

Wohlfahrt:  
Was wir begehren von der Zukunft fernem:  
Dass Brot und Arbeit uns gerichtet seien,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Hermann.

Telephon Nr. 2375, 10.526 u. 10.542.

Der

Shefferto 38.475.



# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags

**Insertionspreis:**

Die einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 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. 35

Wien, den 10. Dezember 1913.

21. Jahrg.

**Bedienstete u. Arbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen heraus!**

Donnerstag den 11. Dezember 1913 um halb 8 Uhr abends in Wimpergers Gaal-Localitäten, 7. Bez., Neubaugürtel Nr. 34 (Eingang Reuhongasse)

**Große Eisenbahner-Versammlung**

Tagesordnung: 1. Die Verteilung der 15 Millionen-Aufbesserung für die Eisenbahner. Ref. Reichsratsabg. J. Tomšik und R. Müller. 2. Bericht über die Vorschläge der koalitierten Organisationen sowie der Arbeiterdeputation im Eisenbahnministerium. 3. Anträge und Anfragen zu obigen Punkten.

**Eisenbahner, Kollegen!** In dieser Versammlung wird Bericht erstattet über die Vorschläge im Eisenbahnministerium wegen der Aufbesserung für die Eisenbahner. Höret, was das Eisenbahnministerium machen will, wie bei den Aufbesserungen vorgegangen wird! Sprecht eure Meinung bei dieser Versammlung deutlich aus! Nehmt Stellung zu dem Vorgehen des Eisenbahnministeriums in der Aufbesserungsfrage! Erscheinet daher massenhaft in dieser Versammlung und gebt euren Willen kund.

Für die koalitierten Eisenbahnerorganisationen:  
Für den Lokomotivführerverein: Wien u. Prag  
Für den Gewerkschaftsverein: J. Smeykal m. p., Obmann. J. Schwab m. p., Obmann.  
Für den Konduktorenverein: Für den Bahnmittelverein: J. Fögel m. p., Obmann. J. Brandl m. p., Obmann.  
Für den Reintaxenverein der Eisenbahnbeamten: S. Steppert m. p., Obmann.

**Die Massen, das Parlament und die Gewerkschaften.**

II.

Wer in den letzten Jahren die Stimmungen, wie sie sich verschiedenartig aus den Kreisen der bürgerlichen Klassen äußern, verfolgt hat, für den wird der eigenartige Umschwung, der sich allmählich in der Stellung der Bourgeoisie zur Sozialpolitik vollzogen hat, immer deutlicher erkennbar. Es gab einstmal eine Zeit, wo die Geneigtheit für sozialpolitische Maßnahmen wenigstens bei einem großen Teil des Bürgertums sozusagen zur Mode geworden war, und wo es schon beinahe zum guten Ton gehörte, für die Fragen der Sozialreform tiefes Verständnis wenigstens zu zeigen. Aber auch das hatte seine guten historischen Gründe. Im Deutschen Reich waren es vor Jahren die bekannten kaiserlichen Erlässe, mit denen die Aera einer stählernen Sozialreform eingeleitet werden sollte, und die einen großen Teil des sogenannten freisinnigen Bürgertums mit Begeisterung über die Auffassung erfüllten, die selbst für soziale Fragen in den hohen und höchsten Kreisen vorhanden ist. In Oesterreich fiel die Begeisterung für die Sozialreform in die Zeit der Abkehr des gewerblichen Mittelstandes von den eigentlichen Herrschaftsidealen des sogenannten Manchesterliberalismus, der nach der Niederwerfung der feudalen Herrschaft durch die bürgerliche Revolution zur Macht gelangt war, und der nun allmählich, raffigierig, durch die schrankenlose Ausnützung der Menschenkraft sich seinen eigenen Staat einzurichten begann. Gegen die Aufrichtung der bürgerlichen Finanz- und Geldmacht begann jetzt die in ihrem einstigen Herrschaftsinteresse verlebte Alerisei zu revoltieren, und der von Haus aus ihr gleichgesinnte Adel schloß sich willig als Bundesgenosse an, um sich gegen die wachsende bürgerliche Finanzmacht zu wehren. Das geschah, indem man den bürgerlichen Mittelstand, der immer mehr in Abhängigkeit von der kapitalistischen Geldmacht geriet und von der Groß-

industrie bedrängt wurde, für sich zu gewinnen suchte. In der clerikal-antijewischen Agitation fehlten nun vorerst die großen und immer mehr wachsenden Massen der Arbeiterschaft, die man nun alsbald mit einem sozialreformatorisch zugeschnittenen Programm anzulocken versuchte. So kam die Zeit, wo man unter Freiherr v. Voglsang in Oesterreich in christlicher Arbeiterpolitik machte, und wo man sich vorerst auch gar nicht scheute, manche tatsächlich ehrliche und auch ernste Forderung in den Vordergrund zu stellen. Aber das Bedauerliche für die neuen Freunde der Arbeiterschaft war, die erhoffte und gewünschte Wirkung blieb aus; denn in Deutschland stieg trotz der kaiserlichen Erlässe die Flut der sozialdemokratischen Wahlstimmen, und auch in Oesterreich zeigte sich immer deutlicher, daß die breiten Schichten der Arbeiterschaft für den christlichen Sozialismus nicht zu haben sind. Der Grund dafür lag darin, daß die Massen sehr bald erkannten, daß man sich zu sozialpolitischen Zugeständnissen eigentlich nur aus reiner Furcht vor dem Sozialismus entschlossen hatte, und daß sie sonach als Sturmblöck gegen die Sozialdemokratie benützt werden sollten. Und so kam es, daß die Liebe, die man anfangs für die Arbeiterschaft auf verschiedenen Seiten empfand, sehr rasch wieder erkalte, und daß die Begeisterung für die Sozialreform allmählich wieder verschwand, als man erfahren hatte, daß sich damit die Arbeiterklasse nicht dauernd ihren wirklichen Klasseninteressen entfremden lasse. Zulezt haben ja diese sozialpolitischen Anwandlungen wohl noch bei einem Teil unserer Professoren und bürgerlichen Gelehrten angehalten und sind hier und da auch heute noch vorhanden. Aber auch in diesen Kreisen wird die Zahl der sogenannten Kathedersozialisten immer kleiner. Denn schließlich erweist sich die ganze bürgerliche Wissenschaft von der wachsenden Macht des Kapitalismus abhängig, die jeder zu fühlen bekommt, der nicht selbst zur großen Geldmacht gehört. Und so sehen wir, wie auch unter den sogenannten gelehrten Kathedersozialisten einer nach dem anderen umkehrt und gleichsam vor den einstigen radikalen Ideen die Furcht ergreift.

Das alles ist natürlich nichts rein Zufälliges. Die ganze Reihenfolge der Erscheinungen, die wir im praktischen Leben wie in der bürgerlichen sozialpolitischen Literatur und der Lehrtätigkeit wahrnehmen können, und die sich verfolgen läßt, gleichsam Schritt für Schritt, ist nur eine organische Gliederung in der Entwicklung, die sich in der kapitalistischen Volkswirtschaft vollzieht. Nun lastet vielleicht gerade in Oesterreich die erdrückende gewaltige Uebermacht der Großindustrie weniger auf dem bürgerlichen Mittelstand wie etwa im Deutschen Reich, wo der industrielle Kapitalismus anfängt, sich ins Amerikanische, Große und Gigantische auszuwachen. Aber dafür leiden die bürgerlichen Mittelschichten bei uns unter dem ganzen kleinstaatlichen Jammer und unter der ganzen national- und staatspolitischen Rückständigkeit und bürokratischen Beschränktheit, die hier zu Hause sind. Und das ist einer der besonderen Gründe, weshalb hier das Bürgertum jede neue soziale Forderung der Arbeiterklasse an den Staat gleichsam als eine Last empfindet, gegen die es sich zur Wehre setzen müsse mit allen Mitteln. Und deshalb erleben wir es immer wieder, daß bei uns die parlamentarischen Vertreter des Kleinbürgertums Arm in Arm mit den ärgsten industriellen Scharfmachern marschieren und rücksichtslos gegen die Wünsche der Arbeiterschaft frontieren. Der Druck, der in diesem Staate aus verschiedenen Gründen auf allen lastet, wird hier auf die Arbeiterklasse weitergegeben, indem man in jedem ihrer speziellen Wünsche und Forderungen eine Ursache an eben diesem ganzen sozialen Jammer erblickt.

Die Arbeiterklasse Oesterreichs wird sich also, um ein auf dem Parteitag gefallenes Wort zu ge-

brauchen, abgewöhnen müssen, immer nur wie hypnotisiert auf das Parlament zu blicken, das die großen Aufgaben, die unser harren, lösen soll. So lange die bürgerlichen Schichten eben in der Mehrheit sind und sich als Klasse fühlen, deren Interesse von dem der Arbeiterklasse verschieden ist, solange werden parlamentarische Kämpfe für die Arbeiterklasse nur wenig Erfolge aufzuweisen haben, weil eben auch in den Parlamenten das Klasseninteresse dominiert ist. Aber nichtsdestoweniger muß sich die Arbeiterklasse darüber im reinen sein, ob sie den kapitalistischen Staat mit allen seinen Schönheitsfehlern, mit oder ohne Parlamentarismus will. Den Scharfmachern, deren jetzt immer mehr werden, wäre heute eine Ausschaltung des Parlaments ganz angenehm, und es ist bezeichnend, daß man aus bürgerlichen Preßorganen wiederholt schon den Wunsch heraushörte, man möge dem parlamentarischen Jammer durch ein wenig Absolutismus ein Ende setzen. Daß also ein halbes Jahrhundert nach den großen Kämpfen um die Verfassung von dem Bürgertum diese freiwillig preisgegeben wird, hat heute seinen Grund darin, daß die Bourgeoisie weiß, daß sie an allem, was heute der Arbeiterklasse zugefügt wird, und was ihr vorenthalten wird, die Mitschuld trägt, von der sie sich im parlamentarisch regierten Staate nicht loszumachen vermag. Und so möchte sie lieber, daß der Parlamentarismus beseitigt werde, damit es so aussieht, als ob die bürgerlichen Parteien keine Schuld trifft, als ob sie sich frei wissen an der Reaktion, die sich allenthalben im Klassenstaate bequem einzurichten beginnt. Denn das ist ja gerade einer der Lehrreichsten Vorzüge des Parlaments, daß dadurch aufgezeigt wird, was ist, und daß die Feinde des Proletariats immer deutlicher erkennbar werden, weil es hier eine Täuschung der Arbeitermassen auf die Dauer nicht gibt.

So schwer es also wird, für die Arbeiterschaft im Parlament Erfolge durchzusetzen, so wenig ist dennoch Grund dazu vorhanden, sie völlig in Abrede stellen zu wollen. Nur muß heute der Irrglaube, der sich vielfach eingeschlichen hat, zerstört werden, als ob wir heute, weil wir das Parlament haben, auf unsere starken wirtschaftlichen Organisationen verzichten können. Akte der Gesetzgebung sind in der Regel der Vollzug wirtschaftlicher Notwendigkeiten. Und ganz besonders im bürgerlichen Klassenstaate, wo der Arbeiterschaft ein Heer von Feinden gegenübersteht, gilt die Erkenntnis, daß diese nur Siege erobern kann, wenn sie hinter allen ihren Forderungen eine starke unbezwingbare wirtschaftliche Macht wird setzen können. Jeder Erfolg im Parlament kann eben nur errungen werden, wenn in den bürgerlichen Klassen die Angst vor der proletarischen Macht lebendig ist. Die Arbeiterklasse wird also in den Tagen der Verumpfung und des sozialpolitischen Stillstandes ihre Gewerkschaften stärken müssen und alle gelben „Elemente“, auf die sich heute die bürgerlichen Parteien noch stützen, überwinden müssen, wenn sie als Klasse und als Weltmacht politisch und ökonomisch über ihre Feinde triumphieren will!

**Die Wünsche der Eisenbahner.**

Vorschläge der Vertreter der Koalition beim Eisenbahnministerium.

In Gemäßheit des Beschlusses der am 15. und 16. November stattgefundenen Reichskonferenz der Hauptvertrauensmänner des Gesamtpersonals der k. k. Staatsbahnen sprachen am 5. d. M. die Vertreter der koalitierten Vereine, und zwar: des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, des Rechtsschutz- und Unterstützungsvereines der Lokomotivführer in Wien, des Lokomotivführervereines in Prag, des Kondukteur- und

Unterstützungsvereines in Wien, des Bahnmeistervereines, des Zentralvereines der österreichischen Eisenbahnbeamten und ein Arbeiterzentralauschussmitglied als Vertreter der Eisenbahnarbeiter beim Eisenbahnminister vor, um demselben das Memorandum vorzulegen, das die Wünsche des Gesamtpersonals über die Durchführung des im Parlament einstimmig zugrunde getretenen 15-Millionen-Kronen-Beschlusses zum Inhalt hatte. Die Deputation bestand aus sieben Personen, und zwar die Herren: Schwab, Smejkal, Bieweg, Tögel, Brandl, Stepert und Tantsin. Obmann Genosse Schwab stellte dem Minister, bei dem sich auch Ministerialrat Dr. Voeg befand, die Deputationsmitglieder vor, überreichte demselben auch das Memorandum, zugleich auf die verschiedenen Punkte desselben eingehend, indem er insbesondere hervorhob, daß die Gesamteisenbahnerchaft mit Sicherheit darauf rechnen, die zweijährige Vorrückungsfrist durchwegs zu erlangen. Er unterstützte diese Forderung mit den Daten der Arbeiter, welche in je drei Jahren mit 30 Kr. vorrücken würden, welcher Betrag doch der Teuerung nicht angemessen ist, so daß die Arbeiter auf der Eisenbahn lebenslänglich mit Hunger und Not zu kämpfen haben. Nun soll ja infolge der 15-Millionen-Kronen-Zuwendung der Beschluß des Parlaments realisiert werden, und die Deputation ersuche deshalb vor dem Minister, weil die Eisenbahner in Sorge sind, ob ihre Wünsche, deren Erfüllung im Parlament zum Beschluß erhoben wurde, auch durchgeführt werden. Der Minister erklärte, daß gegenwärtig infolge der 15-Millionen-Kronen-Zuwendung an all diesen Punkten gearbeitet werde, die Arbeit jedoch noch nicht abgeschlossen sei und deshalb eine verbindliche Erklärung nicht gegeben werden könne. Eine solche Erklärung werde er jedenfalls nach Abschluß der Arbeiten im Staatsangestelltenauschuss abgeben. Der Minister verabschiedete sich sodann von der Deputation, worauf Ministerialrat Dr. Voeg verschiedene Einzelfragen mit den Deputationsmitgliedern besprach.

Genosse Tantsin besprach und begründete folgende Punkte: eine allgemeine Lohnaufbesserung; die Kürzung der Lohnvorrückungsfristen auf 2, 2½, beziehungsweise 3 Jahre, und zwar im Mindestmaß von je 20 S.; die Arbeitszeit der Bahnerhaltungsarbeiter und die Stabilisierungsfrage. Er beklagte sich auch darüber, daß neuerdings den Werkstättenarbeitern in den Heizhäusern eine Verschlechterung der Arbeitszeit droht, indem der Samstagnachmittag aufgehoben werden soll.

Genosse Smejkal bemerkte einleitend, daß die Lokomotivführer seit dem Jahre 1898 keine Verbesserung, wohl aber verschiedene Verschlechterungen in ihren Verhältnissen zu verzeichnen haben. Er trat für die Durchführung eines Gärtenausgleiches und die Auflassung der 1300-Kronen-Stufe ein, besprach die variablen Bezüge, die Dienst- und Ruhezeit, das Seh- und Gehörvermögen, die Qualifikation und die Disziplinarkommission.

Der Obmann des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtschutzvereines, Herr Tögel, besprach die Regulierung, beziehungsweise Erhöhung der Fahrgebühren bei den Zugsbegleitern, die Nachdienstzulage oder die anderthalbfache Anrechnung der Stundengelder bei Nacht, und begründete diese Wünsche.

Der Obmann des Bahnmeistervereines, Herr Brandl, erörterte die Wünsche der Bahnmeister, deren Ernennung zu Beamten und die Ueberstellung in die Gruppe A bei jenen Personen, deren Ernennung nicht vollzogen werden kann, damit sie wenigstens deren Endgehalt erreichen können. Er trat weiters für einen Gärtenausgleich, Erhöhung des Reisepauschals, Gewährung von Nachdienstzulagen u. s. w. ein.

Der Vertreter des Zentralvereines der Eisenbahnbeamten, Herr Stepert, wies auf den Wunsch eines Gärtenausgleiches hin, der bei den Beamten immer dringender wird und sich als zwingende Notwendigkeit herausstellt. Diese Durchführung möge analog der Staatsbeamten erfolgen. Endlich möge bei den weiblichen Beamten die Quartiergeldfrage gelöst und die Ortszulage aufgehoben werden.

Ministerialrat Dr. Voeg erwiderte, daß das Eisenbahnministerium sich streng im Rahmen der derzeit zuzuwendenden 15 Millionen Kronen halten müsse. Bestimmt sei heute schon eine Lohnaufbesserung bei den Arbeitern, die jedoch nicht allgemein, sondern nur örtlich zur Durchführung gelange. In der Frage der Stabilisierung bei den neuverstaatlichten Bahnen stimme er im allgemeinen zu und dürste deren Durchführung erwogen werden. Er sehe auch selbst, daß in der Lohnautomatik eine Lösung dringlich sei, welche wohl erfolgen wird. Was die übrigen Fragen betreffe, könne er derzeit den Gärtenausgleich bei den Unterbeamten in Aussicht stellen. Alles andere bedarf gründlicher Erwägung, weil mit den 15 Millionen Kronen doch nicht alles gedeckt werden könne. Er sei aber gern bereit, falls irgendein Restbetrag erübrigt werden würde, denselben für die wichtigsten Wünsche des Personals aufzuwenden.

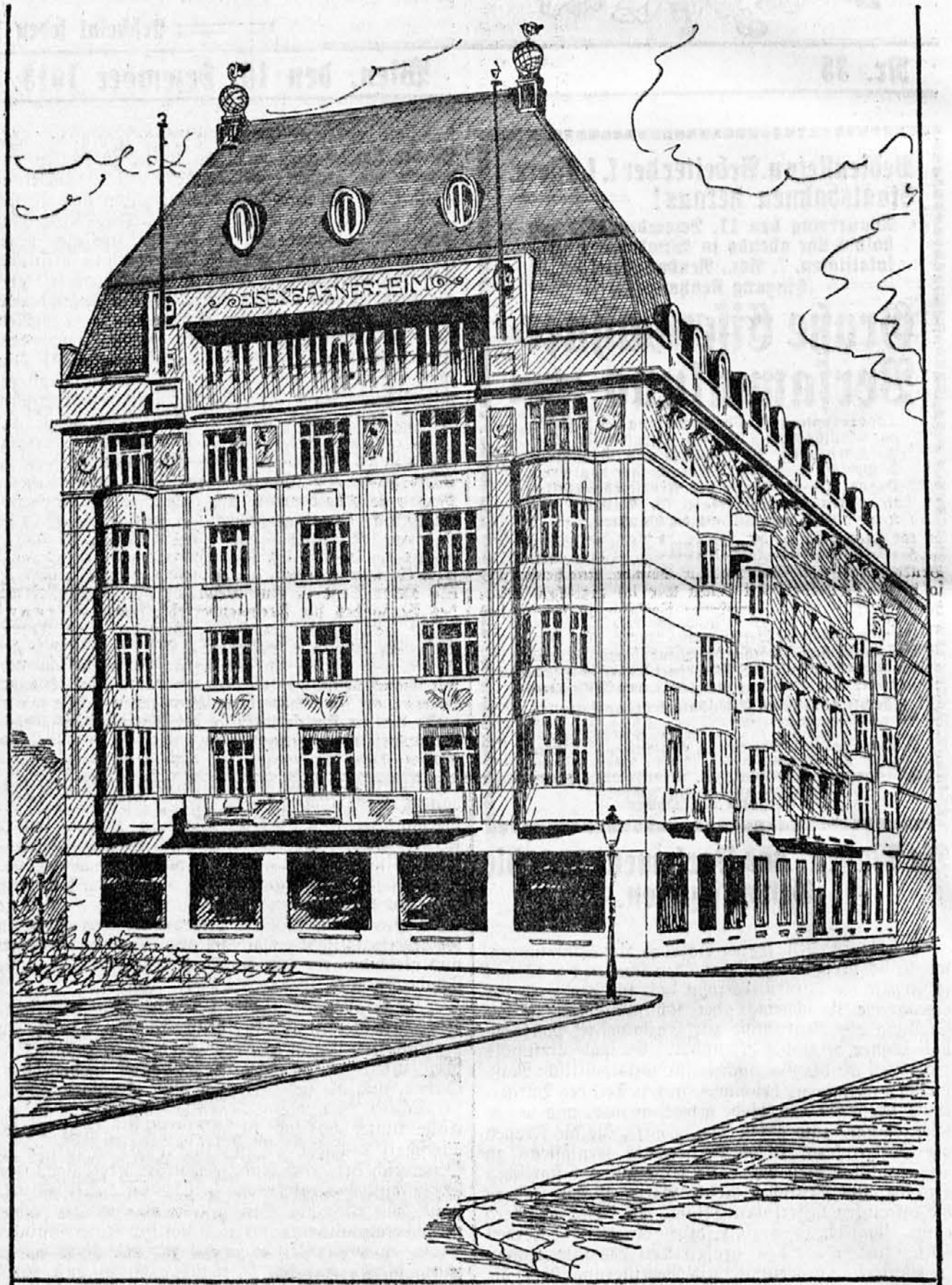
Im allgemeinen konnte bezüglich der Hauptforderungen des Personals, und zwar in den Fragen der Kürzung der Vorrückungsfristen bei den Arbeitern (zwei Jahre) sowie der gleichmäßigen Vorrückungshöhe (20 S. täglich), ferner der zweijährigen Vorrückungsautomatik bei den Dienern, Endgehaltserhöhung auf 2000 Kr., Nachdienst- und Verschubzulagen an das Wächter- und Verschubpersonal, Gärtenausgleich für Unterbeamte und Diener, Auflassung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und Erhöhung des Endgehalts auf 3000 Kr. für Unterbeamte, Ernennung der Unterbeamten zu Beamten; schließlich für die Beamten die Ergänzung der Gärtenausgleichsmaßnahmen, der Erhöhung der Quartiergeldquote in die Pensionsbemessung und für die weiblichen Bediensteten die Umwandlung der ortsklassenmäßigen Zulage in Quartiergelder ein abgeneigter Standpunkt des Ministerialrates Dr. Voeg nicht bemerkt werden. Aber das faktische Ergebnis dieser Vorprache ist so klein, daß es nicht zu verwundern ist, wenn die Deputationsmitglieder, die über dreiviertel Stunden die Hauptforderungen des Personals darlegten, vollständig unbefriedigt das Eisenbahnministerium verließen.

## Im eigenen Heim.

Wir können den Herren Baden und Guttenberg jedoch schon heute sagen, daß ihr Handsreich mißlingen wird. Wir haben unter dem liberalen und dem Taaffeschen Regime solche Dinge viel zu häufig mitgemacht, um im Variieren solcher Lustspiele nicht geübt zu sein. Die Verschwerde an das Reichsgericht ist bereits erhoben worden, und es besteht für uns kein Zweifel, daß dieses Vorgehen als eine flagrannte Ungeheuerlichkeit erklärt werden wird. Wir arbeiten aber auch schon wieder frischen Mutes an der Neuaufrichtung unserer Organisation, und an der eisernen Entschlossenheit unserer Genossen werden die Tüden eines Guttenberg so sicher zu Schanden werden, wie die der Giska und Taaffe zu Schanden geworden sind."

(Aus dem „Eisenbahner“,  
25. März 1897.)

Knapp sechzehn Jahre sind dahingegangen, da als Antwort auf die Märzwahlen 1897 der Badenische Eisenbahnminister Guttenberg zu dem Handsreich wider die Eisenbahnerorganisation ausholte. Knapp sechzehn Jahre, und heute können wir über die Festsieger berichten, die aus Anlaß der Eröffnung des eigenen Heims, des „Eisenbahnerheims“, am Sonntag veranstaltet wurde. Töblich zu treffen vermeinten sie uns damals, die Baden und Guttenberg, der polnische Schnapsjunfer und der General, dem die Verwaltung der Eisenbahnen ausgeliefert war, töblich zu treffen vermeinten sie uns und sie haben sich selber geschlagen, der Junfer und der General. Unsere erste Antwort auf den Anschlag war: „Wir arbeiten frischen Mutes an der Neuaufrichtung unserer Organisation.“ Wir haben nicht zuviel gesagt. Die Tüden Guttenbergs und Baden sind an der Entschlossenheit unserer Organisation zuschanden geworden, sie haben diese Entschlossenheit nur von neuem gespornt, die Vereinigung aller Brüder vom geflügelten Rad nur um so fester geschnitten, nur um so kräftiger gedeihen lassen. Von



Jahr zu Jahr wuchsen die Reihen, die sich um uns scharten, von Jahr zu Jahr stiegen die Aufgaben, die ihrer Erfüllung durch uns harrten, größer wurde die Arbeit, immer größer auch der Stab von Mitarbeitern, die die Zentrale heranziehen mußte, um den Aufklärungsdienst und die Verteidigung der Lebensinteressen der organisierten Eisenbahner leisten zu können, und schließlich mußten wir daran denken, uns im eigenen Heim eine dauernde Stätte zu schaffen für die Arbeit, die uns die Gesamtheit anvertraut hat. Wenn wir uns heute freudigen Herzens rückerinnern an jene Sturmstage, da unsere Organisation in ihrer heutigen neuen Form wiedergeboren wurde, wenn sich in die Freude mengt etwas wie Stolz, daß es uns gelungen ist, alle die Widrigkeiten zu überwinden, so wissen wir, daß Freude und Stolz in diesem Augenblick, da wir äußerlich die erste und schwerste Kampfzeit unserer Or-

ganisation abschließen, nicht unsere Gefühle beherrschen könnten, wenn uns nicht die proletarische Fähigkeit, die proletarische Kampftüchtigkeit, der proletarische Trotz aufrecht erhalten hätten in den schwersten Zeiten, wenn uns nicht Zehntausende mit ihrer ganzen Kraft zur Seite gestanden wären.

Die erste und schwerste Zeit ist hinter uns. Wir haben Zehntausende um unser Banner geschart, das stolz flatterte von den Zinnen unserer Burg, da wir Einzug hielten — mehr als ein halbes Hunderttausend organisierter Eisenbahner steht mit uns, aber ein Vielfaches dieser Zahl steht noch teilnahmslos abseits oder feindlich uns gegenüber, irreführend, blind vertrauend den Helken des Wortes oder verantwortungsloser Lat. Zehntausende sind um unser Banner geschart — Hunderttausende gilt es noch zu werden, gilt es noch zu gewinnen, wenn wir stark genug werden sollen, unsere Zukunft zu meistern.

Die Festung haben wir. Wohl! Mühren wir die Trommel. Es gilt noch Hunderttausende neuer Streiter zu werben, soll uns der Tag gerüstet finden.

Das Eisenbahnerheim.

Die vornehmste Schule neuerzeitlicher Baukunst lehrt, daß es weniger auf das prunkvolle Äußere ankommt, daß es aber unerlässlich ist, nach den Zwecken zu fragen, denen ein Bau zu dienen hat, und daß der möglichst restlosen Erfüllung dieser Zwecke das äußere Gesicht des Baues unterzuordnen ist.

Das „Eisenbahnerheim“ ist auf teuren Grund gestellt. Die späte Entwicklung dieses durch den Fall der Linienwalle frei gewordenen Stückes von Margareten an dessen äußerstem Umkreis hat eine gewaltige Steigerung der Grundwerte zur Folge gehabt. Auf teurem Grund die Verzinsung für das aufgewendete Baukapital hereinzubringen, ist eine um so schwierigere Sache, wenn ein Bau von Arbeitern geführt wird, die den berechtigten Ansprüchen der Bauhandwerker, der Proletarier, die dieses Werk geschaffen haben, in volstem Umfang und oft darüber hinaus Rechnung zu tragen haben.

ationen Einzug gehalten. Für sie alle zweckmäßig Raum zu schaffen, war die eine Aufgabe.

Ihr Verwandt war die zweite. Auch die Margareter Genossen mit ihren vielen Organisationen entföhren noch eines Mittelpunktes, eines Heimes. Da und dort zerstreut, in allen Gassen fast gibt es Stige von Organisationen, politischen und gewerkschaftlichen. Auch dieser Not und insbesondere der an geeigneten Versammlung- und Beratungsalen sollte gesteuert werden. Die Eisenbahnerorganisation selbst bedarf eines Saales für ihre größeren Veranstaltungen, sie bedarf kleinerer und mittlerer Räume für ihre Konferenzen und für die Zusammenkünfte der Vertrauensmänner.

Gast- und Cafewirtschaft waren aber auch unerlässlich sich aus einem anderen Grunde. Längst lag es uns am Herzen, den Wunsch unserer Freunde außerhalb Wiens zu erfüllen, ihnen, wenn sie die Organisation nach Wien rief oder wenn sie einige Urlaubstage in der Großstadt verbringen wollten, ein Heim zu bieten. Dieser Wunsch ist, wenn auch in bescheidenem Maß, beim Bau des Eisenbahnerheimes in Erfüllung gegangen. Der Eisenbahner, der sich das ganze Jahr auf der Strecke herumplagen muß, der aus dem ewigen Einerlei der Kleinstadt oder gar des ländlichen Ortes, in dem er stationiert ist, nie herauskommt, hat das umgekehrte Urlaubsbedürfnis wie der Großstädter. Diesen zieht es ins Grüne, den anderen aber in die Großstadt. Naturneigen kann er das ganze Jahr, soweit es ihm seine freie Zeit erlaubt, ein wenig von den Kulturgenüssen nachhen kann er nur in der Großstadt. Eine gute Theatervorstellung sehen, Museen besuchen, die Stätten kennen zu lernen, von denen er so oft in der Zeitung liest, das Parlament, das Rathaus, das will er in seinem Urlaub. Die freie Fahrt macht es ihm leicht, nach Wien zu kommen, die „Fremdenwurzerei“, über die erst dieser Tage in einem Vortrag der Generalsekretär des Verbandes für Fremdenverkehr, Fedor Serenyi, klagte, macht es ihm unmöglich. Wien hat in der Innern Stadt eigentlich nur erstklassige Hotels, alles, auch in den Reizebüros, ist nur auf Millionäre zugeschnitten. Was wir brauchen, ist, daß wir den weitverbreiteten Glauben besiegen, der Fremde werde in Wien gemurgt. Wir müssen mehr für die Reisebedürfnisse des Mittelstandes sorgen. So mahnte dieser Kenner. Ganz dasselbe haben die Eisenbahner, wenn sie gelegentlich nach Wien kamen, beob-

achtet und auch in ihnen hat sich die Furcht, hier nicht durchzukommen, so festgelegt, daß die meisten ihre Sehnsucht nach der Großstadt zurückstellen. Ihnen zu dienen war mit eine Aufgabe, die dem Baukünstler gestellt war. Im Dachgeschoß, das mit dem Erdgeschoß durch einen Aufzug verbunden ist, sind zehn Fremdenzimmern und eine Dusche, zwei Wannenbäder, ein Waschraum und ein Lese- und Schreibraum mit Balkon auf den Gürtel vorgelesen, vornehmlich zur Benützung für die auswärtigen Eisenbahner, die hier für eine Nacht den bescheidenen Preis von Kr. 1.20 bezahlen werden, wofür ihnen in einem schön ausgestatteten Raum ein gutes und reines Bett geboten wird. Vom Balkon aus kann ihr Blick in die Weite fliegen, zum Greifen nahe die grüne Insel Schönbrunn mit ihrer Gloriette, zu den Füßen aber das Stadtgrün des Gürtels. Vor dem Hause die Straßenbahn, um die beiden nächsten Ecken die nach der Stadt führenden Anschließlinien 61 und 63 und fünf Minuten höchstens vom „Sotel“ entfernt die Station Margareten Gürtel der Stadtbahn. Dem billigen Zimmerpreis angepaßt billige Verpflegung im Hause. Alles wäre also da, dem Reisebedürfnis der Eisenbahner und dem Bedürfnis der Stadt nach Fremdenzufluß zu dienen, nur noch nicht die — Erlaubnis. Wer in Oesterreich Fremde beherbergen will, bedarf einer „Konzession“, so wie der, der einem Gast Kaffee, Branntwein, Bier oder Wein verkaufen will. Diese „Konzession“ ist noch ausständig. Wir wollen hoffen, daß die Gäste, die das neue Heim beziehen wollen, nicht allzulange auf die Erlaubnis werden warten müssen, im eigenen Heim wohnen zu dürfen.

So weit die Zwecke der Organisationen, denen das Haus zu dienen hat. Daneben ist es aber auch ein großes Wohnhaus. Auch dieses angepaßt den durch die Lage des Hauses inmitten eines Wohnviertels des Mittelstandes gegebenen Bedingungen. Keine Kleinwohnungen. Durchwegs Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit Zubehör — Bade- und Dienerzimmer. Auch hier hatte der Baukünstler dankbare Aufgaben, vor allem die, die gesundheitlichen Bedingungen des Wohnens so weit zu erfüllen, soweit sie sich innerhalb der Großstadt erfüllen lassen. Sehr gute kam dem Architekten dabei die natürliche Lage des Eckhauses, der nach dem Osten und Süden ausludet. Aber auch den hoffseitigen Räumen fehlt nicht Sonne und Licht. Manche geheiligte Ueberlieferung der Wiener Hausbauer mußte dabei über Bord. Auch „die Küche auf die Gasse“ findet sich in diesen Wohnungen.

Saben wir so einen allgemeinen Ueberblick über die gestellte Aufgabe gewonnen, so erübrigt uns nur noch, uns da und dort liebevoll in die Einzelheit zu versenken, um das Ganze als eine Kunstinheit zu erkennen, die allein Befriedigung gewähren kann. Wie im Leben, so hat auch in der Kunst das Halbe keinen Wert. Die notwendige Anpassung an die Umgebung, die gesteigerten Ansprüche, die auf die kleinen Behaglichkeiten des Lebens gerichtet sind, auf die Eindämmung der Gefahren und auf die Ersparrung häuslicher und auch anderer Arbeit, zum Beispiel der des Stiegensteigens, machten es nötig, daß das Wohnhaus, sollten die Wohnungen ihren Platz auf dem Markt finden, künstlerisch vornehm und nach den neuesten Erfahrungen der Bautechnik und Innenausstattung errichtet wurden. Waren diese Grundsätze für das Wohnhaus unabweisbar, so konnte man dabei nicht halt machen. Auch alle übrigen Teile des Hauses mußten ihm angepaßt werden, sollte die künstlerische Einheit zustande kommen.

Feuilleton.

Der Kapitalist.

Zu einem Krokodile kam Ein armer Teufel voller Gram, Der sprach zum Krokodile: Du, halte doch mal stille! Du bist so rundlich und so nett, So ungewöhnlich dick und fett, Du bist ein Kapitalist!

Allein es sprach das Krokodil: „Am Gotteswillen, schweige still! Ich bin ein guter Christe, Und gar kein Kapitalist; Ich freße mich, ich armer Lutz, Nur gerade noch so leidlich durch In diesem armen Lande.“

Da sah man gleich dem armen Mann Die echte Bruderliebe an; Er sprach zum Krokodile: „Ich hol dir was, sei stille!“ Doch wie er grad sich wenden will, Da kriecht ihn schnell das Krokodil; 's war doch ein Kapitalist.

Loft.

Die Zivilliste.

Ein gänzlich unmöglicher Dialog. Der König. Der Minister. Der König hat gut gefrühstückt, ist sehr aufgeräumt und es ist ihm über Nacht etwas eingefallen. Das kommt selten vor, aber es ist diesmal so. Und er hat einen Entschluß gefaßt.

Der König: Sagen Sie mal, mein lieber Herr von Trottelmann, weshalb zahlen sie meine Untertanen — hm — das Volk — weshalb zahlt es mir eigentlich die Zivilliste?

Der Minister: Weil — ja — Majestät — weil es immer so gewesen ist — und — aber natürlich weil Suer Majestät diese Einkünfte verfassungsmäßig zustehen!

Der König: Ich bin nämlich, mein lieber Herr von Trottelburg —

Der Minister: Verzeihung, Majestät — Trottelmann —

Der König: Wichtig! Wichtig! Sie wechseln so schnell, die Herren Minister. Ich weiß da manchmal nicht — Also — hm — was ich sagen wollte, ich habe mich entschlossen, auf die Zivilliste zu verzichten.

Der Minister: Ich verstehe nicht recht —

Der König: Ja! Ja! Verzichten! Lieber Trottelfeld. Ich habe da so 'n Buch gelesen. Heimlich natürlich heimlich, lieber Trottelberg. Na, der Mann gibt es uns armen gekrönten Häuptern ordentlich. Dem Ranne soll geholfen werden. — Will modern werden. „Erster Diener meines Staates.“ Und so weiter. — Sagen Sie mal, wieviel Mammon kriegt ich eigentlich so im ganzen?

Der Minister: Dreimillionenvierhundertsechshund-siebzigttausendvierhundertfünfundfünfzig Mark und einund-dreißig Pfennig. Ganz genau, Majestät.

Der König: Per Monat? Der Minister (sehr erschüttert): Gut, per Jahr allerdings. Per Anno gewissermaßen, Majestät.

Der König: So, so. Na ja, man weiß das nicht so genau, was der ganze Krempel eigentlich kostet. — Wieviel kriegen Sie eigentlich, lieber Trottelheim?

Der Minister: Dreihigtausend Mark, Majestät.

Der König: Na, das verdienen Sie auch nicht ab! — Wir wollen erst mal die Millionen von meiner Zivilliste streichen. Wenn ich mir's recht überlege, wird doch das meiste durch meine Jagden und Reiten und durch die blödsinnig vielen „Bohnsfe“, die ich habe, verpulvert. Weg damit! Ich habe doch auch ein ganz hübsches Privatvermögen. Wie viel eigentlich?

Der Minister: Es dürften, Majestät, so etwa fünfzig Millionen herauskommen.

Der König: Zum Donnerwetter! Das ist doch recht anständig! Da reichen doch die Zinsen wahrhaftig zum Amüsieren. Nun erklären Sie mir bloß, lieber — ah — Trottel-feld, wozu zahlen mir die Untertanen noch vier Millionen dazu??

Der Minister (steht sprachlos und überlegt krampfhaft).

Der König: Also weg damit! Will bezahlt werden wie jeder andere Beamte. Wie lang arbeite ich täglich Regierung?

Der Minister: Aber, Majestät, ich bin...

Der König: Zwei Stunden! Im Durchschnitt, nicht wahr? Vorträge, Unterschriften, Schluß. Dann noch Besuche und Empfänge. Schön. Sagen wir also, vier Stunden im ganzen, täglich. Was bekommt ein höherer — hm — also gut — ein sehr hoher Beamter per Stunde?

Der Minister: Majestät —

Der König: Sie arbeiten fünf Stunden per Tag, nicht wahr? Macht etwa 1500 im Jahr. Sie kriegen 30.000 Mark. Macht 20 Mk. per Stunde. Ist doch sehr anständig, finde ich! Also, soll man mir meinetwegen 25 Mk. zahlen. Damit

ich was Besonderes habe. Wie sagen doch unsere braven Blätter so schön? „Nation sich selber schuldig“ u. s. w.

Der Minister (verblödet allmählich): Majestät — Der König: Wenn ich Geld brauche, kann ich ja Ueberstunden machen...

Der Minister: Majestät — Der König: Wo könnten Sie mich denn etwa noch beschäftigen?

Der Minister: Majestät —!!! Der König: Man könnte mir vielleicht noch eine Zulage bewilligen. Für die „Repräsentation“. Obgleich ich, im Vertrauen gesagt, diese sogenannte Repräsentation für Un-sinn halte. Ich muß mich fortgesetzt umziehen, „leutselig“ sein und Sprüchlein herfagen, die ebenso überflüssig sind.

Der Minister (erholt sich langsam): Ich bin geradezu fassungslös, Majestät —

Der König: Jetzt sind Sie fassungslös? Warum denn? Wieso? Weshalb? Ich will auch mal Mensch sein! Ich will auch mal modern sein! Ich will wissen, wozu ich da bin! Ich will etwas leisten und dafür mein ehrliches Geld kriegen! Ich will lesen, was ich mag, und denken, was ich will! Das sagen Sie der Volkvertretung! Das schreiben Sie in unsere braven Regierungsblätter —

Der Minister hat sich ermannt und beginnt ernst, fast beleidigt und voller Hoheit):

Majestät! Nie werde ich zu diesen Ungeheuerlichkeiten meine Hand bieten! Die Regierung, das Parlament, das Volk hat das verbriefte Recht, Ihnen diese Millionen zu zahlen! Majestät geruhen an die heiligsten Güter der Nation zu tasten! Die verheerende Seuche der Vernunft macht, so scheint es, selbst vor der gekrönten Stirn nicht mehr halt! Ich aber gestalte mir, Majestät, es auszusprechen, daß, wenn diese grassierende Krankheit siegt, wenn sie selbst die Stützen von Thron und Altar infiziert — so bricht die von Gott gewollte Ordnung von Arm und Reich, von Macht und Ohnmacht, von Genuß und Plage tragend und donnernd zusammen! Ich bin auch überzeugt, daß auch Surer Majestät allergetreueste, nationalgeheimte Opposition sich heilbenmütig weigern wird, diesen Umsturz zu sanktionieren. — Ich bitte um meine Entlassung, Majestät.

Der König (nach einer Weile. Resigniert.) Also nicht. — Sie bleiben, Trottelwitz —

Der Minister (mit Haltung. Unnahbar.) Trottelmann, Majestät.

Der König: Wichtig! Ja! (Verföhren.) Sie wechseln so oft, diese Minister... Sie bleiben im Amt, Trottelmann. Ich werde mir die vier Millionen weiter gefallen lassen — ein bedauernswertes Opferlamn der heiligsten Güter der Nation!















(Stimmung.) Das Gesamtpersonal hat den wahren Schuldigen im Eisenbahnministerium längst erkannt und wird mit ihm rechtzeitig fertig werden. Wenn der Nordbahn-Direktion am Vertrauen des Personals etwas gelegen ist, dann soll sie jetzt in der Zeit schmerzlicher Enttötung und Ausbeutung ihres eigenen Personals ihren Mann stellen.

Der Vorsitzende Genosse Baron konstatierte die Einmütigkeit und Geschlossenheit des Nordbahn-Personals, die trotz aller Auspielungen von oben nicht zu durchbrechen sei. Mit einem warmen Appell an die Ausdauer im Kampf um die Verbesserung schloß er die imposante Versammlung.

**Vielit.** (Versammlungsbericht.) Eine sehr gut besuchte Versammlung wurde hier am 24. November abgehalten. Als Referenten waren Bukobsky und Hartmann gekommen, die über die Berufsvereinschaftliche Unfallversicherungsanstalt sprachen.

**Einig an der Donau.** (Versammlungsbericht.) Am 25. November fand hier eine gut besuchte Versammlung des Verschubpersonals statt, wo über die Forderungen dieser Kategorie ausführlich gesprochen wurde.

**Marburg 11.** Am 24. November sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Landtagsabgeordneter Genosse Kolleger über „Zweck und Nutzen der Organisation“. In der nachfolgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Slawatschek und Topf, die zur eifrigen Agitation für die Organisation eintraten.

**Weißkirchlich.** (Wahnrichterversammlung.) Die Wahnrichter der Linie Bodenbach-Komotau hielten Sonntag den 30. November in Weißkirchlich bei Teplitz eine Versammlung ab, in der sie zu den vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund der etappenweisen Aufwendung von 15 Millionen Kronen geplanten Verbesserungen im allgemeinen und zur Frage des Streckenpauschales im besonderen Stellung nahmen. Einberufen war die Versammlung vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein. Sämtliche Wahnrichter der genannten Strecke, mit Ausnahme zweier, die dringend verhindert waren, waren anwesend. Den Vorsitz führte Genosse Janda, Referent war Genosse Grünzner aus Bodenbach. An das Referat schloß sich eine lebhafte Debatte, an der sich fast alle Teilnehmer (es waren deren 15) beteiligten. Allgemein wurde betont, daß eine Erhöhung des Endgehaltes nur dann als eine wirkliche Aufbesserung angesehen werden könne, wenn gleichzeitig auch die Vorrückungsfristen durchwegs auf zwei Jahre herabgesetzt werden. Dadurch würden auch die älteren Wahnrichter noch etwas profitieren. Eine sehr große Erbitterung herrscht unter den Wahnrichtern über die ablehnende Haltung des k. k. Eisenbahnministeriums in der Frage des Streckenpauschales, was auch in dieser Versammlung durch erregte Äußerungen in Erscheinung trat. Das Eisenbahnministerium sollte endlich einsehen, daß den Wahnrichtern, die das ganze Jahr hindurch ihr Mittagmaß auf der Strecke einnehmen müssen, die Zuerkennung eines Streckenpauschales dringend vonnöten ist. Solange dieses Streckenpauschale nicht eingeführt ist, wäre es ein Gebot der Gerechtigkeit, den Wahnrichtern Gehälter nach den Bestimmungen des § 70 der Dienstordnung in Verrechnung stellen zu lassen. Das Eisenbahnministerium mag darüber denken, wie es will, die Berechtigung dieser Forderung der Wahnrichter kann es nicht abstreiten und es wird, um diese Frage auf die Dauer auch nicht herumkommen, wenn es anderseits diese Gruppe von Bediensteten nicht vollständig gegen sich erbittern will.

Die Versammlung faßte den Beschluß, solidarisch mit den anderen Bedienstetenkategorien für die Durchsetzung der zweijährigen Vorrückungsfristen sowie die Endgehaltserhöhung auf 2000 Kr. für alle Diener einzutreten zu wollen. Was die Haltung nach dem Streckenpauschale anbelangt, wurde beschlossen, neuerdings im Eisenbahnministerium durch die Zentralorganisation urgieren zu lassen. Diese Forderung wurde im Eisenbahnministerium bereits überreicht. Um 1/7 Uhr abends wurde die Versammlung geschlossen. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, öfter solche Versammlungen abzuhalten, um besser miteinander in Fühlung zu bleiben.

**Spielfeld.** Vor kurzem sprach in einer massenhaft besuchten Versammlung Genosse Kolleger aus Graz. In dieser Versammlung wurde das Vorgehen des Stationsvorstandes der Station Spielfeld lebhaft kritisiert und eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

**Zuchtel.** Eine gut besuchte Versammlung fand am 24. November statt. Als Vortragender war Genosse Karand gekommen, der über „Die geplanten Verschlechterungen“ referierte.

**Wien.** (Heizhauswerkstätten.) Am 4. d. M. hatten sich die Arbeiter der Heizhauswerkstätten sämtlicher in Wien einmündenden Bahnen im Saale des neuen Eisenbahnerheims zu einer mächtigen Protestkundgebung gegen „die Verschlechterung der derzeitigen Arbeitszeit“ eingefunden. Saal und Galerie waren auf das letzte Maß besetzt. Man hatte in Erfahrung gebracht, daß sich die Staatsbahnverwaltung mit einer neuen Sparidee beschäftigt, nämlich: den freien Samstag nachmittags diesen Leuten wegzunehmen, sie täglich neun Stunden arbeiten zu lassen, um so die paar Referenten, die an diesen Tagen Dienst machen, zu ersparen. Sie vergißt aber dabei, daß diese Leute, die die paar Ueberstunden an Samstagen machen, nicht zum Faulenzen auf die Eisenbahn kommen, sondern daß sie von den Heizhausleitungen zum Dienst bestimmt werden, und sie sorgt auch dafür, daß genügend Arbeit vorhanden ist. Ja noch mehr, sie werden an diesen Tagen geradezu mit Arbeiten überhäuft. Es sind das aber nicht immer Arbeiten, die momentan gemacht werden müssen. Es gibt sogar Heizhäuser, in denen die Arbeiter trotz des freien Samstagnachmittags darum bitten müssen, wenn einer oder der andere Arbeiter ausbleiben will, und in diesen Heizhäusern sind auch die Ueberstunden ohne Begrenzung erlaubt. Dieser Fall zeigt deutlich, daß es sich der Bahnverwaltung nicht um die paar Heller allein handelt, die sie ausgibt, sondern um das Prinzip des freien Samstagnachmittags. Daß das richtig ist, beweisen wir damit, daß man in einem Heizhaus in Wien zwei neue Arbeiter aufgenommen hat, von denen man sich gleich einen Avers unter schreiben ließ, daß sie täglich neun Stunden arbeiten und auf den freien Samstag nachmittags verzichten. In einem anderen Heizhaus müssen die Schlosser Pumpenwärterdienst machen. Selbstverständlich auch Samstag nachmittags und Sonntags. Damit die Bahnverwaltung nicht draufzahlt, muß sich der Mann so lange unter der Woche freinehmen, das heißt er bekommt so viel frei, daß er von seiner Sonntags- und Samstagarbeit keinen Heller über hat, und die anderen müssen die Arbeit einbringen. Ja, die Sparwit geht so weit, daß ein Ingenieur in einem Heizhaus erklärte: „Mit Rücksicht darauf, daß es jetzt schon bald finster wird und die Ruher dann schlecht arbeiten können, wird man sie ganz einfach täglich um 5 Uhr nach Hause schicken und sie müssen dafür am Sonntag arbeiten.“ Das alles geht dahin, die Lage der Heizhausarbeiter zu verschlechtern. Nachdem die Redner aller Heizhäuser zum Wort gekommen waren, in welcher Debatte besonders auf die gegenseitige Solidarität hingewiesen und aufgefordert wurde, wurde folgender Beschluß gefaßt:

Die Heizhauswerkstättenarbeiter protestieren auf das entschiedenste gegen jedwede Verschlechterung der Arbeitszeit an Samstagen, unter der Begründung, daß dieser freie halbtägige heute ein Lebensbedürfnis aller jener Arbeiter, welche nicht reine Turnusarbeiter sind, geworden ist, und daß dies auch schon im Jahre 1908 vom Ministerium anerkannt wurde. Sie erklären weiter, auf jede wie immer geartete Uebergeitarbeit

zu verzichten, indem diese doch nichts anderes bedeutet, als eine Verlängerung der Arbeitszeit. Weiters beauftragt die Versammlung die in der Reichskonferenz am 15. und 16. d. M. gewählte Deputation, bei ihrer Vortragsrede beim Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster, die Angelegenheit der Heizhauswerkstättenarbeiter zu übernehmen und auf das energischste zu vertreten.

Nachdem noch von mehreren Rednern der Ausbau des Vertrauensmännerstems und der Organisation auf das wärmste empfohlen wird, wurde die Versammlung geschlossen.

### Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Mit Recht wird das Tuchverfahndhaus Franz Schmidl, Jägerndorf Nr. 76 (Oesterreich-Schlesien), als billigste und reellste Bezugsquelle für Herren- und Damenstoffe sowie schlechte Leinenwaren empfohlen. Muster werden an Private über Verlangen postfrei gesendet. Spottbillige Reste, zu Geschäftszwecken sehr geeignet, in Rufenauswahl vorrätig.

### Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
- Trieft II und V.** Am 12. Dezember um 8 Uhr abends im Gasthaus „International“ Via Gian Rinaldo Carli 11.
  - Gloggnitz.** Am 13. Dezember um 1/8 Uhr abends im Vereinslokal, Rosenmayers Gasthaus.
  - Mährisch-Weißkirchen.** Am 13. Dezember um 8 Uhr abends in Weißbrods Gasthaus.
  - Wischowitz.** Am 14. Dezember um 1 Uhr nachmittags in Stöckls Gasthaus in Radstadt.
  - Siebr.** Am 14. Dezember um 1 Uhr nachmittags in Pöschlers Gasthaus in Neu-Schnau.
  - Komotau.** Am 14. Dezember um 2 Uhr nachmittags in Georgs Gasthaus in Oberdorf.
  - Turnau-Liebenau.** Am 14. Dezember um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Otragenic.
  - Budigsdorf.** Am 26. Dezember um 3 Uhr nachmittags bei Herrn Büchner in Budigsdorf.
  - Subweis.** Am 11. Jänner 1914 Generalversammlung in der Protobiner Bierhalle.

**Sonntag, den 14. Dezember 1913**

finden in unserem Gewerkschaftshause von 1/3 Uhr an im Speisesaal und ab 6 Uhr abends im Pracht-saal bei freiem Entree

## Konzerte

Hatt. :: Alle Genossen werden höflichst eingeladen.

### Sprechsaal.

#### Offene Anfragen.

#### An das k. k. Eisenbahnministerium!

Die Weichensteller der Station Hallein erlauben sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium auf folgende betriebsgefährliche Zustände in der Station Hallein aufmerksam zu machen. Bis zum Bau des Doppelgleises stand in der Station Hallein ein hoher Stellwerkurm, von welchem die Weichensteller eine vollständige freie Uebersicht über die ganze Stationsanlage hatten. Durch den Bau des Doppelgleises mußte der Stellwerkurm verschwinden, an dessen Stelle nun eine alte sanitätswidrige Dökhütte als Dienstlokal für die Weichensteller zugewiesen wurde. Die Situation in diesem neuen Dienstlokal ist derart schlecht, daß man von diesem Posten nach keiner Fahrtrichtung eine Fernsicht hat. Auf der einen Seite liegt die Strecke im Bogen, auf der anderen Seite liegt der Güterbahnhof, dessen Geleise beständig mit Wagen verstellt sind. Von der Ostseite haben die Weichensteller nicht einmal die Möglichkeit einer Verständigung über den Verkehr der Züge und Lokomotiven, da auf diesem Posten weder ein Glockensignal noch ein Telephon vorhanden ist. Dabei ist dort noch eine Beglüberung mit fünf durchlaufenden Geleisen zu übersehen, wo bereits täglich über 100 Fuhrwerke und gegen 2500 Personen die Ueberführung passieren. Durch die angeführten Uebelstände ist der diensthabende Weichensteller beständig in Gefahr, etwas zu übersehen und unerschuldet wegen einer Unterlassung geirrt zu werden. Da nun, insofern nicht ein neuer Stellwerkurm mit genügender Aus- und Fernsicht in der Station Hallein erbaut ist, die Weichensteller die Verantwortung für etwaige Unglücksfälle abnehmen müssen, so bitten die Betroffenen, das k. k. Eisenbahnministerium als oberste Aufsichtsbehörde, möge diese Angelegenheit untersuchen und eine diesbezügliche Anordnung treffen.

#### An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn!

In der Station Zellerndorf wird behufs Erweiterung der Stationsanlagen die westlich vom Stationsgebäude liegende Au abgeholzt. Die Bediensteten in Zellerndorf hoffen, daß das durch die Abholzung gewonnene Brennholz in erster Linie an die anspruchsberechtigten Bediensteten der O. N. W. verkauft wird. Nachdem zu wiederholtenmalen von Privatleuten das geschlagene Holz weggeführt wurde, so dürfte für die Eisenbahner nichts mehr übrig bleiben. Die Stationsbediensteten in Zellerndorf bitten daher eine k. k. Direktion um gütige Verhelfung beim Verkauf des noch übriggebliebenen Brennholzes.

### Fachtechnisches.

#### Der automatische Weichensteller.

ik. Als man die erste Eisenbahn in Preußen, die Strecke von Berlin nach Potsdam bauen wollte, sagte der Generalpostmeister Nagler, er könne die Notwendigkeit einer solchen Anlage nicht einsehen, denn er schäde einmal seine Postkutsche nach Potsdam und die sei nicht einmal besetzt. Heute fahren auf der erwähnten Eisenbahnlinie und auf vielen anderen täglich sehr viele Züge, die sich alle einer genügenden Besetzung erfreuen; ja es gibt jetzt sogar Schienenwege, auf denen die Zugfolge allmählich so eng geworden ist, daß menschliche Geschwindigkeit und Geschicklichkeit nicht mehr genügen, um die Sicherungsanlagen zu bedienen und den Zügen die Signale zu stellen. Eine gewaltige Maschine muß auch hier hilfreich einspringen.

Die automatischen Zugführungsanlagen sind eine englische Erfindung. Auf den Untergrundbahnen Londons haben

sie sich bereits seit langem vorzüglich bewährt. Der Sinn der Einrichtung ist, daß jeder Zug sich selbst führt, ohne menschliches Zutun dafür sorgt, daß der Streckenabschnitt, auf dem er gerade fährt, für jeden anderen Zug gesperrt ist. Wir sehen heute noch auf den großen Bahnhöfen die gewaltigen Stellwerkshäuser, in denen die Wärter unausgesetzt damit beschäftigt sind, immer dieselben Hebel mit stets der gleichen Bewegung umzustellen. Wenn ein Zug an seinem Signal vorbeigefahren ist, wird dieses heruntergelassen, und der Wärter kann es nun nicht wieder ziehen, bis der Zug die nächste Station erreicht hat, und der dortige Wärter das vorherliegende Signal freigegeben hat. Durch dieses „Deblockieren“, wie der fachtechnische Ausdruck lautet, wird viel Zeit verloren. Auch die Sekunden, die der Wärter gebraucht, um nach dem Hebel zu greifen und diesen umzulegen — selbst wenn es nur ein elektrischer Kontakthebel ist — kommen als merkbare Verzögerung in Betracht, sobald die Zugfolge eine große Dichte erreicht hat. Die automatischen Signale arbeiten dagegen ohne jeden Zeitverlust. Bei ihnen treten Haltsignale überhaupt nur dann auf, wenn ein Zug wirklich auf dem zu dem betreffenden Signal gehörigen Streckenabschnitt läuft. Ist die Strecke von keinem Fahrzeug besetzt, so wird sie immer sofort als frei angezeigt, der nächste Zug kann gleich einfahren.

Das Funktionieren der selbsttätigen Stellwerksanlagen vollzieht sich folgendermaßen. Man wird gleich sehen, daß hier in höchst geistreicher Weise jede Möglichkeit einer falschen Signalstellung durch äußerste Einfachheit der Konstruktion nach Menschenmöglichkeit hintangehalten ist. Wenn die Strecke frei ist, steht der Signalarm immer schräg nach oben, das heißt er zeigt „freie Fahrt“ an. Diese Schrägstellung wird dadurch bewirkt, daß ein elektrischer Strom, der den Signalmotor bedient, mit Hilfe eines beweglichen Hebels, des Relais, geschlossen ist. Dieses Relais hat nun wieder seinen eigenen Stromkreis. Sobald dieser Relaisstromkreis geschlossen wird, legt sich der Relaishebel um, der Signalstromkreis wird unterbrochen, der Signalarm sinkt, stellt sich damit auf „Halt“ und sperrt so die Strecke. Wenn die Strecke gesperrt werden soll, muß also das Relais selbst Strom bekommen, und das Signal steht nur so lange auf „Halt“, wie das Relais Strom hat. Denn sobald dies nicht mehr der Fall ist, legt sich der Relaishebel sofort wieder automatisch um, das Signal geht von neuem auf freie Fahrt.

Die Beeinflussung des Relaisstromkreises geschieht nun in höchst einfacher Weise durch die fahrenden Züge selbst. Die Stromleitungen zum Relais liegen an den Fahrhaken; der Relaisstromkreis ist nur dann geschlossen, wenn die beiden Schienen des zugehörigen Geleises eine leitende Verbindung miteinander haben. Für gewöhnlich ist dies nicht der Fall. Die beiden Schienen liegen auf den hölzernen Schwellen, haben also keine leitende Verbindung miteinander. Normal also ist der Relaisstromkreis nicht geschlossen, das Relais hat keinen Strom, sein Hebel schließt also den Signalstromkreis, der Arm ist aufgerichtet, zeigt freie Fahrt.

Das wird anders, sobald ein Zug den Streckenabschnitt befährt. Durch die Achse der Wagen und die stählernen Achsen, mit denen sie verbunden sind, wird eine elektrische Leitung zwischen den beiden Schienen des Geleises hergestellt. Sofort bekommt das Relais Strom, der Kontakthebel darin legt sich um, das Signal fällt auf Haltstellung. Man sieht, daß diese Haltstellung notwendigerweise so lange dauern muß, wie sich noch eine Achse des Zuges in dem Streckenabschnitt befindet. Sobald die letzte Achse die Schienen verlassen hat, ist der Relaisstromkreis wieder unterbrochen, der Kontakthebel geht in seine Grundstellung, schließt den Stromkreis des Signals und dieses zeigt sofort wieder freie Fahrt.

Die Signalgebung erfolgt hier ohne jeglichen Zeitverlust. Der nächste Zug kann absolut sofort in den Streckenabschnitt einfahren, sobald der vorhergehende ihn verlassen hat. Die ganze Apparatur ist einfach und arbeitet, wie sich in London gezeigt hat, auf viele Millionen Signalgebungen ohne Versagen. Tritt aber einmal eine Störung ein, so kann es wohl vorkommen, daß ein Signal fälschlich auf „Halt“ stehen bleibt, obgleich die Strecke bereits frei ist. Niemals jedoch kann es passieren, daß bei besetzter Strecke freie Fahrt angezeigt wird. Notwendig für das sichere Funktionieren der Einrichtung ist es, daß die gesamte Strecke in Schienenabschnitte zerlegt wird, die aufs sorgfältigste voneinander isoliert sind. Jeder Streckenabschnitt muß eine elektrische Einheit für sich bilden und darf mit keinem anderen im Zusammenhang stehen. Denn jede Signalstellung hat ja immer nur Bedeutung für den zu diesem Signal gehörigen Streckenabschnitt. Am Ende der einzelnen Abschnitte müssen also die Schienentöpfe an den Stößen mit isolierenden Scheiben überdeckt werden, und auch die Laste, die zur mechanischen Verbindung der Schienen dient, muß aus einem nichtleitenden Material bestehen. Man hat hier bereits Konstruktionen gefunden, die allen Anforderungen an mechanische Festigkeit wie auch Isolationskraft entsprechen.

Der allerwichtigste Teil der ganzen Anlage aber ist das Relais. Von dem Funktionieren dieses kleinen Apparats allein hängt ja die Signalstellung ab. Er ist darum auch mit besonderer Bedachtsamkeit konstruiert. Der Kontakthebel, durch den die Signalstellung unmittelbar beeinflusst wird, ist kein Hebel im gewöhnlichem Sinne mehr, etwa ein Eisenstück, das von Magneten hin und her gezogen wird, also einmal an einem von ihnen, auch wenn er keinen Strom mehr hat, kleben bleiben könnte. Solch ein Vorkommnis muß unter allen Umständen verhütet werden, da es sofort zu einer Katastrophe führen könnte. Die Kontakgebung erfolgt vielmehr durch eine kleine stromdurchlässige Spule, die ganz frei, ohne Berührung mit irgendeinem Gegenstand im Innern einer großen Spule spielen kann. Der Strom in den Drähten der großen Spule wird durch Zugachsen auf den Schienen beeinflusst, und mit Hilfe der Veränderung des magnetischen Feldes der großen Spule wird die kleine in ihrer Stellung variiert. Bald drückt sie einige Kohlentakte gegeneinander, bald trennt sie die Kontaktpunkte. Auf diese Weise wird der Signalstrom in sehr sicherer Weise in Abhängigkeit von den Zugachsen gebracht, ein Versagen ist durch die vorzügliche Beschaffenheit des Relais so gut, wie das bei Menschenwerk überhaupt möglich ist, wie ausgeschlossen. Es hat den Anschein, daß man auf Strecken mit rascher Zugfolge sicherer fährt, wenn die Züge sich ihre Signale selbst stellen, als wenn Menschen dabei die Hand im Spiel haben. Das ist kein sehr glänzendes Zeugnis für die menschliche Intelligenz, und ist es doch wieder, denn der Mensch war es ja am Ende, der die trefflichen automatischen Signale konstruiert hat.

Leset die „Arbeiter-Beitung“!



