnung (Sozialversicherung) das Wort. Er führte unter anderem folgendes aus: Die Sozialversicherung ist ein

Attentat auf die Rechte der Eisenbahner,

gegen welches mit allem Nachdruck protestiert und welches mit allen Mitteln zu verhindern gesucht werden muß. Die Eisenbahner werden in der Sozialversicherung unter anderem ganz besonders dadurch geschädigt, daß, nachdem sie bisher die Provision und Unfallrente unabhängig voneinander bezogen, sie jetzt nur mehr die Differenz des Jahresarbeitsverdienstes erhalten sollen, dies trotz wiederholter Entscheidungen der Obergerichte, daß diese beiden Ansprüche miteinander nichts zu tun haben; dadurch, daß die zwangsweise Abfertigung der kleinen Renten bis zu einem bestimmten Prozentsatz eingeführt werden soll; weiters dadurch, daß die Erhebungen nur durch Beamte (also ohne Hinzuziehung der Vertrauensmänner) durchgeführt werden sollen; dadurch, daß die Beerdigungskosten nur für den Fall ausbezahlt werden sollen, als ein Anspruch auf eine Sterbeabfertigung nicht schon anderwärts gesichert ist; dadurch, daß an Stelle des partitischen Vorstandes eine

Dreiteilung des Vorstandes

Blas greifen soll (wovon ein Drittel die Unternehmer entsenden, ein Drittel die Regierung ernennt und ein Drittel durch das „Proportionalwahlrecht“ vom Personal gewählt werde); dadurch, daß die Zwölftelung der vollen Renten vorgesehen werde, dadurch, daß der Verletzte zwangsweise in Spitalspflege gegeben werden dürfe, wenn nur ein Bahnarzt den Verdacht ausspricht, daß er den Heilungsprozeß selbst verzögere und schließlich dadurch, daß die Bezugsberechtigung einer Heilversichertenrente erst nach 13 Wochen eintreten soll. Gegen alle Verfechtungen, insbesondere gegen die angeführten, muß der

schärfste Protest

erhoben werden. Wir verlangen, daß der gegenwärtige Zustand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt voll und ganz aufrecht bleibt und daß die bezüglichen Parteien aus dem Gesetz eliminiert werden, wir verlangen weiter, daß der Staat den Eisenbahnern zu ihrer Provision denselben Staatszuschuß von 90 Kr. jährlich gewährt als den übrigen Berufsarten, wir verlangen auch, daß dem Eisenbahnministerium das staatliche Aufsichtrecht entzogen werde, weil es nicht zugleich Partei und Richter sein kann. Sollten aber unsere Forderungen nicht vollinhaltlich Würdigung erfahren, dann verlangen wir, daß das Haftpflichtgesetz wieder in Kraft trete. Sollten alle unsere Mahnungen nichts fruchten, dann muß zu den

schärfsten Mitteln

gegriffen werden, denn eine Vorlage, die den Eisenbahnern so viel Rechte stiehlt, darf nicht Gesetz werden.

Redner regt dann an, zum Zeichen des Protestes in ganz Oesterreich an einem und demselben Tage große Demonstrationsversammlungen abzuhalten, und ersucht, durch einen Beschluß die Zentrale aufzufordern, binnen acht Tagen eine Petition an beide Häuser des Reichsrates auszuarbeiten, an alle Ortsgruppen behufs Sammlung von Unterschriften zu versenden und dann an die beiden Häuser des Reichsrates gelangen zu lassen. (Stürmischer Beifall.)

Genosse Müller empfiehlt dann einen Antrag zur Annahme, der dahin geht, daß die Delegiertenkonferenz die sozialdemokratischen Mitglieder des Sozialversicherungsausschusses mit Rücksicht darauf, daß schon drei Sitzungen stattgefunden, aber noch nichts verlaubar wurde, daß gegen die die Eisenbahner schädigenden Bestimmungen des Entwurfes irgend etwas unternommen worden wäre, ersucht, jeder Schädigung der Eisenbahner durch den Gesetzentwurf mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln entgegenzutreten. Außerdem, heißt es in der Resolution weiter, hält es die Konferenz für eine unbedingte Notwendigkeit, daß die Eisenbahner mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen die sie schädigenden Bestimmungen Stellung nehmen, und falls die Regierung den berechtigten Wünschen der Eisenbahner keine Rechnung tragen will, so erklären die Vertrauensmänner des österreichischen Eisenbahnpersonals, vor keinem Mittel zurückzufahren und alles aufzubieten, daß die Eisenbahner aus der Sozialversicherung ausgeschlossen werden. (Beifall.)

Herr Dr. Harnper entwickelte in einer interessanten Rede in ungemein scharfsinniger Weise das Bild der Entwicklung vom Haftpflichtgesetz bis zum vorliegenden Gesetzentwurf und konstatiert darin eine fortschreitende Verschlechterung für die Eisenbahner. So hatten die Eisenbahner nach dem Haftpflichtgesetz bei einer Verletzung Anspruch auf ihre Provision, auf eine Schadensrente für den etwaigen Entgang des gegenwärtigen aber auch künftigen Verdienstes und auf ein Schmerzensgeld, ohne einen Beitrag leisten zu müssen. Im heute geltenden Gesetz entfällt schon die Schadloshaltung für den künftigen Verdienst und das Schmerzensgeld. Und im vorliegenden Gesetzentwurf soll sogar die Provision entfallen und die Entschädigung für den tatsächlichen und momentanen entgangenen Verdienst geschmälert werden! Das ist ein

planmäßiger Raub

an den Rechten der Eisenbahner.

Dr. Harnper bespricht noch das skandalöse Gutachten des früheren christlichsozialen Vorstandes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt und empfiehlt zur Abwehr die schärfsten Mittel. (Stürmischer Beifall.)

Die von Genossen Müller empfohlenen Anträge werden sodann zum Beschluß erhoben.

Punkt 6 der Tagesordnung wurde auf die nächste Delegiertenkonferenz vertagt.

Bei Punkt 7 der Tagesordnung referierte der Obmann der Antragsprüfungskommission Genosse Muzicka. Zur Annahme gelangten folgende Anträge:

1. Antrag: „In Zukunft sollen detaillierte Jahresberichte in Druck gelegt werden und zumindest einige Exemplare an jede Ortsgruppe gelangen. Sie sollen so weit detailliert sein, daß jede Ortsgruppe ihre an die Zentrale abgeführten Gelder, respektive erhaltene Subventionen, Unterstützungen und Rechtschuttsfälle ausgiebig findet. (Geschlecht obnein leßt schon.)“

2. Antrag: Die heutige Delegiertenkonferenz beschließt, daß in Zukunft die Vorschläge für die Wahl des Zentralausschusses in folgender Form zu erfolgen habe:

Die Obmänner der Wiener Ortsgruppen bilden das jeweilige Wahlkomitee für die Aufstellung der Kandidatur des Zentralobmannes und haben diese Kandidatur der Generalversammlung vorzuschlagen.

Die Wiener Ortsgruppen haben die Pflicht, je drei ihrer schärfsten Erfassen für die Wahl in den Zentralausschuß, Kontrolle und Erfasskontrolle vorzuschlagen und deren Namen nebst Charakter und Adresse dem Zentralsekretariat bekanntzugeben.

Am ersten Tage der Delegiertenkonferenz wählt diese aus ihrer Mitte das Zentralwahlkomitee, und zwar entsendet in dieses Komitee jedes Land einen Delegierten.

Dieses Zentralwahlkomitee stellt nun aus der Liste der von den Wiener Ortsgruppen vorgeschlagenen Genossen die Kandidaten für a) den Zentralausschuß, b) die Kontrollkommission und c) die Erfasskontrolle nach bestem Ermessen auf, ohne jedoch die Zugehörigkeit der einzelnen Kandidaten zu dieser oder jener Wiener Ortsgruppe zu berücksichtigen. Das Zentralwahlkomitee hat nur die Fähigkeit in den Betracht zu ziehenden Genossen ins Auge zu fassen.

Auf alle bisher verstaatlichten Bahnen haben 16, auf die Südbahn 5, die G. W. M. und das tschechische Sekretariat je 1 Mandat zu entfallen. Das Zentralwahlkomitee hat seine Vorschläge der Delegierten, beziehungsweise Generalversammlung vorzulegen.“

Weiter wurde mit Rücksicht auf die vorhandene Teuerung auch ein Antrag einstimmig angenommen, nach welchem allen Angestellten der Organisation ab 1. Mai 1909 ein jährlicher gleichmäßiger Bonuszuschuß von 240 Kr. gewährt wird.

Schließlich wurde in einer scharfen Resolution gegen die unerhöhte

Schikanierung der Heizer

mit dem Ruhen der Lokomotiven auf der Südbahn Protest erhoben und in einer zweiten Resolution gegen die separatischen Bestrebungen einiger Heizer sowie gegen die etwaige Gründung eines Heizervereines, als dem Heizerstand schädlich, Stellung genommen.

Auch der ausgesperrten Tischler gedachte die Konferenz in folgender Resolution:

Die am 25., 26. und 27. April stattfindende Delegiertenversammlung spricht den ausgesperrten Tischlergehilfen in Wien die vollste Sympathie aus und wünscht ihnen zu ihrem berechtigten Kampfe gegen ihre prohigen Unternehmer die besten Erfolge.

Alle anderen Anträge wurden zumeist der Zentrale überwiesen, einige auch abgelehnt.

Nach kurzen herzlichsten Abschiedsworten des früheren Obmannes Genossen Grün und nach einem Schlusswort des neugewählten Obmannes Genossen Schwarz wurde die Konferenz und die Generalversammlung am Dienstag den 27. April d. J., um 7 Uhr abends, geschlossen.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907.

I. Teil: Haupt- und Lokalbahnen.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den die Haupt- und Lokalbahnen umfassenden I. Teil der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907.

Dem umfangreichen Werke, welches sich in der Anlage und Einteilung der analogen Vorjahrspublication anschließt, ist auch diesmal eine Einleitung vorangeschickt, aus welcher folgende, besonders erwähnenswerte Daten zu entnehmen sind.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1907 rund 21.701 Kilometer, das ist um 107 Kilometer oder 0.50 Prozent mehr als im Jahre 1906.

Wenn zu dieser Länge die im Auslande gelegenen Teilstrecken (20 Kilometer) hinzugerechnet, dagegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 Kilometer) abgerechnet werden, ergibt sich eine Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 21.622 Kilometern. Von dieser entfallen auf die k. k. Staatsbahnen 9842 Kilometer und auf die Privatbahnen 11.780 Kilometer.

Von den Staatsbahnen standen 46 Kilometer im fremden Betriebe, während sich von den Privatbahnen 4911 Kilometer im Staatsbetriebe befanden; von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen waren somit zu Ende des Jahres 1907 14.707 Kilometer im Betriebe der k. k. Staatsbahnenverwaltung, 16 Kilometer im fremden Staatsbetriebe und 6899 Kilometer im Privatbetriebe.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug 3300 Kilometer, das ist gegen das Jahr 1906 mehr um 50 Kilometer. Von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen sind 94.58 Prozent normalspurig.

Nach der Betriebskraft unterschieden, entfallen von der Gesamtlänge sämtlicher österreichischer Eisenbahnen und der ausländischen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete per 21.722 Kilometer 21.606 Kilometer auf den Dampftrieb und 105 Kilometer auf den elektrischen Betrieb. Auf einer 11 Kilometer langen Strecke wurde der Personenverkehr mit elektrischer Kraft und der Frachtenverkehr mittels Dampfkraft besorgt.

Sichtlich der baulichen Anlagen ist hervorzuheben, daß von der Gesamtlänge des Bahnkörpers 21.15 Prozent auf horizontale und 78.85 Prozent auf geneigte Strecken entfielen und daß die Länge der geraden Bahnstrecken 61.43 Prozent und der in Krümmungen liegenden Strecken 38.57 Prozent betrug.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 3302 Bahnhöfe, 2043 Galtstellen, 3745 Telegraphenstationen, 1874 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3544 Aufnahmishäuser, 3355 Güterschuppen und 13.421 Wächterhäuser vorhanden.

Die während des Jahres 1907 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgewendeten Kosten betrugen rund 67.1 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Baulänge 3107 Kr.; hiervon entfielen 11.9 Millionen Kronen auf den Oberbau, 11.3 Millionen Kronen auf den Hochbau und 2.6 Millionen Kronen auf Telegraphen- und Signaleinrichtungen.

Was das Anlagekapital der Haupt- und Lokalbahnen betrifft, wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1907 3832 Millionen Kronen aufgebracht. Dieser Betrag setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Vaudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 746 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 487 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1071 Millionen, kapitalisierte Rente 865 Millionen und sonst beschafftes Kapital 663 Millionen Kronen. Von der Gesamtsumme des aufgeführten Anlagekapitals waren 182 Millionen Kronen amortisiert.

Das aufgeführte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen betrug mit Ende 1907 4095 Millionen Kronen, von welchem Betrag 355 Millionen Kronen amortisiert waren.

Dieses Anlagekapital bestand aus 818 Millionen Kronen Stammaktien, 106 Millionen Kronen Prioritätsaktien, 2949 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 222 Millionen Kronen sonst beschaffter Beträge. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben mit Ende des Gegenstandsjahres Aktien im Betrage von 8.07 Millionen und Prioritätsobligationen im Betrage von 101.53 Millionen, somit zusammen 109.60 Millionen Kronen gegen 118.99 Millionen Kronen mit Ende des Jahres 1906.

An eigenen Fahrzeugen waren bei den Haupt- und Lokalbahnen im Berichtsjahre 6436 Lokomotiven (hierunter 3966 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 124 (13) Motorwagen, 13.259 (8190) Personenwagen und 135.967 (79.297) Lastwagen vorhanden; gegenüber dem Vorjahre erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 3.64 Prozent, der Personenwagen um 1.28 und der Lastwagen um 2.72 Prozent.

Die Beschaffungskosten der Fahrzeugmittel stellten sich am Schlusse des Jahres 1907 auf 1.082.79 Millionen (hierunter Staatsbetriebe 674.32 Millionen) Kronen, das ist um 4.79 Prozent mehr als im Vorjahre.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrzeugmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 63.80 Millionen (hierunter Staatsbetriebe 40.89 Millionen) Kronen (gegen 1906 + 12.67 Prozent) verausgabt.

Von speziellem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Angaben.

Im Gegenstandsjahre wurden auf sämtlichen Haupt- und Lokalbahnen 223.72 Millionen Personen (hiervon 129.17 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert, das ist per Kilometer Betriebslänge 10.329 (Staatsbetriebe 8.673, Privatbetriebe 13.974) Personen.

Die geförderten Personenkilometer betrugen 6.789 Millionen, so daß auf das Kilometer Betriebslänge 313.422 Personenkilometer (Staatsbetriebe 284.580, Privatbetriebe 376.917) entfielen.

Gegenüber dem Jahre 1906 weist der Personenverkehr eine Steigerung um 8.02 Prozent (Staatsbetriebe 8.12 Prozent, Privatbetriebe 7.88 Prozent) auf.

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen 0.71 Prozent auf die I. Klasse, 7.98 Prozent auf die II. Klasse, 89.90 Prozent auf die III. Klasse, 0.10 Prozent auf die nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzer (Tomaszow) bestehende IV. Klasse und 1.31 Prozent auf Militärpersonen.

Den Güterverkehr anlangend wurden im Gegenstandsjahre auf den in Rede stehenden Bahnen 151.94 Millionen Tonnen (hiervon Staatsbetriebe 74.31 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 6967 (Staatsbetriebe 4962, Privatbetriebe 11.348) Tonnen befördert und 14.684 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt.

Jedes Kilometer Betriebslänge wurde durchschnittlich von 672.544 (Staatsbetriebe 609.501, Privatbetriebe 811.116) Tonnenkilometern befahren.

Im Vergleich zum Jahre 1906 hat die beförderte Gütermenge um 5.32 Prozent (Staatsbetriebe 3.58 Prozent, Privatbetriebe 7.05 Prozent) und per Kilometer Betriebslänge um 3.02 Prozent (Staatsbetriebe 0.71 Prozent, Privatbetriebe 5.96 Prozent) zugenommen.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer ist um 10.22 Prozent (Staatsbetriebe 11.28 Prozent, Privatbetriebe 8.52 Prozent) und per Kilometer Betriebslänge um 7.69 Prozent (Staatsbetriebe 8.11 Prozent, Privatbetriebe 7.41 Prozent) gestiegen.

Die gesamten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 848 Millionen Kronen (= 38.812 Kr. per Kilometer Betriebslänge), wovon 492 Millionen (= 32.843 Kr. per Kilometer) auf den Staatsbetriebe und 356 Millionen (= 51.824 Kr. per Kilometer) auf den Privatbetriebe entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 600 Millionen (Staatsbetriebe 368, Privatbetriebe 232 Millionen) Kronen.

Gegenüber dem vorhergehenden Jahre stiegen die Betriebseinnahmen um 7.71 Prozent (Staatsbetriebe 8.90 Prozent, Privatbetriebe 6.10 Prozent) und die Betriebsausgaben um 14.75 Prozent (Staatsbetriebe 16.15 Prozent, Privatbetriebe 12.60 Prozent).

Als Betriebsnettoertrag ergab sich der Betrag von 248 (Staatsbetriebe 124, Privatbetriebe 124) Millionen Kronen, das ist per Kilometer Betriebslänge 11.332 Kr. (Staatsbetriebe 8.260 Kr., Privatbetriebe 18.026 Kr.) gegen 264 Millionen Kronen (Staatsbetriebe 135, Privatbetriebe 129 Millionen), beziehungsweise 12.356 Kr. (Staatsbetriebe 9.251, Privatbetriebe 18.994 Kr.) im Jahre 1906.

Die Gesamtzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle belief sich auf 2905 (+ 593 gegenüber dem Vorjahre).

Bei diesen Unfällen verunglückten 452 Reisende (unverschuldet 300, infolge eigener Schuld 152), von welchen 11 getötet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 2.02 (Staatsbetriebe 2.82, Privatbetriebe 0.94) und auf je eine Million Personenkilometer 0.07 (Staatsbetriebe 0.09, Privatbetriebe 0.03) verunglückte Personen.

Die Anzahl der Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 113.124 (gegen 1906 + 4.64 Prozent); Arbeiter im Tagelohn waren im Jahresdurchschnitt 129.656 beschäftigt.

Die Ausgaben für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge beliefen sich im ganzen auf 313.17 Millionen Kronen, wovon 210.12 Millionen Kronen (gegen 1906 + 6.02 Prozent) auf die Angestellten entfielen.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 27 Pensions-, 22 Kranken- und 25 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich mit Schlus des Jahres 1907 auf 163.98 Millionen Kronen (gegen 1906 + 1.69 Prozent) belief.

Von den Pensionskassen wurden 29.59 Millionen Kronen für Pensionen und Provisionen und von den Krankenkassen 5.01 Millionen Kronen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen ausbezahlt; die Ausgaben der sonstigen Humanitätskassen bezifferten sich auf 1.42 Millionen Kronen.

Die Prüfungsvorschriften auf den k. k. Staatsbahnen.

Aus Zugbegleiterkreisen schreibt man uns: Zu den ärgsten Hemmnissen für eine jede praktische Neuerung im Eisenbahndienste gehören ohne Zweifel die vielen alten und ältesten, sich gegenseitig widersprechenden Vorschriften, welche auch die Ursache sind, daß oft für eine Reihe von Bediensteten, ja für ganze Direktionsbezirke durch die Verfügung eines einzelnen Organs das Gegenteil einer früheren jahrelangen Gepflogenheit in Kraft tritt. Es bedarf dann oft des ganzen Scharfsinnes der verantwortlichen Organe, diese Vorschriften irgendwie zu ergänzen, das heißt dahin zu interpretieren, daß die Uebertretung verschleiert wird. Das wird meistens gelingen, wenn es im Interesse der Verwaltung liegt, während es, wenn die Nichterhaltung für die Bediensteten von Vorteil wäre, bedeutend schwerer geht. Das führt natürlich zu Ungleichheiten in den Anordnungen der Borgelegten, und alle Bediensteten wissen, daß durch einen neuen Verkehrskontrollor, Vorstand oder Direktor die Uebertretung irgend einer alten Vorschrift, welche unter dem Vorgänger ruhig geduldet, vielleicht indirekt angeordnet wurde, nun plötzlich bestraft wird. Das

bewirkt eine stete Unsicherheit und dieses System der Halbheit, diese Angst vor gründlichen Reformen ist mit schuldig, daß auch wirklich wichtige Vorschriften so oft übertritten werden. Eine solche alte, den praktischen Bedürfnissen längst nicht mehr genügende Vorschrift ist die „über die Ablegung der Prüfungen im niederen Eisenbahndienste der k. k. Staatsbahnen“. Abgesehen davon, daß dieselbe noch immer Bestimmungen für Kategorien und Dienstzweige enthält, die nicht mehr bestehen, sind die Vorschriften über die Vorbereitungen, die zur Ablegung einer Prüfung verlangt werden, einfach unausführbar und treffen dieselben, wenn sie eingehalten werden, die Zugbegleiter der k. k. Staatsbahn am härtesten; werden sie aber nicht eingehalten, was aus praktischen Gründen seit Jahren in den meisten Direktionsbezirken geschah, so ist dann überhaupt keine Basis vorhanden und es besteht bei jeder Direktion eine andere Einführung, die nach dem Belieben der gerade mit den Prüfungen betrauten Organe sehr oft, öfter als diese Organe selbst, wechselt und die Zugbegleiter leiden unter dieser Unsicherheit nicht wenig. Jeder Zugbegleiter muß auf seinem Werdegang vom Dremsler bis zum Oberkondukteur fünf Prüfungen ablegen und die Vorschriften bestimmen: Zur Ablegung der Oberkondukteurprüfung: eine einjährige Verwendung als Zugführer; Zugführerprüfung: einjährige Verwendung als Gepäckskondukteur; Gepäckskondukteurprüfung: sechsmonatliche Verwendung als Personenzugkondukteur u. s. w. Daß aber den Zugbegleitern durch diese Bestimmungen die Prüfung unmöglich gemacht wird, soll kurz in folgendem bewiesen werden und zwar nach den Verhältnissen des Wiener Direktionsbezirkes, in welchem sich die Ergebnisse durch die Wiener Stadtbahn und den starken Personenverkehr noch günstiger stellen als in den übrigen Direktionsbezirken. Im Direktionsbezirk Wien gibt es, nach dem letzten Winterturnus beurteilt, annähernd 1684 Zugbegleiter. Hier von sind 260 Personenzugführer, das sind 15.5 Prozent; 160 Güterzugführer, 9.5 Prozent; 90 Gepäckskondukteure, 5.4 Prozent; 340 Personenzugkondukteure, 20.3 Prozent; und die Hälfte aller, nämlich 830 Güterzugbegleiter, 49.3 Prozent. Wir sehen an diesen Zahlen, daß die jüngeren Kollegen die Hälfte der Dienstzeit bei den Güterzügen zubringen müssen, also vor dem 15. Dienstjahre keine Aussicht haben, auch nur die Gepäckskondukteurprüfung ablegen zu können. Als weiteres Hindernis kommt noch, daß von den 20 Zugbegleiterstationen im Bezirk nur 3 den ganzen stufenweisen Dienst zu versehen haben, nämlich Personenzugs-, Güterzugs- und Gepäckskondukteure, während 13 Stationen mit 400 Zugbegleitern keine Gepäckskondukteure und 4 Stationen mit 300 Zugbegleitern keine Personenzüge zu führen haben. Wenn die Verwaltung Wert darauf legt, daß von den Bediensteten die Prüfungen abgelegt werden, so darf sie es nicht auf der einen Seite unmöglich machen, was durch die Bestimmung, daß zur Ablegung einer höheren Prüfung die Verwendung auf einem bestimmten Dienstposten notwendig ist, faktisch geschieht. Es soll statt dem Worte „Verwendung“ „Befähigung“ angewendet werden, welches praktisch ja auch richtig wäre, denn in dem Moment, als ein Kondukteur die Gepäckskondukteurs- oder Zugführerprüfung abgelegt hat, besitzt er nachweislich die Befähigung, diesen Dienst auch zu leisten, und die Nichtverwendung ist nicht seine Schuld, auch nicht die der Bahnverwaltung, sondern es gibt eben auch im Zugbegleiterdienste im Prozentverhältnisse wenig höhere Dienstposten. Im krassen Widerspruch mit diesen Vorschriften stehen nun die Bestimmungen über die Qualifikation.

Bei der Qualifikationsbeschreibung werden die Bediensteten nebst anderen hauptsächlich auch nach der Zahl der abgelegten Prüfungen beurteilt und es wurde so manchen Kollegen auf eine Einipage gegen seine Qualifikation, wenn er darauf hinwies, daß andere mit vielen Anlässen und empfindlichen Strafen solchen ohne Strafen mit der besten Dienstführung vorgezogen werden, geantwortet: „Ja, der hat eben mehr Prüfungen als Sie!“ Da den Zugbegleitern auf Grund dieser alten Vorschriften neuerdings Schwierigkeiten gemacht werden sollen, werden dieselben durch ihre Vertreter in der Personalkommission die Herausgabe der neuen Prüfungsvorschrift, die schon seit langem angekündigt ist und auch schon seit Jahren im Eisenbahnministerium fertig liegen soll, verlangen. Am ist aber zu befürchten, daß diese schon vor Herausgabe veraltete Vorschrift für die tatsächlichen Bedürfnisse wieder unbrauchbar sein wird, denn die Verhältnisse haben sich in den letzten Jahren gründlich verändert und werden sich in der nächsten Zeit noch mehr ändern, hauptsächlich durch die Verstaatlichung der meisten Privatbahnen. Wenn wir aber die vor Jahren, wahrscheinlich nach alter Schablone gearbeitete Vorschrift bekommen, ist es unaussprechlich, daß wir wieder mit einer Einrichtung beglückt werden, die für lange Zeit für die meisten Bediensteten, besonders für die verstaatlichten nicht anwendbar ist, mit welcher aber alle schlichter werden können. Aus diesen Gründen wird es vorteilhafter sein, wenn nicht die Herausgabe der schon veralteten und nicht anwendbaren, sondern die Ausarbeitung einer neuen Prüfungsvorschrift verlangt wird. Das Eisenbahnministerium möge den Entwurf der Prüfungsvorschrift vor der Herausgabe der Personalkommission zur Begutachtung vorlegen, steht doch in den Einführungsbestimmungen für die Personalkommissionen, daß Angelegenheiten allgemeiner Natur von den Kommissionen zu begutachten sein werden und es würde nichts verschlagen, wenn einmal auch das Eisenbahnministerium eine von ihnen geplanten Reformen der Kommission vorlegt, entgegen der jetzigen Gepflogenheit, immer nur die Anträge der Mitglieder auf die Tagesordnung zu setzen.

Durchgeführt soll besonders eine Verminderung der vielen Prüfungen werden, denn es ist nicht einzusehen, warum gerade die Zugbegleiter, welche in den Gehalts- und Vorrückungsverhältnissen den meisten übrigen Dienstleistungen gleichgestellt sind, bei der Zahl der abzulegenden Prüfungen so hervorragend behandelt werden sollen. Wenn es ein Beamter mit weniger Prüfungen zum Inspektor und noch weiter bringen kann, warum sollten bei den Zugbegleitern nicht ebenfalls Reformen möglich sein, notabene wo es auch früher gegangen ist, wo entweder keine oder alle Prüfungen auf einmal abgelegt wurden und es auch bei den verstaatlichten Bahnen, die bald die Mehrheit der Staatsbahnen sein werden, noch lange nicht möglich sein wird, die Prüfungen nach den jetzigen Staatsbahnvorschriften durchzuführen. Je mehr und je komplizierter die Prüfungen sind, desto länger wird es dauern, bis auf allen Bahnen jene Einheitlichkeit erzielt wird, die

im Interesse des Dienstes notwendig ist. Jeder mit dem praktischen Eisenbahndienst vertraute Vorgesetzte wird bestätigen, daß die Prüfung allein nicht maßgebend ist, daß es in allen Zweigen des Dienstes Eisenbahner gibt, welche die betreffende Prüfung nicht abgelegt haben, den Dienst aber, wenn notwendig, ansichtslos versehen, während es auch solche gibt, welche die Prüfungen mit glänzendem Erfolg abgelegt haben, für die Ausübung aber minder verwendbar sind. Die im Eisenbahndienst beschäftigten Personen sind ohnehin schon in viel zu viele Kategorien zerlegt und ist es gewiß nicht von Vorteil, wenn die Dienstverrichtung einer einzigen Kategorie, wie die der Zugbegleiter, bei welchen die Arbeiten so mechanisch ineinandergreifen, wieder durch fünf Prüfungen künstlich weiter geteilt, das heißt in der Ausübung gehindert werden. Gleichzeitig mit dieser Angelegenheit wäre eine Remedur der Instruktionen dringend notwendig. Es muß wohl als Unikum betrachtet werden, daß laut der Vorschrift über die Verteilung der Instruktionen bestimmt wird, daß ein Kondukteur mit 27, ein Oberkondukteur mit 35 Instruktionen zu betheiligen ist. Rechnen wir hinzu die Reglementsbestimmungen, das Hilfsbuch, drei Fahrordnungen, drei Ergänzungshefte und einen Anhang, so bekommen wir die stattliche Zahl von 36 für den Kondukteur und 44 Dienstbücher für den Oberkondukteur. Mit Ausnahme der wichtigen und auch schon reformierten Instruktionen XX und XXII würde ein Auszug des Notwendigen aus diesen vielen Instruktionen, die unmöglich beherrscht und eben so wenig eingehalten werden können, bedeutend praktischer sein, um so mehr, da ja ohnehin die meisten Stationen viele dieser Instruktionen nicht ausgeben, respektive ausgeben können, da die nötige Anzahl fehlt. Und merkwürdig, sie werden nicht einmal vermehrt, wohl der beste Beweis, daß auch im Eisenbahndienst zu viel Theorie nicht nur grau und schimmelig wird, sondern auch überflüssig ist. Da von der Beschaffenheit der Vorschriften die Ablegung der Prüfungen bedeutend beeinflusst wird, von den Prüfungen aber die Qualifikation, das Avancement, das Aufsteigen auf höhere Dienstposten und die Beförderung zum Oberkondukteur abhängig gemacht wird, so ist sowohl für die schon staatlichen als auch die zu verstaatlichenden Zugbegleiter von größter Bedeutung, wie die Prüfungsbedingungen geregelt werden und deshalb sollte dieser Frage zeitgerecht nähergetreten und durch die Personalkommission auf eine günstige Verbesserung gedrungen werden. Sch.

## Was leistet die Organisation?

(Fortsetzung.)

### Südbahn.

#### Aktion der Zugbegleiter in Innsbruck.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 30.) In dieser Angelegenheit wurde noch weiteres Material gesammelt und in Form einer Interpellation am 5. Februar 1906 dem Eisenbahnministerium zur Kenntnis gebracht. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 7/1906.)

#### Die Forderungen der Revisionschlosser.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 29 und 30.) Weiters wurde eine dritte Konferenz am 3. Juni 1906 in Bruck a. d. Mur abgehalten, die Forderungen der Revisionschlosser in einem Memorandum zusammengefaßt und zu dessen Ueberreichung eine Deputation gewählt. Die deputative Ueberreichung des Memorandums erfolgte am 23. Oktober 1906.

Erfolg: Der Deputation wurden in mehreren Punkten Zusagen gemacht und insbesondere das sichere Versprechen gegeben, den Dienst berart zu regeln, daß nicht mehr als 40 Prozent Dienst gemacht werden soll und 60 Prozent auf die freie Zeit entfallen.

Eine weitere Konferenz fand am 19. Mai 1907 in Marburg statt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 16/1907.)

#### Aktion bezüglich Reformen in der Betriebskrankenkasse.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 31.) Nach absolvierten Bezirksreisen der gewählten Ausschüßmitglieder gelangte über Vorschlag der Ortsgruppe Graz I eine die angestrebten Reformen begründende Eingabe behufs Sammlung der Unterschriften und Ueberreichung an die Leitung der Betriebskrankenkasse zur Verfassung.

Von dem gewählten Ausschüß wurde ein Antrag auf Einführung der Familienversicherung eingebracht. Die Durchführung dieser Reform wurde seitens der Generaldirektion davon abhängig gemacht, daß der gewählte Ausschüß auf die Kontrollreisen und auf das Mitbestimmungsrecht bei Anstellung von Bahnärzten verzichten soll. Da der gewählte Ausschüß auf diese Rechte nicht verzichten kann, wurde deren Antrag auf Einführung der Familienversicherung abgelehnt. Behufs Beratung über die in dieser Angelegenheit noch weiter zu unternehmenden Schritte fand am 29. Mai 1907 in Wien eine Südbahnkonferenz statt.

Die vom gewählten Ausschüß angestrebten Reformen scheiterten an dem Widerstand der Bahnärzte, welche erklärten, erst nach Durchführung der geforderten Anstellung der Bahnärzte die Familien der Kassensmitglieder besuchen zu wollen. Hierüber berichtet der „Eisenbahner“ in den Nummern 17 und 33/1907 sowie 3/1908.

#### Die Forderungen der Werkstätten- und Heizhausarbeiter.

Durchführung: Abhaltung von Konferenzen der Werkstättendelegierten am 22. Jänner 1905 und 2. Februar 1906 in Marburg. Die hauptsächlichsten Forderungen sind: Erhöhung der Grundlöhne, Regelung der Akkordpreise, frühere Lohnauszahlung an Samstagen, Stellungnahme gegen den angeblichen Arbeitsmangel in einzelnen Abteilungen und den dadurch bedingten minderen Verdienst. Die in der Marburger Konferenz am 2. Februar 1906 gefaßten Beschlüsse wurden in Form einer Resolution den hier in Betracht kommenden Vertrauensmännern zur Kenntnis gebracht.

(Bezüglich dieser Aktion wurde im „Eisenbahner“ Nr. 22/1906 berichtet.)

Erfolg: Die angestrebten Verbesserungen fanden zum großen Teile ihre Erfüllung durch die anfänglich der Resistenzbewegung gemachten Zugeständnisse. Insbesondere wurde die Lohnerhöhung durchgeführt, die Regelung der Akkordpreise im Einzelnen mit den Vertrauensmännern der Arbeiter in sichere Aussicht gestellt und eine frühere und abteilungsweise Auszahlung der Löhne an Samstagen eingeführt.

Ein von den Schiedenen der Werkstätten in Wien und Marburg überreichtes Gesuch um Einreichung in die Lohnkategorie II ist bisher noch nicht erledigt.

Die Aufbesserung der Löhne, Regulierung der Akkordpreise auf Grund der Verhandlungen im Oktober 1907 sind größtenteils durchgeführt.

#### Aktion gegen die Arbeit an Sonntagnachmittagen im Grazer Frachtenmagazin.

Durchführung: Abhaltung einer Versammlung, in welcher eine sechsgliedrige Deputation gewählt wurde, welche beim Betriebsinspektorat Graz vorsprach. Das Betriebsinspektorat

verlangte die Vorlage einer Arbeitseinteilung, durch welche die Arbeit an Sonntagnachmittagen als unnötig erwiesen werden soll; die Eingabe wurde vorgelegt.

Erfolg: Einstellung der Arbeit an Sonntagnachmittagen. (Siehe hierüber die Notiz im „Eisenbahner“ Nr. 17/1905.)

#### Aktion gegen die Entlassung von Oberbauarbeitern in Marburg.

Durchführung: Wegen Beteiligung an der Maifeier erfolgte die Entlassung einer großen Zahl von Oberbauarbeitern. Die Vertrauensmänner Genossen B i c h l und M u c h i t s c h intervenierten in Marburg, Abgeordneter P e r n e r s t o r f e r bei der Generaldirektion der Südbahn in Wien.

Erfolg: Sämtliche entlassenen Oberbauarbeiter wurden wieder aufgenommen. (Siehe hierüber die Notizen im „Eisenbahner“ in den Nummern 14 und 15/1905.)

#### Aktion der Magazinsarbeiter in Mähleinsdorf gegen die Entlassung ihrer Vertrauensmänner.

Durchführung: Einer von den damaligen Vertrauensmännern (S t e p i c), welche die Forderungen der Magazinsarbeiter dem Vorstand überreichten, wurde durch die Denunziation eines Christlichsozialen entlassen. Ein anderer Genosse (der Verschieber W i n t e r), welcher in einer Protestversammlung, die wegen der Entlassung des S t e p i c einberufen worden war, sprach, wurde ebenfalls entlassen. Hierauf intervenierten sieben Kollegen der Entlassenen beim Vorstand, welchen ebenfalls die Kündigung ausgesprochen wurde. Hierauf intervenierte Abgeordneter P e r n e r s t o r f e r und Genosse B e i g l als Vertreter der Zentrale bei der Verkehrsdirection.

Erfolg: Die sieben Kollegen der beiden entlassenen Vertrauensmänner wurden wieder aufgenommen, während die Entlassung dieser beiden aus den bekannten Gründen der Disziplin nicht mehr rückgängig gemacht wurde.

#### Die Forderungen der Wächter und Verschieber sowie der Heizhaus- und Kohlenarbeiter.

Durchführung: Ueber Vorschlag der Ortsgruppe Graz I wurden zwei die Forderungen der angeführten Kategorien enthaltende Memoranden verfaßt und zwecks Sammlung der Unterschriften und stationsweisen Ueberreichung an alle Ortsgruppen (Südbahn) verwendet. Die beiden Gesuche enthalten die Forderungen: a) des Wächter- und Verschieberpersonals; b) der Kohlenarbeiter, Heizmeistergehilfen, Bschpuzer und Kohlenauslader.

#### Die Forderungen der Magazinsarbeiter, der Subakkordanten und der Desinfektionsarbeiter in Mähleinsdorf.

Durchführung: Ausarbeitung und Ueberreichung von drei separaten Gesuchen, welche die dringendsten Forderungen enthielten. Das Gesuch der Subakkordanten wurde nicht weitergeleitet, jedoch eine Erhöhung der Löhne versprochen. Das Gesuch der Desinfektionsarbeiter wurde vom Stationsvorstand nicht angenommen, sondern die beiden Gesuchsteller vom Desinfektionsdienst wegen Mangel an Desinfektionsarbeit ins Magazin gegeben; sind jedoch wieder zum Desinfektionsdienst zugeteilt worden. Löhne und Akkordpreise wurden reguliert. Den Subakkordanten ist ihr angenommener für die Krankenkasse geltender Lohnsatz erhöht und die Akkordpreise reguliert, ferner der Eintritt in den Magazinsdienst als ständige Arbeiter mit den der Dienstzeit entsprechenden Ansprüchen in Bezug auf Akkord und anderes geöffnet worden. Den Magazinsarbeitern ist anfänglich der Verhandlungen der Lohn aufgebessert, die Eintrittszeit in den kleinen Akkord (nach zwei Jahren) und in den großen Akkord (nach weiteren fünf Jahren), so daß circa 150 Arbeiter in den Genuss des kleinen, beziehungsweise großen Akkords getreten sind, erwirkt worden. Der hierdurch für den Akkord erforderliche Betrag ist von der Südbahn erstellt worden. Schon im Jahre 1906, beziehungsweise 1905 ist eine Lohnregulierung sowie der hierfür nötige Akkordbetrag und die Wahl von Akkordvertrauensmännern erwirkt worden. Das spezielle Zugeständnis der Arbeitszeitregulierung ist noch unerledigt.

#### Aktion zwecks Regelung der Zugbegleitererwunne in Leoben.

Durchführung: Nach Abweisung eines Gesuches durch die Verkehrsdirection übermittelte Abgeordneter K e l e l ein neuerliches Gesuch samt dem abweislichen Bescheid der Generaldirektion.

Erfolg: Dem Ansuchen um Verrechnung der Aufenthaltzeiten unter einer Stunde wurde Folge gegeben und hierdurch den Zugbegleitern ein Mehrverdienst von 5 Kr. monatlich gesichert.

#### Aktion des Personals in Nabresina.

Durchführung: Infolge fortdauernder Schifanierung des Verschubpersonals durch den Wagenmeister P a u e i c be-mächtigte sich des Personals große Erbitterung; eine Intervention beim Stationsvorstand hatte keinen Erfolg. In einer hierauf stattgefundenen Versammlung wurde der Beschluß gefaßt, mit dem Wagenmeister P a u e i c keinen Dienst mehr zu machen und die Entlassung desselben aus der Station Nabresina zu verlangen. Dieser Beschluß wurde in Form einer Resolution dem Stationsvorstand zur Kenntnis gebracht. Hierauf erfolgte die Entlassung von 13 Verschiebern und die Suspendierung des Genossen B r e n t o v i c, welcher die Resolution als Vorsitzender der Versammlung unterzeichnet hatte. Diesen Gewalttat beantwortete das Personal mit dem Eintreten in die passive Resistenz; zum Zeichen der Solidarität schloß sich auch das Personal in Görz und Triest der passiven Resistenz an. Um die Beilegung dieser Angelegenheit zu erwirken, intervenierte der Rechtsanwalt D r. F r i e d l bei der Generaldirektion und wurde auch die Wiederaufnahme der 13 entlassenen Verschieber verfügt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 4/1906.) Der Wagenmeister P a u e i c, wegen dem die ganze Bewegung entstand, wurde nach Marburg verlegt. Ueber die Genossen B r e n t o v i c und P i c i n i n wurde die Verlegung ausgesprochen. Die Verlegungen dieser beiden Genossen brachten das Personal in neuerliche Aufregung und konnte von der Exekutive nur mit größter Mühe davon abgehalten werden, abermals in die passive Resistenz einzutreten. Um die Verlegungen rückgängig zu machen, intervenierte der Vertreter der Organisation bei der Generaldirektion, konnte jedoch nur das eine erwirken, daß die beiden Verlegten sich selbst eine Station oberhalb Raibach auswählen durften, wohin sie verlegt werden wollten. In der Folge wurde Genosse B r e n t o v i c nach Wien-Magleinsdorf, Genosse P i c i n i n nach Pragerhof verlegt.

#### Aktion der Magazinsarbeiter in Triest.

Durchführung: Es bestand die Absicht, den Akkordarbeitern den Akkordüberschuß vorzuenthalten, wodurch dieselben um circa 7000 Kr. geschädigt worden wären. In einer Protestversammlung wurde gegen diese beabsichtigte Schädigung Stellung genommen und beschlossen, die Annahme der laudenden Prämien zu verweigern.

Erfolg: Nach vor Einleitung energischer Schritte wurden die Vertrauensmänner verständigt, daß die Auszahlung des Akkordüberschusses wie im Jahre 1904 erfolgen werde, es sei nur ein Fehler in der Verrechnung vorgelegen.

#### Die Forderungen der Pensionisten.

Durchführung: 1. Verfassung eines Gesuches um Gewährung von Fahrbegünstigungen. Dieses Gesuch wurde mit den gesammelten Unterschriften durch den Vertreter der Organisation am 9. Oktober 1906 dem Generaldirektor überreicht.

Erfolg: In wichtigen Familienangelegenheiten werden den Pensionisten über deren Ansuchen Freikarten für sich und deren Angehörige verabsolgt.

2. Verfassung eines Gesuches um monatliche Vorausbezahlung der Ruhegelder. Dieses Gesuch wurde mit den gesammelten Unterschriften der Generaldirektion überreicht.

#### Die Forderungen des Verschub- und Lampistenpersonals in Wiener-Neustadt.

Durchführung: Verfassung eines Gesuches um Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit. Dieses Gesuch wurde am 23. Oktober 1906 der Generaldirektion überreicht.

Erfolg: Die Forderung des Verschubpersonals wurde bewilligt; die der Lampisten einer Ueberprüfung unterzogen.

#### Die Forderungen der Kohlenarbeiter im Bereiche des Betriebsinspektorates Junsbruck.

Durchführung: Ueberreichung von Gesuchen durch die Kohlenarbeiter in Junsbruck, Wien, Franzensfeste und Bozen um Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit.

Erfolg: Das Gesuch der Junsbrucker Kohlenarbeiter wurde günstig erledigt, das heißt der zwölfstündige Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit eingeführt.

#### Die Forderungen des Personals in den Stationen Triest, Pragerhof, Steinbrück und Rafet.

Durchführung: Von allen diesen Stationen wurden die die Wünsche und Forderungen des Personals enthaltenden Memoranden im Dienstwege überreicht. Das Gesuch des Personals in Triest wurde in den meisten Punkten abweislich beschieden, was unter dem Personal große Erbitterung hervorrief. Hierauf sprach eine Deputation bei der Generaldirektion vor, welche weitere Zugeständnisse in Aussicht stellte. Die nach Ablauf der vereinbarten Frist gemachten weiteren Zugeständnisse waren nicht geeignet, die unter dem Personal herrschende Erbitterung zu bannen, und das Personal trat am 25. Februar 1907 in die passive Resistenz, welcher Bewegung sich das Personal in den Südbahnstationen bis Pragerhof sowie das Personal der k. k. Staatsbahnen in Triest, Görz und Wfling anschloß. Sofort nach Beginn des Resistenzkampfes wurden durch die Vertreter der Organisation die Verhandlungen mit der Südbahnverwaltung und mit dem Eisenbahnministerium angebahnt. Bei diesen Verhandlungen wurden die Zugeständnisse festgesetzt und auf Grund der getroffenen Vereinbarungen die passive Resistenz eingestellt. (Siehe hierüber „Eisenbahner“ Nr. 7 und 8/1907.)

Erfolg: Den gestellten Forderungen wurde zum großen Teile Rechnung getragen. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 8/1907.)

#### Die Forderungen der bei der Bahnerhaltungsektion und Gebäudeinspektion Wien beschäftigten Arbeiter.

Durchführung: Verfassung eines Memorandums und Sammlung der Unterschriften auf der Strecke Wien-Böslau. Dieses Memorandum wurde mit den gesammelten Unterschriften überreicht.

Erfolg: In einzelnen Punkten wurden Zusagen gemacht.

#### Die Forderungen der Wagenauffeher.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung je eines Gesuches an die Maschinen-, Verkehrs- und Generaldirektion.

Erfolg: Die überreichten Forderungen wurden zum großen Teile gebilligt.

#### Die Forderungen der Zugbegleiter.

Durchführung: Abhaltung einer Delegiertenkonferenz in Marburg am 19. April 1907. (Bericht hierüber siehe „Eisenbahner“ Nr. 13/1907.) — Vorpfrage einer Deputation beim Generaldirektor am 3. Mai 1907. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 14/1907.)

#### Die Forderungen der Lokomotivführer.

Durchführung: Abhaltung einer Delegiertenkonferenz in Marburg am 18. April 1907. (Bericht hierüber siehe „Eisenbahner“ Nr. 13/1907.) — Vorpfrage einer Deputation beim Generaldirektor am 3. Mai 1907. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 14/1907.) (Fortsetzung folgt.)

## Arbeiterausschüsse bei den k. k. Staatsbahnen.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 19. April 1909, Z. 8321, an alle Organe, betreffend die Einführung neuer Bestimmungen für die Errichtung von Arbeiterausschüssen im Bereiche der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Unter Aufhebung der im Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 23. März 1907, Z. 17.013 (verlautbart im XVIII. Stück des Amtsblattes Nr. 29), getroffenen Bestimmungen für die Arbeiterausschüsse und den Arbeiterzentralausschüß bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen\* finde ich mich bestimmt, zur Begünstigung allgemeiner Personalangelegenheiten der Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung auf Grund der nachfolgend verlautbarten Bestimmungen Arbeiterausschüsse und einen Arbeiterzentralausschüß bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einzusetzen.

Diese Bestimmungen treten sofort in Wirksamkeit und werden mit dem Tage ihrer Verlautbarung die derzeit bestehenden Arbeiterausschüsse und der derzeit bestehende Arbeiterzentralausschüß aufgelöst.

Die beteiligten Dienststellen werden unter einem anzuweisen, mit aller Beschleunigung die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen, um die Wahlen in die Ausschüsse sofort durchzuführen. W r b a.

Bestimmungen für die Arbeiterausschüsse und den Arbeiterzentralausschüß bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

### I.

#### § 1.

Die Arbeiterausschüsse haben den Zweck, den statutenmäßig gewählten Vertretern der Arbeiter Gelegenheit zu geben, in allgemeinen, vorzugsweise die Interessen der Arbeiterschaft im Bereiche einer k. k. Staatsbahndirektion\* berührenden Angelegenheiten, insbesondere in Lohnfragen, Anträge, Wünsche und Beschwerden vorzulegen und Gutachten abzugeben.

Angelegenheiten einzelner Arbeiter sind von der Verhandlung im Arbeiterausschüß ausgeschlossen.

#### § 2.

In der Regel wird bei jeder Staatsbahndirektion ein Arbeiterausschüß, und zwar am Orte derselben gebildet; ausnahmsweise können mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums in Direktionsbezirken, deren besondere Verhältnisse dies zweckmäßig erscheinen lassen, an Stelle eines Arbeiterausschusses gesonderte Arbeiterausschüsse für die Arbeiter bestimmter Bezirke innerhalb des Direktionsbereiches errichtet werden, auf deren Zusammenlegung und Tätigkeit gleichfalls die folgenden Bestimmungen vollinhaltlich Anwendung finden.

Die Wahl des Ausschusses wird nach den Hauptdienstzweigen in drei Gruppen durchgeführt, und zwar:

\*) Den Staatsbahndirektionen sind in Ansehung der folgenden Bestimmungen die dem Eisenbahnministerium unmittelbar untergeordneten Dienststellen gleichzuhalten, welche zur Leitung des lokalen Betriebsdienstes auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen errichtet sind, beziehungsweise werden.

1. In der Gruppe der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes\*),  
 2. in der Gruppe der Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättendienstes,  
 3. in der Gruppe der Arbeiter des Verkehrsdienstes.  
 Die Einteilung der Arbeiter anderer Dienstzweige (Materialbesort, Elektrizitätswerk, Imprägnierungsanstalten, Schiffbauinspektion und dergleichen) in eine dieser drei Wahlgruppen bleibt der Entscheidung der Staatsbahndirektion überlassen.  
 Jede der drei Wahlgruppen wählt aus ihrer Mitte je vier Ausschussmitglieder und je vier Ersatzmänner, während die Staatsbahndirektion aus jeder Wahlgruppe ein Ausschussmitglied und einen Ersatzmann ernannt.  
 Die aus einer Wahlgruppe durch Wahl, beziehungsweise Ernennung hervorgegangenen Ausschussmitglieder bilden zusammen je eine Sektion des Arbeiterausschusses.

§ 3.

Innerhalb jeder Wahlgruppe sind wahlberechtigt und wählbar alle Arbeiter, welche das 24. Lebensjahr zurückgelegt haben, ein Jahr im Dienste der Staatsbahnenverwaltung\*\*) stehen und mindestens ein Jahr in einem jener Dienstzweige beschäftigt sind, welche zu der betreffenden Wahlgruppe gehören. Weibliche Arbeiter sind weder wahlberechtigt noch wählbar.

§ 4.

Für die Vornahme der Wahlen in die Arbeiterausschüsse gelten folgende Bestimmungen:

Der Tag der Wahl wird von jeder Staatsbahndirektion für ihren Amtsbereich bestimmt und in ihrem Amtsblatte mindestens zwei Wochen vor der Wahl verlautbart; bei Dienststellen mit größerem Personalstand sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um sämtliche Arbeiter von der erfolgten Wahlanschreibung in Kenntnis zu setzen.

Die Stimmzettel sind in drei nach den Wahlgruppen verschiedenen Farben aufzulegen und mit dem Trockenstempel der Staatsbahndirektion zu versehen.

Für die Wahl, welche geheim durchzuführen ist, dürfen nur die von den Dienstvorständen verteilten Stimmzettel verwendet werden.

Die Stimmzettel sind als streng verrechenbare Druckformen zu behandeln. Die Ausfüllung derselben an die Wahlberechtigten hat seitens der Dienstvorstände oder der von diesen hierzu bestimmten Organe persönlich zu geschehen und ist für die Verteilung sämtlicher Wahlberechtigter Sorge zu tragen.

Jeder Wähler hat den ausgefüllten Stimmzettel persönlich dem eigenen Dienstvorstand oder dem vom letzteren hierzu bestimmten Organe vor Ablauf des als Wahltag angegebenen Termins zu übergeben.

Die amtlichen Stimmzettel dürfen mit vorgebrachten oder vorgefertigten Kandidatenlisten überklebt werden und sind verschlossen abzugeben.

Die abgegebenen Stimmzettel sind von den Dienstvorständen nach Wahlgruppen getrennt und uneröffnet in geschlossenen Käuerten unter entsprechender Aufschrift über den Verbleib der fehlenden Stimmzettel unverzüglich an die Staatsbahndirektion weiterzuleiten.

Nach dem ausgeführten Wahltage abgegebene Stimmzettel sind zurückzuweisen.

Die näheren Bestimmungen über die Evidenzführung, die Verrechnung und die Vorlage der Stimmzettel an die Staatsbahndirektion bleibt deren Anordnung überlassen.

Das Skrutinium der eingelangten Stimmzettel ist bei der Staatsbahndirektion durch eine von ihr gebildete Kommission vorzunehmen, welcher drei betannte Vertrauensmänner der Arbeiter beizuziehen sind.

Das Ergebnis des Skrutiniums ist in einem von den Kommissionsmitgliedern zu fertigen Protokoll, getrennt nach den drei Wahlgruppen, niederzulegen.

Als gewählt erscheinen in jeder Wahlgruppe diejenigen, auf welche sich die relativ meisten abgegebenen gültigen Stimmen vereinigt haben; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los; die Gewählten haben binnen acht Tagen zu erklären, ob sie die Wahl annehmen.

Die Liste der gewählten und ernannten Ausschussmitglieder und Ersatzmänner, in welcher auch die für die Gewählten abgegebenen gültigen Stimmen anzugeben sind, ist dem Eisenbahnministerium vorzulegen, im Amtsblatt der Staatsbahndirektion zu verlautbaren und allen übrigen Staatsbahndirektionen zu übergeben.

§ 5.

Die Funktionsdauer der gewählten sowie der ernannten Ausschussmitglieder und der Ersatzmänner beträgt drei Jahre vom Tage der Wahl, beziehungsweise der Ernennung.

Vor Ablauf dieser Frist erlischt das Amt eines Ausschussmitgliedes, beziehungsweise eines Ersatzmannes:

- a) durch Niederlegung des Mandates,
- b) durch Verurteilung zu einer Arrest- oder Kerkerstrafe.

Nimmt ein Ausschussmitglied die Wahl, beziehungsweise die Ernennung nicht an oder scheidet es vor Ablauf der Funktionsdauer aus, so tritt an Stelle des gewählten Ausschussmitgliedes jener Ersatzmann, auf welchen sich die relativ meisten abgegebenen gültigen Stimmen vereinigt haben; an Stelle des ernannten Ausschussmitgliedes tritt der ernannte Ersatzmann.

§ 6.

Die Sitzungen der Ausschüsse finden regelmäßig jährlich einmal statt, doch kann die Staatsbahndirektion im Bedarfsfalle auch außerordentliche Sitzungen einberufen.

Die drei Sektionen tagen in der Regel getrennt; nach Ermessen der Staatsbahndirektion können fallweise zwei oder alle drei Sektionen zu einer gemeinschaftlichen Sitzung zusammengerufen werden.

Als Vorsitzender der einzelnen Sektionen des Ausschusses sowie auch der eventuellen gemeinsamen Verhandlung mehrerer Sektionen hat der Staatsbahndirektor oder einer der beiden Stellvertreter desselben zu fungieren; bei deren Verhinderung kann den Vorsitz bei der Beratung einer Sektion der für diesen Hauptdienstzweig zuständige Abteilungsvorstand führen.

Die vom Vorsitzenden zu bestimmende Tagesordnung soll den Ausschussmitgliedern in der Regel mindestens eine Woche vor der Sitzung mitgeteilt werden; die Ausschussmitglieder haben ihre Anträge für die Verhandlung im Wege ihres Dienstvorstandes beim Vorsitzenden anzumelden; derselbe entscheidet darüber, ob die Anträge ihrem Inhalt nach Gegenstand der Behandlung im Arbeiterausschusse sein können (§ 1) und ob dieselben auf die Tagesordnung der nächsten Verhandlung zu stellen sind.

Den Mitgliedern der Ausschüsse wird die freie Meinungsäußerung innerhalb der durch die Gesetze sowie durch die Dienstordnung gezogenen Schranken gewährleistet und kann kein Mitglied wegen der Abstimmung in den Sitzungen dienstlich zur Verantwortung gezogen werden.

Im Falle ungebührlichen Benehmens steht dem Vorsitzenden das Recht zu, die Ausschließung einzelner Mitglieder von einer Sitzung auszusprechen und im Wiederholungsfall den Mandatsverlust bei der Staatsbahndirektion zu beantragen.

Die Beschlussfähigkeit der Arbeiterausschüsse oder der einzelnen Sektionen derselben ist an keine bestimmte Präsenzanzahl gebunden und bleibt es dem Ermessen des Vorsitzenden anheimgestellt, bei Fehlen einzelner Ausschussmitglieder den Beratungs-

\*) Einschließlich der bei Neubauten verwendeten eigenen Arbeiter.

\*\*) Die bei einer in den Staatsbetrieb übernommenen Privatbahn zugebrachte Dienstzeit wird in dieser Hinsicht der Dienstzeit bei den österreichischen Staatsbahnen gleichgestellt.

gegenstand in Behandlung zu nehmen oder für die nächste Sitzung zu vertragen.

Die Ausschussmitglieder sind verpflichtet, an den Verhandlungen teilzunehmen, und können bei ungerechtfertigtem Fernbleiben durch die Staatsbahndirektion ihres Mandates verlustig erklärt werden.

Für das Resultat der Abstimmung ist die absolute Mehrheit der Stimmen der Ausschussmitglieder entscheidend; der Vorsitzende, der als Schriftführer beigezogene Beamte sowie etwaige andere, von der Staatsbahndirektion behufs Erteilung von Aufklärungen zu der Verhandlung entsendete Beamte haben kein Stimmrecht.

Die Namen der Sitzungsteilnehmer sowie der kurzgefasste Gang der Beratung und das Ergebnis der Abstimmung sind von dem Schriftführer in einem Protokoll niederzulegen, welches dieser, der Vorsitzende und ein hierfür von den stimmberechtigten Sitzungsteilnehmern aus ihrer Mitte zu bestimmendes Ausschussmitglied zu unterfertigen hat. Das Protokoll bleibt beim Vorsitzenden in Verwahrung; jedem Ausschussmitglied ist eine Abschrift dieses Protokolls auszuhandigen.

Binnen acht Tagen nach der Sitzung hat der Vorsitzende eine Abschrift des Protokolls an die Staatsbahndirektion zur weiteren Behandlung der erstatteten Gutachten vorzulegen.

§ 7.

Die Ausschussmitglieder beziehen auch während ihres Fernbleibens von der Arbeit infolge der Teilnahme an den Sitzungen des Ausschusses ihren Arbeitslohn.

Außerdem erhalten die am Orte der Sitzungen domicilierenden Ausschussmitglieder für jeden Tag, an welchem sie einer Ausschusssitzung beiwohnen, eine besondere Vergütung im Betrage von 2 Kr.; den Ausschussmitgliedern, welche nicht am Orte der Sitzung domicilieren, wird die freie Eisenbahnfahrt zum Sitzungsorte und für jeden angefangenen Tag der Abwesenheit vom Domicilorte eine Reisekostenzuschußigung in der Höhe des zweifachen Taglohnes, beziehungsweise, wenn dieser kleiner als 3 Kr. ist, im Betrage von 6 Kr. gewährt.

§ 8.

Das Eisenbahnministerium kann den Arbeiterausschuss jederzeit auflösen.

II.

§ 9.

Zur Begutachtung von Fragen, welche die Gesamtheit der Arbeiter eines Dienstzweiges oder die Gesamtheit aller Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen betreffen und deren gemeinsame Beratung durch Delegierte sämtlicher Arbeiterausschüsse dem Eisenbahnministerium zweckmäßig erscheint, wird ein Arbeiterzentralausschuss in Wien errichtet.

Um auch in diesem eine tüchtig sachmännische Vertretung der besonderen Interessen der Arbeiter jedes einzelnen Dienstzweiges zu ermöglichen, haben die durch Wahl hervorgegangenen Mitglieder der gleichen Sektionen sämtlicher Arbeiterausschüsse zusammen aus ihrer Mitte je vier Delegierte und je vier Ersatzmänner zu wählen, während das Eisenbahnministerium aus der Mitte der für die betreffenden Sektionen sämtlicher Arbeiterausschüsse ernannten Ausschussmitglieder je einen Delegierten und je einen Ersatzmann ernannt. Diese Delegiertenwahl hat bei dem ersten Zusammentritt jeder Sektion der einzelnen Arbeiterausschüsse zu erfolgen, weshalb den Ausschussmitgliedern gleichzeitig mit der Tagesordnung für die erste Verhandlung ein Verzeichnis der gewählten Ausschussmitglieder den betreffenden Sektionen sämtlicher Arbeiterausschüsse zu übermitteln ist.

Die seitens der gewählten Ausschussmitglieder geschlossen abgegebenen Stimmzettel sind von der Staatsbahndirektion uneröffnet und nach Sektionen getrennt unverzüglich dem Eisenbahnministerium vorzulegen, bei welchem das Skrutinium erfolgt. Als gewählt erscheinen diejenigen, auf welche sich die relativ meisten abgegebenen gültigen Stimmen vereinigt haben; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Die Liste der gewählten sowie der ernannten Delegierten des Zentralausschusses wird im Amtsblatt des Eisenbahnministeriums und in den Amtsblättern der Staatsbahndirektionen verlautbart.

Das Eisenbahnministerium behält sich vor, nach Maßgabe des Erfordernisses die Zahl der Delegierten, beziehungsweise der Ersatzmänner entsprechend zu erhöhen und geeignete Anordnungen behufs Vornahme der hierdurch nötigen Ergänzungswahlen jeweils zu treffen.

§ 10.

Das Mandat der Delegierten währt drei Jahre vom Tage der Wahl, beziehungsweise der Ernennung, endet aber auch vor Ablauf dieser Frist, sobald das Amt des Delegierten als Mitglied des Arbeiterausschusses erlischt.

Für das Eintreten des Ersatzmannes an Stelle des Delegierten gilt sinngemäß die Bestimmung des § 5, letztes Alinea.

§ 11.

Je nachdem die vom Eisenbahnministerium zur Beratung gestellte Angelegenheit sämtliche oder nur einzelne Dienstzweige berührt, werden sämtliche Delegierte oder nur die dem betreffenden Dienstzweig angehörenden Delegierten einberufen.

Den als Vorsitzenden fungierenden Beamten ernannt das Eisenbahnministerium; derselbe bestimmt die Tagesordnung, welche den in Betracht kommenden Delegierten zugleich mit der Einberufung bekanntzugeben ist.

Die im § 6, Alinea 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11, sowie im § 7 bezüglich der Arbeiterausschüsse enthaltenen Bestimmungen finden auch im Arbeiterzentralausschuss sinngemäße Anwendung.

46.

**Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 19. April 1909, Zahl 20555, an alle Organe betreffend die Errichtung von Arbeiterausschüssen im Bereich der k. k. Nordbahndirektion.**

In Ausführung der Bestimmung des § 2 der mit dem Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 19. April 1909, Zahl 8321 (enthalten im XXII. Stüde des Amtsblattes Nr. 46), verlautbarten Bestimmungen für die Arbeiterausschüsse und den Arbeiterzentralausschuss bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen werden im Bereich der k. k. Nordbahndirektion je ein Arbeiterausschuss mit dem Sitz in Wien und in Mährisch-Odrau errichtet, und zwar:

- a) der Ausschuss in Wien, für die Arbeiter des Betriebsinspektorats und Zugförderungsinspektorats in Wien, der Lokomotiv- und Wagenwerkstätte in Floridsdorf, der Bahnteilung in Wien, der Materialmagazine in Wien, Floridsdorf und Prerau, der Delgasanstalten in Wien, Prerau und Sullein, der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen in Wien, Floridsdorf, Lundenburg, Ödöding, Brunn, Olmütz und Sternberg, der Fahrartenherzeugung in Wien, des Kinderasyls in Feldsberg und des Zentraldienstes der k. k. Nordbahndirektion Wien;
- b) der Ausschuss in Mährisch-Odrau für die Arbeiter des Betriebsinspektorats, Zugförderungsinspektorats und der Werkstätte in Mährisch-Odrau, der Bahnabteilungen in Olmütz, Bielitz und Kratau, der Delgasanstalt in Oberberg, der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen in Raasditz, Wausch, Fulmel, Schönbrunn, Troppau, Odrau, Oberberg, Hruschau, Daiditz, Bielitz, Trzebinia und Kratau. W r b a.

Inland.

**Der Sozialdemokratische Verband für den Achtstundentag.** Der Sozialdemokratische Verband hat am 30. April, am Vorabend der Maifeier, einen Antrag eingebracht, der die Klärung der Arbeitszeit und die Einführung des Achtstundentages bezweckt.

Der Antrag hat folgenden Wortlaut:

Die Verkürzung der Arbeitszeit ist ein Gebot der sozialen Hygiene, ein Erfordernis der Steigerung der Intensität und Produktivität der Arbeit.

Die Kraft der gewerkschaftlichen Organisationen hat einem großen Teile der österreichischen Arbeitererschaft bereits eine Arbeitszeit errungen, die weit kürzer ist als der gesetzliche Maximalarbeitsstag. Da aber die Kämpfe der Gewerkschaften durch die Schifanen der politischen Behörden, durch die Schmälerung des Koalitionsrechtes erschwert werden, besteht in vielen Fabriken immer noch die elfstündige, in manchen nicht fabrikmäßigen Betrieben sogar ein noch längerer Arbeitstag. Soll die Verkürzung der Arbeitszeit nicht erst in vielen opfervollen Kämpfen erstritten werden, dann muß hier die Gesetzgebung eingreifen.

Durch diese Bestimmung sollen die Errungenschaften der Gewerkschaften für alle Zukunft gesichert und die schrittweise Herabsetzung der Maximalarbeitszeit bis zum Achtstundentag herbeigeführt werden.

Das Gesetz findet auf alle Unternehmungen Anwendung außer auf diejenigen, deren besondere Arbeitsbedingungen nur durch Spezialgesetze geregelt werden können. Entwürfe solcher Spezialgesetze liegen bereits vor: so der Antrag der Abgeordneten Tomajch, Ellenbogen, Cerny, Moraczewski und Pagnini (186 der Beilagen) betreffend die Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten; der Antrag der Abgeordneten Cingr, Beer, Daszynski, Prokesch, Seliger, Beutel und Witny (180 der Beilagen) betreffend die Schichtbauer beim Bergbau; der Antrag der Abgeordneten Adler, Nemeo, Daszynski, Pittoni und Witny (128 der Beilagen) betreffend die Arbeitszeit in ununterbrochenen Betrieben. Die Gesetzten behalten sich vor, auch über die Arbeitszeit der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter, der Hausdienerschaft, der in der Seeschifffahrt und Seefischeret beschäftigten Arbeiter zu geeigneter Zeit Anträge zu stellen.

**Von der Steuerschraube.** Das Balkanabenteuer hat die Staatskassen aufs gründlichste geleert, sie müssen also schnell gefüllt werden, um den Ansprüchen der nächsten Zeit gerecht werden zu können. Der Moloch soll gefüttert werden durch den Bau dreier schwimmender Eisentolosse, und die Privilegienritter der Landtage sollen bei guter Laune erhalten werden durch Sanierung der zerrütteten Landesfinanzen. Dazu braucht der Herr Finanzminister Geld, viel Geld.

Der Staat hat aber, wie schon erwähnt, leere Kassen. Also? — Das Rezept, nach dem Herr von Wilinski da verfährt, ist höchst einfach: er geht noch ungenutzter darauf los, die indirekten Steuern zu erhöhen, als sein Vorgänger Korotowski. Er begnügt sich nicht mit der Erhöhung der Branntweinsteuer, er will auch gleichzeitig die Biersteuer bedeutend erhöhen. Die Landesbieraufgaben sollen aufhören, es soll nur eine einheitliche staatliche Biersteuer geben, aber überall wird sie erhöht. Die Branntweinsteuer soll um 50 S. per Liter erhöht werden. Die Biersteuer soll von Kr. 3.40 (bei zehngradigem Bier) auf 7 Kr. per Hektoliter erhöht werden, das ist um rund 4 Kr. per Hektoliter des gewöhnlichen Bieres, bei mehrgradigen Bieren noch höher.

Von der Beute will der Staat den Ländern einen kleinen Teil abgeben (Mähren soll circa 11 Millionen Kronen erhalten), den größeren Teil behält er für sich, und da die Einnahmen mit dem Wachsen der Bevölkerung steigen, profitiert der Staat allein an der Steigerung, während der Ertrag, den er den Ländern gibt, nicht steigt. Freilich rechnet der Finanzminister nicht mit der Möglichkeit, daß sich der Widerstand der Bevölkerung gegen eine Ueberwälzung der erhöhten Steuer auf die Biertrinker auch in einer Verzichtsleistung vieler Tausender auf dieses ebenso teure als wertlose Getränk äußern könnte.

Die geplante Erhöhung der Frachttarife auf den Staatsbahnen, die Erhöhung der Branntweinsteuer und der Biersteuer — das ist das Butte, das dem Abgeordnetenhaus vom Finanzminister zur Begrüßung überreicht wurde. Damit sollen die Kosten der von der christlichsozialen Gopspartei herbeigeführten Annexion Bosniens und der Herzegovina hereingebracht und Geld für neue Rüstungen — Riesenschlachtkasse und wer weiß was noch — beschafft werden.

Der Klassencharakter des Staates könnte nicht schärfer hervortreten als in den oberschwebenden Besteuerungsjahren. Neue schwere Lasten dem Volke und die erpreßten Millionen den parasitären Cliquen in den Landtagen!

Wenn die Masse des Volkes nur einmal erkennen würde, welches Spiel man mit ihr treibt, dann wären so saubere Steuerpläne, mit welchen jetzt unser Finanzminister schwanger geht, ehe baldigst unmöglich. Aber diese Zeit ist leider noch ferne!

**Konsumgenossenschaftliche Fortschritte.** Die Entwicklung des Wiener Konsumvereines „Vorwärts“ bekräftigt die Meinung jener, die da behaupteten, daß der Kampf gegen den Kapitalismus nicht nur auf dem Gebiet der Warenproduktion, sondern auch auf dem der Warenzirkulation mit Erfolg geführt werden könne. Allerdings mußte zuerst die Zersplitterung überwunden und jene Zusammenfassung der Kräfte hergestellt sein, wie dies durch die Zentralisierung im „Vorwärts“ der Fall ist.

Das Wachstum des „Vorwärts“ tritt äußerlich in der großen Zahl seiner Filialen zutage. In 51 Verkaufsstellen wird der Mitgliedschaft Gelegenheit gegeben, die Waren vom „Vorwärts“ zu beziehen. Schon die vorteilhafte, schmutze Einrichtung der Filialen fällt auf und bringt den Fortschritt gegen ähnliche Geschäfte zum Ausdruck. In der Einrichtung und Einrichtung der vielen Geschäfte steckt ein ziemliches Stück Arbeit, die allein schon eine Anerkennung erfordert.

Leser und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

Wie jedem neuen Unternehmen, brachte man auch dem „Vorwärts“ nach seiner Gründung im Jahre 1902 das größte Mißtrauen entgegen. Seine rasche Entwicklung hat jedoch die Zweifler eines Besseren belehrt. Das schnelle und gute Fortschreiten des „Vorwärts“ hat nicht nur das Mißtrauen beseitigt, sondern auch belebend auf die anderen Wiener Konsumvereine eingewirkt. Welch erfreulichen Aufschwung der „Vorwärts“ seit seinem Bestande genommen hat, veranschaulicht am deutlichsten folgende Aufstellung:

Geschäftsjahr	Filialen	Mitglieder	Umsatz in Kronen	Rückvergütung
1902/03	20	8.224	1.620.865-50	45.463-94
1903/04	26	9.408	2.033.443-41	82.685-56
1904/05	30	13.854	3.026.777-82	124.272-39
1905/06	36	18.105	4.001.148-95	192.283-34
1906/07	46	25.753	5.754.359-86	258.946-19
1907/08	51	31.613	7.620.867-52	327.785-26

Aus dieser Aufstellung erzieht man, daß, während die Filialen um das Anderthalbfache vermehrt wurden, die Mitgliederzahl um das Vierfache, der Umsatz um das Sechsfache und die Rückvergütung um das Siebenfache gestiegen sind. Das ist innerhalb der kurzen Zeit eine geradezu sprunghafte Entwicklung, die kein Konsumverein zu verzeichnen hat.

Der „Vorwärts“ hatte in seinen früheren Jahren keine Filiale mit einem Umsatz von 300.000 Kr. Im letzten Geschäftsjahr verzeichneten schon 3 Geschäfte einen Umsatz über 300.000 Kr., 8 Filialen einen Umsatz über 200.000 Kr., 26 Filialen einen solchen von 100.000 bis 200.000 Kr., 5 Filialen machten eine Lösung von 70.000 bis 100.000 Kr. und 9 Filialen eine solche unter 70.000 Kr.

Welch enorme Warenmengen zu bewältigen sind, erzieht man aus folgenden Zahlen. Es wurden im letzten Geschäftsjahr umgesetzt: Zucker 98 Waggons, gebrannter Kaffee 108.800 Kilogramm, Mehl 140 Waggons, Reis 13 Waggons, Kartoffeln 100 Waggons, Sauerkraut 13 Waggons, Salz 17 Waggons, Petroleum 50 Waggons, Kohle 470 Waggons, Bundholz 40 Waggons, Seife 20 Waggons, Soda 30 Waggons, Milch 6.700.000 Liter, Brot 1.481.000 Laibe, Bier 1.197.000 Flaschen, Eier 5.191.000 Stück, um 802.107 Kronen Selbwaren und Fleisch, um 199.179 Kr. Weißgebäck, um 27.734 Kr. diverse Wařartikel u. s. w.

Auch auf dem Gebiet der Eigenproduktion betätigt sich der „Vorwärts“, indem er einen Selchereibetrieb unterhält, der die Verkaufsstellen mit guten Fleisch- und Würstwaren und reinem Schweinefleisch zu versorgen hat. Das Errichten anderer Betriebe hält der „Vorwärts“ mit Rücksicht auf die Großeinkaufsgesellschaft österröcher Konsumvereine nicht notwendig, um diesem Unternehmen die Entwicklungsmöglichkeit nicht zu unterbinden. Er unterstützt und fördert die Großeinkaufsgesellschaft, indem er sämtliche Waren von ihr und durch sie bezieht, und betätigt damit seine genossenschaftliche Solidarität und Treue.

Der Verein besitzt heute sechs Realitäten mit einem bilanzmäßigen Wert von 430.267 Kr., einen Selchereibetrieb mit 142.000 Kr. Das Warenlager in den Filialen verkörpert einen Wert von 3.500.000 Kr. und die Kassenbestände, Bank- und sonstigen Guthaben betragen sich mit 250.000 Kr., die Geschäftsanteile betragen 300.000 Kr., die Spareinlagen 400.000 Kr., der Reservefonds 60.000 Kr.

Der „Vorwärts“ hatte am Schluß seines Geschäftsjahres 285 Angestellte, die eine jährliche Lohnsumme von 420.000 Kr. bezogen.

Das Verhältnis der Angestellten zum Verein ist durch Dienstpragmatiken geregelt, und es wurden den Angestellten die weitestgehenden Konzessionen in Bezug auf Lohn und Arbeitszeit gemacht. Außerdem sind sämtliche Angestellten gegen Krankheit und Unfall versichert. Die Unterstützungs- und Pensionsinstitute der Angestellten werden vom Verein reichlich dotiert.

Die Verwaltung des „Vorwärts“ ist eine ausgesprochen demokratische. Es nehmen an ihr sowohl die Angestellten als auch die Delegierten in einer Reihe von Konferenzen jahraus und jahrein teil.

**Die ersten Sozialdemokraten im Salzburger Landtag.** Am 3. Mai fanden in der Stadt Salzburg die Landtagswahlen aus der IV. Kurie statt. Dabei wurden die Genossen Prořsch und Robert Preußler mit 1433, respektive 2659 Stimmen zu Landtagsabgeordneten gewählt. Dieser herrliche Sieg ist um so erfreulicher, als die Gegner mit allen Mitteln arbeiteten, um die Wahl der sozialdemokratischen Kandidaten zu verhindern. Den Salzburger Genossen entbieten wir zu ihrem glänzenden Siege brüderlichen Gruß!

**Die Eröffnung der Tauernbahn.** Sektionschef Millemoth, Ministerialrat Gertebrueck, Oberbauamt Trnka und Abgeordneter Dr. Sylvestor unternahmen am 2. d. M. eine Besichtigungsfahrt auf der neuen Tauernbahn von Wadgassein nach Spital. Die 50 Kilometer lange Strecke wurde in zwei Stunden durchfahren, der Tauertunnel in 16 1/2 Minuten. Die Eröffnung der letzten Teilstrecke der großen Alpenbahn erfolgt Anfang Juli.

**Die zwanzigste Waisfeier.** Der Weltfeiertag des internationalen Proletariats ist überall großartig verlaufen. Trotz aller Widervärtigkeiten, trotz der wirtschaftlichen Krise und dem brutalen Druck des Unternehmertums haben sowohl in Oesterreich als auch im Auslande Hunderttausende Arbeiter den 1. Mai durch Arbeitsruhe gefeiert und damit dokumentiert, daß sie an den Beschlüssen des Pariser Kongresses vom Jahre 1889 unverbrüchlich festhalten. In Wien feierten 80.000 Arbeiter und Arbeiterinnen. Vormittags fanden zweiundfözig Versammlungen statt, die alle großartig besucht waren. Nachmittags zogen die Feiern unter Vorantragung zahlreicher roter Fahnen und Standarten in den Prater, wo sie sich bei Konzerten und sonstigen Volksbelustigungen unterhielten. Die Feiern verlief ohne jeden Zwischenfall. Ebenso wirkungsvoll war die Waisfeier in den übrigen größeren Städten Oesterreichs. So zum Beispiel in Graz, Brünn, Prag, Innsbruck, Linz, Klagenfurt, Reichenberg, Gablona, Rudweis, Pilsen, Mährisch-Schönberg, Jägerndorf, Lemberg, Czernowitz, Krakau und vielen anderen. Auch im Auslande ruhte in vielen Städten und Industriorten die Arbeit.

**Die christlichen Gewerkschaften im Jahre 1908.** Nach einer von der Reichsgewerkschaftskommission der christlichen Arbeiterschaft Oesterreichs ge-

pflögten Erhebung, deren Ergebnisse dem Ersten Kongreß der christlichen Gewerkschaften vorgelegt wurden, bestanden, wie die „Soziale Rundschau“ berichtet, im Jahre 1908 in Oesterreich 16 Zentralverbände der christlichen Gewerkschaften mit folgenden Mitgliederzahlen:

Zentralverband der christlichen	Gruppen und Zahlstellen	Mitgliederzahl 1907	Mitgliederzahl 1908
Textilarbeiter	150	10.016	13.270
Eisenbahner	221	6.500	6.500
Tabakarbeiter	16	3.280	4.570
Gastgewerbeangestellte	32	2.236	2.252
Eisen- und Metallarbeiter	44	1.300	2.100
Lohnfuhrwerksgehilfen	10	—	1.600
Bäderarbeiter	12	1.476	1.478
Wärkarbeiter	40	600	1.012
Wau- und Steinarbeiter	15	260	630
Schneider und Schneiderinnen	27	450	621
Handels-, Expeditious- und Verkehrsarbeiter	10	330	600
Bergarbeiter	7	400	300
Telephon- und Telegraphenarbeiter	2	—	200
Handlungsangestellte	5	—	180
Schuharbeiter	14	100	176
Buchbinder	3	100	121
Summe	608	27.018	35.610

Ferner bestanden noch slowenische Gewerkschaften, in denen 971 Arbeiter der krainischen Industrie-Gesellschaft in Uffing, 508 Papierarbeiter, 206 Stroharbeiter, 150 Textilarbeiter, 204 Keimarbeiter, 200 Bäcker und Konditoren, 120 Geschäftsdienner, 124 Holzarbeiter, 73 Schuharbeiter und 90 Bergarbeiter organisiert waren. Dazu kommt noch der Gewerkschaftsverein für Krain mit 200 Mitgliedern, so daß sämtliche slowenischen Gewerkschaften 2846 Mitglieder (gegen 2140 im Jahre 1907) zählen.

### Rusland.

**Erhebungen über die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahner aller Länder.** Einen dahingehenden Beschluß faßte beinahe der letzte Internationale Transportarbeiterkongreß. Wie nun das „Korrespondenzblatt der Internationalen Transportarbeiterföderation“ mitteilt, ist die Sammlung des Materials nun ziemlich vollständig. Es liegen vor die Angaben aus Schweden, Finnland, Dänemark, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Spanien, Italien, Ungarn, Bulgarien, England, Nordamerika und Viktoria (Australien). Es fehlt noch Oesterreich, Südamerika und Rußland. Aus Rußland liegt Material vor, aber es muß noch ergänzt werden. Zum Teil ist das Material schon übersetzt. Die ganze Arbeit soll in Buchform in deutscher, englischer und französischer Sprache veröffentlicht werden. Die Bearbeitung des Materials erfordert viel Zeit und Mühe. Ueberflüssiger Ballast muß beseitigt werden, um die Gesamtarbeit übersichtlicher zu machen, da durch die Kompliziertheit der Gehaltsverordnungen, der Verschiedenartigkeit der Nebenbezüge, sonstiger materieller Vergünstigungen u. s. w. ein ungeheures Durcheinander geschaffen ist. Wenn bekannt ist, daß im Eisenbahnbetrieb 30 bis 50 verschiedene Kategorien beschäftigt sind, der wird auch begreifen können, welche Schwierigkeiten zu überwinden sind, um ein einigermaßen übersichtliches Bild über die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahner zu geben. Wir hoffen, in einigen Monaten mit der Herausgabe der Arbeit in deutscher Sprache beginnen zu können.

**Die Wirkung der Wirtschaftskrise auf den Eisenbahnverkehr im Jahre 1908 läßt sich jetzt für die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft feststellen.** Es wurden insgesamt 1902 5 Millionen Mark vereinnahmt. Da im Etat für 1908 mit einer Gesamteinnahme von 2052 2 Millionen Mark gerechnet ist, so beträgt die Mindereinnahme gerade 150 Millionen Mark. Dazu hat in erster Reihe die Einnahme aus dem Güterverkehr beigetragen. Sie war im Etat mit 1363 5 Millionen Mark veranschlagt, hat jedoch nur 1241 1 Millionen Mark oder 122 4 Millionen Mark weniger betragen. Das Weniger aus dem Personen- und Gepäckverkehr war beträchtlich geringer, aber immer noch bedeutend genug. Gegenüber dem Etatsansatz von 552 9 Millionen Mark, hat aus ihm die tatsächliche Einnahme nur 538 4 Millionen Mark oder 14 4 Millionen Mark weniger betragen. Der Rest des Fehlbetrages fällt auf die Einnahme aus sonstigen Quellen.

**Krankheit bei Eisenbahnangestellten ist strafbar.** Eine höchst eigentümliche Verfügung hat die Eisenbahnverkehrsinspektion I in Berlin erlassen. Der Herr Verkehrsinspektor will Erkrankungen der Beamten an Feiertagen, die er häufig für Simulationen erachtet, dadurch heilen, indem er verfügt, daß künftig diese Krankheitsstage den Beamten als dienstfreie Sonntage angerechnet werden und sie am darauffolgenden Sonntag, beziehungsweise Feiertage voll, das heißt vor- und nachmittags zehn Stunden Dienst tun müssen. Ist ihre Beschäftigung im Fahrkartenverkauf an diesem Tage nicht angängig, so ist ihnen in der Güterabfertigung eine bestimmte Arbeit zu übertragen, welche diese Zeit in Anspruch nimmt und am nächsten Tage abzuliefern ist. Auch der Dienst der nicht für den Fahrkartendienst tauglichen oder aus sonstigen Gründen nicht heranzuziehenden Beamten der Güterabfertigungen ist ebenso einzurichten, damit nicht ihr Dienst le quere und deshalb begehrenswerter erscheint.

**So sollt ihr arbeiten.** Die Genossen Hamburgs haben in den letzten Monaten eine umfangreiche Agitation für die Partei unter den Mitgliedern der Gewerkschaften veranstaltet. Ueber 47.000 Adressen stellten die Gewerkschaften — fast alle — zur Verfügung. 18.133 von den Gewerkschaftsmitgliedern waren bereits politisch organisiert, 6856 wurden neu für die Parteiorganisation gewonnen, so daß jetzt in Hamburg 24.989 Gewerkschaftsmitglieder = 53 3 Prozent der Gesamtheit organisiert sind. Außerdem wurden 904 neue Abonnenten für das „Hamburger Echo“ gewonnen. Das Ergebnis, inmitten von Krise und Arbeitslosigkeit erzielt, verdient die größte Bewunderung und rasche Nachahmung!

**Die sozialdemokratischen Gewerkschaften Deutschlands** veröffentlichten in ihrem Zentralorgan einen Jahresbericht für 1908, der überraschenderweise keinen Rückgang, sondern Stabilität der gewerkschaftlichen Organisation trotz des starken wirtschaftlichen Niederganges feststellt. Soweit die vorliegenden Berichte eine Uebersicht gestatten, haben eine Anzahl Verbände einen Verlust an Mitgliedern bisher überhaupt nicht zu verzeichnen; einige können sogar noch mit einer kleinen Steigerung der Mit-

gliederzahl aufwarten. Auch bei den meisten der Verbände, die einen Rückgang der Mitgliederzahl aufgegeben haben, ist derselbe so gering, daß dadurch ihre Finanzen nur wenig berührt werden. Man wird dieses optimistische Urteil der Generalkommission erst nachprüfen können, wenn dieser Sommer die genauen statistischen Uebersichten über die einzelnen Verbände vorliegen. Beachtlich sind in dem Jahresbericht die Nachrichten über die 4 Unterrichtskurse, welche die Generalkommission im Winter 1908/09 veranstaltet hat. 277 Maurer, Metallarbeiter, Transportarbeiter, Bergarbeiter, Schneider, Zimmerer, Gemeindearbeiter u. s. w. haben daran je sechs Wochen teilgenommen. In den Kursen wurden Vorträge gehalten über Geschichte und Theorie der deutschen Gewerkschaftsbewegung, ausländische Gewerkschaftsbewegung, Versicherungsgeßgebung, Arbeiterschutz, gewerblichen Arbeitsvertrag, Kartell- und Unternehmervereinigungen, Einführung in die Statistik und Gewerkschaftsliteratur, in Bankwesen und Geldverkehr, in Strafrecht und Gewerbehygiene und in Nationalökonomie.

### Aus dem Gerichtssaal.

**Sichtunsvrente.** Am 4. September 1905 erlitt der Maschinenschlosser Benzel Cervený im Heizhause Zalescey einen Unfall. Bei der Reparatur einer Lokomotive, die beim Abstellen ins Heizhaus noch 8 Atmosphären Dampf hatte, ließ er den Dampf aus und arbeitete dann in der Feuerbox. Die Hitze war dort so fürchterlich, daß ihm der Heizer ein Brett hineinreichen mußte, da er es auf dem heißen Rost nicht aushalten konnte. Ein Lokomotivführer gab Cervený den Rat, er möge sich eine Kanne Wasser reichen lassen, um die Hitze besser aushalten zu können. Obwohl er dies tat, war die Hitze sehr groß. Cervený stand während der zweistündigen Arbeit schreckliche Qualen aus.

Seit diesem Tage fühlte er sich dauernd krank und begann an epileptischen Anfällen zu leiden. Nach 14 Tagen setzte er jedoch seinen Dienst fort und erhielt am 29. Oktober 1905 den Auftrag, eine Lokomotive unter ähnlichen Verhältnissen zu reparieren, wie damals. Infolge der Hitze bekam er nun neuerlich einen epileptischen Anfall, fiel von der Maschine zu Boden und zog sich hierdurch Kopfverletzungen zu. Da er nunmehr gänzlich dienstunfähig wurde, sprach ihm die Anstalt eine 90prozentige Rente vom monatlich Kr. 102 54 zu.

Der Zustand Cervenýs wurde jedoch so arg, daß er nicht nur gänzlich erwerbsunfähig blieb, sondern auch die stete Hilfe anderer Personen angewiesen wurde, da sich seine epileptischen Anfälle immer häufiger, ja fast täglich wiederholten.

Infolgedessen ließ Cervený durch seinen Anwalt Doktor Leopold Kay eine Klage auf Zuerkennung einer Sichtunsvrente beim Schiedsgericht überreichen.

In dem hierüber eingeleiteten Verfahren wurde eine große Anzahl von Zeugen einvernommen, welche hauptsächlich über die Festigkeit der epileptischen Anfälle einvernommen wurden. Außerdem wurden auch die Doktoren Mayer und Jzopeskul in Czernowiz als Sachverständige einvernommen, welche angaben, daß auf Seiten des Klägers eine gewisse Hilflosigkeit bestehe, die jedoch noch nicht einen besonders hohen Grad erreicht habe. Die Hilflosigkeit des Untersuchten werde jedoch immer größer werden.

Bei der kürzlich stattgehabten Verhandlung hat nunmehr das Schiedsgericht die beklagte Anstalt zur Zahlung einer 90prozentigen Rente verurteilt.

Falls die von den Sachverständigen angeklagte Verschlimmerung des schon jetzt sehr belagerten Zustandes eintreten wird, wird es Sache des armen Verunglückten sein, eine weitere Erhöhung seiner Rente zu begehren.

**Klage auf Rentenzahlung.** Am 30. Jänner 1905 erlitt der damalige Heizer Michael Daton in Krakau einen Unfall, indem er von einem Tender herunterfiel und auf die rechte Körperseite aufschlug. Er erlitt bedeutende Schmerzen in der rechten Brustseite und wurde von einem starken Schreck befallen. Er dachte anfänglich, die Schmerzen überwinden zu können, mußte sich jedoch am zweiten Tage krank melden, blieb dann einige Wochen im Krankenstande und verjuchte dann häufig, seinen Dienst zu versehen, was oft durch mehrere Wochen möglich war, wodurch dann immer wieder Dienstunfähigkeit eintrat.

Die Unfallversicherungsanstalt hat diesen Unfall anerkannt und dem Verletzten eine Schadensrente von Kr. 59 93 monatlich seit April 1906 zuerkannt. Seit 11. März 1908 wurde ihm aber diese Rente vollständig entzogen, da die Anstalt auf Grund der Gutachten ihrer Vertrauensärzte zur Ueberzeugung gelangte, daß Folgen des geschilderten Unfalles nicht mehr zu konstatieren seien.

Dagegen hat nun Michael Daton durch den Advokaten Dr. Leopold Kay eine Klage beim Schiedsgericht erhoben.

In dem schiedsgerichtlichen Verfahren wurden mehrere Zeugen des Unfalles sowie dessen Folgen einvernommen und hat insbesondere der Bahnarzt Dr. Eichhorn in Krakau als Zeuge erklärt, daß die Untersuchung des Klägers nichts Abnormes ergab.

Bei der am 27. April 1909 stattgehabten Verhandlung beantragte der klägerische Vertreter, daß jene ärztlichen Befunde konstatiert werden, auf Grund welcher die Anstalt im Jahre 1906 die Rente bemessen hatte.

In Stattgebung dieses Antrages wurde konstatiert, daß der Kläger damals an einer leichten Neurose litt, die insbesondere durch eine bestehende Pulsbeschleunigung zu konstatieren war.

Nunmehr gaben die Sachverständigen Professor Doktor Haberda und Dr. Düvel ihr Gutachten dahin ab, daß gegenwärtig an dem Kläger dieselben Symptome zu beobachten seien.

Zufolge des Antrages des klägerischen Vertreters wurde daher die beklagte Anstalt verurteilt, dem Kläger eine Nachzahlung von Kr. 839 02 sowie die frühere Rente zu bezahlen.

**Zur Auslegung der Instruktionen.** Am 28. Jänner 1909 hat auf dem Bahnhof in Brerau eine Verhörung stattgefunden, wobei der Verhörungsbuch trotz des auf „Verbot der Verhörung“ stehenden Signals hinausfuhr und es hierbei zu einem Zusammenstoß kam. Die Generaldirektion beanstandete eine solche Verhörung als instruktionswidrig, infolgedessen alle dabei beteiligten Personen der Uebertretung nach § 432 St.-G. angeklagt wurden. Konform den Ausführungen des Vertreters Dr. Ambros hat das Gericht die Angeklagten freigesprochen mit der ebenso gerechten als verständnisvollen Begründung:

„Das Gericht nimmt wohl das instruktionswidrige Fahren an. Dies genügt jedoch zu einer Verurteilung nach dem Strafgesetze nicht, sondern es muß in jedem konkreten Falle das objektive Verschulden und das persönliche Verhalten in der Gefährlichkeit geprüft und gewürdigt werden.“

Im vorliegenden Falle hat das Gericht angenommen, daß die Verhörung, trotz des Verbotes im Interesse des Dienstes erfolgte, um nutzlosen Verzögerungen vorzubeugen und daß sie aus denselben Gründen kontinuierlich erfolgt. Sie bildet also den Grund des Zusammenstoßes nicht. Dieser liegt außerhalb dieser formellen Uebertretung, und zwar in solchen Anhäufungen des Verkehrs, welche die Dienstorgane auch beim ersten Willen, der Pflichterfüllung — der nach Ueberzeugung des Gerichtes vorliegt — nicht voraussehen und daher auch nicht verantworten können. Nicht jeder Verstoß gegen den Buchstaben der Instruktionen unterliegt schon der Ahndung des Strafgesetzes, sondern nur eine Tat oder Unterlassung an sich, insofern der Angeklagte die Gefährlichkeit derselben erkennen mußte oder sollte.“

### Streiflichter.

#### Salbschneidemanieren der k. k. Staatsbahnen.

Unter diesem Titel bringt die „Arbeiter-Zeitung“ folgende interessante Darstellung: Die Bahnverwaltungen haben zu ihrem Vorteil und zur Beängstigung aller Reisenden sowie zum Schaden der durch Bahnunfälle Verunglückten erwirkt, daß heute die Gerichte die Verletzten mit lächerlich geringen Summen abspesen. Aber selbst die im Interesse des Fiskus und der Bahnaktionäre arbeitende Jurisdikatur der Gerichte ist den k. k. Staatsbahnen noch zu kospispielig und sie praktizieren jetzt ein System, das man bisher nur bei Bucherern in und aus östlichen Ländern wahrgenommen und mit Gurgelabschneiden bezeichnet hat. Ein Prozeß, der jetzt die Gerichte beschäftigt, hat einen Einblick in das System ermöglicht, das wohl nicht bloß in dem einen Falle angewendet worden ist. Die Buchhalterin Käthe Weber fuhr im Juli 1907 von Dresden über Böhmen nach Passau. In der Station Lüttich bei Pilsen entgleiste der Zug und Fräulein Weber wurde verletzt. Obwohl sie über Kopfschmerz klagte, setzte sie am nächsten Morgen die Reise fort. Im selben Coupé wie sie saß nun jetzt auch der Herr Theodor Steinmaßler, der in der Staatsbahndirektion Pilsen Vorstand der Abteilung für Rechtsangelegenheiten ist. Er begann mit der Verletzten sofort über Entschädigungsansprüche zu verhandeln, trotzdem er als juristischer Eisenbahnsachmann wissen mußte, daß in diesem Augenblick noch niemand beurteilen konnte, welche Folgen das Unglück haben werde. Er war auch sehr nobel und bot der Verunglückten für die von ihm als leicht erklärte Verletzung 600 Kr. als endgültige Abfertigung an. Die junge Buchhalterin war so klug, einzunehmen, daß sie der Kopfschmerz vielleicht ihr ganzes Leben plagen werde; aber der Herr Steinmaßler mit dem guten überfälligen Herzen erwiderte, daß ein ärztliches Parere die Verletzung nur als leicht bezeichne. Käthe Weber unterschrieb nun die Erklärung, die ihr Steinmaßler vorlegte. Es hieß darin, daß durch die 600 Kr. alle ihre Ansprüche befriedigt seien und sie weitere nicht stellen werde. Sie bekam natürlich das Geld und Herr Steinmaßler rief sich vergnügt die Hände darüber, daß zufolge seiner von Hausierern sehr geschätzten Geschäftlichkeit, im Eisenbahnzug Geschäfte abzuschließen, den Staatsfinanzen nichts mehr geschaden könne, selbst wenn die Buchhalterin infolge des Unfalles wahnsinnig werden sollte. Unglücklicherweise war die Befürchtung des Fräuleins Weber, daß sie durch den Unfall schwer krank werden könne, gerechtfertigt, und sie sah sich durch den Vergleich, den ihr der Herr Steinmaßler, sagen wir vorläufig, abgerungen hat, begreiflicherweise arg geschädigt. Sie brachte deshalb eine Klage auf Ungültigkeitserklärung des von ihr mit Steinmaßler geschlossenen Vergleiches ein. Das Prager Handelsgericht gab der Klage statt, womit aber das Eisenbahnräar nicht zufrieden war, denn die Herren dort sind Schylocks und bestehen auf ihrem Schein. Das Prager Oberlandesgericht bestätigte die Inzuffizienz der Schylock-Moral, aber der Oberste Gerichtshof brachte die Sache wieder auf den Weg der Vernunft und des Rechtes, indem er so wie das Handelsgericht den sonderbaren „Vertrag“ für ungültig erklärte. Die Urteilsgründe sind eine Brandmarlung des Vorstandes der Pilsener Rechtsabteilung, wie sie scharfer nicht gedacht werden kann. Der Oberste Gerichtshof erklärte: Fräulein Weber ist von Steinmaßler durch falsche Angaben irreführt worden. Diese Irreführung bestand insbesondere in der Berufung auf das ärztliche Parere, welches gar kein Gutachten über die Verletzung enthielt, vom Inspektor Steinmaßler dem Fräulein Weber dennoch in einem Sinne erklärt wurde, als ob daraus eine leichte Verletzung der Verunglückten ersichtlich gewesen wäre. Mit Rücksicht auf diese Irreführung ist der Vergleich als unverbindlich erklärt worden. Dieses Urteil bedarf auch für den juristisch nicht geschulten Leser keines Kommentars. Herr Steinmaßler hat natürlich den Bericht auf weitere Ansprüche unterschreiben lassen, um Fräulein Weber zu schädigen und dem von ihm vertretenen Kerar Vorteile zuzuführen. Diesen Zweck erreichte er durch Irreführung, so daß alle Merkmale des Betruges vorhanden sind. Und so benimmt sich ein hoher Beamter der österreichischen Staatsbahnen, noch dazu ein juristisch gebildeter Mann und Vorstand einer Abteilung für Rechtsangelegenheiten! Ein sauberes „Recht“, das da praktiziert worden ist! Von einer auch nur disziplinarischen Verfolgung dieses Herrn hat man bisher nichts gehört, sie darf nunmehr aber nicht ausbleiben. Welcher anständiger Mensch, wenn er auch keine schlechte Absicht hat wie dieser Steinmaßler, wird sich dazu hergeben, mit einer Verunglückten, so lange sie noch unter der unmittelbaren Wirkung des Unfalles steht und ohne daß sie sich vorher mit Freunden beraten kann, einen so wichtigen Vertrag abzuschließen, noch dazu im Eisenbahnzug! Sollte aber Steinmaßler unschuldig sein und auf Befehl von Vorgesetzten gehandelt haben, so muß an diesen die Schändlichkeit geföhnt werden. Offenlich wird man es im Parlament herauskriegen, wer der Verantwortliche für die Geschäftspraxis ist, die der nicht gewöhnlicher, sondern gurgelabschneidender Bucherer gleichkommt.

**Die Schnellzugsbenützung mit Freischeiden.** Wie man den niederen Bediensteten ihre Begünstigungen wegnimmt, zeigt folgendes von der k. k. Staatsbahndirektion Willach herausgegebene Zirkular:

Zirkular Nr. 77.  
Schnellzugsbenützung mit Freischeiden.  
An alle Dienststellen mit Ausnahme der Murtalbahn.

Die maßlose Inanspruchnahme der Schnellzüge seitens der mit Freischeiden versehenen Bediensteten und deren Angehörigen hat bereits zu wiederholten Beanstandungen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums geführt und hat dieses neuerdings den Auftrag erteilt, bei Erteilung außertarifsmäßiger Fahrbegünstigungen auf die möglichste Einschränkung der Schnellzugsbewilligung Bedacht zu nehmen.  
Die k. k. Dienststellen werden somit hiervon mit der Weisung in Kenntnis gesetzt, Ansuchen um Erteilung der Schnellzugsbegünstigung in Zukunft nur in den Fällen eines tatsächlich vorhandenen dringenden Bedürfnisses zu befürworten, wobei zur Nichtschmür dienen möge, daß allgemeine Begründungen, wie „dringende Familienangelegenheiten“, „weite Reisen“, „kurzer Urlaub“, „Anschlüsse“ u. s. w. ohne genaue Angabe des Zweckes der Reise, welcher die Dringlichkeit nachweisbar begründet, unter keinen Umständen berücksichtigt werden können.  
Die hierortige Abteilung II ist beauftragt, die Durchführung dieser Maßnahmen an der Hand der vom k. k. Eisenbahnministerium erlassenen Weisungen strengstens zu überwachen

und von der der k. k. Staatsbahndirektion nach Artikel VIII, B 3, der Instruktion XII, Teil I, zusehenden Befugnis zur Bewilligung der Schnellzugsbenützung nur in ganz besonders berücksichtigungswürdigen Fällen Gebrauch zu machen.

Unter einem sind den Bediensteten die Bestimmungen des Artikels VII, A 3, der Instruktion XII, Teil I, neuerlich in Erinnerung zu rufen, in welchen bei eintretendem Platzmangel den mit Fahrbegünstigungen der I. Wagenklasse reisenden Bediensteten der eigenen Bahn, namentlich denen der niedrigeren, auf die Benützung der I. Wagenklasse Anspruch habenden Dienstklassen VII und VI sowie den zur Fahrt in der II. Wagenklasse berechtigten Diurnisten und Unterbeamten der I. bis III. Kategorie die tunlichste Rücksichtnahme auf das zahlende Publikum durch Inanspruchnahme der niedrigeren Wagenklasse als der gebührenden nahegelegt wird, sofern in der niedrigeren Klasse günstigerer Platzverhältnisse obwalten.

Willach, 17. April 1909.  
Der k. k. Staatsbahndirektor: Wagner.

Daß viel mit Freikarten in der I. und II. Wagenklasse Schnellzug herumgefahren wird, ist unzweifelhaft richtig, nur werden mit diesen von sozialer Fürsorge strotzenden Zirkularen diese Herren nicht getroffen, denn die Herren, die sich bei den Schnellzügen in der I. und II. Wagenklasse breit machen, werden sich auf ihren Freikarten den Stempelaustrich „Gültig für Schnellzüge“ noch immer verschaffen können. Welcher Dienstvorstand (wenn er auch sonst noch ein wenig Wohlwollen für den Bediensteten übrig hat) wird es nach dem obigen Zirkular wagen, das Freikartensuchen für Schnellzug bei einem Bediensteten zu befürworten? Was soll mit diesem Zirkular gegen den Platzmangel geschehen? Welcher Kondukteur wird es wagen, einen in der I. Wagenklasse fahrenden Herrn Oberrevidenten oder dergleichen aufzufordern, wegen Platzmangels (was übrigens in der I. Klasse wohl nicht leicht vorkommen wird, außer man erklärt ein Coupé mit zwei Reisenden schon als komplett) in die zweite Wagenklasse umzusteigen?

Nun sehen wir uns einmal an, was dieses Zirkular bewirken wird und was bei der Bedienstetenfeindlichkeit unserer leitenden Kreise anzunehmen ist.

Es werden den niederen Eisenbahnbediensteten ihre kleinen, oft mit harter Mühe bekommenen Urlaube verefelt und die Begünstigung, bei weiteren Reisen auch einen Schnellzug zu benützen, weggenommen.

Nehmen wir einmal einen Bediensteten, der in Steiermark, Salzburg, Ober- oder Niederösterreich oder gar in Böhmen stationiert ist; hat 8 bis 10 Tage Erholungsurlaub, er möchte sich einmal Triest ansehen, mit einer Schnellzugsfreikarte kommt derselbe in einer Nacht und einem halben Tag nach Triest; wenn dann auch die Rückreise mit derselben Beschleunigung vor sich geht, so hat der Betreffende etwas von seinem Urlaub und er kann sich dann auch noch nach der Reise zu Hause ein wenig ausruhen.

Andererseits aber mit einer Freikarte für Personenzüge; da kann sich der Bedienstete, wenn er überhaupt den Gedanken noch nicht aufgegeben hat, ein Stückchen Welt zu sehen. In diesem Fall geschlagene zwei Tage hin, zwei Tage zurück in der III. Wagenklasse unter allen möglichen Lokalreisen, in vollgepöppelten III. Wagenklassen herumgeschüttelt lassen, um schließlich mehr als die Hälfte Urlaub auf diese Weise verloren zu haben. Oder ein Bediensteter bekommt einen kurzen Urlaub; er hat in Familienangelegenheiten entfernt wohnende Verwandte zu besuchen; mit Schnellzug oder zumindestens auf einer Teilstrecke Schnellzug, um einen günstigen Anschluss zu erhalten, wird er es richten. Da soll er aber nur Freikarte für Personenzug erhalten und ist auf diese Art entweder gezwungen, die volle Aufzahlung zu leisten oder in einer Unterwegstation 2 oder 3 Stunden, oft sogar eine halbe Nacht herumlungern, um Anschluss zu bekommen.

Wir wollen nicht mehr solche Fälle anführen, sie sind unzählige, aber wir wollen eine andere Seite ansehen, und fragen: Kommt diese „maßlose Schnellzugsbenützung“ wohl auch daher, weil ein niederer Bediensteter einmal, vielleicht auch zweimal im Jahre in die Lage kommt, einen Schnellzug zu benützen?

Wir glauben kaum. Wir sind der Anschauung, daß diese „maßlose Schnellzugsbenützung“, wenn sie überhaupt nicht nur eine Ausrede sein soll, um den niederen Bediensteten eine Begünstigung wegzunehmen, von den oben erwähnten Herren, die eine Menge kleiner und dann auch drei- und vierwöchentliche Urlaube haben, herbeigeföhrt werden, und da ist es freilich möglich, daß dann auch jene Unterbeamte, die sich durch zwei, ja drei Jahrzehnte lange Dienstzeit das Recht der Fahrt in der II. Wagenklasse erworben, dort nicht gern gesehen werden.

**Wohnungsfürsorge bei den k. k. Staatsbahnen.**  
Wie offiziös berichtet wird, werden von der Staatsbahndirektion in Klagenfurt, deren Gemeindevertretung den nötigen Baugrund unentgeltlich beistellte, in nächster Zeit acht Häuser mit 13 Beamten- und 54 Bedienstetenwohnungen mit einem Aufwand von rund 450.000 Kr. hergestellt werden. In Willach, wo 16 Häuser mit 192 Bedienstetenwohnungen der Vollendung bereits entgegengehen, ist die Errichtung eines zweistöckigen Hauses und dreier dreistöckiger Wohnhäuser mit zusammen 30 Beamtenwohnungen in Aussicht genommen. Die Stadtgemeinde Willach hat sich zur Leistung von Bauzuschüssen bereit erklärt. Endlich werden in St. Veit an der Glan drei Bedienstetenwohnungen erbaut werden, für welche die Gemeindevorstellung dieser Stadt gleichfalls den notwendigen Baugrund unentgeltlich zur Verfügung gestellt hat. Auch im benachbarten Triester Bezirk befinden sich derzeit 13 Wohngebäude mit 220 Bedienstetenwohnungen im Bau, deren Fertigstellung in Wälde zu gewärtigen ist.

**Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Jahr 1908.**  
Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums gelangt soeben die Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, Jahr 1908 zur Veröfentlichung. Dieser Publikation zufolge wurden im Jahre 1908 7 Lokalbahn- und 6 Kleinbahnunternehmungen neu konzipiert sowie an 6 bereits bestehende Lokalbahnunternehmungen Konzeptionen für neue Lokalbahnlinien und an 2 bereits bestehende Kleinbahnunternehmungen Konzeptionen für mehrere Kleinbahnlinien erteilt. Weiters erfolgten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens 9 Bewilligungen zur Errichtung von Aktiengesellschaften unter gleichzeitiger Genehmigung der bezüglichen Statuten. 17 solchen Unternehmungen wurde eine Statutenänderung bewilligt.

**Aus dem Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums.**  
Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. April 1909, Zahl 19.745, an alle Organe betreffend Fahrbegünstigungen für das Personal der Staatseisenbahnverwaltung auf den Linien der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Südnord-

deutschen Verbindungsbahn. Die Erteilung außertarifsmäßiger Fahrbegünstigungen für die eingelösten gesellschaftlichen Linien der obgenannten Bahnen erfolgt bis auf weiteres ausschließlich noch durch die mit der Führung des Betriebes für Rechnung des Staates betrauten Gesellschaften nach den diesbezüglich bei letzteren bestehenden Normativbestimmungen. Erst vom Tage der staatlichen Betriebsübernahme an werden auf den genannten Linien die Fahrbegünstigungsdruckforten der k. k. Staatsbahnen zur Einführung und Verwendung gelangen.

Das Eisenbahnministerium findet sich jedoch bestimmt, sowohl den zur Übernahme in den Staatseisenbahndienst bestimmten Bediensteten der obigen Eisenbahngesellschaften auf den alten Staatsbahnlinien, als auch den Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf den Linien der N. W. B. und S. N. W. B. schon vor der staatlichen Betriebsübernahme eine Familienfreifahrt nach Maßgabe der Bestimmungen des Punkt 7e der Instruktion Nr. XII, Teil I, unter Anrechnung in die daselbst für höchstens drei Reisefälle per Kalenderjahr normierten Freifahrten zu bewilligen.

Die diesfälligen Ansuchen h. j. Bediensteter sind mit entsprechender Eingeleitung im vorgeschriebenen Dienstweg an die Direktion der S. E. G. in Wien, beziehungsweise an die Direktion der N. W. B. und S. N. W. B. in Wien zu leiten und sind die hierauf einlangenden Freifahrtsscheine von den zur Einbegünstigung über die Familienfahrten der betreffenden Bediensteten berufenen Dienststellen ebenso vorzumerken, als wenn die Ausfertigung von letzteren selbst erfolgt wäre.

Die in Rede stehende Freifahrt kann auch von einer Station der österreichischen Staatsbahnen nach einer Station der vorgenannten, vom Staate neuerworbenen Linien oder vice versa unternommen werden und sind in diesem Fall die schon getrennt ausgefertigten Freifahrtsscheine als zu einem und demselben Reisefall gehörig zu betrachten.

Für den k. k. Eisenbahnminister:  
Rödl.

**Johann Petrik gestorben.** Die organisierten Eisenbahner der O. N. W. B. verloren durch den am 22. April 1909 erfolgten Tod des Genossen Petrik einen treuen und opfermutigen Freund, der unermüdllich am Platze war, wo es galt, für das Wohl seiner kämpfenden Brüder einzutreten.

Schon vor Jahren geriet Petrik als Verschieber unter die Räder und verlor hierbei den rechten Arm. Durch die mangelhafte Amputation des Armes stellte sich später die Erweiterung der Herzschlagader ein, so daß er fort kränkelte und ihn jetzt im besten Mannesalter von 43 Jahren der Tod hinwegraffte.

Genosse Petrik stand infolge seines kleinen Gehaltes und seiner vier Kindern und kränklichen Frau fort und fort in einer nicht beneidenswerten Lage. Daher verstand er es auch gründlich, sich in die traurige Lage seiner Kollegen hineinzudenken und für die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage nach Kräften einzutreten.

Die Anerkennung seiner Tätigkeit widerspiegelte sich auch darin, daß bei dem am 24. April 1909 stattgefundenen Leichenbegängnis sich die Nordwestbahner sehr zahlreich einfanden und daß auch eine Menge sich im gegnerischen Lager befindlicher Bediensteter dem braven Genossen das letzte Geleit gaben.

Am Grabe hielt Genosse Schwab eine Grabrede, in welcher er der Verdienste des Verstorbenen in eindrucksvoller Weise gedachte.

### Korrespondenzen.

**Zweittl. (Betriebsleitung Zweittl als Sibirien.)**  
Es kommt selten etwas Besseres nach. In dieses Sprichwort erinnern sich die geplagten und ausgebluteten Zugbegleiter der Station Zweittl. Der Herr Assistent Artusi, Betriebsleiterstellvertreter denkt, nicht nur Ausland ist groß und der Zar ist weit, sondern auch in Oesterreich kann man es russisch einrichten, ohne eine Kontrolle zu befürchten, besonders dann, wenn man der Bizegouverneur von Zweittl ist. Da aber kein Glück vollständig ist, so fehlt auch diesem Herrn noch die Krone und Kostentuniform, da er die Beamtenuniform das ganze Jahr nicht trägt, angeblich weil er sich schämt, als Assistent herumzugehen, wie er selbst sagte.

Zweittl wird nicht nur von den Meteorologen der Wiener Sternwarte, sondern auch von den Eisenbahnen das niederösterreichische Sibirien genannt und war es unter dem früheren Betriebsleiter als Strahgass bekannt, so ist es heute unter dem unsichtbaren Herrn Babuschka zu einer Zwangsanstalt geworden. Es ist eine alte Tatsache, daß unfähige Vorgesetzte, welche den Dienst nicht verstehen oder die zu bequem sind, etwas zu lernen, diesen Defekt durch sinnlose Anordnungen und Schikanen vor den Untergebenen zu verdecken suchen. Herr Artusi macht zum Beispiel eine Inspektionsreise, die beschränkt sich hauptsächlich darauf, bei 20 Grad Kälte zu schimpfen, warum die Wasserbehälter in den Aborten nicht gefüllt sind, bei 14 Grad Wärme, warum nicht geheizt wird. Die Wortände in den kleinen Stationen beanspruchen, daß sie zu wenig Fahrkarteneinsichten vornehmen, selbst das Pauschale einsenden, ohne zu revidieren. Einmal machte er es und gab folgende Geistesproben von sich: Sie Kondukteur, warum ist diese Karte nicht kompostiert? — nun, das in den Paltstellen, wo die ganze Stationsanrichtung aus einer Tafel besteht, keine Personalklassen mit Komposteur existieren, daß auch der Kondukteur dergleichen nicht auf dem Budelet trägt, wo soll der Herr diese Erfahrung machen! Oder: Sie Kondukteur, warum geben Sie keine Kinderkarten an? Oder: eine Vorprüfung, natürlich im Zuge, während der Fahrt — der Herr besorgt überhaupt seine meiste Tätigkeit, inklusive des Mittagsschlafens, während der Fahrt. Sie, was muß ein Maschinführer tun, wenn er ein Langsamfahrtsignal bemerkt? Bremser! Die Fahrt derart mäßigen, daß er unbedingt vor dem Haltssignal anhalten kann. Artusi: Nein, er muß mit halber Geschwindigkeit fahren. Oder: Sie gehen zur Güterzugsprüfung, sagen Sie, welche Pflichten hat ein Kondukteur bei den Personenzügen? Standby! Ich habe zur Güterzugsprüfung Instruktion XX und XXI gelernt. Artusi: Die habe ich nicht hier, ich habe Instruktion XXXIX. In dieser Instruktion hätte Herr Artusi aber auch sehen können, daß, wenn jemand Frachtgut aufgibt, der Betriebsleiterstellvertreter den Arbeitern nicht anschaffen darf, das Gut als Gültgut zu bezeichnen, auch nicht, wenn es einem guten Bekannten gehört. Wahrscheinlich hätte Herr Artusi auch die Sicherheitsvorschriften nicht bei sich, als er in Ottenschlag die Oberbauarbeiter in der II. Klasse des Zuges auszählte, während mit diesem Wagen verschoben wurde und die Leute auf- und abgesprungen, respektive gepurzelt sind und man vom Glück reden kann, daß niemand überfahren wurde. Oder ein Zugbegleiter soll protokolllarisch einvernommen werden. Artusi gab dem Betreffenden beim Zuge einen Bögen Papier und sagte: Rechtfertigen Sie sich, Auf die Einwendung, daß jetzt, wo er Verschieben, Aus- und Zuladen u. s. w. muß, keine Zeit sei, sagte der bequeme Herr, nun so nehmen Sie es mit und machen das zu Hause. Verlangt ein Zugbegleiter ein Protokoll wegen ungerechter Strafen, entzieht sich Herr Artusi ebenfalls dieser ungewohnten Beschäftigung des Schreibens. Oder: Ein Zugführer machte den Herrn aufmerksam, daß keine Wagenansweise vorhanden sind. Die Antwort des Herrn Artusi: Warum präliminieren Sie keinen?

Die angeführten paar Beispiele zeigen, daß der Herr Artusi vom Eisenbahndienst überhaupt und vom Zugbegleiterdienst im besonderen nichts versteht, sonst würde er auch nicht

lagen, die Zugbegleiter, welche auf dieser Strecke Zugführer-, Manipulanten-, Kondukteur-, Verschieber- und Magazinsarbeiter-

Wir fordern, daß man uns endlich die schon seit Jahren versprochene sechste Partie gibt, daß auch für uns die Erlasse des Ministeriums gelten und eine Turnusbesprechung stattfindet,

Franzensfeste. (40jähriges Dienstjubiläum eines Arbeiters.) Samstag den 24. April l. J. fand im Speisesaal der hiesigen Bahnhofrestauration die feierliche Ueber-

einem Taglohn von 3.10 zu stehen kam. Nun nach 40 Jahren hartem Kampf ums Dasein kommt der arme, alt und schwach gewordene Mann erst auf einen beiläufig menschlichen Taglohn.

Die Glückwünsche dar, wobei dem Jubelpaare ein schönes Geschenk überreicht wurde, welches dank der vielen Spenden unserer Gönner und Freunde angekauft werden konnte.

Über-Gerspitz. (K. l. Nordbahn.) In die hiesige Station wurde ein gewisser Boruhy als Maschinenmeister von Dzwicim versetzt,

Wir raten diesem Herrn, er solle sich eine größere Kenntnis der Instruktionen, und von der Arbeit verschaffen, sich den hiesigen Verhältnissen mehr anpassen,

Wien-Heiligenstadt. Am 26. April d. J. fand unter zahlreicher Beteiligung des Stationspersonals das Leichenbegängnis des verstorbenen Genossen Em. Souček statt.

Chre seinem Andenken! Sehr peinlich berührte uns das Fernbleiben des Zugbegleitungs-personals und wir erwarten in Zukunft bei derartigen Vorwommnissen eine entsprechende Beteiligung aller Dienstleistungen.

Nitza. (Ein Dinstag in Nitza.) Am Sonntag den 11. April d. J. kam der Zug Nr. 576 a — ein Wagenüberstellung von Franzensfeste nach Nitza — mit circa 1/2-stündiger Verspätung über die hohe Brücke daher.

Bei dem Anblick gerann man den Eindruck, die Nemesis rächt sich an der Südbahn wegen ihrer grausamen Ausbeutung ihres Personals.

Als man an der Unfallstelle angekommen war, hörte man die Bediensteten von dem Unfall reden, wie sie gekrenkt und Vacuum gegeben haben, wie schnell sie noch den Zug zum Stillstand brachten,

Die Ursache soll eine unrichtige Wechsellstellung auf ein Geleise sein, welches voll mit Wagen besetzt war.

Der Beobachter dieses Unfalles war mit seinen obigen Betrachtungen noch nicht zu Ende, als er schon wieder auf einem Nebengeleise einen Krach hörte und als er sich hinwendete, sah er gerade, wie ein Eisenbahner aus einem zertrümmerten Wagen herausfiel.

Da wirft sich wohl der selbst die Frage auf: Wann werden auf dieser Bahn Sicherheitsvorrichtungen getroffen, durch welche betrichtige Unfälle verhütet werden könnten?

Wären in Nitza mehr einarmige Einfahrtssemaphore mit mehreren Armen, wäre dort ein Kontrollwächter, der die Weichenkontrolle vor jedem Zuge vornehmen würde, wären die Wechsellstellungen nicht so dumm angelegt mit diesen stuchwürdigen vierhändigen englischen Weichen,

Lundenburg. Anlässlich der Verlegung des Genossen Johann Weiner nach Brünn rufen die Zugbegleiter der Station Lundenburg demselben ein herzliches Lebewohl zu.

Das Zugbegleitungs-personal der Station Lundenburg.

Szatowa. (Galizien.) Während die auf Naturalwohnungen anpruchsberechtigten Bediensteten größtenteils in elenden Wohnungen hausen und einen höheren Zins, als das festgesetzte Quartiergeld beträgt, dafür zahlen müssen, sind die Naturalwohnungen in den Personalthäusern von Nicht-Eisenbahnern besetzt.

Dem Bediensteten wird für eine Naturalwohnung sein ganzes Quartiergeld, 240 bis 475 Kr. jährlich, abgezogen, während einem Finanzoberaufseher dieselbe Wohnung für 156 Kr. jährlich überlassen wird.

Die übrigen Beamten zahlen für die Wohnung, bestehend aus zwei Zimmern und einer Küche jährlich 494 Kr. und wir wären neugierig, zu erfahren, ob die Nicht-Eisenbahner überhaupt welchen Zins für eine derartige Wohnung zahlen.

Ein Eisenbahnbeamter muß mit seiner Familie mit zwei Zimmern zufrieden sein, ein alter Junggeselle des Zollamtes bekommt eine Wohnung mit sechs Räumen, wo drei Familien hinreichend Platz hätten.

Hier in Szatowa sind 80 definitive Beamte und Bedienstete, in Granica 7 Unterbeamte, die sämtlich Anspruch auf Naturalwohnungen haben.

Die Station ist eine Uebergangsstation, in der täglich 72 Züge der A. T. C., 36 Züge der k. l. Staatsbahn und mit den Ladowitzer Transitzügen gegen 30 Lokalzüge verkehren;

Zur Revision von 22 Personenzügen und circa 500 Lastwagen sind im ganzen zwei Wagenwärter angeestellt, die nebenbei noch eine Unmasse von Reparaturen zu besorgen haben.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Krebitz-Teichstadt (k. l. Böhmisches Nordbahn). Mitten im Walde, in idyllischer Einsamkeit, umgärtet von hohen Bergen, liegt die höchstgelegene Station Lannenberg der k. l. Böhmisches Nordbahn, zur Sommerzeit in beschaulicher Ruhe da,

Über in den Zeiten der Arbeitspausen ist für die Unterkunft der Arbeiter schlecht gesorgt, indem hier für sie kein heizbarer Raum zur Verfügung ist, sondern nur die kalte Restauration, und zum Unlügen Schnaps zur Verfügung steht, um sich den Wagen zu erwärmen.

Am 22. April war Stredenbereisung durch Herrn Oberkommissar der k. l. Generalinspektion. Sofort nach Abfahrt aus der Station wurde ein Stuhl vor die Tür gestellt, mit Kaffee-tannen und Brothoden aus der Restauration belastet.

Wer diesen Befehl erteilt hat, ist uns nicht bekannt und sind wir der Meinung, wo uns der Stuhl vor die Tür gestellt wird, solche Geschäfte zu ignorieren.

Aus den angeführten Gründen ersuchen die hier beschäftigten Arbeiter nochmals eine löbliche Direktion der k. l. Böhmisches Nordbahn noch vor Eintritt der schlechten Witterung um Auffstellung eines solchen Wagens, um nicht von der Gnade des Herrn Stationsvorstandes, respektive seiner Frau abhängig zu sein.

Klagenfurt. Es wird uns mitgeteilt, daß der Magazinsarbeiter Kocian aus Weizelsdorf des öfteren „schwarz“ nach Klagenfurt fährt und dort in berauschtem Zustande sich als organisierter Eisenbahner und Ueberläufer ausgibt.

Triest-St. Andrä. Am 17. April fand hier das Leichenbegängnis des verstorbenen Genossen Johann Zimmermann statt.

Unter solchen Umständen darf es niemanden wundern, wenn der Liebhaber der Köchin schließlich Lokomotivführer wird oder ein ehelicher Schuhmachergehilfe statt auf dem Stühemmel auf dem Dampftrakt.

Derartige Beternwirtschaft blüht in unserem Heizhaufe und so manche Beförderung durch unseren Herrn Inspektor dürfte durch die Intervention der Verwandtensünde gekommen sein.

Selbstredend gibt es dort, wo die Protektion getrieben wird, auch Rückgekehrte und sogenannte Uebergegangene. So mancher tüchtige Lokomotivführer hier in Mistel mußte dies empfinden, was umso empfindlicher wirkt, wenn Leute, die weder Schlosser sind noch sonst einen Beruf haben, durch zweifelhafte Legitimationen dem gelehrten praktischen Fachmann gleichgestellt, ja vorgezogen werden.

Wir erwarten, daß eine löbliche Direktion sich mehr um das Heizhaus Mistel interessieren wird, bevor hier eine Dynastie geschaffen wird.

Wolfsersdorf. Von mehreren Orten laufen beständig Klagen über den Bahnmeister Schrötter der k. l. Staatsbahngesellschaft bei uns ein, wo sich die Wächter und Arbeiter über die ungerechte Behandlungsweise dieses Vorgesetzten beklagen.

Donawitz. Eine der schlechtesten Geleiseanlagen finden wir in der Station Donawitz, trotzdem erst vor kurzem die neue Bahnanlage fertiggestellt wurde.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Zur Bewältigung dieser ungeheuren Arbeiten gehört eine entsprechende Anzahl von Bediensteten, die heute jedoch nicht vorhanden ist.

Wir lehnen jede Verantwortung ab, die sich als Folge des Personalmangels ergeben sollte.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Wir lehnen jede Verantwortung ab, die sich als Folge des Personalmangels ergeben sollte.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Wir lehnen jede Verantwortung ab, die sich als Folge des Personalmangels ergeben sollte.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Wir lehnen jede Verantwortung ab, die sich als Folge des Personalmangels ergeben sollte.

Wir machen eine löbliche Direktion auf die angeführten Uebelstände aufmerksam und erwarten, daß in kürzester Zeit die primitivsten menschlichen Rechte der Bediensteten berücksichtigt werden.

Veranstaltungsberichte.

Aufstein. Am 20. April l. J. fand im Gasthause „zur Grän“ eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher Genosse Müller aus Wien als Redner erschienen war.

Waidhofen an der Ybbs. Sonntag den 25. April fand im Arbeiterheim eine sehr gut besuchte Wächterversammlung statt. Das Referat erstattete Personalkommissionsmitglied Genosse Dollinger aus Thörl-Waglan.

**Wiener-Neustadt.** Dienstag den 4. Mai, um 8 Uhr abends, tagte im hiesigen Arbeiterheim eine massenhaft besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Vortrag über den Sozialversicherungsgegenstand. 2. Berichte. 3. Anträge und Anfragen. Der Einberufer, Genosse Sagemeyer, begrüßte die Anwesenden und eröffnete die Versammlung, indem er den Genossen Müller das Wort erteilte. Derselbe besprach in leicht verständlicher Weise mit ziffernmäßigen Belegen den geplanten Raub an den Rechten der Eisenbahner in der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt und der Krankenkasse. Bei Verlesung einzelner Paragraphen erhob sich ein Sturm der Entrüstung gegen jene Regierung, welche das Vorkaufsrecht auf die Rechte der Eisenbahner plant. Redner besprach das Vorgehen einzelner Bahnärzte, welche statt den Kranken zu helfen, die Bahnunternehmung unterstützen, indem er den Kranken als Simulanten erklärte. Nachdem der Referent den Anwesenden noch verschiedene in dem neuen Gesetzentwurf enthaltene Verschlechterungen vor Augen führte, empfahl er eine Resolution zur Annahme. Nach Verlesung derselben wurde diese Resolution einstimmig angenommen.

**Aus den Organisationen.**

**Karlsbad.** Am 25. April fand im Vereinslokal Hotel Cromwell die ganzjährige Generalversammlung statt. Nach Bericht der Funktionäre wurde zur Wahl der Vereinsleitung geschritten. Gewählt wurden folgende Genossen: Wenzel Warhout (W. E. B.), Obmann, Adalbert Pinker (f. l. St. B.), Obmannstellvertreter; Josef Weeg (f. l. St. B.), Kassier, Franz Tilly (W. E. B.), Kassierstellvertreter; Hugo Warhouz (W. E. B.), Schriftführer, Albin Moser (f. l. St. B.), Schriftführerstellvertreter; Franz Funk (f. l. St. B.) und Josef Winkler (W. E. B.), Kassierrevisoren; Ferdinand Dittl (W. E. B.), Bibliothekar; Franz Voit, Johann Fritsch, August Krehan und Johann Weiss, Ausschussmitglieder. Laut Beschluß der Generalversammlung finden die Monatsversammlungen nicht mehr am 4. eines jeden Monats, sondern an jedem ersten Sonntag im Monat statt, und zwar im neuen Vereinslokal „Hotel Bellevue“, Fischern-Neustadt. Die Monatsbeiträge sind von nun an nur in der Monatsversammlung zu zahlen. Jene Mitglieder, welche dienstlich verhindert sind, wollen ihr Mitgliedsbuch mit dem Monatsbeitrag durch einen Kollegen einbringen.

Die Monatsversammlung im Mai entfällt, daher können die Mitglieder diesmal noch die rückständigen Beiträge an den Kassier Josef Weeg (f. l. St. B.) oder an den Subkassier Franz Tilly einbringen. Die nächste Monatsversammlung findet am 6. Juni, nachmittags 3 Uhr, im „Hotel Bellevue“, Fischern-Neustadt, statt.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Wenzel Warhout, W. E. B., Nr. 81, zu senden.

**Budweis.** (Mitglieder des Sterbefonds!) Am 19. April starb Frau Theresia Slopec, Gattin des Mitgliedes Nr. 5, Johann Slopec; am 21. April Johann Sindelfa, Mitglied Nr. 75; am 27. April Anton Holly, Mitglied Nr. 540. Somit sind 60 H. für den Sterbefonds zu erlegen.

Die Mitglieder des Sterbefonds werden ersucht, die Beiträge pünktlich zu zahlen, um unliebsame Verzögerungen zu vermeiden. Die Sterbefälle werden immer im „Eisenbahner“ bekanntgegeben, damit ein jedes Mitglied weiß, wie viel zu zahlen ist.

**Königinhof.** Samstag den 18. April fand im Gasthaus der Frau Anna Räder eine Versammlung und Wahl der Funktionäre statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Johann Firaček, Obmann, Franz Wastcha, Stellvertreter; Josef Valeš, Kassier; Johann Sturm, Schriftführer. Ferner wurde zum Einheben der Mitgliedsbeiträge Genosse Franz Josifko, für die Strecke Weis-Frenesna-Maslivy bevollmächtigt.

Alle auf die Organisation bezughabenden Zuschriften sind an den Obmann Johann Firaček in Silwarlet Nr. 20 zu richten. Mitgliedsbeiträge an den Kassier Josef Valeš, Weichenwächter in Königinhof, Niederworfstadt Nr. 904.

Genosse Koranda aus Prag erstattete einen ausführlichen Bericht über die Verstaatlichung der Bahnen und deren Personal und forderte die Genossen auf, fleißig in der Organisation zu arbeiten und keine Mühe zu scheuen.

**Gausau.** Am 18. April f. J. fand hier eine Konferenz der Weichen- und Streckenwächter statt, in der folgende Forderungen aufgestellt wurden:

1. Einführung der Nachdienstzulagen.
2. Anderthalbmalige Anrechnung der Dienstzeit.
3. Gleichstellung in der Monturfrage.
4. Schuhpauschale 12 Kr. monatlich.
5. Eteländerung auf Aufseher.
6. Stabilisierung nach zwei Jahren.
7. Regelung der Dienststunden.

**Kremsier.** Bei der am 27. April d. J. stattgefundenen Versammlung wurde Genosse J. Tautner zum Zahlstellenleiter gewählt. Infolgedessen sind ab 1. Mai sämtliche Zuschriften sowie die Eingabungen an denselben abzugeben.

**Bodenbach.** Am 28. März d. J. fand in der Volkshalle die diesjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt. Der Obmann Genosse Schiller begrüßte den Reichsratsabgeordneten Genossen Reihner und gedachte Johann der im vergangenen Jahre verstorbenen Mitglieder. Hierauf wurde das letzte Generalversammlungsprotokoll verlesen und genehmigt. Dann erstattete Genosse Schiller einen anschaulichen Bericht über die Tätigkeit der Ortsgruppe im abgelaufenen Jahre, aus dem hervorgeht, daß 1 Generalversammlung, 9 öffentliche Eisenbahnerversammlungen, 14 Vereinsversammlungen, 10 § 2-Versammlungen, 1 Koalitionsversammlung und 5 öffentliche Versammlungen auswärts abgehalten wurden. Außerdem wurden von der Ortsgruppe 5 Konferenzen besichtigt. Des weiteren dachte er in einigen Worten des stattgefundenen Gründungsfestes, wozu auch 4 Sitzungen notwendig waren. Der Einlauf an Briefen an die Ortsgruppe betrug 490, der Auslauf 413, wovon 162 Rechtschutzbeträgen. Rechtschuttsfälle hatte die Ortsgruppe 24 zu erledigen, die zum großen Teil gut ausgefallen sind; 5 davon sind noch in Schwere.

Aus dem vom Kassier Genossen Grünzner verlesenen Kassenbericht war zu ersehen, daß den Einnahmen von Kronen 11.794,85 Ausgaben im Betrage von Kr. 11.262,54 gegenüberstehen. Es ergibt sich somit ein Saldo am 31. Dezember 1908 von Kr. 532,31. Des weiteren weist die Vergütungskasse einen Saldo von Kr. 80,59 aus. Der Mitgliederstand betrug am 31. Dezember 1908 insgesamt 855, ist aber bis heutigen Tag auf 888 gestiegen. Die Bibliothek, die dem Bezirksverband einverleibt ist, umfaßt 160 Bände, die einen Wert von Kr. 382,39 repräsentieren.

Für die Kontrolle berichtete Genosse Frieslich, daß bei den wiederholten Revisionen stets alles in bester Ordnung befunden wurde. Sämtliche Berichte wurden mit Bestriedigung zur Kenntnis genommen. Darauf wurde dem Obmann Genossen Schiller sowie dem Kassier Genossen Grünzner für ihre Tätigkeit das Abolutorium erteilt. Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Rudolf Schiller, Obmann, Franz Schabe, Stellvertreter; Josef Herma, Kassier; Rudolf Berhan, Schriftführer; Talmeier und Müller, Revisoren; Kunze, Franz, Schröder, Präger, Löbel, Landsmann, Moriz, Lampe, Weigend, Frieslich, Raschke und Wilinsky, Beisitzer.

Unter Punkt „Eventuelles“ wurde vom Genossen Sieke das Thema „Sterbeunterstützung“ angeschnitten. Im Laufe der

Debatte stellte Genosse Friedrich Walter den Antrag, unter den Mitgliedern der Ortsgruppe eine Urabstimmung vorzunehmen und hierauf eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen, welche sich nur mit diesem einen Programmpunkt zu beschäftigen hat. Der Antrag wurde einstimmig angenommen und die nötigen Vorarbeiten dem Ausschuss zugewiesen. Zudem die Zeit schon ziemlich weit vorgeschritten war, schloß Genosse Schiller die Versammlung.

**Marburg I.** Am 3. April d. J. hielt die Ortsgruppe die ganzjährige Generalversammlung ab. Laut Bericht gehören der Ortsgruppe Marburg I 808 Mitglieder an. Die Einnahmen betrugen Kr. 10.179,42, die Ausgaben Kr. 9857,94, somit verbleibt ein Saldo von Kr. 321,48. Im Berichtsjahre wurden 6 Vereins-, 19 § 2- und 3 freie Eisenbahnerversammlungen abgehalten. 16 Mitglieder suchten um Rechtschutz an, 7 Fälle wurden zugunsten der Beschäftigten erledigt, 7 sind noch in Schwere und 2 wurden wegen Aussichtslosigkeit abgewiesen. An Unterfügungen wurden 668 Kr. ausbezahlt.

Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Genosse Petelinšek, Obmann, Gruber, erster, Suppan, zweiter Obmannstellvertreter; Klimšek, Schriftführer, Kaspar, Stellvertreter; Sterniška, Kassier, Matschek, Stellvertreter; Nachtigall, Bibliothekar; Steineder, Hörmann und Ranner, Ausschüsse; Glieder, Zieser, Unterlechner, Brauhard und Verghaus, Erlaßausschüsse. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Genossen Petelinšek, Engtergasse 6, zu richten.

**Sigmundshergberg.** Sonntag den 18. April d. J. fand die konstituierende Versammlung der neugegründeten Ortsgruppe statt, bei welcher Genosse Hofbauer aus Wien einen Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation hielt.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Josef Trajch, Kondukteur in Sigmundshergberg Nr. 18, in Geldangelegenheiten an den Kassier Johann Fellner, Blocksignaldienner in Sigmundshergberg, zu richten.

**Zell am See.** Bei der am 3. Mai d. J. stattgefundenen Versammlung wurden folgende Genossen gewählt: Georg Resch, Obmann, G. Hirz, Stellvertreter; Josef Oberbarleitner und Georg Schikinger, Schriftführer; Johann Moser, Kassierrevisor. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Georg Resch, Bahnhofsmeister in Zell am See, Villa Waldheim, zu richten.

**Hügelsherg.** Sonntag den 2. Mai, halb 4 Uhr nachmittags, fand die konstituierende Generalversammlung der neuen Ortsgruppe statt, die einen guten Besuch aufwies und in die zum erstenmal auch einige Frauen kamen, wozu Genosse Karl Spiehl von der Zentrale ein gediegenes Referat über die Organisation der Eisenbahner und ihre Erfolge sowie über Pastpflicht und Ausdehnungsgesetz, Sozialreform, Krankenkassen und Unfallversicherungsweisen in leicht verständlicher Art brachte, welche Ausführungen von den Versammelten mit reichlichem Beifall aufgenommen wurde.

**Sprechsaal.**

**An die Arbeiter Oesterreich-Ungarns!**

Vor einigen Wochen erschien ein Artikel in allen Arbeiterblättern, in welchem die Aufmerksamkeit auf einen Kampf gelenkt wurde, welcher sich zwischen der Buchdruckerorganisation der Vereinigten Staaten von Amerika und der Butterick Publishing Co. abspielt.

Dieser Kampf ist insofern eigenartig, als hierbei, soweit bekannt, das erstmalig versucht wurde, einen Boykott von internationalen Charakter zu inszenieren.

Die Butterick Publishing Co. (in Amerika bekannt als Schmittmufftertrust) veredelt ihre Produkte nach allen Teilen der Welt. In Deutschland sind ihre Magazine unter folgenden Namen bekannt: „Moden-Revue“, „Buttericks Moden-Album“ und „Buttericks Moden der Hauptstadt“. Diese Zeitschriften werden in der Hauptsache verbreitet, um die Kleider-Schmittmuffter anzuzeigen. Ganz besonders werden diese Schmittmuffter von Arbeiterfrauen und von Kleidermacherinnen, welche für die Arbeiterfrauen und deren Töchter arbeiten, gekauft.

Die Buchdrucker der Vereinigten Staaten von Amerika kämpfen seit drei Jahren für die Einführung des achtstündigen Arbeitstages im Buchdruckergerwerbe und die Butterick Publishing Co. zeigte sich bei dieser Gelegenheit als die größte Gegnerin der organisierten Arbeiterschaft. Solange sie im Ausland ungehindert ihre Profite einheimen konnte, war sie imstande, alle Versuche, welche auf Anerkennung der Organisation hinfielen, mit Hohnlachen zurückzuweisen.

Im Juli vorigen Jahres leitete die Firma gerichtliche Klagen gegen die Local 6, New York, der Typographia Union, ein und werden alle Anstrengungen gemacht, um die Beamten dieser Organisation ins Gefängnis zu senden, und wenn man die Entscheidungen der vom Trust kontrollierten Richter in Amerika in Betracht zieht, so ist zu erwarten, daß die Arbeiter den kürzeren ziehen werden.

Arbeiter, Freunde! Die Gelegenheit ist da, bei welcher sich die internationale Solidarität der Arbeiterschaft bekunden sollte. Wenn ihr euch für unseren Kampf der gleichzeitig der Kampf der gesamten organisierten Arbeiter von Nordamerika ist, interessiert, wenn ihr dazu beitragen wollt, einen Sieg der gerechten Sache herbeizuführen, dann saget euren Frauen, daß es noch andere Schmittmuffter gibt, und zwar von Firmen hergestellt, welche mit den organisierten Arbeitern nicht auf dem Kriegsfuß stehen. Bei Bedarf sollten sie die Butterick-Schmittmuffter ignorieren und sollten ihre Freundinnen und Nachbarinnen darauf aufmerksam machen, daß durch Kauf der Produkte der Butterick Publishing Co. (in Deutschland: Aktiengesellschaft für Buttericks Verlag) sie gegen ihre eigene Klasse sündigen.

**Offene Anfragen.**

**An die Ortsgruppenfunktionäre und Zahlstellenleiter!**

Die Adresse des Genossen Wabitsch, Vorstandsmitglied der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung, ist ab 1. Mai 1909: Josef Wabitsch, Oberkondukteur der k. k. Staatsbahnen, Wien, XV., Felberstraße 14, 5. Stiege, III/10.

**An die Direktion der k. k. Staats-Eisenbahngesellschaft.**

Das Personal der Station Brunn (St. G. G.) erlaubt sich die höfliche Anfrage, wiewo es kommt, daß bei der Kohlenfassung der Bediensteten immer ein Begleiter beigelegt wird, der darauf achten muß, daß die bezogene Regietable auch faktisch den Abnehmer gehören. Für diesen Begleiter haben die Bediensteten je nach Entfernung der Wohnung eine separate Gebühr von 50 H. bis 2 Kr. aus eigenem zu bezahlen. Um gütige Aufklärung wird gebeten.

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

**Ortsgruppe Nieder-Lindewiese.** Die Ortsgruppe Nieder-Lindewiese veranstaltet am 16. Mai um 7 Uhr abends im Gasthaus des Herrn Josef Scholz in Niklasdorf eine freie Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Zweck und Nutzen der Organisation“, zu welcher alle Eisenbahner samt Frauen eingeladen werden. Referent ist Genosse Adolf Müller aus Wien.

**Zahlstelle Odenberg.** Die Zahlstelle Odenberg des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines hält am Montag den 17. Mai um 8 Uhr abends im Vereinslokal bei Herrn Jakob Zander in Strzeczany ihre ganzjährige Jahresversammlung ab.

Tagesordnung: Berichterstattung der Funktionäre und Neuwahl des Ausschusses. Es werden daher alle dienstfreien Mitglieder ebenso höflich als dringend eingeladen, bestimmt zu erscheinen.

**Ortsgruppe Bozen.** Am 17. Mai d. J. findet in der Bürgerkasserveranda um 8 Uhr abends die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Bozen I statt. Als Referent erscheint Genosse J. Kopac aus Triest.

Tagesordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Referat des Genossen Kopac. 3. Neuwahl des Ausschusses. 4. Bericht über die Delegiertenversammlung in Wien. 5. Eventuelles.

**Ortsgruppe Teischn.** Die Monatsversammlung der Ortsgruppe Teischn findet am Samstag den 15. Mai d. J. um 7 Uhr abends im Gasthaus „zur Tanne“ statt. Tagesordnung: Berichterstattung über die Delegiertenversammlung in Wien.

**Ortsgruppe Salzburg II.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Bibliothek infolge starker Benützung um 40 Bände vermehrt wurde. Die Ausgabe, beziehungsweise der Umtausch erfolgt von nun an jeden Donnerstag von 6 bis 8 Uhr abends in der Wohnung des Bibliothekars Max Schock in Döbling, Kreuzgasse 7.

**Ortsgruppe Spornitz.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung für den Monat Mai am 23. d. M. um 2 Uhr nachmittags in Stungs Gasthaus stattfindet. An diesem Tage werden die Mitglieder der Komotauer Ortsgruppe einen Spaziergang nach Spornitz unternehmen und ihre Monatsversammlung vereint mit den Spornitzer Genossen abhalten. Zu dieser Versammlung wird der Delegierte Genosse Blaha seinen Bericht von der Wiener Generalversammlung vorbringen. Die Mitglieder der Komotauer sowie Spornitzer Ortsgruppe werden ersucht, recht zahlreich zu dieser wichtigen Versammlung zu erscheinen. Ferner diene den Mitgliedern von Spornitz zur Kenntnis, daß die Bibliothek von nun an jedem Mitglied zur Verfügung steht, und werden die Genossen ersucht, in ihrem eigenen Interesse dieselbe recht fleißig zu benützen. Bibliothekar ist Genosse Adolf Langhans, Nr. 62, der auch Unterstützung betreffs der Bibliothek entgegennimmt. Die nächsten Monatsversammlungen bleiben aufrecht. An jedem ersten Sonntag nach dem 17. eines jeden Monats um 8 Uhr abends. Fällt der Sonntag auf den 17., so wird sie an demselben Sonntag abgehalten. Die Monatsversammlungen werden desfalls abends abgehalten, damit den Mitgliedern die Gelegenheit geboten ist, nachmittags nach Komotau, abends nach Spornitz in die Versammlungen zu gehen.

**Ortsgruppe Wörgl I.** Am Sonntag den 16. Mai, halb 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Wolland die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte der Funktionäre. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Vortrag.

Im Interesse eines jeden Mitgliedes wird ersucht, zahlreich zu erscheinen und die Wahlvollmachten der am Erscheinen Verhinderten mitzubringen. Vor und nach der Versammlung konzert der beliebten Arbeiter-Musikkapelle.

**Ortsgruppe Komotau.** Den Mitgliedern der Ortsgruppe Komotau diene zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung für den 23. Mai entfällt.

Dafür findet an diesem Tage ein gemeinsamer Ausflug der Ortsgruppenmitglieder nach Spornitz, Stungs Gasthaus, statt, um an der um 2 Uhr nachmittags dort tagenden Versammlung teilzunehmen.

Die Genossen werden ersucht, sich an dem Ausflug zahlreich zu beteiligen.

**Ortsgruppe Hannsdorf.** Die Generalversammlung der Ortsgruppe findet am 23. Mai, nachmittags 2 Uhr, bei Herrn Voith in Goppersdorf statt, wobei Reichsratsabgeordneter Schloßnigkel als Referent erscheinen wird.

Die Genossen werden freundlichst ersucht, zu dieser wichtigen Versammlung bestimmt und zahlreich zu kommen und die Frauen mitzubringen.

Gleichzeitig werden bei der Versammlung die Mitgliedsbücher und Interimskarten abgeimpelt und sind dieselben behufs Kontrolle an die Genossen Knappe und Weissen abzugeben.

**Ortsgruppe Mährisch-Odrau-Oderfurt.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß Dienstag den 18. d. M. im Vereinslokal (Gasthaus des Herrn Sig. Weisel) in Odenfurt die diesjährige Generalversammlung mit nachstehender Tagesordnung stattfindet: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Neuwahl des Obmannes und des übrigen Ausschusses. 4. Bericht der Delegiertenkonferenz. 5. Vereinsangelegenheiten.

Es ist Pflicht eines jeden Mitgliedes, soweit es seine Dienstverhältnisse gestatten, an der Generalversammlung teilzunehmen.

Goerz Trüder-Binocles und Ferngläser bester Pariser Optik

**Teilzahlungen**

Zithern aller Arten u. Systeme  
Mandolinen, Sultarren in allen Preislagen

Violen erstklassige Instrumente nach alten Meister-Modellen  
Bratschen  
Celli usw.

Photogr. Apparate neueste Modelle aller moderner Typen zu mäßigsten Preisen.

Grammophone Schallplatten Musik-Spieldosen Automaten

Relchillustrierter Hauptkatalog gratis und frei. — Postkarte genügt.

Bial & Freund in Wien, VI/50 Mariahilferstr. 95.

Ortsgruppe Leoben. Die Mitglieder werden freundlichst gebeten, die ausgeliehenen Bücher bis 25. Mai d. J. an die Bibliothek zurückzustellen, damit die Jahreskontrolle anstandslos durchgeführt werden kann.

Ortsgruppe Mürzzuschlag. Achtung, Parteigenossen! Der Ihnen bereits am 20. März im „Eisenbahner“ angekündigte Modus zur Einlassung der Monatsbeiträge konnte infolge eingetretener administrativer Schwierigkeiten nicht eingeführt werden. Wir ersuchen daher die Genossen, bis auf weiteres bei den Kassieren weiter ihre Beiträge pünktlich einzuzahlen, und zwar können die Genossen des Bezirkes bei den Genossen Kasperbauer, Gabriell, Brenner, Müller oder Predl, die Genossen vom Maschinenpersonal bei Genossen Beer, Lokomotivführer, oder Genossen Pösch, Maschinenwärter, eingahlen. Alle jene Genossen, welchen infolge ihres Rückstandes der „Eisenbahner“ eingestellt wurde, werden ersucht, ihren Rückstand eheabaldigst zu begleichen, damit in ihrer Mitgliedschaft keine Störung eintritt.

Ortsgruppe Opicina. Samstag den 22. Mai d. J. um 8 Uhr abends findet in Opicina, Gasthaus „zum lustigen Eisenbahner“, die konstituierende Versammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Verlesung der Statuten. 2. Wahl der Ortsgruppenleitung. 3. Vortrag von Genossen Kopac. 4. Eventuelles. Die Eisenbahner werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Freie Eisenbahnerversammlung.

Wien-Hauptzollamt. Am 15. Mai d. J., um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Peter Lindner, III., Ecke der Adamsgasse, eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in der ein Referent von der Zentrale über die Sozialversicherung sprechen wird. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Wels. Am Donnerstag (Feiertag) den 20. Mai 1909, finden nachstehende freie Eisenbahnerversammlungen, mit dem Genossen Karl Hofbauer aus Wien als Referenten statt: 4 Uhr nachmittags in Grieskirchen, Pechhaus Gasthaus; 8 Uhr abends in Wels, Gasthaus „zu den drei Kronen. Eisenbahner, erscheint zahlreich!

Briefkasten der Redaktion.

F. A. Liebau. Nein, ein solcher Anspruch besteht nicht. Es kann nur von Fall zu Fall ein Gehalt um ermäßigte Karten eingebracht werden. Auch für Freitagen besteht ein Anspruch nicht.

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

Inserate

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

8 Tage zur Probe. Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik. In prachtvollem Natur-Nussbaum, farb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichtet mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franko unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden. Preis per Stück K 14.—. Ohne Musik K 10.—. 3 Jahre schriftl. Garantie. Versand per Nachnahme. Erste und grösste Uhren-Niederlage MAX BÖHNEL. Wien, IV., Margarethenstrasse 27/9.

Gewehre! Lancaster von K 28.—, Flaubert-Gewehre von K 8-60, Pistolen von K 2.—, Revolver von K 5.—. Reparaturen billig. Illustrierte Preisliste franko. F. Dušek in Opocno Nr. 111 an der Staatsbahn, Böhmen.

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen? Vorzügliche neueste Starton-Goldarkuswaale überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken. Verlangen Sie gegen Einbringung von 10 h (in Briefmarken) Prospekt und Sie binnen einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und sofort erhalten. I. Sprechmaschinen-Versand „Lowin“ Wien, VI., Kollardgasse 26/11.

Billige böhmische Bettfedern! 5 Kilo neue, geschliffene Nr. 9-60, bessere 12 Kr., weiße, baumwollene, geschliffene 18 und 24 Kr., schönste baumwollene, geschliffene 30 und 36 Kr. Versand franco per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto-Verpflichtung gestattet. Benedikt Sachsel Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

Möbelhaus Eduard Arnstein IX., Porzellangasse 60 gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof. Solideste und beste Einkaufsquelle! Politerte 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.

Vorzüglichen Wein garantiert naturecht, von den berühmtesten Weingebenden u. zwar: Sifaner, rot, zu 26 und 42 Hellern; Sifaner, weiß, zu 40 und 44 Hellern; Dalmatiner, rot, zu 30 und 32 Hellern; Dalmatiner, weiß, zu 28 und 40 Hellern; Schiller (Opföhl) zu 36 Hellern; Sifaner, rot, zu 28 und 32 Hellern; Sifaner, weiß, zu 36 und 40 Hellern. Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 26 Hellern, versendet in Kistchen von 66 Eitern aufwärts, ab Station Pola per Nachnahme die Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola. Sifaner Rotwein, Prima Qualität, von nun an 24 Heller per Liter. NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

Diamanten Ringe Diamanten 12 Kronen passendes Verlobungs-, Geburts- u. Namenstagsgeschenk schöner Edelstein nur im Verkaufshaus LEOPOLD MAYER'S Nachfolger. Mein Preisatlas enthält alle Ringgrößen. Diamanten Ohregehänge Diamanten 24 Kronen Rabatt und Strassenbahnvergütung 24 Kronen bei Vorweisung oder Einfindung dieser Annonce. Gold, Silber etc. wird an XIV., Mariahilferstrasse 187 E. Bahngasse 111 angenommen. Haltestelle Strassenbahn Schwendnerhof. Reparaturwerkstätte Telefon 8185.

Kaufe bei Kraus wer edle schöne Leinwand schätzt! 1 Stück Prima Hemdehiffon 84 Ztm. breit, 20 Meter lang K 9.—, 1 „ beste Rumburger 88 „ „ 23 „ „ 13.—, 1 „ Krauswebe Nr. 57 84 „ „ 23 „ „ 17.—. Krauswebe ist ein weisser Wäschestoff von unbegrenzter Haltbarkeit u. wunderbarer, feinsten Qualität. 1 Dtzd. Leinwandhandtücher, weiss, 45x115 Ztm. gross, K 5-50. Leintücher ohne Naht aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x200 Ztm. gross, K 13-20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14-88. 1 Dtzd. feine, reinleinene Taschentücher 45x48 Ztm. gross, K 6.—. Jede Art gediegener Leinwand für Haushalt und Ausstattung, waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxforde u. s. w. versendet gegen Nachnahme, für Nichtpassendes Geld zurück. Mechanische Weberei u. Leinwandfabrik JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen. Musterbuch gratis!

187 Beim Einkauf Strassenbahnvergütung! 187 Haltestelle Schwendnerhof. Gedrucker prozentueller Rabatt bei Vorweisung oder Einfindung dieser Annonce. Betrachten Sie das grösste Uhren- u. Goldwarenlager Jedes Stück zu festem Preise. Aus dem Wiener, Berliner und Pariser Auktions-, Leib- und Verfassämtern ausgelöste Brillanten, Diamanten, Irlren, Gold- und Juwelenwaren. Preisurante gratis. Eigene Reparatur- und Umarbeitungswerkstätte bei billiger und sauberer Ausführung. Ueberweltung gänzlich ausgeschlossen. Leopold Mayers Nachf. 187 E. XIV., Mariahilferstrasse 187 E. Telefon Nr. 8185.

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

100 Btm. lang, Nr. 12.—. Mit Schlagwerk Nr. 14.—, 110 Btm. lang, wöchentlich zum Anziehen Nr. 14.—, 130 Btm. lang, mit 2 Gewichten Nr. 21.—, Musikbaum 70 Btm. lang, Nr. 7-50. Mit Schlagwerk Nr. 9-50. Mit Turmglockenklag Nr. 10-80. 14 Karat. Gold-Serrenetten. Komplett etc. 2.— per Gramm. Alleinbezug durch die grösste und älteste Hauptniederlage Leopold Mayers Nachf. Wien, XIV., Mariahilferstr. 187 E. Strassenbahnfahrt wird bezahlt.

Grässlich hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Fabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion. Früher nur erstklassige Ergebnisse und aparte Saisonarbeiten. Tuch-Versandhaus FRANZ SCHMIDT Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner! Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die Eisenbahnerkreise altbekannte, o langjährig bestehende o Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendrogerie Schawarda) politierte Bimereinrichtungen zu Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Keine Preisurante für die Probier 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! Aus meine V. L. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mitbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Wägen Sie auf die goldenen Tafeln vor dem Geschäftspostamt. Reg. für Schuh- Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Marke: Eisen-Schuhmarke „Eisenbahndiener“ in Lebensgröße in bahnkundentour. meinem Schaufenster sehen.

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

Grammophonkäufer! Achtung! Nebenstehender Apparat, Kasten 30x31x13 cm mit prachtvollem, goldverzierten Blumentrichter von 50 x 45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Präzisionsaufwerk, während des Spielens seitwärts aufziehbar, grosse und kleine Platten geräuschlos und gleichmässig ziehend, mit Tonarm u. Konzert-Membrane von kräftigster, reinsten Wiedergabe, kostet jetzt nur K 30.— beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm grossen, garantierten Hartgummiplatten (also kein Papiermache) K 55.— gegen Nachnahme. Kolossales Platten- und Zubehörlager. Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugsquelle. — Konkurrenzlos.

Landstrasser Grammophon-Versandhaus Wien, III/1, Thomasplatz 8. Wilhelm Beck & Söhne k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik. Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider. ZENTRALWARENHAUS: WIEN, FABRIK: WIEN, VIII/1, Laugengasse Nr. 1. VI/2, Hirschengasse Nr. 25. FILIALEN: SARAJEVO u. BUDAPEST. INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc. Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektuliert. Herausgeber: Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur: Franz Vili. Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstrasse 89 A.

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 verabschauen 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 Betroffene 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 verabschauen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat. Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trünke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betroffene 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 314F, Dänemark. Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.