



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Ghedkonto 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 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareilzeile 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.

Er erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 9.

Wien, den 20. März 1911.

19. Jahrg.

An die geehrten Ortsgruppenleitungen zur gefälligen Kenntnissnahme.

In den am 10. und 16. März 1911 stattgefundenen Zentralauschüßsitzungen wurde über die Frage des Baues von Einfamilienhäusern für Eisenbahner eingehend beraten und folgendes beschlossen:

„Den Ortsgruppenleitungen ist nahezu legen, in der Frage der Einfamilienhäuser ein stweilen eine zuwartende Haltung einzunehmen. — Endgültige Beschlüsse werden in der kürzesten Zeit gefaßt und im „Eisenbahner“ veröffentlicht werden.“

Die Zentralleitung.

Bedenkliche Zeichen.

Das Scharfmachertum gegen die Eisenbahner.

Seit vielen Monaten schon mehrten sich die Symptome und Zeichen, daß es dem Scharfmachertum des In- und Auslandes nach einem planmäßigen Feldzug gegen die Organisation der Eisenbahner gelüftet. Die Kämpfe der Eisenbahner um die Verbesserung ihrer Lage in den letzten Jahren haben naturgemäß in Unternehmer- und Regierungskreisen eine starke Gegenströmung erzeugt. Zuerst der große Streik in Holland, dann in Italien, Ungarn und zuletzt in Frankreich, das waren die Warnungssignale für die geängstigte Bourgeoisie. Und in Oesterreich ist vor allem die wiederholte passive Resistenzbewegung nicht vorübergegangen, ohne daß dieselben weiten Kreise der Öffentlichkeit eine eindringliche Lehre daraus geschöpft hätten.

Freilich war diese Lehre hier wie dort nicht etwa die so naheliegende Erkenntnis, daß eine durchgreifende soziale Reform für das Personal der Eisenbahnen nötig sei, um durch Schaffung erträglicher Zustände und Gehälter, die mit der allgemeinen Preissteigerung im Einklang stehen, den Quell der Unzufriedenheit zu verstopfen. Der bürgerliche Klassenstaat braucht den durch die Arbeiterklasse geschaffenen Mehrwert ganz wo anders als zur Befriedigung dringender sozialer Bedürfnisse. Das haben gerade wir in Oesterreich durch die Ablehnung aller im Parlament gestellten Anforderungen für die Eisenbahner und durch die ebenso glatte Bewilligung der unerhörten Anforderungen für den Militarismus deutlich genug erfahren. Worum es der besitzenden Klasse wie der Staatsgewalt als deren Exekutivorgan zu tun ist, das ist die Macht der erstarkenden Eisenbahnerorganisation zu brechen, um so den einzelnen isoliert wieder den herrschenden Gewalten bedingungslos zu unterordnen. Es hieß daher Augen und Ohren verschlossen halten, wollte man nicht erkennen, daß heute längst die Tendenz eines solchen allseitigen Bestrebens immer offenkundiger wird.

Schon als die österreichische Eisenbahnerschaft im Jahre 1905 ihren ersten großen Lohnkampf siegreich beendet hatte, hallte es in den Blättern der Unternehmer von Entrüstung, daß die Staatsgewalt nicht Mittel gefunden habe, den — unbotmäßigen Eisenbahnern „den Herrn zu zeigen“. Und seither sind die Stimmen bei den verschiedenen Aktionen der Eisenbahner immer zahlreicher und lebendiger geworden. Vor kurzem erst waren wir in der Lage, darauf hinzuweisen, wie das Blatt der österreichischen Arbeiterorganisation anlässlich der letzten Bewegung auf der Südbahn in einem giftgeschwollenen Artikel die Regierung in der schärfsten Weise angriff, weil sie es unterlassen, einmal mit einem entschlossenen Streich die ganze Bewegung der Eisenbahner niederzuschlagen. Dazu kamen noch die unausgesetzten Kundgebungen der Handels- und Gewerbekammern, in denen die ausgesprochenen Scharfmacher unter den Unternehmern der Regierung nahelegten, einmal gründlich vorzusorgen, daß sich solche Ereignisse nicht wiederholen können.“

Daß diese geflüchtete Scharfmacherei nicht ohne Wirkung bleiben könne, war von vornherein klar, wenn man weiß, welchen ungeheuren Einfluß das Finanzkapital auf die öffentliche Verwaltung besitzt. Um so mehr aber entsprach eine solche Absicht auch den Intentionen des Staates selbst, da dieser als der bald ausschließliche Besitzer der Eisenbahnen seine Interessen als Unternehmer wahrzunehmen besorgt sein muß. Und es war daher auch der erste vom reinen Unternehmerinteresse diktierte Schritt, als die Regierung mit der im Gesetzentwurf über die Sozialversicherung enthaltenen Bestimmung über die Unfallversicherung der Eisenbahner daranging, die Rechte der letzteren zu beschneiden, da damit der Staat als Eisenbahnunternehmer seine eigenen Leistungen für die Verletzten herabsetzt. Bei diesem ersten Attentat auf die Rechte der Eisenbahner, zu dem die bürgerlichen Abgeordneten im Ausschuß des Parlaments bereits ihre Zustimmung gaben, blieb es aber nicht.

Es kam noch der berühmte Vorentwurf zu einer Reform des österreichischen Strafgesetzes. Auch darüber haben wir seinerzeit in unserem Blatte ausführlich berichtet. Zunächst enthält der Entwurf Bestimmungen, die sich auf die Allgemeinheit der Arbeiterschaft und deren gewerkschaftliche Organisationen beziehen, indem das bescheidene, bisher bestehende Koalitionsrecht außer Kraft gesetzt und jeder Streik und Boykott kurzerhand unter die Bestimmungen des neuen Strafgesetzes gestellt werden soll. Neben diesem Angriff auf die Kampfesposition der Arbeiterschaft im allgemeinen stellt dann der Entwurf in einem separaten, die „Gefährdung des Eisenbahnbetriebes“ betreffenden Abschnitt solche Handlungen unter Strafandrohung, die geeignet sind, einen Eisenbahnbetrieb zu stören. Ist die Störung geeignet, eine Notlage für mehrere Menschen hervorzurufen, so soll die Störung an den Schultragenden als Verbrechen unter erschwerenden Umständen mit schwerem Kerker bestraft werden. In einer raffiniert harmlos scheinenden Fassung soll also der Stachel des neuen Strafgesetzes nicht nur gegen einen Streik, sondern auch gegen das legale Kampfmittel der passiven Resistenz der Eisenbahner gerichtet werden. Unter Androhung von schweren Kerkerstrafen soll es diesen versagt sein, einen anderen Weg als den des Bittens und Petitionierens in der Zukunft beschreiten zu können.

Man geht wohl nicht fehl, wenn man diese beabsichtigten Bestimmungen, die ein schweres Attentat auf den beruflichen Existenzkampf bedeuten, als eine Frucht der systematischen Scharfmacherei gegen die Eisenbahner bezeichne. Dabei darf nicht außer acht gelassen werden, daß unterdessen in den verschiedenen Auslandsstaaten, wo die Eisenbahner infolge der Zersplitterung ihrer Organisationen leichter noch zu bekriegen waren, Schlag auf Schlag erfolgt ist. Italien, Ungarn und zuletzt Frankreich sind mit ihren Ausnahmemaßregeln gegen die Eisenbahner die Musterbeispiele für das, was auch bei uns den unterschiedlichen Reaktionen als der heißen Wünsche sehnsüchtiges Ziel vorschwebt. Und so vergeht fast keine Woche, wo nicht irgendwo ein Appell an die Regierung losgelassen wird, sie möge endlich einmal gegenüber den Eisenbahnern, gleichwie man es anderswo getan habe, Mut bezeugen. Die Forderung, die die neugegründete „Wirtschaftliche Zentralstelle“ als Verbot des Streikrechtes auf den Eisenbahnen und in allen öffentlichen Betrieben gleich bei ihrer Konstituierung erhoben hat, ist dafür ein neuer sprechender Beweis.

Und noch ein Symptom ist bemerkenswert. Zu den vielen Klagen, die in der jüngsten Zeit sowohl vom Regierungstische als auch in der kapitalistischen Presse über die steigenden Personalauslagen auf den Eisenbahnen erhoben wurden, kommt in den letzten Tagen die Mahnung in einem Wiener Montagsblatte an die Eisenbahnobligationenbesitzer, eine Schußvereinigung ins Leben zu rufen. Mit Worten, die Mitleid für die armen Kapitalisten auslösen könnten, wird auseinandergesetzt, wie der fortschreitende Staatssozialismus und die Begehrlichkeit der Angestellten die Besitzer von Eisenbahnwerten in ihren Interessen bedrohe. So heiter nun der Appell „Finanzleute aller Länder, organisiert euch!“ sonst auch anmutet, so ernst wird auch diese Sache, wenn man bedenkt, wie das Finanzkapital als organisierte Macht den Staat und die Verwaltung unter seine Botmäßigkeit zwingt.

Fast man alle diese Erscheinungen in ihrer Vielfältigkeit zusammen, so ergeben sich daraus die Konsequenzen für die Eisenbahner mit zwingender Notwendigkeit. Gegen den Kampf der Eisenbahner um ihre wirtschaftliche Besserstellung steht heute nicht mehr eine einzelne Macht. Viele Mächte haben sich erhoben und zu einem Bunde geschlossen. Es ist die internationale Sorge der Bourgeoisie und des Klassenstaates, wie und in welcher Art der unüberleibare Schutzwall gegen die „Begehrlichkeit“ der Verkehrsbediensteten zu errichten sei. Die Eisenbahner, denen die Verkehrsadern des öffentlichen Lebens anvertraut sind, sind jetzt der gemeinsame Feind, gegen welchen mobilisiert wird. Und so schwillt gleichsam die Flut unaufhörlich, die als Staats- und Unternehmerngewalt unsere Interessen bedroht. Es geht um die Schwächung unserer Macht, um die Niederringung der mühsam aufgebauten Organisation!

Aber es genügt nicht, das Spiel, bei dem um das Schicksal jedes einzelnen gewürfelt wird, bloß zu durchschauen. Die zweite und die weit größere Gefahr, die deshalb den Eisenbahnern in diesen Zeiten, wo Warnungssignale von allen Seiten kommen, droht, besteht in jenen vielseitigen Sonderbestrebungen, die heute von den falschen Freunden und Helfershelfern unserer Gegner auf allen Linien ins Werk gesetzt werden. Astengeist und nationale Absplittersversuche, wie nicht minder die Gründung von anderen zweifelhaften Unternehmungen, sind heute die Mittel, mit denen von allen Seiten gegen die einheitliche Form unserer Zentralorganisation operiert wird. Und deshalb haben wir unter den ungünstigen Aussichten, die uns die Zukunft verheißt, nicht bloß gegen den offenen Feind die Reihen geschlossen zu halten. Mißgunst und Mißtrauen gegen die eigene Organisation, falsche Hoffnungen und Erwartungen sind das Gift, das die Gegner in der Maske der wohlmeinenden Freunde säen, um den Körper der Organisation zu schwächen und der Zersetzung preiszugeben. „Kein offener Hieb in offener Schlacht, mit Müden und Tüden“ soll das Werk vollbracht werden! In dieser Zeit der schleichenden Bosheit und Niedertracht gibt es daher nur einen Weg, wenn das Errungene nicht verloren gehen und neue Erfolge erobert werden sollen: die Reihen zur festen Phalanx geschlossen, groß und stark zur Abwehr gerüstet! Feiges Zagen in einer Zeit, wo Gewitterwolken den Sturm kündigen, wäre Verrat an den eigenen Interessen. Innerer Ausbau der Organisation, rastlose Werbe- und Aufklärungsarbeit sind heute notwendiger als je. Vollbringen wir mit frischer Tatkräft dieses Werk zum Schutze unserer gefährdeten Zukunft!

Fr. L.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen und der Kohlentwucher.

Bei den in der jüngsten Zeit immer lebhafter beklagten schlechten Finanzen unserer Staatsbahnen ist es jedenfalls nicht ohne Interesse, den Ursachen nachzuforschen, die zu den schlechten finanziellen Ergebnissen beitragen. Ein besonders lehrreiches Kapitel ist da die Art der Lieferung der Kohlen für unsere Staatsbahnenverwaltung, die bisher die große Kohlen-

Firma Gd. J. Weinmann in Auffsig inne hatte. Zwar besitzt der Staat seine eigenen Schächte in den ärarischen Kohlenruben in Brüz, die eine Jahresproduktion von rund 9 Millionen Meterzentnern ergeben. Aber die Firma Weinmann ist die Abnehmerin dieser Schächte und der Staat bezieht auf Grund eines Vertrages mit dieser Firma von ihr die Kohlen, das heißt so viel, als daß der Staat seine eigenen Kohlen erst wieder von privaten Großhändlern kauft. Die gegenwärtig bestehenden Verträge laufen mit dem Jahre 1912 ab und sie sind nun, wie verlautet, auf neuerliche zwölf Jahre verlängert worden.

Wie nun erinnerlich, hat voriges Jahr im Subkomitee des Feuerungsansschusses eine Debatte über die Kohlentarife stattgefunden und bei dieser Gelegenheit wurden auch die vom Aerar mit der Kohlenfirma Weinmann abgeschlossenen Lieferungsverträge einer Kritik unterzogen.

Die Debatte endete auch mit dem im Subkomitee gefaßten Beschluß, die Regierung sei aufzufordern, den Vertrag mit der Firma Weinmann nicht wieder zu erneuern.

Trotzdem soll der Firma Weinmann auf weitere zwölf Jahre vom Staate der Kohlenverkauf von ärarischen Schächten überlassen werden. Die Firmen Weinmann und Petschel haben bis zum Jahre 1912 das alleinige Verkaufsrecht für 75 Prozent des auf den staatlichen Gruben geförderten Kohlenmaterials. Nur über 25 Prozent kann der Staat frei verfügen. Benötigt er mehr, so muß er seine eigene Kohle zu dem Preise, den diese Firmen zu bestimmen belieben, rüchlaufen. Das Ungefunde dieser Zustände liegt auf der Hand. Der Staat hat bekanntlich in den letzten Jahren die großen Privatbahnen in sein Netz einverleibt und er kommt damit in die Lage, immer mehr Kohlen für seinen Staatsbahnbedarf beanspruchen zu müssen.

Wie nun die Kohlenfirmen, und darunter befinden sich die großen Händler, ihre Wucherpreise diktieren, das geht aus folgendem hervor:

Die Prager Kohlenhändler richteten im November 1908 ein Memorandum an den Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten, in welchem in klarster Weise die Ursachen der enormen Kohlentenerung aufgezählt werden.

Wir entnehmen diesem Memorandum folgendes: „Die Kohlen Großhandlungsfirma Petschel und Weinmann haben auf den verschiedensten Bahnen Lagerplätze.

Diese fungieren als Operationspunkte für die Beherrschung des Prager Marktes.

Für diese Lagerplätze werden Geschäftsleute bestellt, die den Kohlenhandel weiter kommissionärhaft ausüben, wobei sie aber an die Bedingungen gebunden sind, ihren ganzen Kohlenbedarf von der Firma zu beziehen, die ihnen den Lagerplatz überläßt. Diese Kommissionäre treten Plätze und Winkel ihres Lagerplatzes wieder an andere ab unter der Bedingung, daß diese Submieter die Kohle nur von ihnen beziehen. Diese Prozedur wiederholt sich bis zum kleinsten Kohlenhändler.

Ein weiteres Glied in dieser Kette von Abhängigkeiten ist das Rayonieren der Konsumenten, der sogenannte „Kundenschutz“.

Wenn sich einer um eine Kohlenlieferung bemüht, also einen Detailverkauf erreichen will, muß er sich die Erlaubnis zum Verkauf der Kohlen erst einholen, wobei ihm Einkaufs- und Verkaufspreis von der kartellierten Firma einfach diktiert wird. Fügt er sich diesem Diktat nicht, so bekommt er von niemandem eine Kohle.

Aus diesem ist zu ersehen, was für ein Spiel mit der Existenz so eines Kleinhändlers getrieben wird.“

Und nun zum Preise.

Der Preis der Kohle für den Großhändler stellt sich auf der Grube auf 56 H. per Meterzentner. Der kleinste Händler darf ihn nicht unter Kr. 2.08 verkaufen. Sein Profit per Meterzentner beträgt 6 H. Da er bei diesem Verdienst nicht existieren kann, muß er, um etwas zu verdienen, zu einem ganz knappen, in vielen Fällen zu schlechtem Gewicht seine Zuflucht nehmen, so daß die Konsumenten doppelt betrogen erscheinen. In diesen dürren Ziffern: 56 H. — Kr. 2.08, drückt sich die ganze Verwerflichkeit und Schädlichkeit dieses an sich grandiosen Systems der Beherrschung des Marktes aus. Sie könnte segensreich wirken, wenn sie dazu dienen würde, die Konsumenten mit billiger Kohle zu versorgen. Sie schreit aber förmlich nach dem Staatsanwalt, da sie bloß dazu dient, die Profitrate des Unternehmens auf Kosten der Armen und Vermitteln zu erhöhen.

Dieser das Volk ausbeutenden Macht erfolgreich zu begegnen, vermag nur der Staat mit Hilfe des Parlaments.

Nachdem die Verstaatlichung des Kohlenbergbaues auf Schwierigkeiten stößt, wäre dringend ein Kartellamt zu schaffen, dem die Statuten und Beschlüsse aller Kartelle zu unterbreiten sind. Auf diese Weise könnte der Staat kraft seiner autoritären Gewalt Höchstpreise festsetzen. Es wäre nichts Neues. In einem Privilegium des Herzogs Heinrich von Sachsen vom Jahre 1783 ist dem Bergwerksbesitzer vorgeschrieben, „in Satzungen des Preises der zu verkaufenden Kohlen eine gewisse Leidlüche, der Billigkeit und dem gehobenen Aufwand gemäße Tare zu beachten und sich damit zu bescheiden, damit es nicht widerwillig unseres obrigkeitlichen Einsehens und gewisser Ordnung bedürfen möge“.

Was im Jahre 1783 angezeigt war, ist im Jahre 1911 zur unbedingten Notwendigkeit geworden, wenn der Staat sich nicht negieren will. Seine Pflicht ist es, preisregulierend zu wirken und die übrige Industrie und die Bevölkerung nicht ausbeuten zu lassen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Staates sind ungesund, wenn zum Beispiel die Aktion der Brüder Bergbau-Gesellschaft von 200 Kr. auf 780 Kr. gestiegen und wenn 42 Prozent Dividende gezahlt werden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Staates sind korrupt, wenn trotz dieses riesigen Nutzens die Staatsbahnen der Braunkohlenindustrie abermals eine Tarifiermäßigung gewährt, wodurch die Firmen Weinmann und Petschel Millionen verdienen und der Konsument, der Steuerträger, den Anfall der Staatsbahnen deden muß. Bei derartigen Millionengeschäften dürfen die Regierung und das Parlament nicht klagen, daß die Staatsbahnen passiv seien. Durch richtige Anwen-

dung der Tarife und Aufhebung aller Begünstigungen werden die Staatsbahnen Millionen dem Staate abwerfen. Die Staatsbahnen dürfen aber auch nicht die ärarische Kohle beim Weinmann, sondern direkt bei den ärarischen Julius-Schächten kaufen, es darf nicht die Firma Weinmann den Zwischenhändler zwischen dem Eisenbahn- und dem Aerbauministerium, dem der Bergbau unterstellt ist, spielen.

Man wird gut tun, diesen Lieferungsstandal im Auge zu behalten und darauf hinzuweisen, wenn man bei den gerechten Forderungen der Staatsbahnenbediensteten immer wieder mit der Ausrede auf die schlechten Betriebsergebnisse der Staatsbahnen kommt. Die Staatsbahnen können auch hier Unsummen ersparen, wenn es erst der Staat nicht mehr mit seiner „Autorität“ vereinbarlich finden wird, sich zum Sklaven der Kohlenwucherer zu machen.

Wohnungsgenossenschaft und Einfamilienhäuser.

Wir werden um die Aufnahme der folgenden Zuschrift erucht: Auf die beiden Artikel der Nummern 7 und 8 des „Eisenbahner“, welche sich mit der E. V. G. befaßten, bitte ich auch diese Zeilen veröffentlichen zu wollen. Die Einfamilienhäuser und deren leichte Erwerbung, wie sie von der E. V. G. so verlockend propagiert wurden, haben auch unsere Genossen Eisenbahner in Verführung gebracht. Auf eine Einladung seitens der E. V. G. wurde ein Genosse von Gloggnitz zur Versammlung nach Wien entsendet. Nach dem Bericht dieses Genossen, der auch ein Statut der E. V. G. mitgebracht hatte, fand sich auch hier eine Anzahl Genossen unter den Eisenbahnern, die das Programm für gut hielten und Lust zeigten, sich dieser Genossenschaft anzuschließen.

Ich wurde durch den Obmann ihrer Ortsgruppe auf diese Tatsachen aufmerksam gemacht, interessierte mich dafür und bekam ein Statut der E. V. G. zur Hand. Da ich auf diesem Gebiet bereits Erfahrungen gesammelt habe, und zwar nicht die angenehmen. — Ich war Kassier der Wohnungsgenossenschaft in Mödling, die den natürlichen Tod, nämlich an Kapitalmangel gestorben ist, wobei der dortige Konsumverein bei Anwendung aller Vorkehrungen nur mit Mühe vor Schaden bewahrt wurde. Wir mußten trotz dem Eifer und der Opferwilligkeit der Mitglieder das begonnene Werk aus dem obenangeführten Grunde aufgeben. Ich war also begierig zu erfahren, wie die E. V. G. ihre so reklamehaft angekündigten Ziele zu erreichen sucht. Nach Ueberprüfung des Statuts wußte ich allerdings, daß die E. V. G. nicht darnach beschaffen ist, um für die Masse gesunde Wohnungen zu errichten oder gar auf die Wohnungsnot wohlthätigen Einfluß auszuüben.

Diese Motive wurden in unseren Besprechungen erläutert und so kamen wir zu dem Entschluß, daß wir nur durch genossenschaftliche Selbsthilfe, wo nicht der Erwerb der Eigenhäuser für den einzelnen, sondern die Erbauung von gesunden Arbeiterwohnungen als genossenschaftliches Eigentum zum Hauptzweck gestellt, und die Einfamilienhäuser als Ideal der späteren Entwicklung der Genossenschaft überlassen wurden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich einen Punkt Ihres Artikels dahingehend richtigstellen, daß nach dem Gesetz über Arbeiterwohnungen vom Jahre 1902 in geschlossenen Orten Häuser bis zu zwei Stock Höhe die Beainstigung erhalten können, wenn sie die, allerdings sehr harten Vorschriften dieses Gesetzes erfüllen. Als sich eine genügende Zahl der Mitglieder

Feuilleton.

Die Zeit der schiefen Ebene.

Von Franz Swoboda.

Wenn auch erst der 27. September 1825 als der Geburtstag der Eisenbahn angesehen wird, da an diesem Tage der zum leitenden Ingenieur der Stockton-Darlington-Bahn ernannte Georg Stephenson zum erstenmal eine verhältnismäßig große Last mit bedeutender Geschwindigkeit mittelst der von ihm konstruierten Lokomotive beförderte, so ist doch schon vorher „ein ganzes Volk von Ingenieuren“ tätig gewesen, das in der Luft schwebende Problem, die Dampfkraft zur Beförderung von Menschen und Gütern heranzuziehen, zu lösen. Allein die Voraussetzung, die man noch vor diesem großen Gedankenfrage in Bezug auf die Leistung der Lokomotive bei großen Steigungen annahm, indem man behauptete, daß der Stützpunkt des hohen Eingreifens der Räder auf die Schienen ungenügend sei, demzufolge also gebirgige Terrainverhältnisse von der Lokomotive nicht überwunden werden könnten, diese Voraussetzung wurde auch noch lange nach dem 27. September 1825 als fest und unantastbar aufrecht erhalten. Denn die Ertragskraft des Seilbetriebes galt als so groß, daß der Lokomotive einfach die Fähigkeit, große Lasten über große Neigungen zu bringen, abgesprochen wurde, ohne sich erst weiter die Mühe zu geben, endlich an den Ausbau der Lokomotive zu schreiben. Deshalb ließ der damalige Stand des Lokomotivbaues und auch die primitive Konstruktion des Oberbaues nur die einfache, möglichst gerade und horizontale Bahntrasse als das Beste erscheinen, um es als Prinzip, und zwar als unumstößliches, festzuhalten. Dort aber, wo die Terrainverhältnisse eine unbedingte und starke Neigung zur Notwendigkeit machten, dort gedachte man ohne eine Anlage der „selbstwirkenden geneigten oder schiefen Ebene“ nicht auszukommen. Und diese sogenannte schiefe Ebene war durch sehr lange Zeit, etwa durch 50 Jahre, eine große Gefahr für die Lokomotive, weil sie unendlich viele und einflussreiche Verteidiger aufzuweisen hatte, wodurch der Ausbau der Lokomotive verzögert wurde. Der Kampf um dieses System erregte die ganze Welt. Die hervorragenden Fachgenossen, selbst Stephenson, redeten diesem System das Wort. Darum wird diese Zeit, die beinahe dem Fortschritt der Lokomotive hätte

verhängnisvoll werden können, am besten mit dem Ausdruck als die „Zeit der schiefen Ebene“ bezeichnet.

Das System der schiefen Ebene, auch das Seilbahnsystem genannt, verfuhrte in einer auf den höchsten Punkt einer Neigung aufgestellten (stationären) Maschine, die die Wagenzüge vermittelst eines Laues hinauf und hinab beförderte. Die stotze Ertragskraft bestand in der größeren Sicherheit, beladene Wagen ohne jede Gefahr über die größten Gefälle hinabzuführen, welche Last zugleich die Hinaufbeförderung des geringeren Gewichtes, der leeren Wagen, bedingte. Entweder bestand die Anordnung bei der Maschine darin, daß um ein liegendes Räder das Lau geführt wurde oder daß das Zugtau über zwei Seiltrommeln geschlungen war, die durch Zahnräder miteinander in Verbindung gebracht wurden.

Die erste gebaute, urkundlich bestätigte schiefe Ebene wurde im Jahre 1788 von Reynolds an einem Kanal der Kerley-Eisenwerke angelegt. Sie fand dann bei Bahnbauten gebirgiger Terrainverhältnisse ihre feste Anwendung, so daß man in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ihrer 120 in Europa und Amerika zählen konnte.

Zunehmend waren die Augen der Techniker auf Vervollkommnung dieses Systems gerichtet, und es ist hier insbesondere der ersten europäischen Gebirgsbahn, der Semmeringbahn, Erwähnung zu tun, die beinahe daran war, mit solchen schiefen Ebenen eingerichtet zu werden. Alle politischen Tagesblätter, alle belletristischen Wochenblätter, alle Fachzeitungen der ganzen Welt erörterten in mehr oder weniger hitzigem Eifer die durch nichts zu ersenkende Wirkung der schiefen Ebene, denn für die Lokomotive galt als Grundsatz, daß sie Steigungen von nur 1:200 überwinden könne, welcher Grundsatz jedoch von dem genialen Karl Ritter v. Ohgga in fähigen Auseinandersetzungen bestritten wurde, der durch außerordentliche Studien die Nachteile der Seilrampen erkannte und deshalb mit voller Zuversicht für einen Lokomotivbetrieb eintrat. Aber weit entfernt, diesem großen Vorläufer helfend an die Seite zu springen, wurde ihm sogar von den eigenen Berufskollegen schärfstens entgegengearbeitet. Selbst der zu jener Zeit ins Leben getretene „Oesterreichische Ingenieurverein“ kam in seiner eingehenden Urteilsung zu dem Schlusse, daß der Lokomotivbetrieb auf das entschiedenste zu verurteilen, die Anlage von schiefen Ebenen aber wärmstens zu empfehlen sei. Was nun den Ruhm Ohggas ausmacht, ist, daß er lange Zeit mit dem Grundsatz allein

stand, daß „Adhäsionslokomotiven vor allen übrigen Systemen“ auch in Gebirgsregionen den Vorzug verdienen“, ein Grundsatz, der zwar im Widerspruch eines Stephenson und der ungeheuer großen Zahl von Fachgenossen stand, aber durch den hinreichenden Schwung der Vortragweise Ohggas und die präzise Richtigkeit in den theoretischen Nachweisungen — auf die Praxis konnte ja damals noch nicht hingewiesen werden — vertrauensvoll die Zustimmung der Generaldirektion erhielt. Daß Ohgga aber auf solche Weise über die maßlose Agitation seiner Kollegen siegte, daß dem Genie und dem Fortschritt in Oesterreich einmal vertraut und gehuligt wurde, ist ein Moment in der Geschichte dieses Staates, das in der Tat besonders hervorgehoben und bezeichnet zu werden verdient, um so mehr, als es ja das erste und bis heute das einzige mal war, daß Oesterreich in die Lage kam, den Kulturstaaten als erster voranzuschreiten. Diesen Anspruch Oesterreichs wird die Geschichte der Eisenbahnen auch betonen müssen, weil mit der Ueberwindung des Systems der schiefen Ebene die Lokomotive so vollständig siegte, daß sie die ganze Welt eroberte, so daß wir uns heute ohne Eisenbahn gar nicht mehr denken können!

Die Zeit der schiefen Ebene ist durch unsere Darlegung einerseits zeitlich begrenzt worden, andererseits beherrschte und beherrscht aber das System der schiefen Ebene, wenn wir diesen Ausdruck verjünglich und diese Idee als ein Symbol des Rückschlusses bezeichnen, überhaupt immer die Menschheit, wenn es gegolten hat, dem Fortschritt zu dienen. Sei es in der Wissenschaft oder in der Religion, in der Kunst oder in der Politik — immer und immer spielt das System der schiefen Ebene die größte Rolle, zu deren Ueberwindung sich so mancher Held der Menschheit geopfert haben. Freilich erscheinen uns die Kämpfe um die Eisenbahn recht drastisch vor das Auge gerückt, weil wir die kolossale Umwälzung in uns selbst empfinden, die dieser Sieg über die ganze Welt gebracht hat. Darum soll hier der Kampf Ohggas nicht allein erwähnt worden sein, auch Stephenson hat seine ganze Kraft in diesen Kampf gestellt. Denn gegen den Lokomotivtransport stellte sich nicht die Wissenschaft allein, es war hier die große und gewaltige Masse der Menschheit mit ihren verschiedenen Interessen, die Dummheit nicht ausgeschlossen, zu besiegen. „Man

*) In besondere Erwägung wurde auch das „atmosphärische System“ gezogen, welches System besonders Stephenson empfahl.

bereit erklärt hatte sich diesem Prinzip anzuschließen, haben wir eine Genossenschaft für möglich gehalten. Wir ließen einen Planentwurf anfertigen, der uns von den Architekten Subert und Franz Geyner in Wien nebst einer Rentabilitätsberechnung entgegenkommend beigelegt wurde. Die Bezeichnung der zu erbauenden Realitäten wurde uns von der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt in Wien unter der Bedingung zugesichert, wenn die Gemeinde die Zinsgarantie übernimmt.

Erst als wir auch die Zinsgarantie der Gemeinde durch einen Beschluß des Gemeindeausschusses hatten, gingen wir zur Konstituierung der Genossenschaft sowie zur Ausarbeitung der Baupläne. Unsere Brüdergenossenschaft, der Konsumverein, kam uns entgegen, indem er uns einen sehr günstigen Baugrund verkaufte, wobei wir denselben nicht sofort bar bezahlen müssen, sondern die Priorität der Bezeichnung für die Realität eingeräumt wurde. Es waren also die günstigsten Vorbedingungen geschaffen und alles zum Baubeginn vorbereitet.

Da auf einmal wurden durch den Beschluß des Gemeindeausschusses die Hausbesitzer und Zinswucherer — die sich bei uns in Gloggnitz nicht spotten lassen — aufgeschreckt. Gegen den Beschluß der Gemeinde wurde ein Protest unter unglaublichem Terrorismus zustande gebracht. Der Gemeindeausschuß hatte sich trotz der ungeheuren Blamage diesen Protest angeschlossen und seinen erstgefaßten Beschluß annulliert. Untere schönen Hoffnungen wurden durch diesen einzigen Beschluß zerstört. Als alte Praktiker haben wir zu alldem kaltes Blut bewahrt und unsere Genossenschaft weiter ausgebaut.

Daß uns die E. B. G. mit ihren Versprechungen und Versammlungsreden mit ihren „Kartenhäusern“ — denn um den in ihrer Broschüre angegebenen Preis sind nun solche möglich — weit überflügelt hat, ist leicht begreiflich. Die Wiener-Neustädter Genossen wollten sich uns anschließen, aber wir konnten die Versprechungen der E. B. G. nicht annähernd nachahmen und so sind auch die Wiener-Neustädter der E. B. G. beigetreten. Wir haben von allem Anfang an erklärt: unsere Wohnungen können nicht billiger sein als die von Privaten erbauten, weil wir dieselben in erster Linie als hygienisch einwandfrei, also als gesunde, menschenwürdige Wohnungen erbauen wollen. Denn bei uns in Gloggnitz sind die Mehrzahl Wohnungen von einer Beschaffenheit, wie man sie nur im Königreich „Dreher“ findet und von unseren Genossen Mag Winter wiederholt geschildert wurden. Eine gemeinnützige Genossenschaft kann eben nur die Mieter für die Dauer von 50 Jahren vor weiteren Mietzinssteigerungen bewahren. Wie haben bei unseren Voranschlägen alle Eventualitäten berücksichtigt und sind zu dem Resultat gelangt, daß eine Wohnung mit Zimmer und Küche auf 21 Kr., und Zimmer, Kabinett und Wohnküche auf 28 Kr. per Monat an Miete kommen wird. Wir haben verschiedene Begünstigungen und Vorteile nicht berücksichtigt. Es wird für die Leitung der Baugenossenschaft viel angenehmer sein, wenn sie in die Lage kommt, den Mitgliedern zu erklären, daß der Mietzins sich eventuell billiger stellt. Natürlich sind wir arme Leute und kochen mit Wasser. Unser Rechnungsabluß per 1910 weist einen Mitgliederstand von 126 mit 163 gezeichneten Anteilen à 100 Kr. auf, auf die bereits 9888 Kr. mit Ende des Jahres bar eingezahlt wurden (gegenwärtig sind 12.500 Kr. eingezahlt). Unsere Verwaltungskosten können sich allerdings mit denen der E. B. G. nicht messen. Die Geschäftskosten betragen bei uns Kr. 112.31, wobei die Registrierung allein 57 Kr. verursachte.

Wir werden laut den von den Architekten Subert und Franz Geyner in Wien ausgearbeiteten Bauplänen die vom Arbeitsministerium überprüft und technisch ein-

wandfrei befunden wurden, im nächsten Monat in Gloggnitz mit dem Bau beginnen. Es werden drei in V-Form gebaute, zwei Stock hohe Bedienstetenwohnhäuser mit 44 Wohnungen errichtet.

Nicht Versprechungen und Demagogie, sondern zielbewußte Arbeit kann auch auf diesem Gebiet Nützliches leisten. Der Wohnungsfürsorgefonds kann durch vorsichtige Verwaltung doch zum Teil dem Wohnungselend steuern, nur müssen uns, wir Genossenschaftler, energisch dagegen wehren, daß derselbe zu Erwerbsquellen einzelner Personen mißbraucht wird.

Wir wollen nicht zulassen, daß auch unsere Baugenossenschaft von der Perspektive der E. B. G. betrachtet und behandelt wird. Die Arbeiter selbst müssen diese mühe- und gefahrvolle Arbeit auf sich nehmen und nicht warten, bis Leute, die keinen Begriff von einer genossenschaftlichen Verwaltung haben, die brennende Frage der Wohnungsreform verprüfeln.

Unserer Baugenossenschaft gehören über 50 Prozent Eisenbahner als Mitglieder an. Als Statut wurde das Musterstatut der Regierung für Wohnungsreform vom Jahre 1902 mit unwesentlichen Abänderungen angenommen. Für die Ausnahme dieser Zeilen bestens dankend, zeichnet sich

Andreas Wukobits.

Direktor der Gemeinnützigen Arbeiter-Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Gloggnitz und Umgebung.

Zu der ausgerufenen Frage der Einfamilienhäuser veröffentlicht nun auch das offizielle Organ der deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften Oesterreichs „Die Genossenschaft“ einen Artikel, der um so bemerkenswerter ist, da die E. B. G. dem Verband der deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften selbst angehört. Wir entnehmen den sachmännischen Ausführungen, die in den schwersten Bedenken gegen die Ausführbarkeit der Errichtung von Einfamilienhäusern gipfeln, folgende sachliche Argumente:

Am 1. April 1910 wurde beim Wiener Handelsgericht das Statut der „Einfamilienhäuser-Baugenossenschaft für Eisenbahner“ registriert, die den statutenmäßigen Zweck hat, die Wohnungsverhältnisse der Mitglieder zu verbessern, indem denselben die Möglichkeit geboten wird, gegen Zahlung eines verhältnismäßig geringen Mietzinses das Eigentum an Einfamilienhäusern zu erwerben.

Die Gründer dieser Genossenschaft entfalteten sofort nach der Registrierung des Statuts eine lebhafteste Tätigkeit, so daß es möglich war, in der Zeit vom April bis 21. Dezember 1910 1648 Mitglieder der Genossenschaft zuzuführen, welche sich zur Einzahlung von zusammen 1657 Anteilen zu je 200 Kr. verpflichtet haben.

Diese Genossenschaftsmitglieder gehören den verschiedenen in Oesterreich bestehenden Bahnbewirtschaftungen an und sind in verschiedenen Orten der Monarchie verteilt. Dieselben vereinigen sich aber zu Ortsgruppen, an deren Spitze Vertrauensmänner der Genossenschaft stehen.

Regelmäßige Versammlungen der einzelnen Ortsgruppen einerseits, in Wien stattfindende Delegiertentage andererseits sollen den Verkehr zwischen den teilweise weit entfernten Genossenschaftlern und dem Vorstand in Wien vermitteln. In der Tat haben auch schon zahlreiche Ortsgruppenversammlungen stattgefunden und wurde die erste Delegiertenkonferenz am 15. Jänner 1911 in Wien abgehalten, welche die der Generalversammlung zur Beschlußfassung vorgehaltenen Gegenstände vorzubereiten hatte. Die erste Generalversammlung hat am 29. Jänner 1911 stattgefunden, in welcher der Geschäftsbericht und Rechnungsabluß für das Gründungsjahr genehmigt, eine der Entwicklung der Genossenschaft rechnungstragende Statutenänderung und die nötigen Wahlen in den Vorstand und Aufsichtsrat vorgenommen worden.

Damit der Vorstand mit den in den verschiedenen Orten der Monarchie verstreuten Mitgliedern in steter Verbindung bleiben könne, hat die erste Generalversammlung beschlossen,

ganze Kraft einsetzt, die Fortschritte der Flugtechnik in Oesterreich zu verhindern, wenn er die Herstellung eines lenkbaren Ballons als ein Ding der Unmöglichkeit erklärt, wenn er dieses Projekt mit Kraftausbrüchen, wie: „höherer Unfug“, „Esel“, „hirnrissig“, „tollhässlerisch“, „Gipfel des Blödsinns“ u. s. w. lächerlich macht, tatsächlich aber schuld ist, daß die Flugtechnik in Oesterreich um 20 Jahre zurück ist, so muß betont werden, daß dieser Herr der Neuzeit mit den vielen Klemmern, Würden und Titeln leider einen so großen Einfluß besitzt, und es ist darauf hinzuweisen, daß er ganz genau denselben Standpunkt einnimmt wie seinzeitiger Harrison, Brougham und Wood, und daß man es auch heute unterläßt, das Narrenhaus entsprechend zu besetzen. Die Zeit der schiefen Ebene ist eben leider noch nicht überwunden. Und in ebensolchem Maße, wie hier heute noch gegen den Fortschritt der Technik gekämpft wird, in ebensolchem Maße — nur noch leidenschaftlicher — wird gegen sozialpolitische Maßnahmen Stellung genommen, die im Fortschritt der Menschheit gelegen wären. Die richtende Geschichte triumphiert zwar, indem nicht nur geistlose Einzelne, Korporationen und Parteien, sondern auch ganze Staaten hinweggefegt werden — aber müßte man mit Jung fragen: „Was nützt es dem einzelnen, daß in der Geschichte selbst sich langsam die Gerechtigkeit vollzieht, wenn er längst vermodert ist?“ Hat nicht jeder einzelne das Anrecht, die Güter und Errungenschaften dieser Erde voll und ganz zu genießen? — Das Gespenst der schiefen Ebene mit den schreckhaft verzerrten Zügen grinst der Menschheit unangenehm entgegen, aber ihre Verteidiger gleichen dem Tod mit der Spitze, der zwar den einzelnen fällen, nicht aber die ganze Menschheit ausrotten kann. Gleichwohl kann der Menschheit unbeschreibbaren Schaden zugefügt werden, denn nicht immer siegt der Genius der Vernunft. Wenn es sich auch später erweist, daß sich „die Welt doch bewegt“, die Zeit des unnützen Streites und der Lüge ist ein unerföhrlicher Verlust für den Fortschritt, eine Zeit, die vielleicht die Bedeutung von Jahrhunderten haben kann. Wohl ist es richtig, daß eigentlich erst der Kampf das Leben bedeutet, aber es ist nicht notwendig, dem Unfinn im Leben einen solchen Vorzug einzuräumen, auf daß er so schwer bekämpft werden kann. Der Prozeß der Erkenntnis wird sich immer und ewig auf der schiefen Ebene abspielen, immer aber sollte Vorbeuge getroffen werden, daß die Gesamtheit keinen Schaden erleidet!

ein monatlich erscheinendes Genossenschaftsorgan „Mitteilungen der Einfamilienhäuser-Baugenossenschaft für Eisenbahner“ herauszugeben, dessen Bezug für alle Mitglieder der Genossenschaft obligatorisch ist.

Wie wir den bereits erschienenen ersten zwei Nummern dieser „Mitteilungen“ entnehmen, hat der Vorstand der neugegründeten Baugenossenschaft eine Reihe von Vorarbeiten geleistet, welche aber leider noch zu keinem vollen Erfolg geführt haben.

Am 4. Dezember v. J. wurde dem Abgeordnetenhaus von der Genossenschaft eine Petition überreicht, mit welcher eine Änderung der Besetzung über die Verpfändbarkeit der Bezüge öffentlicher oder Privatbeamten und anderer Angehörten in der Richtung verlangt wird, daß sowohl die Quartiergelder, als auch innerhalb des bisherigen pfandfreien Einkommens ein Betrag, welcher ein Fünftel des gesamten Einkommens überschreitet, für Abstrattungen an Baugenossenschaften sowie andere ähnliche Körperschaften freiwillig verpfändet werden können. Weiters hat sich der Vorstand der Einfamilienhäuser-Baugenossenschaft an den Eisenbahnminister und an verschiedene Funktionäre des Eisenbahn- und Arbeitsministeriums um wertvolle Unterstützung gewendet und ist bei der „Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt“ und der „Genossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt für Eisenbahner“ in Wien zwecks Kreditgewährung vorstellig geworden. Auch mit ausländischen Banken, Versicherungsgesellschaften u. s. w. hat sich der Vorstand zu demselben Zwecke in Verbindung gesetzt.

Entsprechend der lebhaften Propaganda, welche die Funktionäre der Genossenschaft inszeniert haben, sind auch die hierfür gemachten Auslagen. Dieselben betragen laut des in der ersten Nummer der „Mitteilungen“ veröffentlichten Rechnungsabchlusses einschließl. Spesen, Druckkosten, Porto, Bureaukosten und Bureauanteile Kr. 6226.58 und verzehren den größten Teil der Eintrittsgebühren, welche mit 8240 Kr. ausgewiesen worden sind.

Wenn auch die Funktionäre für ihre Tätigkeit keine Entschädigung erhalten haben, so erscheinen uns die für Propagandazwecke aufgelaufenen Kosten doch zu hoch, da dieselben nicht gerade als fruchtbringend und für die Genossenschaft vorteilhaft anzusehen sind; denn diejenigen Personen, welche sich durch eine lebhafteste Agitation zum Beitritt zur Genossenschaft bewegen lassen, sind nicht immer die zuverlässigsten und leistungsfähigsten Genossenschaftler. Daß die Genossenschaft kein allzu großes Vertrauen in den Zahlungseifer und die Zahlungsfähigkeit ihrer Mitglieder hat, zeigt vor allem der Umstand, daß die Genossenschaftsleitung die früher erwähnte Petition im Abgeordnetenhaus eingebracht hat, womit die Pfändbarkeit eines sonst exekutionsfreien Teiles des Einkommens verlangt wird.

Die positive Arbeit, welche die Genossenschaftsfunktionäre bisher geleistet haben, liegt darin, daß sie bei Bruch an der Kur ein Grundstück im Ausmaß von circa 18.000 Quadratmetern erworben haben, welches in der Bilanz mit Kr. 19.607.92 ausgewiesen wird und nach einer im Bericht aufgestellten Behauptung jederzeit mit einem Gewinn von 30.000 Kr. weiterverkauft werden kann. Wenn ein solcher Gewinn bei einem etwaigen Verkauf auch faktisch erzielt werden könnte, so ist es doch nicht mit den genossenschaftlichen Grundsätzen vereinbar, mit einem derzeit noch nicht realisierten und gewiß fraglichen Gewinn im Bericht zu paradieren. Wenn die Genossenschaft einen Baugrund erwirbt, so geschieht die Erwerbung desselben nicht zu Spekulationszwecken, sondern zum Zwecke der Erbauung von Häusern für ihre Mitglieder.

Auch entspricht es nicht den gesetzlichen Grundlagen einer Genossenschaft, wenn sie, wie die in Rede stehende Baugenossenschaft unter den Aktiven der Bilanz „Ausstehende Anteilskonten der Mitglieder“ und unter den Passiven die „Geschäftsanteile“ im vollen gezeichneten, aber noch nicht eingezahlten Betrag ausweist. In dieser Weise kann eine Aktiengesellschaft, deren Grundkapital durch das Statut festgesetzt ist und keiner von der Willkür der Aktionäre abhängigen Veränderung unterliegt, ihre Bilanz aufstellen, nicht aber eine Genossenschaft, deren Grundkapital sich jederzeit ändern kann, da einerseits die Mitglieder aus der Genossenschaft austreten können, bevor sie noch ihren Geschäftsanteil eingezahlt haben und andererseits den austretenden Genossenschaftlern der auf den Geschäftsanteil eingezahlte Betrag nach Ablauf der Frist zurückgezahlt werden muß. In der Bilanz einer Genossenschaft sind die Geschäftsanteile nur mit demjenigen Betrag auszuweisen, welcher im Moment der Bilanzaufstellung tatsächlich eingezahlt worden ist.

Eine Bilanz, aus der die „tatsächlich eingezahlten“ Geschäftsanteile erst durch die Subtraktion der „ausstehenden“ Anteilskonten von den „gezeichneten“ gefunden wird, ist zwar rechnerisch nicht falsch und wird von jedem Bilanzkundigen auch richtig gelesen werden, aber sie ist geeignet, bei Menschen, welche sich mit dem Bilanzlesen gewöhnlich nicht befassen, irrige Vorstellungen über den Vermögensstand der Genossenschaft hervorzuheben, was eine Genossenschaft, die für Mitglieder berechnet ist, welche mit dem kaufmännischen Leben nicht genau vertraut sind, vermeiden soll.

Im großen und ganzen können wir konstatieren, daß die idealen Bestrebungen der „Einfamilienhäuser-Baugenossenschaft für Eisenbahner“, welche — wie in einem in den „Mitteilungen“ enthaltenen Aufsatz des Anwaltes der Genossenschaft Dr. Johann Joachim in „Woher nehmen wir das zum Bauen notwendige Geld?“ ausgeführt wird — es als ihren vornehmsten Zweck anseht, gerade den bedürftigsten unter den Mitgliedern, denjenigen, welche nichts besitzen, zu eigenen Häusern zu verhelfen, sehr anerkenntniswert sind, aber: „Festina lento — Gile mit Weile.“

Die erste Reichskonferenz der Stations- und Magazinarbeiter aller österreichischen Eisenbahnen.

Im Gartensaal des Favoritner Arbeiterheims in Wien fand Sonntag den 5. und Montag den 6. März die Erste Reichskonferenz der Stations- und Magazinarbeiter der österreichischen Eisenbahnen statt. An der Konferenz nahmen 118 Delegierte dieser beiden Arbeiterkategorien teil, die von 103 Ortsgruppen oder Zahlstellen entsendet worden waren. In den Beratungen der Konferenz beteiligten sich ferner mehrere Mitglieder der Arbeiterausschüsse der E. L. Staatsbahnen und der Arbeiterausschüsse von Privatbahnen. Die Zentrale unserer Organisation war durch Genossen S o m i t s c h, deren Sekretariate durch die Ge-

*) Siehe die Biographie Stephenson's in den „Gedanken der Menschheit“, Verlag „Aufklärung“ in Berlin, 1902.

nossen Prodeckh, Maczanowski und Kopač vertreten. Genosse Reichsratsabgeordneter Tomisch, der am ersten Tage des Stattfindes der Konferenz verhindert war zu erscheinen, da er in einer auswärtigen Versammlung referierte, fand sich im Laufe der Beratungen der Konferenz am zweiten Tage bei dieser ein. Von der Redaktion des „Eisenbahner“ war Genosse Krawany anwesend.

Die Tagesordnung lautete:

1. Die Lage der Stations- und Magazinsarbeiter bei den österreichischen Eisenbahnen.

2. Bericht der Zentralarbeitsratsmitglieder über die am 26. November v. J. im Eisenbahnministerium stattgefundene Sitzung.

3. Beratungen und Beschließung geeigneter Anträge zur Verbesserung der Lage der Stations- und Magazinsarbeiter.

4. Organisation und Taktik.

Zu Vorsitzenden der Versammlung wurden die Genossen Jernejčič und Kratochwill gewählt. Als Schriftführer fungierte Genosse Krawany.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Die Lage der Stations- und Magazinsarbeiter bei den österreichischen Eisenbahnen“ nahm Genosse Tomisch das Wort und führte nachstehendes aus:

Die Stations- und Magazinsarbeiter sind das erstmalig in einer Reichskonferenz versammelt und da sei es angebracht, einen weiteren Einblick auf die Verhältnisse in diesen Kategorien zu tun. Die Arbeiter dieser Kategorien haben ihre Verwendung als Stations- oder Magazinsarbeiter zumeist als ein Uebergangsstadium zu einer anderen Verwendung im Eisenbahndienst auf Dienerposten angesehen und es lange Jahre hindurch unterlassen, die geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der Zustände in diesen Arbeiterkategorien zu ergreifen. Genosse Tomisch schilderte dann ausführlich die ersten Erfolge, die von der erstarkten Organisation erlangt wurden und die partiellen Kämpfe, die von den Magazinsarbeitern in neuerer Zeit in den Stationen Wien-Mahleinsdorf, Graz und Triest geführt wurden. Er konstatierte dann, daß mit dem allgemeinen Erlernen des Selbstvertrauens der Stations- und Magazinsarbeiter die Jahre 1907 und 1908 die größten Erfolge brachte und besprach dann eingehend die bestehenden Uebelstände für die Stations- und Magazinsarbeiter, deren Existenzbedingungen durch die steigende Teuerung der Wohnungszinse und Lebensmittel in der letzten Zeit wesentliche Verschlechterungen erfahren haben. Hierbei verwies er insbesondere darauf, daß bei den L. I. Staatsbahnen die zugeständenen Urlaube für die Arbeiter noch nicht eingeführt seien und daß die Frage der Herausgabe einer Arbeitsordnung ebenfalls noch nicht gelöst sei. Bei den Privatbahnen sei die Angelegenheit der Lohnvorrückung keine geregelt und auch bei den L. I. Staatsbahnen werde das tatsächliche Eintreten der Lohnvorrückung von den vorhandenen Krediten abhängig gemacht, was das Anrecht auf diese stark gefährde. Bei den Privatbahnen und bei den zuletzt verstaatlichten Bahnen bestehe, zu Ungunsten der Arbeiter, teilweise noch immer das Affordwiegen, das Genosse Tomisch eingehend bespricht, ebenso wie er in seinen Ausführungen die Dienst- und Lohnverhältnisse der Gepäckträger, vornehmlich die Schwierigkeit für diese die Stabilisierung zu erreichen, schildert. Zum Schluß seiner Ausführungen erklärte Genosse Tomisch, daß, wenn die Aufklärung unter den Stations- und Magazinsarbeitern in gleichem Maß fortschreite, als dies in den letzten Jahren der Fall war, die Verhältnisse bessere werden müssen. So man aber der Verbesserung der Zustände Schwierigkeiten in den Weg setze, werde der Kampf um die besseren Zustände unermüdlich und dieser Kampf erfordere, daß die Stations- und Magazinsarbeiter geschlossen hinter ihrer Organisation stehen. (Lebhafte Beifall.)

Hierauf brachte das Zentralarbeitsratsmitglied Genosse Kubitschek zum zweiten Punkt der Tagesordnung: „Bericht der Zentralarbeitsratsmitglieder über die am 26. November v. J. im Eisenbahnministerium stattgefundene Sitzung des Zentralarbeitsratsausschusses, Gruppe Verkehr“, eine umfangreiche und detaillierte Darstellung dieser Versammlung. (Wir haben, und zwar in der Nummer 2 des „Eisenbahner“ vom 10. Jänner 1911 unter dem Artikel: „Zum Zentralarbeitsratsausschuß der L. I. Staatsbahnen“ über die alle Kategorien betreffende, von den Zentralarbeitsratsratsmitgliedern gestellten Anträge und ferner in der Nummer 5 des „Eisenbahner“ vom 10. Februar 1911 in der Fortsetzung dieses Artikels über die für die Gruppe Verkehr gestellten speziellen Anträge sowie über den Verlauf der Sitzung vom 25. November 1910 ausführlich berichtet und nehmen daher von einer neuerlichen Berichterstattung über diese Angelegenheit Abstand. Die Redaktion.)

Zum dritten Punkt der Tagesordnung: „Beratungen und Beschließung geeigneter Anträge zur Verbesserung der Lage der Stations- und Magazinsarbeiter“ berichtete Genosse Tomisch über die von den einzelnen Ortsgruppen und Zahlstellen der Reichskonferenz vorgelegten Anträge und deren Verwendung im diesbezüglich von der Zentrale ausgearbeiteten Elaborate. In der sehr regen Debatte zu diesem Punkte sprachen die Genossen Bazač, Burja, Kratochwill, Ullmann, Vidman, Filipič, Ploher, Mitterlehner, Bahun, Sammermüller, Jernejčič, Horničer, Dostal, Loth, Franz, Orner, Sittsam, Blatnik, Bachun, Walda, Dobrynecki, Kubitschek, Fuchs, Wiedmann, Ronič, Maczanowski, Kopač, Prodeckh und Tomisch.

Die Abstimmungen bei diesem Punkt der Tagesordnung ergaben die einstimmige Annahme nachstehender Forderungen der in den Stationen und Magazinen der österreichischen Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter.

1. Neuerliche Regulierung der Löhne der Magazins- und Stationsarbeiter, und zwar der Grundlöhne, wie der Löhne der älteren Arbeiter bei den L. I. Staatsbahnen auf Grund neuerlicher und mit Beziehung der zunächst domizilierenden Arbeiterausschüßmitglieder geglossenen Erhebung der örtlichen Verhältnisse. Dort, wo die Löhne der älteren gegenüber dem Grundlohn und ihrem Dienstalter nicht entsprechen, soll diesen Arbeitern jede Vorrückungsfrist insofern um je ein Jahr gekürzt werden, bis sie den ihrem Dienstalter gegenüber dem Grundlohn entsprechenden Lohn erreicht haben. Dasselbe Regulierung soll auch bei den Magazins- und Stationsarbeitern der Privatbahnen vorgenommen werden. In Orten, wo zwei oder mehrere Bahnen oder Direk-

tionen einrücken und verschiedene Grundlohnhöhen bestehen, sollen die Grundlöhne nach dem höchsten gleichgestellt und die Löhne der älteren Arbeiter im Sinne des vorstehenden bezüglichen Satzes geregelt werden.

2. Chefsie Schaffung einer für alle Arbeiter der Magazine und Stationen geltenden Arbeitsordnung mit dem Inhalt: Festsetzung der normalen täglichen Arbeitszeit im Tagdienst ohne Ablösung nach Maßgabe der Inanspruchnahme während derselben mit höchstens neun Stunden bei starker und mit zehn, elf und höchstens zwölf Stunden bei geringerer Inanspruchnahme; im Ablösediens (Turnusdienst) ist das Verhältnis der Arbeitszeit zur Ruhezeit mit 1:2 bis höchstens 1:1 nach Maßgabe der Inanspruchnahme festzusetzen. Der 24stündige Dienst ist überall abzuschaffen.

Die Festsetzung der Arbeitszeit in jeder Station, beziehungsweise der einzelnen Kategorien derselben, soll im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern, beziehungsweise den Arbeiterausschüssen erfolgen.

Die Arbeitszeit in den Materialdepots ist mit wöchentlich 54 Stunden und möglichst so festzusetzen, daß an Samstag mittags Arbeitsruhe ist. Jede über die normale Arbeitszeit in der Zeit von 6 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit und vom Schluß der normalen Arbeitszeit bis 8 Uhr abends und in der Mittagszeit geleistete Stunde ist als Ueberstunde mit 50 Prozent, in der Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh und an Sonn- und Feiertagen mit 100 Prozent auf Konto der Bahnverwaltung besser zu entlohnen. Die an den bezahlten ganzen oder halben Normal- oder freien Tagen geleisteten Stunden sind außer der Normaltagsbezahlung mit dem ganzen auf die im Dienst zugebrachten Stunden entfallenden Lohn separat zu entlohnen. Jede begonnene Ueberstunde ist als voll zu entlohnen.

Jene Arbeiter, welche vorübergehend zum Wechselndienst herangezogen werden, haben die über die normale Arbeitszeit, in der sie standen, geleisteten Stunden nach dem vorübergehenden Absatz als Ueberzeit vergütet zu erhalten.

Diejenigen Arbeiter, deren Normalarbeitszeit in die Nachtzeit fällt, sollen für jede Nacht eine Nachdienstzulage von 1 Kr. erhalten.

Jedem Arbeiter ist bei seiner Aufnahme ausdrücklich — schriftlich — zu erklären, ob er als ständiger oder nicht ständiger Arbeiter aufgenommen wird. Nach einjähriger Verwendung ist jeder Arbeiter als ständiger zu betrachten, und ist ihm dies unter Einrechnung dieses Jahres am Aufnahmestage anzuführen. Die ständigen Arbeiter sollen nur nach einer vorherigen protokollarischen Untersuchung entlassen werden können, und es soll ihnen das Recht des Rekurses an die Direktion gegen die Entlassung zustehen.

Arbeiter, welche zur aushilfsweisen Verwendung in eine andere Dienstkategorie versetzt werden, sind, sofern in der neuen Verwendungskategorie nicht bessere Bedingungen bestehen, während der ganzen Dauer dieser Verwendung sowohl in Bezug auf die Normalarbeitszeit als auch auf die Entlohnung nach ihren bisherigen Bedingungen zu behandeln.

Im Falle eines Uebertrittes zu einem anderen Dienstzweige ist derselbe ungehindert zu gestatten.

Die Verrechnung und Auszahlung der Löhne hat vierzehntägig während der Arbeitszeit, die zweite Zahlung aber immer vor dem Ersten eines jeden Monats zu erfolgen. Ist die Auszahlung nach der Arbeitszeit, ist dafür Ueberzeit zu verrechnen. Innerhalb einer jeden Auszahlungsperiode ist den Arbeitern eine Monatszahlung zu gewähren. Wo gegenwärtig eine wöchentliche Lohnauszahlung besteht, hat dieselbe aufrecht zu bleiben.

Bei Verwendung außerhalb der Domizilstation ist den Arbeitern, wenn sie die Mittagspause nicht in der Domizilstation zubringen, ein 50prozentiger, und wenn damit eine Uebernachtung verbunden ist, außer der Uebernachtungsgebühr ein 100prozentiger Lohnzuschlag zu bezahlen.

Die Arbeiter im Ablöse (Turnus-)dienst, welche im Dienst- und Ruhezeitverhältnis von 1:15 stehen (= 12:12, 12:24) und keinen freien Tag im Monat haben, sollen einen 36stündigen bezahlten freien Tag im Monat erhalten, die mit schlechterem Dienst- und Ruhezeitverhältnis sollen zwei 36stündige bezahlte freie Tage jeden Monat erhalten und soll einer davon auf einen Sonntag fallen.

Die beim Verschleiß und bei der Desinfektion der Wagen sowie die beim Wagenreinigungsdienst sollen zu ihrem Lohn eine Zulage erhalten.

Alle in den Verkehrs- beziehungsweise Stationsdienst neu aufgenommenen Arbeiter sollten zuerst in den Wagenreinigungs- oder Desinfektionsdienst und von diesen erst den anderen Kategorien in der Reihenfolge des Dienstalters zugeleitet werden.

Einbeziehung der Gepäckträger in den Stand der ständigen Arbeiter und Gleichstellung dieser Kategorie mit den übrigen Arbeitern in allen auf die Arbeiter bezughabenden Normen.

Fortdauer des zuletzt bezogenen Lohnes bei aushilfsweiser Verwendung im Fahrdienst, falls derselbe höher ist als der für den Fahrdienst festgesetzte, bis zur Definitivbenennung.

Gleichstellung der im Fahrdienst verwendeten Arbeiter mit dem definitiven Personal hinsichtlich aller Nebenbezüge.

Die Belegung der Diener- beziehungsweise Unterbeamtenposten soll aus dem Stand der ständigen Stations- und Magazinsarbeiter nach der Eignung und der Reihenfolge des Dienstalters erfolgen.

Die Arbeiter sollen in ihrem Bestreben, Prüfungen abzulegen, nicht gehindert werden, vielmehr soll ihnen hierzu jede wie immer geeignete Möglichkeit eröffnet sein.

Systemisierung aller Nachwächterposten.

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

Alle jene Posten, welche nicht ausgesprochene Arbeiterposten, das heißt der Art der Dienstleistung nach zu den definitiven gehören, und länger als ein Jahr, das ist dauernd bestehen, sollen als definitive normiert werden.

Zu außerordentlichen Dienstleistungen, wie Inspektion halten, zeitweilige Bewachung u. s. w., sollen nicht immer dieselben, sondern alle Arbeiter der Reihenfolge nach herangezogen werden.

In jenen Stationen, in welchen der Afford noch besteht, ist der gegenwärtige Gesamtverdienst der Arbeiter ungekürzt in definitiven Lohn umzuwandeln und der Afford aufzulassen.

Bis zur Auflassung des Affords soll derselbe in allen Stationen und so reguliert werden, daß der garantierte Affordverdienst, welcher mit 50 Prozent des Lohnes festzusetzen ist, erreicht, beziehungsweise überschritten werden kann. Wo noch Subafford besteht, ist dieser sofort abzuschaffen. Zu Arbeiten, für welche keine Affordsätze bestehen, sollen Affordarbeiter nicht herangezogen werden. Wo dies geschieht, soll eine der Affordentlohnung entsprechende Entlohnung für diese Arbeiter eintreten.

Zu anderen als den Zwecken der Bahnanstalt dienenden Arbeiten sollen die Arbeiter nicht verpflichtet sein.

Ausfolgung von Dienstkleidern und zwar: 1 blaue Tuchmontur, 1 Dienstcape, 1 Reinenanzug mit einjähriger, 1 Lederoack mit dreijähriger und 1 Pelz mit vierjähriger Tragdauer.

Arbeiter, welche ein Jahr im Dienst gestanden sind und zu was immer für einer Militärdienstleistung einberufen werden, sind nach ihrer Rückkehr sofort 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 Dienst gestanden sind und zur Ableistung einer Waffenübung einrücken, sollen während der Dauer derselben den vollen Lohn weiterbezogen, wenn sie sich verpflichten, unmittelbar nach ihrer Rückkunft den Dienst wieder aufzunehmen.

Den Magazins- und Stationsarbeitern sollen alljährlich Erholungsurlaube im selben Ausmaß, 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.

Die Verwendung von Frauen zur Nacharbeit soll untersagt sein.

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

Die Arbeitsordnung soll jedem Arbeiter und jeder Arbeiterin ausgefolgt werden und außerdem in jeder Station, beziehungsweise jedem Magazin an einer für jeden Arbeiter jederzeit zugänglichen Stelle ersichtlich affiziert werden.

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

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

Die Lohnvorrückungen sollen wie folgt festgesetzt werden: Für männliche Arbeiter: viermal alle zwei Jahre, sodann alle drei Jahre mit 20 S.; für weibliche Arbeiter: viermal alle zwei Jahre, sodann alle drei Jahre mit 10 S.

Die als Aushilfsarbeiter, beziehungsweise Arbeiterin zugebrachte Zeit ist bei der Lohnvorrückung einzurechnen.

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 sowie Schreiber) einen um 25 Prozent höheren Lohn als der der gleichdienstalten Arbeiter erhalten.

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

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

Die Arbeiter der Stationen (Magazine) und des Verkehrs sind nach einer Dienstzeit von zwei Jahren zu stabilisieren.

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.

Ausfolgung 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 Verrechnung der Provision soll nicht von 85, sondern von 100 Prozent des Lohnes erfolgen.

Die Minimalprovision soll von 300 auf 350 Kr. erhöht werden.

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 Fahrbegünstigungsübereinkommen enthaltenen Fahrbegünstigungen, ausgefolgt werden.

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

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

Den Arbeitern von den Linien der St. C. G. sollen die ihnen von der privaten Verwaltung gewährten Fahrbegünstigungen erhalten bleiben und es soll diesen weiters der Bezug von Freifahrtbescheinungen 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 Station 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 Betriebsleitungen mit geringer Arbeiterzahl sollen mindestens zwei Vertrauensmänner gewählt werden.

Sämtliche Arbeiterausschüßmitglieder werden beauftragt, eine Änderung der Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse zu beantragen, dahingehend, daß die Direktionsarbeitsratsausschüsse sowohl als der Zentralarbeitsratsausschüß nicht getrennt nach Sektionen, sondern gemeinsam einzuberufen ist, respektive daß die Sitzungen stets gemeinsam stattfinden haben. Ferner ist zu bestimmen, daß jeder Arbeiterausschüß 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 Unterkunftsräumen mit Einrichtungen zum Wärmen mitgebrachter Speisen, Trocknen der Kleider und zum Reinigen von Schmutz.

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 affiziert werden. Außerdem sollen die Partieführer mit allen betreffenden Instruktionen und sonstigen Vorschriften betraut werden, damit sie die Arbeiter genau in denselben unterweisen können.

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 Grundlohnätze, die Orte der Lohnkategorie, 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 aufliegen.

Zur besseren Verbreitung des Inhalts der Amtsblätter unter den Arbeitern sollen den Arbeiterausschußmitgliedern die Amtsblätter ausgefolgt werden.

Estraffolgen sollen ein Jahr nach dem Erhalten der Strafe erlöschen.

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

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

Die Konferenz beschloß ferner einstimmig nachstehende

Resolution.

Die erste Reichskonferenz der Stations- und Magazinsarbeiter aller Bahnen Oesterreichs spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen Praktiken aus, wie solche beispielsweise im Nemberger Magazin geübt werden, wo die im Magazin beschäftigten Arbeiter nicht als Magazins- oder Stationsarbeiter eingerechnet sind, sondern von der Wahnnehmung mit einem viel niedrigeren Lohn, als dem für Magazins- und Stationsarbeiter vorgeschriebenen, als Oberbauarbeiter geführt und an das Magazin verborgt werden. Diese Arbeiter stehen jahrelang im Stations- oder Magazinsdienst, erhalten aber nie für diese Kategorie festgesetzten Lohn. Die Reichskonferenz fordert entschieden, daß jeder im Stations- oder Magazinsdienst stehende Arbeiter als Stations- oder Magazinsarbeiter geführt wird und den für diese Kategorie festgesetzten Lohn erhält.

Bei der Erledigung des vierten Punktes der Tagesordnung: „Organisation und Taktik“ erläuterte Genosse S o m i t s c h die Erfordernisse einer richtigen Vertretung der Bediensteten, die Notwendigkeit des Ausbaues des Vertrauensmännerstems und die Organisationsverhältnisse bei den Stations- und Magazinsarbeitern.

Genosse Reichsratsabgeordneter T o m s c h i k, der bei Erledigung dieses Punktes das Wort ergriff, führte nachstehendes aus:

Es werde vielfach gegen die Organisation der Portiere erhoben, daß sie zwar für das angezielte Personal Verbesserungen durchsetze, daß sie aber für die Kategorien der Arbeiter nichts getan habe, obwohl die Sache wesentlich anders steht. Als seinerzeit im Parlament der Antrag auf Bewilligung von 20 Millionen Kronen zur Verbesserung der Bezüge des gesamten Staatsbahnpersonals gestellt wurde, wurden hiervon 6 Millionen Kronen für die Arbeiter verlangt, mit welchem Betrag bei der Festsetzung entsprechender Grundlöhne und Lohnvorrückungen das Auslangen gefunden worden wäre. Die bürgerliche Parlamentsmajorität hat durch Ablehnung unseres Antrages, von diesem Betrag 3 Millionen Kronen abzugeben und daraus erklärt sich die ungenügende Regelung der Grundlöhne und Lohnvorrückung. Da tatsächlich bei den letzten Verbesserungen die Unterbeamten am besten abgeschnitten, müßte die Organisation in der nächsten Zeit den größten Nachdruck auf Durchsetzung der Forderungen der Arbeiter und Diener legen. Es werden im Budgetanschluß neuerlich 3 Millionen Kronen zur Verbesserung der Bezüge der Arbeiter verlangt werden. Den Deputationen wird im Eisenbahnministerium erklärt, daß kein Geld zur Erfüllung der Forderungen der Bediensteten vorhanden sei und die Staatsverwaltung versagt nicht nur den Eisenbahnern ihre Mittel, sie hat überhaupt kein Geld für sozialpolitische Maßnahmen, nicht einmal für Krankenhäuser und Kliniken etc. Dieser Haltung steht auf der anderen Seite die Teuerung gegenüber, so daß sich die Dinge immer mehr zuspitzen. Wenn Verbesserungen der Bezüge immer von der Verteuerung der Lebensmittel und Wohnungen aufgebraucht werden, wird sich der Kampf der Eisenbahner vornehmlich auch gegen die Teuerung und die daran Schuldtragenden richten müssen. In einem Kampf gegen Teuerung dürfte die Sympathie der gesamten städtischen und arbeitenden Bevölkerung auf Seite der Eisenbahner sein. Die gegenwärtigen Verhältnisse aber sind unhaltbar geworden und müssen beseitigt werden. (Lebhafter Beifall.)

Es wurden sodann nachstehende Resolutionen von der Konferenz einstimmig gefaßt:

Resolution.

Die am 5. und 6. März 1911 in Wien abgehaltene Erste Reichskonferenz der Stations- und Magazinsarbeiter, an der Vertreter der Stations- und Magazinsarbeiter aus allen Teilen des Reiches teilnahmen, erklärt einstimmig daß der Zusammenschluß der Stations- und Magazinsarbeiter im Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich das allein geeignete Mittel ist, die für die Stations- und Magazinsarbeiter aufgestellten Forderungen in absehbarer Zeit zur Durchführung zu bringen. Es wird daher im eigensten Interesse jedem Stations- und Magazinsarbeiter dringend empfohlen, durch Beitritt zum Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein an den Bestrebungen um Verbesserung seiner Existenzbedingungen mitzuwirken und nicht durch Gleichgültigkeit und Fernsein von der Organisation seinen eigenen Kollegen den Existenzkampf zu erschweren.

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

Ferner folgende

Resolution.

Die am 5. und 6. März 1911 tagende Reichskonferenz der Stations- und Magazinsarbeiter protestiert auf das entschiedenste gegen die bisherige Behandlung der Arbeiterausschüsse und der von diesen gestellten Anträge und erklärt, diese Behandlung als Mißhandlung 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 nurgerhand mit der Erklärung: „Gehört vor dem Arbeiterzentralausschuß“ abgewiesen, sondern behandelt werden. Ueber jeden Antrag sollen die nötigen Erklärungen seitens der Bahnvertretungen erfolgen.

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

Die Konferenzteilnehmer verwahren sich ferner gegen jede Vereinträchtigung des Koalitionsrechtes und fordern alle Stations- und Magazinsarbeiter 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 färglichen Rechte mit aller Energie zu verteidigen.

Da damit die Tagesordnung erschöpft war, schloß der Vorsitzende die Konferenz, deren Arbeit gewiß fruchtbringend wirken wird und die den Stations- und Magazinsarbeitern aller Bahnen und aller Stationen Oesterreichs die Mittel und Wege wies, mitzuwirken im eigenen Interesse an dem Kampfe der österreichischen Eisenbahner, um die Verbesserung ihrer Existenz.

Konferenz der Portiere der Südbahn.

Die Zentrale unserer Organisation berief für Samstag den 18. Februar 1911 nach Marburg eine Konferenz der Portiere der Südbahn mit folgender Tagesordnung ein: 1. Bericht der Personalkommissionsmitglieder und Stellungnahme zu den Forderungen der Portiere. 2. Eventuelles. Der Grund zur Einberufung der Konferenz war der, daß die Südbahnverwaltung trotz der zahlreichen Aktionen, die bezüglich der Forderungen der Portiere unternommen wurden, bisher die dringendsten und berechtigtesten Forderungen der Portiere unberücksichtigt ließ und in letzter Zeit Gerüchte auftauchten, wonach die Südbahn eine Verschlechterung der Lage der Portiere durch die Wegnahme der Garderobe planen soll.

Die Konferenz fand in Broß' Gasthaus in Marburg statt. Erschienen waren 24 Delegierte aus 17 Ortsgruppen, beziehungsweise Stationen. Anwesend waren ferner: Personalkommissionsmitglied Genosse D s m e k aus Bozen, Genosse W e i g l und Genosse Adolf M ü l l e r von der Zentrale, Genosse K o p a c vom Sekretariat in Triest und Genosse T o p f vom Arbeitersekretariat in Marburg. Zu Vorsitzenden wurden gewählt die Genossen M a k e r (Gilli) und M ö h n e r (Willach) und zum Schriftführer: Genosse J o r z i (Bozen).

Genosse D s m e k erstattete einen ausführlichen Bericht über seine Tätigkeit in der Personalkommission bezüglich der Forderungen der Portiere. Er besprach die zahlreichen Aktionen, welche die Personalkommission und die Organisation bisher unternommen haben. Es seien seit 16 Jahren eine Reihe von Verbesserungen erreicht worden, die heute natürlich durch die furchtbare Teuerung und die dadurch bedingte Verschlechterung der Lebenshaltung der Portiere nicht mehr in Betracht kommen. Dazu kommt der Umstand, daß die Südbahnverwaltung gerade in letzter Zeit die berechtigtesten Forderungen der Portiere, wie dieselben bei der im Jahre 1909 stattgefundenen Reichskonferenz beschlossen wurden, nicht erfüllt hat. Freilich hat dies seine Ursache darin, daß auch die Kollegen auf den Staatsbahnen diese verlangten Verbesserungen nicht erhalten haben. Der Redner bespricht nun in längeren Ausführungen die auf der Reichskonferenz beschlossenen Forderungen. Es sind dies hauptsächlich folgende: Ernennung der Portiere nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren zum Unterbeamten und Einreihung in das Unterbeamtensthem. Anrechnung der 1/2fachen Dienstzeit. Abschaffung des 24/24stündigen Dienstturnus. Bei permanentem Nachtdienst Einführung des 12/24stündigen, in den anderen Stationen des 16/24stündigen Dienstturnus. Nichttheranziehung der Portiere zu anderen Dienstleistungen. Nachtdienstzulage und die sonstigen, die Regelung der Urlaube, der Monturbezüge, Quartiergelder, Schreibpauschale etc. betreffenden Fragen. Genosse D s m e k verwies darauf, wie sich der Eisenbahnminister der betreffenden Portierdeputation gegenüber fast allen diesen Anträgen ablehnend verhalten habe. Dies sei aber nicht nur bei den Forderungen der Portiere, sondern auch bei den Forderungen der übrigen Kategorien der Fall. Das Personal wird immer mit dem Hinweis darauf abgefertigt, daß zur Erfüllung der Forderungen kein Geld vorhanden sei, wenn wir auch davon überzeugt sind, daß für andere Zwecke Millionen unnütz verpulvert werden. Da hat nun die Südbahn leichtes Spiel, und verweist uns, wenn wir die Forderungen vertreten, immer darauf, daß dies und jenes bei den Staatsbahnen ebenfalls nicht besteht und die Südbahn daher keinen Anlaß habe, ihrem Personal mehr zu geben als die Staatsbahnverwaltung. Wir sind also in einer schwierigen Lage, und wird uns nichts anderes übrig bleiben, als uns eine entsprechende Organisation zu schaffen, das heißt die Organisation unter den Portieren so auszubauen, damit wir die Kollegen auf den Staatsbahnen entsprechend unterstützen können. Zu allen diesen Fragen bleibt uns nichts anderes übrig, als wieder einmal im gegebenen Moment mit der Gesamtorganisation einen energischen Vorstoß zu unternehmen. Da müssen aber auch die Portiere der Südbahn durch Zugehörigkeit und Mitarbeit in der Organisation ihren Teil dazu beitragen.

Nun haben wir Südbahner auch eine spezielle Angelegenheit, und das ist die Regelung der Garderobefrage. Mit dieser Frage hängt auch die Art der Behandlung zusammen, die den Portieren seitens einiger Organe der Südbahnverwaltung zuteil wird. Darüber sind sich die Portiere der Südbahn einig, daß sie sich diese Behandlung nicht mehr länger gefallen lassen. Hier muß also energisch Wandel geschaffen werden und dieser Aufgabe muß sich die heutige Konferenz unterziehen.

Ueber den Bericht des Genossen D s m e k wurde hierauf die Debatte eröffnet. Mehrere Delegierte gaben vorerst ihrer Meinung dahin Ausdruck, daß die Zentrale der Organisation schuld daran sei, daß die Forderungen der Portiere bisher nicht alle erfüllt wurden. Die Zentrale habe die Forderungen 1907 und auch in den späteren Jahren zu wenig energisch vertreten. Dies gehe aus privaten Äußerungen des Genossen W e i g l hervor, da er erklärt habe, daß die Südbahn mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage die Forderungen nicht bewilligen könne.

Genosse W e i g l protestierte energisch gegen die Vorwürfe und verlangte dafür Beweise. Die Antwort des betreffenden Delegierten brachte Klarheit. Genosse W e i g l hat in Versammlungen und auch im persönlichen Verkehr mit Portieren wiederholt den Standpunkt der Südbahnverwaltung dargelegt, die auf die diversen In-

terventionen und Aktionen der Zentrale immer wieder erklärte, mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage die Forderungen nicht bewilligen zu können. Diese Meinung der Südbahnverwaltung werde nun als die persönliche Ansicht des Genossen W e i g l ausgelegt, und so entstehen dann die Verdächtigungen der Zentrale. Genosse W e i g l widerlegte ferner an der Hand von Beweisen die grundlose Behauptung, daß die Zentrale die Forderungen der Portiere nicht vertreten habe. Die Schuld müsse wohl der Südbahnverwaltung beigemessen werden, die einfach erklärt, was die Staatsbahn nicht macht, mache auch ich nicht. Mitschuldig an einer Reihe von Uebelständen seien aber auch die Portiere selbst, weil sie sich infolge des Mangels der Zugehörigkeit zur Organisation so manches ruhig gefallen lassen, wogegen sich Bedienstete, die eine gute Organisation hinter sich haben, entsprechend wehren. An der Arbeit der Zentrale hat es nie gefehlt, wohl aber an der Organisation unter den Portieren.

Bezüglich der Regelung der Garderobe entsfaltete sich eine lebhafteste Diskussion, an der sich die meisten Delegierten beteiligten. Die Debatte war nach den aufklärenden Ausführungen des Genossen W e i g l in sachliche Bahnen gelenkt worden. Es wurden in der Garderobefrage eine Reihe von Vorschlägen und Anträgen erstattet.

Nach einer mehrstündigen gründlichen Beratung dieser Angelegenheit gelangte folgender Antrag zur einstimmigen Annahme:

„Die schmachvolle Behandlung, die den Portieren seit längerer Zeit infolge der Führung der Garderobe zuteil wird, zwingt dieselben, die Abschaffung der Garderobe zu verlangen. An Stelle der Garderobe ist den Portieren ein fixes Pauschale zu gewähren, welches monatlich mindestens 40 Kr. zu betragen hat. In jenen Stationen, wo der Verdienst der Portiere aus der Garderobe bisher höher war, ist der genannte Pauschalbetrag entsprechend zu erhöhen.“

Bezüglich der übrigen Forderungen der Portiere wurde folgender Antrag einstimmig angenommen:

„Die Konferenz hält die von der Reichskonferenz beschlossenen Forderungen voll aufrecht. Sie ersucht die Zentralleitung der Organisation mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu trachten, daß die dringenden Forderungen in der allerfrühesten Zeit durchgeführt werden. Die versammelten Delegierten verpflichten sich, ihre ganze Kraft dem Ausbau der Organisation zu widmen, um damit der Gesamtorganisation die notwendige Unterstützung zum Durchsetzen der Forderungen zu verleihen.“

Weiter wurde beschlossen, daß bezüglich der Garderobefrage eine dreigliedrige Deputation beim Generaldirektor der Südbahn vorzusprechen und den Beschluß der Konferenz entsprechend zu vertreten hat. Als Deputationsmitglieder wurden gewählt: D s m e k (Bozen), M a r u (Gilli) und W a j c h e n e g g e r (Wien). Die Zentrale wird die nötigen Vorarbeiten bezüglich der Deputation besorgen.

Nach Erledigung diverser Beschwerden fand die Konferenz abends ihr Ende.

Der Materialismus im Gewerkschaftsleben.

„Ein schweigen der Stoffsch, in Butter gefotten, Behagt den radikalen Matten Mehr als ein Mirabeau Und alle Redner seit Cicero.“

S. Heine.

Vor ein paar Wochen lasen wir in einem sonst durchaus vornehmen und anständigen Bourgeoisblatt, der „Frankfurter Zeitung“, eine gegen den Geist der modernen Gewerkschaftsbewegung gerichtete Kritik.

Die moderne Gewerkschaftsbewegung, so lauteten die Vorwürfe dem Inhalt nach, konzentrierte das Denken der Arbeiter auf die rein materiellen Ziele, statt, wie es das allgemeine Kulturideal erfordert, auch auf die höheren menschlichen Bildungswerte die entsprechende Rücksicht zu nehmen. So sehr sonst auch der ökonomische Fortschritt und der allgemeine Kulturgrad eines Landes mit dem Wohneinkommen der Arbeiterschaft zusammenhängt, so darf doch auch nicht vergeffen werden, daß die menschliche Innenkultur nicht allein von höheren Löhnen und kürzerer Arbeitszeit abhängt.

Ähnliche Vorwürfe hat man, wenn auch nicht in derselben Form, so doch sicherlich ihrem Inhalt nach schon öfters gegen die moderne Arbeiterbewegung vernommen.

Die allseitig starke Betonung der materiellen Interessen habe — so sagt man — unter der Arbeiterschaft den Sinn für höhere Kultur- und Schönheitswerte vernachlässigt, was schließlich zu einer allgemeinen geistigen Verödung führen müsse. Zunächst fällt einem bei solchen Argumentationen freilich nur das Heine'sche Zitat ein, das in gewissen Sinne eine ironische Abfertigung der an den wirtschaftlichen Tatsachen des Lebens blind vorübergehenden Ideologie enthält. In den bürgerlichen Lagern lebt eben immer noch, um mit Heine zu reden, die Vorstellung vom „sümmlichen Rattenhaufen“, der nur „fressen und lausen“ wolle und sonst nicht weiß, „daß unsere Seele unsterblich ist“. Und in der Tat steckt, wie es einmal im Wesen der Ironie liegt, auch darin ein Körnchen Wahrheit. Aber freilich nur insoweit, als damit gerade die soziale Ordnung von heute, am allerwenigsten aber die Gegenwartsforderungen der Arbeiter getroffen erscheinen können. Man gehe doch einmal den Dingen tiefer auf den Grund, als dies der gute bürgerliche und zumeist recht satte Aesthetiker tut.

Die Kultur, unter der heute die Masse der Arbeiterschaft lebt, ist nicht die Kultur der Allgemeinheit und ist kein Gradmesser für die Höhe derselben.

Das Leben unseres Durchschnittsarbeiters verläuft trostlos und einsam wie ein bleierner Regentag. In den Beruf geschmiedet, fehlt ihm vor allem das innere erhebende Gefühl der Freiheit und Selbständigkeit und die tägliche Sorge um die nächstliegenden materiellen Dinge läßt keinen Raum in der Gedankenwelt für höhere geistige Bedürfnisse und künstlerische Schönheitsbegrieffe.

Was aus der Enge der Werkstat und dem surrenden Gebrause des Maschinenraales der Fabrik geboren werden kann, ist in der Tat nicht das geläuterte feinsinnige Kulturideal des „Uebermenschen“. Und die Wohnungen der Arbeiterschaft, die sich in trostlosen, öden, zwingburgähnlichen Binskaternen unserer Städte befinden, reichen

gleichfalls nicht im entferntesten an ein Kulturideal heran, auch dann nicht, wenn man ganz davon absteht, daß in engen, unwirtlichen Räumen, Kopf an Kopf gedrängt, zumeist Zustände herrschen, die jedes Aufkommen höherer Kulturbedürfnisse einfach ausschließen. Ueberall dort, wo die Arbeiterklasse sich nicht durch ihre eigene Kraft aus der Niedrigkeit jener kulturwidrigen Verhältnisse emporrang, die der Kapitalismus geschaffen hat, ist das Leben des einzelnen nichts weiter als das tägliche Bemühen, die grobsinnlichsten Bedürfnisse zu deden. Für mehr läßt der Kampf ums Dasein weder Zeit noch Raum.

In diesen Zuständen wurzelt aber die moderne gewerkschaftliche Bewegung. Der Druck aller dieser wirtschaftlichen Mißstände erzeugte jene Gegenwirkung, die den Tendenzen der kapitalistischen Produktionsweise jene Hemmungen auferlegt, die das Hinabgleiten in ein immer tieferes absolutes Elend verhindern. Im Zusammenstoß mit seinesgleichen findet der Arbeiter die Stütze und das Rückgrat für den ernsthaften Widerstand, aber auch die moralische Kraft des Vertrauens in die eigene Sache, die ihn in seinem allmählichen Aufstieg mit dem festen Glauben an eine neue Zukunft erfüllt. Jeder Lohnkampf, der geführt wird und der auch nur den kleinsten materiellen Erfolg bringt, schließt auch in diesem Sinne ein Stück Zukunftskultur und ein Stück von den idealen Gütern der Menschheit in sich.

Freilich spielt in den modernen gewerkschaftlichen Forderungen immer wieder nur das materielle Streben, das sich in dem Verlangen nach mehr Lohn und kürzerer Arbeitszeit erschöpft, die einzig hervorragende Rolle. Und es soll sogar nicht in Abrede gestellt werden, daß der Arbeiter in seiner Gewerkschaft vorerst an gar nichts anderes denkt als daran, wie er seine materielle Lage verbessern könnte. Er ist wirklich so derb „materialistisch“ angelegt, daß er, insoweit der Arbeiter als Massentypus in Betracht kommt, vorerst nur an recht materielle Dinge denkt und daß ihm ein fastiger Braten lieber ist als ein Kunstwerk aus der klassischen Epoche Griechenlands.

Aber liegt nicht darin, daß es so ist, eine schwere Anklage gegen die moderne Gesellschaft? Liegt nicht darin gerade der stärkste Beweis, wie die Klassencheidung der bürgerlichen Welt die unteren Schichten allen wirklichen Kulturgenüssen entfremdet hat?

Es ist wahr: wie der Wilde Afrikas die westeuropäische Kultur verständnislos bestaunt, weil ihn lange Zeiträume der kulturellen Entwicklung davon trennen, so ist heute die Masse der unteren Schichten innerhalb einer Kulturgemeinschaft nicht viel heimischer, wo der Unterschied in der Lebenshaltung einfach unübersteigbare Grenzen errichtet hat. Und deshalb wird erst der Weg hinüberführen müssen, wo die bürgerliche Gesellschaft bisher alle Zugänge verrammelt hatte!

Dieser Weg aber ist durch die moderne Gewerkschaftsbewegung beschriftet worden. So nichtern und trocken und so wenig ideal die Gegenwartswerte, die im gewerkschaftlichen Um und Auf die Objekte aller Kämpfe bilden, für manchen auch erscheinen mögen, in Wahrheit schließen sie doch die Uebergänge zu aller idealen Kultur in sich. Sit es heute längst schon allseitig eine anerkannte Tatsache, daß der gewerkschaftliche Widerstand die Arbeiterklasse vor dem Hinabgleiten in die Tiefen des Elends bewahrt und ihr mancherlei bessere Existenzbedingungen gebracht hat, so darf in konsequenter Folge doch nicht übersehen werden, daß es für die weiteren gewerkschaftlichen Ziele keinen eigentlichen Ruhepunkt gibt. Jedes höhere Niveau, das in der Lebenshaltung des Proletariats erobert wurde, wird neuen Drang nach weiteren Erfolgen auslösen, so daß die Entwicklung der Bedürfnisse zu einer Schraube ohne Ende wird. Diese „stetigende Begehrlichkeit“, auf die von den bürgerlichen Gegnern so oft mit Schrecken hingewiesen und die als ein Beweis für den unzugänglichen „Materialismus“, der in der Gewerkschaftsbewegung lebendig ist, angesehen wird, ist aber doch nichts weiter als eine Bestätigung der alten Regel, daß alle Kultur durch den Magen geht. Zuerst eben kommen der Menschheit die leidlichen Sorgen und Bedürfnisse und dann erst erhebt sich der schlummernde Drang nach den idealen Schönheiten, die uns Kunst und Wissenschaft im edlen Wettstreit zu bieten haben. Und daß dieses Lebendigwerden der Kulturbedürfnisse gerade in der organisierten Arbeiterklasse heute schon mit aller Stärke sich bemerkbar macht, weiß wohl der am besten, der den Verneiner in unseren Unterrichtskursen, das Lesebedürfnis in unseren Bibliotheken, wie das vielfache künstlerische Verständnis für die dramatischen Darbietungen beobachtet.

Wer heute darüber redet, daß die gewerkschaftliche Bewegung der Arbeiter lediglich vom „Materialismus“ durchdringt ist, verkennt mit einem Worte die inneren Triebkräfte aller Kultur. Kultur ist Lebensgenuß, der alle Quellen öffnet, woraus die Menschheit zu schöpfen hat. Und wo immer eine unterdrückte, von den Genüssen des Daseins ausgeschlossene Klasse sich mit Macht an diese Quellen drängt, dort führen die Wege aufwärts zu neuen Höhen des reinen Sonnenlichts. Und die Politik der Gewerkschaften, so real sie auch ist, ist nicht bloß ein Feilschen um Heller und Minuten, das zwischen Arbeiter und Unternehmer stattfindet; es ist ein langames, mühseliges, aber sicheres Aufsteigen der Arbeiterklasse, bei dem jede Gegenwartsforderung nicht bloß Selbstzweck ist, sondern immer nur eine Phase auf dem Wege zur endlichen Befreiung und zu einer neuen, die Klassen- gegenüber ausschließenden Kultur!

Die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter bei den k. k. Staatsbahnen.

Wir bringen im nachstehenden den Erlaß der ehemaligen Generaldirektion der k. k. Staatsbahnen, nach dessen Grundrissen die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter, die Umwandlung des Affordverdienstes in definitiven Lohn und die Festsetzung der Löhne der Neueintretenden zu erfolgen hatte. Eine nähere Besprechung der Entwicklung von diesem klaren Erlaß bis zu dem heutigen Wirrwarr, dieser totalen Verhunsung aller Grundrissen dieses Erlasses, müssen wir uns diesmal des Raumes wegen, den der Erlaß selbst einnimmt, versagen und für weitere Nummern vorbehalten.

k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen.

Rundmachung,

betreffend die Einreihung gewisser Arbeiterkategorien in das statusmäßige Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die mit dem Zirkular vom 18. Dezember 1894, Nr. 181 (R. u. A. Bl. Nr. 53 ex 1894) seitens der k. k. Staatsbahnenverwaltung verlautbarte Einbeziehung gewisser Arbeiterkategorien in das statusmäßig eingereihte Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird in folgender Weise zur Durchführung gelangt:

I. Umfang der Stabilisierung.

Mit 1. Juli 1895 kommen zur Einreihung:

1. Im Zugförderungs- und Werkstättendienste:
a) von den Professionisten in einer Werkstätte oder in einem Heizhause, dann von den Arbeitern bei einer Dampfmachine, von den Kessel-, Kupfer- und Schmiedehelfern 70 Prozent des Standes vom Dezember 1894, außerdem weitere 10 Prozent mit 1. Jänner 1896 als Werkmänner, beziehungsweise Oberwerkmänner; dann

b) von den Fuhrern in den Heizhäusern, welche auch als Heizer verwendet werden, endlich von den Vorarbeitern, beziehungsweise Partieführern der Tagelöhner (Hausknechte) in den Werkstätten, dann bei den Kohlenarbeitern in den Heizhäusern, endlich von den Lampisten und Transmissionschmierern der ständige Bedarf (Minimalstand) als Werkgehilfen.

2. Im Verkehrs- und kommerziellen Dienste:

Die für den ständigen (Minimal-) Bedarf der einzelnen Stationen erforderliche Anzahl der Vorarbeiter (Partieführer) in den Gütermagazinen als Magazinsdiener, der Ladesehnschreiber als solche, der Verschieber oder Partieführer einer Verschubpartie als Verschieber beziehungsweise Oberverschieber, der Partieführer der Wagenpuffer, dann jene Wagenpuffer, welche die zur Verziehung des Dienstes erforderliche Profession ausüben, als Wagenpuffer, der Lampisten (Spenaler) als Lampisten, endlich in kleineren Stationen jene Stationsarbeiter, welche die in größeren Stationen den Magazins- beziehungsweise Stationsdienern obliegende Verziehung versehen, als Stationsdiener.

3. Im Materialdepotdienste:

Von den Vorarbeitern (Partieführern) und Professionisten, dann von den warenkundigen, geschulten Arbeitern 80 Prozent des Standes der einzelnen Materialmagazine als Magazinsdiener.

4. Im Bahnerhaltungsdienste:

Von den Bahnrichtern (Vorarbeitern, Bissern, Partieführern) jeder Bahnmeisterstrecke einer als Bahnrichter.

II. Allgemeine Voraussetzungen der Stabilisierung.

Im Hinblick auf die Bestimmungen des § 7 der Dienstordnung für das der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen unterstehende Personal muß der zu Stabilisierende:

- a) die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen;
- b) ein ehrenhaftes Vorleben aufweisen;
- c) ununterbrochen mindestens zwei Jahre (außer allfälliger Lehrlingszeit) bereits im Dienste der k. k. österreichischen Staatsbahnen oder einer verstaatlichten Bahn stehen und während dieser Zeit Fleiß, Geschicklichkeit und anständiges Betragen bewiesen haben;
- d) die Militärpräsenzpflicht bereits absolviert haben oder von derselben befreit sein;
- e) dormalen bereits eine Entlohnung in solcher Höhe ins Verdienen bringen, welche zumindestens den niedrigsten, für den betreffenden Posten normierten ständigen Bezügen annäherungsweise gleichkommt.

Arbeiter, welche aus einem unter der Verwaltung der k. k. Generaldirektion stehenden Altersversorgungsinstitut (Pensions- beziehungsweise Pensionsanstalt) einen Ruhegenuß beziehen, sind von der Stabilisierung ausgeschlossen.

Arbeiter, deren Stabilisierung nur deshalb nicht erfolgt, weil sie nicht österreichische Staatsbürger sind, werden mit einem eigenen Verständigungs schreiben aufgefordert werden, die österreichische Staatsbürgerschaft oder die Nachsicht hieron ehestens zu erwerben und wird die k. k. Generaldirektion bestrebt sein, die Genehmigung derartiger Ansuchen zu erwirken.

Da nach § 8 (lit. a beziehungsweise d) der Dienstordnung Personen, welche strafgerichtlich eines Verbrechens oder eines aus Gewinnsucht begangenen oder die Sittlichkeit verletzenden Vergehens oder einer solchen Hebertretung schuldig erkannt wurden, ferner diejenigen, welche wegen einer anderen Gesetzesübertretung zu einer sechsmonatigen oder längeren Freiheitsstrafe verurteilt wurden, endlich solche Personen, welche strafweise aus dem Eisenbahndienste entlassen wurden, von jeder Anstellung bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen ausgeschlossen sind, werden alle Arbeiter, deren Stabilisierung ein derartiges Aufnahmshindernis entgegensteht, hiermit aufgefordert, sobald sie die Verständigung erhalten, daß ihre Stabilisierung beabsichtigt ist, sofort freiwillig ihrem Dienstverhältnisse den Anstand zu melden, damit soweit als möglich dessen Behebung von Amts wegen erwirkt werden könne. Sollte nachträglich hervorkommen, daß ein Stabilisierter einen solchen Ausschließungsgrund verheimplichte, so müßte gegen einen solchen Bediensteten im Hinblick auf die Bestimmungen der §§ 8 und 89 der Dienstordnung im Disziplinarwege vorgegangen werden.

III. Art der Einreihung.

Wie bereits mit dem Zirkular vom 18. Dezember 1894, Nr. 181 (R. u. A. Bl. Nr. 53) verlautbart wurde, darf durch die Einreihung kein Bediensteter verlieren; die Letztere wird deshalb allenthalben unter Aufzählung des effektiven Jahresverdienstes (Tag- oder Wochenlohn inklusive des etwaigen Affordverdienstes) auf den nächsthöheren, sich aus Gehalt und Quartiergeld zusammensetzenden ständigen Bezug erfolgen. Die hiernach in Betracht kommende Entlohnung ist:

- a) bei den Arbeitern im reinen Tagelohn (mit Ausnahme jener im Bahnerhaltungsdienste) der nach dem Tagelohn vom 1. Jänner 1895 berechnete Jahresverdienst;
- b) bei den Arbeitern der Bahnerhaltung der durchschnittliche Verdienst eines Jahres während der Zeit vom 1. Juli 1893 bis 1. Juli 1895;
- c) bei den Arbeitern, welche gegenwärtig im Affordverdienste stehen, der gesamte Affordverdienst des Jahres 1894.

Die einzelnen Arbeiterkategorien in Ueberstunden an Werktagen, dann für Sonn- und Feiertagsarbeit separat gezahlte Entschädigung bleibt für den Einreihungsgehalt außer Betracht, nachdem solche Arbeit diesen Bediensteten auch in Zukunft separat entschädigt werden wird.

Nach diesen Grundrissen werden in die Gehaltsstufe von

die Oberwerkmänner

I. Kategorie	II. Kategorie
750 fl., beziehungsweise	650 fl. beziehungsweise
700 "	600 "
	nebst dem
300 fl.	250 fl.

in Wien entsprechenden Quartiergeld eingereiht.

Die Werkmänner und Werkgehilfen.

III. Kategorie	IV. Kategorie	V. Kategorie
550 fl., bezw.	450 fl., bezw.	350 fl., bezw.
500 "	400 "	300 "
	nebst dem	
200 fl.	400 fl.	300 fl.

in Wien entsprechenden Quartiergeld.

Die Magazinsdiener, die Ladesehnschreiber, Verschieber und Oberverschieber, Wagenpuffer, Lampisten, Stationsdiener und Bahnrichter.

IV. Kategorie	V. Kategorie
450 fl., beziehungsweise	350 fl., beziehungsweise
400 "	300 "
	nebst dem
150 fl.	120 fl.

in Wien entsprechenden Quartiergeld.

Insoweit die Einreihung innerhalb dieser Gehaltsstufen nicht möglich ist, erfolgt die Ausgleichung durch eine anrechenbare, auf Monatsgehältern aufgerichtete Zulage.

Um jedoch auch in Bezirken mit abnorm niedrigem Tagelohn einen Uebergang zu dem Jahresgehälte von 300 fl. zu ermöglichen, kann in solchen Orten die erste Einreihung auch in Monatslohnstufen von 24 fl. beziehungsweise 24 fl. nebst dem 100 fl. in Wien entsprechenden Quartiergeld erfolgen.

St ein zu stabilisierender Arbeiter fränklisch, sein Arbeitsverdienst in den letzten Jahren also wegen wiederholter Erkrankungen geschmälert worden, so wird zu seinem für die Einreihung ermittelten Verdienstebetrag das bezogene Krankengeld zugegeschlagen, dafür aber für die entfallenden Tage kein Lohn berechnet.

Ist dagegen ein sonst rüstiger, gesunder Arbeiter im Vorjahre nur ausnahmsweise durch längere Zeit, das ist fortlaufend mindestens 14 Tage krank gewesen, nunmehr aber wieder vollkommen dienstfähig, so wird seinem für die Einreihung maßgebenden Verdienstebetrag das Krankengeld, sondern der während der Krankheitsdauer entgangene Verdienst zugegeschlagen.

Ebenso wird der durch Urlaube, zur Waffenübung oder aus dienstlichen Anlässen, dann aus Kontumazierungen entstandene Verdienstausschlag dem Einzureihenden nach dessen sonstigem Durchschnittsverdienste aufgerechnet.

Jeder für die Einreihung in Aussicht genommene Arbeiter wird hiervon mittels einer Zusage schriftlich verständigt, die ihn über die Art seiner Einreihung vollständig aufklärt.

IV. Uniformierungsgebühr der Stabilisierten.

Die Oberwerkmänner, Werkmänner und Werkgehilfen

Erhalten als Uniform:	mit zweijähriger Tragzeit
1 Tuchbluse	" einjähriger
1 Tuchbeinkleid (I)	" "
1 blaue Leinenhose	" "
1 " Leinenbluse	" "
1 Kappe (I)	" "
1 grauen Lodenpaletot	" zweijähriger

Bei der ersten Beteiligung wird übrigens eine zweite Leinenbluse und zweite Leinenhose ausgefolgt.

Die Magazinsdiener, die Ladesehnschreiber und Stationsdiener

1 Tuchbluse	mit zweijähriger Tragzeit
1 Tuchbeinkleid (I)	" einjähriger
1 Kappe (I)	" "
1 grauen Lodenpaletot	" zweijähriger
1 Winterkappe	" dreijähriger

Außerdem erhalten die Magazinsdiener einen Leibriemen, der nach Bedarf gegen Abgabe der alten Stücke ausgetauscht wird.

Die Oberverschieber und Verschieber

1 Tuchbluse	mit zweijähriger Tragzeit
1 blaue Leinenbluse	" einjähriger
1 Tuchbeinkleid (I)	" "
1 Lodenrod	" dreijähriger
1 Kappe (I)	" einjähriger
1 Pelzrock (II)	" vierjähriger
1 Winterkappe (II)	" dreijähriger

Bei der ersten Beteiligung wird überdies eine zweite Leinenbluse ausgefolgt.

Die Wagenpuffer und Lampisten

1 Tuchbluse	mit zweijähriger Tragzeit
1 blaue Leinenbluse	" einjähriger
1 Tuchbeinkleid (I)	" "
1 blaue Leinenhose	" "
1 Kappe (I)	" "
1 grauen Lodenrod	" dreijähriger
1 Pelzrock (II)	" vierjähriger

Bei der ersten Beteiligung wird überdies eine zweite Leinenbluse und zweite Leinenhose ausgefolgt.

Die Bahnrichter

1 Tuchbluse	mit zweijähriger Tragzeit
1 Tuchbeinkleid (I)	" einjähriger
1 Kappe (I)	" "
1 grauen Lodenpaletot	" zweijähriger
1 Pelzrock (II)	" vierjähriger
1 Winterkappe (I)	" dreijähriger

Der Wert dieser Uniformstücke wird den einzureihenden Arbeitern bei Ermittlung des ihrem bisherigen Jahresverdienstes entsprechenden ständigen Bezuges nicht angerechnet.

V. Altersversorgung.

Jeder in das ständige Personal eingereihte Arbeiter muß, insofern er nicht bereits früher schon Mitglied des Pensionsinstituts war, diesem Institut als Mitglied beitreten und als solches während seiner aktiven Dienstzeit verbleiben.

Sobald derart stabilisierte Bedienstete das Normalalter überschritten haben, erfolgt ihre Aufnahme in das Pensionsinstitut unter Nachsicht des im § 6 des betreffenden Statuts vorgeschriebenen Eintrittsages.

Die nachträgliche Anrechnung einer vor der Einreihung, beziehungsweise vor dem Beitritt zum Pensionsinstitut im Tagelohn zugebrachten Zeit kann gegen einfache Nachzahlung der gegen Nachsicht der sonst als Regel vorgeschriebenen doppelten Nachzahlung nur dann stattfinden, wenn das betreffende Gesicht entweder bereits eingebracht wurde oder bis längstens 1. Oktober 1895 eingebracht wird.

VI. Auflassung der Affordarbeit in den Werkstätten und Heizhäusern.

Mit 1. Juli 1895 wird die Affordarbeit in allen Heizhäusern und Werkstätten eingestellt. Am 30. Juni 1895 nicht fertige Afforde werden abgeschlossen, bezüglich ihrer bisherigen Leistungen abgerechnet und die hiernach sich ergebenden Ueberverdienste binnen 14 Tagen ausbezahlt werden.

Das Entgelt für geleistete Arbeit erhalten hiernach die mit 1. Juli 1895 stabilisierten Oberwerkmänner, Werkmänner und Werkgehilfen in ihren ständigen Bezügen, in welchen die bisherigen Affordverdienste mitenthalten sind; die nicht zu stabilisierenden Arbeiter erhalten dieses Entgelt in ihrem Tagelohn, der sonach mit 1. Juli 1895 derart aufgehört werden wird, daß der künftige Tagelohnverdienst dem bisherigen Gesamtaffordverdienste möglichst gleich bleibt. Auch für die Höhe des künftigen Tagelohnes ist somit der im Jahre 1894 von einem Arbeiter in einer Werkstätte oder in einem

Geizhauze der k. k. österreichischen Staatsbahnen oder einer verstaatlichten Bahn erzielte Gesamtergebnis maßgebend.

VII. E r s t a b s c h l u s s e n .
Arbeiter, deren Stabilisierung mit 1. Juli 1905 (Beziehungswerte im Zugförderungs- und Werkstättendienste auch mit 1. Jänner 1906) lediglich deshalb unterbleiben muß, weil sie zu jenem Termin die österreichische Staatsbürgerschaft noch nicht erworben oder die Nachsicht hiebon (§ 7 der Dienstordnung) noch nicht erwirkt hatten oder weil vorerst die Nachsicht eines der oben sub II genannten Ausschließungsgründe zu erwirken war, werden bei der später folgenden Stabilisierung genau so behandelt wie die mit 1. Juli 1895 (Beziehungswerte 1. Jänner 1896) Eingereihten. Es bildet somit die Heberföhrung des Normalalters kein Hindernis der Stabilisierung, der Beitritt zum Provisionsfonds erfolgt mit Nachsicht des Eintrittsgeldes und auch die Anrechnung früherer Dienstzeit wird gegen einfache Nachzahlung erfolgen. Ebenso bildet in diesem Falle eine nicht vollkommen gesunde Körperbeschaffenheit kein Hindernis der Einreihung.

Jeder Arbeiter, der die im Schlußabsatz des Abschnittes III erwähnte Verjährung erhält, darf er zur Stabilisierung in Aussicht genommen ist, hat den ihm von seinem Dienstvorgesetzten auszufüllenden Fragebogen in allen Teilen auszufüllen und zu fertigen, demselben

- a) den Tauf(Geburts)schein,
b) den Heimatschein,
c) die Militärdokumente,
d) die allfälligen Zeugnisse über die Erlernung eines Handwerkes oder einer Profession anzuschließen und mit dem Verjährungsbescheid, auf welchem die Klausel „Einverständnis“ zu fertigen ist, binnen acht Tagen dem Dienstvorgesetzten zurückzustellen.

Außerdem hat jeder solcher Arbeiter binnen vier Wochen den Nachweis des ehrenhaften Vorlebens durch Vorlage eines legalen Sittenzugewisses neuesten Datums zu erbringen.

Wien, am 28. April 1905.
Der Präsident: Bilinski m. p.

Zur Sanierung der Staatsbahnen.

Im „Allgemeinen Tarifanzeiger“ veröffentlicht Herr Rudolf Natheger eine Artikelserie über die österreichischen Staatsbahnen. Der Autor erörtert die Ursachen der ungünstigen Rentabilität des Staatsbahnbetriebes. Diese sei zum Teil in der Entstehungsgeschichte der Staatsbahnen begründet, zu denen der Grundstock durch Uebernahme der den Staatsfiskus schwer belastenden garantierten Eisenbahnen gelegt wurde. Daneben müssen die jedoch auch auf Umstände zurückgeführt werden, die in den Betriebsverhältnissen begründet sind. Die Staatsbahnen leiden unter einem unökonomischen Betrieb, der wieder auf die mangelhafte Ausrüstung zurückzuführen sei. Die Ausgaben für Wagenmiete seien gegenüber den preussischen Staatsbahnen außerordentlich hoch, ebenso der Materialverbrauch im Zugverkehr. Der Prozentjah alter und unökonomisch arbeitender Lokomotiven sei im Vergleich zu den preussischen Staatsbahnen ein sehr bedeutender. Von den Lokomotiven der preussischen Staatsbahnen stammen kaum 1-4 Prozent aus der Zeit vor 1880, während von den Lokomotiven der österreichischen Staatsbahnen fast 20 Prozent aus jener Periode her rühren. Der Autor hält eine planmäßige und erschöpfende Investitionstätigkeit für unerlässlich und macht Vorschläge, wie die Staatsbahnen in ihren Anschaffungen von der Finanzverwaltung unabhängig zu stellen wären. Es sei nicht notwendig, daß der Staat das in den Eisenbahnen angelegte Kapital regelmäßig amortisiere. Die Notwendigkeit der Kapitalamortisation entspringe bei den Privatbahnen nicht aus der Erwägung, daß der Bahnkörper und die Ausrüstung nach einer gewissen Periode wertlos werden, sondern lediglich aus der Endlichkeit der Konzeptionen. Im Besitze des Staates getommen die Bahnen einen anderen Charakter. Sie sind, wenn einmal verstaatlicht, an keine Konzeptionsdauer gebunden, und wenn der Staat im Rahmen der Betriebsrechnung dafür Sorge, daß ihre Vermögenssubstanz intakt bleibe, sei nicht einzusehen, weshalb er noch das Anlagekapital besonders amortisieren sollte. Wenn die Bahnen immer in gutem Zustand erhalten werden, immer leistungsfähig bleiben und sich aus sich selbst heraus erneuern und ausgestatten, dann sei dagegen nichts einzuwenden, daß einem Aktivum von so hohem Wert auch ein entsprechendes Anlagekapital dauernd gegenüberstehe. Ist ja doch in der Art der Bewertung der verstaatlichten Bahnen, die seit nahezu einem halben Jahrhundert ihr Anlagekapital regelmäßig getilgt haben, schon eine ansehnliche Abschreibung enthalten. Wenn der Staat in der bisherigen Weise mit der Tilgung der Eisenbahnschulden fortfahre, würde dies zur Folge haben, daß in späteren Jahren ganz ungewöhnlich große Entlastungen des Staatsfiskus eintreten würden. Die erste große Entlastung würde sich bereits nach dem Jahre 1910 durch den Wegfall der 30-5 Millionen Kronen betragenden Einlösungsrente der Ferdinands-Nordbahn ergeben, und nach dem Jahre 1905 würde der Staat bereits mindestens 160 Millionen Kronen weniger für den Anlehensdienst auszugeben haben als heute. Es liege eine Ungerechtigkeit darin, der Gegenwart die ganzen Tilgungsquoten aufzubürden, damit die Früchte dieser Aufwendungen auf späteren Generationen zugute kommen. Da es nicht möglich sei, die Verlosung der staatlichen Eisenbahnobligationen einfach einzustellen und ein Umtausch dieser Obligationen in Renten mit großen Opfern für den Staat verbunden wäre, schlägt der Autor eine etappenweise Konversion in der Weise vor, daß der Staat das Erfordernis für Tilgungen, das jetzt den laufenden Einnahmen entnommen wird, künftig durch Ausgabe von Renten beschaffe. Der Staat würde auf diese Weise schon jetzt 35 Millionen Kronen ersparen und diese Ersparnis würde noch weiter wachsen, weil die Tilgungsquoten stufenförmig ansteigen. Allerdings wäre dieser Wegfall an Tilgungen nicht zur Gänze eine absolute Ersparnis. Die Rente, welche der Staat begeben müßte, um den Tilgungsbedarf zu decken, müßte verzinst werden. Im ersten Jahr wäre der Zinsaufwand nicht bedeutend, aber er würde in späteren Jahren progressiv steigen. Trotzdem könne in diesem Zuwachs an Zinsen eine unbedingte Belastung des Staates nicht erblickt werden. Wenn die aus den Tilgungsquoten freigemachten Beträge ausschließlich für Investitionen auf den Staatsbahnen verwendet werden, so würde der Ertrag dieser Investitionen für sich allein schon zur Erhöhung der Rentabilität der Staatsbahnen beitragen und eine natürliche Deckung der neu

entstandenen Zinslast bilden. Der Vorschlag des Autors läuft im Wesen darauf hinaus, eine neue Tilgungsrente zu schaffen, wie ja der Staat auch jetzt das jährliche Erfordernis für verschiedene rüdzahlbare Schulden nicht aus den laufenden Einnahmen, sondern aus neuen Schulden deckt. Ein neues Gesetz über die Tilgungsrente könnte die Finanzverwaltung um so leichter verantworten, als in einigen Jahren das bestehende Gesetz über die Tilgung der in den Fünfziger- und Sechzigerjahren aufgenommenen Staatsschulden hinfällig geworden sein wird. Der Finanzminister brauche nicht zu fürchten, daß dem Staat aus der Umwandlung der amortisablen Eisenbahnschuld in eine Rentenschuld allzu große Lasten erwachsen würden, da doch der Staat auch jetzt schon genötigt sei, für die Staatsbahnen in gewissen Intervallen große Opfer zu bringen, die den Dienst der Staatsschuld belasten. Künftig würde eben das Ausmaß dieser Opfer von vornherein feststehen und die Staatsbahnen würden von der Finanzverwaltung nicht mehr so abhängig sein wie jetzt, wo sie um jeden Bahnhofbau, um jede Lokomotive und jeden Waggon feilschen müssen.

Wanderer, stehe still.

Reiseindrücke eines Forschers.

Wenn du, o Wanderer, von Ruhdorf kommend, die Schleppe passierst hast, so verfehle nicht, längs des Donauströmes zu wandeln. Wenn du stromabwärts gehst, so siehst du zur rechten Hand einige Hütten stehen, die dein für Martiaten empfängliches Auge fesseln werden. In Betrachtung versunken bleibst du stehen und Doch erzähle selbst, was dir Wunderbares passiert ist.

„Nicht lange stand ich da, den Blick unverwandt auf die Hütten gerichtet, als mit meiner Umgebung eine merkwürdige Wandlung vor sich ging. Der Donaustrom wurde zum Eismeer und rechts vor mir sah ich nichts als eine weite, weite Schneefläche, von dem Polarlichte wunderbar beschienen. Ein eisiger Sturm machte mich frieren. Und die hange Frage: Was soll ich hier in den Eis- und Schneefeldern? Soll ich hier ein ruhmloses Ende finden? tauchte in mir auf. Doch läufst mich mein Auge oder ist es Wirklichkeit? Ja, sah, wie sich in der Ferne einige Hütten mit flachen Dächern gepentisch von dem Boden abhoben. Dort ist die Rettung und ich ging darauf los. Jedenfalls, dachte ich mir, sind diese Hütten von jenen Eskimos als Etappenstation errichtet worden. Bevor ich jedoch eintreten konnte, bot mir ein Baum ein Hindernis.

Ein Baum in der Polargegend? wird der Leser fragen, und doch ist es so. Durch ein entbehrtes Loch schlüpfte ich hindurch und stand in der nächsten Minute vor der Front. Nach einem längeren Kampf mit dem Sturm gelang es mir, eine Tür zu öffnen, welche mich, vom Sturm zugeworfen, mitten unter die Eskimo hineinwarf.

Ich entschuldigte mein rasches Eindringen und erhielt im unverfälschten Wiener Dialekt die Antwort: Hat nichts auf sich, wir waren auch einmal arm. Und der Sprecher wollte schon in die Tasche langen, als ich ihn dahin aufklärte, daß ich eigentlich von Beruf Forscher, nicht aber ein Fuchter sei. Diese im Wiener Dialekt gesprochenen Worte und die Anisform der österreichischen Staatsbahnen, welche die in der Hitze anwesenden Leute trugen, bewiesen mir, daß mir meine erregbare Phantasie einen Streich gespielt. Wie ich nun erfuhr, befand ich mich unter Verschleibern der k. k. Staatsbahnen, und da, wo ich mich befand, war der Rangierbahnhof Wien-Brigittenau. Die Aehnlichkeit dieser Hütten mit der einer alten Jagdhütte trug freilich mit bei, mich in eine arttische Gegend zu versetzen.

Trotz der geschlossenen Tür empfand ich einen unheimlichen Luftzug und meine rheumatisierenden Beine mahnten mich, sie besser zu schützen.

Ich sah durch mehrere größere und kleinere Spalten die unmittelbare Nachbarschaft dieser Hütte und daher der Luftzug.

Als ich einen Verschleiber fragte, ob dies ihr beständiger Aufenthalt wäre, erhielt ich folgende Aufklärung: Wir hatten früher einen gemauerten Raum, in dem wir uns während der Pausen insoweit wohl befanden, daß er groß und hoch genug war und wir keiner Erhaltung durch Luftzug ausgesetzt waren. Doch der Verschleiber denkt und eine k. k. Lenki, sagte er. Eines schönen Tages wurde ausgemessen und wieder eines schönen Tages standen diese Hütten und wir mußten von der allgewohnten Stätte heraus und hier hinein.

Man kam höhererorts darauf, daß der Verschleiber bei dem 1224-jährigen Dienst eigentlich keine Unterkunft brauche; man besann sich jedoch und montierte diese alten Kastenwagen für uns auf und seither sind wir Bürger IV. Klasse.

Einen Moment stockte das Gespräch.

Dies genügte mir, um zu hören, daß die Verschleiber den Raum mit Mäusen teilen mußten. Auf meine diesbezügliche Frage teilte man mir mit, daß diese Tiere schon so froch seien und in die Taschen krochen, in denen die Verschleiber ihr Essen aufbewahrt haben. Dank der großen Kleiderkisten, welche den kleinen Raum zum größten Teil ausfüllen, ist eine Jagd auf sie meist erfolglos.

Ja, sogar Ratten zeigen sich ab und zu.

Der kleine Raum und die darinnen befindlichen Gerüche zwangen die Verschleiber, die Tür zu öffnen. Ein Windstoß jagte die, in Ermanglung eines Kleiderreißens auf fünfzölligen Nägeln hängenden Kleider durcheinander.

Der plötzliche Uebergang von der Wärme zur Kälte machte mich frösteln und ich sprach mich dahin aus und erhielt die Antwort: Auch uns fröstelt, aber wir sind ja nur Verschleiber, und dies in einem Tone, der gewiß eine kleine Reibe von Demütigungen seitens der Verwaltung in sich barg.

Die Verschleiber müssen nun hinaus und ich bleibe allein zurück.

Meine Phantasie arbeitet mit Pferdekraften, ich eile der Zeit voraus und befinde mich im Hochsommer.

Brennende Sonnenstrahlen finden an dem flachen Wiedach einen trefflichen Wärmeleiter. In der Hütte gitzert die Luft vor Wärme.

Auf den Risten stehen die Taschen der Verschleiber, darinnen das Essen und sie sind möglichst in den Schatten (?) gerückt. Ich fühle eine an; auch sie ist wohligh durchwärmt. Doch schon weilen meine Gedanken an einem Krankenbett. Darinnen liegt ein Verschleiber. Sein Weib ist bemüht, ihm die Küchlichkeit der in einer Flasche befindlichen Medizin, „Zendelwasser“ im Volksmund genannt, einzureben. Nur um sein besorgtes Weib nicht zu betrüben, nimmt er davon; er weiß es besser, daß die Medizin, die ihm der Spatzmann und

der Arzt verschrieb, nichts hilft. Magenkatarrh! Diät! Fenchelwasser! Der Unglückselige hat die der Dige ausgeschleht, in dem Anfangsstadium der Zerziehung begriffenen Speisen genossen und muß nun seine Unwissenheit büßen. Ein anderes Bild:

Die Verschleiber nehmen ihre Mahlzeit ein. Tausende fliegen umschwärmen sie und es kostet eine Herculesarbeit, um sie davon zu überzeugen, daß sie lästige Eindringlinge seien, die im Verein mit Mäusen und Ratten den Verschleibern das Tafeln vergällen.

Einer kann sich nicht mehr erwehren und schon liegen mehrere fliegen in dem Essen. Angeekelt dadurch, muß er vom Essen aufhören und fasten. Mich überkommt ein Durstgefühl und ein zuvorkommender Verschleiber holt mir ein Glas Wasser, dessen Inhalt ich, wegen der großen Wärme, ausspucken muß. Ich erhalte folgende Aufklärung: Man legte bei der Schaffung der Wasserleitung die Rohre zu feicht und darum ist im Sommer das Wasser ungenießbar. Trotz wiederholtem Petitionieren des Personals um Abhilfe, scheint man die Kosten zu scheuen, und es bleibt beim Alten. So die Verschleiber.

Ein anderes Bild: Der Wirt steht schmunzelnd zwischen der Tür und blickt dem wasserholenden Eisenbahner höhnlich nach; er weiß, daß dieser in der nächsten Viertelstunde zu ihm kommt, weil der Durst ihn dazu treibt, und so ist die Quelle des warmen Wassers für ihn die Quelle einer guten Einnahme, denn der Durst, den auch die Eisenbahner fühlen, läßt die letzten Groschen zusammensuchen oder der Betroffene hilft dem Wirt, die Kreide zu seinem Schaden abnützen. Bewußt entzieht so die Verwaltung dem Armen von seinem knappen Gehalt monatlich eine Summe vom Wirtschaftsgeld. Es lebe der Sommer, die leichte Leitung und die arme Verwaltung, ist das Geldgeschrei des Wirtes. O, über diesen Mephisto!

Was ich während der Abwesenheit der Verschleiber phantasiert, wurde mir vollinhaltlich bestätigt, und es soll noch andere Dinge unter der Sonne geben, die wegen Raum-mangel für diesmal entfallen müssen.

„Und eher geht ein Kamel durch ein Nadelöhr, bevor die Gerechtigkeith der Verwaltung die Binde von den Augen nimmt, um zu sehen, wie sehr auf diesem Bahnhof sie gesündigt,“ jagte im prophetischem Tone einer; „es sei denn, daß wir einmal die Binde mit Hilfe einer starken Organisation lösen. Auch frißt uns das Ungeheuer „Moloch“ die fetten Bissen vor der Nase weg und uns bleiben die Knochen.“

Während ich mich schon lange auf dem Rückweg von dieser kleinen Welt, mit einer großen Geschichte ausgestattet, befand, kann ich noch lange nach, wie eigentlich den Verschleibern geholfen werden könnte.

Ich beschloß, mich an die Wohltätigkeitsvereine zu wenden und durch eine Sammlung von alten Ziegeln, Fenstern und Türstöcken etc. und was notwendig ist, einen Bau herzustellen, um der armen k. k. Bahnerhaltung unter die Arme zu greifen und ihr helfen, ein Stück Kulturgeschichte aus der Brigittenau zu löshen. Ja, wenn es ein Kirchenbau wäre....

Inland.

Ein bürgerliches Urteil über die bürgerlichen Abgeordneten. Auf einem vor kurzem in Lettschen stattgefundenen Gewerbetag hielt der Handelskammerrat Siegl eine Rede, die ein Klageged über die Enttäuschung durch den Parlamentarismus sein soll, die aber ein vernichtendes Urteil über die Politik der deutschnationalen Abgeordneten ist. Er sagte unter anderem:

... Der nationale Streit tobt heute in weit größerer Maße, als es vor fünf Jahren der Fall war, und er hemmt die Arbeitstätigkeit des Hauses in einer Weise, welche die ganze Wahlreform als einen Schlag ins Wasser erscheinen läßt. Die Abgeordneten verstehen uns nicht mehr, wir verstehen die Abgeordneten nicht mehr. Die gegenseitige Entfremdung ist ein böses Symptom. Oesterreichs Völker beginnen parlamentensmüde zu werden. Überall in die zweiten und dritte Linie zurückgedrängt, sehen sie sich rechts und links von anderen Völkern überflügelt, sehen sie die besten Entwicklungsmöglichkeiten vom Ausland vorweggenommen, so daß die Gesamtheit auf den meisten Gebieten menschlichen Könnens und menschlichen Schaffens trotz gleicher Begabung des einzelnen zurückbleibt.... Die Erkenntnis, daß das Parlament fast jeden Fortschritt hemmt, bricht sich immer mehr Bahn. Redner bespricht dann die Erscheinung, daß die Abgeordneten sich die Gunst der Wählererschaft dadurch zu erhalten suchen, daß sie sich betreiben, ihren Wahlkreisen kleine Geschenke heimzubringen. Das Buhlen um die Gunst der Wähler geht so weit, daß nicht selten Forderungen erhoben, Resolutionsen gefaßt werden, welche ihre Urheber selbst nicht ernst nehmen, geschweige denn verwirklicht sehen möchten. Die Politik der Unaufrichtigkeit ist eine der Erscheinungen unseres öffentlichen Lebens. Redner verweist noch auf die Zunahme der sozialdemokratischen Partei als Folge dieser Verhältnisse im Parlament....

Was Herr Siegl als das Verschulden des Parlaments nennt, das ist die vollständige Unfähigkeit des Bürgertums, den nationalen Frieden herbeizuführen und eine wahrhaft fruchtbare demokratische Politik zu verfolgen, und die totale Unfruchtbarkeit der Regierung, welche mit der Kriegsspielerei jeden Weg zum sozialen Aufschwung verrammelt. Klagen nützen dagegen nichts, sondern man muß den Mut haben, Tatsachen ins Auge zu schauen und darnach zu handeln. Nicht das Abgeordnetenhaus, sondern Regierung und bürgerliche Parteien verschulden den österreichischen Marasmus.

Die Rechnung für die Steuerzahler. Vor wenigen Tagen tagte der Budgetauschuss, der die Aufgabe hat, das kurzfristige Budgetprovisorium zu erledigen, das Abgeordneter Dr. Adler schon in der Obmännerkonferenz als eine Gefahr bezeichnete. Wie recht er damit hatte, beweist das Exposé des Finanzministers, das dieser unlängst zum Vortrag brachte.

Die Regierung will mit dem Budgetprovisorium einen Kump durchführen und wünscht die Ermächtigung, folgende Anleihe aufzunehmen:

- 1. zur Tilgung der allgemeinen Staatsschuld . Ar. 25,884,597
2. die Quote der für dieses Jahr bewilligten
Militär- und Flottenkredite 50,241,000

also in Summe . . Ar. 76,125,597

Der Finanzminister sprach über den Effekt des Präliminares für 1911 gegenüber dem Vorjahre, über die finanziellen Ergebnisse aus dem Salzmonopol, des Lottos und der Staatsbetriebe, welche keine günstigen seien und ging dann auf die Mehrerfordernisse ein. Der Minister

erklärte sich für einen großzügigen Finanzplan und lüch den Abgeordneten damit die Aussicht auf große Neubelastung der Steuerträger schmacht zu machen, indem er es als eine Staatsaufgabe betrachtete, auch für die Befriedigung anderer Bedürfnisse zu sorgen. Er nannte die Sanierung der Landesfinanzen, die Fürsorge für die Staatsbeamten, die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, soziale Reformen und die unabwieslichen Bedürfnisse der Verwaltung.

Der Finanzminister rechnet mit der Zunahme der indirekten Steuern, was aus folgender Gegenüberstellung der direkten und indirekten Steuern hervorgeht:

Die Summe der direkten Steuern betrug 1903	298 Millionen Kronen
1909	366
+ 68 Millionen Kronen	
Die Summe der indirekten Steuern (ohne Zölle, aber inklusive Salz und Tabak) 1903	808 Millionen Kronen
1909	963
+ 155 Millionen Kronen	
Zusammen 1909 gegen 1903	+ 223 Millionen Kronen

Das Jahr 1905, also das Jahr des Abschlusses des militärischen Programms, steht von 1909 so weit ab als 1909 von 1903. Wenn diese Entwicklung anhält, könnte man also im Jahre 1915 aus diesen Steuerquellen ebenfalls eine Mehreinnahme von 220 Millionen Kronen erwarten, eine Summe, die das militärische Mehrerfordernis zu jener Zeit sehr bedeutend überschreitet.

Der Finanzminister stützt sich im wesentlichen auf das Bilinskische Steuerprogramm. Es sollen Mehreinnahmen geschaffen werden:

1. Durch eine Erhöhung der Branntweinsteuer.
2. Durch eine Erhöhung der Personaleinkommensteuer.
3. Durch Zukamerierung und Erhöhung der Biersteuer.
4. Durch Einführung der Zündhölchensteuer.
5. Durch eine Erhöhung der Weinsteuer.
6. Durch Erhöhung der Erbschaftsteuer.

Wie man sieht, vor allem eine Neubelastung der breiten Massen der konsumierenden Bevölkerung und dazwischen winzige Steinerhöhungen für die Reichen.

Eine merkwürdige Beamtenernennung. Der Vorstand des Deutschen Nationalverbandes veröffentlicht folgende Mitteilung: „Mit Rücksicht auf den Umstand, daß Herr Eduard Gerstgraber als Beamter in das Eisenbahnministerium berufen wurde und von der Herausgeberchaft und Leitung der Deutschen nationalen Korrespondenz zurückgetreten ist, sind die bisherigen Beziehungen des Deutschen Nationalverbandes zur Deutschen nationalen Korrespondenz gelöst.“ — Die „Lösung“ interessiert uns weniger als die Ernennung, die schon dringend die Frage hervorruft, wie sich der deutschnationale politische Journalist in einen Eisenbahnbeamten verwandeln konnte. Seit der Verstaatlichung des Abgeordneten Kroy scheint man also auch schon auf die Verstaatlichung der deutschnationalen Redakteure gekommen zu sein.

Wie der Staat durch Schutzzölle ausgebeutet wird. Der österreichische Staat erfährt jetzt die Segnungen des Schutzzölles an eigenen Leibe. Auf dem ungeheuren hohen Eisenzoll baut sich die Herrschaft des Eisenkartells auf, das, durch Verträge auf Kundenschutz mit den schlesischen und weisfällischen Werken gesichert, mit seinen allseitigen Verzweigungen auf dem Markte souverän waltet. Ihm ist nun auch die Marineverwaltung auf die traurigste Weise tributpflichtig geworden. Man hat berechnet, daß die gleichen Schiffe, die Desterreich-Ungarn in Triest für 60-6 Millionen Kronen baut, in England um 46, in Deutschland um 48, in Italien um 51, in Frankreich um 56 Millionen Kronen hergestellt werden. Die Erklärung für diese auffällige Tatsache läßt sich leicht geben. Das eiserne Schiffsmaterial zum Beispiel wird vom Donawitzer Werk des Eisenkartells zu 21 Kr. per Kilogramm geliefert. Die reichlich bemessenen Selbstkosten samt Fracht nach Triest betragen jedoch bloß Kr. 13-34. Bei 15 Kr., entsprechend dem englischen Durchschnittspreis, würde das Werk einen Gewinn von 15 Prozent heimtragen, es hat aber außerdem noch einen Uebergewinn von 500.000 Kr. bei jedem der vier Dreadnoughts. Das Rothschildische Werk in Witkowitz, das die Stahlplatten liefert, treibt es nicht besser. Witkowitziger Gießereirohisen kostet in Wien Kr. 10-35, englische Ware trotz der Fracht und Zollbesen von 4 Kr.: Kr. 10-35. Auch hier also ein Extraprofit von 30 Prozent. Endlich das Schmiedeeisen für die maschinellen Einrichtungen der Schiffe. Unter dem Diktat des Kartells zahlen die Fabriken für Stabeisen, Fassoneisen, Bleche und dergleichen 22 Kr. für 100 Kilogramm, während das gleiche Quantum in Deutschland und England um 15 Kr. erhältlich ist. So ist es denn wohl nicht als Uebertrieb anzusehen, wenn man sagt: bei jedem einzelnen Dreadnought zählt der Staat etwa 12 Millionen, bei vier Dreadnoughts also etwa 48 Millionen Kronen Extraprofit an das Kartell und die Freunde des Kartells — eine Summe, die er sparen könnte, wenn der Schutz Zoll fielen.

Ausland.

Maßnahmen der Eisenbahner in Holland. Als Antwort auf den Angriff des Ministers bei der jüngsten Statthalterung hat die Niederländische Vereinigung ein umfangreiches Memorandum ausgearbeitet, das an alle Fachvereine und Organe im Eisenbahnbetriebe, allen Behörden und fast der ganzen holländischen Presse gesandt worden ist, so daß die breiteste Öffentlichkeit von dem Inhalt Kenntnis nehmen kann. Ferner hat die Leitung der Niederländischen Vereinigung die Vorstände der beiden konfessionellen Verbände (Römisch-Katholisch und Protestant-Christlich) eingeladen zu einer Besprechung zwecks gemeinsamen Vorgehens zur Geltendmachung der Forderungen des Personals. Momentan führt die Niederländische Vereinigung einen heftigen Kampf auch mit den oben genannten Organisationen bei der Wahl eines Er-

stmannes für den Pensionsklassenausschuß der S. C. Der gegnerische Kandidat, gestellt von der katholischen Organisation, hat die Hilfe nicht allein der christlichen, sondern auch der angeblich „neutralen“ Vereine. Der Wahlkampf ist bereits von der Niederländischen Vereinigung durch eine größere Zahl von Versammlungen und einer ausgedehnten schriftlichen Propaganda eröffnet worden. Die Zentralkommission beabsichtigt zu der am 2. und 3. Juli abzuhaltenden Generalversammlung der Niederländischen Vereinigung einen Antrag zwecks Umwandlung des heute 14tägig erscheinenden Vereinsorgans in ein Wochenblatt einzubringen.

Der Harem des Stationsvorstehers. Eine höchst sonderbare Entdeckung wurde auf der russischen Eisenbahnstation Taschkent gemacht. Wie dem „B. L.“ gemeldet wird, wurde durch eine Revision der Bahn festgestellt, daß der Stationschef sich auf Staatskosten einen Harem von 22 jungen, hübschen Mädchen auf der Station hielt. Die jungen Mädchen waren als Telegraphistinnen, Dienerrinnen und sogar als Beamtinnen eingetragen und bezogen ein stattliches Gehalt, obgleich sie einzig und allein zum Amüsement des Stationschefs dienten, der fröhliche Feste mit ihnen veranstaltete. Der Stationschef und die meisten Beamten waren auch an zahlreichen Wahndiebstählen beteiligt. Der Stationschef nahm bei der Leitung des Raubes stets die Manufakturwaren, namentlich die Wäsche und Damenkleider für seinen Harem. Die Revision stellte ferner fest, daß der Wartesaal der I. Klasse vom Stationschef zur Veranstaltung seiner Festlichkeiten benützt wurde, daß die Bahnbeamten ein herrliches Leben führten und die Einnahmen der Bahn für sich verbrauchten.

Aus dem Gerichtssaal.

Die Eisenbahn ist keine Behörde. Ein Fall von prinzipieller Bedeutung lag kürzlich dem Wiener-Kreisgericht zur Verurteilung unter Vorsitz des Hofrates Dr. Khers zur Jubilatur vor. Am 6. August 1910 sprangen die beiden Tischlergehilfen Leopold Belmking und Johann Fuchs aus Baden in der Haltestelle Drimann der Gutenfernerbahn auf den fahrenden Zug. In dieser Haltestelle findet keine Fahrkartenausgabe statt und es werden die Reisenden durch eine ganz unzulängliche Kundmachung angewiesen, in einem etwa zehn Minuten entfernten Gasthause sich Fahrkarten zu lösen. Begeistert man ohne Fahrkarte den Zug, so muß man Strafe entrichten, da der Kondukteur zur Fahrkartenausgabe nicht berechtigt ist. Unzähligmal führt diese unzulängliche Einrichtung zu Konflikten. Auch die beiden Genannten befanden sich in einem solchen Irrtum und sprangen auf den fahrenden Zug ohne Fahrkarte. In Wittmannsdorf wurden sie dem Stationsbeamten vorgeführt, der ihnen das Nationale abnahm. Dabei gaben sie falsche Namen und falsche Adressen an. Sie wurden dennoch ausgesetzt und von der Bezirkshauptmannschaft Baden wegen des Auffringens zu 5 Kr. Geldstrafe verurteilt, aber auch dem Badener Bezirksgericht wegen Falschmeldung angezeigt. Der Richter sprach sie mit der Begründung frei, daß der Bahnbeamte kein sanktioniertes Recht habe, einem Passagier das Nationale abzunehmen, und das Gesetz unter Verführung der Behörde nur eine falsche Angabe vor Gericht verleihe, die beiden Angeklagten aber gar nicht wissen konnten, ob sie sich vor Gericht oder vor der politischen Behörde zu verantworten haben werden. Der Berufungsinstanz wies die staatsanwaltschaftliche Verurteilung zurück und bestätigte unter Zugrundelegung der erstinstanzlichen Argumentation den Freispruch.

Rentenzuerkennung nach siebenjähriger Dienstleistung. Am 18. Oktober 1903 erfolgte in der Station Krainburg ein Zusammenstoß zweier Züge, bei welchem der Lokomotivführer Johann Tavcar aus Raibach mit großer Wucht zu Boden geschleudert wurde, wobei er sich eine Verletzung zweier Rippen und Verletzungen an der rechten Hand zuzog. Nach diesem Unfall war Tavcar durch fünf Wochen im Krankenstand und bezog für die letzte Woche auch seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen die Heilberufungsrente. Nach dieser Zeit trat er seinen Dienst als Lokomotivführer wieder an, welchen er, abgesehen von einer kurzen Unterbrechung von wenigen Tagen, ununterbrochen bis zum 5. April 1910, somit durch nahezu sieben Jahre, fortsetzte, in welchem Zeitpunkt er wegen geschwächter Schrafft vom Fahrdienst abgezogen wurde. Nunmehr meldete Tavcar von seinem Unfall vom 18. Oktober 1903 Anfallsfolgen an, die sich hauptsächlich in nervösen Beschwerden äußerten, wurde jedoch mit seinem Ansuchen um Zuerkennung einer Rente von der Anstalt abgewiesen, weshalb er durch Dr. Leopold Krah die Klage beim Schiedsgericht einbrachte.

Bei der Schiedsgerichtsverhandlung erklärten die Sachverständigen, daß Josef Tavcar zu konstatieren seien, daß jedoch der Umstand, daß Tavcar nach dem Unfall noch 6½ Jahre ununterbrochen seinen Dienst fortgesetzt habe, gegen einen Zusammenhang zwischen den heutigen Beschwerden und dem Unfall vom 18. Oktober 1903 spräche. Außerdem habe Tavcar im Jahre 1907 ein Fahrwerk überfahren, wobei er nach seiner eigenen Angabe sehr erschrocken ist, so daß die Beziehung von nervösen Beschwerden auf dieses erst vor viel kürzerer Zeit eingetretene Ereignis viel näher liegend sei, als auf den vor mehr als sieben Jahren erlittenen Unfall.

Der klägerische Vertreter Dr. Krah hob gegenüber diesem Gutachten hervor, daß das Ereignis im Jahre 1907 wohl kaum als Unfall in Betracht kommen könne, da Tavcar den Dienst damals gar nicht unterbrochen und an irgendwelche Folgen dieses Ereignisses so wenig gedacht habe, daß er es gar nicht als Unfall angesehen und eine Anmeldung unterlassen habe. Die Einwendung, daß Tavcar noch durch viele Jahre hindurch seinen Dienst als Lokomotivführer fortgesetzt habe, sei deshalb nicht stichhaltig, da Tavcar, wie ja auch das Gutachten annimmt, nur an leichteren nervösen Beschwerden leide, welche bei dem Umstande, daß Tavcar sonst ein gesunder Mensch gewesen sei, ihn durchaus nicht an der Fortsetzung seines Dienstes hindern mußten. Tavcar sei übrigens, da er eine große Familie zu erhalten habe, gezwungen gewesen, mit Ueberwindung seiner Beschwerden seinen Dienst so lange als möglich fortzusetzen, woraus ihm gewiß kein Nachteil erwachsen dürfe.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Cap sprach dem Kläger unter Annahme einer Einbuße von 25 Prozent der Erwerbshöhe eine Rente zu, indem es den Zusammenhang zwischen den nervösen Beschwerden und dem Unfall vom Jahre 1903 im Sinne der Ausführungen des Magistrates anerkannte.

Labyrinthverletzung als Unfallfolge. Am 18. Juli 1910 wurde in der Station Rabresina der Dienstwagen, in welchem der Oberkondukteur Adolf Rauwolf sich befand, ziemlich heftig an die Lokomotive anfahren gelassen, so daß durch den Anprall Rauwolf niederfiel und sich hierbei an einer in Dienstwagen befindlichen Stellage ansetzte. Er lagte sofort über Säusen im Kopfe, Schwindelgefühl, verriethete durch

einige Minuten die notwendigen Dienstleistungen und meldete sich sodann marob.

Da die beiden Ärzte, bei denen Rauwolf unmittelbar nach dem Unfall in Behandlung stand, an ihm keinerlei objektive Symptome einer erlittenen Verletzung konstatierten, lehnte die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, an die sich Rauwolf gewendet hatte, jede Entschädigung für den erlittenen Unfall ab. Dieser Unfall hatte nach Angabe Rauwolfs noch einen zweiten im Gefolge. Infolge der durch den ersten Unfall ausgelösten Schwindelgefühle passierte es ihm, daß er infolge eines solchen Schwindelanfalles auf der Straße von einem Fuhrwerk überfahren und am Bein verletzt wurde. Außerdem stellte sich bei Rauwolf Schwerhörigkeit ein.

Rauwolf brachte nun durch Dr. Leopold Krah die Klage beim Schiedsgericht ein.

Nach Durchführung des Beweisverfahrens, das die Unfallereignung nach den Angaben der Klage bestätigte, führte der Sachverständige Professor Dr. Pollak in seinem Gutachten aus, daß bei Rauwolf eine beiderseitige Verletzung des Labyrinths der Ohren zu konstatieren sei, welche, wenn auch nicht zweifellos, so doch möglicherweise auf den Unfall zurückgeführt werden könne, da oft schon ein leichter Schlag oder eine leichte Verletzung des Kopfes solche Labyrinthverletzungen nach sich ziehen können, welche dann eine Verminderung des Gehörs zur Folge haben.

Ueber Befragen des klägerischen Vertreters gab der Sachverständige auch zu, daß solche Labyrinthverletzungen plötzlich Schwindelanfälle hervorzurufen geeignet seien.

Der zweite Sachverständige Professor Dr. Chwostek konstatierte wohl geringe nervöse Beschwerden an dem Kläger, erklärte jedoch, daß diese Beschwerden mit dem Unfall in keinerlei Zusammenhang stünden, sondern auf den Genuß von Alkohol zurückzuführen seien. Ob Rauwolf in einem Schwindelanfall überfahren worden sei, könne nicht gesagt werden, da der Sachverhalt in keiner Weise klargestellt sei und diesbezüglich nur die Behauptungen des Klägers vorliegen.

Das Schiedsgericht erkannte mit Rücksicht auf dieses Gutachten die nervösen Beschwerden wohl nicht als Unfallfolgen an, nahm aber im Sinne der Anträge des Magistrates Dr. Krah den Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Labyrinthverletzung als erwiesen an und verurteilte die Anstalt, dem Kläger einen Betrag von Kr. 46856 und für die restliche Dauer des Heilberufens eine 90prozentige Schadenersatz zu bezahlen.

Streifung in Brud an der Leitha. Wir berichteten bereits über eine Streifung, welche am 28. Oktober 1910 in der Station Brud (Abzweigung) der St. E. G. vor sich ging. Der Verkehrsbeamte Adjunkt Werner gab der als Zug 38/II in der Richtung Wien zu expedierenden Lokomotive (Lokomotivführer Wenzel Nowak) das Abfahrtszeichen, ohne vorher den Versuch des Lastzuges 94, durch welchen nebst den Verkohlegeleisen auch das von Nowak zu befahrende Geleise I im Anspruch genommen wurde, abzugeben.

Bei der herrschenden Finsternis vermochte der zur Schatten der Waggongruppe auf dem Nebengeleise fahrende Führer Nowak erst knapp vor dem Ausfahrtswechsel zu erkennen, daß Zug 94 vom Hauptgeleise über den nicht für Nowak stehenden Ausfahrtswechsel zurückschob.

Er tat zwar sofort alles, um die Maschine zum Stillstand zu bringen, vermochte aber die Zugstreuung nicht mehr zu verhindern.

Das Bezirksgericht Brud an der Leitha sprach sowohl Adjunkten Werner als auch Lokomotivführer Nowak, verurteilt durch Dr. Leopold Krah, von der Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens nach § 432 St.-G. frei. Erziehen, weil er, zum erstenmal in Brud (Abzweigung) mit dem Verkehrsdienst betraut, im entscheidenden Zeitpunkt mit anderen Geschäften in Anspruch genommen, an die Abstellung des Ausfahrtswechsels nicht gedacht hatte, den Lokomotivführer aber, weil er seiner Pflicht entprochen hat, wenn er durch Ausguck auf die Weichenstellung achtete.

Der Freispruch erfolgte entgegen einem Gutachten des kaiserlichen Rates Liebl, welches dem Beamten geradezu leichtfertige Pflichtverletzung vorwarf, und dem Lokomotivführer, daß er bei der Geradsichtigkeit der Strecke, deren verhältnismäßig guter Beleuchtung durch die Bogenslampen der benachbarten Zuderfabrik und der guten Witterung bei entsprechender Aufmerksamkeit bei der Ausfahrt die unrichtige Stellung der Ausfahrtsweiche unmöglich hätte übersehen können. Wenn, wie Lokomotivführer Nowak behauptet, durch Wind und Rauchniederschlag ihm der Blick auf die Ausfahrtsweiche benommen war, so hätte sich Nowak, der ortskundig war, durch rechtzeitigiges Stehenbleiben von der Weichenstellung zu überzeugen gehabt.

Auf Grund dieses Gutachtens erhob der staatsanwaltschaftliche Funktionär die Verurteilung, welche bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Wien Staatsanwalt Doktor Mayer vertrat. Für Alois Werner machte Dr. Ernst Löw den Entschuldigungsgrund der Zuanpruchnahme durch andere dringende Obliegenheiten geltend. Für Wenzel Nowak führte der Verteidiger der ersten Instanz, Dr. Leopold Krah, an der Hand der Instruktionen aus, daß die Pflicht des Führers nach der alten Instruktion, sich bei der Ausfahrt von der Weichenstellung zu überzeugen, nach der neuen Instruktion die Pflicht, nebst den anderen Verrichtungen auch auf die Weichenstellung zu achten, gemildert worden ist. Dieser letzteren Verpflichtung sei Nowak durch das Anschauen nach der Weichenstellung nachgekommen.

Das Landesgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Echenauer verwarf die Verurteilung der staatsanwaltschaft gegen den Lokomotivführer Nowak aus dem vom Verteidiger Dr. Krah geltend gemachten Gründen, hob dagegen das Urteil im Freispruch des Adjunkten Werner auf und verurteilte den letzteren zu einer 14tägigen Arreststrafe mit der Begründung, daß ihm die anderweitigen Beschäftigungen die Ueberwachung der Weichenstellung sehr wohl ermöglicht hätten.

Streiflichter.

Kroy und Köllner. Zwei Tote sind wieder auferstanden! Herr Kroy und Herr Köllner, Herr Otto Kroy nämlich zählt, wenn man den öfteren Versicherungen der Reichsbundleute glauben dürfte, in der deutschnationalen Eisenbahnbewegung zu den politischen Toten. Herrn Kroy wurde nämlich, als er es durch seine „Eisenbahnerreiterei“ zum glücklichsten deutschen Eisenbahner zu verstehen gegeben, daß man weiterhin mit seiner ehrenwerten Person keinen Staat mehr machen könne, und er trat formell aus dem Reichsbund aus. Das weitere Pech, das der Reichsbund mit Herrn Köllner in Oberleutensdorf hatte, dürfte unseren Lesern noch bekannt sein. Der Mann mußte leider als Provinzsekretär des Reichsbundes sanft aus dessen Reihen hinausgeliefert werden, als er sich von dem Vorwurf der Defraudation nicht reinwaschen konnte. Aber der Reichsbund und die deutsch-nationale Arbeiterpartei können die Kroy und Köllner nicht los werden. In der „Österreichischen Rundschau“ vom 10. d. M. lesen wir nämlich:

„Eine deutsche Arbeitertagung, Montag fand in Oberleutensdorf die Gründung des Bezirks-

Verbandes der deutschen Arbeitervereine statt, zu der sich trotz der Ungunst der Witterung 360 Vertrauensmänner und Vereinsvertreter eingefunden hatten. Der Tätigkeitsbericht des Bezirkskartells sowie die Referate des Abgeordneten Kroh, ferner der Herren Köllner und Koz wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Unter stürmischem Beifall wurde dem Abgeordneten Kroh einstimmig der Dank und das Vertrauen der deutschen Arbeiter ausgesprochen. Nach Schluß der Versammlung begleiteten die Arbeiter den Abgeordneten Kroh in geschlossenem Zuge nach dem Deutschen Haus, vor dessen Eingang in heller Begeisterung das alle Schutz- und Trutslied „Die Wacht am Rhein“ abgesungen wurde.

Und zwei Tage später, am Sonntag den 12. d. M., meldet dasselbe Blatt im Wiener Lokalbericht:

„Eisenbahnerversammlung. Der Reichs- und deutscher Eisenbahner hielt vorgestern seine diesjährige Monatsversammlung ab, der auch Abgeordneter Otto Kroh beiwohnte. Nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten wurde beschlossen, nunmehr wieder mit aller Kraft die Arbeiten der Organisation in die Hand zu nehmen und durch eine scharf einschneidende Agitation die Reihen zu härten. Am Schluß der Ausführungen verschiedener Redner wurde Abgeordneter Kroh von der Versammlung der Dank für seine vielfachen günstigen Interventionen bei der Regierung ausgesprochen.“

Damit wären also Kroh und Köllner wieder glücklich in den Hafen der deutsch-nationalen „Arbeiterorganisationen“ eingeschifft. „Otto und Franz, kehre zurück, alles vergessen und verziehen!“ Herr Kroh erhält den „Dank für seine vielfachen günstigen Interventionen bei der Regierung“, die wenigstens in Bezug auf seine eigene Person nicht zu leugnen sind — und Herr Köllner wird hoffentlich wieder als — „Sädelwart“ eingesetzt. Sehr lange hat also das moralische Reintiltsgefühls unserer Deutschnationalen nicht nachgehalten.

Ein Beitrag zum Kapitel: Sparen! Nachstehender Dienstschreibenswechsel zwischen der Betriebsleitung Weis, der I. I. Staatsbahndirektion Linz und der Werkstättenleitung Linz zeigt neuerdings, welche Auswüchse die Sparerei bei den I. I. Staatsbahnen zeitigt. Es handelt sich hier darum, mit verhältnismäßig geringen Kosten dem Zugbegleitungspersonal drohende Gefahren, deren Vorhandensein bahnmäßig bestätigt ist, zu beseitigen. Wenn man sich hierbei von rein eisenbahntypischen Motiven leiten ließe und die Verpflichtung außer acht läßt, Gefährdungen des Personals mit allen Mitteln hintanzuhalten, kommt man noch immer zum Schluß, daß es doch für die Bahnverwaltung vorteilhafter sein müßte, den in dem ersten Dienstschreiben verlangten Austausch der Uebergangsbrücken vornehmen zu lassen, da ein einziger Unglücksfall doch mehr an Kosten zu verschlingen droht, als die Kosten der Umwechslung der Uebergangsbrücken an vielen Wagen betragen würden. Doch so kalkuliert nur der simple Verstand. Der Geist des Eisenbahnbureausratismus entscheidet anders. Er beruhigt sein Gewissen mit der in Aussicht stehenden Kaffierung der alten Wagen, als ob man dort, wo man kein Geld für das Auswechslen der Brücken hat, nur so leicht über Gelder für neue Wagen zu verfügen hätte, und hilft sich übrigens mit einem recht typischen Mittel: mit der Anordnung periodischer Besprechungen des Personals, die jedenfalls billiger sind als irgendwelche Schutzvorkehrungen. Auch ohne umfangreicheren Kommentar sind die nachstehend veröffentlichten Schreiben geeignet, die Sparwirtschaft bei den I. I. Staatsbahnen richtig zu charakterisieren.

S. I. Betriebsleitung Weis.

Nr. 28. Weis, am 6. Jänner 1909.
Betreff. Umgestaltung von Personenwagen (Uebergangsbrücken) in
I. I. Staatsbahndirektion, Abt. IV.
in Linz.

Die hierortigen Personenwagen BOs und einige Gepäckwagen sind mit ganz kleinen, kurzen, eisernen Uebergangsbrücken versehen. Namentlich zur Winterzeit ist das Lebersteigen von solchen Wagen mit Gefahr verbunden. Beim Absteigen von der Uebergangsbrücke ist der Sturz auf das Geleise nicht ausgeschlossen. Die Bleche werden wohl mit Sand bestreut, doch wird derselbe während der Fahrt abgeschüttelt. Auch muß damit gerechnet werden, daß das Zugbegleitungspersonal oft mit vereisten Absätzen diese Brücken passieren muß.

Noch gefährlich ist es aber, wenn eine Garnitur kombiniert ist mit Wagen von kleinen Uebergangsbrücken und solchen mit großen, normalen. An der Stelle, wo zwei derart verschiedene Wagen aneinanderhängen sind, besteht noch immer ein größerer Zwischenraum zwischen beiden Brücken, das Gefahrenmoment zum Ausstritten ist noch größer hierbei, weil die großen Brücken nach abwärts gezogen sind.

Bei einer derart kombinierten Garnitur läßt sich nicht vermeiden) ist der Wechsel der Uebergangsverbindungen überdies namentlich zur Nachtzeit gefährlich, weil es vorkommen kann, daß auf die wechselnde Beschaffenheit vergessen wird. (Substituten von der Hauptbahn.)

Leber vorgebrachte Bitte der hierortigen Zugbegleiter erlaube ich mir daher zu beantragen, daß die kleinen Uebergangsbrücken abweichend vom Normale für diese Wagen gegen große Uebergangsbrücken ausgewechselt werden.

Der I. I. Betriebsleiter: Cyberger m. p.
I. I. Staatsbahndirektion Linz, Präf. 8. Jänner 1909, 3. 647/IV, Blg.

Iir.
An die I. I. Werkstättenleitung Linz.

Zur Ausführung, mit welchen Kosten die Auswechslung der Uebergangsbrücken in vorstehendem Sinne (und zwar an Lohu und an Material) verbunden wäre.

G. R.
Linz, 14. Jänner 1909.

Von der I. I. Staatsbahndirektion Linz.
Werkstättenleitung Linz, Präf. am 15. Jänner 1909, 3. 88. 3. 647/IV ex 1909.

An die I. I. Staatsbahndirektion in Linz.

Die Einrichtung mit normalen Uebergangsbrücken beträgt per Wagen an Lohn 40 Kr., an Material 20 Kr., somit in Summe 60 Kr. Hierzu wird bemerkt, daß alle Lokalbahnwagen („s“) hölzerne Langträger besitzen und somit zur Kaffierung beantragt werden; sie sind auch sehr schlecht. Die Gepäckwagen haben fast ausschließlich nur kurze Uebergangsbrücken.

Von der I. I. Werkstättenleitung Linz, am 18. Jänner 1909.
Der Werkstättenvorstand: Huber m. p.

An die I. I. Betriebsleitung Weis.

Die Wagen der Serie BOs und Os sind schon für die Kaffierung in Aussicht genommen; es muß daher von einer

Auswechslung der Uebergangsbrücken Abstand genommen werden.

Bis zur vollzogenen Kaffierung ist das Zugbegleitungspersonal periodisch zu belehren, daß die kurzen Uebergangsbrücken aller Wagen der Serien BOs und Os nur mit größter Vorsicht, bei regnerischem Wetter, beziehungsweise dann, wenn sich auf Straßen und Wegen Glatteis bildet, besser gar nicht überschritten werden dürfen.

G. R.
Von der I. I. Staatsbahndirektion Linz.

A. C. V., Lohf. Gruppe, 11. Februar.

Erst langwieriger „diplomatischer Notenwechsel“ und dann anstatt ein Quenichen Arbeiterschutzes das billige Endresultat: Belehrungen an das Personal. Das ist der Staatsbahnbureausratismus, wie er lächerlicher und kleinlicher noch in keinem Blättchen karikiert wurde!

Ein Notschrei aus den Reihen der Bremser und Assistenzkondukteure. Aus den Kreisen der Bremser und Assistenzkondukteure erhalten wir eine Zuschrift, die in wenigen Zeilen ein Bild des nackten Elends entrollt. In der Zuschrift, die von den Bremsern und Assistenzkondukteuren Wien II stammt, heißt es:

Die Bremser haben einen Taglohn von Kr. 2.30, die Assistenzkondukteure einen solchen von Kr. 2.40. Davon geht auf monatlichen Hauszins ab 28 bis 30 Kr., weiters 6 Kr. auf diverse Abzüge, so daß zum Leben für den ganzen Monat der Rest von 31 Kr. verbleibt. Wie davon heute eine ganze Familie leben soll, das soll uns der Staat, der so viel Geld für militärische Rüstungen übrig hat, sagen. Wahrhaftig, solche Tatsachen wirken aufreizender als es der beste Agitator könnte.

Ein neues Strafreglement der I. I. Staatsbahn. In letzter Zeit wurden, wie man uns schreibt, 13 Kondukteure deshalb bestraft, weil sie vom Herrn Verkehrsbeamten in Groß-Weißling nicht gesehen wurden und ihm die ihm gebührende Ehrenbezeugung nicht machten. Die Station Groß-Weißling liegt im Mittelpunkt eines Bogens, und zwar an der Augenbiegung. Will nun der Kondukteur den Zug überblicken und sehen, ob alles im Zuge in Ordnung ist, so muß er sich an die Innenseite halten, denn um die Ecke zu schauen ist selbst einem Kondukteur nicht möglich. Und da muß man denn doch die I. I. Staatsbahnverwaltung fragen, was wichtiger ist, den Dienst pflichtgemäß zu versehen oder den Beamten „Mandeln zu machen“. Durch die Ehrenbezeugung des Kondukteurs gegen den Beamten allein läßt sich kein Unglück verhüten. Auch wurden von den 13 Kondukteuren 6 Personalkondukteure bestraft, zwei davon darum, weil infolge großer Kälte die Fenster bis auf ein kleines Fleckchen gefroren waren; sie grüßten den Beamten durchs Fenster. Da er sie aber infolge des Fensterreifes nicht sah, zeigte er sie an, und sie wurden mit 1 Kr. bestraft. Da Strafgebelde immer für humanitäre Zwecke verwendet werden, so zeredeten sich heute die Kondukteure schon die Köpfe, was mit diesen Strafgebelde wohl geschehen mag. Sie meinen nicht irre zu gehen, wenn sie glauben, daß damit für die Kondukteure I. I. Staatsbahntatsachen ausgesetzt werden, denn es ist ihnen auffällig, daß der Herr Verkehrsbeamter Schmid sich gar so warm um ihre Tatsachen kümmert. Wie leicht kann's da sein, daß er auf ein paar so arme Teufel stößt, die, um das Strafgebelde zahlen zu können, die Uhr versehen müßten, oder es kann auch der Fall sein, daß einem Kondukteur seine Uhr zerbricht. Eine zweite besitzt er nicht, und so ist der arme Teufel gezwungen, ohne Uhr ein paar Touren zu machen. Was aber geschieht, wenn ihn der Herr Verkehrsbeamter ohne Uhr erwischt? Das weiß man nicht. Vielleicht kauft ihm dieser gute Herr eine neue Uhr, der sich, nebenbei bemerkt, wohl sehr heiß um die Kondukteure, wohl aber weniger um den Verkehr kümmert.

Ein Deputation der Werkstättenarbeiter der I. I. Nordbahn beim Direktor. Am Samstag den 4. d. M. sprachen die Vertrauensmänner der Werkstättenarbeiter in Floridsdorf, die Genossen Lautsin, Seider, Konecny, Madl, Chapel und Stollner, beim Herrn Direktor vor, um ihm die dringend gewordenen Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft, insbesondere in Bezug auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, die Schaffung einer geregelten Lohnautomatik, die Gewährung von geregelter und festgesetzter Urlauben an die Arbeiter und die Stabilisierung vorzutragen. Bezüglich der Lohnautomatik erklärte der Direktor, er sei dafür, nur ist man sich in der Direktion noch nicht klar, in welcher Weise die Frage zu lösen sei, denn er siehe auf dem Standpunkt, wenn etwas festgesetzt werde, daß es nicht nur auf dem Papier bleibe, sondern den Arbeitern gegenüber auch eingehalten werden kann. In ähnlicher Weise äußerte sich der Herr Direktor in Bezug auf die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse sowie in der Frage der Urlaube. Die Durchführung solcher Maßnahmen fand jedoch bisher immer ein Hindernis an den finanziellen Erfordernissen; es wird an allen diesen Fragen seitens der Direktion gearbeitet und das Ergebnis der demnächst stattfindenden Sitzung des Arbeiterausschusses zur Verhandlung gestellt.

Die Deputation ersuchte noch, die Arbeiterausschüsse nicht immer einzeln, sondern wenigstens die einer Gruppe von Ost- und Wien zu gemeinsamer Sitzung einzuberufen, wie es praktischer wäre. Der Direktor erklärte, dem nichts entgegenzustellen.

Am selben Tage sprach eine Deputation der Werkstättenarbeiter von Mährisch-Ost- und Wien beim Herrn Regierungsrat Voigner in Anwesenheit der Herrn Zentralinspektors Dornus, in derselben Angelegenheit vor und erhielt im allgemeinen dieselbe Antwort, im besonderen, daß so keine Lohnzulagen wie 5 Kr. nicht mehr gegeben werden.

In Bezug auf die Stabilisierung wurde beiden Deputationen erklärt, daß diese Angelegenheit nur einheitlich und seitens des Eisenbahnministeriums erledigt werden kann.

Die Vertreter der Arbeiter der I. I. Staatsbahnen beim Eisenbahnminister. Die in Wien domicilierenden Zentralausschussmitglieder Genossen Lautsin, Schneider und Kubitzschek sprachen am Samstag den 4. März im Auftrage der großen Arbeiterversammlungen, die in Wien stattgefunden haben, bei seiner Erzellenz dem Herrn Eisenbahnminister wegen der endlichen Durchführung der noch immer ausstehenden Zugeständnisse vor. Der Minister erklärte der Deputation, daß die Arbeitsordnungen bereits fertig sind, sich in den einzelnen Departements zur Ueberprüfung befinden und in absehbarer Zeit herausgegeben werden; betreffs der Lohnverhältnisse sei er für einen guten Verdienst der Arbeiter, doch kann nur nach Maßgabe der vorhandenen Mittel vorgegangen werden. Der Frage der Urlaube an die Arbeiter stehe das Eisenbahnministerium nicht ungünstig gegenüber, ebenso nicht der Verkürzung der Arbeitszeit der Kohlenarbeiter. Betreffend die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter der verstaatlichten Bahnen sagte der Minister, er sei derselben nicht ganz abgeneigt, nur solle die Deputation den Arbeitern

sagen, daß sie dann nicht weniger arbeiten oder gar mehr marodieren. In der Frage wird von den Direktionen Bericht verlangt und nach demselben wird man sehen, was sich machen läßt.

Die Delegiertenwahl der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt bei der Südbahn. Trozdem sich unsere „Freunde“ die größte Mühe genommen haben und sich mit Tod und Teufel verbanden, haben wir auf der Südbahn einen schönen Erfolg errungen. Die „Amulierten“ Vereinder können um eine Blamage mehr verzeichnen; sie können den Bediensteten der Südbahn von ihrer großen Stärke phantastieren; die Ziffern sprachen eine bereide Sprache und diese verkünden die Richtigkeit der Praxiserinde der vereinigten Gegner, als da sind: Reichsbändler, Verkehrsverbändler, Reichs- und Südbahnverbändler und wie alle diese Vereinder heißen. Von 19.071 abgegebenen Stimmen wurden 6 unglücklich erklärt, 791 waren leer und 372 zersplittert. Unsere Kandidaten erhielten, und zwar Genosse Scherbaum 15.278 und Genosse Beer 15.282 Stimmen, wogegen die Kandidaten des „Amulierten“ schwarz-blau-gelbschmützigen Klubmahl 2624 (Leitner) und 2630 (Dmorzag) erhielten. Nun werden die Herren über den sozialdemokratischen Terror heulen, sie werden es versuchen, ihren Anhängern beweisen zu wollen, daß die 15.000 Stimmen durch Terrorismus zusammengebracht worden sind. Die Herren waren schon so siegeszuversichtlich, daß sie — wie um die Gewerkschaft zu frozeln — an uns telephonierte haben, zwei Vertreter zum Struktinium zu schicken. Der Urrgermane Strnad wollte sich an der Lobesangst unserer Genossen haben. Es kam aber anders; die Herren Struktatoren Sedlmaier und Franz (vom Verkehrsverbund), Tschawetscha und Philippic (als Vertreter des Reichsbundes, Reichsvereines und Südbahnverbändes) sollten nicht gerade geistreiche Gesichter geschnitten haben, als sie das Resultat der Wahlen erfuhren. Ja, ja, man soll halt nie den Tag vor dem Abend loben und nicht gar soviel über den Verfall der „Gewerkschaft“ den Mund voll nehmen, da die Blamage nach einem solchen gewaltigen Siege denn doch zu groß ist.

Von den Wagenmeistern und Aufsehern der Südbahn. Aus diese Kategorie sind seit der Reduzierung Klagen zu hören über Verschlechterung ihres Dienstverhältnisses. Findet es die Kategorie einmal notwendig, auf die Gewährleistung ihrer Rechte hinzuweisen, so bekommt man zur Antwort, daß dies oder jenes den I. I. Staatsbahnen angepaßt sei. Die Wagenmeister und Aufseher haben betreffs 12/24stündiger Dienstzeit schon vor mehreren Jahren bei der Südbahndirektion angefragt und durch Deputationen vorgeschrieben. Der Herr Hofrat, Dr. v. Egger, hat der Deputation im September 1908 versprochen, sobald die I. I. Staatsbahn die 12/24stündige Dienstzeit einführt, wird er diese auch bei der Südbahn einführen. Ferner wurde den Wagenmeistern und Aufsehern, da diese keine Nebenbezüge und nur ihren Gehalt haben, eine Wageninstandhaltungsprämie versprochen. Nun sprach am 13. September 1910 wieder eine Deputation beim Herrn Maschineninspektor wegen des 12/24stündigen Dienstes vor. Dieser Herr sagte, daß er ein absoluter Gegner des reinen 12/24stündigen Dienstes sei, doch finde er es begründlich, daß eine 18stündige Diensttour, wo die Nacht mitinbegriffen ist, tatsächlich eine anstrengende Tour ist und eventuell eine Uebernahme eintreten könnte. Doch nach 12stündigem Tagdienst eine darauffolgende 24stündige Ruhezeit erscheint ihm unbegründlich. Herr Maschineninspektor ist geneigt, Untersuchungen vornehmen zu lassen, um in jenen Stationen, wo der Dienst sehr anstrengender ist, die 60prozentige freie Zeit auszudehnen, respektive die 40prozentige Dienstzeit herabzusetzen.

Der Herr Maschineninspektor ist zur Einsicht gekommen, daß die 18stündige Diensttour eine sehr anstrengende ist, jedoch begreift er nicht, daß eine 24stündige Ruhezeit notwendig ist. Es ist merkwürdig, daß dem Herrn Alles unbegründlich erscheint. Wir wollen den Herrn fragen, ob ihm auch die Reduzierung der Wagenmeister und Aufseher bei der Südbahn unbegründlich erscheint. Nachdem durch die Reduzierung der Wagenmeister und Aufseher eine Mehrarbeit der genannten Kategorie auferlegt wurde, fühlen dieselben eine schwere Ueberbürdung. Im 20. Jahrhundert sollte man von solchen heftigen Herren schon verlangen können, daß sie das begreifen sollen. Weiters machen wir alle Kollegen darauf aufmerksam, daß bei allen Personalkommissionssitzungen mit der Direktion der 12/24stündige Dienstturnus von den Personalkommissionenmitgliedern sowie von der Zentrale wiederholt urteilt werde. Andere Kategorien haben schon längst den 12/24stündigen Dienst sowie verbesserte Dienstverhältnisse. Das haben diese Kategorien nur allein ihrer starken Organisation zu verdanken. Schließlich wollen wir dem Herrn Maschineninspektor die Sache begründlich machen, und zwar: wenn er schon einsieht, daß die 18stündige Diensttour bei Nacht eine sehr anstrengende ist und nach 12stündigem Tagdienst eine 24stündige freie Zeit notwendig sei, dann soll der Herr Maschineninspektor durch Einführung der 12/24stündigen Dienstzeit seine Einsicht bestätigen.

Eisenbahnersos. Ein schreckliches Unglück hat sich am 14. d. M., abends, in der Westbahnstation Penzing ereignet. Als etwa um 9 Uhr ein Personenzug einfuhr, wurde der 39jährige Verschleper Franz Hofbauer, Brigittenauerlande 88 wohnhaft, von der Maschine erfasst und niedergerissen. Die Waggons gingen ihm über den Kopf. Als man ihn herabzog, zeigte es sich, daß ihm der Kopf buchstäblich vom Rumpfe getrennt war. Man hatte wohl die Unter-St. Reiter Freiwillige Rettungsgesellschaft berufen, doch der Arzt stellte natürlich bloß den Eintritt des Todes fest. Das Postkommissariat Hiesing wurde verständigt und entsendete eine Kommission an den Unfallsort.

Aus den Amtsblättern.

Beitritt der Budapest Lokalbahn, der Steiermärkischen Landesbahnen und der Friedländer Bezirksbahnen zum allgemeinen Fahrbegünstigungsabkommen. Die administrative Direktion der Südbahn hat an alle Dienstvorstände nachstehendes Zirkular ergehen lassen:

Die Budapest Lokalbahn, die Steiermärkischen Landesbahnen mit der Murtaubahn Lugmarkt-Mauterdorf und den in unserem Betriebsbereich liegenden Linien: Pölstach-Gonobitz, Breding-Weselsdorf-Stanz und Kapfenberg-Au-See wiesen sowie die Friedländer Bezirksbahnen sind dem Allgemeinen Fahrbegünstigungsabkommen beigetreten. Das im Allgemeinen Fahrbegünstigungsabkommen auf Seite 31 und 32 erscheinende Verzeichnis ist entsprechend zu ergänzen, beziehungsweise zu berichtigen.

Bei den Budapest Lokalbahn werden an die Inhaber von Legitimationen für aktive Eisenbahnbedienstete (moosgrüne Büchel) Freifahrtsscheine im kurzen Wege seitens der Einstiegsstation ausgestellt. Die Friedländer Bezirksbahnen erkennen die Legitimationen für aktive Eisenbahnbedienstete als Freifahrtsscheine an. Besitzer solcher Legitimationen benötigen daher bei Benutzung dieser Bahnen keine anderweitigen Freifahrtsscheine. In allen anderen Fällen sind bei Inanspruchnahme der abkommensgemäßen Fahrbegünstigungen die Bestimmungen des Allgemeinen Fahrbegünstigungsabkommens maßgebend.

Korrespondenzen.

Magenfurt. (Südbahn.) Unter dem Zugbegleitungspersonal der Südbahn in Magensfurt befindet sich ein ehemaliger Genosse, welcher zum Denunzianten gesunken ist. Dieser Herr hört auf den Namen Firpaß und ist Oberkondukteur. Im Monat Jänner L. J. ist in der Station Felden der Stadtmann des Zuges Nr. 452 zurückgeblieben, der diensthabende Beamte veranlaßte telephonisch, daß der Zug auf der Strecke von einem Wächter angehalten und der Zugführer vom Fehlen des Stadtmannes verständigt werde. Nachdem der Zug noch genügend gebremst war, wurde eine entsprechende Bremseneinstellung vorgenommen und der Zug schied nach einem kurzen Aufenthalt die Fahrt weiter.

Nachdem weder eine Verpätung noch sonstige Folgen verursacht wurden, haben die diensthabenden Beamten und der Zugführer keine Anzeige erstattet. Nun erhielt der Oberkondukteur Firpaß von diesem Vorfalle Kenntnis und sofort wurde dies beim Betriebsinspektorat einem Kontrollor denunziert. Wir warnen die Genossen von Magensfurt vor diesem Herrn Firpaß.

Falkenau an der Eger. Schon wieder hat der rote „Eisenbahner“ den Frieden unserer Herren vom Reichsbund gelüßt, denn auf ihrer Generalversammlung — die, nebenbei bemerkt, von 25 Männern besucht war — sind sie gar fürchterlich gegen uns losgegangen. Mit Entrüstung hat nämlich die Ortsgruppe Falkenau des Reichsbundes die Notiz des sozialdemokratischen „Eisenbahner“ Nr. 4 vom 1. Februar d. J. zur Kenntnis genommen und mit Verachtung weist die Generalversammlung diesen Schmähdiktal zurück, in welchem der Herr Vorstand Karl Simon in schamloser Weise ungerechtfertigter Handlungen geziehen wurde. Auch leiden sie es nicht, daß wir zwischen den Reichsbündern und dem Herrn Vorstand die Protektionswirtschaft ein wenig beleuchtet haben. Diese unsere Vorgangsweise verachten sie nun aufs tiefste. Das ist wirklich ein verächtlicher Feißel, der uns im Herzen verwundet hat, und wir können ausrufen: Das war Tausch's Geschick. Wenn uns das jetzt noch nicht umbringt, dann leben wir eben noch lange.

Wir glauben es ja diesen guten Leuten sehr gerne, daß sie sich über diese Notiz empören und daß die Generalversammlung des Reichsbundes der beste Laß ist, um die ein wenig verblödete Reputations des Herrn Vorstandes Simon wieder aufzuheben und für Herrn Simon mag es ja wirklich eine feilsche Genugtuung gewesen sein, als man ihm die gehänsliche Entschuldigungen gegen die Notizen vormalig hat. Gestaltet sich doch gerade dadurch das Liebesverhältnis des Herrn Vorstandes zu den Herren Tausch und Konsorten noch uniger. Aber wir werden halt trotzdem hier und da ein wenig störend in diese Seelenharmonie mörken und immer wieder beweisen, daß wir recht haben. Wir sehen ja tagtäglich das Zusammenwirken einiger Herren Beamten mit dem Herrn Tausch, alles, was den Reichsbündern nicht paßt, wird durch dieses Zusammenwirken von Herrn Simon im Sinne der Reichsbünder erledigt und wenn da die Herren meinen, wir hätten die Unwahrheit geschrieben, da werden wir eben einmal all die Liebesdienste aufzählen, die Herr Simon seinen Lieblingen, den Reichsbündern und den Strohweibern, erwiesen hat. Wir haben da Fälle bei den Wächtern, die alles beweisen. Zum Beispiel der Kontrollwächter Brautferger geht bei den Wächtern herum, will dieselben zum Austritt aus unserer und zum Beitritt zu die nationale Organisation bewegen. Sind die Leute nicht zu bewegen, dann erklärt er einfach, daß sie, wenn sie nicht deutsch sein wollen, einfach sitzen bleiben. Und darüber haben wir wirklich Beweise. Alle Wächter, die bei uns organisiert sind, gibt man auf die schlechteren, die Reichsbünder auf die besseren Wächterposten. Lieber die Qualifikation der einzelnen entscheiden eben die Kontrollwächter, und will ein Wächter von uns um Zuweisung zu einem anderen Posten anfragen, da läßt Herr Simon dieses Ansuchen in seinem Tische liegen, über Vorschlag der Kontrollwächter bekommt diesen Posten ein recht serviler Reichsbünder. Anstatt daß aber die Kontrollwächter ihren Dienst versehen, wie es sich gehört, gehen sie auf nationale Werbearbeit aus, schnüffeln in der Station herum, ob sie nicht hier und da etwas erlauschen können, lungern in den Kanzleien herum bei den Herren Beamten, draußen könnte aber ein Zug auf den anderen drauftragen, bei den Ein- und Ausfahrten der Züge sieht man sie selten. Und Herr Vorstand Simon duldet diese Schlampe, weil es eben seine Lieblinge sind. Da mögen sich die Herren Reichsbünder nun aufregen, wie sie wollen, das eine können wir ihnen immer beweisen, daß sie die ausgesprochenen Protektionskinder des Herrn Vorstandes sind. Wenn es jedoch noch eines Beweises bedürfte, so hätten wir diesen anlässlich der Wahlen in die B. L. A.

Vom Reichsbund sind die Herren Zug (Komotau) und Zeffig (Saaz) als Kandidaten aufgestellt, jedoch bei dem Abholen der Stimmzettel werden den Bediensteten in der Kanzlei auch gleichzeitig die Klebezettel für die Herren Zug und Zeffig mitausgegeben. Die radikalen Herren, die am 9. Oktober 1910 der Bahnerverwaltung den Krieg erklärt haben, sind nun über Nacht die Kandidaten der Direktion geworden. Selbstverständlich werden sich die Herren wieder über uns entrüsten, aber was würde Herr Simon dazu sagen, wenn wir an ihn das Ersuchen stellen würden, auch unsere Kandidatenzettel gleich beim Abholen der Stimmzettel in der Kanzlei auszuheften? Die Herren Reichsbünder sollten sich also nicht so sehr entrüsten, denn wenn wir sie und ihr Verhältnis zu Herrn Simon einmal unter die Lupe nehmen, dann werden wir nicht nur beweisen, daß sie die Strohweiber des Vorstandes Simon, sondern das gehänselte Pflegekind der Bahnerverwaltung sind.

Willach. (Die Verheerung der „gelben Eisenbahner“ in Willach.) Gegenwärtig lassen am Willacher Hauptbahnhof die Herren vom Reichsbund deutscher Eisenbahner alle ihre Kräfte spielen, um für ihre häßliche „Gelbe“ Mitglieder einzufangen. Da sie mit ihrer Agitation einerseits recht heimlich und schlau tun wollen, andererseits ihre Verheerung aber bereits recht schmutzige und terroristische Formen angenommen hat, soll auch die Öffentlichkeit dieses „deutsche Selbstenn“ kennen lernen. Daß das Mandat von einigen Herren Beamten ausgeht, ist lange bekannt und soll dies natürlich ein Akt der Vergeltung dafür sein, daß sich die organisierten Eisenbahnbediensteten in letzter Zeit nicht mehr als Werkzeuge der nie verlässlich gewesen und nun national organisierten Beamtenchaft benutzen lassen wollen.

Diese Herren sind immer der falschen Meinung, die Bediensteten seien nur dazu da, um ihnen im Notfall Vorgesetzten zu leisten und sobald sie mit deren Hilfe ihrem Ziele näher sind, dieselben einfach wieder auszuschalten und nach wie vor in eigenwilliger Hochnarigkeit zu brutalisieren. Was die Herren auf dem Gebiet der Solidarität mit den Bediensteten zu leisten imstande sind, hat die ganze Vergangenheit, haben insbesondere die Jahre 1905 und 1907, die von den Bediensteten nicht so leicht vergessen werden, gezeigt. So geht die Geschichte natürlich nicht, daß man fortwährend an den Nachsichten der bürgerlichen Parteien herumwipfelt und ein bißchen Großmachtpolitik spielt, im Falle eines notwendig gewordenen Lohnkampfes aber einfach die sonst nur nach der Seite angesehenen Bediensteten zu Hilfe ruft oder gar kommandiert. Daß ihnen die organisierten Bediensteten und Unterbeamten nicht mehr auf den Beinen gehen, haben sie bereits praktisch zu spüren bekommen, und so versuchen sie ihr Glück unter den gänglichen Indifferenzen und haupt-

sächlich unter jenen Leuten, die ihnen unmittelbar unterstellt sind und die sie kraft ihrer Stelle als Vorgesetzte in ihre „Gelbe“ hineinkommandieren zu können glauben. Die Erfolge, die sie bis jetzt erzielt haben, sind freilich nicht groß, aber noch weniger rühmlich. In erster Linie hätte das Verheeren und Verleumdungen gegen die Gewerkschaft und deren Führer den Zweck erfüllen sollen. Da dies ein total untaugliches Mittel war, mußte zu etwas „Großem“ geschritten werden. Eine „Christbaumfeier“ sollte Wunder wirken. Mit einigen zusammengebettelten Spenden wurden etliche Bedienstetenkinder beschenkt und zum Dank für diese paar Bezen sollten deren Väter zu Verrätern ihrer Kollegen, also „gelbe Reichsbünder“ werden. Tatsächlich haben sich ein paar Leute, die von der Organisation keinen Dunst haben und der Meinung sind, die Ortsgruppe soll ihnen schon vor ihrem Beitritt mit Geldunterstützungen und nicht durch solidarischen Kämpfen ihre Lage verbessern, zu dieser Verräterei gefunden. Es sind das solche Elemente, die immer vorwärts, für die Organisation das Geld nicht ausbringen zu können und zum Besammlungsbesuch keine Zeit zu haben. Nun haben sie auf einmal Geld für die Verräterorganisation und sogar Zeit für diese zu agieren. Es ist traurig, daß es unter den Bediensteten noch solche Subjekte gibt, die sich selbst für einige moriche Bezen kaufen lassen und es dabei noch wagen, die Ehrlichkeit maßloser Vertrauensmänner anzuzweifeln. Sie gehören dem Reichsbund zur Gänge und sind wie dafür geschaffen, nur dürfen sie wieder Loder werden, sobald es keine „Geschenke“ mehr gibt. Ebenso gegönnt sind ihnen ein paar Gefinnungslumpen, von denen einer übrigens nicht ganz zimmerrein ist und nicht gar zu vorlaut werden soll. Anders verhält es sich mit jenen Bediensteten, die zur „Gelben“ einfach gezwungen werden.

Namentlich sind es die Magazinsarbeiter, die Reichsbünder werden müssen, weil sie sonst in ihrem ferneren Fortkommen geschädigt werden. Da ihr Herr Chef Adjunkt Glaser, auch zugleich ein Feldherr der „Gelben“ ist, verfiel sich das von selbst. Wer nicht zum Verräter seiner Kollegen wird, darf auf keinen Kuppler- oder Wächterposten kommen, darf keine Substitutionsgebühren verdienen, wird, wenn nur halbwegs möglich, zum Strafen beantragt und auf diese Art natürlich disqualifiziert. Wer Reichsbünder ist, wird bevorzugt und protegiert, bekommt einen besseren Posten, und übermäßiger Wohlgenuss schadet ihm gar nichts. Da nicht angenommen werden kann, daß sich die Südbahnerverwaltung mit derartigen Schabigleuten identifiziert, muß schon die Frage erlaubt sein, mit welchem Rechte sich das Herr Glaser als Magazinschef herausnimmt.

Das ist nicht mehr Terrorismus, den die Herren den Sozialdemokraten so gerne andichten möchten, das ist, offen gesagt, ein Mißbrauch der Amtsgewalt, und wenn sich sonst niemand finden sollte, der diese Freiheiten von Amts wegen abstellt, werden die organisierten Bediensteten gewiß in ausreichendem Maße Remedur zu schaffen wissen. Wenn es Herr Glaser und Konsorten mit „deutscher Treue, Männerstolz und Selbennut“ und insbesondere mit ihrer deutschen „Ehre“ auch vereinbaren können, slowenischen Arbeiter förmlich hinten hineinzuschleifen, um sie als „deutsche Reichsbünder“ einzufangen, und wenn sie es als Freiheitliche (!) auch mit ihrem Freisinn vereinbaren können, für die christlichsozialen Kandidaten in die „Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt“ zu agieren, so mag das ja ganz ihre Geschmacksache sein; die üblich gewordene Vereinbarung von Unberücksichtigung mit dem Amte eines Vorgesetzten werden aber wir nicht länger vereinbarlich finden. Würden die Magazinsarbeiter halbwegs denkende Menschen sein, hätte es ihnen nie passieren können — aus Angst vor einem kleinen Gernegroß — in eine zum Vorteil des Unternehmertums geschaffene Streifbrecherorganisation hineingetrieben zu werden. Nur Angst und Selbstentmannung konnten dies bewirken, denn weder der Verrat ihres nummehrigen deutschen Eisenbahnervertreters Kroy, der im Verleumdungsanspruch für die Verschlechterung des Unfallversicherungsgesetzes stimmte und zum Dank dafür — vielleicht auf Kosten der Bediensteten — rückwirkend avancierte, noch das arbeiterfeindliche Verhalten der übrigen deutschnationalen „Vollvertreter“ konnte sie entzünden. Selbstverständlich gehört eine erkleckliche Portion Dummheit dazu, wenn sich Arbeiter für eine Partei einfangen lassen, die eigens dazu geschaffen wurde, um damit die Arbeiter zu bekämpfen. Jeder Arbeiter, der nicht ganz ins Blaue hineinlebt, weiß, daß diese nationalen „Arbeiterführer“ samt ihren Zeitungen nachweisbar von Fabrikanten subventioniert und ausgehalten werden. Bei jeder Wahl lassen die Herren Kapitalisten enorme Geldsummen fließen, um mit Hilfe dieser charakterlosen Subjekte die sozialdemokratischen Kandidaten, die sich wirklich Mühe geben, für die Arbeiter Verbesserungen zu erwirken, zu Falle zu bringen. Das Fahren von Streifbrechern bei Wahlkämpfen besorgen sie erwiesenermaßen für klingende Münze — kontraktmäßig. Wenn es nun in solcher Gesellschaft gefällig und wer darin sein „Heil“ finden will, der lasse sich mitbringen. Die Verachtung aller anständigen Kollegen ist ihm sicher, nur auf die „Protektion“ muß er verzichten, denn da wird „Halt“ geboten.

Brünn. (Staatsbahngesellschaft.) Seit langer Zeit sehen wir dem Treiben des Signalmeisters Schweida in Brünn ruhig zu. Nun aber sind wir schon gezwungen, auf das Treiben dieses Herrn öffentlich aufmerksam zu machen. Genosse Sehnal, Arbeiterauschuhmittler, soll zum Opfer der Treibereien dieses Herrn werden. Der Signalhelferposten, welchen Genosse Sehnal seit einem Jahre bei einer vierjährigen Gesamtbedienstetenzeit vollkommen anstandslos besetzt, soll für ein Lieblingskind des Herrn Schweida freigemacht werden. Die Sache verhält sich so: Ein Bahnrichter namens Heßl sitzt mit Herrn Schweida beisammen im „Reichsbund“. Diese politische Verwandtschaft veranlaßt Herrn Schweida zu Verschönerungen und Aufheerereien gegenüber dem Genossen Sehnal, an dessen Stelle der Sohn des Bahnrichters Heßl eingeschmuggelt werden soll. Der junge Heßl sitzt erst seit 3. Februar 1911 im Bahndienst. Trotzdem will Herr Schweida diesen Mann für die Strecke verwenden und den Genossen Sehnal von seinem derzeitigen Posten verdrängen. Zu betonen ist, daß Genosse Sehnal bei der L. L. Direktion für die Linien der St. E. G. für die Stabilisierung als Signalhelfer vorgemerkt ist. Die Absicht des Herrn Schweida ist einleuchtend: Genossen Sehnal in ein solches Licht zu stellen, um ihn für seine Stabilisierung unwürdig erscheinen zu lassen. Rechtlich handelt es sich um die Reparatur einer Wogenlampe in Blazowitz, wobei sich Schweida erlaubte zu behaupten, daß die Lampe sich in Trübau zur Reparatur befindet. Die Lampe hat aber Genosse Sehnal in Blazowitz repariert. Diese Schlappe verführte nun Herrn Schweida dazu, dem Genossen Sehnal „Dienstverweigerungen“ vorzuwerfen und in der Kanzlei die Verwendung des jungen Heßl anstatt des Genossen Sehnal anzuregen. Wir erwarten, daß dem Treiben des Herrn Schweida seitens der L. L. Direktion der St. E. G. ein Ende gemacht werden wird.

Komotau. (Verhältnisse der Aufsichtshaber Eisenbahn.) Hier herrschen Zustände, wie sie wohl selten in einem Betrieb vorkommen dürften. Besonders hervorzuheben ist die Abteilung „Stessschmiede“. Kommt ein Kessel zur Reparatur, so wird von den aufsichtsführenden Organen ganz einfach gesagt: das und jenes wird daran gemacht, ohne den Kessel zuvor genau untersucht zu haben. Was daraus entsteht, zeigt folgender Fall: Es kommt ein Kessel zur Reparatur, welcher eine neue Feuerbüchse bekommt, jedoch ist auch der Mantel bei den Stessholzlöchern schon sehr abgezehrt, wes-

halb angeordnet wird, daß Büchsen hineingemacht werden. Als zwei Arbeiter beinahe zwei Tage daran gebohrt hatten, kommt der Herr Oberinspektor und ordnet wieder an, daß der Mantel weggeworfen wird und somit auch die 25 bis 30 ausgebohrten Löcher, woran ein Mann beinahe zwei Tage zu bohren hat. Bei der Feuerbüchse war es derselbe Fall. Dort sollte eine alte Rohrwand verwendet werden. Es wurden zwei Rohrstände sehr sauberlich ausgebohrt und zum Austrichten und Interfuchen warm gemacht, wobei sich herausstellte, daß keine derselben verwendet werden kann. Es mußte 14 Tage gewartet werden, bis eine neue Rohrwand aus der Fabrik kam. Solche und ähnliche Fälle sind hier und speziell in der Stessschmiede auf der Tagesordnung. Bei solcher Manipulation wundert es uns gar nicht, wenn es am Schluß des Monats zum Berechnen kommt, daß sie sagen: Ihr waret faul, ihr habt nicht mehr verdient. Wir fragen: Sind vielleicht die Arbeiter daran schuld, daß solcher Unsinn gemacht wird? Dabei wird den ganzen Tag und den ganzen Monat angetrieben. Im Anreiben wird in dieser Abteilung Erlaubnis geleistet. Es wäre weiters sehr angezeigt, wenn der Herr Oberinspektor sich in diesem Betrieb mehr und womöglich unangemeldet sehen ließe. Es wäre hier gar vieles, was nicht den Vorschriften entspricht, besonders bei den Gerüstbauten. Da werden auf niederen, schmalen Böden fünf bis sechs Spalten aufgelegt und dann die Bretter darüber gedeckt. Die ganze Geschichte wadelt, daß es einem graut, hinaufzusteigen, geschweige darauf zu arbeiten. Fällt so ein Spalten herunter und schlägt einen zum Krüppel, so heißt es ganz einfach: Hätten Sie besser aufgepaßt! Wir warten, daß in dieser Angelegenheit baldige Abhilfe geschaffen wird und dem Zwecke entsprechende Gerüstböde beige stellt werden. Wir hoffen, daß diese Zeilen genügen, um die gewiß bescheidenen Wünsche der Arbeiter zu erfüllen, andernfalls wir gezwungen wären, nächstens mit mehr Material aufzuwarten.

Sternberg. (Ein netter Bahnarzt.) Der hiesige ortliche Bahnarzt Dr. Alois Gayer, welcher L. L. Oberbezirksarzt mit dem goldenen Kreuz ist und die Funktion des Bahnarztes nur als Nebenverdienst und sehr oberflächlich handhabt, wird für das hiesige Personal und deren Angehörige schon berart unerträglich, daß der Wunsch, Erlösung von diesem seines Berufes überdrüssigen Arzte, ein allgemeiner geworden ist. Wie gleichgültig und oberflächlich die Patienten behandelt werden, soll mit folgendem Beispiele der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden.

Einem Magazinsarbeiter erkrankte ein Kind. Nachdem selbes sehr stark fieberig und bewusstlos ward, wurde der Bahnarzt gebeten, zu demselben zu kommen. Dieser Herr erklärte aber kurzweg, „er sei selber krank und kann nicht kommen, man soll das Kind zu ihm bringen“; als ihm bedeutet wurde, daß das Kind stark fiebert und es unmöglich zu ihm gebracht werden kann, sagte er gleichgültig: „Es wird nicht so gefährlich sein, man soll es nur einpacken und es wird nichts geschehen.“ Der Magazinsarbeiter berief auf eigene Kosten einen Privatarzt. Die Untersuchung des Kindes ergab lebensgefährliche Erkrankung mit 40 Grad Fieber. Der Magazinsarbeiter wurde dafür, weil er einen Privatarzt rief und nachdem dessen Diagnose dem Bahnarzt zur Kenntnis gelangte, mit Worten, wie: „Glauben Sie, ich bin einer Tagelöhner, von euch hab' ich ja so nichts“ von diesem höflichen L. L. Oberbeamten angefleht.

Einem zweiten Magazinsarbeiter behandelte dieser liebenswürdige Herr seine an Scharlach erkrankten Kinder. Die Behandlung war eine solche wie zu Zeiten des Blutschöpfens und erstreckte sich nur auf das Scharlachfieber. Nur eine dem Scharlach zumeist folgende Nachkrankheit, welche unter Umständen gefährlicher als die augenblickliche Krankheit sein kann, kümmerte sich der Bahnarzt nicht mehr, denn es sind ja nur Kinder eines Arbeiters und sobald das Scharlachfieber sowie Ausschlag verschwunden war, betrachtete er seine Aufgabe für erledigt. Als jedoch der Urin eines erkrankten Kindes dem besorgten Vater bedenklich vorlaut, ließ dieser den Urin sowohl vom Bahnarzt als auch vom Privatarzt untersuchen. Der Privatarzt fand Eiweiß vor und konstatierte Nierenentzündung, die Bahnarzt aber sagte: „Sie haben immer was, Sie sind gefeierter wie ich; ich finde in dem Urin nichts.“

Beim ältesten, achtjährigen, Bubens stellten sich 14 Tage nach Verlauf des Scharlachfiebers Anschwellung des Halses mit schmerzhaften Schling- und Atembeschwerden ein.

Nachdem der Bahnarzt gar nicht mehr nachsehen kam und auch die Eltern Mißtrauen gegen denselben hatten, wurde auf eigene Kosten ein Privatarzt zu dem Bubens verlangt. Dieser und noch ein zweiter Privatarzt gingen aber nicht zu dem Kinde, sondern erklärten, sie wollten mit dem Herrn L. L. Oberbezirksarzt keine Unannehmlichkeiten haben. Infolgedessen waren die Eltern neuerdings gezwungen, dem Bahnarzt den Zustand des kranken Kindes zu schildern und zu bitten, daß er doch wieder einmal nachsehen kommen möchte. Der Bahnarzt war zwar sehr ungehalten darüber, kam aber schließlich doch mit dem Gruß: „So ist der Bub, der erstickt soll“ ins Krankenzimmer. Die Behandlung bei der Untersuchung des in großen Schmerzen sich befindenden Bubens war für die Eltern empörend und erklärte dieser liebenswürdige Arzt nach stattgehabter oberflächlicher Untersuchung: „Es ist nicht so gefährlich, man stirbt nicht so geschwind, die Mandeln sind halt angeschwollen und müssen, wenn die Geschwulst nicht zurückgeht, herausgenommen werden.“

Als sich nach Verlauf einiger Tage plötzlich Brechreiz einstellte, wurde schnell ein Privatarzt verlangt, welcher auch nach diesen Witten spät abends zum Kranken kam. Der Arzt untersuchte den Bubens und konstatierte zur größten Bestürzung der Eltern, daß eine starke Entzündung des Herzfleischs vorhanden ist und der Bub kaum mehr die Nacht überleben dürfte. Er starb auch tatsächlich noch in der Nacht und die untröstlichen Eltern haben das Gefühl, daß der Bahnarzt durch seine Nachlässigkeit viel dazu beigetragen habe.

Derartige Zustände will das Personal nicht mehr länger dulden und überläßt es der Öffentlichkeit, zu urteilen.

Barum Dr. Gauer, welcher als L. L. Oberbezirksarzt ein schönes Einkommen hat, seine Kinder bereits versorgt und außerdem einige Häuser besitzt, sich an dem schmalen Profit eines Bahnarztes so festklammert, dessen Leistungen ihm augenscheinlich eine Heberbüdung bedeuten, ist dem Personal sehr gut bekannt und ist selbes auch fest entschlossen, wenn diese Zeilen nicht dazu beitragen, daß dieser alte Herr jüngeren Kräften Platz macht, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln korporativ einzugreifen, um sich selbst von diesem ungeliebten Herrn zu befreien.

Spittal an der Drau. (Wom Lokomotivpersonal.) Noch sind zwei Jahre nicht verfloßen, seit der Schlusstein des großen Alpenbahnenprojekts durch die Eröffnung der an Naturschönheiten so reichen Tauernbahn gelegt wurde, und täglich, ja stündlich mehreren sich die Klagen des auf dieser Strecke bediensteten Personals. Immer aufreißender wirkt das Vorgehen der Vorgesetzten, nicht allein der höheren, mit ihren oft gänzlich unbeständlichen Erlässen und Verordnungen, die oft nur dazu beitragen, das Personal unter sich durcheinander zu bringen, sondern auch jener kleinen, die sich wohl an den schwer erkämpften Errungenschaften der anderen Bediensteten gütlich tun, und die noch immer trochten, nach jenem alten Spruch: nach unten drücken und nach oben kriechen, für sich eine Ausnahmstellung zu erreichen. Im krassesten treten diese Verhältnisse beim Maschinenper-

tonal zulage; die Sparmut und Tantiemenwirtschaft zc. feiern wahre Orgien. Die Folge davon ist eine ans Maßlose grenzende Ausnützung des Personals. Was den Verdienst anbelangt, so wird jeder vernünftig denkende Mensch einsehen, daß auf einer Strecke, wie Spittal-Schwarzach-St. Veit, von einer Länge von 81 Kilometern mit durchschnitts 25 bis 30 Promille Steigung respektive Gefälle unter 18 Tunnels von 200 bis über 800 Meter Länge, abgesehen von dem beinahe 9 Kilometer langen Tauertunnel, das Maschinenpersonal für diese außerordentlichen Strapazen auch eine entsprechende Entlohnung findet. Als hauptsächlichste Entschädigung des Maschinenpersonals für die Strapazen und Mehrverbrauch an Meidern zc. gelten die Kohlenprämien und das Kilometergeld. Im Anfang sahien es, als wollten dies auch unsere maßgebenden Herren einsehen.

Der Verdienst war noch so ziemlich gut, da das Ausmaß des Brennstoffes ein entsprechendes war. Seit einiger Zeit haben es die Herren auf unsere Prämien abgesehen; eine Reduzierung des Ausmaßes folgt der anderen, und um dem ganzen die Krone aufzusetzen, nahm man mit 1. Jänner 1911 gleich eine Reduzierung von 50 Kilogramm per 1000 Brutto-Kilometer und bei der Reserve um 20 Kilogramm per Stunde vor. Man weiß nicht, können die Herren nicht rechnen, wie einschneidend diese Maßnahme wirkt, oder halten sie uns alle zusammen für Idioten, daß sie glauben, einen solch unerhörten Raubzug auf unsere Taschen werden wir uns, ohne zu mühen, gefallen lassen? Die Herren mögen sich nicht einer Täuschung hingeben, denn auch dem Ruhigsten reißt einmal die Geduld.

Schon längst machten wir Vorstellungen, um die Fahrzeiten, namentlich zwischen den Stationen Penz-Ober-Bellach-Mallnig, zu verkürzen, damit man durch die neun hinter-einanderliegenden Tunnels jähneler hinauskommt. Doch vergebens; die Bestrebungen, die Fahrzeit zu verkürzen, wurden mit einer Erhöhung der Belastung beantwortet, und wer eine Minute länger fährt, muß sich in seiner ohnehin lara bemessenen Ruhezeit zur Aufnahme entloster Protokolle hinstellen, und zwar vor einem Menschen, der gar keinen Begriff vom Fahrbedient hat, wie es unser derzeitiger Vorstand Herr Ingenieur Schaller ist.

Bestens werden Kontroll- und Inspektionsfahrten unternommen. Doch die Herren Inspektoren und Kommissäre haben herausgefunden, daß es ihrer Gesundheit nicht zuträglich wäre, eine solche Fahrt einmal auf der Schlußmaschine und bei einer Belastung von über 600 Tonnen mitzumachen. Noch nie hat sich einer der Herren den Qualen einer solchen Fahrt zwischen Penz und Ober-Bellach ausgesetzt, wo das Personal infolge der enormen Hitze und Staubluft fortwährend in Erstickungsgefahr ist und abwechselnd in Schweiß gebadet und kaum aus dem Tunnel heraus, wieder vor Kälte geschützt wird. Von einer Verkehrssicherheit kann hier gar keine Rede sein; wenn die Zugmaschine bereits in den zweiten oder gar schon im dritten Tunnel einfährt, während die Schlußmaschine noch im ersten steht. Wenn die Kraft der Lokomotiven auf das äußerste ausgenützt und alles in Dampf und Rauch gefüllt ist, da möchten wir den Menschen kennen, der da noch ein Signal, sei es mit der Mund- oder mit der Dampfpeife wahrnimmt. Jeder vernünftig denkende Mensch wird einsehen, daß ein solches Personal seinem Körper die notwendige Nahrung, Ruhe und Pflege gönnen muß. Daß das aber mit dem jetzigen Verdienst und diesem widerwärtigen Turnus nicht möglich ist, wollen unsere Bureaukraten nicht begreifen.

Ihr Herren, gebt euch einmal die Mühe und schaut euch das Personal an, wenn es nach so einer Tour in Mallnig oder Spittal ankommt, wenn der Führer anstatt auf seinem Platz beim Regulator, die halbe Strecke am Tender Kohlen vorgeräumt hat, wie sie auszuhalten, mit Schweiß bedeckt, mit Aushauchen und am ganzen Körper zitternd vor Anstrengung. Aber das spielt keine Rolle, wenn nur genug Fracht befördert wird und die Tantiemen nicht leiden.

Die Dienstleistung des Personals beträgt monatlich bis zu 300 Stunden ohne die diversen Nebenbeschäftigungen im Heizhaus, wie Auswaschen zc. Davon kommen zwei Drittel auf Nachtstunden. Bei Zug Nr. 762 geht die Ausnützung schon ins Uebermaß; genannter Zug fährt in Spittal um 7 Uhr 35 Minuten abends ab, kommt um 12 Uhr 26 Minuten nach Schwarzach-St. Veit. Dort wird umgedreht, ausgerüstet und schiebt Zug 761 (Abfahrt 1 Uhr 47 Minuten nach) bis Löffelstein. Ankunft 4 Uhr 19 Minuten früh, dreht wieder um und fährt in der dreizehnten Dienststunde den Berganfang Nr. 722 (Abfahrt 5 Uhr 24 Minuten früh) nach Schwarzach, Ankunft dortselbst um 6 Uhr 28 Minuten früh. Wer soll da noch eine Verantwortung übernehmen, wenn diesem Personal etwas Menschliches passiert? Bei größter Anstrengung ist es oft nicht zu verhindern, daß einmal dem einen oder dem anderen die Augen vollbluten, ein Signal überfährt oder sonst ein Hindernis überieht und auf solche Weise das Leben und die Gesundheit der Reisenden und des Personals gefährdet.

Wir haben auch noch einen zweiten Turnus, den sogenannten Abfuerturnus, wenn man da überhaupt von einem Turnus reden kann, denn vorgezeichnet ist er wohl, aber in den seltensten Fällen wird er eingehalten. Die Einhaltung hängt meistens von dem Protektorat der Herren Maschinenmeister ab. (Wenn wir damit meinen, das wird Herr Stiaßnig sehr gut wissen.) Wir wollen uns heute nicht damit befassen, weil wir sonst diesem Herrn in seiner zwiefachen Rolle als Denunziant und Heher zu viel Ehre antun würden. Wir wollen uns jetzt mit Herrn Vorstand Schaller befassen, der sich in seinem Eigendünkel immer was zu vergeben glaubt, wenn ein Bedienter mit ihm etwas zu tun hat. Unter uns sind Männer, die auf eine lange anstandslose Dienstzeit zurückblicken, die zu einer Zeit, als der Herr Vorstand noch die Schulbank drückte, den Eisenbahndienst verlassen haben. Dieses Geräch glaubt, daß er Waben vor sich hat, für die es nur Pflichten und keine Rechte gibt.

Kommt ein Bedienter mit einer Beschwerde zu ihm wegen anstrengendem Dienst oder sonst etwas, so heißt es gleich: „Geh'n S' nicht so viel in die Wirtschaft, bleiben S' zu Hause und schlafen Sie sich aus.“ Will man über Turnusangelegenheiten sprechen, da ist man gleich ein Heher und Aufwiegler, weil er einen Lokomotivführer zu minder findet, ihn, dem hochwohlgeborenen Herrn Vorstand, eine Aufklärung zu geben. Von gewissen Herren aus der Maschinenanzlei, von denen läßt er sich wohl die Ohren vollbluten, weil diese ja den Fahrbedienten entschieden besser verstehen als der Führer, der den Dienst versteht. Viel besser wäre es freilich, wenn sich der Herr Vorstand mehr um das Wohl der Bedienten annehmen würde, und bei Gelegenheiten seiner Billacher Fahrten den maßgebenden Herren auch einmal zu zeigen, wie es in Bezug auf unsere Dienstleistung in Wirklichkeit aussieht und wie es der Wahrheit entspricht. Aber das kann nur ein Vorgesetzter, der wirklich ein Herz und ein Verständnis für seine Untergebenen hat, der infolge seiner eigenen Tüchtigkeit den Mut aufbringt, auch am rechten Platz ein rechtes Wort zu sagen. Einen solchen Vorgesetzten werden wir gebührende Achtung schenken. Wir hoffen, daß diese Zeilen eine Aenderung zum Besseren bewirken mögen, da wir sonst gezwungen sind, uns an dieser Stelle baldigst wieder zu sehen.

Zum Schluß noch ein Wort an alle Kollegen: Laßt die Meinlichen Streitereien, welche nur zu dem Zweck von gewisser Seite geführt werden, um Uneinigkeit unter uns zu bringen, und bedenkt, wir alle haben die gleiche Not. Vereinigen wir

uns, dann werden wir uns nicht mehr der Willkür solcher Vorgesetzter aussetzen brauchen.

Auffig. (Auffig-Tepliker Eisenbahn.) Nicht erbauliche Sachen kamen anlässlich eines Streites zwischen einem Stationsmeisteramwärter und einem Ranglisten ans Tageslicht. Uns liegt es ferne, sich in derart schmutzige Angelegenheiten zu mischen, denn früher oder später mühten ja diese Zustände ohne unter Zutun zu Ohren der Direktion kommen. Nun aber die Angelegenheit einmal im Rollen ist, können wir nicht umhin, der Offenlichkeit zu zeigen, welche skrupellosen Individuen das Auffig Personal ausgeliefert ist. Wir haben bereits einmal auf das Treiben dieses Ranglisten aufmerksam gemacht. Dieser „Herr“, ehemals auch ein Roter, hat aber, wie bei Streberseelen üblich, halb seine Befinnung im Stich gelassen und unter dem damaligen System Öner-Schön, wo das Spitzelwesen systematisch gepflegt wurde, kam er auch bald zu einem gewissen Ansehen. Als „praktischer Mann“ wußte er nun auch das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden und seine bekannten Nachschafften brachten ihm einen schönen Nebenverdienst. Wir könnten mit einer Fülle von derartigen Fällen dienen, warten jedoch erst den Urteilspruch der Direktion ab. Sollte wieder ein Ansehlicher hüben müssen, dann werden wir dieselben veröffentlichen.

Infern Personalvorstand Herrn Kontroller Ernst können wir nicht jede Schuld absperehen. Solche Sachen mühten ihm bekannt sein. Wir wäre es sonst möglich, daß einzelne Konduktoren ganz offen erklären: „Wenn mir Herr Ernst keinen Urlaub geben will, so gebe ich dem Ranglisten P... eine Krone und dann bekomme ich denselben sofort.“ — Ist das eine gerechte Dienstvorschrift? Dasselbe wurde im heurigen Geschäft mehreremale praktiziert, wo verschiedene Fremder in dieses Ranglisten Halle besuchten und von gewissen Zügen Urlaub belamen, von welchen ein anderer nie und nimmer frei bekommen kann. Daß derartige Fälle nicht geeignet sind, das Ansehen des Herrn Personalvorstandes zu fördern, ist logisch. Noch einen Punkt müssen wir erwähnen, und dies betrifft die Vortragungen von Schlußmännern zu Personalzügen. Diese Angelegenheit haben wir schon einmal besprochen. Es wurde auch damals etwas geändert, doch scheint jetzt die alte Willkür wieder Platz zu greifen. Zeigt es etwa von Gerechtigkeit, wenn man einen Dienst, welcher nicht der leichteste ist, erst erbeteln muß, um bei den mühslichen Verhältnissen auch einmal etwas mehr verdienen zu können? Jetzt steht die Sache so, daß derjenige, welcher Herrn Ernst gegebenenfalls auch etwas vorliegen kann und recht beittelt, erst vorgefragt wird. Bei dem Bestätigungsamt wurde genau Buch geführt, damit ja ein jeder daran kommt. Wäre das selbe nicht auch bei den Personalzugschlußmännern möglich? Es wäre eine Beleidigung des gesamten Zugpersonals, welches ja ob seiner Intelligenz oftmals gerühmt wurde, wenn Herr Ernst das selbe in seiner Gesamtheit nicht für fähig halten sollte, diesen Dienst zu versehen. Wir hoffen, daß hier baldigst eine gerechte Aenderung Platz greift.

Wir appellieren an unseren Stationsvorstand Herrn Dietrich, den Herrn Personalvorstand zu veranlassen, hier mehr Unparteilichkeit und Gerechtigkeit walten zu lassen.

Junsbrud. (Heizhaus Franzensfeste.) Das hiesige Lokomotivpersonal sieht sich veranlaßt, einmal die Verhältnisse im Heizhaus Franzensfeste zu kritisieren. Bekanntlich ist Franzensfeste für die Zugförderung eine Dispositionstation, das heißt ein Heizhaus, in welchem die angekommenen Lokomotiven des Heizhauses Junsbrud, Bozen und Lienz ausgerüstet werden. Obwohl gerade das Heizhaus Franzensfeste als eine der größten Ausrichtungsstationen angesehen werden kann, da dort täglich bis zu 300 Tonnen und mehr Kohle verausgabt wird, so betrachtet unsere löbliche Maschinenleitung dieses Heizhaus nur als Hilfsstation und hält demzufolge beinahe gar kein Personal dort. Wie verfehlt nun diese Idee, beweist der Umstand, daß Lokomotiven, welche mit einem kleinen Defekt dort ankommen, wegen Mangel an Schloßern nicht repariert werden können und deshalb auf der Strecke liegen bleiben und erst eine andere Lokomotive verlangt werden muß, um den Zug weiter zu befördern. Der Gesellschaft ist hierdurch gewiß schon großer Schaden erwachsen. Die löbliche Maschinenleitung will trotzdem nicht einsehen, daß schließlich ein paar gute Schloßer billiger kommen würden, als das Fehlerhaftwerden ganzer Lokomotiven. Freilich, erspart man in erster Linie beim Personal werden. Ebenso bedauerlich ist es mit dem dortigen Stand des Lokomotivpersonals bestellt. Die laut Turnus erforderlichen Partien müssen täglich noch drei bis vier Ersatzdienstleistungen, welche nicht im Turnus sind, übernehmen. Die Folge davon ist, daß beinahe nie eine Hausbereitschaft anzutreffen ist und muß das ankommende Lokomotivpersonal die Maschine selbst ausrüsten. Dadurch verlieren diese oft eine geraume Zeit ihrer Ruhezeit. Am allermeisten trißt dies bei den Zügen 101, 111, 29/II und 141, welche mit Zug 142 oder 96 retourfahren müssen. Häufig genug fehlt es sogar an den nötigen Kohlenarbeitern, wodurch das Ausrüsten verzögert wird. Wir haben des öfteren Gelegenheit zu sehen, wie der diensthabende Souschef in Ermangelung von Kohlenarbeitern selbst die Kohlenhunde schiebt und Lokomotiven ausrüstet. Die Gesellschaft hat insummen Geldes für diese äußerst praktische Kohlenanlage ausgegeben, auch an der Ausrüstung der Werkstätte fehlt es nicht. Eine sehr gute Drehbank für Kleinarbeiten sowie eine Schmiede stehen vollständig unbenützt. Als löbliche Werkanlagen, jedoch keine praktische Ausnützung. So arbeitet unsere Maschinenleitung. Freilich ist in anderen Sachabteilungen oft genug das selbe Spiel.

Am meisten fühlbar macht sich diese Ersparniswirtschaft beim Verschubdienst. Bei einer so großen Kohlenbewegung hat dort eine Hausbereitschaft, die von der Hausbereitschaft bedient werden soll, beinahe den ganzen Tag zu verschlafen. Da aber, wie oben erwähnt, die Hausbereitschaft meistens auf der Strecke ist, so sieht sich der diensthabende Souschef genötigt, selbst den Dienst eines Lokomotivführers zu übernehmen und zu verschieben, so daß nachmittags oft stundenlang kein Souschef zu sprechen ist. Aber das Schönste vom Ganzen kommt erst im Heizhaus Franzensfeste und Maschinenmeister, sogenannte Lokomotivführer, welche wegen geschwächter Schenkraft vom Fahrbedienten abgezogen wurden und eigentlich niemals mehr eine Lokomotive in Gang setzen sollen. Ferner fehlt es an gutem Verschubpersonal, wahrscheinlich auch aus Sparfahheit der Maschinenleitung. Dabei wird täglich mit einem blinden Lokomotivführer und ein paar unfundigen Kohlenarbeitern herumkudschert. Wenn man sich die letzteren Kräfte anseht, so darf es einem gewiß nicht wundern, wenn man hört, wie häufig Lokomotiven und Wagen zertrümmert werden. Alles aus Sparfahheit. Lieber großen Materialschaden, als genügend und geschulte Kräfte. Daran ist es zu erklären, daß der dortige Herr Heizhauschef häufig mit Inwillen dem Personal begegnet. Wenn in diesem Heizhaus einmal ein Unglück passiert, wo wird man da den Schuldigen suchen? Es fragt sich hier nur noch um eines: Welche Sparfahtheit an gutem Personal geht weiter: die des Herrn Heizhauschefs oder die der Maschinenleitung?

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

Brünn. Ueber Auftrag der k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft ist in den Kasernen des Zugbegleitungspersonales die Bestimmung der Handtücher eingestellt worden. Wir waren erlaut, mit welcher Eile und Präzision diesem Direktionsauftrage von seiten der P. T. Salonsvorstände entsprochen worden ist.

Es wird gewiß niemand den in Gebrauch gewesenen Kadern, genannt Handtücher, eine Träne nachweinen. Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, daß da gleich alles auf den Weinen war, wo es galt, dem Personal etwas wozunehmen, jedoch dieselben Faktoren keinen Finger rühren, wenn der schon lange bestehenden Anordnungen derselben k. k. Direktion zu entsprechen und dasjenige in diese Kasernen bestellen zu lassen, was das Personal benötigt.

So ist laut Kasernenordnung strengstens untersagt, sich mit den bloßen Kagen zuzubeden und soll hierzu das vorhandene zweite Leintuch und hierauf erst der Kagen verwendet werden. Was sollen aber die Zugbegleiter tun, wenn, wie in der Station Böhmisch-Trübau, auf keinen einzigen Bette der Güterzugbegleiter ein zweites Leintuch vorhanden ist?

In den Kasernen soll die Anzahl der Betten so groß sein, daß auf je einen Mann circa 15 Kubikmeter Luftraum entfällt. Wie diese Vorschrift eingehalten wird, davon wissen die Zugbegleiter, welche gezwungen sind, an verkehrsreicheren Tagen in Böhmisch-Trübau zu übernachten, ein Liedchen zu singen. Da findet man viele Betten mit je zwei Mann belegt, die sich häufen, ja sogar der Tisch wird als Nachtlager benützt. Trotzdem schon vielfach Beschwerden vorgebracht wurden oder die Betroffenen um Zuweisung eines Bettes oder um Bestätigung über die außerhalb der Station verbrachte Liebernachtung verlangten, geschieht von alledem nichts. Es wird keine weitere Kaserne errichtet, kein Bett irgendwo zugegeben. In den Kasernen des Proger und Olmützer Zugbegleitungspersonals ist es um nichts besser. Die Bestätigung über außerhalb der Station verbrachte Liebernachtung wird vom jeweiligen diensthabenden Beamten verweigert, und nur der eine gute Rat wird den Beschwerdeführenden erteilt, zu warten, bis ein Mann oder eine Zugpartie ausfällt. Daß solche Zustände unhaltbar, höchst ungesund und sanitätswidrig sind, wird wohl jedermann einsehen. Darum möchten wir auch auf diesem Wege an die k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft das diensthöfliche Ersuchen stellen, den Herrn Stationsvorstand in Böhmisch-Trübau und auch in Tschowitz anzuordnen, nicht nur die Kasernenordnung in den Abteilungen zu veröffentlichen, sondern auch darauf zu sehen, daß durch gute Instandhaltung der Kasernen dem Personal der Aufenthalt in diesen möglich gemacht werde.

Berichtungsberichte.

Konferenz des Wächterpersonals der Staatsbahndirektionsbezirke Billach und Triest.

Am Sonntag den 10. Februar fand in Klagenfurt im Fürtlers Gasthaus eine Konferenz der Vertrauensmänner des Wächterpersonals der Direktionsbezirke Billach und Triest statt. Die Konferenz war von der Zentrale zu dem Zwecke einberufen worden, damit die Vertrauensmänner des Wächterpersonals den Bericht ihres Personalkommissionsmitgliedes entgegennehmen und daß über die Schritte beraten werden könne, wie eine Verbesserung der Diensturnusse herbeigeführt werden könne. Zu der Konferenz waren von 22 Ortsgruppen 34 Delegierte erschienen. Anwesend waren ferner Personalkommissionsmitglied Genosse Dollinger und von der Zentrale Genosse Wolf Müller. Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde Genosse Machne (St. Veit an der Glan) und als Schriftführer Genosse Skrubbe (Klagenfurt) gewählt. Genosse Dollinger erstattete einen ausführlichen Bericht über seine Tätigkeit als Personalkommissionsmitglied, der mit großem Beifall aufgenommen wurde. Die Konferenz nahm einstimmig einen Antrag an, wonach Genossen Dollinger der Dank für seine Tätigkeit in der Personalkommission ausgesprochen wurde.

Es gelangten weiter die zahlreichen vorliegenden Anträge zur Verhandlung. Es wurde Punkt für Punkt durchberaten. Sämtliche der vorliegenden Anträge waren bereits in der Zentralpersonalkommission und in den einzelnen Personalkommissionen eingebracht und beschloß daher die Konferenz, an diesen Anträgen festzuhalten. Mit Rücksicht darauf, daß alle diese Anträge bereits wiederholt veröffentlicht wurden (siehe zum Beispiel die Verhandlungen über die Zentralpersonalkommission, Sektion Diener, im Jahre 1910, „Eisenbahner“ Nr. 10, 22, 23, 26, 27, 29 und 32/10), nehmen wir von einem neuerlichen Abdruck dieser Anträge Abstand. Besonders eingehend beschäftigte sich die Konferenz mit der Frage der baldmöglichsten Erreichung der brennendsten Forderungen des Wächterpersonals, zum Beispiel der Nachdienstzulage, der Gewährung gekürzter Vorbereitungsfristen für die älteren Diener, der Quartiergehörregelung. Diesbezüglich erstattete Genosse Müller ein ausführliches Referat. Er verwies dabei insbesondere auf den Umstand, daß Abgeordneter Genosse Tomschil bei den diesjährigen Verhandlungen über das Budget des Eisenbahnministeriums neuerlich, so wie im Vorjahre, beantragen wird, daß die zur Erfüllung dieser dringenden Forderungen nötigen Beträge in das Budget des Eisenbahnministeriums eingestellt werden. Es wird sich nun zeigen, ob die bürgerlichen Abgeordneten diese Forderungen wieder ablehnen werden. Ist dies der Fall, so wird die Organisation dazu in entsprechender Weise Stellung nehmen. Die einzelnen Delegierten beschäftigten sich in der Diskussion ausführlich mit dieser Frage und alle waren der einmütigen Meinung, daß auf eine neuerliche Ablehnung dieser dringenden Forderungen eine energische Antwort seitens des Personals erfolgen müsse.

Im Sinne dieser Anschauungen beschloß die Konferenz einstimmig einen Antrag, dahingehend, daß die Organisation mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln trachten soll, im heurigen Jahre die dringendsten Forderungen des Personals durchzusetzen, andererseits verpflichtet sich die Delegierten, die Kollegenschaft über die bestehende Situation entsprechend aufzuklären und für die Stärkung und den Ausbau der Organisation mit aller Kraft zu arbeiten.

Des weiteren beschloß die Konferenz ausführlich mit der Frage der Regelung der Dienstzeit. Diesbezüglich wurde beschlossen, daß eine dreigliedrige Deputation die entsprechenden Vorarbeiten zu treffen und darauf die Forderung wegen Einführung des 16-stündigen Dienstes beim Eisenbahnministerium entsprechend zu vertreten hat. Gemählt wurden in die Deputation vom Staatsbahndirektionsbezirk Billach Personalkommissionsmitglied Genosse Dollinger, Josef Pätzl (Mallnig) und Hermann Tiefenböck (Wamond). Die Durchführung der Wahlen in die Deputation für den Triester Direktionsbezirk wurde dem Sekretariat Triest zugewiesen. In der Deputation soll auch Zentralpersonalkommissionsmitglied Genosse Sommerfeld teilnehmen und wird die Zentrale um die nötige Unterstützung in dieser Aktion ersucht. Beim Punkt „Eventuelles“ wurden noch einige Organisationsangelegenheiten besprochen und schloß hierauf der Vorsitzende Genosse Machne nach einem kräftigen Schlußwort die Konferenz in später Nachmittagsstunde. A. M.

Landeskonferenz der Bahnrichter Galiziens und der Bukowina.

Am 19. Februar l. J. tagte im Lokal unserer Ortsgruppe in Lemberg die für diesen Tag einberufene Landeskonferenz der Bahnrichter Galiziens und der Bukowina...

Am 10 Uhr vormittags wurde die Konferenz seitens Genossen Sztyblit vom Lemberger Sekretariat durch eine kurze Ansprache eröffnet und nach Erledigung der einleitenden Formalitäten erteilte der Vorsitzende den Deputationsmitgliedern der Reihe nach das Wort...

Von allen seitens der Deputationsmitglieder vorgebrachten und im betreffenden, dem Minister überreichten Memorandum enthaltenen Wünschen der Bahnrichter versprach derselbe nur, die Forderung betreffs der Beteiligung der Bahnrichter mit Regimentsmitteln in Erwägung ziehen zu wollen...

Dieser Bericht der Deputationsmitglieder rief eine sehr lebhaft und langandauernde Diskussion seitens der Konferenzteilnehmer hervor. Speziell gegen die Auffassung des Ministers, daß die Bahnrichter nur ausführende Organe der Bahnmeister seien, wurde seitens aller Redner entschieden Stellung genommen...

Die am 19. Februar 1911 in den Lokalitäten der Lemberger Ortsgruppe tagende Landeskonferenz der Wisierer und Bahnrichter Galiziens und der Bukowina nimmt den Bericht der Deputationsmitglieder über den Verlauf und das Resultat der Audienz vom 15. Dezember 1910 beim ehemaligen Eisenbahnminister Werba zur Kenntnis...

Gleichzeitig erucht benannte Konferenz die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, in nächster Zeit eine nachmalige Reichskonferenz der Wisierer und Bahnrichter aller Bahnen Oesterreichs nach Wien einberufen zu wollen...

Die Resolution wurde angenommen. Sodann wurde noch das Agitationskomitee und die Vertrauensmänner der unterschiedlichen Linien gewählt, worauf die Konferenz nach vierstündiger Dauer derselben — seitens des Vorsitzenden mit einem kräftigen Appell zur weiteren unermüdbaren Agitation geschlossen wurde.

Falkenau a. d. Eger. Am 12. März dieses Jahres tagte hier eine sehr gut besuchte Versammlung, in welcher Dienst- und Organisationsangelegenheiten besprochen wurden. Ueber Antrag erfolgte die einstimmige Wiederwahl des ehemaligen Vertrauensmannes der Verschieber, des Genossen Hans Schindler in Falkenau.

Zum zweiten Punkt sprach Genosse Alois Albert über die schlechten Dienst- und Lohnverhältnisse. Er betonte, daß die Verschieber trotz ihrer aufreibenden Tätigkeit eine der entrechteten Kategorien war und daß nunmehr ihre besser gestellten Verhältnisse in Bezug auf Lohn, Dienstzeit und vieles andere mehr nur ihrem geschlossenen Zusammenwirken zuschreiben ist sowie daß alle diese Verbesserungen nur dem energischen Vertretungen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines zu verhandeln sind...

und Gewerkschaftsverein. In einem Appell, sich in Zukunft nicht durch verschiedene Madaubrüder in ihrem gemeinsamen Zusammenwirken beirren zu lassen, schloß der Redner unter vielem Beifall seine sachlichen Ausführungen, worauf folgende Resolution beantragt wurde:

„Die heute, am 12. März in Jenks Gasthaus in Falkenau versammelten Verschieber erkennen mit vollster Ueberzeugung die durch den Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für die Verschieber errungenen Zugeständnisse an und geloben sich, weiterhin nur den Weisungen dieser Organisation Folge zu leisten.“

Demgegenüber erklären die Versammelten: Die Verschieber verurteilen das Vorgehen des Reichsbundes in den letzten Lohnbewegungen aufs schärfste und sprechen dem genannten Verein, gleichviel welche Herren sich unter dieser Firma verbergen mögen, das tiefste Mißtrauen aus; die Versammelten sind nicht geneigen, sich vom Reichsbund in einen Kampf gegen zu lassen, den zum Wohle des Personals nur eine starke, auf internationaler Grundlage aufgebaute Organisation zu führen imstande ist; sie (die Verschieber) sind weiters nicht geneigen, ihren Feinden und Bedrückern die Kasernen aus dem Feuer zu holen.

Des weitern sprechen sie dem Reichsbund infolge der Vielgestaltigkeit seines Programms jedes Recht ab, in Fragen der Verschieber etwas zu unternehmen, weil erwiesen ist, 1. daß der Reichsbund eine Organisation ist, aus deren Mitte sich der Herr Eisenbahnminister verschatta den Mann herausholte, der die berufsständische Unfallversicherung vor dem Bankrott, die Eisenbahner-Invaliden aber vor hohen Renten schützen sollte, den Mann, der durch Verschattas Gnaden den Eiskellern zu überspringen imstande gewesen wäre, der als Goliath des Reichsbundes Hunderte seiner Kollegen weit hinter sich zurückwarf; 2. weil in Falkenau an der Spitze der Reichsbundsortsgruppe ein Mann steht, der nur durch hierale Protektion in das Dienstverhältnis der B. E. W. wieder aufgenommen wurde, nachdem er sich vorher alle Achtung verdient hatte und der gewiß nicht mit Entschiedenheit sich für die Interessen des Personals einsetzen kann und 3. weil gerade der Reichsbund die Sammelstätte bildet, wo sich die verhassten Feinde des Personals, die verfilzten Streber und Spichellecker zusammensindem zum Kampfe gegen unsere Organisation.

Zum Schluß sprechen die Versammelten den Vertretern des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich das vollste Vertrauen aus und versprechen, dahin zu arbeiten, daß jeder Verschieber auch Mitglied des Vereines wird, weil nur dadurch auch diese Kategorie zu ihren Rechten gelangen wird.“

Diese Resolution wurde ohne Debatte einstimmig angenommen. Nach einem kräftigen Schlusswort des Genossen Schindler, der betonte, das Versprechen auch zu halten, wurde die Versammlung geschlossen.

Willach. Am Samstag den 4. März l. J. fand in Herrn Naimunds Gasthaus eine Versänten- und Heizhausarbeiter-versammlung der k. k. Staatsbahn und der Südbahn statt und war dieselbe außerordentlich stark besucht. Der Zweck dieser Versammlung war, die Stellungnahme dieser Arbeiter zur Versänten- und Heizhausarbeiterkonferenz in Wien am 25. und 26. März l. J.

Nach der Eröffnung derselben wurde nach eingehender Debatte beschlossen, zwei Delegierte zu entsenden, und zwar einen Südbahner und einen Staatsbahner, und wurden die Genossen Pfandl (k. k. Staatsbahn) und Matth. Onitsch (Südbahn) einstimmig gewählt.

Hierauf wurde Stellung zum Dienst- und Entlohnungsverhältnis beider Bahnanstalten genommen und wurden Anträge zur Verbesserung gestellt und den Delegierten zur Vertretung bei der Konferenz empfohlen.

Ein Genosse, dessen Frau eine Arbeiterbrotsfamilie in Willach errichtet hat, bat um Unterstützung durch Abnahme von Brot und Gebäck. Es wird auf diese Familie, welche sich auf der Magenerstraße befindet, aufmerksam gemacht und den Genossen Eisenbahnern empfohlen, dort ihren Bedarf zu decken. Sodann wurde über Organisation, ihr Zweck und Nutzen ein Vortrag gehalten, der mit Beifall angehört wurde. Den Arbeitern wird aber empfohlen, entsprechend dem Gehörten zu handeln.

Bärn Am 12. März sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Koranda aus Brünn.

Schwarztauern. Am Sonntag den 12. März nachmittags fand in Herrn Salmayers Restauration in Schwarztauern (Bahnhof) eine gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt. Den Vorsitz führte Genosse Steinbauer. Als Referent erschien Genosse Spich aus Wien, der über die derzeitigen Verhältnisse der Eisenbahner und die Stellung der Regierung sprach. Sein Referat wurde mit Beifall aufgenommen. Am Schluß der Versammlung beantwortete der Referent die an ihn gerichteten Anfragen betreffs der in Schwarztauern eingetragenen Uebelstände.

Wels. Am 4. März sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Reichsratsabgeordneter Genosse Rudolf Müller über Wohnungsfürsorge bei den k. k. Staatsbahnen. Insbesondere wurden die Wohnungsverhältnisse des Welsener Personals genügend besprochen und soll der Bau von Personalshäusern in Wels angestrebt werden.

Graz. (Eine Versammlung der Oberbauarbeiter der Südbahn.) Sonntag versammelten sich in den geräumigen Lokalitäten „zum deutschen Ritter“ in Graz einige hundert Oberbauarbeiter der Südbahn aus nah und fern, um gegen die Verschleppung ihrer Lohnregulierung, die auf den k. k. Staatsbahnen schon im vorigen Jahre durchgeführt wurde, Protest zu erheben. Die Versammlung war für 3 Uhr nachmittags einberufen, jedoch waren sämtliche Räume schon lange vor dieser Zeit überfüllt, so daß die Hälfte der Erschienenen keinen Platz mehr finden konnten, obwohl alle Tische aus dem Lokal entfernt wurden. Daß die Oberbauarbeiter mit Sehnsucht auf die Verbesserung ihrer Lage warten, bewies der Umstand, daß die große Menge bis zum Schluß der Versammlung auf der Straße vor dem Versammlungsorte ausbarste. Diese Versammlung erbrachte den Beweis, daß die Gebuld der Oberbauarbeiter zu Ende ist. Genosse Rabinger, Arbeiterausschußmitglied aus Wien, der den Oberbauarbeitern die Schwierigkeiten, die sich den Ausschlußmitgliedern bei Verhandlungen mit der Bauverwaltung entgegenstellen, auseinandersetzt, wird nun Gelegenheit haben, bei der nächsten Sitzung der Direktion klar zu machen, daß es höchste Zeit ist, den Wünschen der Oberbauarbeiter Rechnung zu tragen, da sonst die Südbahn ihre Rechnung ohne den Wirt machen dürfte. Die Versammelten nahmen schließlich folgende Resolution einstimmig und mit großer Begeisterung an:

„Die heute den 19. Februar 1911 im Gasthause „zum deutschen Ritter“ in Graz tagende Massenversammlung der Oberbauarbeiter der Südbahn verlangt von ihren Vertretern, den Arbeiterausschußmitgliedern, daß dieselben mit allen ihnen zu Gebote stehenden Nachtmitteln bei ihrem nächsten Zusammenritt dahingehend wirken, daß die Verwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft endlich die Regulierung der Grundlöhne analog den k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Rückwirkung auf den gleichen Zeitpunkt, da die k. k. Staatsbahnen die Regulierung vorgenommen haben, durchführt. Die versammelten Oberbauarbeiter und mit ihnen alle ihre Kollegen auf der ganzen Südbahn, die schon durch Jahrzehnte ihrer schweren Arbeit am Hungertuch nagen, protestieren gegen die unerhörte Verschleppung der Grundlohnregulierung, die

schon zu wiederholten Malen versprochen wurde, und erklären, daß sie nicht früher nachgeben werden, bis die Verwaltung der Südbahn ihr Versprechen eingelöst hat. Sollte die Verwaltung der Südbahn wider Erwarten auch diesmal die Angelegenheit verschleppen wollen oder nicht zufriedenstellend durchführen, dann haben die Vertreter der Bahnhaltungsarbeiter mit ihr nichts mehr zu reden, und die Arbeiter werden sich mit den ihnen zu Gebote stehenden Nachtmitteln selbst helfen.“

Ueber einen weiteren Antrag wurde auch beschlossen, daß das bisherige Arbeiterausschußmitglied der Gruppe „Bau- und Bahnerhaltung“, Leopold Ranz in Murek, sein Mandat in die Hände seiner Wähler ungesäumt zurückzugeben habe, da er seinen Verpflichtungen als Vertreter der Oberbauarbeiter in keiner Weise nachkomme.

Aus den Organisationen.

Signundshergberg. In der am 12. März abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Trajchl, Obmann; Fellner, Kassier; Brazda und Niedermaier, Kontrolle; Jerner; Binder, Pfeiffer, Kattenböck, Gaag, Johann Huber, Fuchs, Pyltik, Neubauer und Leopold Hüttner. Als Substanzier und Vertrauensmänner für Horn Genosse Leher, für Langenlois Genosse Durmüller.

Zum vierten Punkt der Tagesordnung brachte Genosse Fuchs von der Zentrale in Wien einen Vortrag über „Nationale und internationale Gewerkschaften“, der allseits Anerkennung erhielt.

Beim „Eventuellen“ wurden noch einige Erleichterungen für die Ortsgruppenleitung und die Errichtung einer Auskunftsstunde beschlossen. Wir machen daher unsere Genossen aufmerksam, in Zukunft die Beschwerden, Wünsche, Anträge und dergleichen an jedem ersten und dritten Sonntag im Monat von 2 bis 3 Uhr nachmittags dem Ausschuss im Vereinslokal bekanntzugeben. Die Vereinsversammlungen finden am ersten Sonntag jedes Monats statt. Aenderungen sind auf der Stationstafel der Ortsgruppe ersichtlich.

Bassau. Die hiesige Jahrestelle hielt am 5. März ihre diesjährige Generalversammlung ab. Der von Genossen Jazyce gebrachte Tätigkeitsbericht wurde mit Beifriedigung zur Kenntnis genommen und dem Ausschuss das Absolutorium erteilt. Gewählt wurden: Matth. Stöger, Obmann, Josef Fröschl, Stellvertreter; Johann Schmidt, Kassier, Fr. Dentl, Stellvertreter; Johann Moser, Schriftführer, Johann Obermayer, Stellvertreter; Fr. Feichter und Matth. Engelmaier, Bibliothekare; W. Jazyce und Johann Kitzl, Revisoren; Fr. Laus und Fritz Fuchsbeger, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind zu richten an Matth. Stöger, Boglau Nr. 61/2, Bassau.

Weipert. Bei der am 12. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Wenzel Brückner, Obmann, Hermann John, Stellvertreter; Karl Siehr, Schriftführer. Mitteilungen in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Karl Siehr, Magazinsausseher in Weipert, Grund Nr. 17, in Selbstangelegenheiten an Genossen Wenzel Brückner, Weichenwächter in Weipert, Grund Nr. 17, zu senden.

Lundenburg. Montag den 13. Februar fand im Saale des Hotels „zur Krone“ die Generalversammlung statt. Zum ersten Punkt berichtet der Obmann Genosse Hofaschl, daß im vergangenen Jahre 16 Ausschusssitzungen, 5 Vereinsversammlungen und 104 Branchensammlungen abgehalten wurden. Der Erlauf an Schriftstücken betrug 268, der Auslauf 207, Gesuche wurden durch die Ortsgruppenleitung für die Mitglieder 46 verfaßt.

Der Kassier Genosse Gottwald berichtet, daß im Vereinsjahre die Einnahmen Kr. 9367.50, die Ausgaben Kr. 9013.52 betragen. Aus der Bibliothek wurden 764 Bücher entliehen. Die Ortsgruppe zählt 681 Mitglieder.

Die Revisoren Genossen Dubalek, Jgnaz Weseley und Kofinck berichten, daß sie bei ihren regelmäßigen Revisionen alles in bester Ordnung vorgefunden haben und beantragen, dem schiedenden Ausschuss das Absolutorium zu erteilen. Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zum zweiten Punkte werden folgende Genossen gewählt: Hofaschl, Obmann, J. Huch und J. Babst, Stellvertreter; Th. Gottwald, Kassier; M. Smolik, Schriftführer; Josef Schultes, Johann Erdlich, Ferdinand Fischer, Rupert Hönig, Franz Kofinck, Jgnaz Weseley, Fr. Dubalek, Johann Travnicek, Anton Kilian, August Stieglitz, Otto Weseley, Otto Langhammer und Anton Milulica, Ausschusssmitglieder.

Zum dritten Punkte referierte Genosse Koranda über die Rechtsverhältnisse der Eisenbahner.

Gleichzeitig diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß bei der konstituierenden Ausschusssitzung folgende Genossen ermächtigt wurden, als Substanzier Monatsbeiträge entgegenzunehmen: für die Station Lundenburg außer dem Kassier Genossen Gottwald auch die Genossen Josef Huch und Josef Schultes, für Lundenburg: Genosse Ranz, für Dröbzig: Genosse Oberndorfer, für Laa: Genosse Johann Sängler, für Bernhardtthal: Genosse Neusiedler, für die Strecke Lundenburg-Jellendorf der Kondukteur Genosse Jgnaz Weseley.

Neuhäus. Bei der dritten ganzjährigen Generalversammlung der Ortsgruppe Neuhäus, die am 5. März 1911 stattfand, wurde als Obmann Genosse Franz Swäcel wiedergewählt. In dessen Adresse (Franz Swäcel, Neuhäus, Prager Vorstadt Nr. 207) sind alle Zuschriften, die Ortsgruppenangelegenheiten betreffen, zu richten. Als Vertrauensmann für die Neu-Weitzer Strecke wurde Genosse Wenzel Sant, Weizer, Neu-Weitzer, gewählt.

Wudenz. Bei der am 4. März 1911 stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Otto Siegl, Obmann, Anton Reigenstein, Stellvertreter; Franz Müller, Schriftführer, Franz Hamerichmid, Stellvertreter; Karl Sieb, Kassier, Franz Salletmeyer, Stellvertreter; Wilhelm Sieb und Josef Lingg, Ausschusssmitglieder; Franz Gahl und Johann Freiseisen, Revisoren. Die Wahl der Bibliothekare ist entfallen, da laut Generalversammlungsbeschluss die Bibliothek zentralisiert wurde und ab 1. April 1911 in unserem neuen Vereinslokal, Cafe Rathaus, zur regen Benützung aufliegt.

Alle Zuschriften sind zu richten an Otto Siegl, Kondukteur, Wudenz, Obgaitenhof 314, in Selbstangelegenheiten Karl Siegl, Kondukteur, Wudenz (Au).

Auffig a. d. Elbe. Am 5. März fand im Volkshaus unsere Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Nach Beerdigung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung, welches zur Kenntnis genommen wurde, bringt Genosse Kronich zuerst einen Bericht für die k. k. St. E. G. Er teilt unter anderem mit, daß im verfloffenen Jahre bei ihm 160 Schriftstücke und 2 Telegramme eingelaufen sind. Abgesendet wurden 230 diverse Schriftstücke. Rechtsschutzfall wurde einer erledigt und 7 Unfallsanzeigen erstattet. Ferner wurden 4 Konferenzen und zwar in Wien, Böhmisches-Tribau und Bodenbach besetzt, nebst einigen Vorträgen bei der Direktion der k. k. St. E. G. Sodann berichtet als Ortsgruppenobmann Genosse Schiller. In der Zeit vom 1. Jänner 1910 bis 31. Dezember 1910 fanden 16 ordentliche und 4 außerordentliche Ausschusssitzungen statt, ferner 4 große öffentliche Eisenbahnerversammlungen, 1 Generalversammlung, 8 Monatsversammlungen, 4 Konferenzen und 21 Vertrauensmännerversammlungen. Eingelaufen sind 446 Schriftstücke, abgesendet wurden 682. Weiters wurden 11 Unfallsanzeigen erledigt. Zu Punkt 3 bringt der Kassier Genosse Haidl den Kassenbericht zur Kenntnis. Im Berichtsjahre betragen die Einnahmen der Ortsgruppe Kr. 10.821.35, die Ausgaben Kr. 11.064.96. Es verbleibt somit ein Soll von Kr. 242.96.

Der Mitgliederstand betrug am 31. Dezember 1910 von der A. E. 484 von der L. E. 220. 5 Mitglieder sind im verfloßenen Jahre gestorben. Genosse Sterlike gibt im Namen der Kontrolle bekannt, daß alles in musterhafter Ordnung vorgefunden wurde und stellt den Antrag, dem scheidenden Ausschuss, speziell aber dem Genossen Hackl den Dank auszusprechen, welchen die Versammlung durch Erheben von den Eiden bezeugt. Nach dem Bericht des Bibliothekars Genossen Spiller besteht die Bibliothek aus 268 Bänden. Ausgeborgt wurden 168 Bände. Genosse Spiller appelliert an die Mitglieder, die Bibliothek mehr in Anspruch zu nehmen.

Bei Punkt Neuwahlen wurden folgende Genossen gewählt: Spiller, Obmann; Hackl, Kassier; Sacher, Schriftführer; Spiller, Bibliothekar; Kohl, Dorschak, Bösel, Novosky, Kraus, Doppel, Klemmer, Hantschel, Potony, Galtin, Walter, Kronich, Slotajan, Wishta, Jedlička und Weber, Ausschuss.

Die Ausschusssitzungen finden stets am ersten Montag im Monat statt, während die Monatsversammlungen immer am zweiten Sonntag im Monat abgehalten werden, und zwar im Vereinslokal „Volkstempel“. Die Bibliotheksstunden sind von 7 bis 8 Uhr jeden Montag, auch in den Monatsversammlungen können Bücher entliehen werden. Die Genossen werden ersucht, die reichhaltige Bibliothek rege in Anspruch zu nehmen.

Wilhelmsdorf. Am 5. März fand in Herrn Leopold Jotters Restauration die konstituierende 2. Versammlung statt, welche sehr zahlreich besucht war.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung ergriff Genosse Spitz (Referent der Zentrale) das Wort und brachte ein ausführliches und für jeden leicht verständliches Referat, welches sehr begeistert aufgenommen wurde. Sodann berichtete Genosse Potoweh über den Wert der Arbeiterausschüsse. Zum Schlusse richtete Genosse Kafeder einen Appell an die Versammlungsteilnehmer, daß diejenigen, welche noch der Organisation fernstehen, sich derselben baldigst anschließen mögen.

Bei der Wahl wurden folgende Genossen gewählt: Johann Kafeder, Zahlstellenleiter, Josef Weidinger, Stellvertreter; Franz Schidlö, Subkassier; Emmerich Lehmayr, Schriftführer, Robert Baier, Stellvertreter; Anton Baumgartner und Franz Peter, Kontrolle; Josef Berger, Josef Bartl, Walthasar Hatter und Viktor Baier, Ausschüsse.

In Vereinsangelegenheiten möge man sich wenden an Johann Kafeder, Wächter Nr. 22 in Sarasdorf.

Falkenau a. d. Eger. Die Generalversammlung der Ortsgruppe fand am 19. Februar unter sehr starker Beteiligung der Mitglieder statt. In derselben wurde Genosse Alois Albert einstimmig zum Obmann wiedergewählt. In der Ausschusssitzung wurden folgende Funktionäre gewählt: Karl Dedert und Anton Kasl, Obmannstellvertreter; Andreas Böhl, Kassier, Josef Pribil und Josef Heyda, Stellvertreter; Georg Kühn, Schriftführer, Ferdinand Pobenzy und Josef Knechtel, Stellvertreter; Hans Schindler, Bibliothekar, Michl Wobes, Stellvertreter; Wenzel Kardinal, Heinz Franz Maier II und Josef Pleier I, Kontrolle; Josef Reich, Karl Deger, Richard Honeisch, Albert Gampl, Kohler und Josef Mahner, Ausschüsse.

Die Einnahmen der Ortsgruppe betragen Kr. 3222.67, die Ausgaben Kr. 3198.59. Die Ausgaben der Ortsgruppe für Delegierungen, Unterhaltungen, Versammlungen und Korrespondenzen betragen im Berichtsjahre allein Kr. 624.22. Die Bibliothek wurde sehr in Anspruch genommen.

Ueber die Tätigkeit der Ortsgruppe sprach Genosse Albert, über die nächsten Aufgaben Genosse Kraus. In Zukunft sollen in den Monatsversammlungen Vorträge über Volkswirtschaftslehre und Sozialismus gehalten werden.

Wiener-Neustadt. Bei der am 5. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Engelbert Sagmeister, Obmann, Josef Edl und Karl Tupa, Stellvertreter; Schmid, Wallis und Franz Bichler, Schriftführer; Franz Knoll, Kassier, Weidner, Falh, Stefaner, Schubert, Kohyta, Hofböck, Janecic, Reichenberger, Winkler, Werschitz und Jarinovic, Subkassier; Falh, Dobrovnik und Grundner, Revisoren.

Floridsdorf. Die Generalversammlung der Ortsgruppe fand unter äußerst zahlreicher Beteiligung ihrer Mitglieder am Samstag den 4. März im Arbeiterheim Floridsdorf statt. Von der Zentrale war Genosse A. Müller, vom Verband der Arbeitervereine Genosse Gruber anwesend. Unter den Gästen befand sich auch der Obmann der Ortsgruppe Odersurt, Genosse Gila. Nach erfolgter Begrüßung durch den Obmann Genossen Heider, Verlesung der Protokolle und Erstattung des Tätigkeitsberichts der einzelnen Funktionäre sowie Erteilung des Absolutatoriums, wurde nach einem Bericht des Obmannes des Wahlkomitees Genossen Furtner zur Nachwahl des Ausschusses geschritten, welche folgendes Ergebnis hatte: G. Heider, Obmann, Karl Tantsin, Matthias Konecny, Johann Lazar, Ernst Knopp, Leopold Kurzweil, Heinrich Madl, Ignaz Dpavsky, Ausschussmitglieder. In die Kontrolle wurden die Genossen Anfried und Mauer gewählt. Zur Aufstellung gelangte für beide Verfassungen eine entsprechende Anzahl Subkassiere. Bei Punkt Vereinsangelegenheiten gelangten mehrere Anfragen zur Beantwortung. Der Vertreter der Zentrale, Genosse Adolf Müller, entrollte ein wahrheitsgetreues Bild über die Stellung und Verhältnisse der Eisenbahner im allgemeinen, stellte ihrer Gegenwart die Zukunft gegenüber und schloß mit einem begeisterten ausübenden Appell zu unermüdlicher und tatkräftiger Organisationsarbeit. Im selben Sinne hielten Genosse Tantsin und zum Schlusse Genosse Heider Ansprachen, die beißfällig aufgenommen wurden. Um 7.10 Uhr abends wurde die Generalversammlung vom Obmann Genossen Heider geschlossen. Zuschriften sind an den Obmann Genossen Eberhard Heider, XXI., Brünnerstraße, zu richten.

Postelberg. Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen als Funktionäre gewählt: Josef Zein, Obmann, Karl Winkler, Stellvertreter; Franz Todt jun., Schriftführer; Edward Schrödl und Alois Wranal, Kassiere; Franz Peter, Josef Smetak, Konrad Krbel, Revisoren; Franz Todt sen., Wenzel Cech und Franz Cimera, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Josef Zein, Bahnhofstraße in Postelberg zu richten. Gleichzeitig wird aufmerksam gemacht, daß die Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag eines jeden Monats stattfinden. Ferner ist zu bemerken, daß diejenigen Genossen, welche drei Monate mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, sämtliche Rechte nach § 8 der Statuten an den Verein verlieren.

Marburg. Bei der am 6. Februar in Dorst's Gasthaus stattgefundenen Generalversammlung der Ortsgruppe Marburg II wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Reichstädter, Konduktionsführer, Obmann, Friedrich Ganiß, Veres, Stellvertreter; M. Wittermayer, Schriftführer, Johann Bogrin, Stellvertreter; Lomset, Kassier, Schedernig, Tomez, Senekowitsch, Stellvertreter; Veres, Dring, Bibliothekare; Hoyer, Gendis, Revisoren. Nach dem Bericht des vorjährigen Ausschusses, Erteilung des Absolutatoriums, an denselben und der Neuwahl des Ausschusses hielt Genosse Ad. Müller von der Zentrale einen ausgezeichneten Vortrag über „Die vergangene und die nächste Taktik der Organisation“, welchem die Versammelten mit größtem Interesse zuhörten und lebhaften Beifall gaben. Nachdem Genosse Müller noch mehrere Anfragen beantwortete, schloß der Vorsitzende nach sechsständiger Dauer die Versammlung. In Zukunft sind alle Briefe an den Obmann Genossen Karl Reichstädter, Konduktionsführer, Marburg, Tegetthofstraße 71, zu richten.

Leobersdorf. Bei der am 5. März I. J. in Herrn Gaidens Gasthaus abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende

Genossen in den Ausschuss gewählt: Hermann Binzenz, Konduktur (Staatsbahn), Obmann, Robert Häuser, Arbeiter (Südbahn), Julius Stejskal, Konduktur (Staatsbahn), Stellvertreter; Johann Fierl, Konduktur (Staatsbahn), Kassier, Heinrich Maras, Weichenwächter (Staatsbahn), Josef Schwarz, Weichenwächter (Südbahn), Johann Waldheer, Arbeiter der Bahnerhaltungsektion Leobersdorf (für Potentstein), Stellvertreter; Franz Hauenthalner, Konduktur (Staatsbahn), Schriftführer, Franz Glas, Bahnrichter, Bahnerhaltungsektion Leobersdorf (Staatsbahn), Stellvertreter; Ferdinand Propp, Wächter (Südb.), Jos. Borek, Konduktur (Staatsb.), Kontrolle; Josef Böttl, Leopold Chromedel, Theodor Reichel, Ferdinand Stierböck, Josef Danowitz, Josef Schärer, Ignaz Dirry, Franz Strobl, Theodor Maller, Josef Brandl, Ausschüsse. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Hermann Binzenz, Leobersdorf, Badenerstraße 24.

Vregenz. Am 4. März 1911 fand im Gasthof „zur Wälderbahn“ die ordentliche Generalversammlung statt. Als gewählt erschienen: Karl Kadl, Lokomotivführer, Quellenstraße 13, Obmann, Karl Sitte, Stellvertreter; Anton Ginzl, Kassier, Anton Bernardi, Stellvertreter; Albert Nezer, Schriftführer, Valentin Holzbauer, Stellvertreter; Alfred Kied, Revisor; Anton Wiesner, Josef Kölligsberger, Bibliothekare; Josef Spratler, Wälderbahn, Josef Schweighofer, Heizhaus (Hauptbahnhof), Johann Gorbach, Schiffahrt, Johann Fuchs, Wächter, Subkassiere; Franz Kern, Christian Wagner, Beisitzende. Dem scheidenden Ausschuss wurde das Absolutorium erteilt. Es wird ersucht, die Zuschriften an den Obmann zu richten.

Klostergrab. In der am 5. März I. J., abends 7.19 Uhr, im Vereinslokal abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Heinrich Wittner, Weichenwächter, Obmann, Franz Pulicka, Feizer, Stellvertreter; Josef Wanet, Oberbauarbeiter, Schriftführer, Franz Wittner, Konduktur, Stellvertreter; Franz Gautsch, Konduktur, Kassier, Franz Sulc, Reiseschmied, Stellvertreter; Anton Charvat, Weichenwächter, Bibliothekar; Anton Graf, Oberbauarbeiter, Stellvertreter; Josef Dvorak und Josef Dönig, Kontrolleure.

Brig. Bei der am 5. März I. J. im Vereinslokal abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe Brig wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Josef Krieglstein, Obmann, Franz Puschny, Stellvertreter; Ferdinand Wegla, Kassier, Josef Ziwisch, Stellvertreter; Hermann Seliger, Schriftführer, Anton Knyal, Stellvertreter; J. Wühlbauer, Bibliothekar, Ferd. Rosenbaum, Stellvertreter; Raimund Püschel und Hermann Wehans, Revisoren; Mertl, Markl, Gimann, Puder und Pan, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind an Genossen Josef Krieglstein, Schmiedplatz 903, zu senden, in Geldangelegenheiten an Genossen Ferdinand Wegla, Schmiedgasse 826. Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat im Vereinslokal Restaurant Sud, abends 8 Uhr. Die P. T. Mitglieder werden ersucht, stets pünktlich und zahlreich zu erscheinen. Den Mitgliedern diene noch zur Kenntnis, daß Genosse Markl bei der A. E. als Subkassier bestimmt wurde und berechtigt ist, Monatsbeiträge einzubehalten. Für die Genossen der L. E. Staatsbahn fungiert Genosse Ziwisch als Kassier.

Knittelfeld. Die Ortsgruppenleitung hielt am Samstag den 4. März ihre diesjährige Generalversammlung im Hotel Fingz ab. Es wurden folgende Genossen in den Vorstand gewählt: Hubert Galle, Obmann, Widi, Gerholl, Anton Regner, Stellvertreter; Leopold Dumppart, Alois Jahn, Kassiere; Josef Korger, Schriftführer; Christian Frohniwieser, Georg Kahl, Simon Wetschlo, Bibliothekare; Josef Engelmann, Johann Kollment, Lukas Niedl; Revisoren; Franz Schicho, Karl Polorni, Ed. Pisslinger, Martin Ambros, Andreas Deller, Ausschüsse. Hierauf ergriff Landtagsabgeordneter Kollegger aus Graz das Wort. Er beleuchtete in feinen ausgezeichneten Ausführungen die Kampfsart der gegnerischen vom Kasstengeist gezeichneten Vereinen, schilderte unter anderem den neuen Strafgesetzentwurf, machte auf die Gefahr der Einschränkung des Wahlrechtes aufmerksam und geißelte die schädliche Haltung der bürgerlichen Vertreter in Parlament und Ausschüssen. Es sprach noch Genosse Regner in ähnlichem Sinne, worauf die Versammlung um 11 Uhr nachts ihren Abschluß fand.

Gallein. Bei der am Sonntag den 5. März in Gallen stattgefundenen Generalversammlung, welche sehr gut besucht war, hielt Genosse Witternig aus Salzburg einen Vortrag über die Entstehung und Bedeutung der Gewerkschaften. Aus dem Bericht der Funktionäre ist zu entnehmen, daß die Zahlstelle 16 Versammlungen und 9 Sitzungen abgehalten hat. Die Bibliothek kann als sehr gut genannt werden und wurden ihr im Berichtsjahre 80 Kr. zugewiesen. Die Wahl in den Ausschuss der neu gegründeten Ortsgruppe ergab folgendes Resultat: Josef Traischwandner, Obmann, Josef Schnellinger, Stellvertreter; Rudolf Müller, Ludwig Vogl, Schriftführer; Anton Dornier, Kassier; Georg Deggl, Bibliothekar; Gfenger, Pfösch, Leitner, Geiser son, Schachinger, Geiser jun., Ausschüsse. Es wurde ferner beschlossen, in den benachbarten Stationsorten Diskussionen wöchentlich jeden Monat abzuhalten. Die Bibliothek bleibt vorläufig wie früher und wird um rege Benützung ersucht. Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Josef Schnellinger, Wächterhaus Nr. 14, in Selbangelegenheiten an Anton Dornier, Gallen Nr. 221, zu richten.

Zell am See. Am 4. d. M. fand im Gasthaus „zum Fischwirt“ die ordentliche Generalversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, Zahlstelle Zell am See, statt, zu welcher Genosse Lenhart aus Salzburg als Referent erschien, welcher in gebiegender, sehr verständlicher Weise die verschiedenen Organisationsformen erörterte, die Beziehungen der gegnerischen Organisationen den Anwesenden vor Augen führte und die Schädlichkeit diverser Separatistenvereine aufwies. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Georg Resch, Obmann, R. Ondrich, Stellvertreter; Joh. Hebermayer, Kassier; Jos. Oberbarleitner, Schriftführer; Peter Reicher, Kontrolleur; G. Schartner, Bibliothekar; Dirz, Schupfer und Dirz, Ausschüsse. Subkassiere: R. Wöchl für Gries, Rupert Oberbarleitner für Brudl i. P., J. Danzmann für die Lokalbahn. Nachdem ein Genosse der Lokalorganisation zum engeren Zusammenhluß aller organisierten Genossen aufgefordert und Genosse Lenhart die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Gewerkschafter im Landesverbande anzeigte und hierzu aufforderte, schloß Genosse Resch die sehr zahlreich besuchte Versammlung. Für künftighin sind alle Zuschriften an Georg Resch, Villa Waldstein, Zell am See, zu senden.

Zell am See. Am 4. d. M. fand im Gasthaus „zum Fischwirt“ die ordentliche Generalversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, Zahlstelle Zell am See, statt, zu welcher Genosse Lenhart aus Salzburg als Referent erschien, welcher in gebiegender, sehr verständlicher Weise die verschiedenen Organisationsformen erörterte, die Beziehungen der gegnerischen Organisationen den Anwesenden vor Augen führte und die Schädlichkeit diverser Separatistenvereine aufwies. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Georg Resch, Obmann, R. Ondrich, Stellvertreter; Joh. Hebermayer, Kassier; Jos. Oberbarleitner, Schriftführer; Peter Reicher, Kontrolleur; G. Schartner, Bibliothekar; Dirz, Schupfer und Dirz, Ausschüsse. Subkassiere: R. Wöchl für Gries, Rupert Oberbarleitner für Brudl i. P., J. Danzmann für die Lokalbahn. Nachdem ein Genosse der Lokalorganisation zum engeren Zusammenhluß aller organisierten Genossen aufgefordert und Genosse Lenhart die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Gewerkschafter im Landesverbande anzeigte und hierzu aufforderte, schloß Genosse Resch die sehr zahlreich besuchte Versammlung. Für künftighin sind alle Zuschriften an Georg Resch, Villa Waldstein, Zell am See, zu senden.

Zell am See. Am 4. d. M. fand im Gasthaus „zum Fischwirt“ die ordentliche Generalversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, Zahlstelle Zell am See, statt, zu welcher Genosse Lenhart aus Salzburg als Referent erschien, welcher in gebiegender, sehr verständlicher Weise die verschiedenen Organisationsformen erörterte, die Beziehungen der gegnerischen Organisationen den Anwesenden vor Augen führte und die Schädlichkeit diverser Separatistenvereine aufwies. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Georg Resch, Obmann, R. Ondrich, Stellvertreter; Joh. Hebermayer, Kassier; Jos. Oberbarleitner, Schriftführer; Peter Reicher, Kontrolleur; G. Schartner, Bibliothekar; Dirz, Schupfer und Dirz, Ausschüsse. Subkassiere: R. Wöchl für Gries, Rupert Oberbarleitner für Brudl i. P., J. Danzmann für die Lokalbahn. Nachdem ein Genosse der Lokalorganisation zum engeren Zusammenhluß aller organisierten Genossen aufgefordert und Genosse Lenhart die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Gewerkschafter im Landesverbande anzeigte und hierzu aufforderte, schloß Genosse Resch die sehr zahlreich besuchte Versammlung. Für künftighin sind alle Zuschriften an Georg Resch, Villa Waldstein, Zell am See, zu senden.

Verschiedenes.

Amteschimmel. In den Stationsgebäuden der Byhnbahn sind Inventarsverzeichnis angeschlagen. Es heißt da:

Lücher, Staub-	2
Wand-	4
Uhren, Band-	1
Räpfe, Spud-	3
Wagen, Dezimal-	1
Gemächte, Eisen-	12

Ein Reisender hat in der Station Spital am Byhbn mit Meistlist hinzugefügt:

Schimmel, Amtes-	1
------------------	---

Literatur.

Freie Glocken. Halbmonatsschrift für Freiheitertum und monistische Weltanschauung. (Leipzig, Bayrische Straße 4. Vierteljährig 1 Mk.) Das 5. Heft des 37. Jahrganges der „Freien Glocken“ ist schon erschienen. Es enthält folgende Artikel: Antwort von G. C. Zschimmer. — Berufswahl und Berufsausbildung. Von Heinrich Baer. — Ein österreichischer Priester gegen den Modernismus. — Der Vatikan und Deutschland. — Merikaler Zeitungsboykott. — Neues aus den Wissenschaften: Karborundum-Brillanten. — Erblindung von der Nahe aus. — Mundschau. — Uberglauben beim Kartenspiel. — Tierquälerei-Menschenquälerei. — Neue Bücher.

Der Schritt ins Licht. So nennt sich ein Feuillett, das die Hörer des Wiener Volkstheaters anlässlich des zehn-jährigen Bestandes dieser Volkshochschule in die Welt schickte. Als Herausgeber zeichnet Josef Zuitpold Stern. Alle Beiträge, die reißenden Bilder, darunter ein ganzseitiges Kunstblatt, und die originellen Aufsätze, rühren ausschließlich von Mitgliedern des Wiener Volkstheaters her und zeigen wieder einmal, wie viel Geist und künstlerische Kraft in der Tiefe der Masse steckt. Die Lesart dieser volkstümlichen, schönen 16 Quartseiten starken Feuillett ist überaus empfehlenswert und anregend. Einzel-exemplare sind zum Preise von 20 H. im Volkstheater, Wien, XIV. Kosterpart, und in der Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp. Wien, VI. Gumpendorferstraße 18, erhältlich. Bei Mehrabnahme treten folgende Preise ein: 10 bis 19 Exemplare a 17 S., 20 bis 49 Exemplare a 15 S., 50 bis 99 Exemplare a 14 S., 100 Exemplare und mehr a 13 S.

Le Traducteur. The Translator. Il Traduttore. Zweisprachige Lehr- und Unterhaltungsblätter mit französisch-deutschem, englisch-deutschem und italienisch-deutschem Text zur Fortbildung in diesen Sprachen, wenn Vorkenntnisse vorhanden sind. Jährlich (24 Hefte) 5 Frs. Probenummern für französisch-Englisch oder Italienisch kostenlos durch Verlag des Traducteur in La Chaux de Fonds (Schweiz).

Anzeige

Abiso

Zur Uebernahme von
3 Verschleißstellen für
Hammerbrot werden
geeignete Eisenbahner
gesucht. Bewerber, die
bereits seit längerer Zeit
der Berufsorganisation
angehören, werden be-
vorzugt. Offerte sind zu
richten an das Ver-
kaufsbureau der
Hammerbrotwerke u. Dampf-
mühle Claret, Hanusch & Co.
Wien II, Zirkusgasse 21

Eingefendet.

(Für diese Anzeile übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

An die Adresse des „Deutschen Eisenbahner“

In Nummer 6 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 20. Februar werden die Gesertigten verächtigt, über die Verhandlungen der Einreichungsgrundlage dem Personal unrichtige Informationen gegeben zu haben. Dem gegenüber stellen die Gesertigten fest, bei den Berichterstattungen über die Verhandlungen der Einreichung bezüglich der Bestimmungen wegen Einhaltung des Usus bei Ernennung zum Unterbeamten dem Personal nur die Erklärung des Herrn Vorsitzenden der Personal-Kommission mitgeteilt zu haben.

Zugleich machten die Gesertigten das Personal aufmerksam, welche Schädigungen demselben eventuell aus der Art der Stillschaltung des letzten Absatzes des Punkt 3 der Einreichungsgrundlage entstehen können.

Außerdem haben die Gesertigten wiederholt erklärt, daß es ihnen ganz fern liege, den Bediensteten die Abgabe ihrer Einwilligung zur Einreichung zu empfehlen da es dem Urteile jedes einzelnen Bediensteten selbst überlassen werden muß, ob er seine Einwilligung, beziehungsweise Verweigerung zur Einreichung geben soll.

Da somit der Sinn sowie der Wortlaut der betreffenden Notiz der Wahrheit widerspricht, so erklären die Gesertigten dem Einsender dieser Notiz als einen Lügner.

Ed. Paul, Ad. Bauer.

Arbeitsvermittlung des Vereines der Heim-arbeiterinnen.

Wien, VI., Webgasse 25, Telefon 5981.

Der Verein vermittelt unentgeltlich Wäscherinnen, Büglerinnen, Bedienerinnen, Näherinnen in und außer Haus sowie Ausschüßkräfte für alle häuslichen Arbeiten (bei Ueber-siedlungen u. c.) Es werden nur verlässliche Frauen von oben-geanntem Verein vermittelt.

Ortsgruppe X/1, Südbahn.

An die Arbeiter der L. E. priv. Südbahngesell-schaft in Favoriten.

Wir erlauben uns bekanntzugeben, daß in Favoriten eine Bezirksgruppe des Touristenvereines „Die Naturfreunde“ seit kurzer Zeit besteht und laden alle Gefinnungsgenossen ein, diesem Verein beizutreten. Wir sind bestrebt, unseren Mitgliedern die Schönheiten der Bergwelt zu vermitteln und unternehmen leichtere und schwierigere Ausflüge an jedem Sonn- und Feiertag.

ag in die schöne Umgebung Wiens sowie in Boralpen und Alpengebiet. Diese Ausflüge (halb-, ganz- und mehrtägige) stehen unter Leitung bewährter Führer des Vereines. Die Mitglieder genießen Begünstigungen bei Bahn- und Schiffsfahrten sowie in verschiedenen Schuhhäusern, erhalten die reichhaltige, vornehm ausgestattete und illustrierte Vereinschrift „Der Naturfreund“ kostenlos zugesandt. Wer außerhalb ist, die Kosten alpiner Ausrüstung auf sich zu nehmen, kann dieselben kostenlos ausborgen.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt für das Jahr 3 Kr., für deren Frauen und Töchter Nr. 1-50. Einschreibgebühr 40 H. Das Vereinslokal befindet sich in Herrn Johann Komars Restaurant, X., Sandgasse 13, wo jeden Mittwoch um 8 Uhr abends der Vereinsabend stattfindet.

Louristenverein „Die Naturfreunde“ Bezirksgruppe Wien X.

Neugeboren mit 75 Jahren.

Die folgende Krankengeschichte liest sich wie ein Märchen, aber es steht Ort und Name unter dem Briefe, und es ist deshalb jedem möglich, sie durch eine einfache Anfrage auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Die Sache ist auch eigentlich gar nicht weiter wunderbar und soll weiter unten noch genauer erklärt werden.

Im Dr. med. H. Schröder G. m. b. H. in Berlin 35 gelangte kürzlich folgender Brief: „Vom innigsten Dank erfüllt, erlaube ich mir, einige Zeilen an Sie zu senden. Zu meiner größten Freude kann ich Ihnen mitteilen, daß das Allgemeinbefinden meines Mannes sehr gut ist. Das Schnaufen, mit welchem er zuerst soviel Mühe hatte, ist jetzt ganz normal, Appetit und Stuhlgang gut, bloß Kopfschmerzen wollen noch nicht recht nachlassen. Nun, bei so hohem Alter, im 75. Jahre stehend, kann ich Ihnen nur meinen warmsten Dank aussprechen. Er hat oft 4-5 Monate im Bett zubringen müssen, von Hegenstich und Rheumatismus zum Verzweifeln geplagt. Am Vormittag hatte er oft 3-8 mal Stuhlgang. Die Herren Ärzte, deren ich mehrere hatte, erklärten mir einfach, sie könnten ihm nichts geben, es sei Alters- und Nerven-schwäche. In kurzer Zeit ist dies nun alles verschwunden durch Ihre ausgezeichnetes Mittel „Renascin“. Meine Hauptaufgabe wird sein, Ihr so vorzügliches Mittel aufs beste zu empfehlen, da ich erfahren habe, was leiden heißt. Mein Mann hat oft so laut schreien müssen, vor Schmerzen, daß der ganze Saal eingang voll Nachbarn stand, um die Ursache zu erfahren. Dieses nur anzusehen, war schrecklich, selbst meine Nerven wurden dadurch sehr angegriffen. Er kann jetzt schon seinem Beruf wieder vorstehen. Nochmals meinen besten Dank.“

Familie Hof, Augsburg, Goldhartstraße 18.

Es ist also ein Mann im Alter von 75 Jahren, dem nach allgemeiner Ansicht nicht mehr zu helfen war, wieder frisch und kräftig geworden, und zwar, wie hier gleich bemerkt werden soll, durch eine ganz einfache Reinigung des Blutes.

Solange nun der Körper gesund ist, kann sich das Blut vermöge seiner eigentümlichen chemischen Zusammensetzung selbst reinigen. Wird freilich diese Zusammensetzung durch ungeeignete Nahrung oder andere Umstände verändert, so verliert das Blut die Fähigkeit, sich selbst zu reinigen. Es bleiben darin Stoffe zurück, die es vergiften und dick machen.

Die Folgen dieser Verunreinigung des Blutes können sehr verschiedener Art sein, zum Beispiel können eintreten: schlechte Verdauung, Appetitlosigkeit, Angstgefühl, leichte Erregbarkeit, Mattigkeit, Energielosigkeit, Kopfschmerzen, Rückenschmerzen, Schlaflosigkeit, Nachtschweiß, kalte Füße, Blutandrang nach dem Kopfe, Herz-, Leber- oder Nierenleiden, Skropheln, Blutarmit, Hämorrhoiden, Weinschäden, Pickeln, Rheumatismus, Gicht, Zuckerkrankheit, Keichheit des Halses, der Nase oder der Ohren u. s. w. Dr. Schröder's „Renascin“ enthält nun diejenigen Mineralsalze, welche das Blut braucht, um sich selbst zu reinigen zu können, und welche Wirkungen damit erreicht werden, das beweist außer obigem Brief auch der folgende:

„Ich fühle mich verpflichtet, Ihnen für Ihr ganz vorzügliches „Renascin“, wodurch ich ein circa 25 Jahre gehabtes Leiden, Gicht und Rheumatismus in den Füßen, gänzlich losgeworden bin, meinen herzlichsten Dank hiermit auszusprechen. Seit circa 25 Jahren litt ich an furchterlichen Schmerzen und Schwäche in den Füßen, so daß es mir sehr schwer fiel, meinen Dienst zu versehen, abends nach Beendigung meines Dienstes war ich froh, wenn ich nicht mehr zu gehen brauchte, weil meine Füße dermaßen schwach waren und schmerzten, daß ich sie nicht mehr sehen mochte. Auch war mir durch diese fortgesetzten Schmerzen und Müdigkeit mein Humor fast gänzlich geschwunden, obgleich ich sonst ein lebenslustiger Mann bin. Durch den Gebrauch Ihres genannten, ganz probaten Mittels fühle ich mich so wohl und gesund, daß ich es für meine Pflicht halte, Ihnen meinen Dank hiermit abzustatten. Wie Sie wohl schon gemerkt haben, habe ich Ihr „Renascin“ meinem Bekanntenkreise auf das Wärmste empfohlen und werde möglichst dafür sorgen, daß sie sich an Sie wenden u. s. w.“

W. S. Speckhahn, Polizeizeugamt, Elmshorn.

Das sind nur zwei Briefe von Tausenden ähnlichen Inhalts, die vorliegen und deren Richtigkeit sich jederzeit leicht feststellen läßt.

Nun könnte aber trotzdem jemand zweifeln, ob ein Mittel, welches schon Zehntausenden geholfen hat, auch gerade ihm bekommt oder ob man sein Geld dafür umsonst ausgibt. Das ist aber bei „Renascin“ gar nicht nötig. Wer nämlich unter Berufung auf diesen Artikel an Dr. med. H. Schröder G. m. b. H., Berlin 35, Postfach S. 145, eine Postkarte schreibt, erhält eine Probe „Renascin“ ganz umsonst geschickt. Nicht einmal das Porto braucht man selbst zu bezahlen. Man kann es dann probieren und sich entschließen, ob man damit fortfahren will oder nicht.

Es ist jedem, der sich für diese Sache interessiert, dringend anzuraten, sich sofort an obige Adresse zu wenden, da sich wohl kaum wieder eine Gelegenheit bietet, ein so ausgezeichnetes Mittel ganz kostenlos zu erproben.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauskunft am 10. März 1911. — Eingehende Beratung über die Frage des Baues von Einfamilienhäusern für die Eisenbahner und Fassung diesbezüglicher Beschlüsse. — (Siehe die darauf bezughabende Bekanntmachung der Zentrale in der vorliegenden Nummer des „Eisenbahner“.)

Verwaltungsausschuss am 9. März 1911. Erledigung des vorliegenden Einlaufes und Entgegennahme diverser Berichte.

Sprechsaal.

Achtung, Wächter des Direktionsbezirktes Linz.
Am Sonntag den 2. April l. J. um 1/2 9 Uhr vormittags findet in Wipplingers Gasthaus, Linz, Wiener Reichsstraße, eine Konferenz sämtlicher Wächter nach § 2 statt. Als Referent erscheint Genosse Commerfeld aus Wien. Es ist notwendig, daß alle Wächter, welche dienstfrei sind, erscheinen. Das Wächterkomitee.

Achtung! Mitglieder des Lebensmittelmagazins der k. k. Staatsbahnen, Wien.

Die diesjährige Generalversammlung des Lebensmittelmagazins der k. k. Staatsbahnen findet Sonntag den 26. März 1911 um 8 Uhr früh im Hotel „Union“, Wien, IX., Ruzsdorferstraße 28, statt.

Bei dieser Generalversammlung erfolgt auch die Neuwahl zweier Vorstandsmitglieder, eines Aufsichtsratsmitgliedes und eines Ersatzmannes in den Aufsichtsrat.

Zufolge des Beschlusses der Vertrauensmännerkongregation vom 9. März l. J. werden zur Wahl folgende Genossen empfohlen:

Als Vorstandsmitglieder:

Ferdinand Holzer, Vertriebsaufseher, Wien II.
Wilhelm Anotek, Oberkondukteur, B.-W.-A., Ruzsdorf.

Als Aufsichtsrat:

Gustav Jordan, Kondukteur, Wien I.

Als Ersatzmann in den Aufsichtsrat:

Josef Hübnier, Lokomotivführer, Hütteldorf.

Wir ersuchen die Mitglieder, einhellig ihre Stimme für vorstehende Genossen abzugeben, da dieselben eine sichere Gewähr für das volle Gedeihen des Lebensmittelmagazins und die Wahrung der Interessen der Genossenschaftsmitglieder bieten. Wer den Lebensmittelwächter bekämpfen will, der wähle unsere Genossen.

Die Legitimationen zur Generalversammlung sind in den Lebensmittelmagazinen unter Vorweisung des Mitgliedsbuches zu beheben.

Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner Wiens.

Offene Anfragen.

An die k. k. Nordbahndirektion in Wien.

Die Vertriebsaufseher und Blocksignalbiener in Strauß-Wittrowitz haben bereits dreimal im Dienstwege um Einführung des Diensturnusses mit zwölf Stunden Dienst- und 24 Stunden Ruhezeit gebeten, und zwar mit Ansuchen G.-Nr. 955 vom 25. Jänner 1908, mit Ansuchen G.-Nr. 11.208 vom 12. November 1908 und mit einem persönlich am 23. Jänner 1909 bei der k. k. Nordbahndirektion überreichten Ansuchen, ohne daß bis dato eine Erledigung dieser Ansuchen erfolgt wäre. Da diese Ansuchen durch die hier herrschenden Verkehrsverhältnisse begründet sind, was in diesem ausführlich nachgewiesen ist, erlauben sich diese Gesuchsteller um baldige günstige Erledigung ihres Ansuchens zu bitten.

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

Die Bediensteten der Station Wilmlau bitten eine k. k. Direktion möge veranlassen, daß die Einkaufsbüchel für die Strecke Wilmlau-Stranau ehestens ausgefolgt werden, da die Arbeiter der Bahnerhaltung ihre Einkaufsbüchel bereits im Jänner dieses Jahres erhalten haben, so vermuten die übrigen Bediensteten, daß ihre Einkaufsbüchel höchstwahrscheinlich irgendwo vergessen wurden.

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

Die provisorischen Zugbegleiter in Kunowitz reichten am 13. Oktober 1910 ein Gesuch im Dienstwege ein, in welchem sie um Erhöhung ihres Lohnes (Nr. 160 per Tag) ersuchten. Eine Erledigung ihres Gesuches gelangte an die Petenten noch nicht herab, obwohl sich die Existenzbedingungen derselben infolge der vorjährigen Hochwasserkatastrophe wesentlich verschärft haben. Um ehebaldigste und günstige Erledigung ihres Gesuches ersuchen nochmals auf diesem Wege

Die Petenten.

An die k. k. Bahnerhaltungsektion in Knittelfeld.

Die Bahnwächter der Strecke Mautern-St. Michael ersuchen, die k. k. B.-E. in Knittelfeld möge veranlassen, daß die ausgegebenen Amtsblätter den Wächtern regelmäßig und rechtzeitig zugehendet werden, damit die verschiedenen und oft sehr notwendigen Erlasse und dergleichen rechtzeitig zur Kenntnis der Bahnwächter gelangen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Willaß.

Die Wagenaufseher bitten um die Einführung des 12/24stündigen Diensturnusses. Da bereits der 12/24stündige Dienst in den angrenzenden Direktionsbezirken eingeführt und der Dienst der Wagenaufseher, insbesondere in den Knotenpunkten bei dem immer stärker werdenden Verkehr ein sehr anstrengender und gefährlicher ist, so erwarten die Bittsteller eine ehebaldige Gewährung ihres Ansuchens.

An die Generaldirektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft.

Paul Erlach des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1908, Zahl 51.081 wurde die Dienstzulage für Stationsvorstände mit Wirksamkeit vom 1. November 1908 eingeführt und erhalten demzufolge die Stationsmeister der k. k. Staatsbahn als solche eine Zulage von 180 Kr. jährlich.

Die Stationsmeister der Südbahn erhalten aber nur die für Stationsaufseher normierte Vorstandszulage im Ausmaße von 120 Kr. jährlich.

Unter Berufung auf das Zirkular 385/A ex 1907 und die gleichen Dienstverhältnisse der Südbahnstationsmeister wie jener der k. k. Staatsbahn, ersuchen wir die Generaldirektion der Südbahn, die Dienstzulage für Stationsvorstände analog der k. k. Staatsbahn auf 180 Kr. jährlich für die Stationsmeister, rückwirkend ab 1. November 1908, zu erhöhen und die ausfallenden Differenzbeträge im Nachzahlungswege zur Auszahlung anzuweisen zu lassen.

Die betroffenen Stationsmeister.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Mehrere Bedienstete der Heizhausleitung Jägerndorf suchten anfangs Jänner um einen Vorstoß an, auf dessen Erledigung sie schon zwei Monate warten. Wie lang denken eine ähnliche k. k. Staatsbahndirektion noch warten zu lassen? Mehrere Bedienstete.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Hartberg. Den Genossen diene zur Kenntnis, daß die Generalversammlung Sonntag den 9. April, vormittags um 9 Uhr, in Hartberg (Koglbauers Gasthaus), nachmittags um 2 Uhr in Frieseneben (Weizelbergers Gasthaus) stattfindet. Um zahlreiches Erscheinen wird ersucht.

Ortsgruppe Komotan. Es wird hiermit den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß die Bibliotheksausgabe von nun an zweimal monatlich, und zwar am Sonntag vor-

mittags von 10 bis 12 Uhr im Volkshaus stattfindet. Wegen Uebergabe der Bibliothek an den neugewählten Bibliothekar sowie wegen Revision der Bücher ersuchen wir die Mitglieder höflichst, sämtliche entlehnten Bücher bis zur nächsten Monatsversammlung, welche Mitte des Monats April stattfindet, abzurufen, widrigenfalls die nicht abgerufenen Bücher der sämigen Genossen auf deren Kosten abgeholt werden. Wir ersuchen, dem Verlangen der Ortsgruppenleitung gewissenhaft nachzukommen, damit den Mitgliedern Unannehmlichkeiten erspart bleiben. Im übrigen bringen wir den Mitgliedern das Statut betreffs der Bibliotheksbenützung in Erinnerung.

Ortsgruppe Bistek. Am 20. März um 7 Uhr abends findet im Deutschen Haus in Mistel eine öffentliche Versammlung statt. Referent aus Brünn. Die Mitgliederversammlungen werden jeden Montag nach dem 1. und 15. im Monat abgehalten. Fällt auf diesen Tag ein Feiertag, so findet die Versammlung Dienstag statt. Jene Genossen, welche Bücher aus der Bibliothek entliehen haben, werden ersucht, diese bis längstens 2. April zu retournieren.

Ortsgruppe Tglau. Samstag den 25. März um 2 Uhr nachmittags findet in den Vereinslokalitäten, Pragergasse 8, eine öffentliche Versammlung für tschechisch sprechende Genossen mit folgender Tagesordnung statt: 1. Sozialismus und Separatismus bei der Eisenbahn. 2. Wer schädigt die Lebenslage des Eisenbahners? 3. Freie Anträge und Anfragen. Das Referat besorgen die Genossen Dr. Beyerka und Porowiz. Nachdem die Referate nur in tschechischer Sprache gehalten werden, fordern wir die tschechischen Genossen auf, vollständig zu erscheinen und ihre Arbeitskollegen tschechischer Nationalität mitzubringen.

Ortsgruppe Sudweis. Die Generalversammlung wird am 26. März um 8 Uhr vormittags im Vereinslokal „zum roten Herz“ abgehalten. Referent aus Prag. Die dienstfreien Kollegen werden ersucht, bestimmt und zahlreich zu erscheinen. Gleichzeitig werden die Mitglieder des Sterbefonds zu dieser Versammlung freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Brüz. Die nächste Monatsversammlung wird am 2. April um 8 Uhr abends im Vereinslokal, Restaurant Euf, abgehalten. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Eger. Die Generalversammlung der Ortsgruppe wird am 3. April um 8 Uhr abends im Vereinsheim, Gasthaus „goldener Hahn“, abgehalten. Vortrag von Genossen K r a n t l. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Rudig. Am 2. April um 1/2 4 Uhr nachmittags findet im Gasthaus „zum Morgenstern“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Referent Genosse K r a u s. Alle dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Zahlstelle Dierzdorf. Samstag den 25. März um 1/2 4 Uhr nachmittags hält die Zahlstelle in Herrn Eduard Strauß's Gasthaus in E g g e n b u r g ihre ordentliche Generalversammlung ab. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Saaz. Die Ortsgruppe Saaz wird am 27. März 1911, 8 Uhr abends, in Schuas Gasthaus die ordentliche Generalversammlung abhalten. Die Genossen werden aufgefordert, zahlreich und pünktlich zu erscheinen. Ferner werden die Genossen ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Revision abzugeben.

Ortsgruppe Marienbad. Den geehrten Mitgliedern der Zahlstelle Marienbad diene zur Kenntnis, daß unsere Jahresversammlung Samstag den 1. April l. J. um 8 Uhr abends in Hengers Gasthaus (Bahnhof) stattfindet. Da in derselben die Berichte entgegenzunehmen sowie die Neuwahl des Ausschusses vorzunehmen ist, so ist es Pflicht sämtlicher Genossen, nach Zuverlässigkeit des Dienstes bestimmt zu erscheinen.

Zahlstelle Kleinreiffing. Am Sonntag den 2. April 1911, 1 Uhr nachmittags, findet in Kleinreiffing, Engelbert Staltenbrunn's Saal, eine wichtige Zusammenkunft der Mitglieder der Zahlstelle statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Stadlau. Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß Mittwoch den 22. März 1911 um 8 Uhr abends in J. Janis Gasthaus, XXI, Stablaugstraße 5, die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl. 3. Vortrag eines Referenten von der Zentrale. 4. Anträge und Anfragen.

Zahlstelle Heulengbach. Sonntag den 2. April 1911, 2 Uhr nachmittags, findet in Dillersbach, Mengls Restauration, eine wichtige Besprechung statt, in der Genosse Ferdinand Schneider, Mitglied des Arbeiterausschusses, einen Bericht erstatten wird.

Ortsgruppe Rudig. Jene Mitglieder, welche sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen, da sonst nach § 9 der Statuten vorgegangen wird.

Ortsgruppe Trautenau. Die diesjährige Generalversammlung findet Sonntag den 2. April um 8 Uhr abends im Gasthaus „zum Deutschen Reich“ am Kreuzplatz statt. Die Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher mitzubringen. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Cannwald-Schumburg. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Sonntag am 26. März d. J. um 7 Uhr abends im Gasthaus des Herrn W. Müller in Schumburg eine öffentliche Eisenbahnerversammlung stattfindet. Alle dienstfreien Kollegen werden ersucht, pünktlich und zahlreich zu erscheinen. Gäste willkommen. Referent aus Prag.

Zahlstelle Pörschach. Die Zahlstelle hält Sonntag den 26. März um 1/2 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Seerose“ in Pörschach ihre diesjährige Generalversammlung mit Vortrag ab. Alle dienstfreien Eisenbahner sind freundlichst eingeladen. Referent aus Klagenfurt.

Erst 1/2 4

stöhnt der Nervöse, wenn er vor Schlaflosigkeit sich nachts ruhelos auf seinem Lager wälzt. Er hat am Tage Kaffee getrunken und das darin enthaltene Pflanzengift Coffein raubt ihm den Schlaf.

Der kurz Hag Kaffee genannte Bohnenkaffee ist coffeinfrei, und stört in keiner Weise die Nachtruhe, da ohne schädliche Nebenwirkung auf den gesamten Organismus.

Ortsgruppe Bodenbach. Am 2. April um 8 Uhr abends findet in der Volkshalle in Bodenbach eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Zahlreiche Erscheinen notwendig.

Zahlreiche Postler. Am 2. April um 2 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Graz I (Südbahn). Die ordentliche Generalversammlung findet am Montag den 3. April 1911 um 8 Uhr abends in den Juliensälen in Graz statt mit der Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls. 2. Bericht der Ortsgruppenmitglieder. 3. Neuwahl des Ausschusses. 4. Vortrag vom Reichsratsabgeordneten Genossen Rudolf Müller aus Wien. 5. Anträge und Anfragen. Die geehrten Mitglieder und Kollegen werden ersucht, hierzu zahlreich zu erscheinen. Frauen sind herzlich willkommen.

Ortsgruppe Schredenstein. Am 3. April, abends 7/8 Uhr, findet im Gasthaus „Helgoland“ unsere Generalversammlung statt.

Ortsgruppe Karolinenthal. Laut Beschluß der Mitgliederversammlung vom 1. März 1911 werden in der Folge die Mitgliederversammlungen jeden ersten Donnerstag im Monat abgehalten. Ausschusssitzungen finden jeden dritten Donnerstag im Monat statt. Alle Versammlungen werden im Vereinslokal, Karolinenthal, Königstraße 19a, abgehalten. Die p. t. Mitglieder werden aufgefordert, alle Versammlungen zahlreich zu besuchen, in diesen an den Verhandlungen sich zu beteiligen und so den gewählten Ausschuß in seiner Arbeit zu unterstützen.

Ortsgruppe Wiesel-Oberlentendorf. In Obernitz ist die Mutter des Genossen Achenbrenner, Mitglied der Sterbekasse, gestorben. Die Genossen werden ersucht, die Beisetzungen ehestens an den Samstag, Genossen Ernst Bodica, Oberlentendorf Nr. 472, abzuführen.

Bei der am 12. März 1911 abgehaltenen Monatsversammlung wurde beschlossen, daß die Monatsversammlungen über die Sommermonate, vom April bis September, abends ausverlegt werden, und zwar finden die Ausschusssitzungen um 7 Uhr und die Monatsversammlungen um 8 Uhr an jedem ersten Sonntag im Monat statt. Die Genossen werden ersucht, dies zur Kenntnis zu nehmen und die Versammlungen besser zu besuchen. Wegen Verlesung des Protokolls Genossen Johann Scholz nach Leitisch, wurde bis zu der nächsten Generalversammlung Genosse Heinrich Berger, Streckenwächter in der Station Wiesel, bestimmt. Die Genossen werden ersucht, die Monatsbeiträge regelmäßig an den Genannten abzuliefern.

Ortsgruppe Jglaun. Sonntag den 2. April um 3 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal, Pragergasse 8, eine „öffentliche Vereinsversammlung“ mit folgender Tagesordnung statt: Die Humanitätsinstitute der österreichischen Nordwestbahn. Das Referat besorgen die Genossen Josef Schwab und Eduard Bartels aus Wien. Jeder Eisenbahner erscheine, soweit es der Dienst erlaubt, bestimmt in dieser äußerst wichtigen Versammlung.

Ortsgruppe Prohnik. Die Mitglieder der Ortsgruppe werden ersucht, die Büchel behufs Abstempelung ehestens einzusenden; ferner werden jene Mitglieder, welche mit den Beiträgen im Rückstand sind, ersucht, pünktlicher einzuzahlen, um die Ordnung zu erhalten.

Ortsgruppe Böhmisch-Leipa. Die diesjährige Generalversammlung findet am Samstag den 25. März, um 2 Uhr, nachmittags im „Hotel Bahnhof“ statt. Die Mitglieder werden ersucht, sich recht zahlreich an derselben zu beteiligen, um sich von der Geschäftsgebarung und der Tätigkeit der Ortsgruppe zu überzeugen. Sämtliche Mitglieder mögen ihre Rückstände ehestens begleichen.

Inhalt der Nummer 8 vom 10. März 1911.

Artikel: Mietzinssteigerung und Mieterbewegung. Zur Frage der Familienrenten. Disziplin und Demokratie in der Gewerkschaften II. Der Sparfoller. Das Glend der Ausschusssitzungsleiter der k. k. Nordbahn. Zutrittsfrage bei der Salzammergut-Lokalbahn. Der Frauentag und die Eisenbahnerfrauen. Zur Bewegung der Signalmeister. Von den Kanzleipredigten der Südbahn.

Inland: Die Sparpolitik der Staatsbahnen. Eine Gehaltserhöhung für die Offiziere. Glombinskis Geschenk an seinen Freund Bilinski. Eine deutsche Kandidatenliste. Der Eisenbahnverkehr im Jahre 1910. Die Einnahmen der k. k. Teplitzer Bahn. Das Investitionsprogramm der Staatsbahnen. Die Reorganisation der Staatsbahnen. Der Frauentag am 19. März.

Ausland: Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland. Massenprotest der preussischen Eisenbahnarbeiter. Betriebsparalysen bei den bayrischen Staatsbahnen. Die Annahme eines Eisenbahnerentwurfes in Italien. Drohender internationaler Seemannsstreik.

Aus dem Gerichtssaal: Eine reichsbündlerische Verleumdung. Rentenverurteilung durch das Schiedsgericht trotz mangelnder Schätzung der Sachverständigen. Verleumdung in einer Versammlung.

Streiflichter: Zum Kapitel: Disziplinarstrafen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Vorschläge der Kanzleidiener der k. k. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium. Von der Personalkommission der böhmisch-herzogwinnischen Landesbahnen. Ersatzwahlen in die Personalkommission des Staatsbahndirektionsbezirk Wien, Sektion Diener, Gruppe Lokomotivfabrikanten. Ein Erfolg für die Wagenschreiber. Die Bremser beim Eisenbahnminister. Eine nationale Eisenbahnbeamtenversammlung in der Volkshalle des Wiener Rathhauses. Bahnärztliches von der k. k. Nordbahn. Zur Wahl in den Ausschuß der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen. Die Lage der Gepäckträger des Wiener Westbahnhofes.

Aus den Amtsblättern: Entlohnung der Zuwartezeit bei der Auszahlung als Heberzeit.

Korrespondenzen: Koflergrab. Eisenerz. Linz a. d. Donau. Linz a. d. Donau. Tetschen. Karlsbad. Floridsdorf. Deutsch-Bagram. Vorderberg. Komotau. Leobersdorf. Schredenstein. Innsbruck. Ungmarkt. Leoben.

Versammlungsberichte: Die nichtdurchgeführten Zugstände der Staatsbahnarbeiter. Wien IX. Bozen I. Schredenstein. Marburg II. Wolkersdorf. Jglaun. Altmann.

Aus den Organisationen: National. Kfling. Rosenbach. Marburg. Altmann. Krems a. d. Donau. Jägerndorf. Steinbrunn. Neu-Algen. Staubing. Stoderau. Vorderberg. Steyr. Marburg I. Lundenburg. Linz a. d. B. Wlach.

Technisches: Neue Lokomotiven und Waggon auf den österreichischen Staatsbahnen.

Verschiedenes: Was der Papst in einem Jahre einnimmt. Das Ergebnis der Wiener Volkszählung.

Mitteilungen der Zentrale: Verwaltungskommission.

Sprechsaal: Bahnrichter der k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen! Bahnrichter Wiens! Mitglieder des Lebensmittelmagazins Linz. Bekanntmachung an alle Ortsgruppen und Bahnhöfen. An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins in Kittlitzfeld.

Offene Anfragen: An die Verkehrsleitung der Südbahn. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Rudig. Leob. Hallein. Bozen I. Zug. Strahhof. Tetschen. Schwachat. Komotau. Brud a. d. M. II. Eboritz. Simberg. Gänserndorf. Wölsstein. Prerau I. Jägerndorf. Egmundsherberg. Geiersberg. Salzburg I. Aussee. Otmütz. Süßenbrunn. Prohnik. Karlsbad. Wien X/I. Kuffstein. Wien IX. Widwig. Parschnitz. Wolkersdorf. Znaim.

Briefkasten der Redaktion. Wächter M. G. Ihre Vorrichtung in die Gehaltstufe von 1000 Kr. erfolgt nach den Bestimmungen des Eisenbahnministerialerlasses 3. 14.535 vom 8. Juli 1909 (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 21 1909) am 1. Jänner 1912. — G. B. Nur jene Ruhegehälter alten Stils werden erhöht, die aus dem Pensionsfonds für Beamte und Unterbeamte und aus dem Pensionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen fließen. Alle anderen leider nicht. Jedoch hat Genosse Abgeordneter Zomisch bereits im Parlament diesbezügliche Anträge gestellt und ist auch eine solche Aktion im Zuge, damit auch die Altpensionisten der verstaatlichten Bahnen eine solche Erhöhung erfahren.

Inferate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geartete Ver- o antwortung. o

MAGGI'S Würfel. 5h sind die besten. Gegen bequeme Teilzahlungen. Wir liefern wir Photogr. Apparate all. Systeme in allen Preislagen, ferner Original-Goerz Trieder-Binocles f. Reise, Jagd, Militär, Sport etc. Illustrierter Katalog gratis. Bial & Freund Wien 26 Mariahilferstr. 103

Ehreneklärung. Die von mir in unüberlegter Weise gegen meinen Arbeitskollegen Herrn Karl Slavabitsch öffentlich gemachte ehrenrührige Äußerung nehme ich hiermit zurück und leiste auf diesem Wege Abbitte. Mannersdorf, am 28. Februar 1911. Wilhelm Dainzl, Bahnbeförderter.

Zur Vermählung des Genossen Karl Schiller mit Fräulein Anna Raxinger bringt die Ortsgruppe Krems die herzlichsten Glückwünsche dar.

Die verlorene Nervenkraft. wiederzugewinnen und bis in hohes Lebensalter gesund und leistungsfähig zu sein, ist allein möglich durch einwirkende Blutreinigungsmittel, wie Heinemanns Original Kräutertee mit der Schutzmarke „Langender Kruppe“. Auch bei den Beschwerden bei Asthma, Magenleiden, Rheumatismus, Frauenleiden, Beinwunden, Drüsen und Skrofeln. 3 Pakete Kr. 4.50, 6 Pakete Kr. 8.—, 12 Pakete Kr. 13.—, 24 Pakete Kr. 24.—. Einzelne Pakete samt Porto Kr. 1.75. — Heber 2000 Unerfundenen. Albert Heinemann, Hamburg 36, Postfach 3.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese hochfeine, echt all. Komtoir-Herrenuhr, mit doppeltem Gelbrand, kostet nur K 21.—. Dieselbe Uhr mit echt silbernem Stahlgehäuse kostet nur K 31.—. Diese hochfeine Komtoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppeltem Gelbrand nur K 21.—, in echt Gold nur K 42.—. Die Uhren sind von erstklassigen Uhrmachern genau abgemessen und gehen auf die Minute! 5 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden gefahrt, daher die große Leistungsfähigkeit! Gratis Zusendung, hochfeines Etui zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keine Gefahr! Die Herren Beamten können sich durch Übernahme der gelegentlichen Vertretung großen Nebenverdienst verschaffen! Bestellen Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albergasse 3. Extra fein gearbeitete große Präzisionsuhren für den Dienst, genau auf die Sekunde gehend, per Stück 20 Kronen.

Postentausch. Ein Stationsblockwächter der Strecke Wien-Gmünd wünscht mit einem Kollegen in gleicher Diensteseigenschaft Posten zu tauschen, am liebsten mit alleinstehendem Wächterhaus. Lokalbahn ausgenommen. Adresse in der Administration d. St.

Fleischversand! Fleischversand! Versende Rindfleisch oder Kalbfleisch vom Schlegel 5 Kilo Kr. 6.40 franko gegen Nachnahme zur vollsten Zufriedenheit. Leiste Garantie. Ludwig Herschlowik k. k. Staatsbeamten-Verbands-Verserant Zator, Galizien.

Spar- und Vangensoffenschaft für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Kittlitzfeld (v. G. m. b. H.)

Einladung zur Sonntag den 26. März 1911 um halb 2 Uhr nachmittags im Speisesaal der k. k. Staatsbahndirektion in Kittlitzfeld stattfindenden

XVI. ordentl. Generalversammlung Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der letzten ordentlichen Generalversammlung. — 2. Neuwahl des Ausschusses und Ergänzungswahl des Vorstandes. — 3. Rechenschaftsbericht des Vorstandes und Vorschlag für das nächste Jahr. — 4. Bericht des Ausschusses und Erteilung des Absolutatoriums. — 5. Aenderung der Statuten und Geschäftsordnung. — 6. Eventuelles, Anträge und Interpellationen.

Grässlich hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Privatsvermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinwand- und Waschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. — Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion und geben Sie ged. an, ob Sie feine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse. Tuchversandhaus Franz Schmidt Jägerndorf Nr. 76, Oest.-Schles.

Männerkrankheiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Kuntler. Krücker Lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankung, Geschlechtsvergiftung, Folgen nervenruhmender Leidenschaft und Organe und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitslichem Nutzen. Für Krone 1.60 Briefmarken franko von Dr. med. Kuntler, Genf 881 (Schweiz).

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

Sprechmaschinen-Platten. Jeder Apparat mit 3 Jahre Garantie. Ohne Anzahlung 3 Kronen monatlich. Jedes Wort und Platte ein Meisterstück; direkt ab eigener Spezialfabrik Österreichs. LEOP. KIMPINK Wien VII, Kaisersirase 65. Kein Cassenladen! Ausstellungsstätte der Fabrik. — Man verlange nur ausdrücklich Katalog 100 (gratis überalbin).

Manufaktur-Hedjet & Koritnik Export-Warenhaus Gbrz, Corso Guif. Verdi und Via Scuole 5. Frühjahrs-Gaïson 1911. Sämtliche Neuheiten in Wolle, Seiden- u. Wäschstoffen sind eingelaugt. Unsere Preise sind billigst angelegt. Qualitäten anerkannt die allerbesten. Musterkollektionen auf Verlangen bereitwilligst.

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

Die „Patent-Korkkappe“ ist die beste Uniformkappe der Gegenwart. K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken Wilhelm Beck & Söhne Zentrale: Wien, VIII, Langegasse Nr. 1. Fabrik: Wien, VI, Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen 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 unverwundlich! Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an: Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albergasse Nr. 3. Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Haben Sie Schmerzen? Rheumatische, gichtische, Kopfweh, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Feller's Fluid m. d. W. „Eisfluid“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Neffame! Probedenkend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Feller in Stubica (Kroatien).

Grammophone

auf Teilzahlung

ohne jedweden
Preisauflage.



Nebstehendes wirklich feines Grammophon (Modell B), Kasten 50x30x18 cm, mit prachtvollem, goldverzierten Blumentrichter von 50x46 cm, ganze Höhe des Grammophons 76 cm, mit Präzisionslautwerk, Tonarm und Ideal-Konzertmembran, von kräftigster, reinster Wiedergabe, nebst 10 grossen, doppelseitigen, garantiert neuen Platten in jeder gewünschten Sprache erhalten Sie um nur

75 Kronen

bei 20 K Anzahlung und 5 K Monatsraten, also bei ganzjähriger bequemer Abzahlung und dreijähriger Garantie. Die Anzahlung wird nebst 8 K für postfähige Verpackung (also zusammen 23 K) der Sendung unmittelbar nachgenommen. — Bei eventueller sofortiger Auszahlung gewähren wir 5 Prozent Nachlass.

Landstrasser Grammophon-Versandhaus

Wien, III. Thomasplatz 8.

Grösstes und reellstes Exportgeschäft der Monarchie. Viele Anerkennungsdiplome aus Kreisen der Herren Bahndiensteten liegen auf.

ECHTES KORNBRÖT

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!

Im Leben nie wieder!
Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!



„Gloria“
Silber- mit
Remontoir-
Uhr

6 Kronen per Stück!

Passende „Gloria“-Kette 1 Krone.

3 Jahre Garantie. Versand per Nachnahme. Vom Uhren-Exporthaus
Max Böhmel, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.

Schöne Wäsche

Herrnunterhosen la um K 2,-, 2-20, 3-40
Herrenhemden la um K 2-20, 2-80, 3-40
Damenhemden la um K 1-40, 2,-, 2-50
Damenhosen la um K 1-30, 1-50, 2,-
Damenunterröcke la um K 1-40, 2,-, 3-40
40 Meter Reste schöner Stoffe K 17,-.
Schreiben Sie um Muster und Liste. Preisliste.

Fabrik: Dsw. Seled, Böhlehrad in Böhmen.

Gemsbart ähnlicher Hirschart, neu, mit echter Silberhülle, l. f. punziert, 16 cm, nur 5 Kronen. Saar und West garantiert naturreife. — Nur Nachnahme. — Seblager, Willenbeiner, größte Gemsbartbinderei, Kroidbach bei Graz Nr. 16.

MÖBEL

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer
Wien, XV, Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Bohaworda)
polierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 84 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 250. — Moderne Kücheneinrichtungen, gran, weiß, grün, à Kr. 70. — Patentketteneinlege von Kr. 9,- und Matrassen, dreiteilig von Kr. 12,- aufwärts. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Meiner Preislist für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
Zufuhr zu allen Wohnzimmern und Besetzen Wiens kostenfrei.
Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mitbringt, um meine p. l. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.
Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenhammer“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.
Weiter Herr:
Teile Ihnen mit, daß ich die bestellten Möbelstücke schon am 22. Oktober 1910 erhalten habe und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausspreche; werde mich daher beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden.
Wien, 22. Okt. 1910
Hochachtungsvoll
Johann Rannes, Kondukteur-Bugsführer.

Ihr Wohlgeborner!
Mit den mir im vorigen Jahre gelandeten Möbeln war ich sehr zufrieden und erlaube Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. f. w.
Wien, 22. Okt. 1910
Hochachtungsvoll
Johann Rannes.

Billige Bettfedern u. Daunenn

1 Kilo graue geschlossene Kr. 2,-, halbweiße Kr. 2,50, weiße Kr. 4,-, prima Dauneweisse Kr. 6,-, hochprima Schweiß, beste Sorte Kr. 8,-. Daunenn, grau Kr. 6,-, weiß Kr. 10,-. Brusthaum Kr. 12,-, von 5 Kilo an franko.

= Fertige Betten =

aus höchstem roten, blauen, gelben oder weißen Zuck (Wanling), eine Leuchent, Größe 180x116 cm, und 2 Kopfpolster, diese 80x58 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten lüftlichen und dauerhaften Federn Kr. 16,-, Halbbaunen Kr. 20,-, Daunenn Kr. 24,-, Leuchent allein Kr. 12,-, 14,-, 16,-, Kopfpolster Kr. 3,-, 3,50, 4,-, Leuchent, 180x140 cm groß, Kr. 18,-, 20,-, 22,-, Kopfpolster 80x70 oder 80x90 cm Kr. 4,50, 5,-, 5,50. Unterbetten aus Gravel, 180x116 cm Kr. 13,-, 15,- verläßt gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franko

Mar Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).

Preisliste über Matrassen, Betten, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franko. — Nichtkonvenientes tauscht um oder gebe Geld zurück.

Von Versagämtern!

Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher 7 Kr., Mäntel, Wettertrüger 8 Kr., Winterröcke, Leder- röcke, Hosen von 4 Kr. aufwärts, feine Pelze, Frack, Smoking, Salon- anzüge etc., feinste Herrenhemden Kr. 1,7, Unterhosen Kr. 1,20, Damenhemden Kr. 1,40, Hosen Kr. 1,80, Korsetten, Unterwäsche Kr. 1,90, 1 komplette Bettwäsche Kr. 4,80, mit Säumchen Kr. 6,50, Stiderei- volants Kr. 8,50, Leintücher Kr. 1,50, in Leinen Kr. 2,20, schwere Bettzeuge Kr. 7,50, Weben Kr. 8,50, Gräbl Kr. 9,20, Angine, Schiffons, Reinsleinen, feine Betts- und Tischdecken Kr. 8,50, Teppiche, Spitzen, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl staunend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaiserstraße 40. Provinzaufträge sehr reell.

Mechanische Stridereien u. Stridgarhändler

kaufleute und Konsumvereine kaufen Stridgarne (Baumwoll- oder Schafwollgarne) am besten und am vorteilhaftesten in der
Ersten Stridgarfabrik
Brosche & Cie., Reichenberg in Böhmen.

Filiale: Wien, VII. Schottensfeldgasse 21.
Musterkarten gratis.

Beste Bezugsquelle!

Billige Bettfedern

1 Kilo neue graue, geschlossene Bett- federn Kr. 2,-, bessere Kr. 2,40 halbweiße Kr. 2,80, weiße Kr. 4,-, bessere Kr. 6,-, herrschaftlich, schneeweiß Kr. 8,-, Daunenn, grau Kr. 6,-, 7,- und 8,-, Daunenn, weiß Kr. 10,-, Brusthaum Kr. 12,-, Kaiserhaum Kr. 14,- von 6 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus höchstem roten, blauen, gelben oder weißen Wanling, eine Leuchent 180x116 cm (mit zwei Kopfpolstern, diese 80x58 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Kr. 16,-, Halbbaunen Kr. 20,-, Daunenn Kr. 24,-, Leuchent allein Kr. 12,-, 14,- und 16,-, Kopfpolster allein Kr. 3,-, 3,50 und 4,-, Leuchent 180x140 cm groß Kr. 15,-, 18,- und 20,-, Kopfpolster 90x70 cm groß Kr. 4,50, 5,- und 5,50, Unterbett 180x116 cm groß Kr. 13,-, 15,- und 18,-, Kinderbetten, Bettüber- züge (fertig genäht oder Stoff), Leintücher, Planeldecken, Stieps- decken, Matrassen u. f. w. billigst versendet gegen Nachnahme, Ver- packung gratis von Kr. 10,- an franko

Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Gratis!

Neuer illustrierter Katalog!
(Vorschlüssen für 20 Heller-Marko.)
Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stück K 2,-. Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4,-, 6,-, 8,-, 10,-.
Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Zur Probe

mit Rücksendungsrecht bei Nicht- gefallen, also ohne jede Kaufver- pflichtung, lediglich gegen bequeme Teilzahlung

liefern wir Sprech- Apparate in all. Größen u. Preislagen mit Pathé- Platten, ohne Nadelwechsel spielbar.

Echte Pathé-Platten werden mit einem Saphirstift ge- spielt, besitzend mithin den lästigen Nadelwechsel u. nützen sich im Gegensatz zu den übl. Nadel- platten niemals ab. Lieferung zum **Original- Fabrikpreis**

Verlangen Sie unseren illustrierten Katalog gratis. — Postkarte genügt.

Blal & Freund, Wien 48 Mariahilferstr. 103

Hammerbrotwerke u. Dampf- mühle Skaret, Hanusch & Co.

Bureau: Wien, II. Zirkusgasse 21.

EIGENE FILIALEN:

- I. Tiefer Graben 7
- II. Taborstrasse 48, Ecke Novaragasse
- III. Erdbergstrasse 2
- IV. Grosse Neugasse 27
- VI. Damböckgasse 6
- IX. Grüne Torgasse 19A
- XIV. Schwandergasse 14
- XVI. Joh. Nep. Bergerplatz 9
- XVIII. Karl Beckgasse 1
- XIX. Pantzergasse 12
- XX. Wallensteinstrasse 50
- XXI. Angererstrasse 27.

8358/4

Hammerbrot, schwarz oder gemischt, 46 h
Erdäpfel-Milchbrot 50 h
Feinstes Weizenmehl Nr. 0 . 36 h

Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vll.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, V., Wienstraße 89a.

Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen verschenken

Ich liefere diese vier extra starken, echten, hochmodernen, reinen Aluminium-Kochtöpfe m. Deckeln für nur Kr. 27,- und gebe diese wunder-

Gr. 24 = 6 L. 22 = 4 L. 20 = 3 L. 18 = 3 L.
rolle Aluminium-Kuchentorm und einen Patent-Topfsteiger monst dazu. Keine Nachnahme, sondern 3 Monate Credit! Niemand veräume Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albrechtsgasse 3 diese Gelegenheit!