

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

Telephon Nr. 2895.

Der

Sheffronto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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



Nr. 3.

Wien, den 20. Jänner 1911.

19. Jahrg.

In den nächsten Tagen gelangt das humoristisch-satirische Eisenbahnerblatt

„Der Faschings-Kurier“

zur Ausgabe. Der Preis per Einzulegen beträgt 12 S. Kolporture und Verschleißer entsprechenden Rabatt. Ortsgruppen, die ihre Bestellungen noch nicht gemacht haben, bitten wir, dies sofort zu tun, da mit Rücksicht auf die voraus zu bestimmende Höhe der Auflage spätere Eingänge nicht mehr berücksichtigt werden könnten.

Wer lachen und die Gegner aller Art im Spiegel des Spottes sehen will, bestelle sofort.
Redaktion und Verlag.

Klassenbewusstsein und Selbstbewusstsein.

I.

—r. In seiner im Jahre 1859 erschienenen Schrift: „Zur Kritik der politischen Ökonomie“ hat Karl Marx folgenden Satz geprägt: „Die Produktionsweise des materiellen Lebens bedingt den sozialen, politischen und geistigen Lebensprozess überhaupt. Es ist nicht das Bewusstsein der Menschen, das ihr Sein, sondern umgekehrt ihr gesellschaftliches Sein, das ihr Bewusstsein bestimmt.“ Und Friedrich Engels sprach in seiner Rede am Grabe von Marx die Worte: „Die Produktion der unmittelbaren Lebensmittel und damit die jedesmalige ökonomische Entwicklungsstufe eines Volkes oder eines Zeitabschnittes bildet die Grundlage, auf der sich die Staatseinrichtungen, die Rechtsanschauungen, die Kunst und selbst die religiösen Vorstellungen der betreffenden Menschen entwickeln haben und aus der sie daher auch erklärt werden müssen, nicht, wie bisher geschah, umgekehrt.“ Dieser Kerngedanke des sogenannten historischen Materialismus will also, in schlichten Worten ausgedrückt, besagen, daß das soziale Bewusstsein und der soziale Ideengehalt der Menschen von ihren materiellen Existenzbedingungen aufs stärkste beeinflusst und im wesentlichen bestimmt werden.

Daß diese Auffassung von der Wechselwirkung zwischen sozialem Bewusstsein und materieller Lebenslage der Wahrheit entspricht, beweist uns die Beobachtung des täglichen Lebens und der Menschheitsgeschichte. Ein Mensch, der sich in guten, gesicherten Verhältnissen befindet, hat ein anderes soziales Bewusstsein als ein Mensch, der im Elend lebt. Dies macht sich überall bemerkbar: ein Handwerksbursche, der mit leerem Beutel und hungrigem Magen eine Gegend durchwandert, sieht die Gegend mit ganz anderen Augen an, als ein reicher Mann, der, von allem Luxus umgeben, eine Vergnügungstour macht; ein kleiner Handwerksmeister, der bei einem reichen Prohen seine Rechnung einreicht und um Bezahlung gleichsam bettelt, hat eine sehr geringe Vorstellung von seinem Wert, wovon seine gedrückte, demüthige Haltung schon nach außen hin zeugt, während ein Großgrundbesitzer natürlich ein ganz anderes Auftreten zeigt. Der materielle Wohlstand verleiht dem Menschen ein starkes Selbstbewusstsein und die feste Ueberzeugung von seinem Wert und seiner Stellung in der Gesellschaft, andererseits prägt die materielle Notlage einem Menschen auch äußerlich den Stempel der Gedrücktheit auf und läßt ein selbstbewusstes Wesen nicht aufkommen. In dem Gedicht „Pomare“ von Heinrich Heine finden wir ein paar Verse, die diesen Gedanken illustrieren mögen:

„Gestern noch fürs liebe Brot
Wärzte sie sich tief im Stot,
Aber heute schon mit Bierem
fährt das stolze Weib spazieren.
In die seidenen Kissen drückt
Sie das Bodenhaupt und blüht
Bornehm auf den großen Häusern
Derer, die zu Fuße laufen.“

Hier tritt uns der geschilderte Gegensatz geradezu plastisch vor Augen.

Wie mit dem einzelnen Menschen, so ist es auch mit den Menschengruppen. Befindet sich eine Bevölkerungsschicht in schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen, so lassen ihre Mitglieder den Kopf hängen; eine trübe Stimmung lagert über der Gruppe, die sich manchmal bis zur dumpfen Hoffnungslosigkeit und völligen Verzweiflung steigert; es fehlt das Bewusstsein des eigenen Wertes und das Vertrauen auf die eigene Kraft; Anechtlichkeit und Betteln um fremde Hilfe sind an deren Stelle getreten. Das Proletariat des untergehenden Altertums befand sich in dieser Lage; nachdem all seine Befreiungsversuche erfolglos geblieben waren, warf es seine Hoffnung auf den Messias und jubelte dem Christentum zu, das ihm ein Reich des Glückes und der Gerechtigkeit verhieß. Ganz anders verhält sich eine Bevölkerungsschicht, die auf der Sonnenseite des Lebens wohnt; sie zeigt ein starkes Selbstbewusstsein und achtet auf ihren Wert in der Gesellschaft, sie verlangt Achtung und Ansehen, und mit Verachtung blickt sie auf die gewöhnlichen Sterblichen herab, die sie als Pöbel und Kanalle bezeichnet.

Wir haben ein ganz interessantes Beispiel in der deutschen Geschichte, das uns lehrt, wie die Veränderung der wirtschaftlichen Lage einer Volksgruppe auch ihre soziale Stellung verändert und ihr soziales Bewusstsein von Grund aus umgestaltet. Am das Jahr 1200 befand sich der deutsche Bauernstand infolge verschiedener Umstände in einer ungewöhnlich günstigen Lage. Der Bauer war allerdings, rechtlich genommen, nicht der Eigentümer, sondern nur der Verwalter seines Grund und Bodens, den er vom Grundherrn als Lehen hatte; aber in Wirklichkeit war er der Besitzer, denn er zahlte nur eine verschwindend kleine Abgabe, die meistens einen komischen Beigeschmack hatte. Da der deutsche Bauer in der Lage war, den überflüssigen Nachwuchs an Söhnen und Töchtern als Kolonistoren in die Gebirge und später ins Wendens- und Slawenland zu schicken und da er auch einen Teil an die damals entstehenden Städte abgeben konnte, so wuchs der Wert seines Bodens und dadurch sein Wohlstand in hohem Maße. Er war ein reicher Mann geworden und wollte nun natürlich auch nach außen hin zeigen, daß es bei ihm nicht war, „wie bei armen Leuten“: die Bauern benahmten sich wie Prohen, indem sie großen Aufwand trieben, kostbare Kleider trugen und prächtige Feste feierten; sie dünnten sich höher als die Ritter und ahmten die ritterlichen Gantierungen nach. Die Schriftsteller damaliger Zeit, zum Beispiel der Bistumsförmönch Casarius aus dem Kloster Heisterbach im Siebengebirge, erzählen Wunderdinge von dem selbstbewußten Auftreten der Bauern gegenüber den anderen Volksschichten, und die Maler stellen die Bauern als Emporkömmlinge dar, deren tölpelhaftes Benehmen lächerlich wirkt.

Allmählich trat ein Umschwung in der wirtschaftlichen Lage der Bauern ein: die Kolonisation war beendet, die Städte sperren sich gegen den Zustrom vom Lande ab, die Geldwirtschaft begann die Naturalwirtschaft zu verdrängen, die Macht der Grundherren wuchs durch die Einführung der Feuerwaffen, die Abgaben und Frondienste nahmen eine erschreckliche Höhe an, und die Folge davon war jene große agrarische Revolution, die wir mit dem Namen „Die deutschen Bauernkriege“ bezeichnen. Die Bauernrevolte schlug fehl, die Aufstände wurden in Blut und Schmutz erstickt, und nun legte sich für Jahrhunderte eine dumpfe, hoffnungslose Stimmung über die besiegten Bauern, die nunmehr die offizielle Bezeichnung „die armen Leute“ bekamen. Die Maler und Dichter behandelten von nun

an den Bauern als ein Objekt des Mitleids, zum Beispiel Hans Holbein in seinem „Totentanz“, und die Schriftsteller können sich nicht genug tun in der Schilderung des häuerlichen Elends. Das starke Selbstbewusstsein der Bauern war verschwunden, und der Bauer knickte beim Anblick seines Herrn zusammen wie ein altes Taschenmesser. Erst neuerdings hat sich bekanntermaßen die Lage des Bauernstandes wieder wesentlich gehoben, und nun schiebt das häuerliche Selbstbewusstsein wieder mächtig ins Kraut.

Diese gleiche Wechselwirkung zwischen materieller Lage und sozialem Bewusstsein tritt auch bei dem modernen Proletariat deutlich zutage. Das proletarische Klassenbewusstsein hat seit ein paar Jahrzehnten eine eigenartige Wandlung erfahren: das Gefühl der Zurücksetzung und Entrechtung hat sich verwandelt in ein starkes Rechtsbewusstsein, die große Masse der Proletarier wird sich ihrer Bedeutung im wirtschaftlichen Leben und ihres Wertes im gesellschaftlichen Organismus immer mehr bewußt; auch das Kraftbewusstsein ist fortwährend im Steigen begriffen. Der klassenbewusste Proletarier der heutigen Zeit sieht ganz anders da als sein Vorgänger von 50 Jahren, er hat ein stark ausgeprägtes Selbstbewusstsein und will sich die Stellung erkämpfen, die ihm zukommt. Dies proletarische Selbstbewusstsein ist unstreitig die auffallendste und auch die erfreulichste Erscheinung der Gegenwart.

Streitfragen im christlichen Gewerkschaftslager*).

II.

Die Streitfragen, die im christlichen Gewerkschaftslager zu sehr lebhaften Erörterungen führten, verdienen in mehrfacher Richtung das Interesse der Öffentlichkeit. Wie nämlich die Entwicklung der ganzen, für die Christlichsozialen sehr unangenehmen Angelegenheit zeigt, sind die daraus folgenden Konsequenzen zunächst geeignet, die Erkenntnis über das soziale Wesen der sogenannten staatschristlichen Prinzipien um einige wertvolle Beiträge zu vermehren. Und so verdient die Sache vielleicht gerade vom Standpunkt der modernen Gewerkschaften erhöhte Bedeutung, da die daraus fließenden Resultate und Folgerungen mit geradezu zwingender Klarheit beweisen, wie wenig ernst eine wirklich ernsthafte Vertretung von Arbeiterinteressen von einer unter der Botmäßigkeit der Christlich-kirchlichen Hierarchie stehenden sogenannten Gewerkschaftsbewegung geübt werden kann.

Zu den schon im ersten Artikel zitierten Auslassungen des Wiener publizistischen Organs des österreichischen Merus über die Stellungnahme des kirchlichen Oberhauptes in Rom zu den christlichen Gewerkschaften, kommt nämlich in den letzten Tagen noch eine zweite Äußerung von maßgebender Seite, die zeigt, daß der Papst eigentlich ein noch viel schärferes Urteil über die christliche Gewerkschaftsspielerei gefällt habe, als es in der „Wiener politischen Korrespondenz“ niedergegeben erscheint. In dem Organ der deutschen Reformkatholiken „Das neue Jahrhundert“, heißt es nämlich in einem Artikel, der sich mit der Angelegenheit befaßt:

„Man ist sich in den Kreisen des katholischen Volksvereines und in der Gladbacher Zentrale darüber nicht im Zweifel, daß die Duldung der interkonfessionellen Verbände von Rom nur eine provisorische Konzession ist. Man weiß, daß eine Enzyklika gegen die Gewerkschaften schon auf dem Schreibtisch des Papstes lag, und daß Fischer nicht mehr erreichen konnte, als daß diese Enzyklika für anderthalb Jahre in einem Schubfach zur Ruhe gekommen

* Siehe den gleichnamigen Artikel in Nummer 2 vom 10. Jänner l. J.

ist. Man weiß sogar, daß der stärkste Faktor der Kölner Pilgerfahrt der Herren Fischer, Spahn und Pieper (Die Deputation, die wegen der Streitfragen in Rom vor sprach.) neben dem Peterspfennig der Kölner Schäflein der hinter Spahn unsichtbar waltende Arm des deutschen Reichskanzlers gewesen war. Schon ehe Vater Spahn mit speziellen Aufträgen des Herrn v. Bethmann-Hollweg im Gefolge des Kölner Kardinals nach Rom fuhr, hatte Herr v. Mühlberg, der preussische Botschafter beim Heiligen Stuhl, den Staatssekretär die deutliche Meinung des Reichskanzlers wissen lassen, daß eine Auflösung des Volksvereines (ein katholischer Verein, der mit ausdrücklicher Zustimmung der Kirchenbehörde besteht) und ein Verbot der Gewerkschaften durch Rom im jetzigen Augenblick die Verstärkung des einzigen Schutzwalles gegen die rote Flut bedeute (!) und die nächsten Reichsratswahlen zur Katastrophe werden ließe.

Für den Kundigen und Einsichtsvollen sagt das Blatt der Reformkatholiken mit seiner Schlussfolgerung allerdings nichts Neues. Denn daß die ganze christlichsoziale Arbeiterbewegung von denen, die bisher ihre Protokollen und hinter den Kulissen beschäftigten Drahtzieher waren, lediglich als Gegengewicht gegen die modernen Gewerkschaften und die Sozialdemokratie ins Werk gesetzt wurde, ist aus allen bisher bekannt gewordenen Tatsachen, wie insbesondere aus dem Geiste und der Haltung dieser Bewegung sonnenklar. Aber interessant ist es immerhin auch jetzt wieder zu erfahren, daß das römische Oberhaupt längst seinen Bannfluch fertig in der Schublade hatte, und daß dessen Publizierung wohl zunächst nur auf die direkte Einflussnahme des deutschen Reichskanzlers unterblieb, weil eine solche im gegenwärtigen Augenblick nur die sozialdemokratische Hochflut gesteigert hätte, was man im Interesse der kommenden Reichsratswahlen vermeiden wollte. Man wollte die Frommen und indifferenten Schäflein in den christlichen Gewerkschaften nicht kopfscheu machen, und nimmt vor der Hand noch eine zuwartende Haltung ein.

Für den betrachtenden Zuschauer wäre damit die Sache erledigt. Denn über die Rolle, die die christliche Staatskirche den Gewerkschaften einräumt, kann wohl nach diesen Darlegungen ein Zweifel kaum mehr aufkommen. Von lehrhaftem und daher doppeltem Interesse ist nur noch die Haltung, die die christlichsozialen „Arbeiterführer“ und die christliche Gewerkschaftspresse zu dem schroffen und abweisenden Verhalten der christlichen Oberhäupter einnehmen. Die christlichsoziale Presse Österreichs selbst hüllt sich in Schweigen. Weder aus dem Hauptorgan der Partei, noch aus den verschiedenen christlichsozialen Gewerkschaftsblättern erfahren die harmlosen Schäflein auch nur ein Sterbenswörtlein von dem was vorgeht. Im Deutschen Reich freilich, von wo der Streit ausging, kommt man mit Schweigen über die Angelegenheit auch in der Gewerkschaftspresse nicht hinweg. Und so nimmt denn auch das „Zentralblatt der christlichen Gewerkschaften“ dazu Stellung, indem es zuvörderst die Behauptung „immer bedenklicher werdenden Hinneigung der christlichen Gewerkschaften zu der Sozialdemokratie“, zurückweist, um dann als Beweis

für die Befestigung der Gewerkschaftschriften einen Programmaufsatz anzuführen, der in dem soeben erschienenen Jahrbuch der christlichen Gewerkschaften für 1911 enthalten ist und in dem es heißt:

„Das Verhältnis der christlichnationalen Arbeiter zum Staat wird dadurch charakterisiert, daß sie die Hebung der Arbeiterklasse auf dem Boden der bestehenden Staats- und Gesellschaftsordnung erstreben... Die christliche Arbeiterbewegung betrachtet sich demnach als einen Teil des Volkes, mit dessen übrigen Schichten sie Interessen höchsten Ranges verbinden... Darum ist auch die Art und Weise, wie sie ihre besonderen Interessen, die sie als Arbeiter haben, geltend machen, wesentlich verschieden von jener, der sich die Sozialdemokratie bedient. Letztere, der Gemeinschaftsinteressen fremd und die nur Klasseninteressen kennt, will diese zum Mittelpunkt des gesamten öffentlichen Lebens machen. Die christlichen Arbeiter dagegen reizen nicht, wie die Anhänger der Sozialdemokratie, um der angeblichen nationalen Einheit der Arbeiterklasseninteressen willen die nationalen Schranken von Volk zu Volk völlig nieder. Nach ihrer Überzeugung ist für den Aufstieg der Arbeiterklasse die dem Volke gemeinsame Kultur und Volkswirtschaft der einzig geeignete Boden.“

Das Zentralblatt weist sodann zur Rechtfertigung und Reinwaschung der christlichen Gewerkschaftsbewegung noch darauf hin, daß diese an einer Ueberbrückung der Klassengegensätze und an einer Klassenversöhnung, arbeit und schließt dann wie folgt:

„Die christlichen Gewerkschaften räumen also grundsätzlich den Unternehmern wichtige Funktionen und eine angemessene Stellung in der Volkswirtschaft ein; sie sind allerdings nicht so naiv, anzunehmen, daß alle differierenden Fragen zwischen Unternehmern und Arbeitern durch bloße Aussprachen behoben werden könnten. Zeitweise werden auch größere Differenzpunkte durch Anwendung von Machtmitteln zum Austrag gebracht werden müssen. Das hat aber keineswegs zur notwendigen Konsequenz, daß sich Unternehmer und Arbeiter unausgesetzt und dauernd als zwei feindliche Heerlager gegenüberstehen. Die christlichen Gewerkschaften sind bereit, der extremen Klassenkampfdoktrin der Sozialdemokratie entschieden entgegenzuarbeiten; Sache der Arbeitgeber aber muß es andererseits sein, diese Tätigkeit den christlichen Gewerkschaften nicht zu erschweren.“

Eine solche Sprache sieht wirklich nicht darnach aus, als ob die Leute, die den ihnen verfehten Faustschlag mit einem devoten Wohlverhaltenzeugnis beantworten, noch irgendwie als ernsthafte Vertreter von Arbeiterinteressen in Betracht kommen könnten! Kein Wort, weder in dem christlichen Zentralorgan noch sonst in einem christlichen Gewerkschaftsblatt, das auf eine ernsthafte Abwehr der kirchlichen Obervormundschaft schließen ließe, und das die schmälliche Zumutung zurückweist, daß die christlichen Gewerkschaften nur so lange und so weit gnädigst geduldet sind, als es Rom für gut findet. Anstatt sich sowohl aus Gründen taktischer Klugheit wie aus Gründen der einfachen Selbstachtung gegen eine derartig zugebaute Aischenbrödelrolle aufzulehnen, kommt die Ver-

sicherung, daß die „christlichen Gewerkschaften bereit sind, der extremen Klassenkampfdoktrin der Sozialdemokratie entgegenzuarbeiten“, und daß sonach die Unternehmer und die um deren Interessen so sehr besorgte christliche Staatskirche wahrlich keine Angst zu haben brauchen, daß in Zukunft etwa auf die christlichen Gewerkschaften kein Verlaß sein werde. Statt also die eigenen Rechte zu verteidigen, kommt der Gang nach Kanossa! In diesem offenkundigen Rückzug, der sich ausnimmt wie das Bild des geprügelten Hundes, der nicht einmal knurrend in die Hütte kriecht, liegt ein so jammervolles Eingeständnis der Schwäche und Unaufrichtigkeit der ganzen sogenannten christlichen Arbeiterbewegung, die damit auch für den Stupidesten bewiesen hat, daß sie ernsthaft nicht weiter in Betracht kommen kann. Die christlichsoziale Arbeiterbewegung hat ihre Schwenkung widerspruchslos dorthin vollzogen, wohin sie die hierarchische Hierarchie kommandierte: in das Lager der Arbeiterfeinde und der schwärzesten Reaktion. Fr. L.

Die erste Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter aller österreichischen Eisenbahnen.

Der 8. und 9. Jänner des laufenden Jahres vereinigte im Gartensaale des Favoritener Arbeiterheimes in Wien Vertreter der Bahnerhaltungsarbeiter des ganzen Reiches, die aus allen Teilen Österreichs, auch aus den südlichsten und den entferntesten Gegenden der Bukowina, gekommen waren, um wichtige Beratungen zu pflegen. Die Zentrale des Allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines berief die Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter mit folgender Tagesordnung ein:

1. Die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter bei den österreichischen Eisenbahnen.
2. Bericht der Zentralarbeitsauschussmitglieder über die am 24. November v. J. im Eisenbahnministerium statt gefundene Sitzung.
3. Beratungen und Beschließung geeigneter Anträge zur Verbesserung der Lage der Bahnerhaltungsarbeiter.
4. Organisation und Taktik.

Der Umstand, daß der Einladung, Vertreter zu entsenden, so zahlreich entsprochen wurde, beweist, daß mit der Abhaltung der Konferenz einem dringenden Bedürfnis Rechnung getragen wurde. Das Interesse an der Konferenz, der Verlauf derselben und die Höhe, auf welcher sich die Beratungen derselben durchwegs bewegten, beweist ferner, daß die österreichischen Oberbauarbeiter flügge und mündig geworden sind, nicht länger ihr Wohl und Wehe dem bekannten Wohlwollen der Bahnverwaltungen anzuvertrauen, daß sie nunmehr entschlossen und gerüstet sind, aktiv einzugreifen in die Gestaltung ihrer Existenz.

An der Konferenz nahmen 176 Vertreter der Bahnerhaltungsarbeiter, die Zentralarbeitsauschussmitglieder der Sektion Bahnerhaltung und eine Reihe von Ausschussmitgliedern der Sektion Bahnerhaltung teil. Die Zentrale unserer Organisation war durch die Genossen Somisch, Krawany und Swoboda, das böhmische Sekretariat durch Genossen Prodecky und das Sekretariat in Triest durch den Genossen Kopač vertreten. Die Genossen Reichsratsabgeordneten Tomšič und Müller ließen ihr Fernbleiben, da ersterer sich auf einer Agitationstour in Tirol und letzterer auf einer solchen in seinem Wahlkreise befand, entschuldigen. Die Konferenzteilnehmer wählten zu Vorsitzenden die Ge-

Heute!

Ein Lied der Bauern*).

Ich bin der arme Kunrad
Und komm von nah und fern,
Von Hartematt und Hungerrain
Mit Spieß und Morgenstern.
Ich will nicht länger sein der Knecht,
Leibeigen, frönlig, ohne Recht.
Ein gleich Gesetz, das will ich han,
Dem Fürsten bis zum Bauersmann,
Ich bin der arme Kunrad.
Spieß voran — drauf und dran!

Ich bin der arme Kunrad
In Aberacht und Bann,
Den Bundschuh trag ich auf der Stang,
Hab Helm und Harnisch an.
Der Papst und Kaiser hört mich nicht,
Ich halt nun selber das Gericht,
Es geht an Schloß, Abtei und Stift,
Nichts gilt als wie die heilige Schrift,
Spieß voran — drauf und dran!

Ich bin der arme Kunrad,
Trag Rech in meiner Pfann,
Heiß! Nun geht's mit Sens und Axt
An Pfaff und Edelmann.
Sie schlugen mich mit Prügeln platt
Und machten mich mit Hunger satt,
Sie zogen mir die Haut vom Leib
Und taten Schand an Kind und Weib.
Ich bin der arme Kunrad
Spieß voran — drauf und dran!

Heinrich v. Reder.

* Wir entnehmen dieses prächtige Kampfsgebieth aus der Zeit der Bauernkriege der Sammlung: „Moderne deutsche Lyrik“, von Hans Benzmann. Verlag B. Reclam, Leipzig. Die Redaktion.

Du und du.

Zü — ü, tönt es in den Nebel hinaus, fü — ü, und die Eingeweihen hier wissen, es ist der Schnellzug 437, der, vom „alten Beden“ geführt, der Station sich nähert. Noch ist er freilich von der Station ein beträchtliches Stück Weges entfernt und schnaubt und dröhnt und pufet und rast darum noch dahin, als gelte es die Welt zu umfahren. Aber nicht lange, dann fährt er langsamer und langsamer. Und dann ein kleiner, winziger Griff des „alten Beden“ und ein Nechzen und Stöhnen und ein Knirschen der Räder beginnt. Dann noch einer, und da liegt es, das Ungetüm, zu den Füßen des „alten Beden“ und reibt sich nicht und winfelt auch nicht mehr. Und soeben noch Tod und Zerstörung kündend, ist es nun leblose indifferente Masse und kommt nur wieder zu Geltung, wenn der „alte Beden“ es will.

Der will es aber nicht. Die Domizilstation ist da, und der hat jetzt nur den einen Wunsch: die Geleise frei zu finden, damit er, wenn er die Maschine, seine Sali, wie er sie nennt, ins Heizhaus führt, ohne verschleppen zu müssen, flott wegzufahren, von ihr herabsteigen und nach Hause gehen kann.

Dieser Wunsch ist nach der langen Tour, welche der „Beden“ hinter sich hat, begreiflich. Denn so ein Lokomotivführer, so glaubt der Raie, arbeitet in der Regel nichts, aber wenn er von der Maschine herabsteigt, so fühlt er, daß jede Muskel, jede Faser in ihm angespannt gewesen ist und daß er es dringend notwendig hat, sich gehörig auszuruhen.

Beim „alten Beden“ allerdings traf das bisher nicht zu. Dieser Mann hat einen Körper von Eisen und, wie sein Gegner hier, der Lokomotivführer Lother, einmal hinzugefegt hatte: „Die Befestigung von einem Schwein!“

Nur immer zufahren, zufahren möchte er. Seineihalb müssen die Lokomotivführer hier die längsten Turnusse fahren, die überhaupt gefahren werden. Und noch immer ist es ihm zu wenig. Käme es auf ihn an, er würde rasen bis zur Bewußtlosigkeit. Wenn er nur oben auf seiner Sali stehen, die Gegend durchrasen kann; dann rasch „ein paar Viertel“ hinuntergegossen und dann wieder weiter, immer weiter, das ist seine Lebensfreude; anderes kennt er nicht.

Und heute — nichts von alledem. Heute steht er oben auf der Sali, fühlt sich matt und elend, wie er sich in seinem Leben noch nicht gefühlt. Seit zwei Stunden schon hat's ihn überkommen, und zumute ist ihm, wie wenn er sich hinlegen und ausstreden müßte, ohne wieder aufstehen zu können.

Der Zug entleert sich, die Passagiere verlassen den

Perron. Die Zwischenzeit benützt er und frecht und dehnt sich auf der Maschine, als ob er hoffe, daß damit seine alte Spannkraft wieder zurückkommen müsse. Als sie aber nicht kommt und er sich nach dem Strecken genau so elend fühlt, wie er sich früher gefühlt hat, knurret er: „Na... wirst alt?... alter R... Rader... hol' dich der...“ Das sagt er hart und unnahbar. So wie er hart und unnahbar sein ganzes Leben lang gegen andere gewesen, so ist er es nun auch gegen sich selber.

Da erreicht ihn das Signal: Sein Wunsch ist erfüllt, die Geleise sind frei; er kann ungehindert seine Sali ins Heizhaus führen.

Nicht lange, so fährt er, über die Drehscheibe gleitend, ins Heizhaus ein. Am Ziel! Noch nie war ihm das so süß verheißend erschienen als jetzt. Und Gut und Mantel zusammenfassend, steigt er, unfreundlich und ohne Gruß, wie es bei ihm Gewohnheit ist, von der Lokomotive herab, die Maschine dem Heizer überlassend.

Der Heizer kümmert sich um ihn nicht und grüßt auch nicht. Mag er da im Hinuntergehen zerschellen, zugrunde gehen... es ist ja nur der „Beden“; und der... wär' der auch schon was?!

So denkt das Personal über ihn. Haß und Uebelwollen wird ihm entgegengebracht und diesen Haß und dieses Uebelwollen hat er verdient. Er nicht ganz allein, die Verhältnisse haben mitgeholfen; aber er hat sich den Verhältnissen nicht anpassen können.

Als er zur Bahn gekommen war, er, der Mann mit der Stierkraft, da war das goldene Zeitalter für Menschen, wie er einer war. Plagen, plagen, sich immer plagen, die Arbeit als fast Einziges zu kennen, wenn man auch dabei vertierte, sich untertänigst zu allem gebrauchen zu lassen, von seinen Rechten keinen Gebrauch zu machen, sie gar nicht zu kennen, das war zu seiner Zeit das System, bei dessen Befolgung man seine Kollegen verdunkeln und selber vorwärts kommen konnte. In Befolgung dieses Systems war er Meister.

Aber es kam eine andere Zeit. Es kam die Zeit, in welcher die Eisenbahner erwachten, den Trieb spürten, Menschen werden zu wollen; sich erinnerten, daß sie Rechte hatten und daß sie diese Rechte ausbauen sollten.

Diese Zeit verstand der „Beden“ nicht. Er blieb, was er war: der vertierte Repräsentant einer zur Vertierung des Proletariats bestimmten Zeit. So hatte ihn einmal der Lother in einer öffentlichen Versammlung gekennzeichnet.

weisen Rabinger und Sticha. Als Schriftführer fungierte Genosse Krawany. Die Konferenz nahm folgenden Verlauf:

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: Die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter, ergriff Genosse Somitsch das Wort, der seinen Ausführungen die Erklärung vorausschickte, sich nur auf die Besprechung der wichtigsten Angelegenheiten beschränken zu müssen, um nicht die der Konferenz für ihre Beratungen zur Verfügung stehende Zeit ungebührlich zu beschränken. Jeder einzelne der Konferenzteilnehmer habe die Leiden der Oberbauarbeiter am eigenen Leibe durchgeföhlet und es sei nicht notwendig, das Gefühl, zurückgesetzt zu sein, das jeder Oberbauarbeiter in sich trägt, neuerdings aufzuwühlen. Bei der Besprechung der Lage der Oberbauarbeiter lasse sich die Zeit vor den Jahren 1907 und 1908 unterscheiden von jener nach diesen Jahren. Das Jahr 1907 habe bei einzelnen Privatbahnen, der Südbahn, den Linien der St. G. S. und der O. N. B. B. Verbesserungen gebracht. Es seien Lohnzulagen von 20, 30 und in festereisen Fällen auch von 40 S. gewährt worden. Von dem Zugeständnis der Staatsbahn, das diese im Jahre 1908 machte, für die Verringerung der Bezüge ihrer Arbeiter 3 Millionen Kronen verwenden zu wollen, erhofften sich die Arbeiter der Staatsbahnen eine wesentliche Verbesserung ihrer Entlohnungsverhältnisse. Die diesbezüglichen Erwartungen waren sogar größer, als sie eigentlich mit Rücksicht auf den zugehenden Betrag und den auf den einzelnen Arbeiter entfallenden Teil hätten sein sollen. Die Durchführung der Lohnregulierung brachte eine nahezu allgemeine Enttäuschung. Einzelne Direktionen, so die Innsbrucker und die galizischen, verwendeten den zugewiesenen Betrag größtenteils oder sogar gänzlich zur Erhöhung der Grundlöhne, stellten also so Betriebsnotwendigkeiten sicher, da sonst bei den niedrigen Löhnen ein Arbeitermangel eingetreten wäre, der ohnehin Grundlohnerhöhungen notwendig gemacht hätte. So wirkte die Lohnerhöhung wie ein Tropfen auf einen glühenden Stein. Die Lohnregulierung brachte aber in den meisten Direktionen einen nicht zu unterschätzenden Vorteil. Sie regelte die künftigen Lohnvorrückungen. Dort, wo bereits eine Regelung bestanden hatte, wurde der Regelung eine bestimmtere Fassung gegeben, und in einzelnen Direktionsbezirken wurden Normen für die Lohnvorrückung erlassen. Beim Lesen dieser Normen kommt allerdings gleich der Pferdeschuh zum Vorschein. Es wird ausdrücklich erklärt, daß diese festgesetzten Lohnvorrückungen den Arbeitern keineswegs so zuzurechnen, wie etwa dem definitiven Personal das Abancement und daß erstere nur nach Maßgabe der vorhandenen Kredite gewährt werden sollen. Die Direktionsbezirke Krafau, Lemberg und Wien haben die Regelung der Lohnvorrückung noch nicht veröffentlicht. Nun darf man nicht glauben, daß in dieser Angelegenheit nichts unternommen worden sei. Die Arbeiterauschüßmitglieder sowohl als auch unsere Abgeordneten machten in dieser Angelegenheit wiederholt bei den verschiedenen Stellen ihre Vorstellungen. Es blieb aber alles vergeblich. Ein Gedanke machte die eingetretenen Zustände erträglich. Die Erfüllung des im Jahre 1908 erhaltenen Zugeständnisses, daß eine

Arbeitsordnung

herausgegeben werde, ließ erwarten, daß das ganze Dienst- und Entlohnungsverhältnis der Arbeiter der k. k. Staatsbahnen eine gründliche Regelung erfahren werde. Wir sind bereits im dritten Jahre, seit das Zugeständnis gemacht wurde. Die Arbeiterauschüßmitglieder und unsere Abgeordneten haben mehrmals die endliche Herausgabe der Arbeitsordnung urgiert. Drei stürmisch verlaufene Versammlungen der Eisenbahner Wiens erklärten entschieden, daß die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen nicht länger gewillt seien, auf die Erfüllung der Zugeständnisse zu warten, weil das k. k. Eisenbahnministerium im Verlauf der verflorenen 2 1/2 Jahre genügend Gelegenheit gehabt hat, diese Frage zu studieren, die doch keineswegs eine Reineinrichtung schaffen soll, da Arbeitsordnungen doch bereits in industriellen und gewerblichen Betrieben, und selbst auch auf Eisenbahnen, sogar auch schon für Bahnerhaltungsarbeiter, eingeführt sind. Die bei der Einführung der Arbeitsordnung ungeheurer schwerfällige Staatsbahnverwaltung ist in anderen Dingen sehr erfindungsreich. In mehreren Direktionsbezirken wurden nachträglich

Erwürgen hatte er da den Lother wollen, obwohl er nicht recht begriff, was er gesagt und obwohl der Lother um einen guten Kopf kleiner ist als er, und überdies noch schwächlich und für ihn kein Gegner ist, der sich an Kraft mit ihm messen kann. Aber zugestügt war er auf ihn, und hätten die anderen sich nicht dazwischen geworfen, dem Lother wäre es schlecht ergangen. Von dem Tage an, haßt er den Lother, haßt ihn mit der ganzen Wucht seiner gewaltigen, rauhen und unerbittlichen Natur. Und Lother gab zurück, wie er nur konnte.

Und als er jetzt von der Maschine herabsteigt, fühlt er, daß ihm die Füße den Dienst versagen wollen. Instinktiv sucht seine Hand einen Halt und er lehnt sich an die Maschine an. Noch lehnt er nicht ganz, da kommt Lother heran. Den erblicken und sich vorreden, zu seiner ganzen Größe, um nur vor dem, vor dem nicht schwach zu scheinen, das war das Werk eines Augenblickes... glaubt er. In Wahrheit war es unbeholfen, schwer und langsam geschehen.

Lother bemerkt es, einen Moment durchdau's ihn: „Der braucht Hilfe!“ Aber nur einen Moment, dann geht er an ihm vorbei, kalt und unnahbar; denn was kümmert ihn der?

Er kommt aber nicht weit. Einige Schritte, dann hört er hinter sich einen dumpfen Fall. Sich umdrehend, sieht er den „Beden“ der Länge nach hingestreckt am Boden liegen.

Da überkommt's den Lother. Ein Mensch braucht Hilfe und er... er geht an dem Menschen vorbei und bringt nicht die Hilfe! Mit einem einzigen Satz ist er bei „Beden“, beugt sich über ihn hinab, ruft ihn beim Namen und will erforschen, was es mit ihm ist.

Der „Beden“ rührt sich nicht. Und nun ist Lother schon wieder Eisenbahner. Mehr als jeder andere Mensch sieht der Eisenbahner täglich dem Tod und dem Verderben in die Augen und weiß daher, mag auf der Welt geschehen, was da will, der Verstand des Menschen muß obliegen.

Und umfichtig verfügend, ruft er Heißhansarbeiter herbei, damit sie den „Beden“ bewachen und bequemer legen sollen. Er selbst eilt hinaus, um Leute mit einer Waage und wenn möglich, auch den Doktor zu holen, der um diese Zeit born in der Restauration zu sitzen und die Zeitungen zu lesen pflegt.

Den Doktor findet er nicht, aber Leute und eine Waage treibt er auf. Als er mit ihnen auf dem Rückweg ist, kommt der Doktor auch daher. „Doktor,“ sagt er, „da drinnen im Heißhause liegt einer, der Sie brauchen könnte!“

„Was ist?“ fragt der Arzt.

die laufenden Lohnvorrückungen nicht vorgenommen, weil die außerordentliche Lohnerhöhung als Vorrückung behandelt wurde,

so in den Direktionsbezirken Innsbruck, Villach, Pilsen und Prag. Als im Parlament neuerliche Beträge zur Lohnerhöhung für die Arbeiter gefordert wurden, erklärte der Eisenbahnminister, daß im vorhin nicht budgetiert werden könne, daß aber das laufende Erfordernis für die Lohnvorrückungen alljährlich angesprochen werden wird. In den angeführten Direktionsbezirken findet aber die nächste Lohnvorrückung erst in drei Jahren (in Villach in zwei Jahren) statt. In diesen Direktionsbezirken werden also die Beträge für die Lohnvorrückung, die nach der Erklärung des Eisenbahnministers angesprochen werden sollen, durch drei, respektive zwei Jahre erspart und es werden die Arbeiter um die gebührenden Vorrückungen gebracht. Genosse Reichsratsabgeordneter Tomisch hat auch dagegen sowohl im Budgetausschuß als auch im Plenum des Abgeordnetenhauses energig Stellung genommen. Eine weitere Hoffnung haben die Arbeiter auf die

Urlaube

gefeht. Für die Gewährung von dienstfreien Tagen und Urlaube an die Bediensteten wurde seinerzeit der jährliche Betrag von 1 Million Kronen zugewilligt. Es sind seither 2 1/2 Jahre verfloren, ohne daß die Bahnerhaltungsarbeiter etwas von Urlauben zu verspüren bekommen hätten. Nun erklärt das Eisenbahnministerium allerdings, es brauche den ausgeföhnten Betrag für die Substitutionskosten bei den Urlauben des definitiven Personals. Das kann aber keineswegs zutreffen. Wenn wir der Sache nachgehen, sehen wir, daß bei Urlauben der Unterbeamten und Diener und der Diener vom Arbeiter vertreten wird. Die Arbeiterpartien werden nicht ergänzt, wenn einzelne Arbeiter aus diesen Substitutionsweise einen anderen Dienst versehen. Die verkleinerten Arbeiterpartien haben dieselbe Arbeit zu leisten als die vollen Partien. Substitutionskosten erwachsen bei der Bahnerhaltung, deren Arbeiter in letzter Linie für die zu ersehende Dienstleistung bei Urlauben aufzukommen haben, nicht. Als eine Deputation in dieser Frage bei einem Sektionschef des Eisenbahnministeriums vorkam, erklärte dieser der Deputation, die Angelegenheit der Urlaube müsse im Staatsinteresse wohlweislich erwoogen werden, so daß sich wiederum die Deputation zu einer Erklärung veranlaßt sah.

Genosse Somitsch führte aus, daß er es, obwohl er den Berichten der Arbeiterauschüßmitglieder nicht vorgreifen wolle, für notwendig halte, bei der Konferenz festzustellen, daß

die Sektion Bahnerhaltung des Zentralarbeitsauschusses ungebührlich behandelt

werde. Die Oberbauarbeiter erfreuen sich keines Ansehens bei der Bahnverwaltung. Der Bahnerhaltungsarbeiter werde von oben herab behandelt. Dazu müsse die Konferenz unbedingt Stellung nehmen. Man stehe vor der Tatsache, daß es leichter sei, für jede andere Bedienstetenkategorie etwas zu erreichen, als für die Oberbauarbeiter. Wie viel Bitternis angesammelt sei, beweisen die eingelangten Anträge, die, zusammengefaßt, ein Buch ergeben würden, ein Buch sozialen Elendes einer Arbeiterkategorie eines Staatsbetriebes. Es sei ein günstiges Zeichen, daß sich an 200 Delegierte einfanden, an den Beratungen der Maßnahmen teilzunehmen, die zur Verbesserung der Verhältnisse einzuleiten seien. Dies zeuge vom erwachenden Selbstvertrauen der Bahnerhaltungsarbeiter. Es sei nun nicht Sache der Konferenz, dem Unmut nachzugehen und die Erbitterung aufzurühren, sondern deren Aufgabe, sachlich die notwendigen Wege zur Besserung der Zustände vorzubereiten. (Lebhafte Beifall.)

Da ein geschäftsmäßiger Antrag des Genossen Brodecky angenommen wurde, nunmehr den Bericht zum zweiten Punkt der Tagesordnung zu erstatten, damit bei den Debatten sich nicht Wiederholungen ergeben, wird die Debatte zum Punkt 1 der Tagesordnung zurückgestellt. Der Vorsitzende teilt mit, daß das Zentralarbeitsauschüßmitglied Genosse Schneider wegen eines Todesfalles verhindert sei, am ersten Tag der Konferenz beizuwohnen und erteilt zum zweiten Punkt der Tagesordnung: Bericht der Zentralarbeitsauschüß-

„Weiß nicht, der „Alte Becky“ hat drinnen und rührt sich nicht.“

Da geht der Arzt mit.

Nach einigen Sekunden stehen sie bei „Beden“. Den haben die Heißhansarbeiter inzwischen auf Bretter gelegt, unter den Kopf haben sie ihm ein Tuch geschoben, damit er bequemer liegt und nun warten sie, was weiter kommen soll.

Der Arzt tritt an den „Beden“ heran, der noch immer flarr und unbeweglich liegt, beugt sich hinab, untersucht ihn, dann richtet er sich empor, wendet sich an Lother und sagt: „Der da hat ausgefahren, Haemorrhagia cerebri, oder, wenn Sie es zu deutsch wissen wollen: Gehirnschlag. Am besten ist's, wir nehmen einen Wagen und transportieren ihn in die Totenkammer.“ Damit geht er.

Festliche Stille ist daraufhin eingetreten. Ringsum im Kreise stehen an die dreißig Eisenbahner, wetherharte Männer, und blicken auf den „Beden“ hin, der zu ihren Füßen liegt und ausgerungen hat. Und vom „Beden“ weg treffen die Blicke den Lother, als wollten sie ihn fragen: „Nun, bist du es nun zufrieden, da er nicht mehr ist?“

Der sieht die Blide, nimmt die Kappe ab, wie auf Kommando folgen die anderen seinem Beispiel, und bald zum Beden, bald zur Maschine sprechend sagt er: „Du und du, zwei Maschinen seid ihr stets gewesen; zwei Maschinen und nicht mehr.“ Und allein zum Toten sprechend fuhr er fort: „Du bist im Leben viel, viel, jetzt vielleicht zu viel gefahren, und hast die Welt doch nicht erreichen können, in der du haltest leben müßtest! Ich trage dir nichts nach. Doch hier an deiner Leiche lasse noch einen Herzenswunsch Ausdruck geben. Und dieser Herzenswunsch, er lautet: Möge niemals eine Zeit mehr kommen, die solche Eisenbahner zeugt, wie du einer bist gewesen. Du hast im Leben uns wohl nichts genügt, so soll dein Tod, uns nützend, sagen, daß keiner wir dir gleichen wollen und wir keinem wünschen, daß er dir ähnlich werden soll. In diesem Sinne sag ich Amen!“

Und Amen sagen rings die anderen, und gehen schweigend ihren Pflichten nach und fühlen: „Was der Lother hier gesagt, nichts anderes war es, als des Lebens unerbittliche Sprache, die zwar, dem Tod gegenüber nicht verdammt, und doch erklärt, daß der, der nicht mit uns für uns gelebt, auch keinen Verlust für uns bedeutet!“

Du und du, treffender Vergleich. Wer Proletarier ist, und sich ums Proletariat nicht kümmert, nichts anderes ist er als eine Maschine, die, wenn sie einmal entgleist, von uns weder beweint noch je betrauert wurde.

mitglieder über die am 24. November b. J. im Eisenbahnministerium stattgefundene Sitzung, dem Zentralarbeitsauschüßmitglied Freischlag aus Linz das Wort.

Genosse Freischlag leitete in seinem Bericht nachstehendes mit. Es werde den Konferenzteilnehmern allgemein bekannt sein, daß, nachdem der Zentralarbeitsauschüß gewählt wurde, über ein Jahr verstrich, ehe dieser einberufen wurde. Einberufen wurde er erst auf Drängen der Arbeiter und auf Drängen der Zentrale unserer Organisation. Es hatte den Anschein, als wolle man den Zentralarbeitsauschüß so spät als möglich einberufen, um so lange als möglich mit der Herausgabe von Verbesserungen zu warten zu können. Man erwartete, daß das Eisenbahnministerium der einberufenen Sitzung irgendwelche Vorschläge machen und daß es dieser insbesondere den Entwurf einer Arbeitsordnung vorlegen werde. Dies war nicht der Fall. Die Zentralarbeitsauschüßmitglieder hatten eine Anzahl von Initiativanträgen eingebracht. Wir unterlassen die Wiedergabe der Anträge, da wir sie in Nummer 2 des „Eisenbahner“ vom 10. Jänner 1911, auf Seite 11, unter dem Artikel: „Vom Zentralarbeitsauschüß der k. k. Staatsbahnen“ vollständig ausführten. Die Eisenbahnministerium setzte diese Anträge nicht auf die Tagesordnung der einberufenen Zentralarbeitsauschüßsitzung und der Vorsitzende bestritt, als er diesbezüglich interpelliert wurde, die Verpflichtung des Eisenbahnministeriums, eingebrachte Anträge zur Berück-sichtigung bei den Sitzungen des Zentralarbeitsauschusses stellen zu müssen. Da, wie bereits erwähnt wurde, aber auch seitens des Eisenbahnministeriums der Sitzung keine Vorschläge vorgelegt wurden, ist der praktische Wert der Sitzungen des Zentralarbeitsauschusses in Frage gestellt, weil diesem so jeder Wirkungskreis entzogen wird. Die Beratungen der Sitzung geschahen auf Grund einer vom Eisenbahnministerium aufgestellten Tagesordnung, die aus acht Punkten bestand. Das amtliche Protokoll dieser Sitzung wurde gleichfalls in unserer letzten Nummer veröffentlicht, so daß wir, insoweit sich der Bericht des Genossen Freischlag mit diesem Protokoll deckt, ebenfalls davon Abstand nehmen, zu wiederholen. Die Red.) ist keineswegs vollständig. Die gewählten Arbeiterauschüßmitglieder verlangten die Stabilisierung der Bahnerhaltungsarbeiter nach zwei Dienstjahren. Da der Vorsitzende bei dem Punkt: Normierung von Dienerpösten darauf verwies, daß durch die Normierungsaktion 1909 650 Bahnerhalterstellen und 50 Brüdenschlofferstellen geschaffen wurden, wurde entgegengehalten, daß keineswegs bei jedem Bahnermeister zwei Bahnerhalter bestellt seien und daß von den Brüdenschloffern nur die Partieführer stabilisiert seien, obwohl bei der Art dieser Arbeit, die nicht von einem einzelnen Arbeiter verrichtet werden kann, auch die anderen Arbeiter ständig beschäftigt werden müssen. Gegen die Forderung einer anderthalbstündigen Mittagspause wendete der Vorsitzende ein, daß an einer solchen die Arbeiter nicht interessiert seien. Diesbezüglich wurde ausgeführt, daß die Arbeiter bei einer längeren Mittagspause vielfach in die Lage versetzt werden, ihr Mittagessen zu Hause einnehmen zu können, was auch oft eine Ersparnis für die Arbeiter bedeute. Die Ungerechtigkeiten der jetzigen Lohnfestsetzungen wurden auch an dem Selbsthater Beispiel aufgewiesen. In Selbsthater stufen drei Direktionen aneinander: die Innsbrucker, Villacher und Linzer. Von diesen hat die erste für Selbsthater den Grundlohn von Kr. 240, die zweite den von Kr. 250 und die letzte den von Kr. 260 festgesetzt, so daß in einem Orte drei verschiedene Grundlöhne in Geltung sind. Gegen die Forderung nach einheitlicher Regelung der Lohnvorrückungen der Arbeiter des gesamten Reiches der k. k. Staatsbahn wendete der Vorsitzende ein, daß bei der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse die Festsetzung der Lohnvorrückungen Sache der einzelnen Direktionen sein müsse. Es ist aber schon durch die Verschiedenheit der Grundlöhne der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse Rechnung getragen. Eigentümlich berührte die Auffassung des Vorsitzenden, nach welcher die Bestimmungen über die Entlohnung der Ueberstunden- und Nachtarbeit nicht in die Arbeitsordnung aufzunehmen seien, obwohl ja auch das Eisenbahnministerium an einer genauen Regelung der Verhältnisse Interesse bekunden sollte. Auf die Anfrage der Ausschüßmitglieder nach dem Zeitpunkt der Herausgabe der Arbeitsordnung wurde mitgeteilt, daß diese nunmehr den Direktionen zur Begutachtung zugeht. Weder betreffs des Zeitpunktes der Herausgabe der Arbeitsordnung noch betreffs der Erfüllung der Anträge wurden irgendwelche feste Zusicherungen gemacht, so daß der Verlauf dieser Sitzung nicht im geringsten befriedigen konnte. Die Einrichtung des Arbeiterauschusses ist dem Eisenbahnministerium lediglich ein Mittel, den Unmut der Arbeiter abzuleiten. Es fehlt der gute Wille, sich mit den Arbeiterauschüssen über die zutreffenden Maßnahmen auseinanderzusetzen. (Lebhafte Beifall.)

Zum Punkt 3 der Tagesordnung: Beratungen und Beschließung geeigneter Anträge zur Verbesserung der Lage der Bahnerhaltungsarbeiter, legte Genosse Somitsch ein umfangreiches Elaborat vor, in welchem nach Tunlichkeit und Zweckmäßigkeit die der Reichskonferenz vorgelegten Anträge aus den Kreisen der Bahnerhaltungsarbeiter Aufnahme gefunden hatten. Dasselbe hat mit Berücksichtigung der kleinen Änderungen, die die Reichskonferenz an demselben vornahm, folgenden Wortlaut: Die Forderungen der Bahnerhaltungsarbeiter der österreichischen Eisenbahnen,

aufgestellt von der Ersten Reichskonferenz am 8. und 9. Jänner 1911.

1. Neuerliche Regulierung der Höhe der Bahnerhaltungsarbeiter bei den k. k. Staatsbahnen, und zwar der Grundlöhne wie der Löhne der älteren Arbeiter. Dort, wo die Löhne der älteren Arbeiter gegenüber dem Grundlohn und der zurückgelegten Dienstzeit nicht entsprechen, soll den älteren Arbeitern insoweit jede Vorrückung um ein Jahr gekürzt werden, bis ihr Lohn ihrer zurückgelegten Dienstzeit entspricht. Derselbe Regulierung soll auch bei den Bahnerhaltungsarbeitern der Privatbahnen vorgenommen werden. In Stationen, wo zwei oder mehrere Bahnen oder Direktionen einmünden und verschiedene Lohnhöhen bestehen, sollen dieselben nach dem höchsten Grundlohn ausgeglichen werden und die älteren Arbeiter die Löhne nach dem vorstehenden Satz reguliert erhalten.

2. Chefte Schaffung einer Arbeitsordnung mit dem Inhalte:

Festsetzung der täglichen normalen Arbeitszeit von neun Stunden im Durchschnitt, und zwar im Sommer (1. April bis 31. September) mit 9 1/2, im Winter (1. Oktober bis 31. März) mit 8 1/2 Stunden, und so, daß an Samstagen um 12 Uhr mittags Arbeitsschluß eintritt.

In allen den Bahnerhaltungssektionen zugehörigen Werkstätten und Imprägnierungsanstalten soll die in Hauptwerkstätten geltende Arbeitszeit Geltung finden.

Jede über die normale Arbeitszeit geleistete Ueberstunde, das ist die Arbeitszeit in der Zeit von 6 Uhr früh

bis 8 Uhr abends, ist mit 50 Prozent, jede in der Nachtzeit, das ist von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh im Dienste zugebrachte Stunde mit 100 Prozent besser zu entlohnen. Die an den bezahlten ganzen oder halben Normaltagen im Dienste zugebrachten Stunden sind außer der Normaltagsbezahlung mit dem ganzen auf die im Dienste zugebrachte Zeit entfallenden Lohn separat zu entlohnen. Jede begonnene Ueberstunde ist als volle zu entlohnen.

Jene Arbeiter, welche vorübergehend zum Wechseldienst herangezogen werden, haben die über die normale Arbeitszeit im Dienste zugebrachten Stunden, als Ueberzeit, nach dem vorhergehenden Absatze vergütet zu erhalten; jenen Arbeitern, die während im Wechseldienst verwendet werden, soll die Arbeitszeit mit 40 Prozent, die Ruhezeit mit 60 Prozent festgesetzt werden und die über die normale Arbeitszeit im Dienste zugebrachte Zeit nach dem vorhergehenden Absatze über die Ueberzeitvergütung vergütet werden.

Jedem Arbeiter, ob Professionist oder Hilfsarbeiter, ist bei der Aufnahme ausdrücklich — schriftlich — zu erklären, ob er als ständiger oder als Aushilfsarbeiter, dem Professionisten zudem noch, ob er als Professionist oder als Hilfsarbeiter aufgenommen wird. Nach einjähriger Verwendung ist jeder Arbeiter als ständiger zu betrachten und ist ihm dies am Aufnahmscheine anzuführen.

Festsetzung von Ausgangspunkten für den Beginn und den Schluß der Arbeitszeit innerhalb von Strecken von höchstens 3 Kilometern. Der Weg zum und vom Arbeitsorte, vom und bis zum Ausgangspunkte ist in die Arbeitszeit einzurechnen, so daß der Beginn wie der Schluß der Arbeitszeit am Ausgangspunkte einzutreten hat. Ist der Weg vom oder zum Ausgangspunkte vor oder nach der normalen Arbeitszeit zurückzulegen, so ist die Zeit nach dem vorhergehenden Absatze über die Vergütung der Ueberzeit zu entlohnen. Die in jeder Bahnerhaltungsnöthigen Ausgangspunkte sind im Einvernehmen mit den Arbeitern oder deren Vertrauensmännern festzusetzen und nur nach getroffenem Einvernehmen mit den Arbeitern oder deren Vertrauensmännern zu ändern.

Werden Bahnerhaltungsarbeiter zur aushilfsweisen Verwendung in andere Dienstes-kategorien versetzt, so sind dieselben, sofern in dieser Verwendungskategorie nicht bessere Bedingungen bestehen, während der ganzen Dauer dieser Verwendung sowohl in Bezug auf die Arbeitszeit als der Entlohnung nach dem bei der Bahnerhaltung bestehenden Bestimmungen zu behandeln. Im Falle eines Uebertrittes zu einem anderen Dienstzweige ist derselbe den Arbeitern ungehindert zu gestatten.

Bei einer Deckung des Bedarfes an Arbeitern in anderen Dienstzweigen soll den Arbeitern der Bahnerhaltung vor den neu aufzunehmenden Arbeitern der Vorrang zukommen.

Werden Oberbauarbeiter in andere Dienstzweige versetzt und dort ein Jahr verwendet, sollen dieselben, wenn sie sich nicht freiwillig zum Rücktritt in den Bahnerhaltungsdienst melden, in dem Dienstzweige verbleiben. Die bei der Bahnerhaltung zugebrachte Zeit ist diesen Arbeitern in jeder Beziehung anzurechnen.

Die Berechnung und Auszahlung der Löhne soll täglich, während der Arbeitszeit und an bestimmten Tagen — immer aber vor dem 1. eines jeden Monats erfolgen. Ist die Auszahlung nach der Arbeitszeit, so ist die Zeit als Ueberzeit zu entlohnen. Innerhalb einer jeder Auszahlungsperiode ist den Arbeitern eine Monatszahlung zu gewähren. (Diese Forderung gilt für die Arbeiter der Linien der St. C. S. nicht.)

Bei Verwendung in derartigen Entfernungen, bei welchen die Mittagsstunde nicht im Domizil oder im Domizil-sammelplatz zugebracht werden kann, so daß sich die Arbeiter auswärts verpflegen müssen, ist ein 50prozentiger, und wenn damit eine Uebernachtung verbunden ist, außer der Uebernachtungsgebühr ein 100prozentiger Lohnzuschlag zu bezahlen.

In Regentagen soll den Arbeitern der Lohn in keiner Weise gekürzt, sondern voll bezahlt werden und sie hierfür in irgend eine Verwendung genommen werden.

Werden Professionisten aus was immer für einem Grunde zu anderen Arbeiten verwendet, sollen sie ihren Professionistenlohn beibehalten.

Das Aussehenlassen ist einzustellen, zumindest sollen ständige Arbeiter und Professionisten gar nicht davon betroffen werden.

Arbeiter, welche ein Jahr im Dienste gestanden sind und zu was immer für einer Militärdienstleistung einberufen werden, sind nach ihrer Rückkehr wieder in den Dienst einzustellen, und zwar zumindest in jene Kategorie und zu jenen Bedingungen, in welcher, beziehungsweise zu welchen sie vor dem Einrücken gestanden sind.

Arbeiter, welche ein Jahr im Dienste gestanden sind und zur Ableistung einer Waffenübung einrücken, sollen während der Dauer derselben den vollen Lohn weiterbeziehnen, wenn sie sich verpflichten, unmittelbar nach ihrer Rückkunft den Dienst wieder aufzunehmen.

Die definitiven Diener, beziehungsweise Unterbeamtenposten sollen nur aus dem Stande der ständigen Oberbauarbeiter nach der Reihenfolge des Dienstalters, beziehungsweise der Qualifikation besetzt werden.

Für Zertifikatisten sollen keine Ausnahmen gelten, als daß sie bei der Aufnahme als Arbeiter vor den anderen den Vorrang haben. In allen sonstigen Beziehungen sollen sie dieselben Bedingungen zum Vorwärtskommen zu erfüllen haben wie die anderen Arbeiter.

Für Arbeiter in den Tunneln soll die tägliche normale Arbeitszeit — vom Zeitpunkt des Abganges bis zur Ankunft am Sammelplatz außerhalb des Tunnels — gleichviel in welcher Tiefe des Tunnels gearbeitet wird, acht Stunden nicht übersteigen; desgleichen bei Arbeiten in Senkgruben, an Wasserbauten und an Lehnen oder Felsen, gleichviel in welcher Höhe.

Zum Bereitschaftsdienst sowie anderen außergewöhnlichen Arbeiten sollen nicht immer dieselben, sondern alle Arbeiter turnusmäßig, das ist der Reihenfolge nach, herangezogen werden.

Den Arbeiter der Bahnerhaltung sollen alljährlich Erholungsurlaube im selben Ausmaße wie sie dem definitiven Personal nach § 59 der Dienstordnung zustehen, gewährt werden.

Die Arbeitsordnung sowie alle anderen Bestimmungen mit Ausnahme jener, welche sich naturgemäß nur auf Männer beziehen können, haben auch auf die weiblichen Arbeiter Anwendung zu finden.

Der 1. Mai soll, soweit es in der Möglichkeit des Betriebes gelegen ist, freigegeben werden.

Die Arbeitsordnung soll jedem Arbeiter und jeder Arbeiterin ausgestellt werden und außerdem in jeder Bahnerhaltungsstation an einer für jeden Arbeiter jederzeit zugänglichen Stelle ersichtlich affigiert werden.

Veränderung des gegenwärtigen Auszahlungsmodus in der Weise, daß jeder Arbeiter sein Geld in einem geschlossenen Couvert aus festem Papier erhält, auf welchem an der Vorderseite wie auf einem Lohnzettel der Gesamtverdienst, die Abzüge und der zur Auszahlung gelangende Betrag genau angeführt ist.

Die Arbeiter der Bahnerhaltung sollen in jedem Direktionsbezirk, beziehungsweise jeder Privatbahn in Lohnkategorien, alle Stationen jeder Direktion, beziehungsweise jeder Privatbahn in Lohnkategorie eingeteilt werden.

Die Lohnvorrückungen sollen für die Professionisten mit viermal in jedem Jahre und fobann alle zwei Jahre mit 20 S.; die qualifizierten Arbeiter alle zwei Jahre mit 20 S.; die Arbeiter mit dreimal in zwei Jahren und fobann alle drei Jahre mit 20 S.; die Arbeiterinnen mit alle zwei Jahre um 10 S. festgesetzt werden.

Die als Aushilfsarbeiter, beziehungsweise Aushilfsarbeiterin zugebrachte Zeit ist bei der Vorrückung einzuzurechnen.

Als Grundsatz zur Entlohnung der Arbeiterinnen und der Arbeiter mit Qualifikation gelte, daß die Arbeiterinnen einen höchstens um 10 Prozent niedrigeren, die qualifizierten Arbeiter (Arbeiter mit Prüfungen und ungelernete Professionisten) einen um 15 Prozent höheren, die Borarbeiter und Partieführer einen um 25 Prozent höheren, die Professionisten einen um 40 Prozent höheren Lohn als der des gleichdienstalters Arbeiter erhalten.

Die Lehnen- und Felsenarbeiter, die Arbeiter bei Wasserbauten und die Arbeiter in den Tunneln, deren qualifizierten Arbeiter, Borarbeiter, Partieführer und Professionisten sollen einen um 20 Prozent höheren Lohn als die in der nächsten Nähe bei normaler Arbeit in gleicher Stellung beschäftigten Arbeiter gleichen Dienstalters erhalten.

Rückt ein Arbeiter, wenn auch nur für vorübergehend oder substituitionsweise auf einen höheren Posten vor, so hat er während der Dauer dieser Vorrückung den höheren Lohn zu beziehen.

Den gegenwärtig schon im Dienste stehenden Professionisten soll, sofern sie nicht im Bahnerhaltungsdienst, sondern mit eigenen Arbeiten, für die Abnutzung der eigenen Werkzeuge ein Kaufschale von monatlich 6 Kr. gezahlt, den neuereitenden Professionisten aber die Werkzeuge von der Bahn ausgestellt werden.

Bei Arbeiten in Senkgruben und Brunnen ist eine Zulage von 50 Prozent, bei Schneeräumernfahrten eine solche von 100 Prozent, bei Fahrten mit der Drahtseilbahn, mit Regie- oder Materialzügen, bei Schienenneu- oder Umlegen eine solche von 30 Prozent, und an die Arbeiter am Markt sowie in den Sommermonaten, das ist vom 1. Mai bis 15. September an die Arbeiter des Südens eine Zulage von 15 Prozent zu gewähren.

Den Wächtersubstituten ist eine Hose, Bluse, Kappe, Mantel, beziehungsweise Pelz und eine Uhr im Substitutions-falle auszugeben.

Den Professionisten sollen jährlich zwei Male wachbare Leinwandstücke den Oberbauarbeitern, inklusive den qualifizierten Arbeitern, Borarbeitern, Partieführern, Professionisten und den Arbeiterinnen, welche im Freien arbeiten, ein Regenmantel ausgestellt werden.

Jenen Arbeitern, welche die vierte Woche auf Wechselposten Dienst machen, ist in der vierten Woche ein bezahlter 36stündiger Ruhetag zu gewähren.

Die Lohnvorrückungsbeschränkungen bei einem gewissen Lebensalter oder durch die Anzahl der Vorrückungen soll aufgehoben werden; ferner auch der in allen Lohnklassen enthaltene Passus: „nach Maßgabe der vorhandenen Mittel“.

Die Arbeiter der Bahnerhaltung sind nach einer Dienstzeit von zwei Jahren zu stabilisieren.

Die Professionisten sollen mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. stabilisiert werden, und zwar nach zwei Dienstjahren; desgleichen mit demselben Anfangsgehalt die Borarbeiter und Bahnrichter.

In jedem Bahnerhaltungsstation, wo bis jetzt noch kein Bahnrichter normiert ist, soll mindestens ein Bahnrichterposten normiert werden.

Erhöhung des Krankengeldes für alle Mitglieder auf 90 Prozent.

Gewährung der freien ärztlichen Behandlung und des Medikamentenbezuges für die Familienangehörigen im Ruhestand befindlicher Arbeiter.

Gleichstellung der Unfallrenten auf 90 Prozent.

Ausstellung der Statuten sowohl der Krankenkasse wie der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, als auch des Provisionsfonds an jedes Mitglied in seiner Muttersprache.

Jedem Arbeiter, beziehungsweise jeder Arbeiterin soll nach einjähriger Dienstzeit der Beitritt zum Provisionsfonds ungehindert gewährt werden.

Die Einzahlung sowie die Berechnung der Provision soll nicht von 85, sondern von 100 Prozent des Lohnes erfolgen.

Die Zeit zur Erreichung der vollen Provision soll von 35 auf 30 Jahre herabgesetzt werden.

Jedem Arbeiter soll nach einer einjährigen Dienstzeit eine Regiefahrlegitimation mit Photographie zumindest für die eigene Bahn, beziehungsweise die ganze Hauptstrecke mit den gewissen Nebenlinien, nach dreijähriger Dienstzeit im selben Ausmaß auch für die Familienangehörigen bis zur Erreichung der im Fahrbeginnigungsvereinbommen enthaltenen Fahrbeginntigungen, ausgestellt werden.

Den im Ruhestand befindlichen Arbeitern und den im Unfallrentenbezugs stehenden Arbeitern sollen dieselben Fahrbeginntigungen gewährt werden wie jenen aus dem definitiven Personal.

Jedem Arbeiter soll nach einjähriger Dienstzeit der Bezug von Freischeiden zum Einkauf von Lebensmitteln gewährt werden.

Den Arbeitern von den Linien der St. C. S. soll so, wie es unter der früheren privaten Verwaltung eingerichtet war, der Bezug von Freisfahrtscheinen mit Berechtigung zu vier Fahrten im Monat — auch des Inhabers — gewährt werden.

An Stelle der aufgelassenen Lokalarbeiterausschüsse sollen von den Arbeitern gewählte Vertrauensmänner in jeder Bahnerhaltungsnöthigen anerkannt werden. Die Anzahl der Vertrauensmänner hätte sich nach der Zahl der ständig beschäftigten Arbeiter zu richten, und zwar so, daß auf je 30 bis 40 Arbeiter einer zu kommen hätte. In den Bahnerhaltungsnöthigen oder Betriebsleitungen mit geringer Arbeiterzahl sollen mindestens zwei Vertrauensmänner gewählt werden.

Sämtliche Arbeiterauschussmitglieder werden beauftragt, eine Veränderung der Bestimmungen über die Arbeiterauschüsse zu beantragen, dahingehend, daß die Direktionsarbeiterauschüsse sowohl als der Zentralarbeiterauschuss nicht getrennt nach Sektionen, sondern gemeinsam einzuberufen ist, respektive daß die Sitzungen stets gemeinsam stattfinden haben. Ferner ist zu bestimmen, daß jeder Arbeiterauschuss mindestens zweimal in jedem Jahre zur Sitzung zusammenzutreten muß und daß die Vertreter der Direktionen, beziehungsweise des Eisenbahnministeriums in jeder Sitzung zu erklären haben, ob und inwieweit die in der vorhergegangenen Sitzung gestellten Anträge durchgeführt sind oder werden.

Schaffung von Schutzhütten mit Einrichtungen zum Wärmen mitgebrachter Speisen, Trocknen der Kleider und zum Reinigen von Schmutz.

Zum Heben und Transportieren von Schienen sowie anderer schwerer Gegenstände sollten geeignete Einrichtungen angeschafft werden. Sofern diese fehlen, sollen genügend und geeignete Kräfte beigelegt werden.

Zur Verhütung von Unglücksfällen sollen geeignete Sicherheitsvorkehrungen eingeführt und Sicherheitsvorschriften erlassen werden. Die Sicherheitsvorschriften sollen an einer für die Arbeiter jederzeit zugänglichen Stelle und ersichtlich

affigiert werden. Außerdem sollen die qualifizierten Arbeiter mit allen die Bahnerhaltung betreffenden Instruktionen und sonstigen Vorschriften teilt werden, damit sie die Arbeiter genau in denselben unterweisen können.

Auf Strecken mit 15 Prozent Steigung sollen nicht mehr Wagen und Drafsen mit Hand-, sondern mit Motorbetrieb eingeführt werden.

Die Beschäftigten sollen zur Beleuchtung bei Arbeiten in der Nacht abgeschafft und bessere Beleuchtungsmittel eingeführt werden.

Die Direktionen sollen alle jene die Arbeiter betreffenden Angelegenheiten, welche in den Statuten und der Arbeitsordnung nicht enthalten sind, wie die Einteilung der Arbeiter in Lohnkategorien, deren Grundlohnsätze, die Orte der Lohnstationen, die Lohnvorrückungen aller Arbeiterkategorien, ferner die sonstigen Lohnbestimmungen sowie alle den Arbeitern zustehenden Benefizien vollständig genau und ausführlich in einem eigenen Amtsblatt in jeder Direktion gesammelt herausgeben.

Die Amtsblätter sollen den Arbeitern immer ausführlich bekanntgegeben werden und zudem an einer für die Arbeiter jederzeit zugänglichen Stelle zur Einsichtnahme ausliegen.

Zur besseren Verbreitung des Inhalts der Amtsblätter unter den Arbeitern sollen den Arbeiterauschussmitgliedern die Amtsblätter ausgestellt werden.

Bei Errichtung von Personelhäusern mögen bei der Vergabe der Wohnungen auch die Arbeiter berücksichtigt werden, sofern es sich um Wohnungen handelt, die von Arbeitern bestritten werden können. Ferner mögen in Stationen mit Wohnungsmangel Arbeiterhäuser gebaut werden.

Veränderung der Instruktion VIII über den Bezug von Brennstoff dahingehend, daß jeder Arbeiter nach einjähriger Dienstzeit sowie die provisionierten Arbeiter zum Bezug von Brennstoff berechtigt sind.

Im Falle des Vorhandenseins von alten Schwellen oder sonstigen außergewöhnlichen Brennstoffes sollen bei Vergabe derselben in erster Linie die Bahnerhaltungsarbeiter berücksichtigt werden.

Bei Vergabe von Grassflächen sollen Arbeiter, welche solche benötigen, in erster Linie Berücksichtigung finden.

Im Falle des Vorhandenseins von allen Uniformstücken sollen dieselben, bevor sie weiter zum Verkauf gelangen, den Oberbauarbeitern zum billigsten Preis angeboten werden.

Zu den „Forderungen“ entspann sich eine lebhafteste Debatte, an der sich die Genossen Sehnaal, Freischlag, Wagner, Göpphardt, Gasebner, Koyl, Ritz, Hotowec, Schneider, Brodecky und Somitsch beteiligten. Insofern Abänderungsanträge gestellt und angenommen wurden, sind sie im obigen Text bereits aufgenommen. Ein Antrag des Genossen Gasebner betreffs der Verwendung jener Bahnerhaltungsarbeiter, Borarbeiter und Partieführer, die bahnrätlich als zur Ausübung des exekutiven Dienstes untauglich erkannt wurden, wurde dem Provisionsfondsausschuss zugewiesen.

Zum vierten Punkt der Tagesordnung, „Organisation und Taktik“, referierte Genosse Somitsch. Er besprach ausführlich die Organisationsverhältnisse unter den Bahnerhaltungsarbeitern und die Notwendigkeiten zur Führung eines aussichtsreichen Kampfes der Bahnerhaltungsarbeiter. Genosse Brodecky gab ein vergleichendes, ausführliches Bild der Kämpfe und der Entlohnungsverhältnisse des definitiven Personals seit der Errichtung der Organisation. An der Debatte über diesen Punkt der Tagesordnung beteiligten sich gleichfalls mehrere Delegierte.

Genosse Ritz stellte den Antrag, durch eine Deputation beim Eisenbahnministerium die Herausgabe der Arbeitsordnung zu urgieren. Der Antrag wurde angenommen und es wurden die Wiener Vertrauensmänner mit der Wahl der Deputationsmitglieder betraut.

Es wurde ferner nachstehende Resolution, die bei der Konferenz eingebracht wurde, zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen:

Resolution.

Die am 8. und 9. Jänner 1911 in Wien abgehaltene Erste Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter, an der Vertreter der Bahnerhaltungsarbeiter aus allen Teilen des Reiches teilnahmen, erklärt einstimmig, daß der Zusammenschluß der Bahnerhaltungsarbeiter im Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich das allein geeignete Mittel ist, die für die Bahnerhaltungsarbeiter aufgestellten Forderungen in absehbarer Zeit zur Durchführung zu bringen. Es wird daher im eigenen Interesse jedem Bahnerhaltungsarbeiter dringend empfohlen, durch Beitritt zum Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein an den Bestrebungen um Verbesserung seiner Existenzbedingungen mitzuwirken und nicht durch Gleichgültigkeit und Fernbleiben von der Organisation seinen eigenen Kollegen den Existenzkampf zu erschweren.

Ferner hält es die Erste Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter zur Wahrung und Vertretung der Rechte der Bahnerhaltungsarbeiter für dringend erforderlich, ein Vertrauensmännerbühnen einzuführen, respektive auszubauen, um unter dieser Kategorie die notwendige Führung herzustellen, damit die notwendigen Aktionen vorbereitet und durchgeführt werden können, damit in die entlegensten Sektionen das Verständnis für die Existenzfragen der Bahnerhaltungsarbeiter und für die Notwendigkeit der Organisation derselben getragen wird.

Die Prager Genossen hatten nachstehende Resolution eingebracht, die entsprechend begründet wurde und gleichfalls einstimmig Annahme fand:

Resolution.

In der letzten Zeit mehren sich die Fälle, daß Oberbauarbeiter von einzelnen Bahnerhaltern wegen der politischen Meinung verfolgt und durch verschiedene Einwände zum Austritt aus dem Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein in Oesterreich und zum Eintritt in verschiedene nationale Vereine gezwungen werden.

Außerdem werden die Oberbauarbeiter in der letzten Zeit wiederum bei allen Wahlen in die Humanitätsinstitute an ihrem freien Wahlrecht seitens einzelner Bahnerhalter verweigert. Aus politischer Parteilichkeit, unter dem Vorwand der Dienstesinteressen, werden die Oberbauarbeiter, die einer anderen Meinung sind und diese nicht verhehlen, von einzelnen Bahnerhaltern verfolgt.

In Erwägung dieser Tatsachen berweist die Erste Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter die Bahnerhalter darauf, daß eben diese Bahnerhalter ihre bisherigen materiellen Erfolge der Mitgliedschaft in der Koalition mit dem Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein in Oesterreich zu verdanken haben und daß es dem Bahnerhalterstand nicht zient, die Mitglieder jener Vereinigung, mit der er zum Zwecke einer leichteren Durchsetzung seiner Forderung koalitiert

ist, zu verfolgen und so die Kraft, auf welche er den eigenen sozialen Kampf stützt, zu untergraben und zu schwächen.

Sollten aber diese einzelnen Bahnmeister für die Zukunft auf diese warnende Stimme nicht hören und von der Verfolgung von Arbeitern wegen deren politischen Gesinnung nicht Abstand nehmen, erklären die Delegierten der Bahnerhaltungsarbeiter ganz Oesterreichs und aller Bahnen, in einen offenen Kampf gegen solche Bahnmeister ohne Rücksicht auf die Koalition mit ihrer Organisation zu treten.

Gegen Ende der Konferenz ergriff Genosse Sornitsch nochmals das Wort, um in eingehender Weise und unter lebhafter Zustimmung der Konferenz nachstehende Resolution zu begründen:

Resolution.

Die am 8. und 9. Jänner 1911 tagende Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter protestiert auf das entschiedenste gegen die bisherige Behandlung der Arbeiterausschüsse und der von diesen gestellten Anträge und erklärt, diese Behandlung als Mißachtung der Arbeiter aufzufassen. Die Konferenz fordert, daß den Arbeiterausschüssen jene Behandlung zuteil werde, die ihnen als Vertretungen der Arbeiter zukommt und fordert ferner, daß deren Anträge nicht kurzerhand mit der Erklärung: „Gehört vor dem Arbeiterzentralausschuß“ abgewiesen, sondern behandelt werden. Ueber jeden Antrag sollten die nötigen Erklärungen seitens der Bahnerhaltungsarbeiter erfolgen.

Die Bahnerhaltungsarbeiter verwahren sich ferner gegen jede Verschlechterung der gegenwärtigen Sozialversicherung und fordern die Durchführung der diesbezüglichen Anträge.

Die Konferenzteilnehmer verwahren sich ferner gegen jede Beeinträchtigung des Koalitionsrechtes und fordern alle Bahnerhaltungsarbeiter auf, sich bereit zu halten, um für den Fall, als die gegenwärtigen Rechte angegriffen werden sollten, jedes gesetzlich zulässige Mittel zur Abwehr zu ergreifen, um die ohnehin kärglichen Rechte mit aller Energie zu verteidigen.

Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

Genosse Mader forderte die Zentrale auf, betreffs der Nordbahnarbeiter zu intervenieren, damit für diese derselbe Arbeitszeitbeginn, 7 Uhr früh, eingeführt werde, als für die Arbeiter anderer Direktionsbezirke der k. k. Staatsbahnen.

Damit war die Tagesordnung der Konferenz erschöpft. Der Vorsitzende schloß selbe mit einem aufmunternden Schlußwort.

Im Laufe der Konferenz waren mehrere Begrüßungsgramme eingelangt. Die Genossen von Schreckenstein, Postelberg, Chodorow und Chodau wünschten den Beratungen den besten Erfolg. Genosse Heider (Raslo) und Unterechner (Sunsbrud) entschuldigten ihr Fernbleiben.

Wie man Unglücksfälle vorbereitet!

Die Einleitung der Strecke in Blockabschnitte bietet durch den Grundtat, daß sich in jedem Raumabschluß nur ein Zug befinden darf, in technischer Hinsicht die Sicherheit, in praktischer die Möglichkeit, Unglücksfälle zu verhüten. Es ist klar, daß diese Raum- oder Blockabschnitte dort, wo ein dichter Zugverkehr gebraucht wird, auf das kürzeste Maß zusammengedrängt werden müssen, so daß sich zwischen zwei Stationen je nach der Anzahl der Abschnitte oft zwei und mehr Züge befinden können. Die Lokalfrecken der Hauptbahnen weisen deshalb eine solche Einrichtung auf, und sind es insbesondere die Wiener Lokalfrecken in die Ausflugsgebiete, auf welchen die Notwendigkeit des dichtesten Zugverkehrs eintritt, bemüht, an dem Grundtat bis in die letzte Konsequenz festzuhalten, um das Fahren der Züge nicht ins Stocken zu bringen. Auch die Franz Josefsbahn mit ihren beinahe edigen Kurven mußte in den neunziger Jahren, nachdem das große Unglück bei Greifenstein geschehen war, darangehen, die Raumabstände zu verringern. So wurde die Strecke Nußdorf-Tulln zuerst mit sechs und dann nach gründlicher Erhebung mit noch neun, zusammen also 15 Blockposten ausgebaut, worauf mit Genehmigung konstatiert werden konnte, daß sich seit jener Zeit die Abwicklung des Verkehrs anstandslos vollzog, eine Tatsache, die auch diese Bahn auf die Höhe jener Bahnen erhob, welche mit aller Umsicht Sorge tragen, Unglücksfälle zu verhüten.

Nun — das soll jetzt anders werden. Zu lange schon war das Publikum mit Marmnachrichten von dieser Bahn verschont geblieben, selbst das Gesetz der Serie konnte dem tadellosen Funktionieren des Verkehrs auf dieser Bahn nicht beikommen. Und diese 15 Blockposten sind es, die jenen Persönlichkeiten ins Auge stechen, welche fort und fort mit Eifer bestrebt sind, Erparungen zu machen, von der Erhaltung ausgehend, daß sie wie immer jeder sonstigen Verantwortung entzogen bleiben, sollten sie durch ihre am unrechten Platze angewendete Sparwitz auch die gefährlichsten Folgen provoziert haben. Die Blockposten von Krigendorf bis Tulln sollen nun reduziert werden. Die Angelegenheit ist bereits so weit gediehen, daß eine kommissionelle Begehung*) dieser Strecke unter Beteiligung der entsprechenden Behörden stattfand, die technisch und behördlich die Projekte begutachtete, feststellte und bestätigte, daß die derzeit aufgestellten Blockposten aufzulassen, beziehungsweise auszudehnen seien. Durch die Ausdehnung der Distanzen werden einige Posten überflüssig und die Leistung ist gegeben, auf Grund welcher die Remunerationen bemessen und ausbezahlt werden können. Über die erweiterten Teilstrecken werden nicht mehr zu überblicken sein, weil die an den Seiten der so sehr gekrümmten Strecke befindlichen Bäume, Gebüsch und Objekte den Ausblick behindern. Auch die Dichtigkeit des Verkehrs wird kaum vermindert werden können, denn, was die Zahl der dort verkehrenden Züge betrifft, so ist dieselbe den heutigen Verhältnissen kaum entsprechend. Allein schon bei dieser Zahl streckt der Zufall frech sein Haupt empor, denn der Möglichkeit von Unfällen ist bei Verminderung der Blockposten wirksame Handhabe geboten. Wir denken an die kurzen Intervallen bei gewissen Zügen, wie damals bei Greifenstein

*) Am 12. Dezember 1909. Sie bestand aus Vertretern des Eisenbahnministeriums, der Staatsbahndirektion, der Verkehrsverwaltung, des Straßenausschusses; endlich der Bahnerhaltungssektion Wien II, welche den Oberinspektor Bitta und den Ingenieur Singer entsendete.

die Züge 313- und 13; wir denken an die Schuttmassen, welche von der Donau angeschwemmt werden und auch an die Scherfuhwerke, welche die Ueberfahrungen passieren; wir denken an die Wellenbrüche und an die Gewitter, welche Block- und Telephonstörungen verursachen. Wenn das alles eintritt — und das ist eben der Zufall, der bei Unglücksfällen immer mitspielt — und wenn wir uns dazu den lebhaftesten Zugverkehr vorstellen und die weit auseinandergerissenen Blockdistanzen, die nun unkontrollierbar sind und nicht mehr überblickt werden können, dann sehen wir förmlich das Unglück heranschreiten und niemand kann es aufhalten, denn die Reduzierung der Blockposten mit ihren weiten Distanzen macht, daß die zur Sicherheit und Ueberwachung aufgestellten Organe auch mit aller Kräfteanstrengung ihrer Pflicht nicht nachkommen können!

Es ist gewiß: Die Frage der Kostspieligkeit solcher Sicherungsanlagen ist heikel, aber braucht darum der Schrei nach Sparbarkeit die maßgebenden Kreise zu Anordnungen zu veranlassen, die bestimmt sind, die gewohnte und zum Geiz erhobene Sicherheit aufzuheben? Eine zweckentsprechende, die Betriebssicherheit nicht gefährdende Sparbarkeit wird von jedermann gutgeheißen werden müssen; aber bei Maßnahmen, die von vornherein die Gewißheit geben, Unglücksfälle anzubringen, soll und muß es gesagt werden, daß deren Urheber nicht mehr verantwortungslos bleiben dürfen. Auch solche Maßnahmen müssen als Verbrechen gegen die Sicherheit des Lebens behandelt werden. Wir erheben deshalb heute unsere warnende Stimme und hoffen, daß sie gehört werde!

Die Fleischteuerung in Wien nach amtlichen Quellen.

Oesterreich ist dasjenige Land, das sich mit Deutschland in die Ehre teilt, die höchsten Getreide- und Fleischpreise der Welt zu besitzen. Hier wird dort wird die Wirtschaftspolitik des Landes von den Interessenten einer habgierigen Grundbesitzerklasse bestimmt, und hier wie dort ist es das arbeitende Volk in Stadt und Land, das die Beche bezahlen muß. Ebenso wie die deutschen, so haben auch die österreichischen Arbeiter den Kampf gegen die immer unerträglicher werdende Ausbeutung mit aller Energie aufgenommen, in frischer Erinnerung ist noch der „Zug der 300.000“, in dem das Wiener Proletariat in mächtiger Demonstration Protest gegen die Teuerungspolitik der herrschenden Klassen erhob. Auch die Eröffnung des Wiener Parlaments in diesen Tagen wurde von Demonstrationsversammlungen der Arbeiterschaft begleitet. Eine wirksame Waffe in ihrem Kampfe um billigere Lebensmittel haben die Wiener Arbeiter durch eine Untersuchung erhalten, die Dr. Johann von Herber im Auftrag des Kremiums der Wiener Kaufmannschaft über die Fleischteuerung in Wien und ihre Ursachen veranstaltet hat. Es ist dies nur die erste Veröffentlichung dieser Art, der weitere Untersuchungen über die Teuerung der anderen Lebensmittel folgen sollen. Dr. Herber hat seinen Untersuchungen ausschließlich die amtlichen Mitteilungen über den Auftrieb von Vieh auf dem Wiener Zentralviehmarkt, die Deckung des Wiener Bedarfs, die auf dem Zentralviehmarkt und in der Großmarkthalle erzielten Großhandelspreise und die Kleinhandelspreise in den Wägen und Ständen zugrunde gelegt. Er kommt zu dem Ergebnis, daß als Hauptursache der enormen Fleischpreise der Rückgang des Auftriebes an Schlachtvieh anzusehen ist. Ein solcher Rückgang hat nicht nur relativ, im Vergleich zur Bevölkerung, sondern sogar absolut stattgefunden. Vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1907 ging die Zahl der auf dem Zentralviehmarkt aufgetriebenen Stück Großhornvieh von 263.883 auf 218.164 oder um 17,3 Prozent zurück. Er stieg dann bis zum Jahre 1909 wieder auf 253.854 Stück, blieb damit aber immer noch um 3,8 Prozent hinter der des Jahres 1901 zurück. Und das bei einer gleichzeitigen Vermehrung der Wiener Bevölkerung um rund 22 Prozent. Der relative Rückgang beträgt demnach 26 Prozent. Dazu kommt noch, daß dieser Rückgang gerade die besseren Qualitäten betrifft. Dessen sind auf 87,9 Prozent, Stiere auf 99,2 Prozent zurückgegangen, während Kühe auf 114,6 Prozent und Büffel sogar auf 240,8 Prozent gestiegen sind. Dieser Rückgang des Hauptfleischviehs wird auch nicht ausgeglichen durch die Steigerung des Auftriebes an Jung- und Stedvieh. Die Zahl der aufgetriebenen Kübber ist nämlich von 212.825 auf 259.039, oder um 21,7 Prozent, die der Schweine von 716.624 auf 868.748 oder um 21,2 Prozent, beide also erst im gleichen Verhältnis wie die Bevölkerung gestiegen. Dagegen hat die Zahl der aufgetriebenen Schafe sogar einen Rückgang von 162.431 auf 108.462 oder um 33,2 Prozent, der Lämmer von 68.829 auf 59.195 oder um 14 Prozent erfahren. Dr. Herber hat nun die in Wien für die verschiedenen Fleischsorten gezahlten Groß- und Kleinhandelspreise, und zwar sowohl nach ihrem Grenz- als nach ihrem Durchschnittswert ermittelt. Wir geben aus dem reichen Material folgende Daten wieder. Es betragen die Preise im Großverkauf per Kilogramm: für Rindfleisch im Jahre 1901 40 bis 168 S., im Jahre 1909 dagegen 40 bis 192 S., wobei die weit geringere Durchschnittsqualität des Fleisches zu berücksichtigen ist. Für Kalbfleisch wurden 1901 50 bis 170 S., 1909 48 bis 210 S. gezahlt, für Schafffleisch 1901 40 bis 140 S., 1909 40 bis 150 S., für Schweinefleisch endlich 1901 72 bis 170, 1909 96 bis 220 S. Im Kleinverkauf sind die Preise noch weit erheblicher gestiegen. Es betrug der Durchschnittspreis per Kilogramm Selder für

Table with 3 columns: Fleischsorte, 1901 Preis, 1909 Preis, Prozentsatz. Includes Rindfleisch, Kalbfleisch, Schafffleisch, Schweinefleisch.

Anfolge des Drängens der Volksmassen hat sich die österreichische Regierung endlich veranlaßt gesehen, der Gesellschaft Austro-Americana und der Großverkaufsgesellschaft österreichischer Konsumvereine die Erlaubnis zur allerdings stark kontingentierten Einfuhr von ausländischem Fleisch zu geben. Man muß mit dem Verfasser der hier besprochenen Arbeit zu der Ueberzeugung kom-

men, daß nur die Doffnung der Grenzen für die Einfuhr lebenden Viehs und auch argentinischen Fleisches ohne Mengenbeschränkung eine wirksame Abhilfe gegen die Fleischnot bilden kann.

Zu den neuen Ueberleitungsbestimmungen

für die Wächter und Blocksignaldienner der Südbahn.

Entsprechend dem mehrfachen Verlangen der beteiligten Wächter der Südbahn bringen wir nachstehend eine Gegenüberstellung der Vorrückungsdaten für jene Wächter der Südbahn, die an den zugestandenen Ueberleitungsbestimmungen, wie wir dieselben in Nummer 1 des „Eisenbahner“ vom 1. Jänner 1911 (Zirk. 524) veröffentlicht haben, partizipieren. Die linksstehenden Vorrückungen beinhalten die alten, nunmehr aufgehobenen Vorrückungsbestimmungen, die rechts stehenden jene, die durch die Zugeständnisse derzeit in Geltung sind.

Wächter:

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Anmerkung: Wurde feinerzeit mit 252 fl. angestellt oder hatte am 1. Oktober 1907 bereits 20 dekretmäßige Jahre, für welche er bisher keine Begünstigung erhielt.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Anmerkung: Wurde feinerzeit mit 252 fl. angestellt oder hatte am 1. Oktober 1907 bereits 20 dekretmäßige Jahre, für welche er bisher keine Begünstigung erhielt.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Anmerkung: Wurde feinerzeit mit 252 fl. angestellt oder hatte am 1. Oktober 1907 bereits 20 dekretmäßige Jahre, für welche er bisher keine Begünstigung erhielt.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Anmerkung: Wurde feinerzeit mit 252 fl. angestellt oder hatte am 1. Oktober 1907 bereits 20 dekretmäßige Jahre, für welche er bisher keine Begünstigung erhielt.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Table comparing Old Schema and New Schema for Wächter. Columns: Old Schema, New Schema, retains effect from.

Zum Eisenbahnunfall in Bludenz.

Ueber den Gergang der bereits gemeldeten Katastrophe wird uns noch folgendes berichtet:

Am 1. Jänner war in der Strecke Bludenz-Dangen am Alberg eine Schneepflugfabrik zur Räumung der Strecke von den in der letzten Zeit gefallenen Schneemassen angefaßt. Zu diesem Zwecke wurde der sogenannte „Marinische Schneeräumer“, der im Heizhaus Bludenz in unmittelbarer Nähe der Drehscheibe deponiert ist, herborgeholt. Die zur Fahrt bestimmten fünf Oberbauarbeiter und ihr Vorarbeiter machten im Heizhaus die zur Fahrt erforderlichen Vorarbeiten und entfernten unter anderem auch die Führungstiften des Schneepfluges, mit welchen die beiden seitlichen Flügel in ihrer vertikalen Führung fixiert sind.

Diese Arbeit ist vorgezeichnet und auch unbedingt erforderlich, damit die beiden Flügel entsprechend den Streckenverhältnissen gehoben und gesenkt werden können. Das Heben und Senken der Flügel wird durch eine in der Mitte des rückwärtigen Teiles des Schneeräumers (Blattform) angebrachte Sebevorrichtung bewerkstelligt. Der Hebel sieht den Reversierhebeln der Lokomotiven sehr ähnlich, ist wie dieser zum Einklinken gerichtet und gestattet eine Fixierung des Schneepfluges in den verschiedenen Höhenlagen.

Nachdem die Vorbereitungen zur Fahrt mit dem Schneeräumer gemacht, derselbe an die Lokomotive mittels der Steifkuppel angehängt worden war, erhielt der Lokomotivführeranwärter **Winkler** den Auftrag, hinauszufahren.

Winkler war als Heizer zu dieser Dienstleistung kommandiert; da jedoch der Führer, Kollege **Wichler**, aus irgendeinem Grunde noch nicht erschienen war, bekam er den Auftrag hinauszufahren, und wurde ihm zu diesem Zwecke ein Heizer auf die Lokomotive gestellt.

Die Bedienungsmannschaft, fünf Oberbauarbeiter und ihr Partieführer, stellten sich auf die Blattform des Schneepfluges und **Winkler** fuhr dem Auftrag gemäß hinaus. Der Schneepflug wurde in verkehrter Stellung von der Lokomotive (Seite 60) geschoben.

Ungefähr 100 Meter vor dem Einfahrtswechsel (Nichtung von Feldkirch) entgleiste der Schneeräumer, überschlug sich und wurde von der nachfolgenden Lokomotive, eigentlich von dem Tender, der vorausrollte, aus dem Geleise über die Böschung gedrückt, die Bedienungsmannschaft unter sich begrabend. Der Tender entgleiste ebenfalls.

Und nun bot sich ein schrecklicher Anblick dar. Drei Mann lagen unter dem Tender, zwei unter dem Schneepflug. Einem Manne, der noch lebte, lag der zertrümmerte Schneeräumer auf dem Körper, er stöhnte und bat flehentlich, man möge ihn aus seiner furchtbaren Lage befreien.

Ein anderer Mann lag noch lebend unter der Tenderachse, den Fuß in den Speichen des Rades, Unter- und Oberhaken wie eine Schlange um die Achse gewickelt, während ihm die Gehirnmassse aus einer offenen Kopfwunde hervorquoll.

Drei Mann waren auf der Stelle tot, zwei sind ihren schweren absolut tödlichen Verletzungen im Laufe des Tages erlegen. Ein einziger Mann, der durch die Entgleisung weggeschleudert wurde, ist, wenn auch schwer verletzt, so doch am Leben geblieben.

Die schrecklichen Einzelheiten dieses Unfalles, der besonders tragisch durch den Umstand geworden ist, daß es gerade am Neujahrstag war, zu schildern, ist unmöglich. Die Kohlenarbeiter, welche zuerst zur Hilfeleistung herangerufen wurden, und auch andere Bedienstete fingen angefangs der entsetzlich zugerichteten Leichen und der stöhnenden schwer Verletzten laut zu weinen an.

Die Hilfsaktion war durch die gegebenen Umstände außerordentlich erschwert, weder die Toten noch die Verletzten konnten ohne langwierige Vorarbeiten aus ihrer Lage befreit werden.

Der Tender konnte nicht von der Stelle gebracht werden, weil er entgleist war, der Schneeräumer lag im tiefen Schnee auf der Böschung. Bei jedem Versuch, ihn mit Winden zu heben, rutschte er wieder weiter und fiel mit seiner ganzen Schwere auf den schwer Verletzten nieder.

Die beiden Bedauernswerten sind noch im Laufe des Tages von ihren unsäglichen Qualen erlöst worden. Der Kollege Lokomotivführeranwärter **Winkler**, der Führer der Lokomotive im kritischen Moment, erlitt durch den Schrecken und die Aufregung einen Nervenschlag.

Obwohl er an der Katastrophe keine Schuld trägt, da der Schneepflug durch die Entgleisung zu Fall gebracht wurde und er überdies von seinem Standplatz auf der Lokomotive aus dies gar nicht sehen konnte, machte er sich selbst die schwersten Vorwürfe.

Es ist eigentümlich, das scheint schon so Tradition zu sein, daß immer der Lokomotivführer bei allen Unfällen unter den Schuldtragenden gesucht wird, man ihm die ganze Verantwortung aufbürden will, so daß das in das Blut der Lokomotivführer übergeht und er selber eine Schuld annimmt, wo keine vorhanden ist.

Wie es schon immer üblich ist, regnet es dann Einberufungen und Protokolle. Gewiß ist es notwendig, den Tatbestand zu erheben, aber man möge auch auf die Gemütsverfassung der bei einem Unfall Beteiligten Rücksicht nehmen und die Erhebung nicht zur Qual für die Betroffenen machen.

Es ist jetzt außerordentlich schwer an dem vollständig demolierten Schneeräumer Konstatierungen zu können, welcher Umstand die Entgleisung hervorgerufen hatte.

Man konnte nur wahrnehmen, daß bei der Polizeimarkte jener Weiche, wo die Entgleisung erfolgte, ein Flügel des Schneepfluges gestreift hatte, also zu tief gestanden ist.

Von dem Holze ist ein Stück herausgerissen, welches anzeigt, an welcher Stelle der eine Flügel des Schneeräumers angegriffen hatte. Beim Herab der Weiche verwickelte sich der zu tief hängende Flügel und riß einen Teil des gegossenen Herzstückes ab, ebenso ein Verbindungsstück und einige Schrauben. In der Nähe und bei der fraglichen Weiche sind überall die Spuren der Tätigkeit des Schneeräumers, die er nicht zu entfallen gehabt hätte, wahrzunehmen.

Wie war das möglich? Was ist die Ursache des Zerknirschens eines Schneepflugflügels? Das sind Fragen, die wohl nicht so leicht zu beantworten sind, vielleicht wird darüber Klarheit niemals geschaffen. Da? Gerücht, welches sich hartnäckig verbreitet, der Flügel sei von den Mannschaften aus Versehen hinabgelassen worden, entbehrt jeder gesunden Grundlage, das ist nicht möglich. Denn erstens kann man einen Flügel allein nicht ablassen, dann war aber der Griff des Hebels nach dem Unfall ganz unten in der Ruhelage, also dort, wo die Flügel des Schneepfluges auf ihren höchsten Punkt gehoben sind. Der Hebel war vollständig eingeklinkt und überdies noch durch einen Stiften verriegelt.

Die Annahme, daß irgendein Mann nach dem Unfall den Hebel in diese Lage gebracht hätte, entbehrt jeder realen Basis. Denn dies hätte niemand von den direkt

oder indirekt Beteiligten irgendwelchen Vorteil gebracht; aber abgesehen davon, wenn es auch irgend jemand in dem Mummel eingefallen wäre, es zu tun, wäre es nicht möglich gewesen, das unbemerkt zu machen, denn die Unfallstelle war den ganzen Tag über von Hunderten von Personen belagert.

Selbst wenn dies alles möglich gewesen wäre, so würde die Verstellung des Hebels an technischen Schwierigkeiten gescheitert sein, denn alle Bestandteile des Schneeräumers waren gebrochen oder aber verbogen, so daß eine Bewegung des Hebels ganz unmöglich war.

Die Ursachen des bedauerlichen Unfalls lassen sich also nicht mit Sicherheit feststellen, es gibt nur Meinungen, Schlüsse, Vermutungen. Vermutlich ist eine der Ketten, an welchen die Flügel nach der Entfernung der Führungstiften frei hängen, während der Fahrt aus dem Heizhaus gerissen. Das Reißen kann aber erst unmittelbar vor der Unfallstelle passiert sein, denn auf dem ganzen Weg, welchen der Schneepflug nahm, ist keine Spur zu finden, daß die Flügel oder irgendein anderer Bestandteil des Schneeräumers gestreift hätte, während an der Unglücksstelle und unmittelbar vorher so auffallende Spuren davon zu finden sind.

Demnach kann von einer Schuldfrage im juristischen Sinn wohl nicht gesprochen werden, es haben eben, wie es in der Praxis trotz aller Sicherheitsvorkehrungen und Sicherheitsanordnungen, mögen sie einfach oder kompliziert sein, sehr häufig zu geschehen pflegt, verschiedene Umstände zusammengewirkt. Das zufällige Zusammenreffen einer Reihe von Umständen, die sich nicht voraussagen lassen, haben, nach menschlichem Ermessen beurteilt, die Katastrophe verursacht.

Von einigen, wahrscheinlich auch von den maßgebenden Organen der Staatsbahnenverwaltung wird darauf hingewiesen, daß es laut Instruktion verboten ist, auf dem Schneepflug zu stehen, wenn derselbe von der Lokomotive geschoben wird.

Gewiß ist, daß in dem Falle, wenn das Verbot befolgt worden wäre, die Leute heute noch am Leben wären.

Dem muß aber entgegengesetzt werden, daß die Manipulation, wie sie am Unfalltag vorgenommen wurde, schon häufig ganz gleich durchgeführt worden ist. Die Leute sind bestimmt, den Schneeräumer in stand zu setzen, sie sind bestimmt, damit zu fahren. Also arbeiten sie und fahren dann.

Daß sie gerade das ganz kurze Stück der Fahrt aus dem Heizhaus nicht auf dem Schneepflug stehen sollen, kam ihnen durch Praxis, die dem Verbot entgegenstand, nicht zum Bewußtsein. Also auch die Toten sind nicht die Schuldigen. Es ziemt sich jetzt eher für die Hinterbliebenen der getöteten Proletarier zu sorgen, als die Schuldfrage zu ventilieren.

Die Beerdigung der unter so schrecklichen Umständen ums Leben gekommenen Arbeiter fand am 3. Jänner statt. Zwei wurden in Bludenz, zwei in Müllers und einer in Prag beerdigt. Hunderte von Eisenbahnern beteiligten sich an dem Leichenzug, aus Deutschland und aus der Schweiz waren Beamte und Bedienstete erschienen, um den Toten die letzte Ehre zu erweisen.

Die Erde sei ihnen leicht!

Der Klassenkampf in Portugal.

Streik der Eisenbahner.

Die Geschichte wiederholt sich. Am 14. Juli 1789 die Bastille erobert und der Sieg der bürgerlichen Revolution entschieden war, setzte sofort die soziale Bewegung der Arbeiter ein. Die Schneider, Schuhmacher, Perückenmacher, die männlichen Bedienten und zahlreiche Gesellenkategorien forderten unter Streikdrohungen Lohnerhöhungen. Die städtischen Machthaber lehnten zunächst jede Einmischung ab. Bald aber mußten sie selbst die Meister zur Nachgiebigkeit bewegen und die Arbeiter setzten die Verbesserung ihrer Lage durch. In den Kreisen der Pariser Handwerksmeister und Händler aber erregte diese Gärung unter den Gesellen eine Rückwärtsbewegung in das reaktionäre Lager.

Und wieder als 1848 die Februarrevolution geschlagen, die Arbeiter das Bürgertum gestürzt und die Republik erkämpft hatten und nun ihre eigenen Forderungen geltend machten, wiederholten sich dieselben Kämpfe. Nur daß entsprechend dem ungeheuren Fortschritt des Kapitalismus die sozialen Kämpfe weit grandiosere Formen annahmen. Nicht mehr um einzelne Lohnforderungen handelte es sich jetzt bei den Arbeitern, das soziale System selbst sollte geändert werden. Die „Organisation der Arbeit“ sollte verwirklicht, das „Recht auf Arbeit“ anerkannt werden. Einen Moment lang schien die neue und unsichere Staatsgewalt auf die Forderungen der Arbeiter eingehen zu müssen. Aber um so stürmischer erhob sich bald der Widerstand der Bourgeoisie. In der fürchterlichen Junischlacht kardätschte Cavaignac die revolutionären Arbeiter nieder; die Bourgeoisie feierte einen blutigen Triumph und das konterrevolutionäre Frankreich ward bald zur Beute Napoleons III.

Und wieder und nochmals in großartigerem Maßstab wiederholte sich das Schauspiel nach dem Sturze des Abenteurers, als das Pariser Proletariat zum erstenmal in der Kommune seine politische Diktatur aufzurichten vermochte, um der französischen Meeresmacht schließlich zu erliegen.

Demjenigen, der weiß, daß die Geschichte eine Geschichte von Klassenkämpfen ist, setzen diese Ereignisse nicht in Erstaunen. Er weiß, daß in dem Kampfe um die Errichtung des bürgerlich-kapitalistischen Staates das noch unentwickelte Proletariat eine Zeitlang der Bundesgenosse des noch revolutionären Bürgertums ist. Er weiß aber auch, daß in dem Moment, wo die politische Freiheit erobert ist und die Arbeiterklasse sich ansieht, die errungene Bewegungsfreiheit zur Hebung ihrer Lage auszunutzen, sich die soziale Klust, die Bourgeoisie und Proletariat trennt, geltend macht und die eben noch revolutionäre Bourgeoisie sich gegen das Proletariat erhebt und nach der Staatsmacht ruft, die stark genug ist, um die Arbeiter niederzuknallen.

Auf kleinerem Maßstab vollziehen sich jetzt in Portugal Ereignisse, die den großen Kämpfen der französi-

schen revolutionären Epoche ähneln. Portugal ist ein kapitalistisch zurückgebliebenes Land, in dem Kleinbürgertum und Kleinbäuerntum die Hauptmasse der Bevölkerung bilden. Das Proletariat ist noch schwach und Großgrundbesitz und industrielles Kapital bilden nur eine schmale Oberschicht der Gesellschaft. Das erklärt einerseits die revolutionäre Haltung des Volkes gegenüber der verfaulenden Monarchie — in den kapitalistischen Großstaaten hat die Bourgeoisie schon längst jede revolutionäre Haltung aus Furcht vor der Arbeiterklasse aufgegeben — erklärt aber zugleich auch, daß die Arbeiterforderungen bei einem Teil der Bevölkerung selbst auf Widerstand stoßen. Zugleich beobachtet die gesamte deutsche und ausländische kapitalistische Presse diese Klassenkämpfe Portugals mit größter Aufmerksamkeit und mit Leidenschaft fällt sie ihr Verdammungsurteil über die Streikenden, die in diese schöne, musterhafte bürgerliche Revolution den Mißklang ihrer Lohnansprüche hineingetragen haben.

Die streikenden Eisenbahner haben in musterhafter Ordnung ihren Streik geführt. Keine einzige Gewalttat kann ihnen nachgesagt werden und sie haben sogar jeden Sympathiestreik abgelehnt. Daß es zu Zwischenfällen und Zusammenstößen gekommen ist, ist nicht ihre Schuld. Nicht sie waren es, sondern ihre Gegner, die an die Gewalt appelliert haben. Um so mehr zu begrüßen ist, daß ihrer Festigkeit und Besonnenheit schließlich der Erfolg beschieden ist. Aber die sozialen Kämpfe dauern fort. Die Metallarbeiter streiken fort, der Gasarbeiterstreik scheint einen Teil der Bevölkerung noch mehr gegen die Streikenden aufgebracht zu haben und die Regierung wagt es zum Teil aus Furcht vor dem Ausland — das Kapital ist meistens in ausländischem Besitz — nicht, mit der nötigen Entschiedenheit für die bescheidenen Forderungen der Arbeiter einzutreten.

Der Kampf um den Bahnhof.

Lissabon, 14. Jänner. Die Bevölkerung, erbittert über den Zustand der Eisenbahner, ist in den Hauptbahnhof am Aocioplaz eingebrochen, um das Abgehen von Zügen zu erzwingen. Die Ausständigen haben sich im Bahnhof verbarrikadiert.

Die Gasanstalten, deren Arbeiter sich im Zustand befinden, werden von starken Kavallerie- und Infanterieabteilungen bewacht. Die Elektrizitätsarbeiter der öffentlichen Beleuchtungsanlagen sind ebenfalls in den Zustand getreten. Der Dienst der streikenden Gasarbeiter wird von Feuerwehrlenten versehen. Trupps von ausständigen Metallarbeitern machen vergebliche Versuche, die Weber zu sich herüberzuziehen.

Der Angriff abge schlagen.

Lissabon, 14. Jänner. Die im Hauptbahnhof verbarrikadierten Eisenbahner haben ihre Gegner aus der Bevölkerung, die den Abgang der Züge erzwingen wollten, genötigt, sich zurückzuziehen, anscheinend, ohne daß jemand zu Schaden gekommen ist. Auch im Süden des Landes hat die Bevölkerung ihrem Unwillen über den Eisenbahnerzustand demonstrativ Ausdruck gegeben.

Von verschiedenen Körperschaften sind Kundgebungen in Bezug auf die Ausständigenbewegung erfolgt. So haben die republikanischen Vereine das Volk aufgefordert, den Streik im Interesse der Republik nicht zu unterstützen. Zwischen den ausständigen Eisenbahnern ist es bei Versammlungen, die von ihnen abgehalten wurden, verschiedentlich zu kleinen Konflikten gekommen.

Der Zivilgouverneur fordert in einem Erlaß die Bevölkerung auf, den Gasverbrauch einzuschränken, da die streikenden Gasarbeiter einen Gasometer beschädigt hätten. Am Dienstag werde die Lage wieder normal sein.

Sieg der Eisenbahner.

Lissabon, 15. Jänner. Der Vermittlung der Regierung ist es gelungen, die Gesellschaften zu Zugeständnissen zu bewegen, die von den Eisenbahnern akzeptiert wurden. Die Zugeständnisse sind folgende: Die niederen Lohnklassen erhalten eine tägliche Zulage von 100 Reis (45 Pf.); allen Angestellten wird ein jährlicher Urlaub von 20 Tagen gewährt, während dessen das volle Gehalt gezahlt wird; die Arbeitszeit in den Werkstätten wird auf neun Stunden festgesetzt; die Pensionsverhältnisse sollen neu geregelt werden; sämtlichen Angestellten werden jährliche Freikarten geliefert, und die Streiktage sollen als Urlaubstage angesehen und bezahlt werden.

Der Streik ist damit beendet. Die Züge verkehren zum größten Teil wieder normal.

Inland.

Der übersehene Dr. Sylbester. Das „Salzburger Volksblatt“ bespricht am 10. Jänner das neu ernannte Ministerium und konstatiert, daß der Eisenbahnminister vom Eisenbahnwesen wenig oder gar nichts versteht, so daß er sich wahrscheinlich einen fachmännischen Berater nehmen wird. Für diesen Posten kämen der Staatsbahndirektor Hofrat Ribicki in Lemberg, der Nordbahndirektor Baron Bahnhans und vielleicht in erster Linie der bei Urba in Ungnade gefallene Sektionschef Forster, welcher von seinem „Urlaub“ jetzt wieder zurückkommt, in Betracht. Das „Volksblatt“ schreibt dann: „Das alles wäre nicht notwendig gewesen, wenn Wien ertb gleich einem im Eisenbahnministerium erfahrenen Parlamentarier dieses Ressort übertragen hätte. Es wären ihm auch solche zur Verfügung gestanden. Das wäre jedenfalls aus budgetären Gründen wünschenswert gewesen, denn — die ‚bemährten Mitarbeiter‘ kosten Geld.“

Das ist freilich bedauerlich, noch bedauerlicher aber für das Salzburger Blatt, da in nächster Nähe desselben gleich ein solcher „im Eisenbahnwesen erfahrener Parlamentarier“ zu finden gewesen wäre, nämlich der Abgeordnete Dr. Sylbester.

Das „Salzburger Volksblatt“ möge sich gedulden. Vielleicht denkt Bienert IV. auf das, was Bienert III. übersehen hat.

Was die Eisenbahner anbelangt, so sind sie mit dem seinerzeitigen Generaldirektor **Wlinski**, der zuvor auch, wie **Globinski**, Professor an der Universität in Lemberg war, mindestens nicht schlechter ge-

fahren, als mit den Eisenbahnsachmannern Guttenberg — und — Witter.

Ein agrarisches Geständnis. Die „Wiener Landwirtschaftliche Zeitung“ vom 11. Jänner schreibt: „Die traurigen Folgen der Futtermittelnotjahre 1908 und 1909 zwangen die Viehhändler, ihre Viehbestände wegen Mangels an dem notwendigen Nahrungsfutter zu vermindern, und viele der schönsten und vielversprechendsten Rinder mußten zu Schinderpreisen tief unter dem Gestehungswert verkauft werden. Allerdings brachte das Jahr 1910 entsprechende Futtererträge, aber auch der Viehpreis stieg rasch und dem Landwirt, der nun selbst als Käufer auftreten muß, fehlt in der Regel das Geld. ... Sicherlich hat jeder Viehhändler, jeder Bauer den Wunsch, seinen Viehstand zu vermehren; unter den gegenwärtigen Umständen bleibt das aber meist ein frommer Wunsch, der selten zur Tat wird. Die hohen Preise, die für Schlachtkälber gezahlt werden, sind zu verlockend, als daß der Bauer unter dem Druck des Geldmangels der Versuchung widerstehen könnte.“

Die Agrarier gestehen also endlich selbst zu, daß die hohen Viehpreise eine ernste Gefahr für die Entwicklung der heimischen Viehzucht sind. Die hohen Viehpreise erschweren es erstens den Bauern, ihren Viehstand durch Ankauf von Jungvieh zu ergänzen, und sie verleiten sie zweitens dazu, die von ihnen gezüchteten Kälber auf dem Schlachtviehmarkt zu verkaufen, statt sie aufzuziehen. Wie ist es unter solchen Umständen möglich, die heimische Viehzucht so auszubehnen, daß sie den Bedarf zu decken vermag?

Und nun zwei Fragen! Erstens: Warum unterstützen die Agrarier nicht die sozialdemokratische Forderung, daß die Zufuhr billigen Jungviehes aus dem Ausland nicht durch unnötige Einfuhrverbote erschwert und daß sie, wie dies in Italien mit so großem Erfolg geschehen ist, durch Suspendierung der Zölle erleichtert werde, damit die Bauern ihren Viehstand leichter ergänzen können? Zweitens: Wenn es wahr ist, daß die heimische Viehzucht bei den hohen Viehpreisen nicht schnell ausgedehnt werden kann, können die Agrarier dann noch erwarten, daß wir auf die Zufuhr ausländischen Fleisches verzichten?

Was soll man vom Kabinett Wienert halten? Diese Frage beantwortete die Linzer „Wahrheit“ durch folgenden niedlichen Scherz: Die „Reichspost“, die über ihren Wienert ganz glücklich ist, gruppiert die Namen der neuen Minister so untereinander, daß eine feinsichtige Buchstabenreihe das Urteil: „Gar nicht übel“ ablesen läßt. Wie wenig auf solchen Aberglauben zu geben ist und wie man zur gleichen Zeit die Frage: was man vom Ministerium Wienert zu halten hat, noch beantworten kann, ergibt sich aus folgender Kombination, die noch den Vorteil hat, daß Wienert verächtlichermaßen an letzter Stelle angeführt erscheint:

- Georgi
- Weißkirchner
- Widmann
- Zaleski
- Widenburg
- Stürgkt
- Sachsenburger
- Glombinski
- Marek
- Meyer
- Wienert („Einen Schmar!“)

Ausland.

Aus der französischen Eisenbahnerbewegung. In Reims haben vor einigen Tagen die Ostbahner ihren Kongreß abgehalten. Er war geeignet, in mancherlei Beziehungen Interesse zu erregen. Vor allem sollte er zeigen, wie die Gewerkschaft die Streikfrage überstanden hat, ferner, wie sie über die ganze Streikunternehmung urteilt, endlich sollte er die Stellung der Eisenbahner zu den Regierungsentwürfen präzisieren. Was nun die Organisation betrifft, so ist unlegbar, daß sie durch den Streik stark erschüttert worden ist. Eine Reihe Ortsgruppen sind ganz außer Funktion, andere sehr geschwächt. Immerhin sind genügend kräftige Kadern erhalten geblieben, die mit Zuversicht am Wiederaufbau des zerstörten Organismus arbeiten. Der Kongreß beschloß dann auch, die bisherige Administration in ihren Funktionen zu bestätigen und den Posten des ständigen Sekretärs, den der ehemalige reformistische Sekretär der C. G. T. Niel inne hat, aufrechtzuerhalten. Die Diskussion über den Streik wurde unter Ausschluß der Öffentlichkeit geführt, aus Rücksicht auf den noch nicht beendigten Prozeß gegen die Mitglieder des ersten Streikkomitees.

Die Ostbahner, die in ihrer Mehrheit dem reformistischen Flügel der Gewerkschaften angehören, erheben gegen diejenigen, die den Streik herbeigeführt und in seiner ersten Periode geleitet haben, ernste Anklagen. Genosse Granvallet hat sie in einer im marxistischen Wochenblatt „Socialisme“ veröffentlichten Artikelserie zusammengefaßt. Ihre gründliche öffentliche Erörterung kann aber erst auf dem Verbandskongreß im April erfolgen. Immerhin hat der Kongreß der Ostbahner schon einen unerbittlichen Tadel ausgesprochen. Er nahm einstimmig eine Resolution an, die dem Exekutivkomitee und dem Vorstand des Ostbahnerverbandes die vollständige Billigung dafür ausdrückt, daß sie den Streik aus Solidarität beschlossen und die Verwaltung der Gewerkschaft „in ernster, überlegter und hingebungsvoller Weise“ geleitet haben. „Er bedauert, daß Gruppen, auf die man zählen konnte, dem Appell ihres Reges und des nationalen Syndikats nicht gefolgt sind und behält sich vor, auf dem nationalen Kongreß die Verantwortlichkeit derjenigen festzustellen, die die Bewegung außerhalb der vom letzten nationalen Kongreß vorgeschriebenen Bedingungen eingeleitet haben.“ Weiter drückte der Kongreß sein Bedauern darüber aus, daß das Exekutivkomitee des nationalen Syndikats nicht versucht hat, die Verhandlungen über die Forderungen des Personals mit den Bahngesellschaften wieder aufzunehmen und forderte das Komitee auf, dies unter Vermittlung der Regierung zu tun.

Ueber die Regierungsprojekte waren die Meinungen geteilt. Niel, der ein ausführliches Referat über den Entwurf über das Schiedsverfahren hielt, legte dar, daß er für die Arbeiter unannehmbar sei, da er indirekt auf die Vernichtung des Streikrechts hinauslaufe. Dieses Recht aber müsse als äußerstes Verteidigungsmittel der Arbeiter aufrecht erhalten bleiben. Er legte einen Gegenentwurf vor, der ein freiwilliges Schiedsverfahren vorsieht. Der Kongreß beschloß eine Resolution, die diesen Gedanken ausführt und eine Agitation gegen den Regierungsentwurf fordert. Die Praxis der Arbeiterkämpfe beweise, daß die Arbeiter Streiks eher vermeiden, als provozieren. Der Streik sei ein Mittel und kein Ziel. Aber die Möglichkeit des Streiks sei zuweilen die einzige Garantie für die Durchsetzung gerechter Forderungen und die wesentlichste Bedingung der gewerkschaftlichen Organisation und Betätigung.

Eine Gewerkschaft von Schriftstellern und Künstlern ist in Sydney (Australien) gegründet und nach der Trade Union Act von New-Südwales eingetragen worden. Die neue Organisation, die sich dem Gewerkschaftskartell angeschlossen hat, umfaßt Redakteure, Berichterstatter von Zeitungen, Schriftsteller und Dichter aller Art, Illustratoren und Handelszeichner. Ihr Zweck ist: höhere Bewertung der geistigen Arbeit, Erringung von Mindestlöhnen und von Normalgehältern für Durchschnittsleistungen, ferner rechtliche Besserstellung auf dem Gebiet der Urheberrechte u. s. w.

Ein neuer Streiter in Portugal ist in „O Carrageiro“ entstanden, Organ der Associação de Classe dos Operarios da Industria de Carruagens (Verband der Arbeiter im Transportgewerbe), Redaktion und Administration: Rua do Arco da Graça, 10. II., Lissabon. In Lissabon und Oporto sind die Fuhrleute, Kutsher, Chauffeure, Straßenbahner und Eisenbahner organisiert, in ersterer Stadt gibt es acht Vereine, in letzterer sechs. Ueber die Vereine in Braga und Coimbra war noch nichts Genaueres zu erfahren. Im nördlichen Portugal sind die Eisenbahner gut organisiert und haben vor einiger Zeit einen Streik mit Erfolg durchgeführt. Der Internationale gehören die Straßenbahner in Lissabon und Oporto und die Hafenarbeiter in Oporto und Gaja schon seit Jahren an. Jetzt scheinen die Vereine der Transport- und Verkehrsarbeiter auch in Portugal zu vollem Leben zu erblühen. Wir wünschen unseren Kameraden den besten Erfolg in ihrer Organisationsarbeit.

Aus dem Gerichtssaal.

Eingeklemmte Finger. Am 18. Oktober 1910 fuhr mit dem Abend Schnellzug Prag-Břdov das Fräulein Franziska Slaváček. In der Station Rimburg öffnete der Zugbegleiter Franz Němec die Wagentür und nachdem die Reisenden ausgestiegen waren, stellte sich Fräulein Slaváček zu der offenen Tür, um frische Luft zu schöpfen. Nach ihrer Behauptung schloß der Zugbegleiter Němec die Tür, ohne sie vorher darauf aufmerksam zu machen. Hierbei wurde ihr ein Finger der linken Hand eingeklemmt.

Wegen dieses Vorfalles wurde gegen Franz Němec die Anklage wegen Uebertretung nach § 432 St. G. B. erhoben. Bei der beim Bezirksgericht Rimburg vorgenommenen Verhandlung gab der Angeklagte zu seiner Verteidigung an, es bestehe keine Vorschrift, laut welcher der Zugbegleiter verpflichtet wäre, die Reisenden auf das Zumachen der Wagentür aufmerksam zu machen. Der Zug hat in Rimburg bloß eine Minute Aufenthalt. Er habe acht Wagentüren öffnen und dann wieder zumachen müssen. Als er zur Tür, in welcher Fräulein Slaváček stand, gekommen ist, machte er das Fräulein mit dem Worte „Bitte“ darauf aufmerksam, daß er schließen wolle. Das Fräulein drehte sich um und höchstwahrscheinlich sei sie dabei mit dem Finger in die Türspalte gekommen. Der Unfall ist deshalb bloß der Unvorsichtigkeit der Reisenden selbst zuzuschreiben. Die Privatbeteiligte Slaváček bestand in ihrem Protokoll darauf, daß sie vom Zugbegleiter nicht aufmerksam gemacht worden ist.

Der Richter Dr. Pavlíček fällt ein freisprechendes Urteil, weil er ein Verschulden des Zugbegleiters Němec nicht als erwiesen annahm. Die Verteidigung führte über Auftrag des Rechtschutzvereines Dr. Weisner aus Prag.

Streiflichter.

Zum Eisenbahnunglück in Willach. Wenn Eisenbahnsachleute sich die Bahnhofsanlage Willachs besichtigen und sich vorstellen, daß diese bezüglich der Sicherungsanlage derzeit ein Provisorium ist, so gelangen sie sofort zur Ueberzeugung, daß der Zusammenstoß, welcher sich am 24. Dezember 1910 ereignete, nicht besonders überraschend war. Schon bei der Aufstellung der Ausfahrtsignale hätte man sich mit dem Umstand befassen müssen, daß bei eintretendem Nebel oder sonstigen schlechten Witterungsverhältnissen, infolge der weiten Entfernung, ohne angebrachte Vorsignale, die Ueberzeugung unmöglich ist, ob das Ausfahrtsignal auf „Frei!“ oder „Halt!“ steht oder ob selbes beleuchtet ist. Noch schwieriger wird dies dadurch, daß unmittelbar vor dem Ausfahrtsignale eine in derselben Richtung und Höhe aufgestellte Sekularlampe die Annahme ermöglicht, der Semaphore sei auf freie Fahle gestellt, auch wenn dies tatsächlich nicht der Fall ist. Diese Möglichkeit erscheint bei dichtem Nebel, wie derselbe am 24. Dezember war, um so gewisser, da bei solchen gehinderten Fernsichten der Lokomotivführer nicht imstande ist, auf 700 bis 800 Meter die durchfahrene Strecke zu bemessen, selbst dann nicht, wenn er den Geschwindigkeitsmesser noch so genau beobachtet, da er doch die mindere Geschwindigkeit des Anfahrens mit in Betracht ziehen müßte, da er gleichzeitig wegen der Ausfahrt auf die Signale zu achten hat, und auch trachten muß, die notwendige Geschwindigkeit möglichst früh zu erlangen, um die vorgeschriebene Fahrzeit einhalten zu können. Zu diesen schwierigen Verhältnissen ist noch dazu zu rechnen, daß das Ausfahrtsignal mit den zu passierenden Weichen (Weichen) nicht kombiniert ist. Jeder Fachmann wird erklären, daß auch für diesen Zustand des Provisoriums der Ein- und Ausfahrtsignale die genügenden Sicherungen eingerichtet hätten werden sollen, um der großen Verantwortung für das Leben und die Gesundheit des reisenden Publikums sowie auch der eigenen Bediensteten zu entsprechen. Recht sonderbar erscheint da die Auffassung derjenigen Herren, die den Kondukteurzugsführer Franz Schmid einberufen haben, wenn diese glauben, daß damit der Unfall hätte verhütet werden können, wenn Schmid den diensthabenden Beamten auf den Zug 455 aufmerksam gemacht hätte. Die Erfahrung lehrt uns auf diesem Gebiete, daß es für einen Zugführer nicht in jedem

Falle ratsam ist, den Beamten auf seine dienstlichen Obliegenheiten aufmerksam zu machen. Uebrigens hätte in diesem Falle Schmid die Antwort erhalten, daß alles in Ordnung sei, da ja der Beamte dies, allerdings fälschlich, annahm, weil er ja sonst den Zug nicht abgefertigt hätte. Dagegen ist es eine ganz andere Frage, ob sich alle Aufsichtsorgane bewußt sind, ob die Sicherheitsvorkehrungen für die Ein- und Ausfahrt unter allen Umständen genügen. Und dieser Frage sollte sich die Aufmerksamkeit bei der Untersuchung der Ursachen des Unfalles mehr zuwenden, als der Erfüllung irgend welcher kleinlicher Formalitäten.

Vorsprache der Bahnrichter bei der Staatsbahndirektion Wien und beim Eisenbahnministerium. Nachdem die Wünsche der Bahnrichter trotz der gegebenen Versicherungen bisher unerfüllt geblieben sind, begab sich am 15. Dezember 1910 neuerlich eine Deputation der Bahnrichter zur Staatsbahndirektion, um den maßgebenden Faktoren neuerlich die dringendsten Forderungen der Bahnrichter zu unterbreiten und deren endliche Erfüllung zu urgieren. Die Deputation, deren Empfang durch die Organisation vermittelt wurde, bestand aus dem Personalkommissionsmitglied Bahnrichter Genossen Holzer und den Bahnrichtern Genossen Fröstl, Dürr und Schubert. Die Deputation sprach vorerst beim Herrn Staatsbahndirektor Hofrat Dr. Kolisko vor und begründeten Genosse Holzer und die übrigen Deputationsmitglieder in sehr ausführlicher und sachlicher Weise die dringendsten Forderungen der Bahnrichter, die sind: 1. Einführung eines Streckenpauschales von jährlich 300 Kr. 2. Ausfolgung von Zivilkleidern ohne Verlängerung der Tragdauer der anderen Montur, Beteiligung mit schwarzen Mänteln und Kürzung der Tragdauer der Bluse auf ein Jahr und des Pelzrobes auf drei Jahre im Sinne der vom Zentralausschuß der Personalkommission eingebrachten Anträge. 3. Gewährung von Dienstfreikarten für den Bahnerhaltungssektionsbezirk und der Bewilligung, auf der Maschine fahren zu dürfen. Ursprünglich verhielt sich der Hofrat zu den Forderungen 1 und 3 ablehnend. Erst nach längerem Ausfragen der Deputationsmitglieder erklärte er sich bereit, sich für alle Forderungen einzusetzen, soweit es in seiner Macht liegt. Er werde sich diesbezüglich persönlich und schriftlich in den Departements XIX, VI und X des Eisenbahnministeriums einsetzen. Hierauf begab sich die Deputation ins Eisenbahnministerium, und zwar zum Herrn Ministerialrat Spiegl. Nach ausführlicher Begründung der Forderungen durch die Deputationsmitglieder erklärte der Herr Ministerialrat zu Punkt 1 bezüglich des Pauschales, daß das Eisenbahnministerium das möglichste tun wird. Leider sei das Pauschale, mit Rücksicht auf die großen Kosten, derzeit nicht möglich, einzuführen. Vorläufig soll den Bahnrichtern bei Dienstleistungen auf der eigenen Strecke, wo sie die Mahzeiten nicht zu Hause einnehmen können, ein entsprechendes Fahrgehalt gewährt werden. Diese Verbesserung werde in kürzester Zeit eingeführt werden. Die Monturfrage werde ebenfalls in kürzester Zeit nach Möglichkeit geregelt werden. Bezüglich der Gewährung der Dienstfreikarten und der Benützung der Maschinen zu Fahrten erklärte der Herr Ministerialrat, daß auch er sich für diese Sache energisch einsetzen wird. Er hoffe, daß in kürzester Zeit eine entsprechende Verlautbarung erfolgen wird. Den Bahnrichtern wurden also Verbesserungen in Aussicht gestellt und wir erwarten, daß es nicht beim bloßen Versprechen bleibt und die Zusicherungen endlich in die Tat umgesetzt werden. Denn recht lange werden sich auch die Bahnrichter mit den bloßen Versprechungen nicht mehr zufriedengeben.

Die Leiden des Maschinenpersonals der k. k. Nordbahn. Das Lokomotivpersonal hatte unter dem Zeitloes-System furchtbar zu leiden. Aber seit der Verstaatlichung wird das Lokomotivpersonal dezent geplatzt und bestraft, daß es ein öffentlicher Skandal ist. Ein Beispiel diene für viele. In der letzten Zeit wird dem Lokomotivpersonal eine so schlechte Kohle als Feuerungsmaterial für die Maschinen überwiesen, die jeder Beschreibung spottet. Dieses Material besteht nur aus Stein, Schotter und Erde. Welche Qual das Maschinenpersonal mit solchem Material aussteht, kann nur derjenige würdigen, der jemals eine Maschine bedient oder geführt hat. Viele glaubten, durch die Verstaatlichung wird ein geregelter, normaler Verkehr eingeführt.

Bei Ueberweisung von solchem elenden Material sind die meisten von dieser guten Meinung geheilt. Der Lokomotivführer muß unzählige Male Dampf sammeln. Denn je schlechter die Kohle, desto mehr Verbrenstodungen. Trotz der kolossalen Gefahr für das Personal bei den schwer belasteten Zügen kann man kein ausländisches Material bekommen.

Wenn es dem Lokomotivpersonal unter solchen Umständen nicht möglich ist, zur richtigen Zeit in der Station einzutreffen, dann gibt es Strafen nach Noten. Durch die Verabfolgung dieses schlechten Brennmaterials leidet das Personal erstens durch kolossale Plage auf der Maschine, zweitens mit der Bestrafung wegen späten Eintreffens, und drittens durch Entfall der Prämie, die in der Instruktion IV, Nr. 16 der Norm, gewährleistet wird. Wenn der Lokomotivführer nach einer solchen aufregenden und nervengerstörten Fahrt die Endstation erreicht, wird derselbe noch ein bis drei Stunden zum Abrollen und Verschieben von Zügen verwendet. Sollte einer es wagen, wegen Uebermüdung diese Dienstleistung abzulehnen, folgt abermals Strafe.

Durch solches Vorgehen wird das Personal planmäßig geschunden und bestraft. Kein Wunder, daß unter solchen Verhältnissen sich das Maschinenpersonal aufrafft und in die Öffentlichkeit flüchtet. Die Gärung ist eine solche, daß es heute oder morgen zum Explodieren kommen muß. Hoffen wir, daß diese Zeilen dazu beitragen, den k. k. Eisenbahnminister zur Abhilfe zu bewegen.

Von den Frießländer Bezirksbahnen. Am 20. Dezember v. J. überreichte eine Deputation, bestehend aus den Genossen Seeliger, Stadler, Bulirsch, Stamm, Hauser und Wallisch, welche vom Reichsratsabgeordneten Genossen Schäfer vorgeführt wurde, der Direktion das in der Versammlung vom 11. Dezember 1910 beschlossene Memorandum, welches die bereits in der Nummer vom 1. Jänner l. J. veröffentlichten Forderungen enthielt.

Reichsratsabgeordnete Genosse Schäfer erwies in seiner Ansprache auf die enorme und stetig steigende Teuerung sowie auf die mitleidige Lage der Bezirksbahnbediensteten. Herr Direktor Hlischl erklärte, das Memorandum nicht mehr in Empfang nehmen zu können, da er bereits am 31. Dezember seinen Dienst bei den Fr. W. B. beende, daher nicht mehr in der Lage sei, die Forderungen des Personals genügend zu unterstützen. Er ersuchte vielmehr, das Memorandum seinem Nachfolger, Herrn Ingenieur Freund, zur Weiterleitung an die Zentralverwaltung zu übergeben.

Hierauf überreichte Genosse Seeliger dem nunmehrigen Direktor der F. V. D. Herrn Ingenieur Freund das Memorandum, indem er Punkt für Punkt desselben einer eingehenden Erläuterung unterzog. Insbesondere verwies er darauf, daß die vielen, oftmals grundlosen Kündigungen unter dem Personal eine derartige Erbitterung hervorgerufen haben, daß selbst bei keiner Prüfung mehr zu bewegen ist, da es nicht gesonnen sei, seine sauer verdienten Kronen bei einer ebenbürtigen Anstellung dem Pensionsinstitut zu opfern, wie dies der Fall Mattusch und viele andere Fälle bewiesen haben. Auch sei nicht möglich, bei der jährigen Kündigungsfrist anderwärts gleich einen Posten zu finden, weshalb fast alle Bekündigten der Pensionsansprüche eventuell verlustig gehen. Deshalb sei die Forderung einer Dienstordnung, wie sie bei den k. k. Staatsbahnen besteht, begründet. Ebenso das Gehalts- und Vorrichtungsschema der k. k. Staatsbahnen, da ja auch den k. k. Staatsbahnen nur das Existenzminimum gegeben werde. Genosse Seeliger erläuterte hierauf noch den Zweck der Personalkommission, welche dazu bestimmt sei, mit der Verwaltung die Einreichung der Bediensteten zu bestimmen, da dem Personal ja bekannt sei, daß die vollständige Einreichung nicht mit einem Schlag durchgeführt werden könnte. Auch sämtliche anderen Forderungen wurden eingehend begründet, so unter anderem der Minimallohn und die Lohnautomatik der Logisbediensteten, die Bewertung der Naturalwohnungen, die Errichtung einer Disziplinarkommission u. s. w. u. s. w.

Rechtsratsabgeordneter Genosse Schäfer erklärte dem Herrn Ingenieur D. Freund noch den Nutzen der Personal- und Disziplinarkommission sowie daß sich dieselben bei den k. k. Staatsbahnen sowie übrigen Privatbahnen äußerst gut bewähren. Herr Direktor Freund erwiderte: daß er sein möglichstes tun werde, um das Memorandum einer schleunigen Erledigung zuzuführen. Versprechungen könne er nicht machen, da das nicht in seiner Macht liege, er wolle jedoch sein möglichstes tun, um der Verwaltung die Mißstände klarzulegen, damit die gegenwärtigen Härten ausgeglichen werden.

Wie immer, so ist auch bei dieser Aktion wahrzunehmen, daß die Bediensteten selbst zu der Einsicht kommen, daß man nur durch ein geschlossenes Vorgehen etwas erreichen kann. Die noch außerhalb der Organisation stehenden sind beigetreten, nachdem sie eingesehen haben, daß nur eine geschlossene Macht in der Lage sein wird, ihre Forderungen zu erlangen.

In der Verwaltung liegt es nun, die Forderungen ihrer Bediensteten schleunigst der Erfüllung zuzuführen, das Personal ist nicht gewillt, so lange zu warten, bis es an dem Hungerlöhnen zugrunde geht, und erwartet ehestens die Entscheidung. Die Verwaltung kann schon jetzt die Versicherung hinnehmen, daß sich die Bediensteten nur mit einer ausreichenden Besserstellung und nicht mit einem Broden zufrieden geben. Die Parole kann nur lauten: Entweder eine ausreichende Regulierung oder Kampf. Die Verwaltung wähle!

Von den Reichsbündern. Der nachstehend wiedergegebene Erlaß der Südbahnverwaltung zeigt, wie zwischen den so kampfesigig tuenden Reichsbündern und der Südbahnverwaltung Antimitäten bestehen. Man würde das Einheben der Beiträge für die Sterbekasse des Reichsbundes für eine einwandfreie Sache halten, wenn man nicht aus Erfahrung wissen würde, wie dieses Einheben von Beiträgen für antisozialdemokratische Vereine durch die Bahnverwaltungen in Wirklichkeit aussieht, daß es oft mehr ein zwangsweises Eintreiben, fast eine Exekution der Beiträge ist. Die Leute, die der Sterbekasse des Reichsbundes auf den Leim gehen werden, hoffentlich sind ihre nicht allzu viele, sind übrigens unseres aufrichtigen Mitleides sicher. Nachstehend der Südbahnerlaß: 16. An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn und Nebenlinien!

Einhebung der Prämien für die Sterbekasse des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs (registrierte Hilfskasse) in Wien.

Der Sterbekasse des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs (registrierte Hilfskasse) in Wien wird ab 1. Februar 1911 die Einhebung der Prämien durch Anrechnung mit Gilgkartenz unter der Bedingung zugestanden, daß diese Kasse die Verpflichtung übernimmt, die von den Stationsklassen als Werbepapiere zu führenden Coupons unter allen Umständen mit Schluß des betreffenden Rechnungsmonats zu ordnen, demnach etwa unbewährlich gewesene Beiträge durch seine Lokalbevollmächtigten zur Vereinerung der Sterbekasse zuverlässig mit Ende eines Rechnungsmonats zu berichtigen.

Die Vorstände jener Stationen, in welchen ein Lokalbevollmächtigter dieser Kasse domiciliert, haben an ihn gegebenenfalls gegen Empfangnahme der Konfirmation samt Coupons die in der Konfirmation ausgewiesenen Beiträge auszugahlen und diese Beiträge unter Anschluß der Konfirmation samt Coupons mit Gilgkartenz jenen Stationen zuzurechnen zu lassen, in welchen die Einhebung zu erfolgen hat.

Sollte ein derart zugerechneter Betrag von dem betreffenden Bediensteten unbewährlich sein, so ist dieser Betrag jener Station, von der er zugerechnet wurde, zurückzurechnen, letztere hat den Lokalbevollmächtigten der genannten Kasse aufzufordern, diesen Betrag zu erlegen.

Die oben erwähnte Kasse hat endlich den einzelnen Stationen das Domizil ihrer Lokalbevollmächtigten sowie deren Namen bekanntzugeben.

Hierzu wollen Sie das Ihnen unterliegende Personal entsprechend verständigen.

Wien, am 31. Dezember 1910.

Die administrative Direktion:
In Vertretung:
Dr. Hermann m. p.

Was dem Staatsbahnmagazin Wien I. Ein Miß in den Staatsbahnbediensteten genügt, um zu konstataren, daß es hier noch an der Zeit wäre, Abhilfe zu schaffen. Denn wenn man auch ein verteiltes Herz besitzt, so muß es sich doch erheben beim Eintritt in das Staatsbahnmagazin I. Hier langen täglich etwa 210.000 Liter Milch in 1000 bis 10.000 Kannen an. Außerdem kommen in dieses Magazin auch noch andere Güter. Das Ausladen aus den Waggons besorgen eine Tagelöhner und eine Nachtschicht, je sieben Mann stark, und diese müssen die Güter noch 10 bis 20 Meter weit schleppen. Selbst wenn diese 14 Arbeiter die Arbeit kontinuierlich verrichten könnten, wäre es nicht menschlich gehandelt, viel weniger noch, wo oft zwei bis drei Stunden kein Zug eintrifft und die Arbeiter dann mit den von Schweiß durchnässten Kleidern auf der offenen Rampe Wächterdienste verrichten müssen, damit keine Güter abhanden kommen. Wenn wir nun gehört haben, was einer mörderischen Arbeit die Arbeiter unter-

liegen, wird es uns auch interessieren, wie viel Entlohnung sie hierfür erhalten; die beträgt für den Tag Nr. 260. Die Arbeitszeit ist bei der Tagelöhner von 6 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 12 bis 18 Uhr abends; das sind somit zehn Stunden, während deren keine Pause gestattet ist. Ja, die Arbeiter dürfen sich nicht einmal ein Frühstück oder eine Pause in der Kantine kaufen, sondern sie müssen sich, wie bereits vorerwähnt, in schweißdurchnässten Kleidern auf der Rampe oder in dem kalten Magazin, wo zum größten Teil die Fenster-scheiben zerfallen sind, aufhalten. Haben nun die Leute eine Woche Tagelöhner verrichtet, so haben sie in der nächstfolgenden Woche Nachtschicht. Diese beginnt um 5 Uhr abends und dauert ohne jegliche Pause bis 2 oder 3 Uhr, ja oft bis 4 Uhr früh; das sind also zehn bis elf Stunden Nachtdienst, wofür die Arbeiter und Magazinsoffiziere weder eine Zulage noch irgendeine Vergütung erhalten, hingegen die Magazinsoffiziere 1 Kr. als Nachzulage bekommen. Würde nun jemand diesen Anordnungen nicht Folge leisten, welche zum größten Teil nur vom Inspektor August Popst ausgehen, dann bekommt er Strafdienst und wird in die Frachtenmagazine versetzt; außerdem erhält so ein Mann noch seine Krüge. Vor Weihnachten erlaubte sich Inspektor August Popst einen Weihnachtsbesuch. Er ließ die schon länger als 20 Jahre bestehende Kantine der Magazinsoffiziere, in der sich auch gleichzeitig der Parteienverkehr abwickelt, räumen und stellte die Schreibtische in das freie Magazin, wo, wie schon erwähnt, zum größten Teil die Fenster-scheiben zerfallen sind und die Tore wegen des Betriebes und der einmündenden Geleise offen gehalten werden müssen. Selbstverständlich herrscht hier große Zugluft. Wird ein Bahndokument verwehrt, dann haftet hierfür der Angestellte, wird dessen Gesundheit untergraben, haftet natürlich kein Inspektor. Natürlich haben die Magazinsoffiziere und die Arbeiter keine Garderoben, ja, nicht einmal einen Platz oder Raum, wo sie ihre Kleider ablegen können. Sie müssen sie irgendwo im Magazin verstecken, damit ihnen nichts abhanden kommt. Daß dies dem Gesetz widerspricht, das unterstellt, daß in Magazinen, wo Nahrungsmittel verladen und expediert werden, Kleidungsstücke aufgehängt werden, geniert den Ordnungs-Popst natürlich nicht. Noch eins: Diese Arbeiter haben das ganze Jahr keinen freien Tag, dafür überlange Arbeitszeit ohne Pause und Nachtdienst ohne Zulage. Endlich noch die Beleuchtung. Zwei Wagenlampen und eine Handlaterne stehen zur Verfügung, auch zur Erleuchtung der vielen Schreibereien. Es wäre wirklich Zeit, hier Ordnung zu schaffen.

Deutschnationale Wutensbrüche. Seit der letzten Passiven Resistenz auf der Südbahn scheinen die deutschnationalen Eisenbahner nicht mehr zur Ruhe zu kommen, besonders die Versammlung in Brud an der Mur, in welcher der Lokomotivführer Genosse Beer aus Würzschlag sprach, liegt den Herrschern noch ziemlich in dem Magen. Ob ihres Joches dürfte sich so ein Herr Wirtelschreiber in der Nr. 33 des „Deutschen Eisenbahner“, wie die bekannte Marburger Schmiedzeitung unter dem 3. Jänner berichtet, darangemacht haben, über den Genossen Beer seinen Krübel mit ganz gewöhnlichen Lügen auszurollen und in der bekannten Manier biblische Beschimpfungen loszulassen. Auf die Beschimpfung wie Hauptkassierer, Streifbrücker und Stänkerer gar nicht eingehend, wollen wir jenem Herrn Wirtelschreiber sagen, daß er mit der Behauptung, Genosse Beer habe sich den Maschinen- und Werkmeistern angebeutelt und sich bereit erklärt, die Deputation zu führen, eine ganz gewöhnliche Lüge verbreitet hat, da Genosse Beer doch an der fraglichen Konferenz am 20. November gar nicht teilgenommen hat, da er zur selben auch gar nicht geladen war. Desio weniger konnte doch von einer Führung der Deputation die Rede sein. Wenn Genosse Beer am 4. Dezember an der Verführerbesprechung teilgenommen hat, so sei dem Lügenverbreiter gesagt, daß er an derselben nicht als Anbiederer, sondern als Vertreter der Zentrale des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines über Wunsch der Verführer selbst teilnahm. Zum Schluß sei noch zur besseren Orientierung für dieses Lügengewebe gesagt, daß, wenn Genosse Beer von den Maschinenmeistern statistische Daten über ihre Nebenverdienste einholte, er dies mit Recht tat, da er doch als gewählter Vertreter der Maschinenmeister in der Personalkommission die Pflicht hat, sich das Material über einen Gegenstand zu verschaffen, welcher über Anordnung der Maschineninspektion auch durch die Personalkommission verhandelt werden kann. Und die Verpflichtungen als Personalvertreter hat Genosse Beer stets erfüllt. Lügen haben kurze Leine und die „Marburger Zeitung“ ist bei dem Abfall vom „Deutschen Eisenbahner“ wieder einmal ordentlich aufgefressen.

Aus den Amtsblättern.

Weitere Zugeständnisse für das Südbahnpersonal. Verteilung der Magazinsoffiziere mit Pelzröcken und Pelzkappen, des Verschaubersonals mit Leinenblusen und Herabsetzung der Tragzeiten einzelner Monturstücke. Mit Genehmigung des Verwaltungsrates finden wir uns in Berücksichtigung der diesfalls wiederholt vorgebrachten Wünsche des betreffenden Personals bestimmt, nachstehende Änderungen in der Gebühr und Tragzeit der Dienstkleider für gewisse Diener und Arbeiterkategorien mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1911 zu verfügen, und zwar:

1. Die Tragzeit des Tuchpaletots für die Kondukteure, „B“, welche mit „P“-Kleidern bekleidet sind, wird von drei auf zwei Jahre herabgesetzt.
2. Die Tragzeit der Leinwandbluse für die Kondukteure, Kondukteurassistenten und Aushilfskondukteure wird von zwei auf ein Jahr herabgesetzt.
3. Die Magazinsoffiziere in sämtlichen Stationen mit Ausnahme jener der Strecke Montafone-Cornons und Branzoll-Pla werden mit je einem Kommitzuchpelzrock (Tragzeit vier Jahre) und je einer Pelzkappe (Tragzeit zwei Jahre) bekleidet. Das gesamte systematisierte Verschaubersonal (Oberwächter, Verschauber und Verschaubarbeiter) erhält nunmehr auch je eine Leinenbluse (Tragzeit zwei Jahre).

Die den betreffenden Bediensteten bereits per April 1911 gebührenden Monturstücke ad Punkt 1, 2 und 4, sind in die am 10. Jänner 1911 fälligen Bezugsdokumente über Dienstkleider für die Aprilbeteiligung aufzunehmen. Für die Kommitzuchpelzröcke und Pelzkappen der Magazinsoffiziere sind separate Konfirmationen und Bezugscheine auszufertigen. Diese Dokumente sind uns mit Bericht im Dienstweg vorzulegen. In den Dienstkleiderabfassungsbüchern sind bis zur Hinausgabe einer Neuausgabe bei den betreffenden Dienstkategorien die erforderlichen Ergänzungen beziehungsweise Änderungen handschriftlich vorzunehmen.

Wien, am 28. Dezember 1910.

Die Verkehrsdirektion:
Rehler m. p.

Zur Einreichung des Personals der Staatseisenbahngesellschaft. Einführung der Dienstordnung (Dienstpragmatik) und des Gehührensregulativs für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. An alle Dienststellen und die Herren Bahnärzte.

Infolge der nunmehr durchgeführten Einreichung der Beamten, Unterbeamten und Diener des hiesigen Direktionsbezirktes in den Status der Bediensteten der k. k. öster-

reichischen Staatsbahnen haben von nun an auf dieselben, mit Ausnahme jener, welche nicht eingereicht wurden, die Bestimmungen der Dienstordnung (Dienstpragmatik) sowie des Gehührensregulativs für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen vollinhaltlich Anwendung zu finden.

Die Dienstvorstände haben dafür Sorge zu tragen, daß die ihnen unterliegenden eingereichten Bediensteten mit je einem Exemplar dieser Dienstbestelle nachweislich betraut werden.

Ebenso wird den Dienstvorständen zur Pflicht gemacht, sich mit den Bestimmungen der Dienstordnung und des Regulativs ehestens und auf das genaueste vertraut zu machen. Hierbei wird insbesondere aufmerksam gemacht, daß im Sinne des § 37 der Dienstordnung nunmehr sämtliche Unterbeamte und Diener, also auch jene, welche bisher auf Grund der bei der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft bestehenden Normen von der Krankenversicherungs-pflicht befreit waren, der Krankenkasse für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen als Mitglieder anzugehören haben, falls nicht in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auf Grund von im Dienstbezug einzubringenden gestempelten Ansuchen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums eine Befreiung von der Beitragspflicht erfolgt.

Die Dienstvorstände werden dahin angewiesen, behufs Vereinerung der im § 8 des Statuts der Krankenkasse für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen vorgeschriebenen Beiträge zur Krankenkasse von den in Betracht kommenden Unterbeamten und Dienern ab 1. Jänner 1911 das Nötige zu veranlassen und diese Bediensteten mit dem vorgeschriebenen Aufnahmebogen (Allgemeine Form Nr. 224 deutsch beziehungsweise 224 b, deutsch-böhmisch) zu betheilen. Ebenso ist für dieselbe sofort das Grundbuchblatt für Krankenkassenmitglieder (Allg. Form Nr. 34) anzulegen.

Wien, am 27. Dezember 1910.

3. 140.613. Der k. k. Direktor: Trnka.

Remunerationen an Arbeiter mit 25 jähriger Dienstzeit. An alle Dienststellen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat sich laut Erlaß vom 16. Dezember 1910, Z. 59.822/13, bestimmt gefunden, die im § 53 des Regulativs für die Gehührens der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen normierte Remuneration im Ausmaße von 200 Kr. jenen Arbeitern des hiesigen Amtsbezirktes zuerkennen, welche mit Ende dieses Jahres eine ununterbrochene 25jährige oder eine darüber hinausreichende, ununterbrochene, zufriedenstellende Dienstleistung aufzuweisen haben.

Die Auszahlung dieser Remunerationen ist bereits in die Wege geleitet worden, und wird noch im Laufe dieses Jahres erfolgen.

Bezüglich des Nachweises der ununterbrochenen 25jährigen Dienstzeit wird auf die Bestimmungen der bei § 53 des erwähnten Regulativs zitierten Erlasse verwiesen, welche strikte eingehalten werden müssen.

Um in den kommenden Jahren diese Remunerationen rechtzeitig zur Auszahlung bringen und die hierfür notwendigen Geldmittel im Präliminare einstellen zu können, sind seitens aller Dienstvorstände am 1. Februar jeden Jahres Berzeichnisse aller jener unterstellten Arbeiter in Vorlage zu bringen, welche im Laufe des betreffenden Kalenderjahres das 24. ununterbrochene Dienstjahr vollenden.

Im Falle solche Arbeiter nicht vorhanden sind, ist eine Vakanzanzeige vorzulegen.

Im Jahre 1911 ist überdies ein Verzeichnis derjenigen Arbeiter einzusenden, die in diesem Jahre das 25jährige Dienstjahr vollenden.

Von diesem Zirkular ist das Arbeiterpersonal sofort in Kenntnis zu setzen.

Wien, am 21. Dezember 1910.

3. 148.031. Der Direktor: Trnka m. p.

Korrespondenzen.

Leschen. (Die Gelben an der Arbeit) Im Saale der Gasthauslokaltäten des „Hochsinn“ in Schibitz fand am 9. Jänner eine vom deutschnationalen „Reichsbund“ einberufene Versammlung statt, in welcher ein Herr v. Lorenz aus Wien über den Zweck und Nutzen der gewerkschaftlichen Organisation referierte. Bemerkenswert sei, daß die Versammlung, obwohl schon Wochenlang dafür agitiert wurde, nur von circa 20 Beamten und Unterbeamten, und zwar von der Strecke Oberberg bis Mofitz besucht gewesen war; darunter waren der Herr Soucheff Karl Friedrich, Beamter Fingert, Bürgermeister von Schibitz samt Familie, der Obmann des Schutzvereines, etliche gelbe Nordmarkter Handesangestellte und einige Schreiber vom Juden Cohn. Von unseren Genossen waren circa 15 Mann erschienen, um sich den Reden anzuhören. Der Referent wollte den Leschen Eisenbahner einreden, daß ihr Interesse nur in einer nationalen Organisation gewahrt werden könne und für den deutschen Eisenbahner nur der „Reichsbund“ als eine Organisation in Frage komme, da die rote Organisation trotz ihrer Schlagkraft nicht mit den nationalen Organisationen im Kampfe mithalten könnten. Daß aber die Eisenbahner, welche im Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsverein organisiert sind, auf Grund ihrer Organisation große Errungenschaften ohne Kampf zu verzeichnen haben, das hat dieser Herr wohl verschwiegen. Auch hat Herr v. Lorenz, von uns ein Genosse in die Enge getrieben, selber eingestanden, daß er die gegen den Genossen Tomischitz ausgeführten Verleumdungen nicht beweisen kann. Als Beweis, daß die deutschen Eisenbahner sich im Kampfe gegen ihre Ausbeuter auf den separatistischen Standpunkt stellen müssen, führte er an, daß die tschechischen Sozialdemokraten dies auch tun.

Als zweiter Redner sprach Genosse Wawrečka, der in seinen Ausführungen darauf hinwies, daß auch wir überall für die Organisation der Eisenbahner eintreten, und zwar mit einem größeren Erfolg als die nationalen Organisationen. Denn obwohl eine jede Arbeiterkategorie genügend ausgebeutet ist, so wird der Eisenbahner geradezu in einem mittelalterlichen Sklaventum gehalten und verwies Redner unter zahlreichen Beispielen darauf, daß die Eisenbahner nur erfolgreich gegen die Kapitalherrschaft ankämpfen können, wenn sie in einer starken, auf internationaler Grundlage aufgebauten Organisation sich vereinigen. Die angeführten Argumente des Herrn v. Lorenz beleuchtete Genosse Wawrečka, indem er betonte, daß die tschechischen Separatisten auf demselben Weg sich befinden wie die deutschnationalen und frag den Referenten, wie sich dies zusammenreimt, wenn er behauptet, daß den Deutschen nur durch einen Deutschen geholfen werden kann und die Deutschnationalen sich doch in Nachod mit den Tschechen (Jednota) vereinigten. Da Herr v. Lorenz den „Reichsbund“ in den siebenten Himmel hob, ersuchte Genosse Wawrečka, er möge doch die Errungenschaften des „Reichsbundes“ anführen; das war ihm aber nicht möglich. Mit einem Appell an die anwesenden Eisenbahner: Mann für Mann in den Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereine sich zu organisieren, schloß Genosse Wawrečka seine Ausführungen. Daß derselbe den anwesenden Eisenbahnern aus dem Herzen gesprochen, zeigte der ihm gestellte Beifall.

Nach einer regen Diskussion, an der sich noch mehrere Redner beteiligten, wurde zur Gründung einer gelben Organisation geschritten. Daß aber in Leichen und Umgebung kein Boden für den gelben Schwurf ist, hat sich gleich bewiesen. Denn trotz der Agitation verschiedener Gemeindefunktionäre und Beamten ist es nicht möglich gewesen, vier Mann für den Ausschuss zu finden. Der Beamte Fingert hatte die Wahl abgelehnt, um, wie er behauptete, den Sozialdemokraten kein Material in die Hände zu geben. Da die verschiedenen anderen ebenfalls ab-

lehten, so mußte, um eine Blamage zu vermeiden, der gelbe „Führer“ Duda (Karwin) einspringen und die Wahl annehmen. Charakteristisch ist auch die Bemerkung des Herrn v. Lorenz, indem er sagte: Wir brauchen Beamte, kapitalistisch stärkere, als Agitatoren, da diese mehr Einfluß auf die Bediensteten ausüben können und für den „Reichsbund“ erfolgreicher agitieren. Mehr braucht man doch wahrlich nicht!

Vom Brenner. (Wiso nach Spittal an der Drau.) Unsere mit Daten belegten Veröffentlichungen im „Eisenbahner“ über das skandalöse Treiben des Bahnmeisters Scherleitner in Freudenfeld, welcher seine Stellung als Vorgesetzter dazu mißbrauchte, um sich zum Schaden seiner Untergebenen Gelder zu verschaffen und denselben sogar Gelder vom Gehalte zurückbehalt, hatte zur Folge, daß die Bahndirektion der Südbahn aus dem schamlosen, das Ansehen der Bahnverwaltung schädigenden Gebaren Scherleitners die Konsequenzen zog und diesen Bahnmeister, von der Verleihung des „blauen Vogens“ noch gnadeweise absiehend, für gänzlich vom Streckendienste abzog und als Kanzleihilfskraft zur Wahnerrhaltungssektion nach Spittal an der Drau versetzte.

Wie gewissenlos Scherleitner in der Wahl der Mittel zur Gelderwerbung war — von Wahl kann man hier eigentlich gar nicht reden, denn diesem Menschen war hierzu jedes Mittel, auch das schäblichste, gut genug — davon zeugt der Umstand, daß er in Steinach in Tirol, dem Orte seiner früheren „Amtstätigkeit“, bei Todesfällen von Eisenbahnern die Beiträge zu Kranzspenden unter den Verursachern des Verstorbenen sammelte, die Kränze bei dem einschlägigen Geschäft im Orte besetzte, aber die gesammelten Gelder nicht abführte und die Kränze einfach schuldig blieb. Es gehört wohl eine Skrupellosigkeit und Unverschämtheit sondergleichen dazu, wenn einem nicht einmal die Majestät des Todes heilig ist und man die Pietät als Mittel benützt, um sich a konto dessen Vorhülle zu nehmen.

Scherleitner, welcher die wider ihn erhobenen Anschuldigungen nicht im Geringsten entkräften konnte, wurde bald nach dem Bekanntwerden derselben aus dem Bahnmeisterverein und später dann auch aus dem Verkehrsvereine ausgeschlossen, welche Maßnahmen wohl zur Genüge beweisen, daß er infolge seiner schmutzigen Geldbeschaffungsgeschichten und seiner Gesinnungsheuchelei jede Achtung seiner Mitmenschen verloren hat.

Da Scherleitner jedenfalls auch an seinem neuen Dienstorte seine gewohnheitsmäßigen „Kreditoperationen“ fortsetzen wird und zwar nun, dem Gros der dortigen Bevölkerung entsprechend, unter antikerischer Flagge sich die Quellen eines reichlichen Kredits zu erschließen suchen wird, so machen wir unsere Genossen und die freiwirtschaftliche Bevölkerung von Spittal an der Drau auf den vielfach genannten Bahnmeister noch besonders aufmerksam, auf daß sie dessen Tiraden keinen Glauben schenken mögen, wenn sie nicht zu Schaden kommen wollen.

Mit einem Menschen, der schon dem christlichsozialen Verkehrsvereine zu schied ist, kann man keine Gemeinnützigkeit haben und muß einem solchen Finanzfünfler und Gesinnungslumpen gegenüber die Devise lauten: „Augen auf und Tapsen zu!“

Deutsch-Wagram. Verschiebepuffer Schaffer bemüht sich in jeder Weise, seine Dienstkollegen und die übrige Stationsarbeiterschaft durch unwahre Angaben, welche er dem Vorstand des k. k. Bahnbetriebsamtes hinterbringt, anzuschwärzen, um beim Vorstand als tüchtiges Dienstorgan zu gelten. Leider ist der Vorstand diesen Zuträgereien sehr zugänglich und haben alle Bediensteten darunter zu leiden. Solche Zustände können nur Erbitterung gegen den Vorstand hervorbringen, tragen aber auch zur Lockerung der Disziplin bei. Um diesen Spielstücken Einhalt zu tun, wäre es an der Zeit, daß der Vorstand allen Zuträgern die Türe weist.

Dem Vorstand empfehlen wir, die Dienstleistung dieses Zuträgers zu kontrollieren, Erhebung zu pflegen, bei welcher gefunden werden kann, daß dieser Mann seinen Dienst in geradezu gewissenloser Weise vertritt, welcher geeignet ist, schwere Folgen zu bringen. Sollte nicht gerechte Remedur geschaffen werden, müßte Anzeige an die k. k. Nordbahndirektion erfolgen.

Komotau. (Von der Strecke Komotau-Weipert.) Auf dieser Strecke werden die Oberbauarbeiter von den beiden Bahnmeistern Partil und Johann Frank in einer Weise behandelt, die noch an die „gute alte Zeit“ lebhaft erinnert. Bekanntlich sind die Arbeiter in dieser Gebirgsgegend fähige und fleißige Leute, die sich oft bei Ausübung der übertragenen Arbeit gegenseitig überbieten. Doch verlangen derartige Arbeiter vor allem eine menschliche Behandlung und lassen sich am allerwenigsten von ihrem verdienten Lohn unwillig abgeben. Wie uns von dort mitgeteilt wird, so soll der Bahnmeister Partil in Kupferberg die Leute auszahlen, wie es ihm beliebt. Die Vorschriften der Generaldirektion über die Entlohnung der älteren Arbeiter werden vom Bahnmeister Partil nicht eingehalten. Es gibt dort Arbeiter, die tatsächlich durch diese Manipulation weniger an Lohn erhalten, als sie laut Vorschrift erhalten sollen. Bei jeder Bahnverwaltung haben die Oberbauarbeiter Anspruch auf alle Schwellen. Herr Partil kennt auch diese Vorschrift nicht, dafür soll aber ein geistlicher Herr alle Schwellen jederzeit besetzen. Ähnliche Unzulänglichkeiten soll auch der Herr Frank am Gewissen haben. Herr Frank ist ein Antreiber ärgster Sorte und droht jedem Arbeiter mit dem sofortigen Entlassen.

Wir ersuchen die löbliche Generaldirektion der B. E. B., dem Treiben dieser beiden Herren ein größeres Augenmerk zuzuwenden und die Angelegenheit mit den Lohnauszahlungen und dem Schwellenverkauf scheinlich zu ordnen. Den beiden Bahnmeistern Partil und Frank empfehlen wir, die unterstellten Arbeiter menschlich zu behandeln, denn sonst müßten wir einmal an dieser Stelle deutlicher werden. Wer dann den Schaden hätte, wäre nicht schwer zu erraten.

Wien X/2. (Vom Verschubpersonal der k. k. Staatsbahngesellschaft.) In letzter Zeit fanden mehrere gut besuchte Versammlungen des Verschubpersonals statt, wo die unerträglich gewordenen Mißstände auf dem Wiener Bahnhofe lebhaft kritisiert wurden. Das Verschubpersonal hat es endlich begriffen, daß sich nur durch ein strammes und geeinigtes Vorgehen eine Besserstellung für das gesamte Verschubpersonal erreichen läßt. Der massenhafte Beitritt zu unserer Organisation läßt erwarten, daß die Verschieber den Ernst der Situation erkannt haben und daß auch in den anderen Stationen der St. E. O.-Linien mit einer planmäßigen Agitation eingeschritten wird. Um die Kollegen stets auf dem Laufenden zu erhalten, wird jeden ersten Dienstag im Monat eine Versammlung der Verschieber der St. E. O. stattfinden, die Zeit zur Organisation ist sehr günstig, da uns viele Herren Vorgesetzte durch ihr brutales Vorgehen sehr behilflich sind.

Rudig. (Ein Kleeblatt.) „Gleich und gleich gesellt sich gern“, und so fand sich auch auf der Strecke Rudig-Pödrsam ein würdevoll dreißigjähriges Kleeblatt zusammen, welches sich jetzt die Aufgabe setzt, einem Wächter durch Verleumdung bei den Vorgesetzten zu schaden. Dies alles aber nur in der Absicht, den Wächter vom Wächterhause zu verdrängen, damit sich ein Drittel von diesem Dreisund vielleicht ansetzen könnte. Einer dieser Dreien hat ja die honette Absicht, einmal den Kain zu produzieren, nur mit dem Unterschied, dies jedenfalls nicht erst auf dem Felde, sondern vielleicht gleich in seinem Hause zu tun, da er drohte, den Wächter niederzuschlagen. Wie wir seit aus idorer Quelle erfahren, wird wohl

mit dem Niedererschlagen sowie mit dem Zukunftsplan dieser drei nichts und war die ganze aufgewendete Mühe umsonst. Wir raten aber diesem sauberen Kleeblatt, einmal vor ihrer Tür zu stehen, dort ihren eigenen Reichtum gut zusammenzufügen und andere in Ruhe zu lassen. Sollten diese Zeilen nichts freuden und das „Kleeblatt“ sich nicht bessern, nun — so sehen wir uns wieder.

Jglau. (Gut gesagt.) In einer von den Deutschradikalen in Jglau einberufenen Versammlung kam es zu stürmischen Szenen zwischen den Bürgerlichen und den Anhängern der deutschnationalen „Arbeiterpartei“. Nachdem die Herren Wolf und Jung einander kräftige Wahrheiten ins Gesicht geworfen hatten — jedes Wort ein Nachttopf und kein — leerer — verließen die „Arbeiterpartei“ unter großem Krach den Saal.

Zwei Eisenbahner, die aus Neugier der Versammlung beigewohnt hatten, verließen inmitten des Lärmes das Lokal. Auf der Gasse angelangt, sahen sie einander zweifelnd an. Jeder hätte gern zuerst vom anderen vernommen, welchen Eindruck die Vorgänge in der Versammlung auf ihn gemacht hatten. Endlich brach der Lokomotivführer L. das Schweigen: Nun, sagte er mit einer gewissen Verlegenheit, es ist nicht zu leugnen, der Jung hat's dem Wolf ordentlich gesagt. Er hat auch recht, der Wolf vertritt nicht die deutschen Arbeiter, sondern die deutschen Kapitalisten! Was hältst du davon? Weist, antwortete der Kollege, mir fällt dabei ein Gedicht von Heine ein, den die Deutschnationalen so schmähen und aus dessen Gedichten sie so gern zitieren; das Gedicht heißt „Disputation“, und es schließt mit dem Vers:

Und es will mich schier bedünken,
Daß der Rabbi und der Mönch
— Daß sie alle beide stinken!

„Magst recht haben,“ sagte L., „ich habe die Gesellschaft auch schon saft.“ Und sie brüchten einander die Hand.

Nied. (Nachruf.) Die organisierten Eisenbahner in Nied (Oberösterreich) rufen dem nach St. Pölten verstorbenen Herrn Inspektor Kaiser, Vorstand der k. k. Bahnerhaltungssektion in Nied, ein herzlichliches Lebenswohl nach. Herr Inspektor Kaiser war uns stets ein gerechter und wohlwollender Vorgesetzter, der sich durch seine Unparteilichkeit und Gerechtigkeitsliebe die Achtung sämtlicher Untergebenen erworben hat.

Dorfurt. (Eisenbahnertriffo.) Am 12. Jänner, um 3 Uhr nachmittags, geriet beim Verschieber einer Zugsgarnitur auf dem Hauptbahnhof der Verschieber Theodor Kofar zwischen die Räder zweier Waggonen. Der Unglückliche, dem der Brustkorb eingedrückt wurde, war auf der Stelle tot. Kofar, welcher erst kurze Zeit verheiratet war, hinterläßt eine unvergessene Witwe mit einem 7 Monate alten Kind. — Wieder ein Opfer mehr auf dem Schlachtfeld des modernen Verkehrs.

Wien I. In Wien I ist ein Vahnrichter namens Schmäger. Dieser Herr erzählt jedem, der es hören will, daß er keiner Organisation angehört, und sieht es auch von seinen ihm untergebenen Arbeitern nicht gern, wenn sie sich derselben anschließen.

Diese seine Meinung wird uns natürlich wenig kümmern, denn jeder kann seine Meinung haben. Was aber die Arbeiter betrifft, die unter seiner Leitung stehen, ist die Sache eine andere. Wenn es dem Herrn Schmäger so gut geht, daß er es nicht notwendig hat, um durch eine Organisation ein größeres Stück Brot zu erreichen, so ist das seine Sache. Aber die Arbeiter möge er wegen ihrer Zugehörigkeit zur Organisation hübsch in Ruhe lassen.

Wir machen unsere Arbeit und möchten im Interesse des Dienstes ersuchen, statt über die Organisation zu schimpfen, mehr auf seine Arbeit zu achten und nicht die Disziplin in Dienste zu betreiben und uns in Ruhe zu lassen, da wir sonst mit schärferem Gesicht kommen müßten.

Budweis. Das für die Linzer Zugbegleiter reservierte Zimmer Nr. 6 in der Zugbegleiterkaserne Nr. 1 ist alles eher als ein Raum zum Ausruhen. Neben vier Stufen geht man in einen mit Steinen gepflasterten Kellerraum hinunter, in welchem sechs Betten, ein Tisch und zwei Sessel stehen. Dieser Kellerraum heißt „Reservezimmer für die Linzer Zugbegleiter“. Die Einrichtung nimmt den ganzen Raum ein und bleibt in der Mitte nur ein ganz schmaler Gang frei, so daß gerade eines hinter dem anderen gehen kann. Der Luftraum ist viel zu klein. Wenn man in der Früh diesen Raum betritt, strömt einem ein ganz entsetzlicher Gestank entgegen. Die Wände sind ganz kahl und bis auf den Pfand mit blutspitzer bedeckt, auch verweste Wanzengleichen sind darunter, Zeugnis ablegend von den erbitterten Kämpfen, welche in diesem Kellerloch stattgefunden haben. Wechwert man sich bei den Beamten in Budweis über diesen Schweinestall, so heißt es immer: heuer wird eine neue Kaserne gebaut. Bei einigem guten Willen des Inspektors wäre schon ein anderer Raum für die Linzer Zugbegleiter zu finden. Es ist doch das alte Aufnahmestübchen zur Verfügung gestanden, warum wurde dort für die Linzer nicht ein Zimmer reserviert?

Dieses Kellerloch ist kein Raum zum Ausruhen, erstens bekommt man die Gicht, wenn man vom Bett herausspringt, sieht man auf dem Pflaster, dann ist der Luftraum für so viel Menschen viel zu klein und ein Schlafen infolge des Ungeziefers ganz ausgeschlossen.

Die Linzer Zugbegleiter ersuchen die k. k. Staatsbahndirektion, hier Wandel zu schaffen. Die Leute gehen aus diesem Kellerloch immer unausgeschlafen in den Dienst. Wir werden bei einem Eisenbahnunglück nicht ermangeln, den Staatsanwalt auf diese Notiz aufmerksam zu machen.

Troppau. Ein Prachtexemplar von einem Vorarbeiter besitzt die Station Troppau St., der es sich zum Prinzip gemacht zu haben scheint, die Wächter, Professionisten und Arbeiter zu denunzieren. Der noble Herr, welcher auf den Namen Tripold hört, droht mit der Anzeige, daß die Oberwachanten „faule Hunde“ sind und nur in der Welt so herumzummeln; vielleicht hat der Wächter in dem Dienstraum zu wenig gehetzt, daß der Herr Tripold sich darin nicht ganz behaglich gefühlt hat, während die Arbeiter auf der Strecke sein müßten und jedenfalls der Vorarbeiter auch draußen zu bleiben hat. Wir raten zur Besserung, sonst fänden wir uns genötigt, noch einiges von seinem Tun und Können zu schildern. Es könnte ihn sehr leicht dasselbe Los treffen wie in Ragnernorf. Also halte Rat vor der Tat.

Prerau. (Spartmut.) Am 15. Dezember 1908 wurde hier die Neuanlage eröffnet und seit diesem Tage datiert auch das Leiden des Personals. War es im Anfang nur das Zugbegleitungspersonal, welchem das neue Objekt nur Leiden brachte, da es den 26 Kilometer langen Weg in dem frisch aufgeführten Schotter zu Fuß machen mußte, ohne dafür entschädigt zu werden so sollte es nur zu bald das übrige Personal unter der Leitung des stolzen Herrn Karl Vesely vom Beamten bis zum Bezieher zu spüren bekommen. Dieser Herr ist mit dem Grundsatze eingezogen: „Sparen und das Defizit der k. k. Staatsbahnen zu decken“, für sich aber eine saftige Remuneration, eventuell eine aufsteigende Vorrückung zum Oberinspektor auf Kosten des Personals herauszuschlagen. Der goldene Krug würde zu seiner schönen Nase sehr gut passen.

Das erste, was dieser nette Herr an dem Personal verbrochen hat, war, daß er die Leute, die von der Direktion zur Bewältigung der Arbeit aufgenommen wurden, reduzierte. Der Beamte wurde zum Schreiber degradiert, indem man die Stundenpaßscheiter entließ und ihm die gesamte Arbeit jener und noch eine ganze Menge Graphikons und Rapporte

für Privatwrede des Herrn Vesely zuwieß, damit ihm ja keine Zeit bleibt, sich um den Verkehrsdiens zu kümmern. „Der Herr bin ich hier“, sagt Vesely. Die Marxierer waren auch unruhig, also weg mit ihnen. Erst jetzt wurden sie wieder aufgenommen. Die Verschieber hatten auch zu wenig Arbeit und Faulenzerei verträgt das tschechisch-nationale Herz des Herrn Vesely nicht. Darum mußte man Arbeit finden, indem man den Leuten statt zwei Geleise drei und vier Geleise zum Auffangen gab und die Ueberzähligen ganz einfach entließ. Man ersparte eine Menge Leute. Die Arbeit muß trotzdem gemacht werden, wenn auch der Materialschaden alle Jahre das Doppelte ausmacht, was die Entlassenen gelöst hätten. Nicht einmal die Lokomotiven blieben von dieser Spartmut verschont. Ursprünglich waren zwei Lokomotiven auf der Neuanlage, aber Vesely behauptet: das muß mit einer gehen, also wurde eine abgejagt.

Nun schauen wir, was bei dieser Spartmut herauskommt. Streit unter dem Personal, da einer den anderen zwingt, zu radern, um ja nicht in Strafe zu verfallen. Denn Herr Vesely spart damit komischerweise nicht, der Herr Quicrala bestätigt ja alles, wenn es sich um Strafen handelt. Mittagspausen kennt man in Prerau überhaupt nicht, so kommt es, daß die armen Verschieber das Essen unter der Arbeit zu sich nehmen müssen, da sie, wenn die Lokomotive am Kanal fährt — was man übrigens auch schon abschaffen will — eine Ablöse-Lokomotive bekommen, und einer den anderen vertreten geht auch nicht, weil jeder mit Arbeit überhäuft ist. Die Zugexpedienten bekommen dafür, weil sie sich wegen Ueberbürdung mit Schreibarbeiten um den Verkehr nicht kümmern können, ganze Dubende von Verkehrsmängeln zu erleiden. Die Lokomotivführer und Zugbegleiter der Osttauer Züge haben die Ehre, wegen Platzmangel in Radwanitz 60 bis 90 Minuten zu stehen, wofür sie erstens nichts bekommen — da ja das Stundengeld nach der Fahrordnung geschrieben wird — und zweitens, um ihre Ruhezeit in der Wendezeit betrogen werden, da sie im Turnus fahren. Die Lokomotivführer haben überdies das Vergnügen, Prerau Neuanlage zu rollen, um die Lokomotivführer, die dem Vesely im Magen lagen, zu ersuchen und so zwei bis drei Stunden ihrer Ruhezeit verlieren.

Wie die Arbeit aussieht, darüber folgendes: Prerau Neuanlage fuhr im Jahre 1910 5188 Züge mit 284.845 Wagen und 996 Verschubzüge ein, 6219 Züge mit 306.423 Wagen gingen ab und diese Schinderei mühten zwölf Mann auf der Nordseite — Rollanlage — und vier Mann auf der Südseite besorgen. Im Jahre 1909 kamen 5232 Züge mit 252.492 Wagen an, und 5339 Züge mit 242.668 Wagen gingen ab. Da war noch der volle Personalstand und zwei Lokomotiven. Man sieht also, daß diese 16 Mann per Tour im Jahre 1910 fürchterlich schinden mühten, da sie um 880 Züge mit 53.755 Wagen mehr beförderten als im Jahre 1909. Bei solcher Schinderei werden die Leute gezwungen, alle möglichen Kunststücke, welche der Vorschrift zuwiderlaufen, zu vollbringen — erst unlängst wurde ein Platzmeister mit 2 Kr. bestraft, weil er Langholz rollte, um nicht mit dem ganzen Zug über den Rollberg fahren zu müssen — um nicht von Herrn Vesely gestraft zu werden. Auf der Nordseite rollen die Osttauer Lokomotiven. Da nun keine Lokomotive da ist, welche die verrollten Wagen ausstößt und auf den Geleisen schiebt, damit Platz ist, rollt man einfach dort hin, wo Platz ist und der ausgerollte Zug schaut nach dem Abrollen so aus als wie er ankam, da alles verrollt ist. Die Lokomotivführer muß nun die verrollten Wagen ausschleichen, was dazu führt, daß kein Zug zur Abfahrt fertig sein kann, da die Zugbegleiter nichts aufnehmen können, weil ihr Zug auf dem ganzen Bahnhof verstreut steht. Der Zug geht dann verspätet oder unter einer anderen Nummer ab, was genöthigt den Beamten mit einer Lüge motivieren muß, um das Personal vor Strafen zu schützen; und das alles, weil Lokomotiv- und Personal-mangel ist und Herr Vesely Sparen anbefohlen hat. Eine solche Spartmut kann man vom Obmann des „Spolek českých úředníků“ Herrn Karl Vesely in Prerau haben, der doch laut Vereinsstatuten die Pflicht hätte, die wirtschaftliche Lage des tschechischen Volkes zu verbessern. Aber das ist ja bei diesen Nationalen Usus, „zuerst das eigene Ich“ und dann vielleicht — das beweisen die Herren mit ihren Forderungen am 14. Dezember — erst die anderen. Darum ist es hoch an der Zeit, daß die Bediensteten von Prerau diesem nationalen Zahnwasser, in welches sie mit ihrem sogenannten „Separatismus“ hineingeraten sind, den Rücken kehren und zur Einsicht kommen, daß in den Vereinen, welche auf nationaler oder religiöser Basis aufgebaut sind, nichts anderes getrieben wird als Verrat an den eigenen Mitgliedern und Spitzerei nach fetten Pfändern.

Planina. (Wächterelend.) Zum zweitenmal nehmen wir Zuflucht zu dir, lieber „Eisenbahner“, damit du der Offenlichkeit nochmals die Uebelstände in Planina in Erinnerung ruffst; nach der ersten Veröffentlichung wurde uns gnädigt gestattet, an Tagen, wo Zug 826 unterbleibt, mit Zug 848 nach Loitsch (unser Wohnort) fahren zu dürfen, gleichgültig wurden wir aufmerksam gemacht, daß uns weiter kein Zugeständnis mehr gemacht werden kann; da aber für die Dauer ein Uebelstand unerträglich wird, haben wir trotz dieser Erklärung seitens der Direktion den Mut aufgebracht, neuerdings ein Ansuchen folgenden Inhaltes im Dienstwege der Verkehrsdirektion vorzulegen:

„Die gefertigten Wächter der Ausweiche- und Haltestelle Planina bitten die Verkehrsdirektion um gnädige Gewährung einer Substitutionsgebühr oder zumindest einer entsprechenden Zulage für ihre Dienstleistung außer ihrem Wohnorte und begründen ihre Ansuchen mit folgendem:

Da in der Ausweiche Planina keine Naturalwohnungen vorhanden sind und auch in nächster Umgebung keine Privatwohnungen zu haben sind, müßten die Gefertigten, welche an vorerwähntem Umstande schuldlos sind, in der Nachbarschaft Loitsch, also außerhalb des Stationsortes wohnen und sind somit in jeder Hinsicht geschädigt, kommen nie zu der gebührenden Ruhezeit, an eine anständige Mahlzeit gar nicht zu denken.

Da diesem Uebelstande voraussichtlich nicht so bald ein Ende gemacht wird, bitten die gefertigten Wächter nochmals um Verdrückung ihres gerechtfertigten Ansehens.“

Wenn die Verwaltung ein bißchen Einsehen hat, so wird sie uns eine kleine Entschädigung in einer entsprechenden Zulage gewähren. Im ablehnenden Falle möge uns eine baldige Versekung von diesem Uebelstande ersüßen.

Mittelfeld. Wie noch vielen Eisenbahnern in Erinnerung sein dürfte, wurden aus Anlaß des 50jährigen Regierungsjubiläums unseres Kaisers im Jahre 1898 eine Anzahl von Wohlthätigkeitsvereinen und Humanitätsanstalten gegründet. So gedachte man in dieser Zeit des Jubels auch des Eisenbahnerpersonals und beglückte dasselbe mit dem „Kaiser-Jubiläum-Wohlthätigkeitsverein“ für die Wächter von Bediensteten der Staatsbahnenverwaltung“. Mithilich im Sommer wird das Hilfskassenpersonal mit einem Zirkular beglückt, in dem um Mitglieder erworben und denselben die von diesem Verein zu gewährenden Benefizien vor Augen geführt werden. Welche Formalitäten aber bei einem Ansuchen um eine diesbezügliche Verleihung erledigt werden müssen, davon hat kein Mensch eine Ahnung. Hat man sich der Mühe unterzogen, die dazugehörigen Dokumente zusammenzubringen, was natürlich mit Ausgaben verbunden ist, so kann es einem passieren, bestenfalls ohne Angabe eines Grundes abgewiesen zu werden. Mancher, der diese Zeilen liest, wird die Frage aufwerfen:

Bei der Turnuskonferenz in Wien-Westbahnhof im Monate September wurde unseren Vertrauensmännern zwar versprochen, daß der Beistellung von Dienstwagen in Zukunft mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden wird. Trotzdem besteht heute noch derselbe Zustand wie vor einem Jahre und man ersieht daraus, welchen Wert man auf die Worte eines Oberinspektors, welche noch dazu protokolllarisch festgehalten sind, legen kann.

Wien-Nordbahnhof kann für jene Züge, welche bis Penzing (Mangierbahnhof) gehen, jederzeit einen Dienstwagen bereithalten, wenn von den vom Hauptzollamt ankommenden Zügen rechtzeitig ein Dienstwagen deponiert wird.

Penzing (Mangierbahnhof) soll, wenn zu wenig Dienstwagen vorhanden sind, rechtzeitig einen Ersatz durch alte Personenwagen von Wien-Westbahnhof verlangen. Die Ursache wegen Mangel an Personenwagen ist im Winter nicht stichhaltig und wir sind überzeugt, wenn sich der Herr Bahnbetriebsamtsvorstand von Penzing (Mangierbahnhof) für die Sache einigermaßen interessiert, wäre eine Abhilfe schon längst möglich gewesen.

Aus oben geschilderten Gründen erklären die Zugführer von Wien-Westbahnhof, in allen Fällen, wo der Zug ohne Dienstwagen expediert wird, die Verantwortung über die gewissenhafte Signalbeobachtung abgeben zu müssen, und laden den Herrn Verkehrsinspektor zu obgenannten Zügen nochmals zur öfteren Mitfahrt ein.

Staats. Wiederum Bahnmeister Flehberger. Es ist notwendig, daß wir uns mit Bahnmeister Flehberger, der auf einmalige Warnung nicht zu hören scheint, ständig befassen. Die Arbeiter wunderten sich stets darüber, daß für sie keine alten Schwellen vorhanden waren. Dies ist aber sehr leicht erklärlich. Bahnmeister Flehberger geht in die Bauernhöfe, den Bauern die Schwellen zum Kaufe anzutragen. Bei einem solchen Besuch erfolgt meist die Einladung, zu einem Trunk in den Weinkeller zu kommen, und die öfteren Besuche der gastfreundlichen Bauern sind wohl nicht darauf zurückzuführen, daß dem Bahnmeister Flehberger der Schwellenverkauf so sehr am Herzen liegt, die Schwellen wären ja leicht an die eigenen Arbeiter und die anderen Bediensteten zu verkaufen, sondern sie sind wohl auf den Durst des Bahnmeisters zurückzuführen. Jedenfalls empfinden einzelne Bauern diese Besuche schon als Belästigungen und der mit Schwellen hausierende Bahnmeister ist wohl keine Erscheinung, die irgendetwas dem Staatsbahnbetrieb zum Ansehen gereicht. Bahnmeister Flehberger benimmt sich auch sonst keineswegs darnach, um den Respekt, den er für seine Person beansprucht, zu verdienen. Er besäuft sich wie eine Kanone, das wäre wohl seine Privatfache, um die wir uns nicht kümmern würden, läßt sich aber dann von seinen Arbeitern nach Hause tragen und wälzt sich betrunken in den Diensthütten der Wächter herum. Einzelne Wächter haben diesen Bahnmeister von derartigen Seiten kennen gelernt, daß sie es unterlassen, den Bahnmeister Flehberger zu grüßen. Er versuchte es auch einmal, den Wächtern den Urlaub zu kürzen, angeblich über Auftrag des Eisenbahnministeriums. Einem Wächter wurde der Urlaub hierbei um anderthalb Tage, dem andern um zwei Tage gekürzt. Die übrigen Wächter ließen sich dies nicht bieten, gingen zum Streckenvorstand nach Laa, wovon sie ihren Urlaub vollständig erhielten. Wir werden auch künftig alles anstellen, was sich Bahnmeister Flehberger Ungebührliches herausnimmt und werden abwarten, wer es länger aushält: wir oder er. Bei dieser Gelegenheit machen wir auch den Herrn Vorstand Duffel darauf aufmerksam, daß das Personal anständig zu behandeln ist.

Plus. (Von der Wächterhaltung.) Wir haben uns schon öfters mit den Verhältnissen der Wächterhaltung in Ding beschäftigt und müssen heute wieder den Weg der Öffentlichkeit betreten. In erster Linie müssen wir das Verhalten des Bahnmeisters Bogelfänger gegenüber seinen Arbeitern schildern. Wer diesen Herrn nur vom Neben aus kennt, der glaubt, daß er einer der größten Arbeiterfreunde sein müsse. Daß das aber nicht so ist, wollen wir im nachstehenden Falle zeigen. Als vor kurzer Zeit wegen Verletzung des Vorstandes das Material übergeben wurde, mußten die alten Schienen zusammengetragen und zusammengegliedert werden. Es kann sich jedermann einen Begriff davon machen, was das heißt, ganze Tage lang die schweren Schienen hin- und herzutragen. Nach der Ansicht des Bahnmeisters sollten die Arbeiter mit den Schienen laufen, denn es ging ihm diese Arbeit viel zu langsam und er jagte, daß alle Arbeiter schlafen. Wenn aber ein Unfall passiert, dann soll keiner die Verantwortung tragen, dann heißt es, hätten sie sich Zeit gelassen. Herr Bogelfänger scheint die zwei Arbeiter für ihr Leben lang zu Krüppeln wurden. Beide bei der Schienenarbeit, und an diesen Unfällen trug sonst gar nichts die Schuld, als nur die Dreibeerei und Jagerei. Wäre damals anständig gearbeitet worden, wie es sich gehört, dann hätten die zwei Arbeiter heute noch ihre geraden Glieder. Das soll sich der Herr Bahnmeister gesagt sein lassen, daß mit der Jagerei gar nichts erreicht wird. Sollte sich wieder einmal ein solcher Unfall ereignen, dann werden wir Sorge tragen, daß auch der Schuldige zur Verantwortung gezogen wird, denn es geht nicht an, daß Arbeiter auf leichtsinnige Weise zu Krüppeln gemacht werden. Weiters müssen wir auch den Bahnrichter Faber raten, er soll sich in seinen Ausdrücken gegenüber seinen Arbeitern mahigen. Als die Arbeiter von den beiden Parteien des Bahnmeisters Bogelfänger ausgewechselt wurden und er vorwiegend junge Arbeiter bekam, jagte er: Ja, da hab' ich ja den ganzen Mist bekommen, was soll ich da machen? Wenn ich tun könnte, was ich wollte, ich würde jeden beuteln, daß ihm Hören und Sehen verginge. — Es ist für Faber gut, daß auch die Arbeiter nicht tun können, was sie wollen, sonst wäre es ihm schon schlecht ergangen. Er soll nur um zwei Jahre zurückdenken. Die Arbeiter müssen so behandelt werden, wie man Menschen behandelt, wenn sie auch noch jung sind. Auch Bahnrichter Faber war einmal jung im Bahndienst und hat auch die Weisheit nicht mit dem Köffel gegessen. Wir raten also beiden, dem Herrn Bahnmeister wie dem Bahnrichter, sie sollen die Seiten nicht zu schief spannen, sonst könnte eine Reize und dabei einen — Ton anschlagen, welcher beiden sehr stark in den Ohren klingen würde.

Komotau. (Zur Steuer der Wahrheit.) Durch die letzte Lohnbewegung auf der V. E. W., welche dank der zielbewußten Haltung unserer Koalition wieder als eine Etappe wirtschaftlicher Besserstellung der Bediensteten und Arbeiter bezeichnet werden muß, wurde insbesondere meine Person, weil ich aus Ueberzeugung und Kenntnis der Sachlage und gewerkschaftlicher Disziplin in Versammlungen die Eisenbahner ohne Unterschied des Berufes vor unüberlegten Handlungen warnte, in gefährlicher und von Herrn Jugl in geradezu gemeiner Weise angegriffen. In meiner gewerkschaftlichen Tätigkeit konnte, trotzdem ich bereits seit dem Jahre 1904 als Vertrauensmann der Gewerkschaft und des Lokomotivpersonals im besonderen fungiere, mir keine wie immer geartete Nachlässigkeit oder unehrenhafte Handlung nachgewiesen werden, so mußte denn ein Privatgespräch mit Herrn Zentralinspektor Tauber in Anwesenheit des deutschnationalen Herrn Schiller entsprechend aufgebauscht werden, um mich zu kompromittieren. Die Freude des Herrn Jugl wurde jedoch zu Wasser, nachdem die Blamage auf ihn und seinen Diktator zurückfällt. Es ist unwahr, daß ich kleinlaut auf die Frage: ob mein Bruder auch so ein Krakeeler sei, ich, auch,

wortete: Daß diesmal nicht wir die Krakeeler, sondern dies die anderen seien. Wahr ist vielmehr, und dies wurde mir von Herrn Schiller bestätigt, daß ich auf die Frage antwortete: Wie meinen Sie das, Herr Zentralinspektor? Ich bin kein Krakeeler. Unter Krakeeler verstehe ich Leute, welche andere zu einer unüberlegten Handlung verleiten und sich dann jeder Verantwortung entziehen. Herr Schiller erklärte, daß er mit Herrn Jugl gelegentlich eines Spazierganges darüber gesprochen habe, daß er jedoch keine Ahnung hatte, daß dieses rein persönliche Gespräch unter solch eigenartigen der Tatsache nicht entsprechenden Umständen von Herrn Jugl ausgenutzt werde. Er erklärte, daß es Pflicht des Jugl gewesen wäre, von der Veröffentlichung ihn zu verständigen, nachdem er unter keinen Umständen seine Einwilligung gegeben hätte. Hier zeigt sich der ganze Charakter des Herrn Jugl. Wollte ich Privatgespräche oder überbrachte Nachrichten von Beamten und Berufscollegen ohne weiteres in die Presse lancieren, so wäre so mancher nicht nur kompromittiert, sondern müßte vielleicht in irgendeinem Nest sein Dasein verbringen oder mit dem blauen Vogen den Schauplatz seiner Tätigkeit im Eisenbahndienst verlassen. Ich gehöre jedoch nicht zu solchen Individuen. Tief bedauerlich ist es, daß der Herr Schiller sich einem Jugl anvertraute, um so mehr, als er als Mitglied der Personalkommission in diesem Privatgespräch von Herrn Zentralinspektor ein außerordentliches Abnemen für seine Person als Maschinenmeister verlangte, welches begreiflicherweise von Herrn Jugl in der Presse nicht genannt wurde. Beschämend ist es für Herrn Schiller jetzt, wenn durch den Jugl der Name des Herrn Zentralinspektor in der Presse herumgetragen wird, trotzdem Herr Schiller selbst durch das Einigenkommen des Genannten seine zwei Söhne im Eisenbahndienst untergebracht hat.

Herrn Jugl beliebte es, mir Wortwüste bezüglich meines Antrages wegen Einführung der tschechischen Sprache als Freigeigenschaft an der Volksschule in Oberndorf zu machen, weil ich in der Versammlung in Falkenau die Äußerung gebraucht, daß ich mich als deutscher Sozialdemokrat schämen würde, mit der Zemská Jednota in Verkehr zu treten. Ich habe diesen Ausdruck gebraucht, weil ich die Kampfweise dieser Organisation aus dem Munde unserer tschechischen Genossen kenne. Allerdings muß ich heute offen zugeben, daß sich der deutschnationalen Herr Jugl durch den häufigen Umgang mit den Jednotari sich dieser Kampfweise vollkommen akklimatisiert hat, ja sogar bestrebt ist, zur höheren Ehre unserer deutschen Nation diese noch zu überreifen. Herr Jugl hat das Bestreben, in jeder Eisenbahnerversammlung dem gewerkschaftlichen Bestreben der einzelnen Organisationen auszuweichen und Ehrenbeleidigungen oder Verleumdungen heraufzubekommen. Nach der Versammlung in Schmiedeberg mußte ihm gerichtlich nachgewiesen werden, daß er die Ehre eines Arbeiters nicht in den Kot treten darf. In Falkenau wurde er sehr kleinlaut, als er beleidigende Äußerungen gegen unsere Genossen Prodecky brachte und einige Versammlungsteilnehmer ihn aufforderten, Namen zu nennen, um als angeblich deutscher Mann seine Behauptung zu bekräftigen. Hinterher nennt er im deutschen „Eisenbahner“ diese Versammlungsteilnehmer lausbüßig. Wo die Lausbüßerei zu suchen ist, überlasse ich den Lesern. Wenn Herr Jugl behauptet, daß es ihm unmöglich war, meine Verächtlichkeit abzumachen, so ist dies nicht stichhaltig, nachdem ich nur die persönlichen Bemerkungen richtig stellte, denn gewerkschaftliches war aus dem Klauerwelsch nichts zu verächtigen. Ich habe nichts anderes getan in der Versammlung, als die Tätigkeit jener Organisation, der ich angehöre, entsprechend bekanntzugeben und die sozialen Maßnahmen der Verwaltung an der Hand des allerdings schon lange vorhergeborgten Gebührenregulativs der L. E. Staatsbahnen den Versammlungsteilnehmern sowie ich es in Komotau und Eger getan habe, zur Kenntnis zu bringen. Wenn ich einmal, seitdem ich die Ehre habe, Vertrauensmann zu sein, gefündigt habe, so habe ich damals gefündigt, als ich dem deutschnationalen Mitglied der Personalkommission, Herrn Grund, nach seiner ersten Sitzung auf Grund seiner Hilfslosigkeit mein Manuskript über unsere in Verhandlung stehenden Anträge borgte, damit er in seinem kollegienfreie Bericht erstatten konnte. Durch diesen Akt habe ich bewiesen, daß mir jede Art persönlicher Gefälligkeit fremd ist. Wenn ich in der Versammlung bei der Maßnahme Stundengeld des Zugbegleitungspersonals erwähnte, daß Herr Grund schlecht aufgepaßt hat, weil er seine Kollegen falsch informierte, so war ich selbst Zeuge einer solchen Information und mußte einigen sogar Aufklärung geben. Ich habe gegen Herrn Grund persönlich nichts einzuwenden, um so mehr, als er einen, allerdings den einzigen Antrag, welcher nicht auch durch uns eingebracht und bereits in Unterhandlung stand, vielleicht aus eigener Initiative eingebracht hat, welcher dahinging, daß bei einer eventuellen Verstaatlichung die Mitglieder der Personalkommission im Punkt Personalübernahme mit hinzugezogen werden sollen. Herr Grund dürfte in Zukunft lernen. Was würde ein Mitglied der Personalkommission, welches nicht schon im Vorhinein über die primitiven Normen der Stundengeldentlohnung bei den L. E. Staatsbahnen unterrichtet gewesen ist, für eine traurige Figur bei der Interessensvertretung seiner Kollegen im Falle einer Verstaatlichung spielen? Wenn ich bei der Behandlung des 12/24stündigen Dienstturnus der Maschinenmeister betonte, daß Herr Schiller unrecht habe, wenn er meine, es sei nicht viel profitiert, wenn der Dritte sich nicht austenne, was übrigens bei zwei ebenfalls vorkommen könne, so war es notwendig, dies zu diskutieren. Sollte ich persönlich sein wollen, oder alles, was ich sonst erfuhr, ebenfalls in die Presse geben wollen, würde heute vieles anders sein. Auf die Angriffe gegen die sozialdemokratische Partei einzugehen, ist nicht meine Sache, zumal diese angeblichen Defraudationen schon öfter die Kunde durch die nationalen Mäler machten und erlogen sind. Allerdings hat Herr Jugl diesmal zwei lebende Genossen erwischt, und zwar mit 80.000 Kr., so daß er in nächster Zeit eine Ehrenbeleidigungslage zu gewärtigen hat, zumal schon eine ganze Anzahl von nationalen und christlichen Wächtern Erklärungen bringen mußten. Ich erkläre daher, daß diese Nachgelüste des Herrn Jugl ausschließlich nur darauf zurückzuführen sind, weil sein Plan, an der Spitze einer großen nationalen Eisenbahnerorganisation bei der V. E. W. zu stehen, um jene Handlungen zu begehen, welche er anderen zumutet, trotz der brüderlichen mit Brüderlüssen besiegelten Koalition mit den Jednotari, nicht in Erfüllung gehen will. Die Eisenbahner, ohne Unterschied des Standes in ihrer übergroßen Mehrheit, ziehen es vor, lieber systematisch durch ihre Massenbewegte Organisation eine Besserstellung der Existenzverhältnisse ihrer Familien zu erreichen, als im schnellen Tempo durch diese Krakeeler wieder jener Area entgegenzugehen, welche ich als Sohn eines alten Eisenbahners als Area Feindes bezeichne. Die Eisenbahner haben aus den Jahren 1905 und 1907 gelernt, und ist ihnen der Krakeeler der Nationalen von Komotau noch in guter Erinnerung, in welcher jene Herren, welche so gern bei jeder Gelegenheit mit der Resistenz drohen, sich rechtzeitig dem Bereich der Verantwortung entzogen, während der bei solchen Anlässen noch ephibischen Solidarität empfindende Heinrich Fischer zum Schaden seiner Familie den Anschlag veranlaßte. Wenn die nationale Organisation resistenzfähig ist, dann möge sie dort Resistenz machen, wo sie die Majorität hat. Bei der A. E. ist dieser Organisation Gelegenheit geboten. Wenn die Eisenbahner der A. E. seinerzeit dem jetzt wieder im Sozialversicherungsaußschuß im schönsten Licht erstrahlenden Herrn

Inspektor Kroj aufgefassen sind und sich jetzt in keiner beneidenswerten Lage befinden, so ist dies abschreckendes Beispiel genug für die denkenden Eisenbahner der V. E. W., sich solche Leute vom Halse zu halten.

Marienbad. „Es kann der Beste nicht in Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt.“ Dies mußten unsere Genossen in Plan am 1. Jänner 1911 wieder einmal erfahren. Diefelben hielten am genannten Tag ein Kränzchen ab. In dieses schlich sich auch ein Reichsbündler ein, denn so muß man es wohl nennen, weil derselbe von unseren Genossen erst an das Zählen des Eintritts erinnert werden mußte. Unsere Genossen sollten aber über die Ursache dieses zweifelhaften Besuches nicht lange im Unklaren bleiben. Dieser Störenfried, Diebl ist kein Name, zog im Lokal kaum warm geworden, einige von den bekannten Flugblättern heraus, in welchen Dr. Verjil nach nationalem Grundsat: „Geschwindigkeit ist keine Hezerei“ zum Sozialdemokraten umgewandelt und als solcher die angeblichen Beschimpfungen der „teutschen“ Nation begangen haben sollte. Als nun diesem Heilbruder von unseren Genossen in ganz unzweideutiger Weise gesagt wurde, daß sie sich mit einer solchen Gesellschaft, der zur Bekämpfung der Sozialdemokratie das Schlimmste noch gut genug ist, ja die zu unserer Bekämpfung sogar ihre „Ochana“ hat, nicht abgeben und demselben vorgehalten wurde, daß also auch er zu dieser fauleren Gesellschaft gehört, leugnete derselbe seine Zugehörigkeit. Wenn sich hätte aber jemand durch dieses Zeugnis beirren lassen, das weitere Benehmen dieses Herrn hätte ihn eines anderen belehrt. Als derselbe seine Absichten durchschaut sah, gebärdete er sich nach echt teuffcher Jungmannenmanier wie besessen und Worte wie: „A l u t m u ß e s h e u t e n o c h g e b e n“ u. i. w. flogen nur so herum. Es ist ausschließlich der Besonnenheit unserer Genossen zu danken, daß ihm der gerade nicht ungebührliche Lohn erspart blieb. Wir gratulieren den Reichsbündlern zu diesem ihnen vollkommen würdigen Kameraden. Derselbe hat hiermit zumindest den Beweis erbracht, daß an ihm die nationale Aufklärungs- und Erziehungsarbeit nicht spurlos vorübergegangen ist. Im übrigen müssen wir diesem teuffchen Reden raten, sich innerhalb seiner Organisation ein anderes Fach zu wählen, denn als Provokateur eignet er sich seiner übrigen Eigenschaften wegen entschieden nicht. Es könnte schließlich auch uns einmal der Geduldsfaden reißen, dann müßten wir sein dienstliches sowie übriges Benehmen gehörigen Orts zur Sprache bringen, was demselben gewiß nicht lieb sein dürfte. Weiters müssen wir demselben sowie seinen Auftraggebern die zwei Zeilen in Erinnerung bringen: „Den Sozialismus in seinem Lauf hält weder Dohs noch Esel auf.“

Rißbüchel. (Von der Wächterhaltung.) Die Wächter der Wächterhaltungssktion.) Die Wächter der Wächterhaltungssktion werden mit Arbeiten überhäuft. Trotzdem der Zugverkehr ein immer stärkerer wird, wird den Streckenwächtern befohlen, Nägel und Schrauben anzuziehen, gebrochene Läden auszuwechseln, Geleise zu messen und im Winter noch Brücken, Wegeüberführungen, Schranken und Telegraphenleitungen von Schnee zu reinigen. Jenen Wächtern, welche eine Strecke von 1800 Metern zugewiesen haben, ist es unmöglich, alles in Ordnung zu halten oder es muß die Sicherheit des Zugverkehrs darunter leiden. Ist es doch schon vorgekommen, daß die Frau des Wächters die Schranken bediente, während der Wächter auf der Strecke arbeitete. Während des Kontrollganges kann der Wächter nichts arbeiten, weil er die ihm zur Verfügung stehende Zeit zum Gehen braucht, besonders in dem Sommermonaten, wo bei dem starken Zugverkehr Verspätungen etwas Gewöhnliches sind und zum Kontrollgang nur eine kurze Zeit zur Verfügung steht und der Wächter laufen muß, um zur richtigen Zeit wieder am Posten zu sein. Wenn der Herr Inspektor Riedl die Strecke bereist und Mängel findet, welche dem Wächter zur Behebung vorgeschrieben sind, so brüllt er den Betroffenen gehörig an, auch wenn es nur Kleinigkeiten sind, aber gebrüllt muß sein, es wird schon so in seiner Natur liegen. Besonders zeitraubend ist das Geleisemessen für den Wächter, welcher viele Bogen in seiner Strecke hat. Auch muß er die vorgeschriebene Erweiterung an den Schienensteg mit Kreide aufschreiben, und so ist bei starkem Zugverkehr eine genaue Messung des Geleises ganz ausgeschlossen. Sollte jedoch wegen Erweiterung des Geleises ein Unfall entstehen, so würde man es nicht verümen, den Wächter in erster Linie als Sündenbock hinzustellen und auch bestrafen. Kommt Herr Riedl auf die Strecke und ist die Erweiterung nicht angebracht, so brüllt er natürlich den Wächter an. Antwortet ihm ein Wächter, der Herr Inspektor möge die Fahrordnung anschauen und ihm sagen, wann der Wächter eigentlich Zeit zum Geleisemessen und -Aufschreiben habe, so brüllt der Herr Riedl aus Leibeskräften den Wächter an: „Wenn Sie das nicht machen, so werde ich Sie gehörig strafen“, das ist seiner Weisheit letzter Schluß und dann geht er zum nächsten Wächter und dort wiederholt sich das gleiche. Wenn das Geleise mit Säure bedeckt ist, so inspiziert Herr Riedl die Reserverhandlarten der Wächter, dieselben sollen immer mit Brennl gefüllt sein. Die Erfahrung hat aber gelehrt, daß eine Laterne, welche einige Zeit in Bereitschaft stand, nicht mehr brennt, weil der Docht verdorben ist, und daher Öl samt Docht weggenommen werden müssen, daher nur eine Materialverschwendung ist. Aber Herr Riedl will das nicht einsehen und schreibt den Wächter an, daß das nur eine Faulheit vom Wächter ist, wenn die Laternen nicht gefüllt sind. Wir meinen, Herr Riedl sollte auch einmal die Wächterhäuser inspizieren, er wird dort finden, daß viele feuchte und nasse Wäcker sind, in denen Wächter samt Familie die Gesundheit einbüßen; aber da geht er ahnungslos vorüber. Wir ersuchen die Staatsbahndirektion Zunsbrud, Herrn Riedl zu belehren, daß er sich in Zukunft gegenüber dem Streckenpersonal anständiger zu benehmen hat, besonders aber seine Stimmbänder schonen soll.

Der Sammlungsberichte.

Schwarzaach. Et. Veit. Am 26. Dezember v. J. fand in Wädstein eine Versammlung der Bahnrichter der Tauernbahn statt. Der eigentliche Zweck der Versammlung war ursprünglich die Stellungnahme zur Gründung eines Bahnrichtervereines. Diese Idee wurde den Bahnrichtern von oberherab eingeblasen und als Allheilmittel angepriesen. Genosse Klaushofer, Obmann der Ortsgruppe Schwarzaach, legte den anwesenden Bahnrichtern den Wert und die bisherigen Leistungen des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines in sachlicher Weise dar. Er führte den Bestanden vor Augen, wie verhängnisvoll es für die Eisenbahner werden würde, wenn alle Kategorien separate Vereine gründen würden. Die Ausführungen des Genossen Klaushofer machten auf die Bahnrichter einen sehr guten Eindruck, indem alle, die noch nicht organisiert waren, erklärten, dem Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein beizutreten. Hoffentlich werden die Bahnrichter ihr gegebenes Wort auch halten. Es ist dann auch möglich, daß ihren von der Zentralpersonalkommission gestellten Forderungen Rechnung getragen wird.

Karlshad. Am Sonntag den 8. Jänner fand im Hotel Lerchenfeld eine Versammlung der Ortsgruppe Karlshad statt, in der unter anderem auch eine kritische Angelegenheit erleuchtet wurde, die geeignet war, das gegenseitige Vertrauen an distreditieren. Kurz nach 8 Uhr nachmittags eröffnete

Genosse Glöser als Obmann die Versammlung und gab die Tagesordnung bekannt.

Als erster Punkt wurde beschlossen, am 4. Februar einen Ball im Hotel Wachtmeister in Karlsbad-Fischern zu veranstalten.

Als zweiter Punkt wurde über eine Zuschrift der Zentrale betreffend den Delegationsfonds verhandelt und die Entscheidung darüber der im Februar stattfindenden Generalversammlung zugewiesen.

Sodann wurde der Versammlung bekanntgegeben, warum kein Delegierter zur Reichskonferenz der Oberbauarbeiter nach Wien entsendet werden konnte.

Nach Erledigung der Vereinsangelegenheiten vertrat der Vorsitzende die Versammlung und der Ausschuss verhandelte im Beisein des Vertreters der Zentrale Genossen Kraus sowie des Obmannes des Karlsbader Gewerkschafts-Kartells Genossen Stanc über die Streitfrage der Genossen Wirkner und Warhaut. Nach längerer Debatte kam die Sitzung zur Neubegehung, daß die ganzen Gerichte, die über diese Angelegenheit verurteilt wurden, auf einer irrigen Basis, unüberlegten Äußerung des Genossen Warhaut beruhen. Damit ist nun dieser Streitfall erledigt und wir warnen einen jeden, der Ehre des Genossen Wirkner in irgendeiner Form nahe zu treten. Nachdem das Resultat dieser Sitzung der Versammlung bekanntgegeben war, schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Junnsbruck. Die am Sonntag den 8. Jänner in Mar-Joners Veranda in Junnsbruck abgehaltene freie Eisenbahner-Versammlung wies einen Massenbesuch auf. Schon vor Eröffnung derselben erwies sich die geräumige Veranda als zu klein, und viele, die gekommen waren, um dem alten und bewährten Kämpfer Reichratsabgeordneten Tomischil zu lauschen, mußten ununterrichtete Dinge wieder umkehren. Genosse Scheibin eröffnete um 1/3 Uhr die Versammlung. Ins Präsidium wurden die Genossen Scheibin und Potomy als Vorsitzende und Mehlmaur als Schriftführer gewählt. Hierauf erteilte der Vorsitzende zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Die Lage der Eisenbahner und ihre Organisation“ sofort dem Referenten Genossen Tomischil das Wort. Redner besprach in leichtverständlicher und sachlicher Weise die geführten Kämpfe der Eisenbahner, ihre Errungenschaften, wie auch die Tätigkeit der christlichen und deutschen Organisationen, insbesondere ihr schändliches Verhalten im Kampfe gegen die Sozialdemokratie. Dem Sprecher war es leicht, alle demagogischen und verleumdenden Einwände der Gegner zurückzuweisen. Obwohl der Vorsitzende jedem Gegner volle Redefreiheit zusicherte, wagte es keiner, das Wort zu ergreifen. Redner betonte auch die Haltung der bürgerlichen Parteien im Parlament gegen die Eisenbahner und forderte zur Mitarbeit und strammen Organisation auf. Nach zweifelhafte Dauer schloß Genosse Tomischil seine vortrefflichen Ausführungen unter tosendem Beifall der Anwesenden. Da sich zu den Ausführungen des Referenten niemand zum Wort meldete, ließ der Vorsitzende eine Pause von fünf Minuten eintreten. Nach derselben wurde in die Verhandlung des zweiten Punktes der Tagesordnung: „Anträge — Anfragen, eingegangen. Auch hier wünschte niemand das Wort. Genosse Tomischil erklärte noch kurz, es sei hier die beste Gelegenheit, reinen Wein einzuschütten, und forderte die Gegner der freien Organisation auf, das Wort zu ergreifen und nicht am Viertisch hinter verschlossenen Türen Rabau zu schlagen. Doch weder ein deutschchristlicher noch ein deutschnationaler Neffe hatte den Mut, zu sprechen. Genosse Scheibin dankte dem Redner für seine gediegenen Ausführungen und schloß die imposant verlaufene Versammlung um 5 Uhr abends.

Wodenbach. Am 5. Jänner fand hier eine gut besuchte Versammlung statt, wo Genosse Hartmann referierte.

Magenfurt. Am 7. Jänner fand in Magenfurt eine gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, wo Reichratsabgeordneter Genosse Schrammel über das Thema: „Lebensmittelsteuerung und die Eisenbahner“ referierte.

Wozen I. Montag den 9. Jänner l. J. fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine freie Eisenbahnerversammlung statt, die von circa 260 Personen besucht war. Reichratsabgeordneter Genosse Josef Tomischil referierte zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Die Lage der Eisenbahner, ihre Organisation und die von ihnen zu führenden Kämpfe.“ Redner zergliederte den Ursprung der Organisation, die damaligen Schwierigkeiten, mit denen dieselbe zu kämpfen hatte, ihre Entwicklung, ihre bisher geführten Kämpfe und erreichten Resultate; er beleuchtete sodann auch die übrigen Eisenbahnerorganisationen, welche lediglich ihre Haupttätigkeit gegen die Gewerkschaft richten, ebenso die bürgerlichen Abgeordneten, welche unseren Vertretern im Parlament stets die Arbeit erschweren. Sodann besprach Genosse Tomischil die passive Resistenz vom Jahre 1905 und 1907 und endlich die der Herren Beamten im vorigen Jahre; er verlas sodann das Telegramm, welches zur selben Zeit von der Zentrale an unsere Vertrauensmänner erging, begründete dasselbe und erklärte zugleich, wie dasselbe von den bürgerlichen Eisenbahnerorganisationen zu unseren Ungunsten verdreht wurde.

Zum Schluß erklärte Genosse Tomischil die neuen Befehlsbefehle, wie Sozialversicherungsgesetz, Strafgesetz und Dienstespragmatik und wies darauf hin, wie notwendig es für jeden einzelnen sei, sich der Gewerkschaftsorganisation anzuschließen. Nicht neue Forderungen können wir stellen, da uns dies, was wir eventuell erreichen, doch wieder in Form von indirekten Steuern, welche zu diesem Zwecke stets erlassen werden, genommen wird, sondern für eine Verbilligung der gesamten Lebensmittel müssen wir nun eintreten, wenn wir unsere wirtschaftliche Lage verbessern wollen. Mit einem Appell an sämtliche Bediensteten, sich an die Organisation anzuschließen und fleißig mitzuarbeiten, schloß Genosse Tomischil sein dreifünfstündiges Referat. Mit Ausnahme eines einzigen Duerantien, welcher versuchte, den Genossen Tomischil mit faulen Anwürfen zu verdächtigen, dieselben aber trotz Aufforderung zahlreicher Genossen leider nicht beweisen konnte, nahm die Versammlung, nachdem noch Genosse Düssel aus Wien sowie Parteisekretär Genosse Bitacco die Feigheit der verschiedenen Elemente, welche in Wirtschaften unsere Organisation und deren Führer und Vertrauensmänner in den Kot zerren, heute aber zu einer offenen, ehrlichen Aussprache nicht erschienen sind, demotiviert, einen würdigen Verlauf.

Wien X. Am 29. Dezember fand im Favoritner Arbeiterheim (großer Saal) eine starkbesuchte Arbeiterversammlung sämtlicher Kategorien der l. l. St. G. unter Vorsitz des Genossen Puchar, Obmannstellvertreter Genossen Penner und Schriftführer Genossen Kavass im Beisein eines Regierungsvertreters statt.

Als erster Redner erhielt Genosse Sulka das Wort, welcher über die fortwährend verschleppte Einberufung der Arbeiterausschussung sprach und zuletzt betonte, daß zum großen Teil die Tschachschnationalen an der Verschleppung schuldtragend sind, indem diese auch in dieser für jeden Arbeiter so wichtigen Angelegenheit eine gesonderte Stellung einnahmen und damit in ihrer Borniertheit direkt schädigend wirkten.

Der zweite Redner Genosse Kobza berichtet, daß unzählige Interventionen bei den Vorgesetzten nichts nützten, dieselben stets zur Antwort gaben, sie hätten keine Vollmacht, irgendwelche Zugeständnisse dem Arbeiterausschuss zu machen; er forderte die Anwesenden auf, sich der Organisation vollständig anzuschließen, nur dann kann es nicht möglich sein, daß Arbeiter bei der Bahnerhaltung 6 bis 7 Jahre im Dienste stehen und nicht zu ihren Rechten kommen können.

Genosse Rehal besprach ebenfalls die Verschleppung der Arbeiterausschussung und gab dann die Forderungen des Arbeiterausschusses bekannt:

1. Lohnregulierung.
2. Erstellungen von Arbeitsordnungen.
3. Verlängerung der Arbeitszeit auf 52 1/2 Stunden für Werkstätten- und Maschinenarbeiter, 54 Stunden für alle anderen Arbeiter.
4. Regelung der Turnusse.
5. Bessere Entlohnung der Ueberstunden, und zwar in der Woche 50 Prozent, an Sonn- und Feiertagen 100 Prozent.
6. Erholungsurlaube mit bezahltem Tagelohn.
7. Stabilisierung nach zweijähriger Dienstzeit.
8. Beteiligung mit Fahrlegitimationen nach einjähriger Dienstzeit.
9. Bezahlung der Waffenerhebungen.
10. Die Stabilisierung ist mit einem Mindestgehalt von 1000 Kr. jährlich vorzunehmen und sind derzeit mindestens 80 Prozent der Arbeiter zu stabilisieren.
11. Normierung von Heizkörpern.
12. Zulassung von Kohlenladern zum Heizdienst.
13. Gleichstellung der Arbeiter im Materialdepot mit den Werkstättenarbeitern.

Zum Schluß betonte Redner, daß es unbedingt notwendig sein wird, mit dem gesamten Personal Fühlung zu nehmen, nur dann können die gemachten Forderungen durchgesetzt werden, von der Umwandlung des Affordsystems in freien Lohn oder Gehalt kann und darf nicht Abstand genommen werden.

Weiters sprach im selben Sinne Genosse Fattinger.

Genosse Somitsch von der Zentrale führte in seiner Rede aus, daß die Verschleppung der Arbeiterausschussung nicht so leicht hätte stattfinden können, wenn nicht die Tschachschnationalen eine gesonderte Stellung eingenommen hätten und sogar in der Broschüre ihre gewiß niemand Glück bringende, sondern nur verderbliche nationale Seite hervorgekehrt hätten und damit selbst ihren eigenen Kollegen nur Schaden bereiten.

Zum Schluß ergriff Reichratsabgeordneter Genosse Tomischil das Wort. Er sagte, es ist nicht zu verwundern, wenn die Arbeiter ungeduldig werden, wir haben auch der l. l. Direktion gesagt, wir können nun nicht mehr die Arbeiter immer wieder verführen und hintanhalten, zu schärferen Maßregeln zu greifen, es muß einmal etwas gemacht werden; denn nicht aus Vertrauen zur Direktion, sondern aus Vertrauen zu ihrer Organisation haben die Leute bis heute noch zuwartet; wenn nicht in baldigster Zeit die gerechten Forderungen der Arbeiterschaft bewilligt werden, so können wir für nichts gut stehen. Wenn die l. l. Direktion vielleicht mit dem Faktor rechnet mit dem definitiven Personal sind wir fertig, mit den Arbeitern werden wir leicht fertig, so gibt sie sich einem großen Irrtum hin; die l. l. Direktion erklärte dann, daß der Arbeiterausschuss für den halben Jänner einberufen wird.

Das Treiben des sogenannten Reichsvereines besprechend, erwähnte Abgeordneter Genosse Tomischil noch die Magazinsarbeiter, sich von diesem nicht irreführen zu lassen, denn von einer sogenannten Aufbesserung von 40 Prozent des Affordlohnes wird keine Rede sein, und wenn die Arbeiter wüßten was in absehbarer Zeit für eine Veränderung im Gebaren der l. l. Staatsbahnen eintreten wird, würden sie sich nicht von solchen Leuten führen lassen, sondern mit den anderen Kollegen gleichen Schritt halten, um eine feste Organisation zu bilden, denn nur dadurch können sie einer besseren Zukunft entgegensehen.

Zum Schluß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 29. Dezember 1910 im Favoritner Arbeiterheim tagende Versammlung der Arbeiter der l. l. St. G. protestiert energisch gegen die fortwährende Verschleppung der Arbeiterausschussung und der damit verbundenen Verzögerung der Lohnregulierung sowie der übrigen Forderungen, und spricht die sichere Erwartung aus, daß die l. l. Direktion die Sitzung endlich einberufen wird und die Wünsche der Arbeiter ehestens durchgesetzt werden.

Wien-Penzing. Am 13. Jänner, 1/8 Uhr abends, fand in Marisch' Gasthaus, XII., Reindlgasse 11, eine von der Ortsgruppe Penzing einberufene 2-Versammlung für das Verschubpersonal von Wien I (Penzing und Hütteldorf) statt, bei der Genosse Decker als Referent erschien. Nachdem Genosse Decker in einem mehr als einstündigen Referat die derzeit im l. l. Eisenbahnministerium eingereichten Anträge für das Verschubpersonal den Anwesenden präziserte, bei welchem Anlaß die Anwesenden gegen das lange Hinanschieben der Erfüllung dieser Anträge auf das heftigste protestierten, gab Genosse Decker auch den Grund der Verzögerung bekannt. Genosse Decker betonte ausdrücklich, daß es noch immer einen großen Teil von Verschleibern gibt, die sich wohl ihres schweren und lebensgefährlichen Dienstes bewußt sind, jedoch der Organisation fernstehen und gar nichts dazu beitragen, daß ihre Lage eine Verbesserung erfahre. Er geißelte mit scharfen Worten jenes indifferente Personal, welches wohl bei jeder Reform ohne Grund murrte, die Tätigkeit der Vertrauensmänner kritisierte, gewissermaßen als Pöbel junger, sich aber bei jeder Aktion, die auf Verbesserung ihrer Lage hinführt, feige verkriecht, um ja nicht vor der Bahnerwaltung als böse Bedienstete gelten zu müssen. (Beifall.) Er richtete zum Schluß seiner Rede an die Anwesenden die Aufforderung, durch Ausbau der Organisation unter den Verschleibern dazu beizutragen, eine Realisierung der Anträge des Verschubpersonals herbeizuführen.

Nachdem ergriff Genosse Sommerfeld das Wort, welcher ebenfalls das Verhalten der heute noch indifferenten Verschleiber — speziell am Westbahnhof — einer scharfen Kritik unterzog, wozu er bemerkte, daß gerade jene Leute es sind, welche am meisten hegen, jeden Erfolg der Organisation negieren wollen, bei jeder Gelegenheit mit passiver Resistenz drohen, wenn es aber gilt, einen Antrag zu vertreten, seige aussteifen, nur eventuell den anderen noch in den Rücken zu fallen. Er warnt vor diesen Wölfen im Schafspelz und fordert die Genossen auf, solche Leute, soweit es der Dienst zuläßt, zu ignorieren und schließt ebenfalls mit der Aufforderung zur strammen Agitation und Organisation seine von Beifall begleitete Rede.

Nachdem beim zweiten Punkt der Tagesordnung: Wahl der Vertrauensmänner für das Verschubpersonal Wien I (Penzing und Hütteldorf) die Kandidaten nominiert wurden, wurden folgende Genossen Verschleiber als Vertrauensmänner gewählt: Wien I Vorsitzende: Genosse May und Genosse Herzog; für die Halle Genosse Staubner. Penzing: Genosse Wiffial und Genosse Kurbel. Hütteldorf gibt ihre Vertrauensmänner nach einer Besprechung unter dem dortigen Verschubpersonal ehestens bekannt.

Mit einer Aufforderung zur strammen Organisation, schloß der Vorsitzende Genosse Herzog um 10 Uhr abends die gut besuchte Versammlung.

Meran. Die am Dienstag den 10. Jänner im Saale des Hotel „Bayerischer Hof“ in Meran abgehaltene freie Eisenbahner-Versammlung wies einen außerordentlich guten Besuch auf. Genosse Maier eröffnete die Versammlung um 1/9 Uhr. Ins Präsidium wurden gewählt: Matthias Maier als Vorsitzender, Johann Heide als Schriftführer. Hierauf erteilte der Vorsitzende dem Referenten Genossen Tomischil zur Tagesordnung: „Die Lage der Eisenbahner, ihre Organisation und die von ihnen zu führenden Kämpfe“, das Wort. Redner besprach nun in einer zweifünfstündigen Rede die von den Eisenbahnern geführten Kämpfe und geklärt mit scharfen Worten das Verhalten der nationalen und christlichen Organisation sowie auch der Regierung. Sodann erhielt als zweiter Referent Genosse Simon Abram das Wort. Redner forderte die Eisenbahner auf, stramm zur Organisation zu halten, kam dann auf die Regierung zu sprechen und deckte die Schwindelpolitik der bürgerlichen Parteien im Abgeordnetenhause über die Einfuhr von argentinischem Fleisch auf. Reichlicher Beifall lohnte die Ausführungen beider Redner.

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirkt man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Aus den Organisationen.

Junnsbruck III. Bei der am 2. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurde mit wenigen Ausnahmen der frühere Ausschuss wiederum gewählt. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Nikolaus Hohenegger, Junnsbruck, Liebeneggstraße 16, III. Stock.

Wesely an der March. Bei der am 5. Dezember abgehaltenen Generalversammlung wurde Genosse Franz Novak zum Obmann gewählt.

Sämtliche Zuschriften sind an die Adresse: Franz Novak, Maschinenführer in Wesely an der March (Stadt), zu senden. Die Monatsversammlungen finden am 5. eines jeden Monats statt.

Jägerndorf. Freitag den 6. d. M. fand im Arbeiterheim in Jägerndorf die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Jägerndorf des Allgemeinen Arbeiterschutzes und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich statt, wobei folgende Genossen gewählt wurden: Alois Burkert, Obmann, Vinzenz Ander, Stellvertreter; Franz Kristel, Kassier, Mar Waghazie, Stellvertreter; Anton Cernin, Schriftführer, Albert Frimmel, Stellvertreter; Anton Schreyer, Bibliothekar; Ausschüsse: Wilhelm Friedrich, Ernst Englisch, Rudolf Schwachula, Johann Mittel, Albert Mittel; Revisoren: Heinrich Tomke, Max Hoffmann, Gustav Dworak.

Alle Zuschriften sind an Genossen Alois Burkert, Werkmann, Arbeiterheim, Marktplatz 14, in Geldangelegenheiten an Genossen Franz Kristel zu richten.

Obernitz. Bei der am 5. d. M. stattgefundenen Generalversammlung der Ortsgruppe Obernitz wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Fr. Kout, Verschubausseher, Obmann, Mittel, Werkmann, Stellvertreter; Molcar, Magazinsdiener, Schriftführer, Martinel, Verschubausseher, Stellvertreter; Zemlička, Oberverschleiber, Kassier, Zoubel, Verschleiber, Stellvertreter; Popelák, Pumpenwärter, Bibliothekar, Postalek, Peizer, Stellvertreter; Müller, Kohlenarbeiter, Ausschussmitglied; Waha, Ebandara, Revisor.

Alle Zuschriften sind an Fr. Kout, Verschubausseher, Zemlička-Platz 39, in Geldangelegenheiten an Wenzel Zemlička, Oberverschleiber, Obernitz, zu richten.

Genosse Josef Rulf wurde mit der Einfassung der Mitgliedsbeiträge auf der Strecke Obernitz-Bovositz betraut.

Als Vertrauensmann für das Verschubpersonal wurde Genosse Josef Rulf, Oberverschleiber, gewählt.

Als Substanzier wurde Heinrich Zoubel für den Sterbeverein Oberleutensdorf gewählt.

Den Herren p. t. Mitglieder wird ferner zur Kenntnis gebracht, daß die Monatsversammlungen einen jeden ersten Donnerstag im Monat stattfinden.

Bischhofshofen. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Bischhofshofen wird hiermit bekannt gegeben, daß das im Februar l. J. erscheinende Mitteilungsblatt „Der Faschingstanz“ von Genossen Hans Mühlberger bezogen werden kann und diesbezügliche Bestellungen jederzeit entgegengenommen werden. Ferner ergeht an alle Mitglieder, welche ein Portrat des verstorbenen Genossen Namjauer zu beziehen wünschen, das Ersuchen, sich ebenfalls an Obgenannten zu wenden.

Painfeld. Am 6. Jänner fand in Karl Kohout's Gasthaus in Painfeld die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Painfeld statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und dem scheidenden Ausschuss einstimmig das Absolutorium erteilt. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgendes Resultat: Johann Brandstetter, Obmann, Franz Hapfenhofer, Stellvertreter; Franz Chadam, Kassier, Kaspar Sänbermann, Stellvertreter; Franz Stofenhuber, Schriftführer, Josef Rotheneber, Stellvertreter; Rudolf Karbacher, Bibliothekar, Alois Blant, Stellvertreter; Emanuel Lorenz, Johann Vitrner, Kontrolle; Ignaz Siebenhofer, Johann Kurz, Friedrich Heberle, Ausschussmitglieder; Josef Leeder, Josef Weisenböck, Josef Winterbacher, Franz Tollrian, Josef Prause und Johann Freistätter, Ersatzmänner.

Hierauf hielt Genosse Hammer aus Wien einen sehr gediegenen Vortrag über „Thomas Morus“, der sehr beifällig aufgenommen wurde.

Kaaden-Brunnersdorf. Bei der am 11. Dezember 1910 in Herrn Josef Deinmann's Gasthaus zu Meritz abgehaltenen Generalversammlung ergab sich bei der Wahl der Vereinsleitung folgendes Resultat: Protow Walter (Kaaden-Brunnersdorf), Obmann, Wilhelm Mathes (Wernsdorf), Stellvertreter; Anton Mejer (Kaaden-Brunnersdorf), Schriftführer, Heinrich Sterzl (Mifau), Stellvertreter; Anton Zimert (Kaaden-Brunnersdorf), Kassier, Emanuel Siegel (Kaaden-Brunnersdorf), Stellvertreter; Anton Benschel (Klosterle), Albin Heber (Bürstein), Substanzier; Wilibald Künert (Wifzig), Josef Wagner (Wernsdorf), Bibliothekar; Hugo Keastlein (Klosterle), Franz Köhler (Bürstein), Franz Hofmann (Kaaden-Brunnersdorf), Kontrolle; Josef Simon (Kaaden-Brunnersdorf), Franz Seemann (Klosterle), M. Schönbach (Bürstein), Vertrauensmänner.

Mährisch-Schönberg. Sonntag den 8. Jänner 1911 fand die Generalversammlung der Ortsgruppe Mährisch-Schönberg, verbunden mit einem Vortrag des Genossen Kuraba, Sekretär aus Brünn, statt. Nach dem Bericht des scheidenden Ausschusses, der einstimmig genehmigt wurde, und nach Erteilung des Absolutariums wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Deczko, Obmann, Robert Pilgner, Stellvertreter; Franz Karger, Schriftführer, Franz Brenner, Stellvertreter; Paul Palk, Kassier, Hubert Schmiedt, Stellvertreter; Geisler, Schuppler, Javadi, Ausschussmitglieder; Franz Kudla, Emil Feike, Bibliothekare; Johann Schindler, Leopold Sigl, Kontrolle.

Nach den vorgenommenen Wahlen besprach Genosse Kuraba in seinem Referat die Tätigkeit der Organisation und meinte, daß uns nicht geholfen sei, immer wieder neuerliche Lohnforderungen bezüglich der immer steigenden Verteuerung zu stellen, da diese Lohnaufbesserungen mit der Verteuerung keinesfalls Schritt halten. Die Empörung über die allgemeine Ausnützung der Regierung der Großagrarien ist aus unentgeltliche gestiegen. Dies beweise die Zollverordnung mit Ungarn. Es soll und muß künftig unsere Hauptforderung sein, der Regierung verständlich zu machen, daß sie uns billigeres Fleisch und billigere Nahrungsmittel besorge. Er erucht die Anwesenden, gerüstet dazustehen und auf das Vorwärtssignal zu warten. Zum Schluß sprach Genosse Karger über die Zurücksetzung der Werkstättenarbeiter und ersuchte Genossen Kuraba, das Nötige zu veranlassen, daß für die Werkstätten und Heizhäuser baldigt etwas unternommen werde. Alle Zuschriften sind an Genossen Deczko und in Geldangelegenheiten an Genossen Palk zu richten.

Verschiedenes.

Ein Hindernis.

Es geht durchs blühende Weidenfeld
Mit töstlerlichem Schritt,
Mit breitem Hut und weitem Gewand
Ein langer Jesuit.

Ein alter kahler Tannenbaum
Am Waldeisaume steht;
Der spricht für sich: „Adm! ich vom Platz,
Ich wüßte, was ich tät!“

Des Eisenbahners Liebeserklärung. Im „Schätzigsten Eisenbahner“ lesen wir:

O liebe meines Herzens Zug In deiner Seele Bahnhof ein Mit Bligchnelungsgeschwindigkeit, Wie würd' ich übersüßlich sein!

Ah, noch hab' ich es nicht erreicht, Daß mir dein Herz zu eigen sei, Es ist für meine Liebe, ach, Noch immer nicht die Strecke frei.

O lindre meiner Seele Pein Und ende meine bittere Qual, Du helde Heißgeliebte mein, Und gib zur Einsahrt das Signal.

Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ (Stuttgart, Paul Singer) ist soeben das 15. Heft des 29. Jahrgangs erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Der Moabitler Prozeß. — Die Reichsversicherungsordnung in der Kommission des Reichstages. Von Gustav Koch (Ganau a. M.). — Die Belastung der deutschen Volkswirtschaft durch den Militarismus. Von M. Nachimson. — Waffen und Führer. Von A. v. Gim. — Was kann der deutsche Bergbau von England lernen? Von A. Wredenbeck. — Literarische Rundschau: Maxime Kovalevsky. Die ökonomische Entwicklung Europas. Von K. Kautsky. — Notizen: Ein Mitglied der I. L. P. über die englischen Wahlen. — Zeit-Christenhaus.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporteurs zum Preise von Mk. 3 25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

Ein neues Buch für die Gewerkschaften. Eine eigenartige Broschüre, die der Vorläufer eines Buches sein soll, hat Adolf Braun herausgegeben. Die Broschüre bezieht sich auf die Gewerkschaften, Vortragsdispositionen von Adolf Braun, und erscheint im Verlag von Robert Danneberg in Wien. Braun wendet sich zwar nicht an alle Gewerkschaftsmitglieder, doch ist diese Broschüre von unschätzbarem Wert für jeden Gewerkschaftler, weil sie geeignet ist, eine längst bestehende Lücke in unserem Gewerkschaftsleben auszufüllen. Die politischen und ökonomischen Verhältnisse zwingen heute immer mehr Arbeiter, in die gewerkschaftlichen Organisationen einzutreten. So erfreulich diese Zunahme für die Gewerkschaften ist, so genügt sie allein nicht. Die Gewerkschaften, die heute mehr denn je zum Kampf gerüstet sein müssen, brauchen gewerkschaftlich geschulte Leute. Das Wesen der Gewerkschaft ist aber kein Ding, das im Handumdrehen verstanden ist. Die Leute, die heute sich an leitender Stelle befinden, haben meist erst eine längere Schulung durchmachen müssen. Beim Metallarbeiterverband ist es klar, daß nur der für Beamtenstellen kandidieren kann, der dem Verband fünf Jahre angehört. Es ist aber heute bei der weitverzweigten gewerkschaftlichen Tätigkeit nicht genügend, wenn der Leiter der Organisation mit dem gewerkschaftlichen Wesen vertraut ist, sondern jeder einzelne muß im gegebenen Augenblick wissen, was er vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus zu tun hat. Zum Teil besorgt ja die Gewerkschaftspressung die notwendige Aufklärung. Aber dem Gewerkschaftsblatt sind Schranken gesetzt. Einen großen Teil seines Raumes muß es den momentanen Bewegungen widmen, den übrigen wird es allerdings zur Weiterbildung verwendet. Aber es muß, um gelesen zu werden, stets Neues bringen. Eine Zeitung wird in den wenigsten Fällen von den Mitgliedern zu dem Zwecke aufgehoben, um dem später eintretenden Kollegen eine Einleitung in das Wesen der Gewerkschaften zu geben. Hier setzt nun Adolf Braun ein. Er hat Dispositionen zusammengestellt, die dem redigierten Kollegen die Möglichkeit bieten, Vorträge über das Wesen und die Ziele der Gewerkschaftsbewegung auszuarbeiten. Aber auch die Kollegen, welche keine Anlagen zum Reden haben, die nur für ihren persönlichen Gebrauch sich über die gewerkschaftlichen Zusammenhänge, über ihre Einrichtungen und über ihre Beziehungen informieren wollen, bietet die Braunsche Broschüre einen willkommenen Ratgeber. Auf die Frage, was sind die Gewerkschaften, antwortet Braun mit den Voraussetzungen, die zur Schaffung einer gewerkschaftlichen Organisation nötig sind, gibt aber zugleich einen Hinweis auf die Form der Organisation und auf die Eigenart ihrer Kampfmethoden. Im zweiten Kapitel werden die Typen der Gewerkschaftsbewegung behandelt. Hier unterscheidet er die alten Trades Unions, die moderne Gewerkschaftsbewegung in Deutschland und die Syndikalisten, die meist in romanischen Ländern ihren Anfang haben. Neben diesen Hauptgruppen lernen wir die separatistische Gruppe der Fischer, die kirchlich-dunkelsten und die beiden Spielarten der „christlichen“ Bewegung kennen. Ueber Geschichte, über Organisationsprinzipien, über Aufbau und über die Organisationsarbeit der Arbeiter gibt Braun eine Fülle Beleuchtendes und Anregendes. Weitere Kapitel behandeln die Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation der Frauen, die Demokratie und die Bürokratie in der Gewerkschaft. Kapitel 9 und 10 behandeln das Finanzwesen und die Unterstüßungseinrichtungen, Kampfziele und Kampfprobleme werden in einem Kapitel besprochen, während dem gewerkschaftlichen Kampfmittel ein besonderes Kapitel gewidmet ist. Unter der Ueberschrift „Unternehmerorganisationen“ lernen wir die verschiedenen Arten der Unternehmerverbände und ihre Aufgaben kennen. Auch dem Tarifwesen ist ein Abschnitt gewidmet. — Als Anhang ist der Broschüre ein Literaturverzeichnis beigegeben. Hier können sich die Leser orientieren und falls sie die Bücher nicht in eigenem Besitz haben, aus ihren Gewerkschaftsbibliotheken das Notwendige holen. Für denjenigen, der diese Materie nur in einigen Vorträgen behandeln will, sind am Schlusse besondere Vortragsdispositionen angegeben. Alles in allem dürfte die Broschüre dem strebsamen Gewerkschaftler eine willkommene Gabe sein.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.) Rahnshovis. Der gefertigte Streckenwächter Johann Biffetal ist in der Nacht vom 23. zum 24. April 1910 durch den Brand des Wächterhauses, der von böswilliger Hand gelegt wurde, um sein ganzes Hab und Gut gekommen, und hat nur mit Mühe sein und seiner Familie nacktes Leben gerettet; alles andere ist ein Haub der Flammen geworden. Durch die von seinem vorgelegten Bahnmeister eingeleitete Sammlung, aus welcher dem Gelerigten über 600 Kr. eingeliefert wurden, wurde derselbe und seine Familie von der bitteren Not gerettet, wofür sich derselbe erlaubt, auf diesem Wege allen seinen Wohlthätern auf das herzlichste zu danken. Besten Dank auch der geehrten Vereinsleitung und der Ortsgruppe Wallachisch-Meseritsch, die sich an dieser Sammlung mit namhaften Beträgen beteiligten sowie auch den Herren

Bahnmeistern, die sich der Mühe unterzogen haben, die Spenden einzusammeln und zuzuleiten.

Nochmals allen besten Dank! Johann Biffetal, Wächter der k. k. Nordbahn.

Schwarzes Hammerbrot. Aus der Parteibücherei wird uns gewarben: Besondere Sorgfalt erfordert die Erzeugung von leicht verdaulichem Schwarzbrot. Unzweifelhaft mündet dunkles Brot, bei dem der würzige Korngeschmack stärker hervortritt, zu vielen Speisen besser als eine andere Vorkorte. Es ist daher als Fortschritt zu verzeichnen, daß es unserer Parteibücherei — dem Hammerbrotwerk — gelungen ist, ein schwarzes Kornbrot in Verkauf zu bringen, das nach jeder Hinsicht als vorzüglich bezeichnet werden muß. Das Brot, kurzweg „schwarzes Hammerbrot“ genannt, besitzt im Geschmack alle Vorzüge des schwarzen Kornbrot und ist dabei außerordentlich leicht verdaulich. Ein Versuch ist daher empfehlenswert.

Bei Veranstaltung von Käfen und Festen aller Art empfiehlt den P. T. Genossen sein reichhaltiges Lager in Packungsartikeln und Turbazzaren (Siehe Inserat) Bertold Fuchs, Wien II/2, Nordbahnstraße 44.

Gelähmte Nervenkraft.

Fast jedes Nervenleiden beruht auf Ueberanstrengung der Nerven in irgend einer Form, sei es durch Ueberarbeitung, Aufregung, Sorgen, erschöpfende Krankheiten u. s. w. Es treten dann einzeln oder zu mehreren vereint die charakteristischen Symptome der Nervenerschöpfung ein, zum Beispiel Kopfschmerzen, Gliederreizen, Zuckungen, Rücken- und Gesichtserschmerzen, Schwindel, im Hals, Armen und Gelenken, Augenstimmern, Herzlopfen, Blutwallungen, Schlaflosigkeit, schwere oder schreckliche Träume, Verleumdungen, Schwindelanfälle, Angestimmte, übermäßige Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit, besonders früh nach dem Aufstehen, Unruhe, Launenhaftigkeit, Versagen des Gedächtnisses, gelbe Hautfärbung, Klopsen in den Adern, Gefühl von Taubheit in den Gliedern, Zittern der Hände und Arme bei Erregungen, blaue Ringe um die Augen, Ohrensausen, sonderbare Gelüste und Abneigungen, Impotenz, Schreckhaftigkeit, Neigung zu Trunksucht u. s. w.

Unter „Nerven“ versteht die medizinische Wissenschaft nicht nur die Gefühlsnerven, das heißt die Nervenfasern, die den ganzen Körper durchziehen, sondern vor allen Dingen Gehirn und Rückenmark. Man kann also mit Recht sagen, daß Nervenleiden in der Hauptsache Erkrankungen, respektive Erschöpfungszustände des Gehirns und Rückenmarks und folglich immer ernst zu nehmen sind.

Gegen Ueberanstrengung gibt es nur zwei Mittel: entweder vollständige Ruhe oder eine besonders reichliche Zuführung geeigneter Nährstoffe. Die vollständige Ruhe läßt sich selten schaffen.

Leichter durchzuführen ist eine intensive Zuführung geeigneter Nährstoffe. Das Nervensystem verbraucht bei seiner Tätigkeit im Organismus vor allem gewisse Phosphorverbindungen, Lecithin genannt, und es ist der Wissenschaft jetzt gelungen, dieselben in konzentrierter Form herzustellen.

Sie bilden den wirksamen Bestandteil des Dr. Erhardtschen „Bisnerwins“, welches in Form wohlschmeckender und leicht einzunehmender Tabletten hergestellt wird und bei Nervenleiden aller Art schon ganz erstaunliche Erfolge gezeitigt hat.

So schreibt Herr G. Marzke, Dom. Altmehausen: „Nun Ihnen endlich die erfreuliche Mitteilung machen, daß ich durch Ihr vorzügliches „Bisnerwin“ wieder vollständig hergestellt bin. Alles, was mir früher fehlte, Arbeitsfreude, klarer Kopf, Appetit, habe ich wieder erlangt und sind Mattigkeit, Gedächtnisschwäche, Gereiztheit sowie nervöses Zittern vollständig gewichen.“

Ihr vorzügliches Präparat ermöglicht es, den teureren Arzt oder ein teures Sanatorium zu sparen. Ich freue mich, das richtige von den vielen Angeboten gefunden zu haben, möchten doch alle an Nervosität leidenden Menschen darauf aufmerksam werden. — Es wird mir ein Vergnügen sein, Ihr erprobtes „Bisnerwin“ anderweitig zu empfehlen. Sage Ihnen noch meinen herzlichsten Dank.

Ferner schreibt Herr W. D. aus Jülich: „Ich habe nunmehr neun Dosen „Bisnerwin“ so ziemlich verbraucht, worüber ich Ihnen mitteilen kann, daß ich mich bereits nach den ersten Dosen um Bedeutendes wohler fühlte.“

Meine Beschwerden bestanden hauptsächlich in Schmerzen im Vorder- und Hinterkopf, welche mich dermaßen heimgängten, daß ich mich genötigt sah, schleunigst nach einem Mittel zu greifen.“

So mancherlei Sünden der Jugend gegen den Körper bilden die Ursachen meiner vielfachen Beschwerden, von denen ich mich fast ganz genesen fühlte. Ich nehme die Pillen so gerne, daß ich sie dauernd anwenden möchte, da ich mir von ihnen noch gar viel günstige Beeinflussung des ganzen Organismus verspreche. Aus Erfahrung heraus kann ich sie jedem Leidenden empfehlen. Persönlich ist mir dieses kaum möglich, da ich hier fast noch fremd bin. Der Arzt bezieht mein Leiden mit Nervenasthenie, für welches ich auch die Hauptsymptome aufzuweisen hatte. Eine starke Empfindlichkeit für Geräusche zum Beispiel ließ nach Gebrauch einiger Dosen „Bisnerwin“ merklich nach.

Das sind nur zwei unter tausenden ähnlichen Zeugnissen, in denen die Wirksamkeit dieses wohltätigen Mittels lobend anerkannt wird.

Wer sich noch besser von den Wirkungen des Dr. Erhardtschen „Bisnerwins“ überzeugen will, der kann eine Probe machen, ohne einen Pfennig dafür auszugeben. Wenn man nämlich an Dr. Arthur Erhard G. m. b. H., Berlin 35, Postfach 2. 143, eine Postkarte schreibt und mitteilt, man habe in dieser Zeitung einen Artikel über „Bisnerwin“ gelesen und wolle das Mittel gern einmal versuchen, so erhält man sofort kostenlos nicht nur eine Probefdose „Bisnerwin“, sondern auch noch ein aufklärendes und sehr interessantes Buch über Nervenleiden und deren Ursachen zugesandt. Man muß aber möglichst bald nach Erscheinen dieses Artikels schreiben.

Bekanntmachung der Administration

Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1910 wurden an sämtliche Ortsgruppen, respektive Bahnstellenleitungen Formulare zugestellt, in welchen der Mitgliederbestand nach Kategorien und wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen aufzuteilen ist.

Obwohl für die Einsendung der statistischen Vogen der 10. Jänner als Endtermin aussersehen war, müssen wir konstatieren, daß noch immer ein beträchtlicher Teil von Ortsgruppen seiner Verpflichtung nicht nachgekommen ist, weshalb wir hiermit die künftigen Funktionen aufmerksam machen müssen, die Einsendung der betreffenden Formulare umgehend vorzunehmen, ansonsten die Fertigstellung des Berichtes in Frage gestellt sein könnte.

Es mehren sich die Fälle, daß Ortsgruppen es unterlassen, die Monatsabrechnung an der Rückseite der Erlagscheine einzustellen. Nachdem uns daraus recht zeitraubende Suchereien erwachsen, die oft noch dazu resultatlos sind, so daß wir wieder an die betreffende Ortsgruppe um Aufklärung schreiben müssen, eruchen wir im Interesse einer rascheren Geschäftsabwicklung alle Ortsgruppenleiter, stets die detaillierte Abrechnung auf den Erlagscheinen einzusetzen. Zu diesem Zwecke haben wir doch die Erlagscheine bedrucken lassen.

Sprechsaal.

Achtung! Achtung! In sämtliche Unterbeamte, Diener und Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen (einschließlich der verstaatlichten k. k. Nordbahn, k. k. böhmischen Nordbahn, Staatsbahn-Gesellschaft, Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn).

Bis zum 26. Jänner 1911 müssen die Mitglieder der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie die der mit ihr vereinigten Krankenkassen der k. k. Nordbahn, k. k. B. N. B., St. E. G., De. N. B. B. und S. N. D. B. B. ihre Stimmzettel abgeben, um die Wahl des Zentralausschusses dieser Krankenkasse vorzunehmen.

Durch die Vereinigung der Betriebskrankenkassen der verstaatlichten Bahnen (k. k. Nordbahn, k. k. B. N. B., St. E. G. und De. N. B. B.) mit der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist es notwendig geworden, eine Statutenänderung vorzunehmen, durch die die Zusammensetzung des Ausschusses modifiziert wird. Demgemäß erhält § 26, Minus 1, des Statuts folgende geänderte Fassung:

„Dem k. k. Eisenbahnministerium steht bei der Verwaltung der Kasse ein Ausschuss zur Seite, welcher aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und fünfzehn Ausschussmitgliedern besteht. Der Vorsitzende, dessen Stellvertreter sowie fünf der Beamtenkategorie angehörende Ausschussmitglieder werden vom k. k. Eisenbahnministerium ernannt; die übrigen zehn Ausschussmitglieder werden von sämtlichen Mitgliedern der Kasse aus den in Wien domizilierenden groß-jährigen Kassenmitgliedern männlichen Geschlechts und österreichischer Staatsbürgerschaft gewählt und zwar fünf aus der Kategorie der Unterbeamten und Diener und fünf aus dem Stande der Tagelohnbedienten.“

Aus diesem geänderten Wahlmodus ergibt sich, daß sämtliche Mitglieder der Kasse zehn Ausschussmitglieder und zehn Erfahrmänner wählen, welche je zur Hälfte aus dem Stande des definitiven und im Tagelohn stehenden Personals zu entnehmen sind; außerdem müssen die Hauptdienstgruppen: Bahnerhaltung, Verkehrs- und kommerzieller, Werkstätten- und Zugförderungsdiens vertreten sein.

In Hinblick auf die Wichtigkeit dieser Institution und auf die zu lösenden Aufgaben eruchen wir euch, Kollegen und Genossen, für die von uns vorgeschlagenen, im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern aufgestellten Kandidaten einzutreten und sie zu wählen.

Die von uns vorgeschlagenen Kandidaten sind erprobte Männer, die alles daran setzen werden, um die Interessen der Mitglieder der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen in energischer Weise und nach bestem Wissen und Können zu vertreten.

Kollegen und Genossen! Unsere Gegner sind eifrig an der Arbeit, bemüht euch, unserer Liste zum Siege zu verhelfen. Die ausgegebenen Klebezettel können unbedingt verwendet werden. Lasset euch durch die andere Einteilung der vorgebrachten Stimmzettel nicht täuschen. Wo die erste (rubrizierte) Auflage der Klebezettel vorhanden ist, können selbe ebenfalls verwendet werden, jedoch muß die Fälschung für die Nordwestbahn mit eingeklebt werden.

Auf zur Wahl, es fehle keine Stimme und es vereinigen sich alle Stimmen auf die von uns empfohlenen Kandidatenliste.

I. Ausschussmitglieder.

- a) Vom Bahnerhaltungsdienst: Josef Schubert, Bahnrichter, Bahnerhaltungssektion Wien III. August Dutterer, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien II. b) Vom Verkehrs- und kommerziellen Dienst: Wilhelm Knottel, Oberkondukteur, Bahnbetriebsamt Ruzdorf. Josef Pollak, Magazinsarbeiter, Wien I. c) Vom Zugförderungsdiens: Rudolf Glabian, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf. Johann Srom, Spengler, Heizhaus, Wien-Nordbahn. d) Vom Werkstätten dienst: Karl Winter, Werkmann, Werkstätte Wien I. Karl Tausin, Lackierer, Wagenwerkstätte Floridsdorf. e) Für die k. k. Direktion für die Linien der St. E. G.: Rudolf Wemisch, Schlosserpartieführer, Werkstätte Simmering. f) Für die Linien der k. k. Nordwestbahn-direktion: Adolf Kindermann, Offiziant, k. k. Nordwestbahndirektion, Abteilung 7.

II. Erfahrmänner.

- a) Vom Bahnerhaltungsdienst: Georg Freiler, Blockwächter, Bahnerhaltungssektion Wien III. Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien III. b) Vom Verkehrs- und kommerziellen Dienst: Michael Grün, Oberkondukteur, Wien-Nordbahn. Franz Kubitschek, Magazinsarbeiter, Wien I. c) Vom Zugförderungsdiens: Alois Pataf, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf. Peter Freiwilzig, Schlosser, Heizhaus Hütteldorf. d) Vom Werkstätten dienst: Franz Scholz, Werkmann, Werkstätte Wien I. Eberhard Feider, Schlosser, Lokomotivwerkstätte Floridsdorf. e) Für die k. k. Direktion für die Linien der St. E. G.: Leopold Braschak, Oberbaupartieführer, Wien St. E. G. f) Für die Linien der k. k. Nordwestbahndirektion: Karl Maddra, Blocksignalbediener, Wien, Station. Alle auf die Wahl bezughabenden Beschwerden, Wahlbeeinflussungen sind sofort, mit konkretem Material belegt, an die Redaktion „Der Eisenbahner“, Wien, V/1, Bentagasse 5, einzusenden. Mit sozialdemokratischem Parteigruß Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

An die geehrten Ortsgruppenleitungen zur besonderen Beachtung!

In Angelegenheit des von den Vereinen zu entrichtenden Gebührenaquivalents treten die Steuerbehörden auch an unsere einzelnen Ortsgruppen mit der Aufforderung heran, die zum Zwecke der Berechnung des Gebührenaquivalents nötigen Einkommnisse und dergleichen in Vorlage zu bringen. Diesbezüglich stellt nun die Zentrale an die geehrten Ortsgruppenleitungen das Ersuchen, im Falle einer solchen Aufforderung der betreffenden Steuerbehörde bekanntzugeben, daß die einzelnen Ortsgruppen keine selbständigen Vereine sind, und daher das Einkommen zur Berechnung des Gebührenaquivalents von der Vereinsleitung (Zentrale) in Wien für den ganzen Verein bei der Wiener Finanzbehörde eingereicht wird.

Die Zentraleleitung.

Achtung, Wächter und Ablöswächter der Strecke Linz-Budweis!

Am Sonntag den 29. Jänner um 1/3 Uhr nachmittags findet in Rautschs Gasthaus in Pragarten eine wichtige Besprechung betreffs „Stellungnahme zu dem neuen Dienstvertrags“ statt, wozu alle Genossen und Kollegen erscheinen sollen. Als Referenten erscheinen Genosse Weiser und Lehner, Personalkommissionsmitglied.

Am Sonntag den 22. Jänner um 1/3 Uhr nachmittags Eisenbahnerversammlung in St. Georgen a. d. Gaisen nach § 2 im Gasthaus „zur Staatsbahn“.

Es gilt Stellung zu nehmen gegen das verräterische Treiben der Genere, insbesondere der Christlichsozialen und sollen daher alle Genossen pünktlich erscheinen. Näheres die Einladungen. Referenten aus Linz.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Die Streckenwächter der k. k. Streckenleitung Leitmeritz bitten eine k. k. Direktion, sie möge veranlassen, daß die monatlichen Gehaltszettel wiederum so detailliert ausgefolgt werden, wie es bei der früheren ehemaligen O. N. W. B. üblich war. Bei den neuen Gehaltszetteln hat der Empfänger keine genaue Uebersicht, für was die verschiedenen Abzüge geleistet werden.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Da durch die Verteilung der Ersparrisprämien in der Station Friedland in Böhmen alljährlich Unzufriedenheit unter dem Personal hervorgerufen wird, so ersuchen die Bediensteten, daß ein Modus geschaffen werden möge, nach dem die Verteilung in gerechter Weise durchgeführt werden muß.

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

Im Vorjahr wurden in der Station Bodenbach elf Bedienstete zu Aushilfsverschiebern ernannt; diese Leute haben bis heute trotz der kalten Winterszeit noch keine Montur erhalten. Die Betroffenen ersuchen um dringende Abhilfe.

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft.

Die Bediensteten der Station Grubach-Ebnau haben für die Herbstausstattung 1910 noch keine Monturen erhalten. Da die Bediensteten infolge der Kälte ihre Monturen notwendig brauchen und auch verlangt wird, daß man im Dienst stets rein und nett gekleidet sein soll, so bitten die Betroffenen um baldigste Herausgabe der fälligen Monturarten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Triest.

Das bei der Verteilung der Remunerationen übergangene Personal der Station Udine bittet, eine k. k. Direktion möge anordnen, daß in Zukunft für die Verteilung der Remunerationen ein Modus geschaffen werde, der jede Ungerechtigkeit ausschließt, um jeden Zweifel und jede Unzufriedenheit unter den Bediensteten aufzuheben.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

Die Wächter der Strecke Loifarn-Badgastein erhalten keine Kohle und haben unter der eingetretenen Kälte mit ihren Familien viel zu leiden. Das Wasser rinnt von den Wänden der Wächterhäuser, so daß die Kinder der Wächter erkranken. Ist die k. k. Staatsbahndirektion Villach geneigt, hier rascheste Abhilfe zu schaffen und anzuordnen, daß den Wächtern Kohlen zugewiesen werden?

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Die Zugbegleiter der Güterzüge von Wien-Westbahnhof stellen an die k. k. Direktion das Ersuchen, dem Bahnbeamten Wien-Westbahnhof jenen Kredit zu bewilligen, welcher zur Anschaffung von zwei neuen Ausdrückungsstationen sowie zur Reparatur der seit circa einem Jahre beschädigten für die jeweiligen Reservepartien notwendig ist.

Als Begründung führen dieselben an, daß fast täglich ein oder zwei Reservepartien der Güterzüge in die Lage kommen, die Ausdrückung entweder nach Laufe zu tragen oder in der Garberbe z. gegen Vergütung aufbewahren zu lassen.

Nachdem wiederholte diesbezügliche Interventionen beim obigen Bahnamte erfolglos blieben, erbiten genannte Zugbegleiter, um so sicherer um baldige Abhilfe durch die k. k. Staatsbahndirektion.

An die k. k. Generaldirektion der a. priv. Buschtiehrader Eisenbahn in Prag.

Die Unterfertigten fragen bei der k. k. Generaldirektion an, ob sie weiß, daß bei Materialzügen zwischen Falkenau-Schlackenwerth nicht genügend Mannschafswagen vorhanden sind und dieselben im Winter bei strengen Kälte nicht geheizt sind?

Um Abstellung ersuchen höflichst die Betroffenen.

Die Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Karlsbad.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Böden. Am 12. Februar 1911, 3 Uhr nachmittags, findet in Herrn Meibers Gasthaus in Witten eine Versammlung mit Vortrag des Genossen Koranda statt. Die Genossen und Kollegen aus Böden, Pöhl und den anliegenden Strecken werden zu dieser Versammlung höflichst eingeladen.

Zahlstelle Lichtenau. Die Generalversammlung findet am 8. Februar 1911 statt. Referent zur Stelle. Die Genossen werden ersucht, zahlreich zu kommen.

Ortsgruppe Schwarzbach-St. Veit. Die Ortsgruppe Schwarzbach-St. Veit hält am Sonntag den 12. Februar 1911, um 7 Uhr abends, seine diesjährige ordentliche Generalversammlung ab. Referent aus Wien. Pünktliches und zahlreiches Erscheinen aller Eisenbahner notwendig. Gäfte willkommen.

Ortsgruppe Miesbach. Die Generalversammlung findet am 22. Jänner 1911 statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Raaden-Brunnensdorf. Es wird den geehrten Mitgliedern hiermit zur gefälligen Kenntnis gebracht, daß von nun an immer regelmäßig jeden Monat Ortsgruppenversammlung stattfindet, und zwar immer an dem den 3. des Monats nachfolgenden Sonntag. Fällt der 3. des Monats zufällig einmal auf einen Sonntag, so taat die Versammlung betreffenden Datums. Die Zusammenkünfte sind nicht immer an einem und demselben Orte, sondern es kommen hierbei der Reihe nach Raaden-Brunnensdorf, Mitterte und Pürstein in Betracht. Dieser Ordnung zufolge geht immer Raaden-Brunnensdorf voran und behält sich die Ortsgruppenleitung vor, von den gesamten Bestimmungen abzuweichen, insofern sie es für nötig erachtet.

So findet also für diesmal die nächste Versammlung am 12. Februar 1911 in Pürstein statt, und zwar in Herrn Josef Enzmanns Wahnhofkaffeehaus. Wegen wichtiger Angelegenheiten wollen die Mitglieder so zahlreich wie möglich erscheinen.

Ortsgruppe Marburg II. Die Generalversammlung findet am 8. Februar 1911 im Vereinslokal statt. Beginn 8 Uhr abends. Referent aus Wien. Zahlreiches Erscheinen Pflicht. Bei der Generalversammlung wird gleichzeitig die Wahl der Vertrauensmänner für alle Dienstzweige vorgenommen.

Zahlstelle Chodau. Alle Zuschriften sind an den neuen Leiter Genossen Gottlieb Dylast, Aushilfswächter, Chodau Nr. 253, zu richten.

Ortsgruppe Budweis. Den Mitgliedern des Sterbefonds wird bekanntgegeben, daß die Gattin des Genossen Josef Koucan gestorben ist. Es hat daher jedes Mitglied 20 Sch. zu zahlen.

Zahlstelle Parschnitz. Die Monatsversammlung findet am 21. Jänner 1911, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal statt. Die Genossen werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Die Zahlstelle Parschnitz ersucht die p. t. Ortsgruppen um gültige Ueberlassung von überzähligen Büchern zur Gründung einer Bibliothek, nachdem die Zahlstelle selbst noch zu wenig Kassenbestand hat, um sie aus eigenen Mitteln anzuschaffen. Eventuelle Sendungen sind an Karl Wöhlich, Oberloksduktor, Parschnitz 215, zu richten.

Ortsgruppe Krems a. d. Donau. Sonntag den 22. Jänner 1911, um 1/2 Uhr nachmittags, findet die Generalversammlung der Ortsgruppe Krems des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich in Herrn Subers Gartenalon, Langenloiserstraße 4, statt.

Die Zahlstellenleiter in Hadersdorf am Kamp, Langenlois, Kirchberg am Wagram, Fels, Tulln, Furt, Palt, Perleuberg, Weins, Hpersdorf, Grein und Schwertberg werden ersucht, zur Generalversammlung bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Diejenigen Mitglieder, welche ihre Mitgliedsbücher, respektive Interimsarten an die Ortsgruppe noch nicht abgeliefert haben, werden dringend ersucht, dieselben behufs Kontrolle der Ortsgruppe einzuliefern.

Ortsgruppe Komotau. Es wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die ganzjährige Generalversammlung am Sonntag den 22. Jänner im Saale des Restaurants „Volkshaus“ in Komotau, präzis 2 Uhr nachmittags, abgehalten wird, und ist mit Rücksicht darauf, daß wichtige Angelegenheiten zu beraten sind, ein recht zahlreicher Besuch notwendig.

N. B. Es wird nochmals in Erinnerung gebracht, daß die Substanzere aufgehoben wurden, dafür ist der Kaspporteur Genosse Anton Wagner berechtigt, die Beiträge von den Mitgliedern einzuhoben, welcher dann beim Austragen des folgenden Blattes dem Mitglied den Kupon über den geleisteten Monatsbeitrag überbringt.

Ortsgruppe Heiligenstadt. Die Generalversammlung findet am 3. Februar, um 1/8 Uhr abends, im Bürge meyers Gasthaus, Wien, XIX., Bachofengasse 5, mit wichtiger Tagesordnung und Vortrag statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Oberberg. Unser Vereinslokal befindet sich ab 1. Jänner 1911 in der Oberbergstraße 432, I. Stock (Privatlokal). Die Vereinsabende finden jeden Dienstag um 1/8 Uhr abends statt, wo Beiträge entgegengenommen und auch Bücher aus der Bibliothek entliehen werden. Im Interesse der gesamten Mitglieder liegt es, die Vereinsabende zahlreicher wie bisher zu besuchen.

Zahlstelle Oberrgerspitz. Alle Zuschriften sind an den neugewählten Zahlstellenleiter Genossen Johann Sir, Pumpenwärtler, Oberrgerspitz, Bahnhof, zu richten.

Ortsgruppe Hüriggrätz. Am 29. Jänner 1911 findet im Arbeiterhaus „na Strelitz“ die ordentliche Generalversammlung statt. Wir ersuchen die Mitglieder, eventuelle Rückstände tunlichst zu begleichen. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder ist notwendig.

Achtung auf nächste Verhandlung im „Eisenbahner“ vom 20. Jänner 1911 und Verhandlung von den Vertrauensmännern.

Ortsgruppe Hütteldorf. Vom 21. Jänner 1911 an befindet sich das Vereinslokal der Ortsgruppe im Privatlokal der neubauten Eisenbahnerhäuser, Wien, XIII/8, Dadingerstraße 59, II. Stiege im Souterrain.

Die Vereinsabende finden jeden Dienstag um 7 Uhr abends für das gesamte Personal und jeden ersten Freitag nach dem 1. und 15. jeden Monats um 6 Uhr abends für das Maschinenpersonal statt.

Die Generalversammlung findet im Vereinslokal am Donnerstag den 2. Februar 1911 um 1/2 Uhr statt.

Alle Zuschriften sind zu richten an den Obmann Franz Schimon, Wien, XIII/8, Dadingerstraße 59, V. Stiege II. Stock, Tür 18.

Ortsgruppe Komotau. Es wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die ganzjährige Generalversammlung am Sonntag den 22. Jänner, präzis 2 Uhr nachmittags im Saale des Restaurants „Volkshaus“ in Komotau stattfindet und ist, da wichtige Fragen zu erörtern sind, ein zahlreicher Besuch erforderlich.

N. B. Weiters wird nochmals in Erinnerung gebracht, daß die Substanzere mit Beginn des Jahres 1911 aufgelassen wurden und ist mit dem Einheben der Monatsbeiträge der Kaspporteur Genosse Anton Wagner betraut worden, welcher dann beim Austragen des nächst folgenden Blattes den Mitgliedern den Kupon, respektive die Quittung über den geleisteten Beitrag zustellt; es wollen daher die geehrten Mitglieder diese Notiz gefälligst zur Kenntnis nehmen. Gleichzeitig sind alle ausgeliehenen Bibliotheksbücher wegen Revision derselben bis längstens 20. Jänner abzugeben.

Ortsgruppe Bischofshofen. Es diene den werten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Bibliothek ab 22. d. M. bis auf weiteres geschlossen ist. Jene Mitglieder, welche Bücher aus der Bibliothek entliehen haben, werden ersucht, selbe bis längstens 22. d. M. zurückstellen zu wollen, da zur Erstellung eines Berichtes zur Generalversammlung eine Bücherrevision dringend geboten erscheint.

Ortsgruppe Hannsdorf. Am 22. Jänner um 4 Uhr nachmittags hält die Ortsgruppe bei Herrn Reich in Geppersdorf eine öffentliche Vereinsversammlung mit wichtiger Tagesordnung ab. Referent aus Brunn.

Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Eisenerz. Samstag den 4. Februar 1911, um 8 Uhr abends, findet in Herrn Scheidts Gasthaus die ganzjährige Generalversammlung statt. Die Genossen werden aufgefordert, sich zahlreich einzufinden.

Ortsgruppe Milsen. Die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe wird am 2. Februar um 1 Uhr nachmittags im Vereinslokal abgehalten.

Die Mitglieder werden hiermit aufgefordert, beim Betreten des Lokals sich mit dem Mitgliedsbuch zu legitimieren. Sollte die Versammlung zur genannten Stunde nicht beschlußfähig sein, so findet die zweite eine Stunde später ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden statt. Im Interesse aller Mitglieder erscheint es geboten, die Generalversammlung zahlreich zu besuchen.

Ortsgruppe Steinbrunn. Die Generalversammlung der Ortsgruppe Steinbrunn findet am 21. Jänner 1911 um 8 Uhr abends im Vereinslokal, Zimmer 11, Gasthaus Juraneis, statt.

Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder notwendig. Am 27. Jänner 1911 findet eine Wächterversammlung zur selben Zeit statt. Referent Personalkommissionsmitglied Genosse Herzog. Die Wächter werden um vollzähliges Erscheinen ersucht.

Ortsgruppe Sanz. Die Ortsgruppe hält am 13. Februar 1911 um 8 Uhr abends in Patrowskys Gasthaus eine freie Eisenbahnerversammlung ab. Referent aus Prag.

Der Vereinsball wird am 5. Februar in Patrowskys Gasthaus abgehalten.

Um zahlreichen Besuch sowohl der Versammlung als auch des Balles wird freundlichst gebeten.

Zahlstelle Töpelers bei Schlaggenwald. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Generalversammlung Donnerstag den 2. Februar 1911, um 2 Uhr nachmittags, in Herrn Stoj Gasthaus in Schlaggenwald stattfindet. Als Referent erscheint Genosse Kraus aus Jaltanau. Die Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Mitgliedsarten in die Versammlung mitzubringen. Ebenso sollen auch noch nicht organisierte Eisenbahner als auch die Frauen in die Versammlung eingeführt werden.

Ortsgruppe Falkfelden. Der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein veranstaltet am 1. Februar 1911 in Herrn Verlas Saallokaltäten ein Eisenbahnerfranzögen unter Mitwirkung der Eisenbahnermusik.

Der Reingewinn wird zur Unterstützung verunglückter und in Not geratener Eisenbahner verwendet.

Ortsgruppe Hainburg I. Infolge Revision der Bibliothek werden die Mitglieder ersucht, die ausgeliehenen Bücher bis längstens 4. Februar 1911 zu retournieren. Der Zeitpunkt der beendeten Revision sowie der Tag der Wiederausgabe wird den geehrten Mitgliedern rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Ortsgruppe Pragerhof. Am 22. Jänner 1911, 2 Uhr nachmittags, findet in Grobelino im Gasthaus Smigovec eine öffentliche Vereinsversammlung statt.

Die Generalversammlung findet in Pragerhof im Gasthaus Poschants am 23. Jänner 1911 um 7 Uhr abends statt, zu welcher die Mitglieder zahlreich und pünktlich erscheinen mögen.

Ortsgruppe Meran. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß Sonntag den 5. Februar 1911, 3 Uhr nachmittags, im Vereinslokal „Englischer Hof“, die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe stattfindet, wozu alle Mitglieder höflichst eingeladen werden. Die Mitglieder der Strecke wollen es sich barnach einrichten, daß es ihnen möglich ist, die Versammlung zu besuchen.

Sollte zu der festgesetzten Zeit die Versammlung nicht beschlußfähig sein, so findet eine Stunde später bei jeder Mitgliederzahl die Versammlung statt.

Zahlstelle Hallein. Am 29. Jänner 1911 finden zwei Versammlungen statt, und zwar um 1/2 Uhr in Beren, um 7 Uhr abends in Puch. Das Lokal wird durch separate Einladungen bekanntgegeben. Die Kollegen werden ersucht, zahlreich zu kommen.

Ortsgruppe Hauptkollant. Es diene den Genossen zur Richtschnur, daß, wenn der 2. oder 16. auf einen Sonntag oder Feiertag fällt, unser Vereinsabend am nächstfolgenden Abend stattfindet. Der nächste Vereinsabend mit Vortrag findet also am 3. Februar statt. Die dienstfreien Genossen werden ersucht, die Vereinsabende recht zahlreich zu besuchen.

Ortsgruppe Gänserndorf. Die Ortsgruppenleitung Gänserndorf des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich hat am 11. Jänner 1911 eine 2. Versammlung für den 29. Jänner 1911 um 1/8 Uhr abends in Czernys Gasthaus in Gänserndorf mit folgender Tagesordnung beschlossen:

- 1. Bericht über die dreijährige Funktionsdauer der Lokalkommission in Lundenburg.
- 2. Bericht über die letzten Wahlen der Lokalkommissionen der Krankenkassen.
- 3. Interessantes über gewerkschaftliche Fragen.
- 4. Eventuelles.

Die Mitglieder im Rayon der Krankenkasse für Lundenburg werden ersucht, an dieser wichtigen Versammlung teilzunehmen.

Referent: Genosse Josef Dusch, Stationsmeister aus Lundenburg.

Inhalt der Nummer 2 vom 10. Jänner 1911.

Ankündigungen: „Der Faschingskurier.“ Artikel: Enttäuschliche Komödianten. Streitfragen im christlichen Gewerkschaftslager. Der französische Streikgeheimwurf gegen die Eisenbahner. Führer und Massen. Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1909. Welttrüß in Fleisch, Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern. Zum Eisenbahnunglück in Villach. Eine sittliche Pflicht. Zur Bewegung der Signalmeister. Die Kanzelgehilfen der österröichischen Eisenbahnen.

Eine ungeahnte Menge. des Pflanzengiftes Coffein enthält der Bohnenkaffee. 15 Gramm von diesem eigenartigen, Herz und Nerven beunruhigenden Stoffe sind in einem Kilogr. Kaffee enthalten. Dem kurz Hag Kaffee - Schutzmarke Rettungsring - genannten Bohnenkaffee, ist durch patentierte Verfahren das Coffein entzogen, daher absolut unschädlich. Näheres in Broschüren gratis durch die „Coffeinfrei“-Kaffee Handelsgesellschaft m. b. H. Wien, I., Annagasse 8.

Bahnen. Die Bemerkung der Wächterhäuser der Südbahn. Vom Zentralarbeitsrat der f. l. Staatsbahnen.

Feuilleton: Muzik, mach' heil'ig! Inland: Das neue Ministerium Wienerh. Genosse Michael Kolleger in den steiermärkischen Landtag gewählt.

Ausland: Ein Erfolg der Schweizerischen Eisenbahner. Nachträge zum französischen Eisenbahnerstreik. Generalstreik der italienischen Eisenbahner? Große Diebstähle bei der sibirischen Eisenbahn.

Wahlresultat in Schweden. Ein Kartell sämtlicher organisierter Eisenbahner der Vereinigten Staaten.

Aus dem Gerichtssaal: Die Gefahren des einsamen Wächterhauses.

Streiflichter: Größenwahn. Die stiefmütterliche Behandlung der Südbahnportiere. Von den Magazinsmeistern und Aufsehern der f. l. Staatsbahnen.

Von der niederösterreichisch-sibirischen Alpenbahn. Die Stationsdiener der Wiener Stadtbahn. Großes Eisenbahnunglück in Bludenz. Aus Wächterkreisen der f. l. Nordbahndirektion.

Aus den Amtsblättern: Ersatzleistung für Verdienstentgang an verletzten Bediensteten anlässlich ärztlicher Untersuchungen. Vorrückung der Diener. Frachtbegünstigung für Sendungen der bei den f. l. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Lebensmittelmagazine.

Korrespondenzen: Leoben. Leoben. Bischofskirchen. Spalato. Linz a. d. Donau. Innsbruck. Wien. Schwarzach-St. Veit. Mährisch-Strau-Oderfurt. Graz. Südbahn. Oberfurt. Mautlhäuser. Trautentau. Saalfelden. Thalheim. Schwarzach-St. Veit. Rohrbach. Bludenz. Bischofskirchen. Brunn I. Wien. Westbahnhof. Willach.

Versammlungsberichte: St. Pölten. Sigmundshergberg. Selzthal.

Aus den Organisationen: Saalfelden. Floridsdorf. Verschiedenes: Wie die Uhr der Simmeringer Pfarrkirche „funktioniert“. Doppelt genügt hält besser. Christus und die Pfaffen.

Literatur: Die österreichischen Staatsbahnen seit dem Bestand des Eisenbahnministeriums.

Bekanntmachungen der Administration. Sprechsaal: Streckenwächter der Strecke Bodenbach-Romotau. Offene Anfragen: An die Staatsbahndirektion Willach. An die Staatsbahndirektion in Willach.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein: Widwig. Schredensheim. Rosenbach. Oberleutensdorf. Pragerhof. Herzogenburg. Neu-Wein. Amstetten. Oberleutensdorf. Gmünd. Jglau. Wien-Bischofskirchen. Raasdorf. Leitzheim.

Briefkasten der Redaktion.

Trief V., Seifhaus, Gmünd und Kallwang. Die Einwendungen sind doch viel zu kleinlich, um veröffentlicht zu werden. — Spittal a. d. Drau. Nicht verwendbar.

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

!!! Von Verjaßmütern !!!

Die schönsten Herren- und Damenanzüge, U-bersichter 7 Kr., Hüter, Weiterkrägen 8 Kr., Winterhüte, Bodenröcke, Hüter von 4 Kr. aufwärts, feine Pelze, Frack, Smoking, Salonanzüge etc., feine Herrenkleider Kr. 1.70, Unterkleider Kr. 1.30, Damenkleider Kr. 1.40, Hüter Kr. 1.60, Korsetts, Unterröcke Kr. 1.20, 1 komplette Bettwäsche Kr. 4.50, mit Säumen Kr. 6.50, Säuberungsmittel Kr. 8.50, Leinwand Kr. 1.50, in Feinere Kr. 2.20, schwere Bettzeuge Kr. 7.50, Weben Kr. 8.50, Oradi Kr. 9.20, Ärmel, Ärmel, Kleinteile, feine Welt- und Tischdecken Kr. 8.50, Leinwand, Spitzen, Vorhänge sowie feine Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl flottend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kollersch. 20, Provingatur sehr reich.

Schöne Wäsche. Herrenunterhosen laum K 2.-, 2.20, 3.-, Herrenhemden laum K 2.20, 2.80, 3.40, Damenhemden laum K 1.40, 2.-, 2.50, Damenhosen laum K 1.30, 1.50, 2.-, Damenunterröcke laum K 1.40, 2.-, 3.-, 40 Meter Beste schöner Stoffe K 17.-. Schreiben Sie um Muster und illust. Preisliste.

Fabrik: Dsm. Beled, Böhmerland in Böhmen. Tausch. Karl Wiska, Magazinsgehilfe in Trief, f. l. Staatsbahn, Seifhaus, sucht mit Kollegen anderwärts zu tauschen.

Ball. Die Ortsgruppe Hohenstadt veranstaltet am 5. Februar einen im Vereinslokal des Herrn Jar. Koutil. Anfang 6 Uhr abends. Entree: Herren 1 Krone, Damen 60 Heller. Die Musik besorgt die beste Schilbbogner Kapelle. Es ladet alle Eisenbahner und Genossen höchlich ein. Die Ortsgruppenleitung.

Familien-Abend. Die Ortsgruppe II. Waidburg, veranstaltet am 1. Februar 1911 einen im Gasthaus des Herrn Groß, Mühlgasse, verbunden mit Tanzkänzchen, Jurpost etc. Gesangsbeiträge des Arbeiter-Gesangsvereins „Frohinn“. Die Genossen werden ersucht, sich samt ihren Frauen an dieser gemütlichen Unterhaltung zahlreich zu beteiligen. Karten im Vorverkauf 40 Heller, an der Kassa 50 Heller. Das Komitee.

Dankfagung. Ich spreche hiermit den Herren Beamten der Station Simmering, den Arbeitern der Station Simmering, den Eisenbahnern von St. Pölten und allen jenen, die sich am Reichenbegünthe meines teuren Vaters am 20. Dezember beteiligten, meinen wärmsten Dank aus. Anna Spechtenhauser.

Dankfagung. Außerstande, jedem einzelnen für die Beteiligung an dem Leidenbegünstigt meines unvergesslichen Vaters, resp. Vaters des Herrn Johann Georg Kronberger, Magazinsmeister der Südbahn in Wien a. d. Mur, zu danken, erlaube ich mir auf diesem Wege besonders dem Leiter der Station Waid-Neudorf, Herrn Kiegl, den Herren Beamten Wäldner, Wäldner, Leiter und Schroll sowie den mitwirkenden Genossen Sängern des Arbeiter-Gesangsvereins „Eintracht“ in Wien a. d. Mur und den anwesenden Kollegen von Graz, Leoben und Kapfenberg sowie den verschiedenen Korporationen für die vielen und schönen Kranzgebenden meinen tiefgefühltesten Dank auszusprechen. W u d a. d. Mur, am 7. Jänner 1911. Theresia Kronberger samt Kinder.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese herrliche, echt silb. Remontoir-Horrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21.-. Diese Uhr mit echt silbernem Staubdeckel kostet nur K 31.-. Diese herrliche Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppeltem Goldrand nur K 21.-, in echt Gold nur K 42.-. Die Uhren sind von erstklassigen Großuhrmachern genau abgezogen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden geführt, daher die große Leistungsfähigkeit! Franco Zusendung, höchstes Gut zu jeder Uhr gratis! Keine Rücknahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keinen Heller billiger! Die Herren Beamten können sich durch Übernahme der gelegentlichen Vertretung großer Nebenberuflich verschaffen! Schreiben Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albertgasse 3.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern 2364 oder 3545 der modernst eingerichteten DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“ Wien, V, Wienstrasse 89A

Gratis! Neuer illustrierter Katalog! (Verschlossen für 20 Heller-Marke.) Pariser Gummi-Spezialitäten. Neuheit für Herren: Stück K 2.-, Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.-, 6.-, 8.-, 10.-. Olla-Dopet, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen und gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unwürstlich! Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an: Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albertgasse Nr. 3. Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Beste Bezugsquelle! Billige Bettfedern. 1 Stilo neue graue, gefüllte Bettfedern Kr. 2.40, bessere Kr. 2.80, halbwolle Kr. 2.20, weisse Kr. 4.-, bessere Kr. 6.-, perischäftsstiefel, schwarzweiss Kr. 8.-, Damen, grau Kr. 6.-, 7.-, und 8.-, Damen, weiß Kr. 10.-, 12.-, 14.-, 16.-, 18.-, 20.-, Kaiserbaum Kr. 14.- von 5 Stilo an franco. Fertige Betten aus dichtfähigem roten, blauen, gelben oder weissen Mantel, eine Zucht 180x118 cm samt zwei Kopfkissen, diese 80x58 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Kr. 16.-, Halbbaum Kr. 20.-, Damen Kr. 24.-, Zucht allein Kr. 12.-, 14.-, und 16.-, Kopfkissen allein Kr. 5.-, 6.50 und 8.-, Zucht 180x140 cm groß Kr. 15.-, 18.- und 20.-, Kopfkissen 90x70 cm groß Kr. 4.50, 5.-, und 6.50, Unterbett 180x116 cm groß Kr. 13.-, 15.-, und 18.-, Kinderbetten, Bettüberzüge (fertig genäht oder Stoff), Leintücher, Flanelldecken, Seppdecken, Matratzen u. s. w. billigst versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis von Kr. 10.- an franco. Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald). Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franco.

Petroleum-Heizofen. neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27.-, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko. Paul Alfred Goebel WIEN, VIII, Albertgasse Nr. 3.

Billige Bettfedern. 5 Stilo: neue gefüllte K 6.60, bessere K 12.-, weisse baumwollene gefüllte K 18.-, K 24.-, schwarze baumwollene gefüllte K 20.-, K 26.-, K 32.-, K 38.-, K 44.-, K 50.-, K 56.-, K 62.-, K 68.-, K 74.-, K 80.-, K 86.-, K 92.-, K 98.-, K 104.-, K 110.-, K 116.-, K 122.-, K 128.-, K 134.-, K 140.-, K 146.-, K 152.-, K 158.-, K 164.-, K 170.-, K 176.-, K 182.-, K 188.-, K 194.-, K 200.-, K 206.-, K 212.-, K 218.-, K 224.-, K 230.-, K 236.-, K 242.-, K 248.-, K 254.-, K 260.-, K 266.-, K 272.-, K 278.-, K 284.-, K 290.-, K 296.-, K 302.-, K 308.-, K 314.-, K 320.-, K 326.-, K 332.-, K 338.-, K 344.-, K 350.-, K 356.-, K 362.-, K 368.-, K 374.-, K 380.-, K 386.-, K 392.-, K 398.-, K 404.-, K 410.-, K 416.-, K 422.-, K 428.-, K 434.-, K 440.-, K 446.-, K 452.-, K 458.-, K 464.-, K 470.-, K 476.-, K 482.-, K 488.-, K 494.-, K 500.-, K 506.-, K 512.-, K 518.-, K 524.-, K 530.-, K 536.-, K 542.-, K 548.-, K 554.-, K 560.-, K 566.-, K 572.-, K 578.-, K 584.-, K 590.-, K 596.-, K 602.-, K 608.-, K 614.-, K 620.-, K 626.-, K 632.-, K 638.-, K 644.-, K 650.-, K 656.-, K 662.-, K 668.-, K 674.-, K 680.-, K 686.-, K 692.-, K 698.-, K 704.-, K 710.-, K 716.-, K 722.-, K 728.-, K 734.-, K 740.-, K 746.-, K 752.-, K 758.-, K 764.-, K 770.-, K 776.-, K 782.-, K 788.-, K 794.-, K 800.-, K 806.-, K 812.-, K 818.-, K 824.-, K 830.-, K 836.-, K 842.-, K 848.-, K 854.-, K 860.-, K 866.-, K 872.-, K 878.-, K 884.-, K 890.-, K 896.-, K 902.-, K 908.-, K 914.-, K 920.-, K 926.-, K 932.-, K 938.-, K 944.-, K 950.-, K 956.-, K 962.-, K 968.-, K 974.-, K 980.-, K 986.-, K 992.-, K 998.-, K 1004.-, K 1010.-, K 1016.-, K 1022.-, K 1028.-, K 1034.-, K 1040.-, K 1046.-, K 1052.-, K 1058.-, K 1064.-, K 1070.-, K 1076.-, K 1082.-, K 1088.-, K 1094.-, K 1100.-, K 1106.-, K 1112.-, K 1118.-, K 1124.-, K 1130.-, K 1136.-, K 1142.-, K 1148.-, K 1154.-, K 1160.-, K 1166.-, K 1172.-, K 1178.-, K 1184.-, K 1190.-, K 1196.-, K 1202.-, K 1208.-, K 1214.-, K 1220.-, K 1226.-, K 1232.-, K 1238.-, K 1244.-, K 1250.-, K 1256.-, K 1262.-, K 1268.-, K 1274.-, K 1280.-, K 1286.-, K 1292.-, K 1298.-, K 1304.-, K 1310.-, K 1316.-, K 1322.-, K 1328.-, K 1334.-, K 1340.-, K 1346.-, K 1352.-, K 1358.-, K 1364.-, K 1370.-, K 1376.-, K 1382.-, K 1388.-, K 1394.-, K 1400.-, K 1406.-, K 1412.-, K 1418.-, K 1424.-, K 1430.-, K 1436.-, K 1442.-, K 1448.-, K 1454.-, K 1460.-, K 1466.-, K 1472.-, K 1478.-, K 1484.-, K 1490.-, K 1496.-, K 1502.-, K 1508.-, K 1514.-, K 1520.-, K 1526.-, K 1532.-, K 1538.-, K 1544.-, K 1550.-, K 1556.-, K 1562.-, K 1568.-, K 1574.-, K 1580.-, K 1586.-, K 1592.-, K 1598.-, K 1604.-, K 1610.-, K 1616.-, K 1622.-, K 1628.-, K 1634.-, K 1640.-, K 1646.-, K 1652.-, K 1658.-, K 1664.-, K 1670.-, K 1676.-, K 1682.-, K 1688.-, K 1694.-, K 1700.-, K 1706.-, K 1712.-, K 1718.-, K 1724.-, K 1730.-, K 1736.-, K 1742.-, K 1748.-, K 1754.-, K 1760.-, K 1766.-, K 1772.-, K 1778.-, K 1784.-, K 1790.-, K 1796.-, K 1802.-, K 1808.-, K 1814.-, K 1820.-, K 1826.-, K 1832.-, K 1838.-, K 1844.-, K 1850.-, K 1856.-, K 1862.-, K 1868.-, K 1874.-, K 1880.-, K 1886.-, K 1892.-, K 1898.-, K 1904.-, K 1910.-, K 1916.-, K 1922.-, K 1928.-, K 1934.-, K 1940.-, K 1946.-, K 1952.-, K 1958.-, K 1964.-, K 1970.-, K 1976.-, K 1982.-, K 1988.-, K 1994.-, K 2000.-, K 2006.-, K 2012.-, K 2018.-, K 2024.-, K 2030.-, K 2036.-, K 2042.-, K 2048.-, K 2054.-, K 2060.-, K 2066.-, K 2072.-, K 2078.-, K 2084.-, K 2090.-, K 2096.-, K 2102.-, K 2108.-, K 2114.-, K 2120.-, K 2126.-, K 2132.-, K 2138.-, K 2144.-, K 2150.-, K 2156.-, K 2162.-, K 2168.-, K 2174.-, K 2180.-, K 2186.-, K 2192.-, K 2198.-, K 2204.-, K 2210.-, K 2216.-, K 2222.-, K 2228.-, K 2234.-, K 2240.-, K 2246.-, K 2252.-, K 2258.-, K 2264.-, K 2270.-, K 2276.-, K 2282.-, K 2288.-, K 2294.-, K 2300.-, K 2306.-, K 2312.-, K 2318.-, K 2324.-, K 2330.-, K 2336.-, K 2342.-, K 2348.-, K 2354.-, K 2360.-, K 2366.-, K 2372.-, K 2378.-, K 2384.-, K 2390.-, K 2396.-, K 2402.-, K 2408.-, K 2414.-, K 2420.-, K 2426.-, K 2432.-, K 2438.-, K 2444.-, K 2450.-, K 2456.-, K 2462.-, K 2468.-, K 2474.-, K 2480.-, K 2486.-, K 2492.-, K 2498.-, K 2504.-, K 2510.-, K 2516.-, K 2522.-, K 2528.-, K 2534.-, K 2540.-, K 2546.-, K 2552.-, K 2558.-, K 2564.-, K 2570.-, K 2576.-, K 2582.-, K 2588.-, K 2594.-, K 2600.-, K 2606.-, K 2612.-, K 2618.-, K 2624.-, K 2630.-, K 2636.-, K 2642.-, K 2648.-, K 2654.-, K 2660.-, K 2666.-, K 2672.-, K 2678.-, K 2684.-, K 2690.-, K 2696.-, K 2702.-, K 2708.-, K 2714.-, K 2720.-, K 2726.-, K 2732.-, K 2738.-, K 2744.-, K 2750.-, K 2756.-, K 2762.-, K 2768.-, K 2774.-, K 2780.-, K 2786.-, K 2792.-, K 2798.-, K 2804.-, K 2810.-, K 2816.-, K 2822.-, K 2828.-, K 2834.-, K 2840.-, K 2846.-, K 2852.-, K 2858.-, K 2864.-, K 2870.-, K 2876.-, K 2882.-, K 2888.-, K 2894.-, K 2900.-, K 2906.-, K 2912.-, K 2918.-, K 2924.-, K 2930.-, K 2936.-, K 2942.-, K 2948.-, K 2954.-, K 2960.-, K 2966.-, K 2972.-, K 2978.-, K 2984.-, K 2990.-, K 2996.-, K 3002.-, K 3008.-, K 3014.-, K 3020.-, K 3026.-, K 3032.-, K 3038.-, K 3044.-, K 3050.-, K 3056.-, K 3062.-, K 3068.-, K 3074.-, K 3080.-, K 3086.-, K 3092.-, K 3098.-, K 3104.-, K 3110.-, K 3116.-, K 3122.-, K 3128.-, K 3134.-, K 3140.-, K 3146.-, K 3152.-, K 3158.-, K 3164.-, K 3170.-, K 3176.-, K 3182.-, K 3188.-, K 3194.-, K 3200.-, K 3206.-, K 3212.-, K 3218.-, K 3224.-, K 3230.-, K 3236.-, K 3242.-, K 3248.-, K 3254.-, K 3260.-, K 3266.-, K 3272.-, K 3278.-, K 3284.-, K 3290.-, K 3296.-, K 3302.-, K 3308.-, K 3314.-, K 3320.-, K 3326.-, K 3332.-, K 3338.-, K 3344.-, K 3350.-, K 3356.-, K 3362.-, K 3368.-, K 3374.-, K 3380.-, K 3386.-, K 3392.-, K 3398.-, K 3404.-, K 3410.-, K 3416.-, K 3422.-, K 3428.-, K 3434.-, K 3440.-, K 3446.-, K 3452.-, K 3458.-, K 3464.-, K 3470.-, K 3476.-, K 3482.-, K 3488.-, K 3494.-, K 3500.-, K 3506.-, K 3512.-, K 3518.-, K 3524.-, K 3530.-, K 3536.-, K 3542.-, K 3548.-, K 3554.-, K 3560.-, K 3566.-, K 3572.-, K 3578.-, K 3584.-, K 3590.-, K 3596.-, K 3602.-, K 3608.-, K 3614.-, K 3620.-, K 3626.-, K 3632.-, K 3638.-, K 3644.-, K 3650.-, K 3656.-, K 3662.-, K 3668.-, K 3674.-, K 3680.-, K 3686.-, K 3692.-, K 3698.-, K 3704.-, K 3710.-, K 3716.-, K 3722.-, K 3728.-, K 3734.-, K 3740.-, K 3746.-, K 3752.-, K 3758.-, K 3764.-, K 3770.-, K 3776.-, K 3782.-, K 3788.-, K 3794.-, K 3800.-, K 3806.-, K 3812.-, K 3818.-, K 3824.-, K 3830.-, K 3836.-, K 3842.-, K 3848.-, K 3854.-, K 3860.-, K 3866.-, K 3872.-, K 3878.-, K 3884.-, K 3890.-, K 3896.-, K 3902.-, K 3908.-, K 3914.-, K 3920.-, K 3926.-, K 3932.-, K 3938.-, K 3944.-, K 3950.-, K 3956.-, K 3962.-, K 3968.-, K 3974.-, K 3980.-, K 3986.-, K 3992.-, K 3998.-, K 4004.-, K 4010.-, K 4016.-, K 4022.-, K 4028.-, K 4034.-, K 4040.-, K 4046.-, K 4052.-, K 4058.-, K 4064.-, K 4070.-, K 4076.-, K 4082.-, K 4088.-, K 4094.-, K 4100.-, K 4106.-, K 4112.-, K 4118.-, K 4124.-, K 4130.-, K 4136.-, K 4142.-, K 4148.-, K 4154.-, K 4160.-, K 4166.-, K 4172.-, K 4178.-, K 4184.-, K 4190.-, K 4196.-, K 4202.-, K 4208.-, K 4214.-, K 4220.-, K 4226.-, K 4232.-, K 4238.-, K 4244.-, K 4250.-, K 4256.-, K 4262.-, K 4268.-, K 4274.-, K 4280.-, K 4286.-, K 4292.-, K 4298.-, K 4304.-, K 4310.-, K 4316.-, K 4322.-, K 4328.-, K 4334.-, K 4340.-, K 4346.-, K 4352.-, K 4358.-, K 4364.-, K 4370.-, K 4376.-, K 4382.-, K 4388.-, K 4394.-, K 4400.-, K 4406.-, K 4412.-, K 4418.-, K 4424.-, K 4430.-, K 4436.-, K 4442.-, K 4448.-, K 4454.-, K 4460.-, K 4466.-, K 4472.-, K 4478.-, K 4484.-, K 4490.-, K 4496.-, K 4502.-, K 4508.-, K 4514.-, K 4520.-, K 4526.-, K 4532.-, K 4538.-, K 4544.-, K 4550.-, K 4556.-, K 4562.-, K 4568.-, K 4574.-, K 4580.-, K 4586.-, K 4592.-, K 4598.-, K 4604.-, K 4610.-, K 4616.-, K 4622.-, K 4628.-, K 4634.-, K 4640.-, K 4646.-, K 4652.-, K 4658.-, K 4664.-, K 4670.-, K 4676.-, K 4682.-, K 4688.-, K 4694.-, K 4700.-, K 4706.-, K 4712.-, K 4718.-, K 4724.-, K 4730.-, K 4736.-, K 4742.-, K 4748.-, K 4754.-, K 4760.-, K 4766.-, K 4772.-, K 4778.-, K 4784.-, K 4790.-, K 4796.-, K 4802.-, K 4808.-, K 4814.-, K 4820.-, K 4826.-, K 4832.-, K 4838.-, K 4844.-, K 4850.-, K 4856.-, K 4862.-, K 4868.-, K 4874.-, K 4880.-, K 4886.-, K 4892.-, K 4898.-, K 4904.-, K 4910.-, K 4916.-, K 4922.-, K 4928.-, K 4934.-, K 4940.-, K 4946.-, K 4952.-, K 4958.-, K 4964.-, K 4970.-, K 4976.-, K 4982.-, K 4988.-, K 4994.-, K 5000.-, K 5006.-, K 5012.-, K 5018.-, K 5024.-, K 5030.-, K 5036.-, K 5042.-, K 5048.-, K 5054.-, K 5060.-, K 5066.-, K 5072.-, K 5078.-, K 5084.-, K 5090.-, K 5096.-, K 5102.-, K 5108.-, K 5114.-, K 5120.-, K 5126.-, K 5132.-, K 5138.-, K 5144.-, K 5150.-, K 5156.-, K 5162.-, K 5168.-, K 5174.-, K 5180.-, K 5186.-, K 5192.-, K 5198.-, K 5204.-, K 5210.-, K 5216.-, K 5222.-, K 5228.-, K 5234.-, K 5240.-, K 5246.-, K 5252.-, K 5258.-, K 5264.-, K 5270.-, K 5276.-, K 5282.-, K 5288.-, K 5294.-, K 5300.-, K 5306.-, K 5312.-, K 5318.-, K 5324.-, K 5330.-, K 5336.-, K 5342.-, K 5348.-, K 5354.-, K 5360.-, K 5366.-, K 5372.-, K 5378.-, K 5384.-, K 5390.-, K 5396.-, K 5402.-, K 5408.-, K 5414.-, K 5420.-, K 5426.-, K 5432.-, K 5438.-, K 5444.-, K 5450.-, K 5456.-, K 5462.-, K 5468.-, K 5474.-, K 5480.-, K 5486.-, K 5492.-, K 5498.-, K 5504.-, K 5510.-, K 5516.-, K 5522.-, K 5528.-, K 5534.-, K 5540.-, K 5546.-, K 5552.-, K 5558.-, K 5564.-, K 5570.-, K 5576.-, K 5582.-, K 5588.-, K 5594.-, K 5600.-, K 5606.-, K 5612.-, K 5618.-, K 5624.-, K 5630.-, K 5636.-, K 5642.-, K 5648.-, K 5654.-, K 5660.-, K 5666.-, K 5672.-, K 5678.-, K 5684.-, K 5690.-, K 5696.-, K 5702.-, K 5708.-, K 5714.-, K 5720.-, K 5726.-, K 5732.-, K 5738.-, K 5744.-, K 5750.-, K 5756.-, K 5762.-, K 5768.-, K 5774.-, K 5780.-, K 5786.-, K 5792.-, K 5798.-, K 5804.-, K 5810.-, K 5816.-, K 5822.-, K 5828.-, K 5834.-, K 5840.-, K 5846.-, K 5852.-, K 5858.-, K 5864.-, K 5870.-, K 5876.-, K 5882.-, K 5888.-, K 5894.-, K 5900.-, K 5906.-, K 5912.-, K 5918.-, K 5924.-, K 5930.-, K 5936.-, K 5942.-, K 5948.-, K 5954.-, K 5960.-, K 5966.-, K 5972.-, K 5978.-, K 5984.-, K 5990.-, K 5996.-, K 6002.-, K 6008.-, K 6014.-, K 6020.-, K 6026.-, K 6032.-, K 6038.-, K 6044.-, K 6050.-, K 6056.-, K 6062.-, K 6068.-, K 6074.-, K 6080.-, K 6086.-, K 6092.-, K 6098.-, K 6104.-, K 6110.-, K 6116.-, K 6122.-, K 6128.-, K 6134.-, K 6140.-, K 6146.-, K 6152.-, K 6158.-, K 6164.-, K 6170.-, K 6176.-, K 6182.-, K 6188.-, K 6194.-, K 6200.-, K 6206.-, K 6212.-, K 6218.-, K 6224.-, K 6230.-, K 6236.-, K 6242.-, K 6248.-, K 6254.-, K 6260.-, K 6266.-, K 6272.-, K 6278.-, K 6284.-, K 6290.-, K 6296.-, K 6302.-, K 6308.-, K 6314.-, K 6320.-, K 6326.-, K 6332.-, K 6338.-, K 6344.-, K 6350.-, K 6356.-, K 6362.-, K 6368.-, K 6374.-, K 6380.-, K 6386.-, K 6392.-, K 6398.-,

Ihre Gesundheit, erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig. Ihr Schlaf gesund. Ihr allgemeines Wohlbefinden stellt sich wieder ein, wenn Sie den echten Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluide“ benötigen. Probeduendend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker G. B. Feller in Stubica, Cijaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Von Heereslieferungen 1910
 übriggebliebene, feste, schöne, kernige
Leintücher aus Flachsleinwand
 werden unter dem Wert abgegeben.
 1 Stück 150x200 cm gross K 2.20.
 1 Stück 150x225 cm gross K 2.70 extra gut.
 Probepakete, mindest 6 Stück, per Nachnahme. Nichtpassendes Rücknahme.
Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII.
 Muster jeder Art Leinen für Haushalt und Ausstattung kostenlos.
 Seit 44 Jahren genießen die Waren der Firma besten Ruf.

Keine Sahara-Kamelhaar-Decken Orig. Tiger-Schlaf-Decken Original Eisbären-Decken
 Größe 124x200 Zentimeter
 Gewicht circa 1050 Gramm, Preis Kr. 2.15
 Haben sich ganz besonders gut bei meiner Kundenschaft eingeführt. Es ist auch eine wirklich schöne, haltbare, weiche und warme imitierte Kamelhaar-Decke, welche sich als Reise-, Schlaf-, Wagen- und Sofa-Decke eignet.
 Größe 124x200 Zentimeter. Gewicht circa 1100 Gramm. Preis Kr. 2.75.
 Täglicher Saisonverkauf circa 600 bis 800 Decken. Tausende Anerkennungs-schreiben seitens zufriedener Kunden. — Minderwertige Nachahmungen existieren und bitte deshalb, nur von mir direkt zu beziehen.
 Kein Risiko, weil nicht gefaltene Ware gegen Erhaltung des gezählten Betrages anstandslos zurücknehme. Ein Probepaket = 4 Decken liefert portofrei. Versand per Nachnahme.
Theodor Müller, Deckenfabrik, Oberhennersdorf bei Rumburg (Böhmen).

Im Leben nie wieder!
Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!
 Durch billigen Verkauf in einer großen Uhrenfabrik verlaufe ich meine echte
6K „Gloria“ Silber-Remontoir-Uhr
 Doppelmantel, vollständiges vorzügliches Rem.-Werk, in 21 Stunden laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, mittels Edelsteinen, Werk, 8 1/2 mm dick, 18 Karat, solange der Wert reicht, um den Spottpreis von
6 Kronen per Stück!
 früherer Preis 16 Kronen.
 Passende „Gloria“-Silberkette 1 Krone.
 3 Jahre Garantie. — Versand per Nachnahme.
 Vom Uhren-Exporthaus
MAX BÖHNEL, WIEN
 IV. Margarethenstrasse 27/9.

ECHTES KORNBROT
 von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allergünstigsten Bezugsbedingungen die Firma
JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE GARSTEN BEI STEYR
 Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

Parteigenossen!
 Bestellet Euch jeder ein Packet feiertreuer Reste, enthaltend: Boston Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinswand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität
40 Meter um 16 K
 per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.
LEOPOLD WLČEK
 Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner!
 Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o
Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
 (neben der Löwendroggerie Schawerda)
 vollst. Rimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Rimmereinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplett. Schlaf- und Esszimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, gran. weiß glänz. à Kr. 70. — Vitrineneinrichtungen von Kr. 90 und Matrassen, teilweise von Kr. 12 aufwärts. — Ein eine Regenschirme billig in großer Auswahl. — Für Preisfragen für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Belegmarken gratis.
 Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
 Zutritt in allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.
Warnung! Um meine B. K. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konfuzion mein Hauptverdienst als Preis mifßbraucht, um meine p. k. Kunden zu täuschen. Können Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.
 Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahndruckerei“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.
 Werter Herr!
 Teile Ihnen mit, daß ich die bestellten Möbelstücke schon am 22. Oktober 1910 erhalten hab und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausprüche; werde mich daher beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden.
 Nachburg. Nachachtungsvoll Johann Wannes, Kondukteur-Büchsellver.
 Guter Wohlgeborener!
 Mit den mir im vorigen Jahre gesandten Möbeln war ich sehr zufrieden und ersuche Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. s. w.
 Marienbad. Nachachtungsvoll Johann Luit.

Billige Bettfedern u. Daunenn!
 1 Kilo graue geschliffene Kr. 2.—, halbroche Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima Daunenweiße Kr. 6.—, hochprima Schieß, beste Sorte Kr. 8.—, Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—, Prulle Daunen Kr. 12.—, von 5 Kilo an franco.
= Fertige Betten =
 aus dichtem, roten, blauen, gelben oder weißen Anlet (Ranking), eine Tuchent, Größe 180x116 cm, und 2 Kopfkissen, diese 80x58 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten füllkräftigen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, Halbdaunen Kr. 20.—, Daunenn Kr. 24.—, Tuchent allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Kopfkissen Kr. 3.—, 3.50, 4.—, Tuchent, 180x140 cm groß, Kr. 15.—, 18.—, 20.—, Kopfkissen 90/70 oder 80x80 cm Kr. 4.50, 5.—, 5.50. Unterbetten aus Wabel, 180x116 cm Kr. 13.—, 15.—, verlenbet gegen Nachnahme, Veranordnung gratis von 10 Kr. an franco.
Max Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).
 Preisliste über Matrassen, Decken, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franco. — Nichtkonvertierendes, tausche um oder gebe Geld zurück.

Die schönsten
Turbazare sowie sämtliche Jagdungsartikel
 bei **Bertold Fuchs**
 Wien II/2, Nordbahnstraße Nr. 44.
 Bezahlung nach dem Feste. — Provinzaufträge prompt.

Kalt!
Reste von Herren- und Damen-Stoffen
 welche sich im Verlauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Lassen Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen und verlangen Sie mittels Korrespondenzkarte kostenlos Bemusterung.
Tuchversandhaus Franz Schmidt Jägerndorf Nr. 76 (Osterr.-Schlesien)

Ohne Anzahlung - 5 Tage zur Probe
 liefern wir Jagd- und Luxuswaffen aller Art, Doppel-Fünten, Drillinge, Scheiben-Büchsen, Teeshings usw. illust. Waffenkatalog gratis und frei. — Als besonders preiswert empfehlen wir unsere
Patent-Selbstlade-Pistole
 für Original-Browning-Patronen. Modell 1910. Kaliber 6,35 mm.
 Vereinigt alle Vorzüge der z. Zt. bekannten Systeme.
 Einfachste Konstruktion. Garantierte Funktions- und Treffsicherheit. Bestes Material. Gewicht 320 Gr. 6 Patronen im Magazin. Besonders leicht, bequem in der Westentasche zu tragen. Größe 112x78 mm.
 Preis 60 K. Lieferung erfolgt ohne Anzahlung unter Gewährung von 15 Monaten Kredit lediglich geg. Zahlung einer Monatsrate v. ohne Kaufverpflichtung 5 Tage zur Probe. Verlangen Sie Ansichtsendung.
4 K BIAL & FREUND in WIEN

T BROT
 Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vili.
 Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, V., Wienstraße 89a.