

DER EISENBAHNER



Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien, 7/1, Bentgasse Nr. 5.
Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

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

Insertionspreis:
Die dreimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller.
Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:
Halbjährig Kr. 2.88
Ganzjährig „ 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Wahlprüch:
Was wir begehren von der Zukunft fern:
Dass Brot und Arbeit uns gerühret seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Berweg.

Telephon Nr. 2825.
Erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Proletarische Ostergedanken.

Wir bestimmen die Zeit nach dem Wechsel der Jahre und passen diese dem Lauf der Weltkörper an. Von Weihnachten zu Ostern, von Ostern zu Pfingsten und wieder zu Weihnachten — so zieht unsere Lebensdauer hin. Vielleicht vertiefen wir uns in die Menschheitsgeschichte und schließen aus dem Erforschten auf die Zukunft. Und was wir an Zeit erkennen, ist ein Stück Nichts, das im Wechsel von Werden und Vergehen zerstäubt zur unbegreifbaren Unendlichkeit. Eine graue, hoffnungslose Perspektive für den, der nur lebt, um sich und sein Geschlecht zu erhalten. Er wartet von Weihnachten zu Ostern, von Ostern zu Pfingsten, von Sonntag zu Sonntag; er bedarf der Feste und Feiertage, sich aufzumuntern und zu entschädigen. Im gläubigen Gemüt hascht er nach unerreichbaren Freuden, deren Erfüllung über den Wolken im unendlichen Weltraum vor sich gehen soll.

Der moderne Proletarier hat den alten Wunderglauben an Erlösung und Auferstehung abgeschüttelt. Er sagt mit Goethe:

Ich kenne nichts Ärmeres
Unter der der Sonne als euch, Götter!
Ihr nähret kümmerlich
Von Opferfeuern
Und Gebetshauch
Eure Majestät!
Und darbet, wären
Nicht Kinder und Bettler
Hoffnungsvolle Toren.

Der organisierte, der vorwärtsdenkende Proletarier bedarf der Feste nicht, mit denen das Ausbeutertum ihm seine Klassenlage verschleiern möchte. Der elektrische Strom, das Stampfen der Dampfrollen, das Hämmern und Surren der Maschinen, das brutale Gebaren seiner sogenannten Arbeitgeber — der Kapitalismus mit seiner Lohnarbeit hat ihm die anergogene Dullsamkeit radikal ausgetrieben. Er weiß, seit ein paar tausend Jahren hallen über den Erdball die Kirchenglocken und verkünden den Messias, und fromme Lippen beten millionenfach: „Gib uns unser täglich Brot!“ und jeden Morgen treibt ihn die Sorge an die Körper und Geist vernichtende Lohnarbeit, und nimmer reicht der Lohn für sein tägliches Brot. Woher soll ihm da Osterfreude und Feststimmung kommen?! Ihm ist ein solcher Tag ein Feiertag, an welchem er neue Waffen für den Klassenkampf findet.

Gewiß, auch uns durchflutet neues Hoffen und Drängen, wenn dem tauenden Frühling das erstarrte Walten des Winters weicht. Den wärmeren, lebenspendenden Sonnenstrahlen wollen und können auch wir uns nicht entziehen. Aber wir Proletarier sind in der heutigen Gesellschaft verurteilt, abseits zu stehen, wenn die Annehmlichkeiten und Schönheiten des Lebens verteilt werden. Zur unterdrückten Volksklasse gehörend, müssen wir, wollen wir emporsteigen, auch die Gefühle und Empfindungen des sonnigen Lenzes für den Kampf um unsere Menschenrechte nützen. Und obendrein — es muß doch auch für uns Frühling werden, ohne Ostergelächte. Hier auf der realen Erde spendet uns Altmutter Natur den Frühlingszauber. Und Ostern — bah! eine Sage, die bald verklungen wäre, brauchten sie nicht die herrschenden Klassen, um das Volk, den großen Lämmel — wie Seine sagt — einzulullen.... eine alte Sage, womit Kinder und Gläubige geträstet werden. Der Proletarier braucht keinen Trost — was er braucht, ist Elbogenfreiheit für den Klassenkampf. Er hungert nach Lebensfreude für alles, was Menschenantlitz trägt, und kann diesen Hunger in der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung nicht stillen. Er wirft sich an jedem Tag, an dem er von der Lohnarbeit verschauelt, die Frage auf: für was er sein

Leben einsetzt, um welchen Preis er sein Dasein der Gesellschaft opfern muß, und findet immer nur die eine Antwort: Arbeit ohne Lebensglück!

Alles ist Dein Werk! o sprich,
Alles, aber nichts für Dich!
Und von allem nur allein
Die Du schmiedest, die Kette, Dein!

Aus dieser Gewissheit schöpft er täglich den Trost, sich zur Wehr zu setzen, die Ketten zu sprengen, um in den Besitz seines Werkes zu gelangen.

Arbeit! Arbeit, die Spenderin allen Menschen Glücks, Arbeit, aus der alle Kultur fließt, ihr muß das rechte Osterlied noch gesungen werden. Dereinst, wenn das organisierte Proletariat sein Gesellschaftsideal verwirklicht, wird sie aus der Verachtung erstehen und gefeiert werden. Dann feiern auch wir Proletarier das echte und rechte Osterfest.... Heute gilt die Arbeit denen, die ihre Früchte genießen, als persönliche Schande, wenn sie mit ihr in Verührung kommen, und sie ist denen ein Fluch, die durch die Lohnslaverei an sie gefesselt sind. Ihnen, allen Menschen wird sie zur Last werden, wenn die Arbeitsmittel aus dem Privatbesitz in das Eigentum der Gesellschaft übergehen. Und wenn auch an diesem Ostermorgen Millionen Proletarier erwachen müssen angesichts des sich entfaltenden Frühlings, gefesselt von den gesellschaftlichen Einrichtungen und Vorurteilen — der organisierte Proletarier soll wissen, daß sein Ringen um das dürstige Stück Brot zum Leben nicht ewig dauern wird, daß schließlich nach hartem, opferreichem, gewerkschaftlichem und politischem Kampf seiner Klasse der Auferstehungsmorgen kommen muß.

Wir streiten mit den herrschenden Klassen um die Früchte unserer Arbeit. Ständen sie uns zur Verfügung, so hätte das Osterfest nicht die wirtschaftliche Bedeutung als Abschluß einer langen und traurigen Winterzeit für uns. Nun tönt es uns wieder entgegen:

Christ ist erstanden!

Wo ist der Christus, der uns vor dem Goldhunger der Reichen schützt?! Wo ist der Christus, der das Bleichen der Wangen unserer Kinder, das Stiechtum unserer Frauen hindert?! Welcher Engel wälzt dem Proletariat den Stein von des Grabes Pforte, daß es erstehen kann aus Nacht zum Licht, aus Verdüsterung zum Recht? Niemand. Kein Gott und kein Christ. Unser Gott, unser Christ, unser Helfer und Schirmer — das sind wir vereint mit dem klassenbewußten Proletariat der Erde, das sind unsere proletarischen Kampfsorganisationen!

Fürwahr, eine göttliche Weltordnung, in der wir das Osterfest begehen! Nach einem beispiellosen industriellen Aufschwung die Krise, der Krach. Die Märkte sind gesättigt, die Lager vollgepfropft, in den Stahllammern der Kapitalisten lagert das in Gold gemünzte Knochenmark der Arbeiter. Und diese, die Arbeiter? Hunderttausende liegen auf den Landstraßen, verfolgt von Bauernhunden und Bütteln, verfolgt, weil —? Na, weil sie zu fleißig gearbeitet, zu viele Schätze erzeugt haben und nicht stark genug organisiert waren, einen größeren Preis für ihren Fleiß vom Unternehmertum erzwingen zu können. Das, was man ihnen von den Früchten ihrer Arbeit vorenthielt, füllt jetzt die Speicher und macht ihre Erzeuger brot- und heimatlos. Wirklich eine göttliche Weltordnung! Und den Proletariern, die noch das „Glück“ behielten, für das Kapital zu fronden, erteilt nun das organisierte Ausbeutertum doppelte und dreifache Stockschläge auf den Magen. Kürzung des Lohnes, Verlängerung der Arbeitszeit, Verschlechterung der Arbeitsbedingungen oder — Generalausperrung! Das

läuten heuer die Osterglocken dem Proletariat. Aber in den Kirchen singt man darum mit um so mehr Andacht:

O du fröhliche, o du selige,
Gnadenbringende Osterzeit!

Das Proletariat wird mit des Lenzes Namen und Wesen am großen Werk der Menschheitsbefreiung noch fleißiger arbeiten. Das Proletariat wird die Sturmglocken schwingen, daß sie das Osterläuten überdröhnen und den Arbeitsbrüdern, die noch schlafen, zurufen:

Der Frühling naht mit Brausen, er rüstet sich zur Tat,
Und unter Sturm und Saufen grünt schon die junge Saat.
Drum wach, erwach, du Proletariatkind,
Daß dich der Lenz, der Völkler Lenz, nicht schlafend findt!

Gelbe Gewerkschaften.

Die grundsätzlichen Feinde und Gegner der modernen Arbeiterbewegung haben sich, um denselben wirksam zu begegnen, eine zweifache Taktik zurechtgelegt. War es zur Zeit der ersten Gehversuche, die die Arbeiterchaft als selbstständige Klassenpartei machte, die brutale Ausnützung der Macht, mit der man gewalttätig der neuen Bewegung in den Weg trat, so änderte sich das taktische Verhalten des Staates und der Bourgeoisie, als man sah, daß damit der Erfolg einer vollständigen Niederbringung nicht erreicht werden kann. Es galt jetzt, wo man die Organisation schon nicht zu hindern vermochte, sie rechtzeitig auf andere Bahnen zu lenken und sie mit jenem Geist zu erfüllen, der den Klassenstandpunkt verhält und die Arbeiter vor der Erkenntnis der bürgerlichen Gesellschaft und ihrer geschichtlichen Rolle selbst bewahrt.

In Oesterreich sehen wir, seit die polizeiliche Verfolgungswut durch den kläglichen Schiffbruch, den sie trotz der Opfer erlitt, die sie unter unseren Genossen forderte, einigermaßen nachgelassen hat, die Unternehmer eifrig am Werke, Gewerkschaften zu fördern, die sich als Anhängel bürgerlicher, insbesondere der christlichsozialen und nationalen Parteien rekrutieren sollten. So sehr nun die indifferente Arbeiter, die sich in derartigen Vereinen einfanden, über ihre Klassenlage und den Wert und Zweck einer wirklichen Interessenvertretung hinwegtäuscht wurden und so nachhaltig in solchen Aufzuchtorganisationen für die „Misch der frommen Denktungsart“ gesorgt wurde, ganz zufrieden scheinen die richtigen Scharfmacher unter den Unternehmern damit trotzdem eigentlich nie gewesen zu sein. Und ihre Steppis beruht in der Tat auch auf dem richtigen Klasseninstinkt, der sie lehrte, daß sich, sobald man Arbeiter einmal anderen bürgerlichen Interessengruppen anfügen will, naturnotwendig früher oder später, aus der Interessenvielfachheit selbst, Konflikte ergeben, über die auch kein geschickt arrangierter Harmoniedübel hinwegzutäuschen vermag. Speziell in Deutschland hat man beispielsweise mit den christlichen Gewerkschaften wiederholt schlimme Erfahrungen gemacht, indem sich diese gegen den Willen ihrer Drahtzieher bei Lohnkämpfen mit den sozialdemokratischen Arbeitern solidarisch erklärten und bekundeten, daß sich der Miß der wirtschaftlichen Interessengegensätze nicht dauernd verkümmern läßt.

Von solchen und ähnlichen Befürchtungen geleitet, zeigt sich nun offenbar ein in den letzten Wochen in unserer Presse veröffentlichtes Rundschreiben, das das Unternehmerorgan „Die Arbeit“ erlassen hat und das in der Aufforderung gipfelt, die Arbeitgeber mögen für die Errichtung von sogenannten „gelben“ Gewerkschaften sorgen, die das erste Gegengewicht gegen den überhandnehmenden „Streikterror“ bilden. Den sichersten Schutz, heißt es in dem neuesten sozialen Rezept wörtlich, „gegen alle Uebergriffe der Arbeiterschaft und gegen den Streik selbst vermag ihnen aber einzig und allein die Organisation der Arbeiterschaft nach den Prinzipien der „gelben Bewegung“ zu bieten.“ Diese Prinzipien sind es also wohl wert, daß man sie etwas genauer bezieht.

Das Gewächs, das unsere Arbeitgeber nach Oesterreich importieren wollen, gedeiht seit einigen Jahren in Deutschland, Frankreich, England und in der Schweiz. Den etwas merkwürdig klingenden Namen „Gelbe“ ver-

danke diese Organisationen einem Streik in Frankreich, bei welchem Anlaß im Total des Streikbrecherindizes die Fenster eingeschlagen wurden, die dann in aller Eile mit gelbem Papier verklebt wurden. Den Spottnamen, den die Streikbrecherorganisation daraufhin erhielt, hat diese seither zu ihrem offiziellen Namen erkoren. Von den Unternehmern ins Leben gerufen, ist natürlich der Streikbruch keineswegs der offen eingeständene Zweck der „gelben Gewerkschaft“. Als reine wirtschaftliche Organisation segelt sie vielmehr unter dem Aushängeschild jener macherliberalen Doktrin, die die ganze Periode der vollen Gewerkefreiheit kennzeichnete und die in dem bekannten Sage vom „Spiel der freien Kräfte“ ihren Ausdruck findet. Jede Beschränkung, die innerhalb der sozialen Gemeinschaft dem einzelnen durch die Pflicht des Gesamtwohles auferlegt wird, stellt sich folcherart als eine individuelle Freiheitsverletzung dar, die im Interesse des vollständigen Sichauslebens vermieden werden muß. Die volkswirtschaftliche Theorie, die im Anfang der kapitalistischen Entwicklung Englands konsequent von den Nationalökonomien verfochten und ebenso konsequent in der Negation einer jedweden gesetzlichen Beschränkung der Ausbeutungsfreiheit durchgeführt wurde, hat naturgemäß zunächst durch die fortschreitende Verelendung der Arbeiterschaft, der jedweder gesetzliche Schutz mangelte, kläglichen Schiffbruch erlitten. Im Namen der Freiheit hat das Unternehmertum den Arbeitsvertrag als außerhalb jedes staatlichen Eingriffes stehend erklärt, um damit die wirtschaftliche Autokratie seiner eigenen Klasse aufzurichten, durch die es glücklich zu jenen schauerhaften Zuständen kam, die Engels so anschaulich in seiner „Rage der arbeitenden Klassen Englands“ geschildert hat und die wir noch teilweise Anfangs der vierziger Jahre in Deutschland und Österreich gleichfalls erlebten.

Dass die Verheerungen, die die schrankenlose Freiheit der Ausnützung der Arbeitskraft physisch und intellektuell unter den Massen angerichtet hat, trotz aller Arbeiterjughebistimmungen unserer Kulturstaat, die der Ausbeutungsfreiheit teilweise wenigstens Grenzen gezogen haben, lange noch nicht wettgemacht werden konnten, beweist uns die Morbiditäts- und Morbiditätsstatistik hinreichend, die das Leben des Arbeiters viel gefährdeter erscheinen läßt, als es in anderen Gesellschaftsklassen der Fall ist. Und gerade deshalb ist heute alle praktische Arbeit, die von den modernen Gewerkschaften geleistet wird, eigentlich dazu bestimmt, die noch weiten Lücken, die die soziale Gesetzgebung gelassen hat, durch entsprechende Selbsthilfe auszufüllen. Wie groß aber bei der Erfüllung dieser Aufgabe die Bedeutung der gewerkschaftlichen Unterstützungseinrichtungen immerhin sein mag, sie können und dürfen keineswegs das Hauptbestreben bei dieser Aufgabe bilden. Die Kunst aller Gewerkschaftspolitik beruht vielmehr darauf, von der Quote des Mehrwertes, den der Unternehmer aus der Arbeitskraft zieht, so viel als möglich dem Arbeiter selbst in Form von höheren Löhnen zugänglich zu machen.

Dieses Bestreben lehnen aber die „Gelben“ grundsätzlich ab, indem sie prinzipielle Gegner eines jeden Lohnkampfes sind und in ihrem Programm erklären:

„Durch Erwerbung von Eigentum und Besitz zur wahren Freiheit und Selbstständigkeit der Arbeiter und durch Eintracht zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber zu vereinen, für jeden fruchtbringenden Arbeit. Die Arbeiterfrage sei eine Eigentumsfrage. Das Problem der Entlohnung wird durch das Individual Eigentum gelöst werden. Die Arbeiter sollen sich zu dem Zweck organisieren, um Anteil am Eigentum zu gewinnen, indem sie ihre Ersparnisse zusammen und sich damit in dieser oder jener Form an den gewerblichen Unternehmungen beteiligen, also Mitunternehmer werden. Infolgedessen haben die Gelben ein Interesse an dem Gelingen der Unternehmungen: sie stehen nicht wie die sozialdemokratischen Organisationen — in einem Gegensatz zu den Unternehmern, sie haben vielmehr

daselbe Interesse wie die Arbeitgeber. Daher verwerfen die Gelben auch den Streik, welcher sowohl den Arbeitern wie den Unternehmern wirtschaftliche Verluste bereitet, welche sie im eigenen Interesse vermeiden wollen.“

Im Deutschen Reich hat man bereits in den vierziger Jahren mit der Gründung von „gelben“ Organisationen begonnen und in einer Reihe von Berufen unter dem Protektorat der Unternehmer solche Vereine so gut es ging großgezogen. Das Interesse, das schon nach dem vorher Gesagten das Unternehmertum an solchen Gründungen besitzt, äußerte sich zunächst in dem besonderen Wohlwollen, das der preussische Staat in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber diesen Organisationen entgegengebracht hat. In den Staatsbetrieben war es nämlich vor allem die Eisenbahnverwaltung, die die Gelben favorisierte. In allen Direktionsbezirken ließ man durch die leitenden Beamten solche Vereine mit gut ausgebauten Unterstützungseinrichtungen errichten, die man dann zu einem Reichsbund vereinigte, und diesen über Antrag des preussischen Verkehrsministers im preussischen Landtag mit drei Millionen Mark aus Staatsmitteln dotierte und dies Geschenk offen mit der „vorzüglichen loyalen Haltung“ des Vereins motivierte. Durch Zwang der Unternehmungen einerseits und durch solche verführerische Lockmittel andererseits, hat es der Verband heute tatsächlich auf 400.000 Mitglieder gebracht.

Auch in einer Reihe von anderen auf den privaten Betrieb angewiesenen Gewerben ist dieser Versuch, wenn auch mit weniger durchschlagendem Erfolg gemacht worden, wie zum Beispiel bei den Metallgewerben, den Schuhmachern, den Holz- und Textilindustriellen und zuletzt auch bei den Berliner Bäckern, die nach dem großen Bäckereistreik 1904 eine Streikbrechergarde unter dem Titel „Verein der Bäckergesellen des Meistervereins zu Berlin“ ins Leben riefen, der sich scheinungsgemäß mit Unterstützung in unversäulbeter Notfällen und mit Zuwendung von Prämien für langjährige Dienste bei ein und demselben Meister beschäftigte. Besondere Bedeutung erlangten aber die „gelben“ Gewerkschaften in England und Amerika. So wurde im erstgenannten Lande im Jahre 1892 aus Mitteln der Unternehmern die „Free Labour Union“ gegründet, die als ein Sammelbecken aller Streikbrecher des Landes die Aufgabe hatte, die Tarifverträge der Gewerkschaften zu durchbrechen und Streikbrecher zu liefern. Im Jahre 1898 tagte ein Kongress dieser Elemente in Manchester, auf welchem sich die Delegierten, lauter Streikbrecheragenten, rühmten, in einem Jahre 13.000 Streikbrecher vermittelt zu haben. In Amerika, wo man besonders in den reichlich zuwandernden Arbeitern Auswahl fand, benützte man die Pinkertons, eine Detektivgesellschaft, zur Anwerbung von „Arbeitswilligen“, die man zu einer eben solchen Gewerkschaft vereinigte. Agenten dieser Gesellschaft verstanden es, sich in die Gewerkschaften als Mitglieder einzuschleichen, wo sie absichtlich ausschichtslose Streiks inszenierten, um auf diese Weise die Gewerkschaften zu leeren und die Macht der Organisation lahmzulegen.

In den Statuten der gelben Gewerkschaften Deutschlands finden sich fast überall Bestimmungen, die den Lohnkampf verwerfen, so daß damit der Streikbruch logischerweise zu einer erlaubten, keineswegs unehrenhaften Handlung wird. So heißt es zum Beispiel im Statut des gelben Metallarbeiterverbandes im § 4: „Als oberstes Prinzip stellt der Verein an die Spitze, daß seinen Mitgliedern unterlagt ist, sich an Streiks zu beteiligen, die gegenüber den Arbeitgebern als provokatorisch zu bezeichnen sind.“ Kein Wunder also, daß bei solchen Mustern, die unseren Unternehmern vorliegen, ihnen und ihren christlichsozialen Schützern das Herz im Reibe lacht. Die Einschränkung des

Streikrechts haben bekanntlich die österreichischen Bäckmeister auf ihrem letzten Verbandstag gefordert und seitdem wird in allen christlichen Blättern immer wieder der immense Schaden erwähnt, den die Arbeiter mit ihren Lohnkämpfen verursachen. „Wie eine ansteckende Krankheit“, schrieb die „Reichspost“ erst wieder am 11. Februar l. J., „graffiert die Streikmanie“, weshalb erwogen werden muß, ob nicht die Streiktreiberei eine viel unehrenhaftere Handlung sei als der Streikbruch. Wie man sieht, ist die moralische Best, in die die christlichsozialen Christen ausgeartet sind, der richtige Boden für das Saatfeld der „Gelben“, die ohne Zweifel von unseren christlichen Arbeiterfreunden mit allen Mitteln unterstützt und gefördert werden dürften. Und das um so mehr, da ja die „Gelben“ auch jeden gesetzlichen Arbeiterschutz verwerfen, der unseren christlichen Gewerbetreibenden so schwer im Magen liegt und von ihnen, wie die Gewerbeinspektorenberichte nachweisen, so gern umgangen wird. So erklärt sich zum Beispiel, um nur ein Beispiel herauszugreifen, der Führer der „Gelben“ in Frankreich, Herr Pierre Viery, im „Namen der Freiheit und Ethik“ gegen die Forderung nach dem gesetzlichen Achtstundentag, indem er ein solches Verlangen als der gesunden Menschenvernunft widersprechend hinstellt und es mit der Freiheit jedes einzelnen unvereinbar hält, ihm das Maß seiner Arbeitszeit durch gesetzliche Maßnahmen vorschreiben zu wollen. Eine solche Maßregel, die einen Eingriff in das persönliche Verfügungsrecht bedeutet, müßte, so argumentiert Viery, den Ruin Frankreichs und seiner nationalen Volkswirtschaft herbeiführen! Und trotz dieses arbeiterfeindlichen Stumpsinns zählt die Bewegung der „Gelben“ in Frankreich 439 Gewerkschaften mit zusammen zirka 600.000 Mitgliedern und 12 Gewerkschaftsblättern.

Diese wenigen angeführten Tatsachen und Belege dürften wohl genügen, um zu zeigen, daß die Tendenz einer solchen Antigewerkschaftsorganisation offenkundig darin besteht, die Arbeiter schutzlos der Willkür und dem Belieben der Unternehmer preiszugeben. Auf der einen Seite grundsätzlichen Verzicht auf gesetzlichen Arbeiterschutz, heißt das die alte Ausbeutungsfreiheit, wie sie der Kapitalismus in seinen Flegeljahren hatte, wieder herzustellen und so die Massen der Arbeiter wieder jenen absoluten Verelendungstendenzen auszuliefern, wie sie in der zunehmenden Sterblichkeits- und Krankheitsziffer, kurz in allen Symptomen einer zunehmenden Lebensschwäche und Existenzunsicherheit jedes einzelnen ihren Ausdruck findet. Im Namen der individuellen Freiheit soll dem Staate verwehrt werden, über das Wohl des Einzelnen zu wachen, der schutzlos der schrankenlosen Profitgier einer ganzen Klasse ausgeliefert werden soll. Im Namen des Friedens und der Interessensharmonie soll zugleich auf der anderen Seite der Streik ein für allemal aus dem sozialen Leben ausgeschaltet worden sein, da er als Ausfluß der sozialdemokratischen Klassenkampftheorie das gute Einvernehmen zwischen Arbeiter und Arbeitgeber stört.

Wir glauben nicht, daß die Propagierung solcher Ideen in Österreich, das ja sonst in mancher Beziehung ein Land unbegrenzter Möglichkeiten darstellt, viel Aussicht auf nennenswerten Erfolg hat. Allein man darf wohl auch, wenn man den Geist unserer Scharfmacher, von dem wir so manche Tagung der Unternehmer erfüllt sehen, kennt, nicht daran zweifeln, daß die Kultivierung dieses importierten Gewächses auf dem Humusboden des Indifferentismus mit allem Fleiß verursacht werden wird. Und gerade die Christlichsozialen werden sich mit warmem Interesse als die Künftgärtner dieses Treibhausgewächses an dessen Pflege betätigen. Aber die aufklärende Tätigkeit unserer Organisationen wird auch hier dafür sorgen, daß in den weitesten uneingeweichten Kreisen der arbeiterfeindliche Schwindel rechtzeitig durchschaut wird.

Heuiletton.

Der Herr Pfarrer und seine Wirtschaftlerin.

Von Ludwig Ganghofer.*

In gleicher Verehrung wie der Herr Pfarrer stand bei Bauern und Beamten seine brave, an Menschenfreundlichkeit und Gewicht ihm ebenbürtige Wirtschaftlerin, das „Fräulein Luis“. Doch statt des genaueren abzufragen, wie viel sie wog, will ich zur Charakteristik ihrer imposant geformten Weiblichkeit ein drolliges Wort zitieren. Eines Sonntags, als die Pfarrluis Besuch bei uns im Forsthaus machte, war ein entfernt wohnender Waldausseher meines Vaters da, der Mayerfels aus Zusammeln. Der hatte die Pfarrluis noch nie gesehen. Und da rief er nun groß und rund die Augen auf, sprach kein Wort mehr — und als die Pfarrluis majestätisch davonschritt, in der weiten Kreinoline, die zwischen den Türsäulen einen nach rückwärts aufgebäumten Reiter machte, guckte Mayerfels, sich vorbeugend, dieser ungeheuren Sache erschrocken nach, fragte sich am Hinterkopf und sagte bekommen: „O du mei heiligs Herrgöttele von Viberach! Wenn einer der en Tage ausreißt tät... Herrgott, was müßte dees für e Noth abgeawe!“

Um diesen grotesken Stützenschwung dezent zu maskieren trug die Jungfer Luis noch immer die Kreinoline, obwohl dieses monströse Kleidungsstück schon längst wieder aus der Mode gekommen war — und bei ihren kleinen, zierlichen Trippelschritten schaukelte das umfangreiche Reisgehaufe wie eine Glode, die in drehender Bewegung nach der Seite läuft. Umfang und Kleinheit ließen dieses freundlich, gutmütige Frauengestalt stets ein wenig komisch erscheinen. Dazu liebte sie, sich schön zu machen, sich jugendlich in gebläute und rosige Farben zu kleiden, trug das braune Haar in einem Neg à la Kaiserin Eugenie und balancierte schief über der schwarzroten Stirn ein winziges Strohhutchen mit neckischer Feder. Aber das Gesicht, trotz Ofenglut und Glanzlichtern, war hübsch und lebenswürdig, und aus den

halbmondförmigen Fettpfötchen quakten zwei ehrliche, wohlwollende Augenlein heraus. Dieses Fräulein Luis war „sehr gebildet“, abte die Umgangsformen einer Dame, hatte Takt und Feingefühl, wirkte bei allem beträchtlichen Aufwande, den ihre Weiblichkeit beanspruchte, niemals aufdringlich, mischte sich in sichbarer Weise niemals in die kirchlichen und weltlichen Angelegenheiten ihres Pfarrherrn, verstand sich trefflich mit allen Frauen im Dorfe, tat keinem Menschen was zuleide, tat Gutes, wo sie es tun konnte, war um ihrer freundlichen Eigenschaften willen überall gern gesehen und zählte in der „Gesellschaft“ als gleichberechtigt mit. Auch einen Scherz, wenn er nicht zu herb wurde, ließ sie sich gern gefallen. Aber dem Mayerfels wurde sie böss, als man ihr das phantastische Gleichnis vom ausgerissenen Schenkel erzählte.

Mit ihrem stattlichen Pfarrherrn führte die stattliche Jungfer Luis ein so friedliches Zusammenleben, wie Philemon und Baucis zu einer Zeit miteinander gelebt haben mögen, in der dieses berühmte Pärchen noch nicht so alt war, um an vereinsamter Freundschaft sein Genügen zu finden. Der Pfarrer behandelte das „Fräulein“ sehr nett und überließ geduldig die brotlichen Schwächen ihrer vergehlichen Eitelkeit. Die beiden machten täglich miteinander stundenlange Spaziergänge — der Pfarrer nannte das: „die Fetzlmühl treiben“ —, sie erledigten gemeinsam alle Anstandsvisiten bei den Honoratioren und pünktlich erschienen sie miteinander zu jedem Konsumvereinsabend. Waren die beiden Mann und Frau gewesen, sie hätten nicht wohliger zusammen hausen können. Man munkelte auch mancherlei. Aber der Bauer, wenn er nur sonst mit seinem Pfarrer zufrieden ist, macht aus dem Allzumenschlichen keinen Gegenstand des Konflikts, die Honoratioren haben über die Sache weg, als wäre sie nicht vorhanden, in Gesellschaft war das Benehmen der beiden auch völlig einwandfrei und aus dem Pfarrhof flatterte nie ein verräterisches Fächchen heraus. Doch eines schönen Septembertages ereignete sich ein desaströses Intermezzo.

Da wurde am Nachmittag bei uns im Garten ein Kaffeetränzchen abgehalten. Acht oder zehn Gäste waren da, unter ihnen die Pfarrluis und der hochwürdige Herr. Der erzählte im Verlauf des Geplauders: er hätte am Morgen die unangenehme Wahrnehmung machen müssen, daß in der Nacht der schönste Birnbaum seines Gartens bis auf den letzten „Buzen“ ausgeplündert worden wäre.

Fräulein Luis, die von den gestohlenen Birnen noch gar nichts wußte, war gleich Feuer und Flamme vor Zorn über den schlechten Kerl, der die Birnen geholt hatte.

„Und denk einer“, erzählte Pfarrer Hartmann, „der unverschämte Tropf, wie er den Meßsack voll Birne auf'm Buck gehabt hat, ist zu faul gewesen, daß er wieder über 's Zäunle steigt! Ganz gewißlich ist er durch unser Höfle 'raus und hat mir am Gräbele 's Brückebrette muntertete... so schwer hat 'r trage, der Kerl!“

„Aber gelle Se, Herr Pfarr!“ fährt die Jungfer Luis in Empörung auf und gibt dem Hochwürdigen einen Klaps gegen die Schulter. „Ich hab' Ihne doch in der Nacht noch g'flühe, wie ich 's Brettle hab' trache höre!“ Kaum hatte sie das gesagt, da wurde sie kreidebleich vor Schreck. Rings um den Tisch ein schallendes Gelächter. Und die Jungfer, jetzt so rot wie ein gestotterter Krebs, tollte unter grülendem Schrei mit einer Geschwindigkeit davon, wie man sie noch nie an ihren drei Zentnern gesehen hatte.

Nun wurde die Stimmung doch ein bißchen unbehaglich. Niemand lachte mehr, alles schwieg.

In dieser Stille sagte der Pfarrer mit Gemütsruhe: „Die Gans, die dumme! Wär 'r hoch bliebe!“ Aber es brannte ihm doch das Gesicht.

Meine Mutter wollte eine Brücke bauen. „Necht habe Se, Herr Pfarr! Deswege hätt 's Fräulein Luis net davonrenne brauche. Menche find mer alle. Darf ich Ihne noch e Zäble einschenke?“

Der Pfarrer nahm Zucker, man sprach sehr eifrig von was anderem, der Zwischenfall war erledigt und hatte keine schlimmeren Folgen, als daß man darüber lachte. Ein paar Tage ließ sich die Jungfer Luis nicht blicken; dann kam sie mit einer sehr geistreichen, aber doch ganz harmlos klingenden Korrektur, die man ohne Widerspruch entgegennahm. Zwei gute Menschen werden doch für vernünftige Augen darum nicht schlechter, weil ein Grabenbrettchen das Gewicht eines Obstdiebes und eines Regenfadens voll Birnen nicht zu tragen vermag. Aber man sprach damals zu Weiden, im Gegensatz zur Bibel, gern von einem Birnbaum der Erkenntnis. Und wenn es über ein Wädel was zu munkeln gab, so gebrauchte man mit Vorliebe das gesüßelte Wort: „Mir scheint, die hat 's Brettle trache höre!“

* Ludwig Ganghofer erzählt in der Münchener Zeitschrift „Süddeutsche Monatshefte“ die Geschichte seines Lebens; die oben mitgeteilte Episode aus seinen Jugenderinnerungen ist dem Aprilheft der Monatschrift entnommen.

Die Fremdwörter im Eisenbahndienst.

Es ist mit der Sprache, die wir sprechen, eine eigene Sache. Sie soll nämlich deutsch sein, wie die Mutter sie uns gelehrt, deutsch, wie wir sie in der Schule erlernten. Das vergangene Jahrhundert aber hat, teils durch die großen Kriege Napoleons, teils durch die Erfindungen, eine unendliche Masse von fremden Wörtern in die deutsche Sprache getragen und heute noch liebäugelt man mit diesen Wörtern, die im Gebrauche anmuten, als zeugten sie von tiefer Gelehrsamkeit. Gewiß ist, daß ja viele dieser Wörter Eigennamen sind, aber wer ist schuld, daß sie zu Eigennamen geworden sind? Nur jene, die den Gegenständen diesen Namen gegeben haben. Man wollte durch außergewöhnliche und fremd klingende Namen Aufmerksamkeit erregen. Dadurch wurde unsere deutsche Sprache verfeuchet, sie wurde mit Absicht verfeuchet. Das ist traurig. Das traurigste aber ist, daß die Amtssprache, ohnehin durch mancherlei Auswüchse zu einem eigenartigen Stil verkrüppelt, sich besonders der Fremdwörter angenommen hat, ohne Rücksicht darauf, ob und inwieweit einem allgemeinen Verständnis begegnet wird.

Besonders die im Eisenbahndienst beschäftigten Personen haben in dieser Hinsicht Klage zu führen. Freilich muß hier gleich bemerkt werden, daß sich seit einiger Zeit eine Reinigung zu vollziehen scheint. Nur ist der Fortschritt in dieser Beziehung ein sehr, sehr langsamer, zeitweise vergißt man ganz darauf. Eine erfreuliche Beobachtung hat man mit den neu aufgelegten Instruktionen gemacht, in welchen so manches Fremdwort verschwunden ist. Aber dort, wo dies nicht möglich war, hilft sich der gesunde Schlag der Eisenbahner selbst hinweg. Wer hat je von einem Eisenbahner das Wort Lokomotive gehört? Er sagt kurzweg: die Maschine, gleichviel ob ihm dies auch bei der Prüfung tadelnd vermerkt wird. Dem Dienstausübenden ist überhaupt jedes überflüssige oder fremde Wort zuwider. Ergibt seine Anordnungen mit lateinischer Kürze, während die am grünen Tische verfertigten Erlasse und Zirkulare von verschrobenen, langatmigen, mit vielen Fremdwörtern unterpöckelten Ausführungen sind, welche nicht verstanden werden und erst durch erneute Dienstbefehle oder auf anderen Umwegen ihr Ziel erreichen.

Wir sind der Meinung, daß man eine gewisse Rücksicht auf die untergeordneten Bediensteten haben sollte. Es sind viele Fremdwörter im Eisenbahndienst im Umlauf, daß eine solche Forderung gerechtfertigt erscheint. So sprechen die Eisenbahner von Fakultativzügen, aber was heißt nun Fakultativ? Wenn aber der Bedienstete gelegentlich einer Frage dem Prüfungskommissar das Wort nicht richtig erklären kann, dann ist er noch seinem Hohn ausgesetzt. Man redet von Interkommunikation und dergleichen. Aber nicht nur Fremdwörter, es gibt auch Fachausdrücke, welchen die Erklärungen fehlen. Das in Winterzeiten täglich im Munde geführte Wort Atmosphäre ist ein Wort, dessen Bedeutung der Eisenbahner nur fühlt, nicht aber endgültig weiß. Gewiß gibt der Kondukteur dem Reisenden, welcher über Kälte klagt, mit höflicher Miene die Auskunft, daß ohnehin mit $3\frac{1}{2}$ Atmosphären geheizt wird, doch er fühlt dabei, daß er sich zwar bestimmt und richtig wissenschaftlich ausdrückt, weil er sich dieses Schlagwortes hat bemächtigen müssen, daß er aber in Gefahr ist, sich zu blamieren. Es ist richtig, daß er in physikalischen Dingen nicht bewandert zu sein braucht, doch ist sein Lehrer so manchesmal in der Schule um einen Stoff verlegen, den er zum Vortrag bringen soll. Wohl hundertmal liest und lernt der Eisenbahner in seinen Instruktionen das Wort Abhäsion, ohne seine Bedeutung zu kennen und zu würdigen.

Die Fahrkarten, seinerzeit hießen sie ja Billets, müssen decoupiert sein, außer es sind temporäre Freikarten. Andere Fahrkarte haben einen abtrennbaren Coupon. Ferner gibt es wieder ermäßigte Karten, welche nur für gewisse Relationen ausliegen. Einige Arten von Legitimationen müssen außer der Photographie noch die Identitätskarte aufweisen. Auch gibt es Karten, mit welchen nur substanzlose Reisende bestellt werden. An die Teilnehmer von korporativen Erholungsausflügen werden Ermäßigungen abgegeben. Konsequenterweise gebührt auch Abiturienten der Mittelschulen und absolvierten Hörern der Hochschulen, die vom Kollegialgelde befreit worden waren, eine Fahrpreisermäßigung u. s. w. Bei Gepäckstücken reden wir in Bezug auf Verpackung von Emballagen.

Selbst in den Titeln der Bediensteten besitzen wir lauter Fremdwörter, so unter anderem: Souschef, Offizial, Adjunkt, Assistent, Aspirant und Volontär. Die Kondukteure haben die Meldung in den entsprechenden Bureaus zu erstatten; eine sich ergebende Schuld wird natürlich dort konstatiert. Alle Bediensteten sind an ein Domizil gebunden und haben im Krankheitsfall nur jenen Arzt zur Konsultation zu rufen, welcher für diesen Bezirk bestimmt ist. Auch ist es selbstverständlich, daß sofort nach Herausgabe von Fahrordnungen Zirkulare zu erscheinen haben, um die Fahrzeiten richtigzustellen. Denn die maßgebenden Faktoren haben es für gut befunden, durch unrichtige Erstellung der Fahrordnung die Bediensteten mittelst dieser Zirkulare zum genauesten Studium dieser Befehle zu bemühigen, ungeachtet des Umstandes, daß eine solche „ökonomische Bebarung“ eigentlich sehr viel Geld kostet. In Deutschland nennt man die Gepäckkondukteure oder Manipulanten Packmeister, die Kondukteure im allgemeinen Schaffner. Aber inklusive der Privatbahnen haben die Staatsbahnen in Oesterreich die französische Bezeichnung Kondukteur wohl deshalb eingeführt, um bei allen Nationen eine gewisse Einheitslichkeit zu gewinnen. Hat man doch damals schon gewußt, daß die Eisenbahn in Oesterreich sich zum nationalen Stein des Anstoßes entwickeln wird. Der nationale Streit muß deshalb Bezeichnungen wie: Kondukteure, Expediten, Kalkulanten und viele andere aus dem Umfange seines nützlichen Wirkens ausschneiden.

Begreiflicherweise sind nur die Zentralstellen zur Herausgabe von Zirkularen kompetent. Doch gibt es auch besondere Kompetenzen, welche in Ansehung besonderer Interessen eventuell in rigorosster

Weise Ordnungsstrafen verhängen, beziehungsweise eine Disziplinaruntersuchung anbahnen können. Daß ferner die Evidenzhaltung der Qualifikationsbeschreibungen mittelst Konnotationen geführt werden muß, ist eine Sache, in welcher sich nur auf korrespondierendem Wege ermitteln läßt, welcher Bedienstete speziell zu einem außerordentlichen Avancement protegiert werden soll. Die Wahrung strengster Disziplin ist hierbei notwendig!

Das sind nur winzige Kleinigkeiten in der großen Unmasse von Fremdwörtern, die im Eisenbahndienst gehegt und gepflegt werden. Doch gibt es auch Fremdwörter, die sich nur schwer verrißsen lassen würden und welche eigentlich in der deutschen Sprache nicht zureichend ausgedrückt werden können. In einem Feuilleton beklagt sich Max Burckhardt in einer Klammer, daß die deutsche Amtssprache statt Coups Bahnabteil sagt und setzt dazu: „Psui Teufel!“ Und mit Recht; denn wer würde behaupten, daß das Wort Bahnabteil zureichend und schön wäre. Dazu gehört auch das Wort Protokoll, das die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen mit Niederschrift verwechselt. Es ist gewiß schön, wenn eine Behörde darauf dringt, daß ihre Erlasse und Verordnungen durch Weglassung von Fremdwörtern allgemein verstanden werden, aber man wird zugeben, daß man in der Verdeutschung nicht so weit gehen soll, mit einem so allgemein gehaltenen Worte wie Niederschrift ein alleinstehendes Schriftstück zu bezeichnen, um dadurch die besondere Wichtigkeit eines Protokolls zu bestimmen! Immerhin aber wollen wir die Bestrebung dankbarst anerkennen, die deutsche Sprache von Auswüchsen zu reinigen, so daß sie jedem deutschen Leser verständlich bleibt. Denn unsere Sprache ist uns ja so lieb, mit Ehrfurcht gedenken wir jenen Zeiten, da uns die deutsche Sprache als unsere Muttersprache noch wie ein Heiligtum aus dem Herzen gelegt worden war, noch nicht durch Instruktionen und Zirkulare verunstaltet, da wir noch singen durften in reiner kindlicher Begeisterung:

Muttersprache, Mutterlaut,
Wie so wonniglich, so traut . . .

Fr. S.

Eisenbahnerlos.

Eine Eisenbahnerfrau und gute Parteigenossin sendet uns folgende schlichte und ergreifende Schilderung: In einem kleinen Orte in Böhmen hauste in den Achtzigerjahren ein Eisenbahner, ein Verschubaufseher mit seiner Familie. Damals herrschte noch das merkwürdige System: 24 Stunden Dienst und 24 Stunden frei. Der Lohn für 24 solcher Dienststunden betrug 90 Kr., nach zweijähriger Dienstzeit „sogar 1 fl. 10 Kr.“ Damit Frau und vier Kinder ernähren, war auch schon zu dieser Zeit, da ja die Lebensmittel noch nicht so teuer waren wie heute, eine Kunst. Fleisch und Butter gab es nur zu hohen Feiertagen und selbst da bloß Suppe, vom Sattessen gar keine Spur. Hauptnahrungsmittel waren wie heute für Eisenbahner, Erdäpfel, Kaffee und Brot. In dieser Beziehung ist es heute genau noch so, wie vor 20 Jahren, die Löhne sind wohl etwas gestiegen, aber auch zugleich die Lebensmittelpreise.

Um aber aufzuzeigen, welchen Fortschritt die Eisenbahner bis nun gemacht haben, will ich diese kleine Geschichte hier erzählen und alle säumigen Eisenbahner sowie alle Eisenbahnerfrauen sollen dadurch zum Nachdenken angeregt werden.

Die Familie brachte sich durch, schlecht und recht, wie es eben ging, man lebte von der Hand zum Mund und machte, wenn es absolut nicht anders wollte, Schulden. Wohl suchte die tapfere Frau durch waschen, bügeln und fäden einige Kreuzer zu verdienen, aber es langte trotzdem nicht. Es wäre vielleicht noch jahrelang so fortgegangen, wenn nicht das Schicksal einen energischen Strich durch die Rechnung gemacht hätte.

An einem Samstag abends ging der Eisenbahner wieder in den Dienst. Er küßte Frau und Kinder und war schon über die Stiege hinunter, als sein Kleinstes, die zweijährige Marie nachrief: „Tati Kuß!“ Wie der Wind war er zurück, küßte das Kind wieder und immer wieder, mittlerweile waren auch noch die anderen drei herangekommen und so ging es fort, bis endlich die Frau kam und meinte, es wäre schon die höchste Zeit, er solle doch schauen, daß er fort käme. Vaterle, gute Nacht und nimm dich zusammen“, riefen die Kinder ihm nach und winkten, so lange sie ihn nachsehen konnten. Niemand, am allerwenigsten die Kinder dachten daran, daß es die letzten Küsse waren.

Ein wunderschöner Sommersonntagmorgen brach an und die Familie des Eisenbahners war sauber und im Sommerstaat, der Kaffee auf dem Tisch und alle belagerten die Fenster, um nach dem Vater auszu schauen. Es verging eine Viertelstunde um die andere, der Vater kam nicht. Ans Kaffeetrinken dachte niemand, nur an den Vater, der so lange ausblieb. Endlich konnte es die Frau nicht mehr aushalten und ging ihm entgegen. Auf der Bahn konnte er unmöglich sein, da er doch um halb 7 Uhr abgelöst wurde. Es war nur die eine Möglichkeit, daß er beim Kaufmann, wo er manchmal Hausmeisterdienste versah, geblieben war. Aber im Laden keine Spur, alle Verkäufer wichen scheu vor der Frau zurück, auf ihre Frage, ob ihr Mann denn nicht hier gewesen sei? Schließlich begab sie sich in die Station, aber auch dort suchten alle nur mit der Achsel. Auf dem Nachhauseweg stiegen nun der Frau dunkle Ahnungen auf, daß da etwas geschehen sei. Bei nahe heim Hause angelangt, sieht sie ihren Schwager und die Schwägerin in Trauer und nun hat sie die volle Gewißheit. Sie läuft den beiden nach und findet die Bestätigung. Sie führen sie in die Totenhalle und da findet sie einen zerstückelten Leichnam, die Überreste ihres Mannes. Kopf, beide Beine und die linke Hand sind vom Humpfe getrennt, sie kann es nicht fassen, gestern abends noch

*) Die Verordnung der königlich sächsischen Staatsbahnen, die der Verfasser im Auge hat, enthält unter anderen noch folgende Verordnungen: Desinfektion — Entseuchung; Markierstein — Merkzeichen; normalpurig — vollspurig; Parzelle — Flurstück; Radius — Maßmesser; Viadukt — Ueberbrückung; Gradientenzeiger — Neigungszeiger; horizontal — wagrecht; Transport — Beförderung; Trasse — Linienführung; Ventilator — Lüftungsvorrichtung u. s. w.

stehend vor Gesundheit und Lebenslust und heute eine formlose Masse. Wohl dem, der weinen kann, bei einem solchen Anblick, doch die Frau kann nur klagen und der einzige Gedanke, den sie zu fassen vermag, ist: „Eisenbahnerlos!“ Sie geht nach Hause und martert ihr Hirn ab, um es ihren Kindern beizubringen, kann aber nichts sagen, als: „Kinder, euer Vater kommt nimmer mehr nach Hause.“ Die kleinen Geschöpfe fassen das noch gar nicht, ist die Älteste doch erst acht Jahre alt. Nur diese hat einen kleinen Begriff, was das heißt, aber auch sie kann nicht weinen, nur schreien, ihr droht das Herz zu zerspringen. Beide Hände auf das Herz gedrückt, entringen sich ihrer Brust nur dumpfe Schreie, die Füße versagen ihr den Dienst, sie kann sich minutenlang nur auf den Knien fortbewegen. Unfäglichen Schmerzes bereitete der jähle Tod dieser armen Familie und doch war er erst der Anfang von all dem Leide, das über sie nun hereinbrach. Acht Monate nach ihres Mannes Tod, gab die Frau einem kleinen Buben das Leben.

Die reichen Aktionäre wären imstande gewesen, die Witwe samt ihren fünf kleinen Kindern verhungern zu lassen. Es wurde von der Direktion das Familienleben durchschnüffelt, ob nicht etwa der Eisenbahner aus purem Mutwillen oder durch Familienzwist oder Trunksucht sich freiwillig auf die Schienen gelegt hatte. Unfallversicherung gab es für Eisenbahner auch noch nicht. So kam es, daß nach langem Hin und Her endlich die Direktion sich herbeiliess und 1000 fl. der Frau zusprach, 400 fl. als Erziehungsbeitrag, 600 fl. für die Kinder. Hätte damals ein Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein bestanden, die Frau hätte nie und nimmermehr so abgepeißt werden dürfen. Aber einen Advokaten, der ihre gerechte Sache vertrat, fand sie nicht, jeder fragte: „Haben Sie Geld?“ Auch ihr Rein zuckten sie die Achsel und erklärten, nichts machen zu können. Sie fuhr zweimal zur Direktion, um die Herren zu erweichen. Die Direktoren versprachen ihr auch alles mögliche, aber eher erbarnt sich ein Stein, ehe sich das Herz eines Unternehmers erweichen läßt. Sie war und blieb auf sich angewiesen, arbeitete Tag und Nacht, Sonntag wie Woche und lebte nur für ihre Kinder. Aber oft, wenn sie todmüde aus den verschiedenen Waschküchen nach Hause kam und dann noch zu Hause sich mit den Kindern, die sich doch den ganzen Tag allein überlassen waren, ärgern mußte, dann klagte sie oft unter Tränen: Warum muß denn gerade ich mich so schinden, warum gibts für mich weder Feierabend, noch Sonntag? Man spannt doch auch das Vieh einmal aus und läßt die Maschinen stehen, bin ich denn weniger noch als eine Maschine? Das alles hörte die älteste Tochter und es schnitt ihr ins Herz, sie sann und grübelte nach, wie eigentlich der armen Mutter zu helfen wäre, aber es wollte ihr kein vernünftiger Gedanke kommen. Sie hatte in der Religion gehört, daß der liebe Gott alles Gute zur Belohnung und das Schlechte als Strafe für die Menschen sende, aber daß Gott ihre arme Mutter so sehr strafen konnte, das wollte ihr absolut nicht in den Kopf.

Nun ist das aber nur eine Geschichte von den vielen Hunderten, die sich jedes Jahr ereignen, und nicht nur das kleine Mädchen, auch ernste, einsichtige Männer dachten darüber nach, ob es kein Mittel gebe, den Eisenbahnern zu helfen. Sie hatten es bald gefunden, daß nur eine einzige Hilfe möglich sei, nämlich die, daß sie sich selbst helfen. So wurde die Eisenbahnerorganisation gegründet, welche ihren Mitgliedern gegen geringen Monatsbeitrag Rechtsschutz verleiht. Auch die traurige Lage ihrer Mitglieder zu verbessern, strebt die Eisenbahnerorganisation an. Die Eisenbahner wissen nun, daß sie nicht nur Pflichten zu erfüllen haben, sondern daß sie auch das Recht haben, ein menschenwürdiges Dasein zu fordern. Je stärker die Organisation, desto mehr kann geleistet werden. Es ist nicht mehr nötig, daß die armen Witwen von einem Rechtsanwalt zum anderen laufen, um abgewiesen zu werden; auch brauchen sie nicht die demütigenden Bittgänge und Gesuche an die Direktionen machen. Das überlassen sie der Organisation, die hat Geld und Kräfte, die braucht nicht betteln, sie fordert.

Eisenbahner! Und vor allen Dingen, Eisenbahnerfrauen, lernt aus diesen Zeilen, wie nützlich die Organisation ist, gebt die Heller gern, ihr wißt ja nie, ob ihr nicht auch einmal den Rechtsschutz braucht und wenn ihr eure Lage dadurch etwas verbessert, es wird euch gewiß nottun. Ihr Eisenbahnerfrauen, haltet eure Männer nicht ab, in Versammlungen zu gehen, sondern treibt sie eher dazu, und wenn es euch möglich ist, geht selbst mit, euer Schaden ist es gewiß nicht. Es kann einer jeden passieren, daß der Mann gesund und munter fortgeht und sie ihn als formlose Masse wiederseht. Was es heißt, wenn eine Frau mütterleer allein, von aller Welt verlassen dasteht, das kann nur erfahren, wer es selbst durchlebte. Agitiert also für den allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein unter euren Bekannten und leset selbst den „Eisenbahner“ fleißig, geht auch, wenn möglich, in Versammlungen und schließt auch euch selbst den sozialdemokratischen Frauenorganisationen an, dann helfst ihr an einem großen Werke mit: an der Völkerbefreiung. „Nicht betteln und bitten, nur mutig gestreiten“, das sei eure Losung.

Die österreichische Gewerkschaftsbewegung im Jahre 1908.

Das Jahr 1908 war für die österreichische Gewerkschaftsbewegung arm an bedeutungsvollen Ereignissen. Die beginnende Krise lähmte die Aktionsmöglichkeit, die gewerkschaftliche Tätigkeit stand sichtlich unter dem Zeichen der Depression.

Die Krise brach in Oesterreich nicht rasch und unvermittelt herein. Die Hochkonjunktur war nicht so bedeutend gewesen als in den anderen Industrieländern, es glich deshalb auch der Rückgang nicht einem jähen Sturz. Die Konjunktur begann in der ersten Hälfte des Jahres 1908 abzusinken, nicht rasch, aber unaufhaltsam, war die rückläufige Bewegung. Nicht alle Industriezweige wurden vorerst von der geschäftlichen Depression in gleicher Weise getroffen. Die Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie, die sich größerer staatlicher Aufträge für den

Eisenbahnbau erfreute, hielt bis gegen das Ende des Jahres 1908 stand. Dagegen brach die Textilindustrie, die in der Zeit der günstigen Konjunktur an der Spitze marschiert war, zuerst zusammen. Die Berichte von Betriebsbeschränkungen und Arbeiterentlassungen überfüllten sich. Einen großen Verlust verursachte schließlich auch der Wollmarkt in der Türkei, der die wankende Position der Textilarbeiter vollends zu Falle brachte. Neben der Textilindustrie waren es vor allem die Glasindustrie und das Baugewerbe, die von der Krise am härtesten getroffen wurden. In der zweiten Hälfte des Jahres 1908, besonders gegen das Jahresende zu, wurden die Krisenzeichen immer häufiger und allgemeiner. Nun müssen wir wohl damit rechnen, daß das Jahr 1909 noch eine weitere Verschlechterung der wirtschaftlichen Konjunktur bringen wird.

In der gleichen Weise, wie infolge der Krise die Stofkraft der gewerkschaftlichen Organisationen litt, sank auch ihre Anziehungskraft. Man muß es als ein beruhigendes Zeichen von der inneren Kraft und Festigkeit der österreichischen Gewerkschaftsbewegung bezeichnen, daß trotz der Miskunst der Zeit der Mitgliederstand bis auf einige unwesentliche Verluste behauptet werden konnte. Die Gesamtorganisation verlor, nach der Schätzung der Gewerkschaftskommission, im Jahre 1908 etwa 25.000 Mitglieder, gewann aber 17.000 neue Mitglieder; der effektive Verlust beträgt demnach nur etwa 8000 Mitglieder. Dieser Mitgliederverlust ist gewiß an sich recht unerfreulich, aber seine Geringfügigkeit kommt uns doch sofort wieder zum Bewußtsein, wenn wir bedenken, daß es ja die den Gewerkschaften so gefährliche Krisenzeit war, die ihn verursachte. So weit sind wir ja noch nirgends und werden es ja so bald nicht irgendwo sein, daß die Gewerkschaften auch während einer Zeit geschäftlicher Krise Fortschritte machen; wir müssen zufrieden sein, in solchen Zeiten die errungene Position uneingeschränkt zu behaupten.

Die im Berichtsjahre vermehrte Arbeitslosigkeit und drückende Notlage vieler Gewerkschaftsmitglieder verursachte eine außerordentliche Inanspruchnahme der Gewerkschaftskassen. Nach einer vorläufigen Zählung wurden allein für die Unterstützung Arbeitsloser rund zwei Millionen Kronen ausbezahlt, das ist rund eine halbe Million mehr als im Vorjahre. Manche Gewerkschaften haben in Erfüllung ihrer Pflicht in diesem Jahre die Ausgaben für Arbeitslosen-, Heizer- und Notfallunterstützung außerordentlich gesteigert, sie betragen mitunter sogar das Dreifache des in den vorhergegangenen Jahren Ausgegebenen.

Die Berichte der einzelnen Gewerkschaftsverbände lassen deutlich erkennen, in welchen Industriezweigen die Krise mehr, in welchen sie weniger fühlbar wurde. Je stärker die Krise, desto mühevoller war der Stand der gewerkschaftlichen Organisation.

Der Verband der Bäckerarbeiter behauptete seinen Mitgliederstand, seine finanzielle Lage weist keine Schwächung auf. Die Union der Bergarbeiter erhöhte ihren Mitgliederstand von 30.716 auf 32.613. Die Ausgaben für Arbeitslosenunterstützung waren ungewöhnlich hoch. Der Zentralverein der Bildhauer und Gießer erlitt keine nennenswerte Einbuße. Der Verband der Brauereiarbeiter und Fassbinder machte, trotz eines im Berichtsjahre geführten schweren Kampfes, einen Schritt nach vorwärts, 1000 neue Mitglieder wurden gewonnen. Der Verein der Buchbinder litt sehr unter der Krise. Seine Ausgaben für Arbeitslosenunterstützung erreichten eine außerordentliche Höhe. Der Verband der Buchdrucker- und Schriftgießerevereine verzeichnet eine Periode ruhigen Fortschritts. 1000 neue Mitglieder wurden gewonnen, das Gesamtvermögen erhöhte sich um rund 400.000 Kr. Der Reichsverein der Buchdrucker- und Schriftgießerehilfsarbeiter verlor 500 Mitglieder. Die Union der Bahnarbeiter gewann 400 Mitglieder. Der Verband der Arbeiter der chemischen Industrie sank von 20.027 auf 18.620 Mitglieder herab. An Unterstützungen allein wurden Kr. 95.014.65 ausbezahlt. Die Gewerkschaft der Dachdecker erzielte einen kleinen Fortschritt. Der Verband der Drechsler wurde von der Krise stark hergenommen. Allein für die Arbeitslosenunterstützung zahlte er Kr. 60.607.50 aus. Die Gewerkschaft der Eisenbahner, die im Berichtsjahre namhafte Erfolge im Lohnkampfe erzielte, erhöhte ihren Mitgliederbestand von 51.882 auf 56.000. Der kleine Verein der Friseur- und Rasenrührer schreitet rüstig vorwärts. Der Zentralverband der Glasarbeiter macht infolge der Krise eine schwere Zeit durch. Sein Mitgliederstand sank, doch konnte er dank der Opferwilligkeit der Mitglieder seinen Vermögensstand behaupten. Der Verband der Handels- und Transportarbeiter machte beträchtliche Fortschritte. Die Union der Handschuhmacher sank von 2229 auf 1648 Mitglieder herab. Die Krise verursachte eine starke Inanspruchnahme der Gewerkschaftskasse. Der Verein der Heimarbeiterinnen erhöhte seinen Mitgliederstand, litt aber sehr unter einer großen Fluktuation der Mitglieder. Der Verband der Holzarbeiterinnen erhöhte seinen Mitgliederstand um 119, auf 1368. Der Verband der baugewerblichen Hilfsarbeiter behauptete seinen Mitgliederstand, litt aber sehr unter einer großen Fluktuation der Mitglieder. Der Verband der Holzarbeiter war in einer Reihe schwerer, hartnäckiger Kämpfe verwickelt; es gelang ihm dennoch, seinen Mitgliederstand um 2000 zu erhöhen. Im Jahre 1907 wurden 7925 Arbeitslose mit 130.940 Kr., 1908 9350 Arbeitslose mit 210.400 Kr. unterstützt. Der Zentralverein der Gutarbeiter behauptete seinen Mitgliederstand und erhöhte um ein geringes seinen Vermögensstand. Der Verein der Zerstörer, Gold- und Silber Schmiede erhöhte den Mitgliederstand um 1520 auf 1623. Der Zentralverein der kaufmännischen Angestellten verzeichnet ein kampfvolles Jahr des Fortschritts. Der Fachverein der Tischler gewann 300 Mitglieder. Die Gewerkschaft der Lederarbeiter verlor 400 Mitglieder und wurde auch finanziell stark in Anspruch genommen. Der Verein der Ledergalanteriearbeiter verlor einige Mitglieder. Die Arbeitslosigkeit in dieser Branche erreichte eine außerordentliche Höhe. Der Verband der Maler, Anstreicher und Lackierer behauptete seinen Mitgliederstand und erhöhte seinen Vermögensstand. Der Zentralverband der Maurer erlitt, ebenso wie im Vorjahre, schwere Verluste. Der Mitgliederstand sank von 86.272 auf 82.000. Das ist infolge des Darniederliegens der Bautätigkeit in den Städten. Der österreichische Metallarbeiterverband konnte, trotz der Vereinigung mit einigen bis nun selbständig gewesenen

Organisationen, seinen Mitgliederstand nicht behaupten. Dieser sank von 63.790 auf 62.787. Dagegen erhöhte er sein Reinvermögen auf mehr als eine Million Kronen. Der Zentralfachverein der Modellistiker verlor an Mitgliedern, ebenso der Verband der Porzellanarbeiter. Trotzdem konnten beide Organisationen ihr Vermögen vermehren. Der Fachverein der Sattler, Tischler und Kleiner verzeichnet einen Fortschritt, weil infolge der militärischen Rüstungen am Ende des Jahres 1908 die Arbeitslosigkeit aufhörte. Der Reichsverein der Schirmarbeiter wurde finanziell stark in Anspruch genommen. Der Verband der Schneider behauptete seinen Mitgliederstand, seine Finanzgebarung verzeichnet ein Defizit. Der Verein der Schuhmacher verlor 600 Mitglieder. Der österreichische Senefelderbund, die Gewerkschaft der Lithographen, machte beträchtliche Fortschritte. Der Mitgliederstand betrug Ende des Berichtsjahres 2930, das Reinvermögen Kr. 238.544.28. Der Verband der Steinarbeiter erhöhte seinen Mitgliederstand von 4200 auf 5200, die finanzielle Belastung war außerordentlich groß. Die Gewerkschaft der Tabakarbeiter gewann 300 Mitglieder. Die Union der Textilarbeiter litt schwer unter den Einwirkungen der Krise. Der Mitgliederstand sank von 51.632 auf 48.000. An Arbeitslosenunterstützung wurden 114.000 Kr., gegen 50.697 Kr. im Jahre 1907, ausgegeben. Der Verband der Tonarbeiter verlor 1000 Mitglieder. Der Verein der Versicherungsangestellten verzeichnet einen Fortschritt, ebenso die Union der Ziegelfarbeiter, wenn auch nur in beschränktem Maße. Der Verband der Zimmerer erhöhte seinen Mitgliederstand von 5573 auf 5833, auch die finanzielle Gebarung war nicht ungünstig. Einen kleinen Fortschritt erzielte auch der Reichsverein der Zuckerbäcker.

Sobald die wirtschaftliche Konjunktur wieder günstiger sein wird, werden die österreichischen Gewerkschaften, ebenso wie früher, rasche Fortschritte machen. Allerdings strengt die Zeit der Krise die Kräfte aufs äußerste an, und es ist nur berechtigt, wenn die Reichsgewerkschaftskommission den Anlaß der Erstattung des Berichtes benützt, um vor den Folgen einer Kräftezerpitterung zu warnen. Auf den jüngsten Konflikt innerhalb der österreichischen Gewerkschaftsbewegung hinweisend, bemerkt sie: „Die Trennung der Metallarbeiterorganisation, die am Schluß des Berichtsjahres von den Nationalpolitikern der tschechischen Sozialdemokratie herbeigeführt wurde, ist eine Tat, die gegen jede Vernunft und gegen die wahre Erkenntnis gewerkschaftlicher Bedürfnisse der Arbeiterklasse gerichtet ist, und bildet eigentlich einen feindseligen Akt gegen die Schlagfertigkeit der gewerkschaftlichen Organisation. Man hofft und glaubt die Schäden der Trennung bestenfalls durch Gegenseitigkeitsverträge zu paralysieren. Naive Menschen, die aus der Entwicklung und aus den Kämpfen selbst unserer Organisation nichts, geschweige denn aus der ausländischen etwas gelernt haben! Gegenseitigkeitsverträge für getrennte Organisationen eines Berufes, eines Wirtschaftsgebietes, eines Staates sind undenkbar und, wenn solche abgeschlossen werden, für den schwächeren Kontrahenten bei Krisen, Streiks und Ausperrungen vollständig wertlos.“

Die Gewerkschaftsbewegung muß einig bleiben, will sie ihr Ziel mit Nachdruck verfolgen können. Wenn die Not der Krise den tschechischen Separatismus diese Ueberzeugung bekräftigt, wenn sie sie davon überzeugt, daß die Gegenseitigkeitsverträge nicht die Nachteile einer gespaltenen Organisation aufwiegen können, dann würde gerade diese schwere Zeit der österreichischen Gewerkschaftsbewegung neue Entwicklungsmöglichkeiten erschließen.

Zugsbegleiterklagen.

Aus dem Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Prag wird uns geschrieben: Eine bekannte Tatsache ist es, daß viele Punkte der Vorschriften nicht eingehalten werden können, da dazu der Personalstand noch einmal so hoch, die Geleise und Stationsanlagen vergrößert werden müßten. Nun kennt man bei den oberen Herren die Vorschriften bloß dann, wenn ein größeres Unglück vorkommt, wo die Bahn Erlaß leisten muß. Man müßte auch meinen, daß die Behörden endlich auf diese Vergehen, welche man an Personen, Sachen und Bediensteten verübt, endlich kommen und trachten müßte, daß dieses alles, wenn nicht momentan, so doch nach und nach abgeschafft würde. Doch weit gefehlt.

Betrachten wir uns bei den k. k. Staatsbahnen die letzten Jahre, was für eine Anzahl Erlasse und Verordnungen herausgegeben wurden und was diese zu bedeuten haben. Man findet immer wieder nach unten eine Arbeitsvermehrung, und zwar so, daß man Arbeiten, welche früher in den einzelnen Kanzleien der Domifikationen und -Direktionen gemacht wurden, in den letzten Jahren zur Gänge auf das Zugbegleitungspersonal überwältigt hat. Da macht es einigen Herren Residenten zu viel Arbeit, daß in den Stundenpaß die Minuten der Verspätungen und Abkürzungen zusammengerechnet werden und auch die Bruttotonnenkilometerverteilung auf die Maschinen kann nicht mehr von den Beamten und Direktionsorgane gemacht werden.

Betrachten wir uns einmal einen Güterzugsführer mit seinen Vorschriften und Dienstesobliegenheiten. Würde man sich der Mühe unterziehen, einem tüchtigen Beamten diese Arbeiten vorzulegen und denselben an einen solchen Posten zu geben, würde man auf jeden Fall die Worte hören: „Ja, diese Herren da oben müssen wirklich glauben, daß man ein Tausendkünstler ist.“

Nun kommt es ja vor, daß sehr viel unterlassen oder übersehen wird, wofür ein solcher Mensch direkt seine Existenz auf das Spiel setzt. Nehmen wir einmal eine Strecke, wo die Steigungen und Gefälle ganz verschieden sind, einen Zugsführer, welcher für alles die Verantwortung trägt.

Ein Mensch, welcher noch nicht Gelegenheit hatte, dieses mitzumachen, kann sich das nicht so vorstellen, daß aber die Herren der einzelnen Direktionen rücksichtslos diesen Leuten immer mehr an Arbeit aufhalsen, ist ganz einfach ein Verbrechen, welches sich noch sehr schwer rächen wird.

Betrachten wir uns nur noch die Behandlung dieser Leute von einzelnen erst einige Tage bei der Bahn diensttuenden Burschen. Manche wissen, wenn sie eintreten, nicht, wie sie sich am besten in das Personal einschleichen sollen, um etwas zu lernen; aber in dem Moment, wo er die Diensttunze auf sein Haupt setzt, ist er schon ein kleiner Befehlshaber und glaubt, er kann mit den Leuten herum-

springen, wie er will. Es ist wirklich traurig, daß alle, im Dienst ergrauten Männer, ihre Autorität in vielen Fällen nicht wahren und solche Herrchen auf jene Plätze verweisen, wo dieselben hingehören.

Ergraute Männer müssen in Stationen mit den Zugsdokumenten abspringen oder einen Kilometer weit rennen, daß sich dieser Herr ja nicht seine Lackschuhe anfeuchtet. Dieses alles trägt dazu bei, daß größerer Verspätungen gemacht werden; aber daß ein derartiger Herr von oben einmal zur Rechtfertigung gezogen würde und daß man sich erkundigt hätte bei dem Personal, fällt niemanden ein.

Nach dem Angeführten muß jeder sehen, daß es einem Zugsführer ganz einfach unmöglich ist, die gesamte Arbeit zu verrichten. So sucht auch er nach Mitteln, wie er am besten seinen Verpflichtungen nachkommen kann und kommt nun, nachdem ihm sonst niemand zur Verfügung steht auf das ihm zugewiesene Personal. Dieses hat man besonders bei der k. k. Staatsbahndirektion Prag sehr gut verstanden.

Heute bestehen auf verschiedenen Strecken verschiedene Einführungen, und zwar, daß zum Beispiel in jeder Zugspartie ein oder zwei Zugsführerstellvertreter sind. Diesen Stellvertretern obliegt die Pflicht, bei Verurlaubung oder Erkrankung des Zugsführers dessen Posten einzunehmen. Nun ist dieser Stellvertreter das „Mädchen für alles“. Er muß viel früher in den Dienst gehen als die übrigen Zugsbegleiter, damit diese ihre Posten angewiesen bekommen. Während der Zeit, als der Stellvertreter den Zug aufnimmt, muß der Zugsführer die Kommandierung durchsehen, wie viel Mann dem Zuge zugewiesen sind, im weiteren setzt er sich mit den Verkehrsbeamten über den Verkehr auseinander und bereitet die Dokumente vor. Mittlerweile kommt, wenn das Versubpersonal mit dem Rangieren fertig ist, auch der Stellvertreter mit dem aufgenommenen Zuge und muß sich nun für die beladenen Wagen die Dokumente suchen. Und nun kommt auch schon der diensthabende Verkehrsbeamte und bemerkt, daß der Zug fertig ist. Nun werden schnell die Sachen zusammen genommen und abgeholt mit Laufschrift. Die Zugsbegleiter werden zu den Zügen geschickt mit der Bemerkung: „In der Station N. N. bekommen Sie die Bremse angewiesen.“ So sind diese Leute gezwungen, sich selbst auf einen Posten zu begeben. Die Arbeit, welche daher laut Vorschrift vor Abgang des Zuges fertiggestellt sein soll, muß nun während der Fahrt gemacht werden, und zwar arbeitet der Zugsführer gemeinsam mit seinem Stellvertreter, ohne daß bei manchem Zuge dem Zugsführer Gelegenheit geboten ist, seine Pflicht zu erfüllen und auf den Gang des Zuges oder auf etwaige von der Strecke gegebene Signale zu achten.

Das sind lauter Aufträge und Verordnungen, welche sich beim grünen Tisch sehr gut machen lassen, aber in der praktischen Dienstaussübung nicht zur Durchführung kommen können. Es kommen von Tag zu Tag neue Erlasse und mehr Arbeit, aber eine Anfrage an die Stationen, ob die Durchführung mit demselben Personalstand möglich ist, hört man das ganze Jahr nicht. Es wird ganz einfach fortgewurstelt.

Der Zugsführerstellvertreter, welcher auf seinem Posten gewiß auch seinen Verpflichtungen nachkommen möchte, wälzt diese Arbeit wieder auf die übrigen Zugsbegleiter. Am Papier steht es nun, wie es die Direktion wünscht, aber die Durchführung ist eine ganz andere. Für dies alles hat man bis jetzt dem Zugsführer 18 Kr. per Dienststunde gegeben, dem Stellvertreter, welcher dieselben Arbeiten macht, dem Betrag wie allen übrigen. Dieser Mann hat bloß das Vergnügen, bei jedem Zuge eine Stunde früher in den Dienst zu kommen, während der Fahrt die schriftlichen Arbeiten mit zu machen und, wenn er nicht obendrein den Frozeleien einzelner ausgesetzt sein will, muß er während der Aufenthalte, wenn er wie ein Jagdhund abgejagt mit dem Stundenpaß aus der Kanzlei kommt, auch genau so wie die übrigen alle anderen Arbeiten mit versorgen. Aus diesen Gründen sind wir doch der Meinung, daß das läbliche Eisenbahnministerium sich endlich bereit erklären sollte, die Einrichtungen so zu treffen, daß bei jeder Zugspartie der Stellvertreter zugleich Manipulant ist, jedoch nicht mit einem Unterschied in den Bezügen, wie man es beabsichtigt.

Damit wäre auch Gelegenheit geboten, daß das Ministerium das Versprechen einhält, die Unterbeamtenposten entsprechend zu vermehren. Es handelt sich nicht darum, die Uniform zu tragen, sondern um die Bezüge. Dadurch wird ein Uebel aus der Welt geschafft, welches schon himmelschreiend ist.

Durch diese Einführung würde gewiß gar manches, welches heute Tausende an Diäten kostet, verschwinden. Würde man der Diätenschilderei ein besseres Augenmerk zuwenden, so müßte man doch zu der Einsicht kommen, daß diese Gelder zu derartigen Zwecken ein besseres Resultat zeitigen würden. Es ist schon ein wahrer Skandal, wenn man sich die Wirtschaft auf den Strecken der Prager Direktion betrachtet, und es wird nicht mehr lange dauern, schickt man, wenn beim Versub eine Skuppel reihen wird, einen oder zwei Oberrevidenten heraus, Protokoll machen. Schuld an allem tragen das Sparsystem an dem Personalstand und die zu kleinen Anlagen. Aber die wahren Ursachen scheint man trotz aller eifrigen Protokollaufnahmen nicht finden zu wollen.

Was leistet die Organisation?

Um unseren Mitgliedern einen klaren Ueberblick über die durch die Organisation eingeleiteten und durchgeführten Aktionen zu geben, legt hiermit die Zentrale der Organisation einen detaillierten Bericht über die in der Zeit vom 1. Jänner 1905 bis 31. Dezember 1907 durchgeführten Aktionen und Agitationsarbeiten vor. Er bildet eine wertvolle Ergänzung zu den von uns bereits im Vorjahre veröffentlichten Bericht über die finanziellen Ergebnisse unserer Organisation.

Aktionen und Agitation.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Delegiertenwahlen bei den österreichischen Privatbahnen.

Durchführung: Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 19 und 20. Ueber das Vorgehen der Gegner, insbesondere der „Jednota“, berichtet der „Eisenbahner“ in den Nummern 10, 13, 14, 22 und 23 1905.

Erfolg: Zu den im Bericht für das Jahr 1905, Seite

20, angeführten Wahlergebnisse ist ergänzend nachzutragen, daß die von der Organisation aufgestellten Kandidaten noch bei nachstehenden Privatbahnen gewählt wurden:

Böhmische Nordbahn, Bilitz-Bialaer Bahn, Gaisbergbahn und Salzammergut-Lokalbahn.

Siehe hierzu „Eisenbahner“ Nr. 11 und 18/1905.

Die angeführten gewählten Delegiertenmandate der Genossen Hauska (f. t. Staatsbahndirektionsbezirk Linz) und Kreißl (Buchtiehrader Eisenbahn) wurden infolge Einschreitens der Organisation als gültig anerkannt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 24/1906.)

Infolge Ablauf der dreijährigen Mandatsdauer wurden im März 1908 abermals die Delegierten gewählt auf den österreichischen Privatbahnen durchgeführt. — Die Zentrale veranlaßte die Auffstellung der Kandidaten, die Drucklegung der Flugblätter und Klebeblätter; die Kandidatenliste wurde in den Nummern 6, 7 und 8/1908 abgedruckt.

Erfolge: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden bei nachstehenden angeführten Bahnen gewählt: Wien-Liesebach, Bilitz-Bialaer Lokalbahn, Böhmische Nordbahn, Buchtiehrader Eisenbahn, Gaisbergbahn, Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol, Kahlenberg-Eisenbahn, Friedländer Bezirksbahnen, Kleinbahn Königshof-Beraun-Kroneis, Neutischener Lokalbahn (Erfagmann), Österreichische Nordwestbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft, Salzammergut-Lokalbahn, Staatsbahnen-Gesellschaft, Stauding-Stramberger Lokalbahn, Südbahn, Eisenbahn Wien-Münch, Wiener Lokalbahn, Brünn Lokalbahn-Gesellschaft. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 9, 10, 12 und 18/1908.)

Wahlen in den Vorstand und in das Schiedsgericht.

Durchführung: Abhaltung bahntweiser Konferenzen in Wien zwecks Auffstellung der Kandidaten. Bei der am 28. Juni 1906 stattgefundenen Delegierten-(General-)Versammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt wurden die von der Organisation aufgestellten Kandidaten mit großer Majorität gewählt. Bericht hierzu siehe „Eisenbahner“ Nr. 21/1906.

In der ersten Sitzung zwecks Konstituierung des neu gewählten Vorstandes verlangten unsere Genossen Vorstandsmitglieder, im Präsidium vertreten zu sein. Infolge Mangels jeden Entgegenkommens seitens der ernannten Vorstandsmitglieder kam es nicht zur Wahl des Obmannes und dessen Stellvertreter. Nach mehreren resultatlos verlaufenen Sitzungen verfügte das Eisenbahnministerium am 29. Juli 1906 die Auflösung des neu gewählten Vorstandes und betraute mit der Leitung der Geschäfte den Hofrat Dr. Kaister. Gegen diesen Gewaltstreich nahm die Organisation in einer die Situation erschöpfend schildernden Flugschrift, dann in vielen großen Versammlungen in Wien und in der Provinz wie auch in der Fachpresse Stellung. Diesen Protest suchte das Eisenbahnministerium durch Herausgabe eines „Berufungs“-Erlasses zu mildern. Siehe „Eisenbahner“ Nr. 24/1906. Behufs Vornahme der neuerlichen Wahl des Vorstandes wurde für den 18. Oktober 1906 abermals eine Delegierten-(General-)Versammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt einberufen, in welcher dieselben Kandidaten der Organisation mit noch größerer Majorität gewählt wurden. Siehe „Eisenbahner“ Nr. 30/1906. Vor dieser Delegiertenversammlung mußte, weil der Delegierte und dessen Ergasmann in den Vorstand kandidierten, die Neuwahl des Delegierten und dessen Ergasmannes im Direktionsbezirk Wien vorgenommen werden, wobei die Kandidaten der Organisation mit großer Majorität gewählt wurden. Siehe „Eisenbahner“ Nr. 28/1906. Um nicht eine abermalige Auflösung des neu gewählten Vorstandes zu provozieren, unterhandelte die Organisation durch ihre Vertreter mit dem Eisenbahnministerium wegen Herbeiführung eines Kompromisses. Nach langwierigen Verhandlungen und Interventionen wurde endlich die erste Sitzung des neu gewählten Vorstandes für den 19. März 1907 einberufen und in derselben die Wahl des Präsidiums vorgenommen. Bezüglich dieser ganzen Aktion verweisen wir auf die verschiedenen Artikel und Notizen im „Eisenbahner“, und zwar in den Nummern 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 27 und 30/1906 sowie 8 und 12/1907.

Delegiertenwahlen auf den f. t. österreichischen Staatsbahnen (einschließlich der verstaatlichten Nordbahn) und auf einigen kleinen Privatbahnen.

Durchführung: Auffstellung der Kandidaten, Verlesung einer Flugschrift mit der Kandidatenliste und Abdruck derselben in den Nummern 4 bis 7/1907 des „Eisenbahner“. Ueber die Wahlen der vereinigten Gegner und über vorgekommene Wahlmängel berichtet der „Eisenbahner“ in den Nummern 8 und 9/1907.

Erfolg: Die Kandidaten der Organisation wurden in nachstehenden Direktionsbezirken der f. t. Staatsbahn mit großer Majorität gewählt: Linz, Innsbruck, Willach, Triest, Pilsen, Olmütz, Krakau, Stanislaw, Czernowitz; weiters auch auf der Nordbahn. (Siehe „Eisenbahner“ Nummern 10 bis 12/1907.)

Sämtliche österreichische Eisenbahnen.

Die instruktionsgemäße Arbeit als Mittel zur Durchsetzung der gestellten Forderungen.

Durchführung: Da es der für unseren Bericht zur Verfügung stehende beschränkte Raum nicht zuläßt, auch nur eine knappe Schilderung der größten Eisenbahnerbewegung in Österreich zu geben, müssen wir uns darauf beschränken, auf jene Nummern unseres Fachblattes zu verweisen, in welchen über die Ursachen der Entstehung, über den Verlauf und über die Erfolge dieses mächtigen Kampfes eingehend geschrieben und im Detail berichtet wurde.

Nr. 31/1905. Erste Notiz über den Ausbruch der von tschechisch-nationaler Seite inszenierten Resistenzbewegung im Brüxer Kohlenrevier.

Nr. 32/1905. Instruktionen, betreffend die Sicherheit des Verkehrs und des Personals.

Nr. 33/1905. Weitere Berichte. Verhalten der Christlich-sozialen Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium, vorläufige Einstellung der passiven Resistenz, samt der Exekutive der organisierten Eisenbahner Österreichs an das in der Resistenzbewegung gefundene Personal.

Nr. 34/1905. Artikel betreffs Verhalten des Eisenbahnbeamtenvereines. Generalparolen des Eisenbahnministeriums an das Personal der f. t. Staatsbahnen.

Nr. 35/1905. Artikel über die Feinde der Bewegung, insbesondere der Christlichsozialen. Beamtenmemorandum der Südbahn.

Nr. 36/1905. Dankerlass an den Staatsbahndirektionsbezirk Olmütz wegen Nichtteilnahme des Personals an der Resistenzbewegung. Artikel über die Widerpenflichkeit der Privatbahnverwaltungen.

Nummern 1, 2 und 3/1906. Unzufriedenheit des Personals der f. t. Staatsbahnen infolge der nicht befriedigenden Durchführung der gemachten Zugeständnisse. Deputationen verschiedener Bedienstetengruppen im Eisenbahnministerium.

Nr. 3/1906. Aufforderung bezüglich Einfindung konkreter Materials (Werkzeuge). Bericht über den neuerlichen Ausbruch der passiven Resistenz auf der Buchtiehrader Eisenbahn.

Nr. 4/1906. Qualifikationsbestimmungen auf den f. t. Staatsbahnen. Regelung der Bezüge der Wächter auf den f. t. Staatsbahnen.

Nr. 5/1906. Unzufriedenheit unter den Privatbahnern wegen nicht entsprechender Durchführung der gemachten Zugeständnisse. Artikel über das Verhalten des Eisenbahnbeamtenvereines.

Bezüglich des Verhaltens des Eisenbahnbeamtenvereines verforderte die Exekutive der Eisenbahnerorganisation eine aufklärende Flugschrift.

Nr. 6/1906. Vorrichtungsbestimmungen bei den f. t. Staatsbahnen. Auffklärung wegen Sammlungen konkreter Materials auf allen Bahnen.

Nr. 10/1906. (Beilage.) Eingehende Schilderung des schmachvollen Verhaltens der Christlichsozialen während der Resistenzbewegung.

Nr. 11/1906. Ausbruch der passiven Resistenz auf der Wiener Lokalbahn.

Nr. 15/1906. Ergebnisse der passiven Resistenz auf den f. t. Staatsbahnen. Uebergabe des gesammelten Materials von den f. t. Staatsbahnen an das Eisenbahnministerium.

Nr. 16/1906. Resistenz auf der Wiener Lokalbahn.

Nr. 18/1906. Notiz wegen der von den Christlichsozialen herausgegebenen Schmähchrift: „Die Wahrheit über die passive Resistenz.“

Nummern 19 und 20/1906. Abschluß der Bewegung auf der Wiener Lokalbahn; Zugeständnisse.

Nr. 32/1906. Schema über die Altersversorgung für provisorische Bedienstete und Arbeiter der Südbahn. Bericht über die Vorpresse einer Deputation (6. November 1906) bei der Direktion der Österreichischen Nordwestbahn.

Nr. 33/1906. Bericht über die Vorpresse einer Deputation (5. November 1906) beim Generaldirektor der Südbahn wegen Errichtung eines Provisionsinstituts für die provisorischen Bediensteten und Arbeiter.

Nr. 34/1906. Artikel, in welchem die Durchführung der Zugeständnisse urgirt wird.

Nr. 35/1906. Erlass des Eisenbahnministeriums, betreffend Verarbeitung des von der Organisation überreichten Materials durch die Staatsbahndirektionen.

Nummern 1, 8 und 10/1907. Einsetzung von Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen auf den f. t. Staatsbahnen. Weiteres siehe unter dem Titel: „Wahlen in die Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse“, Seite 54 dieses Berichtes.

Nr. 4/1907. Regelung der Bezüge der f. t. Staatsbahner im Subgutsaufschuß.

Die Berichte über die bedeutenderen, anlässlich der Resistenzbewegung abgehaltenen Versammlungen finden sich im „Eisenbahner“ in den Nummern 32 bis 36/1905 und 1 bis 15/1906.

Konferenzen der Delegierten der Privatbahnen fanden statt:

Privatbahnen mit dem Sitz in Wien: 23. November 1905; und mit dem Sitz in Prag: 26. November 1905. (Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 34/1905.)

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: 7. Jänner 1906 in Aussig. (Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 2/1906.)

Südbahn: 22. und 23. Juli 1906 in Willach. (Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 28/1906.)

Staatsbahnen-Gesellschaft: 27. Mai 1906 in Brünn. (Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 17/1906); und 23. September 1906 in Böhmisch-Trübau. (Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 28/1906.)

Österreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn: 21. Oktober 1906 in Deutschbrod.

Buchtiehrader Eisenbahn: 28. Oktober 1906 in Komotau.

Die Memoranden der Privatbahnen sind in den Nummern 34, 35 und 36/1905 abgedruckt.

Ueber die unter Vermittlung des Eisenbahnministeriums stattgefundenen Verhandlungen mit den Privatbahnen berichtet der „Eisenbahner“ in folgenden Nummern:

Südbahn: 36/1905.

Staatsbahnen-Gesellschaft: 36/1905 und 1/1906.

Böhmische Nordbahn: 1 und 2/1906.

Buchtiehrader Eisenbahn: 1/1906.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: 36/1905 und 1/1906.

Österreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn: 1/1906.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: 1 und 2/1906.

Eisenbahn Wien-Münch: 1 und 4/1906.

Ueber die Erfolge der Resistenzbewegung berichtet der „Eisenbahner“ in nachstehenden Nummern:

f. t. Staatsbahnen: 33/1905, 15/1906 und 10/1907.

Südbahn: 36/1905 und 32/1906.

Staatsbahnen-Gesellschaft: 1/1906.

Böhmische Nordbahn: 1 und 2/1906.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: 1 und 6/1906.

Österreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn: 1 und 5/1906.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: 8/1906.

Eisenbahn Wien-Münch: 4/1906.

Wiener Lokalbahn: 20/1906.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Die Lebensmittelwucherer an der Arbeit. Der provisorisch mit Serbien bis 31. März l. J. vereinbarte Handelsvertrag ist mit diesem Zeitpunkte erloschen und ist vom 1. April an jede Einfuhr serbischen Fleisches nach Österreich-Ungarn unmöglich. Die Sozialdemokraten und Liberalen beabsichtigten im volkswirtschaftlichen Ausmaß durch die Einbringung des Antrages Battaglia-Boucel-Sciz allerdings, die Regierung zu ermächtigen, den bisher geltenden Handelsvertrag mit Serbien bis 31. Dezember d. J. zu verlängern. Es ist dem entscheidenden Eingreifen des Abgeordneten Reichsritter von Bang im Verein mit den anderen Mitgliedern der christlichsozialen Partei und dem deutschen Agrarier Zuleger in diesem Ausschuss zu danken, wenn es gelungen ist, diese Gefahr abzuwenden. Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung vom 27. März beschlossen, der Regierung nur die Ermächtigung zum Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrages mit Serbien zu erteilen. Bei einem solchen Vertrag tritt der autonome Minimalzolltarif in Geltung und bei den hohen Zollsätzen dieses Tarifs ist eine weitere Fleischieinfuhr aus Serbien unmöglich. Es muß betont werden, daß die gesamte christlichsoziale Partei, auch die Städtevertreter, gegen eine weitere Verlängerung des bisherigen Vertrages gestimmt hat, während die Sozialdemokraten und liberalen Städtevertreter alles aufgeboren haben, um den Vertrag zu verlängern.

Die 70.000 Schweine und 35.000 Rinder, welche Serbien zur Einfuhr nach Österreich hätten bewilligt werden sollen, machen 0,8 Prozent aller amtlich angemeldeten Schlachtungen aus. Angesichts dieser Tatsache haben die Christlich-Christlichsozialen den Mut, von einer Gefahr zu sprechen, die mit der Serbien eingeräumten Begünstigung vorhanden wäre. Die Arbeiter, Gewerbetreibenden und Bauern tun gut, sich diese Christlich-Christlichsoziale Demagogie zu merken. Das Volk darf kein billiges Fleisch erhalten, der Staat muß mit seinem Nachbar in Feindschaft leben, die Industrie Österreichs muß auf das schwerste geschädigt werden, ja Tausende von Menschen sollen früher auf den Schlachtfeldern fallen und die Existenz des Staates selbst in Frage kommen, bevor Serbien die Einfuhr von Fleisch gestattet wird, das Österreichs Völker so notwendig brauchen würden.

Internationale Unternehmersolidarität. Wir berichten vor einiger Zeit über eine Petitionsaktion, die von der Vereinigung der Arbeitgeber Österreichs für

die Verschlechterung des Koalitionsgesetzes und die Schaffung eines Streikgesetzes unternommen wurde. Wie nun die bürgerliche Presse frohlockend meldet, wurde die Petition von 200.000 Arbeitgebern aller Nationalitäten Österreichs unterzeichnet. Wenn man bedenkt, daß mitten in dieser Aktion die nationalen Streitigkeiten ihren Höhepunkt erreichten und in blutigen Straßenkämpfen gipfelten, verdient diese Kundgebung internationaler Solidarität des Unternehmertums gewiß Beachtung. Während die bezahlten politischen Agenten der Bourgeoisie und die dummen Jungen auf der Straße kravallierten, arbeiteten deutsche und tschechische Unternehmer in rührender Eintracht für die Aktion, die dem internationalen Geldsack vermehrten Schutz gegenüber dem beghrlichen internationalen Proletariat verschaffen soll. Unter den 200.000 Unterzeichnern der Petition befinden sich 4216 Fabrikanten, mehr als 1000 Landwirte und fast der ganze Gewerbebestand, da fast sämtliche gewerblichen Genossenschaften, Genossenschaftsverbände, Gewerbevereine, gewerbliche und Handelsvereine die Petition unterschrieben haben. Die Ueberreichung der Petitionen an das Parlament und an die Regierung soll demnächst stattfinden. Trotzdem aber wird die Agitation fortgesetzt und werden weitere Unterschriften gesammelt. Daß die Arbeiter jede Verschlechterung des Koalitionsrechtes mit aller Entschiedenheit zurückweisen werden, ist selbstverständlich. Die Pläne der Schamacher werden an dem Widerstand der Arbeiter zunichte werden.

Genossenschaftlicher Großbetrieb in Wien. Der Jahresbericht des I. niederösterreichischen Arbeiter-Konsumvereines verschafft uns einen vollständigen Ueberblick über die Entwicklungsmöglichkeit einer Konsumentenorganisation. Wer hätte vor zehn Jahren geglaubt, daß es in unserem Lande einem Konsumverein möglich sein wird, circa elf Millionen Kronen jährlich an Warenumsatz zu erzielen? Nicht unbekannt war uns die großartige Entwicklung der englischen Genossenschaftsbewegung und bei jeder Gelegenheit haben wir auf diese verwiesen. Diese Beispiele haben ihre guten Früchte getragen und wir sehen dies an der fortschreitenden Entwicklung der genossenschaftlichen Bewegung im allgemeinen und in dem raschen Fortschreiten des I. niederösterreichischen Arbeiter-Konsumvereines im besonderen.

Laut dem vorliegenden Jahresbericht hat dieser Verein im abgelaufenen Jahre neuerdings einen Mitgliederzuwachs von 5240 Personen aufzuweisen und ist der Mitgliederstand Ende Dezember mit 36.730 angegeben. Aus dem Bericht ist zu entnehmen, daß sich alle Berufsschichten an diesem Verein beteiligen; die größte Anzahl der Mitgliedschaft rekrutiert sich aus dem Arbeiterstand; es beteiligen sich von dieser Kategorie 25.248 Personen an dem Verein.

In einer Tabelle wird die Entwicklung des Vereines seit dem Bestand zur Veranschaulichung gebracht. Im Jahre 1865, wo der Verein seine erste Verkaufsstelle errichtete, hatte derselbe 126 Mitglieder mit einem Jahresumsatz von 8508 Kr. Bis zum Jahre 1896 entwickelte sich der Verein sehr langsam, obwohl eine fortwährende Steigerung der Mitgliederzahl und des Umsatzes von Jahr zu Jahr zu verzeichnen war. Erst vom Jahre 1897 ab hat dieser Verein einen größeren Aufschwung genommen. Heute besitzt der Verein bereits 28 Verkaufsstellen, in denen er im letzten Jahre einen Umsatz von 10.545.000 Kr. erzielte. Der größte jährliche Umsatz in einer einzigen Filiale betrug 934.809 Kr., die kleinste Filiale weist einen Jahresumsatz von 177.000 Kr. aus.

Der Umsatz bei den verschiedenen Warengattungen ist ein besonders großer. Brot und Gebäck wurde um 1.858.000 Kr. umgesetzt. Weiters wurden verbraucht: Butter 70.000 Kilogramm, Eier 4.722.000 Stück, Kaffee 165.000 Kilogramm, Kartoffeln 99 Waggons, Kohle 1800 Waggons, Kraut 15 Waggons, Milch 7.413.000 Liter, Pflanzenfett 31.000 Kilogramm, Schweinefett 292.000 Kilogramm, Wein 2904 Hektoliter, Bier 6989 Hektoliter, Mineralwässer 8347 Flaschen, Zucker 131 Waggons, Mehl 530 Waggons zc.

In der Eigenproduktion schreitet der Verein von Jahr zu Jahr vorwärts und ist derzeit seine Haupterzeugung Brot und Gebäck. Erzeugt wurden in der dem Verein gehörigen Dampfbäckerei in diesem Jahre 3.270.000 Stück Schwarzbrot und 15.470.000 Weißgebäck zu einem gesamten Betrag von 1.858.166 Kr. Außerdem besitzt der Verein eine eigene Kaffeerösterei, er erzeugt sich auch den Feigenkaffee im eigenen Wirkungskreise, besitzt eine Bierabfüllerei, große Weinellereien, Kohlenrutschen zc.

Durch die fortwährende Entwicklung waren dem Verein die ihm zur Verfügung stehenden Fabrikslokalitäten schon zu eng und er mußte darangeben, dieselben durch einen Zubau zu erweitern. Bei dieser Gelegenheit hat der Verein auch seine Bäckerei vergrößert und fünf neue Backöfen in dieser aufgestellt.

Der Verein besitzt außer den großen Fabriksgebäuden noch drei weitere Realitäten, in denen sich Verkaufsstellen befinden. Zur weiteren Ausbreitung der Fabriksanlagen hat der Verein noch drei große Baustellen im Laufe des Jahres angekauft.

Dem Reservefonds wurde seit dem Bestande des Vereines alljährlich eine entsprechende Summe von den erzielten Ueberflüssen zugewiesen. Im Jahre 1866 betrug die Summe dieses Fonds 118 Kr. Im abgelaufenen Jahre wurden demselben 46.337 Kr. zugeschrieben, so daß derselbe bis jetzt die Höhe von 430.378 Kr. erreicht hat. Außerdem besitzt der Verein einen Dispositionsfonds für unvorhergesehene Fälle im Betrage von 294.864 Kr. Die eingezahlten Geschäftsanteile der Mitglieder betragen 271.793 Kr. und die von den Mitgliedern in dem Verein deponierten Spareinlagen 828.286 Kr.

Die Geschäftsanteile werden stets mit 6 Prozent verzinst und ist hierfür der Betrag von 15.315 Kr. verausgabt worden.

Die Spareinlagen werden mit 5 Prozent verzinst und ist hierfür die Summe von 38.725 Kr. ausgegeben worden. An Abschreibung bei den Realitäten, den Fabriksgebäuden, Maschinen, Inventar und Fuhrwerk verzeichnet der Bericht die Summe von 98.688 Kr. Von den erzielten Ueberflüssen konnte der Verein seinen Mitgliedern noch eine 6prozentige Dividende im Gesamtbetrage von 632.713 Kr. rückvergüten.

Dadurch, daß der Verein nicht nur allein die Abgabe von Waren an seine Mitglieder besorgt, sondern auch die Produktion verschiedener Artikel selbstständig bereitet, ist die Anzahl von Bediensteten von Jahr zu Jahr gewachsen und beschäftigt derselbe derzeit 496 Personen gegenüber 425 im Vorjahre. An Löhnen wurden an dieselben aus-

bezahlt 720.966 Kr. Dem Unterstützungsverein der Bediensteten wurden zugewiesen 17.566 Kr. Diesem Unterstützungsverein gehören alle Bediensteten, die über 3 Monate bei dem Konsumverein bedienstet sind, an und haben dieselben 1 1/2 Prozent ihrer Bezüge als Beiträge zu diesem zu leisten. Der Konsumverein leistet hingegen 3 Prozent der verausgabten Lohnsumme an den Unterstützungsverein. Durch diese Einrichtung erhalten die durch Krankheit, Unfall oder wegen vorgeschrittenen Alters arbeitsunfähig gewordenen Bediensteten eine dauernde Unterstützung bei einer 10jährigen Mitgliedschaft 50 Prozent und bei einer 15jährigen Mitgliedschaft 60 Prozent ihres zuletzt bezogenen Lohnes. Die mindeste Unterstützung ist bei männlichen Bediensteten mit 20 Kr. wöchentlich und bei weiblichen mit 12 Kr. festgesetzt. Außerdem wird bei dem Ableben eines Bediensteten an die Hinterbliebenen ein Betrag entsprechend dem Dienstjahre bei männlichen Bediensteten von 600 bis 1200 Kr. und bei weiblichen Bediensteten von 440 bis 700 Kr. ausbezahlt.

Wie wenig die Vorwürfe, die die Krämer und Kaufleute in Bezug der geringen Steuerleistung durch die Konsumvereine erheben, gerechtfertigt erscheinen, beweist uns die ungeheure Summe, die der Verein an Steuer im Jahre 1908 bezahlte; der Bericht weist für diese Post 64.936 Kr. aus.

Der Bericht beschäftigt sich in seinem textlichen Teil noch mit dem Verlauf des vorjährigen Verbandstages, der Englandreise, der Ein- und Durchführung der Kontrolle im Verein, weiters mit dem Erscheinen und der unentgeltlichen Abgabe des genossenschaftlichen Familienblattes „Der Pionier“ an die Mitglieder. Ein Abschnitt behandelt die Fusionierungsfrage der Wiener Konsumvereine und zum Schluß ist dem Jahresbericht, der in Broschürenform herausgegeben, noch ein ausführlicher Bericht über die in dem Verein nach dem Gesetze vom 10. Juni 1903, R.-G.-Bl. Nr. 133, durchgeführte Revision der Mitglieder des Vereines zur Kenntnis gebracht worden. Die Leistungen dieses Vereines können bei der Arbeiterschaft Wiens nicht spurlos vorübergehen.

Tarifserhöhungen auf den k. k. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen sind neben den Erhöhungen der Gütertariife auch Erhöhungen der Personentariife in Aussicht genommen, die als exorbitant bezeichnet werden müssen. In der dritten Klasse wird man im Durchschnitt um 10 Prozent mehr zu zahlen haben. Nicht so stark werden die Fahrpreise in der zweiten und ersten Klasse hinaufgesetzt werden, weil man einen Griff ins Bolle tun wollte und, da 85 Prozent aller Reisenden in der dritten Wagenklasse fahren, gerade für diese Kategorie die Preise am einschnelrendsten zu erhöhen beabsichtigt. Gegenüber solchen Erhöhungen fallen die Ermäßigungen, die im Lokalverkehr bei Entfernungen bis zu 50 Kilometern eintreten, verhältnismäßig wenig ins Gewicht. Der Einheitsfahr für die Person und für den Kilometer soll in Zukunft bei Personenzügen betragen:

In der dritten Klasse von 1 bis 400 Kilometern inklusive Fahrkartensteuer 3.3 S. (bisher von 1 bis 150 Kilometern 2.8 S., von 151 bis 300 Kilometern 2.576 S., von 300 bis 400 Kilometern 2.24 S.), von 401 bis 600 Kilometern 2.8 S. (bisher 2.24 S.), über 600 Kilometer 2.3 S. (bisher 1.792 S.).

In der zweiten Klasse betragen künftig die Sätze von 1 bis 400 Kilometern 5.5 S. (bisher 5.04 bis 4.48 S.), von 401 bis 600 Kilometern 5.0 S. (bisher 4.48 S.), über 600 Kilometer 5.0 S. (bisher 4.032 S.).

In der ersten Klasse stellen sich die neuen Sätze von 1 bis 400 Kilometern auf 8.8 S. (bisher 8.4 bis 7.84 S.), von 401 bis 600 Kilometern auf 8.3 S. (bisher 7.84 S.), über 600 Kilometer auf 8.3 S. (bisher 7.392 S.).

Bisher stellte sich das Verhältnis der einzelnen Klassen auf 1 : 2 : 3, so daß die zweite Klasse den doppelten, die erste den dreifachen Preis der dritten Klasse zahlte. In Zukunft soll das Verhältnis 3 : 5 : 8 betragen, so daß sich die Proportion der zweiten und ersten Klasse etwas verbessert, jene der dritten Klasse verschlechtert.

Die folgenden Beispiele für häufig benützte Strecken sollen die Wirkung der Erhöhung der Personentariife vor Augen führen:

	Bisheriger Tarif			Neuer Tarif		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	im Personenzugsverkehr					
	Kronen					
Wien-Prag . . .	28.80	17.—	9.20	30.80	18.25	11.55
Wien-Brünn . . .	12.60	7.60	4.20	12.67	7.92	4.75
Wien-Salzburg . .	26.50	15.70	8.50	27.63	17.27	10.36
Wien-Jmbsbrunn . .	44.—	26.—	13.70	47.78	29.87	17.92
Wien-Wraflau . . .	34.30	20.20	10.80	36.34	22.72	13.63
Wien-Döberrg . . .	55.87	37.20	20.—	66.44	41.52	24.92
Wien-Döberrg . . .	23.20	13.80	7.60	24.28	15.18	9.10

Das sind die Preise für den Personenzugsverkehr. Für die Schnellzüge gilt ein Zuschlag, welcher für die dritte Klasse gegenüber dem jetzigen Zustande unverändert bleiben, für die anderen Klassen erhöht werden soll. Ebenso sollen die Preise der Zeitkarten hinaufgesetzt werden.

Wie immer, wenn man bei uns „reformiert“, wird auch diesmal die Sanierung der Staatsbahnfinanzen wieder am unrichtigen Ende angefaßt. Kann man schon nicht ganz allgemein in die beweglichen Klagen unserer Industriellen einstimmen, die diese über die Erhöhung der Gütertariife aufjahren, so ist die beabsichtigte Steigerung der Personenzugspreise ohne Zweifel ein Griff in die Taschen der Bevölkerung, insbesondere, wenn man erwägt, daß gerade die dritte Klasse von der Erhöhung am stärksten betroffen werden soll. Schon mit Rücksicht auf alle weiteren Verstaatlichungsprobleme sollte man sich einen solchen Schritt überlegen, der nur dazu führt, die Verstaatlichung immer unpopulärer zu machen.

Ausland.

Die Eisenbahnen der Welt und ihre Eigentümer. Das „Archiv für Eisenbahnwesen“ brachte vor einiger Zeit interessante Daten über den Umfang und die Zunahme des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern der Erde von 1902 bis Ende 1906. Darnach steht Amerika an der Spitze dieser Länder mit einer Gesamtlänge von 293.974 Meilen des Schienenstranges und einer Zunahme von 12.2 Prozent seit 1902. Das gesamte Europa folgt mit 196.415 Meilen und einer Zunahme von 6.7 Prozent während der vier Jahre an zweiter Stelle, dann kommt Asien mit 64.656 Meilen und einer Zu-

nahme von 23.2 Prozent, Afrika mit 17.519 Meilen Schienenlänge und 25.5 Prozent Zunahme, Australien mit 17.716 Meilen und 10.5 Prozent Zunahme. Von den europäischen Staaten hatten die Eisenbahnen Deutschlands mit 35.653 Meilen die größte Ausdehnung, Rußland besitzt 35.214, Frankreich 29.293, Oesterreich-Ungarn mit Bosnien und Herzegowina 25.618, Großbritannien und Irland 23.058, Belgien 4657, Schweden 8181, Italien 10.231, Spanien 9103 und die Schweiz 2698 Meilen Schienenlänge. Die Gesamtlänge des Schienenstranges aller dieser Länder betrug Ende 1906 580.278 Meilen, die Zunahme seit 1902 aber 59.988 Meilen oder 11 1/2 Prozent.

Es ist nun gar nicht unwichtig, zu wissen, wer in diesen Staaten Eigentümer der Bahnen ist. Darüber gibt das „New South Wales Railway Budget“ ausführlich Aufschluß, welches eine Zusammenstellung aller im Staats- oder Privateigentum befindlichen Eisenbahnbetriebe veröffentlicht.

Zu den Staaten, welche einen Teil oder die gesamten in ihren Grenzen befindlichen Eisenbahnen in ihrem Besitz haben oder diese betreiben, gehören: Indien, Kanada, Australien, Neuseeland, die südafrikanischen Kolonien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Kolumbien, Kuba, Dänemark, Frankreich, Deutschland, einige der amerikanischen Republiken, Italien, Japan, Norwegen, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Siam, Schweden, die Schweiz und die Türkei.

In Neuseeland, den Niederlanden, Nicaragua, Brasilien und Bulgarien sind die Bahnen zwar Eigentum des Staates, aber besonders in den ersten drei Staaten zum größten Teil an private Gesellschaften verpachtet.

Mit Staatsunterstützung wurden gebaut die Eisenbahnen in Dänemark, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Rußland und Spanien, während in Guatemala die Eisenbahnen zwar vom Staate gebaut, aber zur Gänze an private Gesellschaften vergeben wurden.

In Oesterreich hat der Staat bis 1905 1641 1/2 Meilen selbst gebaut, angekauft seit 1876 3437 1/2 Meilen, so daß die Gesamtlänge der im Staats Eigentum befindlichen Eisenbahnen mit Ende 1905 5078 1/2 Meilen betrug.

In Belgien verfügt der Staat über 1015 Meilen selbstgebaute, 1323 Meilen angekaufte und 152 Meilen gepachtete Eisenbahnen.

In Brasilien stehen 807 Meilen unter Staatsgarantie, 2933 Meilen sind an private Gesellschaften verpachtet, bloß 1878 Meilen sind von der Regierung verwaltet, während der Rest von 5297 Meilen im Privateigentum ist.

Chile verfügt über 3002 Meilen Schienenlänge, von welchen 1592 Meilen Staats Eigentum sind.

In Dänemark sind 1137 Meilen Eigentum des Staates, 855 Meilen sind mit staatlicher Unterstützung Privatbahnen.

In Deutschland waren im Jahre 1905 17.701 Meilen vom Staat selbstgebaut, 13.207 Meilen gelangten durch Ankauf in den Besitz desselben, so daß im Deutschen Reich der Staat alleiniger Besitzer der Eisenbahnen ist.

Ein beträchtlicher Teil der Eisenbahnen ist ferner in Italien Staats Eigentum, und zwar 8073 Meilen, ebenso wie in Rußland 29.498 Meilen Eigentum des Staates und nur 13.227 Meilen Privateigentum sind.

Frankreich hat erst schwache Versuche aufzuweisen, dieses wichtigste Verkehrsmittel in die Staatsgewalt zu bringen und in Spanien gibt es keine staatlichen Eisenbahnen; der Staat subventioniert zwar einige Eisenbahngesellschaften und wird auch nach Ablauf einer gewissen Zeitspanne (meistens nach einer 99jährigen Konzeptionsdauer) in den Besitz einiger Linien gelangen.

Das Koalitionsrecht der Eisenbahner in Deutschland. Die königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt am Main hat wieder einmal einen Erlaß herausgegeben, in dem sie strengstens davor warnt, daß die Eisenbahnenbediensteten oder Arbeiter Mitglieder des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, des sogenannten „Hamburger Verbandes“ werden. In diesem längeren Erlaß heißt es zum Schluß:

Der entgegen diesem Verbot dem Verband der Eisenbahner Deutschlands oder dem Handels-, Verkehrs- und Transportarbeiterverband beitreten, befindet sich dadurch, daß er ordnungsförderlichen Bestrebungen huldigt. Er wird den Umständen nach auch die Folgen davon zu tragen haben.

Außerdem werden die Arbeiter auch noch zusammenberufen, um einen Meyers zu unterschreiben, in dem sie bekunden, daß sie dem genannten Verband oder auch der Reichsfektion der Eisenbahner nicht angehören und auch nicht beitreten wollen.

Aus dem Gerichtssaal.

Angeklagte Weichenwächter. Vor dem k. k. Kreisgerichte Krems hatten sich kürzlich die beiden Weichenwächter Ernst Stöckel und Franz Vizany, weiters der Verschleber Johann Breinhölder und der Lokomotivführer Andreas Brettl wegen eines Unfalles zu verantworten, welcher sich am 28. September v. J. in Gmünd ereignet hatte.

Am gedachten Tage hatte Johann Breinhölder den Auftrag erhalten, die vom Lokomotivführer Brettl geführte Lokomotive Nr. 3554 als Vorpann für den Laßzug Nr. 88 auf Geleise XIII zu dirigieren. Er übertrug die Ausführung dieses Befehles dem Verschleber Heinrich Zalus, welcher hiervon den Lokomotivführer Brettl verständigte. Brettl meinte nun, es wäre viel besser, sich auf Geleise II, dem Ausfahrtsgeleise, aufzustellen und dortselbst die Zugmaschine für Zug 88 zu erwarten. Da Zalus damit einverstanden war, fuhr Brettl tatsächlich auf das Geleise II und blieb auf diesem Geleise in der Nähe des Stellwerkes stehen, nachdem vorher die beiden Weichenwächter Stöckel und Vizany, welche beim Stellwerke Dienst hatten, davon verständigt wurden, daß die Maschine ungefähr 70 Meter vom Stellwerk entfernt stehen bleibe.

Zalus entfernte sich gleich darauf, um die Zugmaschine für Zug 88 zu holen, konnte aber vorläufig diese Maschine nicht aus dem Geleise dirigieren, so daß die Vorpannmaschine, welche das Anfahren der Zugmaschine erwartete, über eine halbe Stunde lang auf ihrem Plage verblieb.

Inzwischen wurde in der Station Gmünd der Zug 112, der auf Geleise II auszufahren hatte, abgelassen; Stöckel und Vizany, welche ganz auf die Vorpannmaschine vergessen hatten, stellten die Weiche und das Ausfahrtsignal auf freie Ausfahrt. Der Zug 112 fuhr daher auf Geleise II aus und stieß mit der Maschine 3554 zusammen, wobei mehrere Personen schwer verletzt wurden.

Die Anklage legte nun den beiden Weichenwächtern zur Last, daß sie die Ausfahrt für Zug 112 freigegeben hätten, obgleich sie wußten, daß das Ausfahrtsgeleise durch die Maschine 3554 verstellt war, dem Lokomotivführer Brettl, daß er anstatt auf Geleise XIII auf Geleise II fuhr und dort, ohne auf die Signale zu achten, stehen blieb, obgleich er wußte, daß der Zug 112 auf Geleise II ausfahren werde, endlich dem Johann Breinhölder als Verschleber, daß er den von ihm angeordneten Verschub nicht überwacht, vielmehr über Befragen des Wagenmeisters, wo die Maschine 3554 stehe, geantwortet hatte, die Maschine stehe auf Geleise XIII.

Bei der Hauptverhandlung, bei welcher für die Staatsanwaltschaft der Staatsanwaltschaftsdr. Boucek, als Verteidiger Dr. Harpner und Dr. Kappeler intervenierten, gaben die angeklagten Weichenwächter ohne weiteres zu, daß sie von dem Verstellen des Geleises II durch die Maschine Kenntnis hatten; sie seien aber schon mehrere Stunden im Dienst gestanden und hätten, als Zug 112 Ausfahrt bekam, ganz auf die Maschine vergessen, weil inzwischen mehr als eine halbe Stunde verstrichen war; so sei es gekommen, daß sie die Weiche gestellt und die Ausfahrt freigegeben hätten.

Der Obervernehmer Breinhölder gab an, er habe Zalus den Auftrag gegeben, die Maschine auf Geleise XIII zu bringen und habe um so sicherer angenommen, daß die Maschine dort stehe, als ihm Zalus von der geänderten Disposition kein Wort gesagt habe. Als ihn später der Wagenmeister fragte, habe er auf Geleise XIII geblieben und dort zwei Maschinen gesehen, von denen er die eine eben für die Vorpannmaschine gehalten habe.

Lokomotivführer Brettl verantwortete sich dahin, daß der Verschleber Zalus mit seinem Plane, auf Geleise II statt auf Geleise XIII zu fahren, ganz einverstanden war und ihn selbst begleitet habe. Beim Vorüberfahren seien die beiden Weichenwächter davon verständigt worden, daß die Maschine 70 Meter vom Stellwerk entfernt stehen bleiben werde, so daß keinerlei Gefahr bestand; während des Stehens habe er, da seine Maschine, welche Kesseldienst versehen hatte, auf die Strecke dirigiert worden war, verschiedene Arbeiten an der Maschine selbst vorgenommen und es sei ihm infolgedessen nicht aufgefallen, daß die Abfahrtszeit für Zug 112 herangerufen sei. Er habe auch das Glockensignal nicht gehört und das Hornsignal sei ihm nicht aufgefallen, weil solche Signale fortwährend gegeben werden. Im übrigen habe er unmöglich ahnen können, daß ein Zug ausfahren werde, so lange er seinen Standplatz nicht verlassen habe.

Die einvernommenen Zeugen bestätigten im allgemeinen den Sachverhalt, wie ihn die Angeklagten dargestellt hatten. Insbesondere der als Zeuge einvernommene Heiser gab an, der Lokomotivführer Brettl habe keineswegs, wie dies die Anklage vermutet, geschlafen, er sei vielmehr mit der Reinigung der Maschine beschäftigt gewesen. Auch Zeuge habe keine Signale vernommen und ebenso wie Lokomotivführer Brettl, als das Geräusch des ausfahrenden Zuges 112 hörbar wurde, angenommen, daß sich die Zuglokomotive für Zug 88 näherte.

Der als Sachverständiger vernommene Inspektor Tietz gab an, daß die Weichenwächter zweifellos ein Verschulden triffen, da sie natürlich die Ausfahrt des Zuges 112 nicht hätten zulassen dürfen, beziehungsweise verpflichtet gewesen wären, den Zug anzuhalten.

Bezüglich des Breinhölder gab er zu, daß sich dieser auf die Ausführung seines Befehls verlassen dürfte und bezüglich des vermeintlichen Standortes der Maschine auf Geleise II durch eine zweite dort befindliche Maschine leicht getäuscht werden konnte.

Bezüglich des Lokomotivführers Brettl deponierte der Sachverständige, daß er, da ihm der Zeitpunkt der Ausfahrt des Zuges 112 bekannt war, rechtzeitig hätte trachten sollen, von jenem Standorte wegzukommen, was durch eine Verdrängung der Wächter leicht möglich gewesen wäre. Der Lokomotivführer sei verpflichtet, sich um den Verkehr zu kümmern und darauf zu sehen, daß jedes Hindernis für denselben beseitigt werde.

Ueber Befragen des Verteidigers Dr. Harpner gab schließlich der Sachverständige zu, daß der Lokomotivführer, da ja die beiden Weichenwächter ordnungsgemäß verständigt worden seien, nicht habe annehmen können, daß ein Zug ausfahren werde.

Nach Schluß des Beweisverfahrens beantragte der Staatsanwalt die Verurteilung sämtlicher Angeklagten, da sie alle an dem Unfall ein Verschulden triffen.

Verteidiger Dr. Harpner vertrat den Standpunkt, daß man unrecht daran tue, bei einem Eisenbahnunfall den Kreis der schuldtragenden Personen weiter zu ziehen, als dies nach der Sachlage unbedingt geboten sei. Es gehe nicht an, jeden Eisenbahnbediensteten, der irgend ein Versehen begangen habe, deshalb allein anzuklagen, obgleich er nach der Sachlage keine Gefahr voraussehen konnte. Im vorliegenden Falle sei Brettl vollkommen berechtigt gewesen, statt auf Geleise II auf Geleise I zu fahren, nachdem dies der Verschleber gut gesehen und ihn selbst auf Geleise II geführt hatte. Brettl habe selbst gehört, wie die beiden Wächter ordnungsgemäß verständigt worden seien und für ihn habe somit keine weitere Pflicht bestanden, als die, abzuwarten, bis er wieder geholt werde, ja er dürfte sogar eigenmächtig den Platz nicht verlassen. Wenn Brettl zur Ausfahrtszeit des Zuges 112 noch nicht abgeholt war, mußte er viel eher annehmen, daß Zug 112 vielleicht Verpätung hatte, als daß er glauben konnte, der Zug werde ausfahren, obgleich die bei Stellwerk I postierten beiden Wächter von der Verstellung des Ausfahrtsgeleises Kenntnis hatten.

Wenn der Sachverständige gemeint habe, Brettl habe sich vor Augen halten müssen, daß er den Verkehr behindere, so folge daraus höchstens, daß Brettl wissen mußte, er bilde ein Hindernis für die Ausfahrt des Zuges 112; war er aber ein solches Hindernis, dann konnte eben Zug 112 nicht ausfahren und Brettl könne unmöglich dafür verantwortlich gemacht werden, wenn aus Gründen, die in dem Verhalten anderer Personen liegen, der Zug trotzdem ausgefahren sei.

Verteidiger Dr. Kappeler betonte bezüglich der Weichenwächter, daß diese loyal eingestanden hätten, an den Zug verfehlten zu haben. Man dürfe aber nicht übersehen, daß die Weichenwächter schon mehrere Stunden lang im Dienst gestanden und daher bis zu einem gewissen Grade sicherlich ermüdet waren. Wenn nun einem solchen ermüdeten Manne, dessen Intelligenz ja begrifflicherweise nicht die größte sei, passiere, daß er ein wenig vergesse, so sei dies sicherlich zu entschuldigen, weil auch dem pflichtgetreuesten Menschen ein Vergessen passieren kann.

Es habe sich bei der Verhandlung eben herausgestellt, daß gewisse technische Vorkehrungen in der Station Gmünd gefehlt hätten, die erst nachträglich getroffen worden seien. Wäre schon zur Zeit des Unfalls eingeführt gewesen, daß die Wächter dem anrufenden Beamten ausdrücklich bestätigen müssen, daß die Ausfahrt frei sei, so hätten sich die beiden Weichenwächter wahrscheinlich an die Vorpannmaschine erinnert, die ihnen eben leider gänzlich aus dem Gedächtnis gekommen war.

Die Schuldbilanz des Breinhölder ergebe sich aus den Ausführungen des Sachverständigen von selbst, denn er mußte annehmen, daß die Maschine auf Geleise II stehe, er sah übrigens kurz vor Ausfahrt des Zuges 112 das Ausfahrtsgeleise auf „Frei“ und konnte um so weniger annehmen, daß auf dem Ausfahrtsgeleise eine Vorpannmaschine stehe.

Der Gerichtshof schloß sich nach längerer Beratung der Auffassung der Verteidigung an, indem er mit dem Freispruch sämtlicher Angeklagten vorging.

Vor der Wahl und nach der Wahl. Den Christlich-sozialen ist das Verleumdung ihrer Gegner so ins Fleisch und Blut übergegangen, daß sie keine Gelegenheit hierzu sich entgehen lassen. Namentlich wenn Sozialdemokraten bei irgend einer Wahl Kandidaten sind, wird lustig darauf los verleumdet. Nach der Wahl kommt freilich dann der Klagenjammel. Als die Personalkommission der Südbahn gewählt werden sollte, agitierte

in Marburg der Oberkondukteur Heinrich Waniel in einem Kaffeehaus gegen die sozialdemokratischen Kandidaten und erklärte, einer der Kandidaten, Kondukteur Andreas Kopp, dürfe nicht gewählt werden, er habe einmal von einem Weinbändler einen Geldbetrag zur Verteilung unter seinen Kollegen bekommen und habe ihn selbst eingestekt. Auch Kopp's Frau renne zum Stationschef und denutzte Kollegen. Kopp wurde doch gewählt. Nachher erfuhr er von den Agitatoren Waniel's. Um ihm Gelegenheit zum Beweis der Wahrheit seiner Behauptungen zu geben, klagte Kopp den Waniel durch seinen Vertreter Dr. Fritz Winter beim Bezirksgericht Wiesbaden. Vor einigen Tagen fand nun die Verhandlung statt. Bei dieser sah nun die Sache wesentlich anders aus. Vom Richter zur Rechtfertigung aufgefordert, erklärte Waniel, daß er von Kopp vor Jahren so gekränkt worden sei, daß er noch heute krank sei und wenn die vorliegende Ehrenbeleidigungssache auch zu seinen Ungunsten ausgehe, so koste ihm dies das Leben. Dann aber wußte er nichts anderes zu erzählen, als daß ein Kondukteur vor einiger Zeit ihm eine Geschichte über Kopp erzählt habe und daß ein anderer Kondukteur, den er ebenfalls über Kopp ausforschte, die Geschichte wieder anders erzählt habe. Dann wollte er die beiden Kondukteure als Zeugen für den Wahrheitsbeweis führen. Als ihm der Richter klargemacht, daß Wirtschaftsgespräche kein Wahrheitsbeweis sind und er so seine sichere Verantwortung vor Augen sah, leistete er eine Abbitte und verpflichtete sich, die Ehrenkränkung im „Eisenbahner“ und im „Südbahner“ zu veröffentlichen sowie die Projektkosten zu bezahlen. Christlichsoziale Verleumdungen haben kurze Beine.

Ein empfehlenswerter Arzt. Wie manchmal die Bahnärzte beschaffen sind, zeigt deutlich ein Rechtsfall, der vor dem Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sich abspielte. Der Magazinsarbeiter Ignaz Pour hatte am 19. März 1907 in der Station Tannwald-Schumburg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ein Waggon rutschte er ab und glitt mit dem Rücken über die Kante des Plateaus herunter. Er ging sofort zum Bahnarzt Dr. A. P. Klimet in Tannwald-Schumburg und meldete sich krank. Der Unfall wurde angezeigt. Ueber die Aufforderung der Direktion erstattete nun der Bahnarzt nachstehendes, den Akten wörtlich entnommenes Gutachten:

„In Bezug der diesbezüglichen Aufforderung bin ich imstande, über die Erkrankung des, angeblich infolge eines Unfalles verletzten, gewesenen Magazinsarbeiters Ignaz Pour, lediglich folgendes mitzuteilen.

Ignaz Pour meldete sich am 20. Mai 1907 dienstunfähig, unter Angaben, welche einen möglicherweise vorausgegangenen Unfall völlig ausschlossen; der Kranke selbst erwähnte auch während der ganzen Zeit seiner Dienstunfähigkeit mit keinem Worte, daß ein Unfall ihm zugefallen sei. Nachdem Pour hierorts als Gewohnheitsstrinker bekannt ist, somit auch in geistiger Beziehung nicht als vollwertig angesehen werden kann, so ist es nicht ausgeschlossen, daß er in der Ausübung des ungewohnten Dienstes sein gewohntes Quantum „Sorgenbrecher“ zu sich genommen haben könnte, was ihm bei eben diesem ungewohnten Dienste und in Anbetracht seines Alters, das Gleichgewicht benahm. Pour konnte während und nach seiner Krankheitsmeldung sich des Unfalles geschämt, ja, auf einen solchen sogar ganz vergessen haben.

Tatsache ist, daß Pour weder bei seinem Dienstvorstand, noch mir eine Unfallanzeige vorbrachte, sondern sich erst nach Ablauf der verlängerten Frist des Rentenbezuges auf einen Unfall erinnert. Allerdings zeigte mir Pour gegen das Ende der Behandlungszeit zwei taubeneisgroße Schwellungen in der Lendengegend; aber selbst da teilte mir Pour nichts über einen vorausgegangenen Unfall mit. Uebrigens konnten die beiden Geschwülste auch von einem Sturze während des Krankenstandes herrühren, zumal Pour sowohl von mir beobachtet wurde, als auch unzweifelhaft von anderen Personen beobachtet worden sein wird, wie er die Schnapsbutike gegenüber dem Bahnhofsgelände während seines Krankseins öfters besuchte.

Meinerseits kann ich also über den angeblich erlittenen Unfall absolut keine Angaben mehr machen.

Hochachtungsvoll

Dr. A. P. Klimet m. p.
Bahnarzt.

Dieses „Gutachten“, das nichts wie geistige Verdächtigungen gegen den Arbeiter enthält, war der Direktion ungenügend. Deshalb mußte Dr. Klimet am 12. Juli sein „Gutachten“ ergänzen. Er ging von seiner borgefassten Meinung, es mit einem Alkoholiker zu tun zu haben, nicht ab, fand es aber doch der Mühe wert, einige Symptome festzustellen. Die Anfälle wies natürlich das Rentenbegehren ab. Pour begnügte sich damit nicht und klagte durch seinen Anwalt Dr. Fritz Winter die Anstalt auf Zahlung seiner Rente. Daher wurde er von Ärzten untersucht, die es mit ihrer Pflicht etwas genauer nahmen als der „Arzt“ in Schumburg. Sie fanden, daß eine Diagnose auf Alkoholismus nicht gestellt werden könne. Dagegen fanden sie, daß der Kläger an einem jahrelang bestehenden schweren Gelenkprotekt leide, der zwar nicht Unfallfolge sei, aber den Kläger arbeitsunfähig mache. Die beiden Geschwülste, die der gewissenhafte Herr Bahnarzt doch gefunden hatte und die nach seiner Meinung von einem Sturz stammen konnten, erwiesen sich als harmlose Fettgeschwülste. Ob der Kläger gleich nach dem Unfall eine Zeitlang an Folgen desselben gelitten hatte, konnten sie nicht konstatieren, weil ihnen die nötigen Grundlagen für das Gutachten fehlten, da Herr Dr. Klimet in so gewissenhafter Weise seines Amtes gewaltet und statt eines Gutachtens eine Verdächtigung fabriziert hatte. Auf Grund dieses Sachverhaltes mußte Pour mit seiner Klage abgewiesen werden. Aber es bleibt immer noch die Frage offen, ob der Zustand Pours heute nicht ein anderer wäre, wenn sein behandelnder Arzt sich mehr das Beobachten des körperlichen Zustandes seiner Patienten als die Beobachtung ihres Besuchs in der „Schnapsbutike“ hätte aneignen lassen. Solche Ärzte füllen ihre Posten nicht aus und gehören davon weg!

Der Eisenbahnzusammenstoß in Gramat-Neusiedl. Vor einem Erkenntnisinstanz des Kreisgerichtes in Wiener-Neusiedl unter dem Vorsitz des Landesgerichtsrates Dr. Paul hatte sich kürzlich der 27-jährige Bahnbeamte Arthur Singer der Staatsbahnstation Gramat-Neusiedl und der 31-jährige Blockwächter Josef Stöckl wegen Vergleichen gegen die Sicherheit des Lebens zu verantworten. Wie die vom Staatsanwaltsassistenten

Dr. Kämpf vertretene Anklage ausführte, stieß am 5. Juli v. J. in der Station Gramat-Neusiedl der von Wien um 11 Uhr 56 Minuten nachts eintreffende Personenzug dadurch, daß ihm das Einfahrtsignal „Frei“ gegeben und ihm die Einfahrt geöffnet worden war, mit einem auf dem Geleise stehenden Güterzug zusammen. Der Zusammenstoß war derart heftig, daß die Maschine des Personenzuges und fünf Waggons, ferner die letzten fünf Waggons des aus 36 Wagen bestehenden Lastzuges arg beschädigt und von dem mit etwa 400 Personen besetzten Personenzug vierzig teils schwerer, teils leicht verletzt wurden. Unter den Verletzten befanden sich viele Offiziere, von denen einige Schädenerklärungsberichte stellten, die zum größten Teil im Ausgleichswege bereits befriedigt wurden. Infolge des herrschenden Dunkels herrschte eine große Panik. Im Stationslokal improvisierte Dr. Krautkopf aus Gramat-Neusiedl ein förmliches Spital und leistete den Verletzten als einziger Arzt ärztliche Hilfe. Der angeklagte Beamte Singer, der von Dr. Viktor Rosenfeld verteidigt wurde, gab an, daß infolge des Nachtstages, der gefeiert wurde, in der Station ein großer Andrang herrschte, dazu verlagte das Blocksignal. Er hatte den Streckendienst zu versehen, die Kartenausgabe, die Kasse, dazu kam eine derartige Uebermüdung, daß er in dem Mummel ein Fehlsignal gab.

Der Blockwächter gab an, daß er mit dem Personenzug nichts zu tun hatte, da dessen Einfahrt vom Beamten zu regeln war. Dazu habe er Nacht für Nacht bei seiner sterbenden Frau gewacht.

Der Gerichtshof fand Singer schuldig und verurteilte ihn zu acht Wochen Arrest; der Blockwächter Stöckl, verteidigt von Dr. Leopold Kax, wurde freigesprochen. Dr. Rosenfeld hielt sich Bedenkzeit offen.

Streiflichter.

Von den Stationsaufsehern der Südbahn wird uns geschrieben: Wenn sich die Öffentlichkeit in letzter Zeit besonders oft mit den Stationsaufsehern, speziell der Südbahn, befaßt, so ist dieses voll und ganz durch die stiefmütterliche Zurücksetzung dieser Kategorie berechtigt.

Wir finden Stationsaufseher der Südbahn, vielleicht auch anderer Bahnen, schon sehr früh, in den Anfangsjahren ihres Entlebens schon wie diese Bediensteten schon. Diefelben wurden zufolge ihrer Verwendbarkeit und des finanziellen Vorteiles, den die Bahnanstalt von ihnen hatte, sehr zahlreich als billige Verkehrsbeamte beschäftigt, das heißt sie standen nicht so ganz im Rechte der Beamten, hatten aber das Recht, einmal nach vielen Jahren solche zu werden und durften den vollen Beamtendienst verrichten, wozu letztere Gnade sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat.

Also man bedenke, die gleiche Arbeit hat sich erhalten, ja vielleicht, mit Rücksicht auf den Zugverkehr von einst und jetzt, verdoppelt, wohl nicht so aber das früher gehabte Recht, es vorwärts zu bringen.

In späterer Zeit hat man den für die Dienstausführung eines Stationsaufsehers ganz unpassenden Namen in Expedient gewandelt, wozu letzterer Name sich bis in die jetzige Zeit erhalten hat. In ganz neuer Zeit hat man aber einen schlaun Zug gemacht, um die armen Verkehrsbeamtenproletarier, wie der richtige Name heißen sollte, neuerlich zu schädigen. Man nimmt seit dem Jahr 1905 keine Expedienten mehr beim Verkehrsamt auf und ganz still werden die Stationsaufseher an deren Stelle gesetzt, als die Nachfolger der Expedienten bestimmt, ihnen aber, wie schon oben erwähnt, in schlaun, hinterhältiger Weise das schon früher gehabte Recht geraubt. Deshalb heraus, Stationsaufseher, und hinein die Gewerkschaft.

Wunder auf der k. k. Staatsbahn. Wer im 20. Jahrhundert nicht mehr an Wunder glaubt, der gehe auf die k. k. Staatsbahn Linz, dort wird er wirklich Wunder sehen, und zwar im ganzen Betriebe. Wir wollen von den vielen Wundern nur eines herausnehmen und zwar das von der Werkstätte. Hier sind 1200 Arbeiter beschäftigt, wovon aber nach den geistreichen Aussprüchen des Leiters der Werkstätte, Herrn Oberinspektors Huber, kein einziger etwas arbeitet. Nun werden aber doch jährlich Tausende Lokomotiven, Tender und Waggons repariert und neu hergestellt. Wenn die Arbeiter also nichts tun — und es muß so sein, denn der Oberinspektor Huber und seine Adlanten sagen es und die werden es doch verstehen — dann muß es doch als Wunder bezeichnet werden, daß erwähnte Arbeiten geleistet werden können. Denn daß durch die geistige Arbeit dieser Herren Waggons und Lokomotiven repariert und neu gemacht werden, wird gewiß niemand für möglich halten. Oder sollten die Heingelmannchen, welche jeinerzeit durch das Weib des Schusters vertrieben wurden, wieder ihre wunderbare Schaffenskraft der Werkstättenleitung Linz zur Verfügung stellen? Jemand etwas Wunderbares muß dahinter sein, sonst hätte Herr Huber jeinerzeit nicht gesagt, er wird 1200 Glasstürze bestellen, damit die Arbeiter nicht voll Staub und Schmutz werden. Solchen gibt es in der Werkstätte genug und sollen die Arbeiter hierfür noch dankbar sein. Nichts arbeiten brauchen, vor Staub und Schmutz bewahrt bleiben, die Arbeit aber dennoch fertig bringen, mein Herz, was willst du noch mehr? Der Ruhm, Wunder zu wirken, macht ehrgeizig und läßt auch den Stellvertreter der Werkstättenleitung, Herrn Inspektor (zu deutsch überseht „Nachschauer“) Polorny nicht zur Ruhe kommen. Bei ihm ist Technik, Fortschritt und Wissenschaft in Vergessenheit geraten. Dafür läuft er den ganzen Tag herum und macht dem Titel „Nachschauer“ alle Ehre. Er ist um das Wohl der Arbeiter so besorgt, daß er auf alles andere vergißt. Nur so fort, immer mehr Arbeit verlangen und das Personal nicht vermehren, dafür aber schikanieren, das wird noch größere Wunder hervorbringen, als jetzt schon geschehen. Auf der k. k. Staatsbahn Linz kann man daher sagen: Wenn Gott ein Amt gibt, den schlägt er mit Blindheit, befaßt ihn mit Argwohn und macht ihn kleinlich.

Der Dienst der Weichenwächter der k. k. böhmischen Nordbahn. Während in allen größeren Stationen mit starkem Verkehr der Dienst der Weichenwächter eine Regelung erfahren hat, womit das Personal halbwegs zufriedengestellt wurde, befinden sich die Weichenwächter in den kleineren und mittleren Stationen in Bezug auf Dienst- und Ruhezeit noch in einer recht erbärmlichen Lage und sind den Streckenwächtern gegenüber bedeutend im Nachteil, weshalb ihr Bestreben dahin geht, zumindest mit den Streckenwächtern gleichgestellt zu werden. Das Verlangen nach dem 16stündigen Dienst mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit ist gewiß ein derart bescheidenes, daß man keine Worte darüber zu verlieren braucht und die Realisierung dieses Wunsches wird die k. k. Direktion der B. N. B. sicher nicht allzu stark belasten. In einzelnen Stationen sollte schon vor längerer Zeit eine Verringerung Platz greifen, doch ist es bislang wieder bei dem alten Modus geblieben. Woran die Schuld liegt, das läßt sich nicht ergründen. Doch das unliebsame Verhältnis, daß eine neue Dienst-einteilung nicht nur vom Stationsvorstand oder Stationsleiter, sondern auch vom Streckenchef abhängt, spielt hier gewiß eine wichtige Rolle zum Nachteil der armen Teufel,

welche eine Dienstverleinerung anstreben. Die Sache liegt gewöhnlich so, daß das, was der Stationsvorstand will, der Streckenchef nicht will, oder umgekehrt, und zum Schluß bleibt dann gewöhnlich alles beim alten. Die Wächter der Station Gabstein der Linie Ratow-Böhmisch-Leipa, welche ebenfalls schon vor längerer Zeit eine neue Dienst-einteilung bekommen sollten, haben neuerdings ein Gesuch um Dienstverleinerung eingebracht, welches hoffentlich von seiten einer löblichen Direktion in Anbetracht des äußerst beschwerlichen Verlangens die gebührende Berücksichtigung finden wird. In dieser Station ist der Dienst auf der nördlichen Seite, wo drei Zugschranken zu bedienen sind, überhaupt sehr erschwert, da durch einen in der Krümmung liegenden Einschnitt das Herannahen der Züge nicht wahrgenommen werden kann und von seiten der Lokomotivführer seit dem bekannten Pfeisverbot von der Dampfpeise nur selten Gebrauch gemacht wird. Wenn es nun vorkommt, daß das Blockschlagwerk nicht funktioniert, so befindet sich der den Zug erwartende Wächter infolge der regelmäßigen Verspätungen der Züge 56 und 68, welche 15 bis 20 Minuten betragen, in einer recht peinlichen Lage. — Auch in der Station Woten, wo sich nur ein Weichenwächter befindet, der täglich 18 Stunden Dienst hat, sollte schon längst eine andere Dienst-einteilung Platz greifen, doch scheint hier der Stationsleiter Herr Wöhl der Sache sehr hinderlich zu sein, in der Meinung, daß nur „Er“ bei Bestimmung des Dienstes maßgebend ist. Aus all dem geht hervor, daß der Dienst der Weichenwächter bei der k. k. B. N. B. nicht gebührend eingeschätzt wird. — Auch aus vielen anderen Stationen werden berechnete Klagen wegen Dienstüberbürdung der Weichenwächter laut und wäre es endlich an der Zeit, daß man den Weichenwächtern in den kleineren Stationen denselben Dienst gibt, wie den Wächtern auf der Strecke.

Hütet euch vor dem geistigen Gifte! Mit Schmerz und Trauer muß man die Wahrnehmung machen, daß Tausende von Eisenbahnern zu ihrer geistigen Nahrung die „Kronen-Zeitung“ und ihre fromme Schwester die „Neue Zeitung“ erwählt haben, beides Blätter, die durch ihren geistlichen, herzerquickenden Inhalt dem deutschen Volke unberechenbaren moralischen und geistigen Schaden zufügen. In den letzten Tagen, da die Kriegsgefahr aufs höchste gestiegen war, feierten diese Schandblätter wahre Orgien der Blutgier und wie hätten sie erst ihrer Blutgier gefrönt, wenn es wirklich zum Kriege gekommen wäre! Die Kriegsgefahr und die Gelegenheit zu Sensationen für die Bildpresse ist nun zum Glück vorbei, aber die Blätter wissen Erfas zu schaffen. In der „Kronen-Zeitung“ beginnt folgender Roman zu erscheinen:

Das Blutgespenst im Konat
oder

Die Prophezeiung der Zigeunerin
von

Graf Lubomir Chrostic.

An Stelle der blutigen Kriegsberichte sollen die Leser der „Kronen-Zeitung“ wenigstens einen von Uberglauben und Wundt erfüllten Roman serviert erhalten. Es ist selbstverständlich, daß der Name des angeblich adeligen Verfassers erfunden ist und daß sich dahinter irgendein skrupelloses Individuum verbirgt, das für Geld seine Feder in den Dienst des Raubmörderblattes stellt. Dieser Volksvergiftung entgegenzutreten, sollte jeder denkende Arbeiter auf das intensivste bestrebt sein. In seinem Kreise, in seiner Familie muß jeder Arbeiter auf die Entfernung dieser Standalpresse eifrig hinwirken, nur so ist eine Eindämmung dieser Schmutzflut möglich.

Ein neuer Erfolg. Durch die Intervention unseres Genossen Reichsratsabgeordneten Rudolf Müller wurde für das Lokomotivpersonal auf den Strecken Nieder- und Nieder-Weidenwiese-Heinersdorf und Gamsdorf-Nieder-Weidenwiese nachstehender Erfolg erzielt. Das „Amtsblatt“ vom 18. Februar l. J. verlautbart nämlich:

„Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlaß vom 5. Februar d. J., Zahl 4826/21, angeordnet, daß die dem Lokomotivpersonal der Strecken Gamsdorf-Nieder-Weidenwiese und Nieder-Weidenwiese-Heinersdorf nur für Personenzüge und Lastzüge bewilligte 25prozentige Erhöhung der Fahrgehälter mit Gültigkeit vom 1. Jänner d. J. auch auf die Stundengehälter dieses Lokomotivpersonals sowie auf die in den genannten Strecken bewirkten Leer- und Kalfahrten ausgedehnt ist. Durch diese Verfügung wird das im „Amtsblatt“ Nr. 32 ex 1908 verlautbarte Zirkular Nr. 177 außer Kraft gesetzt.“

Olmutz, am 14. Februar 1909.

Amberg.

Wahnerhaltungssektion Brauman am Znn. Unlänglich der Verlegung des Herrn Bauoberkommissärs Riedl nach Mühlhölz hat unter dem Streckenpersonal obiger Sektion heller Freudenjubel.

In der Tat, Herr Riedl war alles eher als ein humaner Vorgesetzter, und jedermann, vom Arbeiter an bis hinauf zum Ingenieur, konnte wohl über die Despotenlaunen dieses Herrn bedauern. So liebenswürdig sich Herr Riedl im Kreise der hiesigen bürgerlichen Gesellschaft benahm, so brutal behandelte er dafür seine Untergebenen. Jeder Bedienstete und Arbeiter, welcher bei Herrn Riedl mit einer Bitte oder Beschwerde vortrat, mußte sich auf eine anständige Aktion von Grobheiten vorbereiten, denn Loyalität gegenüber Wünschen und Beschwerden von Untergebenen war und ist Herrn Riedl immer ein fremder Begriff. Und erst wenn sich ein Untergeordneter gar vergah und ihm ein kleines Malheur passierte! Da prasselte auch schon ein gehöriges Donnerwetter über das Haupt des Delinquenten nieder.

Barban gab es bei diesem Herrn nicht, und Strafen bis ins Ungemessene waren nichts Seltsames.

Vielleicht werden diese Zeilen beitragen, um Herrn Riedl bessere Umgangsformen mit seinen Untergebenen in der neuen Domizilsituation anzugewöhnen.

Konferenz der Wagenmeister und Wagenaufseher der Südbahn. Die Zentrale des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines hatte für Sonntag den 21. März l. J. nach Marburg eine Konferenz der Wagenmeister und Wagenaufseher der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit folgender Tagesordnung einberufen: 1. Bericht des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Franz Siegelbauer. 2. Die Härten des Zirkulars 385 a. 3. Eventuelles.

Zur Konferenz waren aus nachstehenden Stationen Delegierte erschienen:

Wien, Wiener-Neustadt, Wloggnitz, März-zuschlag, Bruck a. b. Mur, Leoben, Graz, Marburg, Pragerhof, Laibach, Steinbrunn, St. Peter, Triest, Cormons, Villach, Lienz, Franzensfeste, Vözen, Alai, Kuffstein.

Von der Zentrale des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines war Genosse Weigl erschienen.

Nachdem Genosse Pröglhöf aus Wien zum Vorsitzenden und Genosse Kiegl aus Triest zum Schriftführer gewählt worden waren, wurde in die Tagesordnung eingegangen.

Zum ersten Punkt erstattete Personalkommissionsmitglied

Genosse Siegelbauer einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission und gibt ferner der Konferenz bekannt, daß durch das Pensionsauswahlgutachten Genossen Nablcr am 20. März bei der Sitzung im Pensionsauswahlgutachten zwei Anträge überreicht wurden, und zwar: Verfürzung der Pensionswartefahre und Erweiterung der Mandate im Pensionsauswahlgutachten.

Nach längerer Debatte wird die Personalkommission beauftragt, bei den kommenden Verhandlungen mit aller Energie auf die Abstellung der Härten im Zirkular 385 hinzuwirken.

Hierauf erklärt Genosse Weigl in sehr ausführlicher Weise die Anträge zu den Regulierungen und gibt Aufschluß über die bestehenden Verhältnisse der Wagenmeister und Wagen-ausheber.

Genosse Siegelbauer stellt den Antrag, einen Dispositionsfonds zu gründen, der vom Aktionskomitee zu verwalten ist. Dieser Antrag wird angenommen.

Es wurde ein dreigliedriges Komitee mit dem Sitz in Wien, als Komiteekassier Genosse Ott (Wien) gewählt. Die beiden anderen zu wählen, wurde den Genossen in Wien überlassen. Als Kontrolloren wurden die Genossen Rudolf Pust (St. Peter), Josef Hofer (Willach), Robert Reichl (Kufstein) gewählt.

Zum Schluß werden die Delegierten aufgefordert, tätig in der Organisation mitzuarbeiten und auch unter den Kollegen in diesem Sinne zu wirken.

Nachdem sich niemand mehr zum Wort meldet, schließt der Vorsitzende Genosse Pröglhöf die Konferenz um halb 3 Uhr nachmittags.

Korrespondenzen.

Tannwald-Schumburg. Wie sich die Verhältnisse in der hiesigen Station gestalten, ist nicht mehr schön und werden die Bediensteten auch nicht mehr lange zusehen. Was die stramme Durchführung des Dienstes anbelangt, sind wir mit den Ansichten unseres Herrn Vorstandes vollkommen einverstanden, nur verlangen wir Gerechtigkeit. Hoffentlich wird sich unser Herr Vorstand zu weiteren nationalen Ungerechtigkeiten von den beiden Herren Verkehrsbeamten nicht mehr beeinflussen lassen und wenn die beiden Herren Beamten, besonders der Herr Mattonich, nicht bald einhalten wird, kommen wir mit anderem Material, wo dann sicher eine Aenderung geschehen wird. Wir Eisenbahner haben keine Lust, daß uns durch nationale Willkürlichkeiten der Dienst erschwert wird.

Wien (Donaukaibahnhof). Nachdem Herr Inspektor Ceder bereits 35 Dienstjahre hat, so bitten die Bediensteten des Staibahnhofes, er möge endlich vom Schauplatz der Tätigkeit verschwinden und in den Ruhestand übertreten. Oder will er vor seinem Abgang noch einige Familien unglücklich machen? Wenn Herr Ceder schon Dienst machen will, soll er sich den blauen Vogen ausfüllen lassen und nach Rußland gehen, dort dürfte er noch Anhänger und Bewunderer seiner unvürdlichen Tatkraft finden.

Groß-Weikersdorf. Auf unserer Strecke werden neue Schienen gelegt, und trotzdem die Arbeiter ohne Unterschied des Alters über die schwere Arbeit und unmensliche Antreiberei klagen, so wird dem Herrn Inspektor Zitta doch noch zu wenig geleistet. Wahrscheinlich befürchtet er, daß seine Remuneration zu gering ausfallen dürfte. Bei keiner Arbeit wird so viel an Schweiß und Mühsal zerrissen als wie bei einer Neulage.

Während im Jahre 1902 für derartige Arbeiten ein Tagelohn von 3 Kr. gezahlt wurde, so wird heute bei der allgemeinen Teuerung nur Kr. 2.40 bis 2.60 bezahlt.

Der Herr Inspektor Zitta glaubt, daß die Arbeiter in der Provinz immer noch so billig leben können wie vor 30 oder 40 Jahren, denn sonst könnte er nicht sagen, daß man mit 1 fl. schon leben kann.

Hier hat er sich gewaltig geirrt und es wäre für denselben jenseit für die Arbeiter nur von Vorteil, wenn Herr Zitta einmal nur eine Woche den Versuch machen würde, mit den Tagelohn eines Arbeiters zu leben, ganz davon abgesehen, daß zumeist eine vielköpfige Familie von diesem larmen Verdienst das nötigste Dasein fristen muß.

Steinbrunn. In unserer Station werden vier Stellwerke erbaut, wovon drei bereits fertig sind. Der vierte Turm ist bis auf die Grundmauern fertig. Auf dieser erhebt sich ein 5000 bis 6000 Kilogramm schweres eisernes Gerüst, da der neue babylonische Turm als Glasbau aufgeführt wird. Am 18. Februar wurde durch eine Streifung ein Wagen umgestürzt, der diesen Turm ebenfalls zu Fall brachte.

Glücklicherweise wurde niemand verletzt, da der Turm noch nicht im Betrieb war und die Maschine an diesem gefährlichen Objekt bereits vorbeigefahren war. Die Bediensteten haben sich wiederholt wegen der Aufstellung dieses Turmes an dieser gefährlichen Stelle bedauert, weil er die ganze Aussicht verhindert. Hoffentlich wird auch Herr Stern zur Einsicht kommen, daß dieses Unikum auf einem ungünstigen Platz stand und wird dessen Aufstellung auf einem besseren Platz anordnen. Wir ersuchen Herrn Stern, nur einige Nächte mit uns Dienst zu machen und er wird zur Überzeugung kommen, daß für den vierten Turm unbedingt ein anderer Platz ausgesucht werden muß. Beim babylonischen Turmbau hat auch die Vorlegung geholfen.

Franzensfeste. (An alle Eisenbahner der Südbahn auf den Tiroler Linien.) In letzterer Zeit kursiert unter den Eisenbahnbediensteten in Franzensfeste und benachbarten Stationen das mir unliebsame Gerücht, ich hätte verlauten lassen, daß es mir lieber sei, wenn keine Eisenbahner in meine Gaitube kommen. Ich erkläre hiermit ein für allemal, daß es mir als Wirt und Geschäftsmann gänzlich fernliegt, über die Eisenbahner als meine Gäste eine so abfällige Aeußerung zu machen, da mir als Wirt jeder anständige Gast stets willkommen ist. Auch bin ich jederzeit aufs äußerste bemüht, allen meinen Gästen und Kunden die größte Aufmerksamkeit und Achtung zu beweisen, um dieselben für alle Zeit meine sicheren und zufriedenen Kunden zu erhalten. Da ich in der Ausprägung einer solchen groben Unwahrheit eine absichtliche und hohle Schädigung meines Geschäftes erblicke, werde ich mit allen Mitteln dazugehen, jene Person ausfindig zu machen, von der diese Verleumdung ausgegangen ist, um gegen sie wegen böshafter, absichtlicher Geschäftsschädigung die gerichtliche Verfolgung einzuleiten. Den geehrten Eisenbahnbediensteten erkläre ich hiermit, daß sie mir nach wie vor in meinem Hause sehr willkommen sind. Für die gütige Aufnahme dieser Zeilen bestens dankend, zeichnet sich hochachtungsvoll Franz Kanalter, Gastwirt und Fleischhauer in Franzensfeste. — Wir erblicken in obigen Zeilen wieder einmal einen Beweis, mit welcher Ausprägung unsere Christlichsozialen in Franzensfeste am Werke sind, uns unsere Versammlungsorte abzutreiben; es ist uns noch in lebhafter Erinnerung, wie sie vor Jahresfrist bei Verkauf dieses Gasthauses bemüht waren, den Herrn Kanalter zu bewegen, daß er unsere Gewerkschaftsorganisation nicht mehr aufnehme. Nur die entscheidende, sichere Erklärung des Herrn Kanalter, daß bei ihm jeder Gast, ohne Unterschied der Partei, stets willkommen ist, hat ihr Vorhaben vereitelt. Nun versucht man auf Umwegen die Gäste zu vertreiben. Der Ruin eines Geschäftsmannes samt Familie bleibt ihnen ganz gleichgültig. Wir wären aber sehr begierig zu wissen, was der christlichsoziale Vereinswirt, Herr Walfertner, sagen würde, wenn gegen ihn eine so verleumderische Aktion eingeleitet würde.

Lambach. (Oberösterreich.) Nicht mit christlichsozialen Taten wird der Eisenbahner für den Verkehrsband gewonnen, sondern roher Terrorismus und brutale Gewalt wird angewendet, um Leute entweder zu gewinnen oder brotlos zu machen.

Wegen einer kleinen Ursache veranlaßt der Bahnrichter Sanyel, daß drei Oberbauarbeiter von der Arbeit am 19. März abgezogen wurden. Wir werden demnächst einmal ausführlich die Verhältnisse hier besprechen, und wenn Bahnrichter Sanyel dabei fest auf die Finger geklopft wird, dann hat er sich selbst zuzuschreiben. Mit Gemeinheiten und Gewalt lassen sich auch in Lambach die Oberbauarbeiter das Leben nicht mehr verbittern.

Wiesla-Oberleutensdorf. Im vorigen Jahre überreichten die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen beim Bahnbetriebsamt Wiesla-Oberleutensdorf ein mit 200 Unterschriften versehenes Gesuch um Errichtung von Personalwohnhäusern in Oberleutensdorf aus den Verhältnissen des Provisionsfonds.

Endlich nach einem Jahre trifft die Bahnverwaltung Anstalten, um Gebäude für die Bediensteten zu errichten, doch die Gründe und der Platz sind nicht geeignet, die Zustimmung des Personals zu finden; um so weniger können wir mit dem geplanten Platz einverstanden sein, da bereits bei der Eingabe des Gesuches die umfassendste Motivierung erfolgte.

Durch den Abbau der angrenzenden Kohlenflächte ist das gewählte Terrain für die Aufstellung von Wohnhäusern höchst gefährdet und die Bediensteten haben keine Lust, eines Tages von der Erde mit samt dem Wohnhaus verschlungen zu werden.

Tann ist die Station Wiesla zwei Kilometer von Oberleutensdorf entfernt und müssen die Kinder zur Schule und die die Einkäufe besorgenden Frauen diese Strecke täglich mehrmals durchlaufen.

Man unterlasse die Verhandlungen mit den Bruchern Kohlenwerken und wenn man schon Personalwohnungen bauen will, so baue man sie dort, wo dieselben zweckmäßig sind und die Bewohner mit den Familien ruhig schlafen können. Sollte die Direktion trotzdem darauf bestehen, die Häuser auf den abgebauten Gründen bauen zu lassen, so wäre es Pflicht unserer Genossen im Provisionsfonds, gegen die Bewilligung der Gelder zu stimmen, da wir auf keinen Fall in einer Mausefalle wohnen wollen.

Wittmannsdorf. Wir haben in unserer Station den Herrn Oberoffizial Warta als Vorstand, der sich bemüht, den Zugbegleitern den Dienst immer schwerer zu gestalten. Hier sind turnusmäßig 65 Mann normiert, außerdem noch zwei Mann zur Ablösung. Die Ablösung wurde durch den Vorstand bereits gänzlich eingestellt, da nach der Ansicht dieses Herrn der Turnus ja sehr schön und die von der Direktion eingeführte Ruhezeit nicht notwendig sei. Urlaub gibt es selbst in den dringenden Fällen nicht. Ein Kondukteur, der telegraphisch an das Sterbeteil seines Vaters berufen war, wurde von dem Vorstand mit den Worten, „daß der Vater noch nicht tot sei“ schroff abgewiesen. Nach einigen Tagen starb der Vater, ohne seinen Sohn gesehen zu haben.

Kommt ein Bediensteter mit einem Gesuch, in welcher Form immer, so wird die Erledigung entweder kurz abgewiesen oder doch sehr verzögert. Dabei hat der Herr Vorstand die Gewohnheit, bei jeder Gelegenheit zu sagen: „Ja, das muß anders werden.“ Ebenso verhält es sich mit der Schule. In Wien sind sogenannte Schultage vorgegeben. In Wittmannsdorf muß das Personal nach Zug 1817 in die Schule kommen, so daß es notwendig wäre, daß die Angehörigen das Essen in die Schule tragen müssen.

Mit der Unterführung der Wagen in den Stationen muß es über Auftrag des Herrn Warta auch anders werden. Die Instruktion XX ist für ihn nicht maßgebend.

Wir könnten noch manche derartige Stücken anführen, doch auch wir müssen uns sagen: „Ja, das muß anders werden.“ Wir sind nicht länger genügt, diese straffauswärtige Behandlung zu ertragen; wir sind zur Überzeugung gekommen, daß dieser unelastische Zustand für die Dauer unhaltbar geworden ist.

Wenn der Querulant Schläger bei diesem System Vorteile und Begünstigungen für seine Person herausschlägt, so ist dies seine Sache, doch der größere Teil des Wittmannsdorfer Personals ist anderer Meinung und verlangt eine menschliche und gerechte Behandlung. In einem Punkte sind wir mit dem Herrn Vorstand vollkommen einverstanden, und der heißt: „Ja, das muß anders werden, Herr Warta!“

Knittelsfeld. (Generalversammlung des Lebensmittelmagazins.) Die Wahlen für den Vorstand des Lebensmittelmagazins endeten mit dem Siege unserer Kandidaten, die mit einer Majorität von 400 Stimmen gewählt wurden. Hoffentlich werden die Gegner aus dem Resultat den Schluß ziehen, daß die abgeschmackte und verleumderische Kampfesweise, deren sie sich zumeist bedient haben, selbst in den Reihen der völkischen und deutschnationalen Anhänger wenig Anklang findet.

In einem von der Arbeiterschaft verwalteten Lebensmittelmagazin ist es die erste Aufgabe, die Interessen der Mitglieder und des Instituts zu wahren und zu fördern sowie parteipolitische Fragen auszuschalten. Wir wollen den Frieden und haben die Wege dazu gebahnt. Die Versammlung hat uns gezeigt, mit welchen Elementen wir in Zukunft zu rechnen haben. Wir danken allen, welche durch ihre Mithilfe zu diesem Siege beigetragen haben, insbesondere den Genossen aus der Provinz, die das Opfer einer weiten Reise nicht scheuten, um an dieser wichtigen Versammlung teilzunehmen.

Wien. (Quartiergeldbemessung bei der k. k. Nordbahn.) Ein Genosse schreibt: Im November 1908 erhielten wir die Dienstordnung der k. k. Österreichischen Staatsbahnen und hoffte ich jeder, daß er auch die Rechte, welche den Bediensteten zugesichert sind, geteilt wird. Doch dem ist nicht so.

Wo es etwas den Bediensteten zu nehmen gibt, wird die Nordbahndienstpraxis, trotzdem sie außer Kraft getreten ist, noch weiter angewendet. Zur Erklärung diene folgendes:

Der § 52 lautet: In besonderen Fällen können einzelnen Bediensteten Personalzulagen und persönliche Quartiergeldzulagen bewilligt werden.

Die Personalzulagen werden nur bei Beförderungen und Borrückungen, und zwar nach Maßgabe der Steigerung des Gehaltes eingezogen.

Die persönlichen Quartiergeldzulagen werden bei Beförderungen und einer Erhöhung des Quartiergeldes für die betreffende Dienstklasse und Gehaltskategorie nach Maßgabe der Steigerung des Quartiergeldbezuges eingezogen.

§ 48 lautet: An Stelle des Quartiergeldes kann eine entsprechende Naturalwohnung angewiesen werden, welche der Bedienstete zu beziehen verpflichtet ist.

Erreicht der aus den lokalen Mietverhältnissen und der Beschaffenheit der Naturalwohnung sich ergebende, seitens des Eisenbahnministeriums zu diesem Behufe von Zeit zu Zeit festzusetzende Wert einer Naturalwohnung nicht die Höhe des Quartiergeldes des betreffenden Bediensteten, so wird diesem nicht das ganze Quartiergeld, sondern nur ein jenseit Wert der Wohnung gleich kommender Teil des Quartiergeldes in Abzug gebracht. Eine Verringerung in der Bewertung der Naturalwohnung trifft auch den in derselben bereits bequartierten Bediensteten.

Wie werden aber diese beiden Paragraphen der Dienstordnung gehandhabt?

Ich erhielt bei der Einreichung in das Gehaltschema der k. k. Staatsbahnen eine Personalzulage von 60 Kr.

Bei der Ernennung zum Oberkondukteur eine Erhöhung der Personalzulage um 100 Kr., das waren zusammen 160 Kr. jährlich, welche mir laut § 52 nur im Falle einer Beförderung oder Borrückung eingezogen werden können.

Ad § 48. Am 1. Jänner 1909 bezog ich eine Naturalwohnung im dritten Stock, welche mit Kr. 443.92 bewertet ist und vordem an eine Privatpartei um 312 Kr. jährlich vermietet war, weil die Beschaffenheit dieser Wohnung nicht dem Wert derselben entsprach.

Das Bezügen der Wohnung als Naturalwohnung nahm man zum Anlaß, mir mein Quartiergeld von 320 Kr. und die Personalzulage von 160 Kr., macht zusammen 480 Kr., zu entziehen.

Dieselbe Wohnung kostet als Mietwohnung im ersten Stock Kr. 318.24, im zweiten Stock wird als Naturalwohnung in Abzug gebracht 360 Kr., im dritten Stock wird als Naturalwohnung in Abzug gebracht 480 Kr. Schade, daß nicht noch ein vierter und fünfter Stock da ist, so könnte die Wohnung noch 800 und 1000 Kr. einbringen. Daselbe Verhältnis trifft einen jeden, der das Glück hat, eine Naturalwohnung zu beziehen.

Die Hinzuhäuser sind ein Teil der Wohlfahrtseinrichtungen der Bahn, und wenn dieselben nur für Privat- und Mietparteien einen materiellen Nutzen haben sollten, warum läßt man nicht auch diesen Nutzen den Inhabern von Naturalwohnungen zukommen?

Den Bediensteten ihr ohnehin längliches Einkommen schmälern, wo es nur möglich ist und anderen, sogar fremden Parteien gegenüber, sich eines humanen Vorgehens befleißigen, wo bleibt da die „Wohlfahrtseinrichtung“?

Pragerhof. (Unglücksfall.) In der Nacht vom 27. März wurde der Verchieber Johann Hohnik beim Verchieben des Zuges 852 unter die Wagen geschleudert, wobei denselben beide Hüfte und beide Hände abgeführt wurden. Der Unglücksfall ereignete sich wie folgt: Hohnik wollte mit einem Weiber zwei ausgehängte Wagen begleiten, um eine Beschädigung derselben durch allzu starken Anprall zu verhindern. Ungefähr 20 Meter vom Wechsell Nr. 20 ist ein Ständer für die große Bogenlampe eingegraben, die dazu gehörige Lampe befindet sich seit Monaten im Magazin.

Im Dunkel der Nacht wurde diese Säule zum Verhängnis für unsere treuen und nützlichen Kollegen, der ein äußerst folider Mann war.

Ueberdies ist jene Stelle eine der gefährlichsten, da nur eine Schienenlänge vom Wechsell Nr. 20 zwischen Wechsell und Herz das Hauptgleise Nr. 2 abzweigt. Wäre an dieser gefährlichen Stelle die Bogenlampe an dem Paradebühnen bereits montiert und in Funktion gewesen, so wäre wahrscheinlich dieses Unglück ausgeblieben. Wie viele Bediensteten werden noch verunglücken müssen, bis endlich die Lampen dort angebracht werden, wohin dieselben gehören.

St. Michael ob Leoben. Die Magazinsarbeiter in unserer Station führen ein sehr trauriges Dasein, da dieselben keinen freien Tag im Jahre haben. Jahraus, jahrein zwölf Stunden Dienst, zwölf Stunden frei, eine Woche Tagdienst, die nächste Woche Nachtdienst ohne jeden Ruhetag.

Dazu noch eine rohe Behandlung von seiten einiger Vorgesetzter, die sich oft in der gefühlosten Form äußert. So wurde den Magazinsarbeitern bei der großen Kälte nicht gestattet, das mitgebrachte Essen zur Mitternachtspause zu wärmen, und die armen Teufel mußten das Essen kalt und gestoren hinunterwürgen.

Ja in einer kalten Februarnacht wurden die Magazinsarbeiter sogar einmal hinausgeschleppt, die Arbeiter waren jedoch so vernünftig und gingen in die nahegelegene Kaserne, wo sie später von Magazinsausheber Gruber abgeholt wurden.

Derartige Brutalitäten gegen die Arbeiter sollten doch von maßgebender Seite abgestellt werden. Den Arbeitern der Station raten wir aber, Mann für Mann in die Organisation einzutreten, dann werden solche Mißstände leicht beseitigt werden können.

Wien an der Donau. (Von den Tagelohnbediensteten.) Wer den Eisenbahndienst kennt, wird zugeben, daß die im Tagelohn stehenden Bediensteten in jeder Beziehung am schlechtesten daran sind. Der im Tagelohn stehende Arbeiter hat keinen Anspruch auf Erholungsurlaub, er bekommt keine Jahreslegitimation oder erst nach zehn Jahren, die ihm im Falle der Provisionierung wieder abgenommen wird. Während für alte verkannte Schwelken und verrobbete Schienenmängel ein Schutzbüchlein aufgestellt wird, läßt die k. k. Bahnverwaltung durch einen Erlaß die Bahnarbeiter aus den Wartefallen hinausdrängen. Nicht einmal ein alter Kastenwagen wird als Aufenthalt zum Einnehmen des Mittagsbrottes bewilligt. Die Professionsisten, bei der Bahnverhaltung werden immer jener Kategorie zugerechnet, die leer ausgeht. Bekommen die Oberbauarbeiter zu ihrem Hungerlohn eine kleine Zulage, so bekommen die Bahnverhaltungsprofessionsisten nichts, da sie zu den Verhältnissenarbeiten gehören, bekommen aber die Verhältnissenarbeiter eine Zulage, so bekommen die Professionsisten der Bahnverhaltung erst recht nichts, da sie in diesem Falle zu den Oberbauarbeitern gehören. Von einer einheitlichen Arbeitsordnung ist wieder bei den Professionsisten noch bei den Oberbauarbeitern etwas zu spüren, ein jeder Bahnverhaltungschef schaltet und waltet nach Belieben und die Arbeiter müssen lutschen.

Wieviel Not und Elend, Verdruss und Ungerechtigkeit würde das Eisenbahnministerium lindern, wenn es eine entsprechende Arbeitsordnung sowie die versprochene Lohnaufbesserung schleunigst durchführen möchte.

Unser Vertrauen zu unseren vorgelegten oberen Behörden ist das wie eines russischen Untertanen zu seinem Großfürsten. Darum hinein in die Organisation und suchen wir dort vereint das zu erreichen, was man uns als einzelnen beherrschbar verweigert. Unsere Kinder rufen nach Brot, wir Arbeiter nach einer menschenwürdigen Existenz.

St. Veit an der Glan. (Geizhausezustände.) Für die Dauer absolut unhaltbare Zustände haben sich im hiesigen Geizhause eingestellt und das Denunziantentum steht in voller Blüte. Es wimmelt im Rayon des Geizhauses von Zuträgern und derartiger Ungeheuer, daß anständige Menschen der Aufenthalt unter solchen Individuen peinlich berühren muß.

Jede Aeußerung, ob privater oder allgemeiner Natur, wird von den Zuträgern die sich auch—Kollegen nennen, jedoch wie gemeine Schurken handeln, am rechten Ort hinterbracht. Selbstredend wirken derartige Zustände höchst demoralisierend und nur zu oft wird dann der ehrliche Mensch mit dem Maßstab des Schurken gemessen und dadurch in seiner Ehre tief gekränkt.

Das neben Denunziation auch rohe Behandlung Platz greift beweist folgender Fall: Der Oberwerkmann Wokant a ohreißt die Verhörungen und wollte noch mit einem Geschwindigkeitsmesserfahrmantel das nötige hinzufügen, doch trat er anstatt den Kopf des Drehereilehrlings den Träger der Bohrmachine.

Wir erwarten, daß dieser Mißstand bahnamtlich behandelt wird, widrigenfalls wir die gerichtliche Anzeige erstatten. Schuld an derartigen Vorkommnissen liegt die Arbeiter zumeist selbst, denn wenn den Speichelleckern gleich am Anfang energig entgegengetreten worden wäre, so hätten die Quertreibereien keinen großen Umfang nehmen können. Jetzt bedarf es zur Meinung viel Bählerin.

Triest III. (Abschiedsfeier.) Zu Ehren des in den Ruhestand tretenden Maschinenmeisters Genossen Josef Schaffer veranstaltete die Ortsgruppe Triest III eine Abschiedsfeier, die sich zu einer imposanten internationalen Kundgebung gestaltete. Es waren hierzu die Gefangenenvereine der drei hier vertretenen Nationen erschienen, die abwechselnd durch ihre gut gelungenen Vorträge die Festgäste erheiterten. Nach der beifällig aufgenommenen Festrede durch Genossen Falk wurde dem feiernden Genossen Schaffer ein Gedicht der Ortsgruppe überreicht. Präulein Mathilde Kirchner trug ein schwingvolles Gedicht vor und überreichte im Namen der Lokomotivführer dem Herrn Schaffer einen prachtvollen Blumenstrauß.

Wienaburg. (k. k. Staatsbahn.) Eine Tatsache ist es, daß, wenn jemand durch Protektion zu einem Posten kommt, gewiß in vielen Dingen eine Unternehmung an den Tag legt. So mag es auch in dieser Station sein. Wenn man seit der Zeit, als der Herr Gebelle in dieser Station sein Unwesen trieb, nichts mehr hörte, so mag dieses dem zuzuschreiben sein, daß immer vernünftige und tüchtige Leute als Vorgesetzte in diese Station kamen. Seit der Zeit aber, wo die Station in die Hände des Herrn Lorenz überging, hörte man sonst nichts als Klagen, und zwar am meisten von den Parteien. Auch die dortigen beschäftigten Arbeiter und Bediensteten können diesen kein gutes Zeugnis ausstellen. Trotzdem er es selbst an seinem

eigenen Leibe verspürt hat, was es heißt, Tagelöhner oder Untergebotener zu sein, scheint er jetzt als angehender Stationsmeister alles vergessen zu haben. Wir wollen auch nicht auf sein Vorleben weiter eingehen, denn wir glauben, daß diese Zeiten genügen.

Komotan. In der Station Triesitz arbeiten die Stationsarbeiter und Gepäckträger immer noch unter jenen Verhältnissen, wie es vor 25 Jahren auf allen österreichischen Bahnen Sitte und Brauch war, das heißt, die Arbeiter werden zu allen, auch zu privaten Arbeiten verwendet, müssen sich von sämtlichen Familienmitgliedern Kommandos und Mägen gefallen lassen und dem es nicht paßt, kann einfach gehen.

Wir finden den Stationsarbeiter unter Aufsicht eines Beamten oder eines Familienmitgliedes im Garten beschäftigt, der zweite bringt Holz und Kohlen für die gnädige Frau herbei, der dritte hat soeben für den Kaffier Schokolade aus dem nahen Stramladen um einige Heller Frühstücksbrot geholt, wofür er in der liebendwürdigsten Weise mit Brotteller, Gläsern, Bagage u. s. w. entlohnt wird. Der vierte Arbeiter bemüht sich, mit einem alten Fegen die Fenster der Kanzleien zu putzen. Diese vier Bediensteten haben folgenden Dienst abwechselnd zu versehen: Der erste Mann 17 Stunden Dienst und 8 Stunden frei, der zweite 13 Stunden Dienst und 11 Stunden frei, der dritte 12 Stunden Dienst und 12 Stunden frei, der vierte 10 Stunden Dienst und 14 Stunden frei.

Damit der Herr Vorstand Weber die Kosten für ein Dienstmädchen oder für einen Tagelöhner erspart, müssen die Stationsarbeiter neben ihren dienstlichen Verpflichtungen noch ein „Mädchen für alles“ abgeben. Den Zivilreisenden fällt diese unverschämte Ausbeutung des Bahnpersonals auf und werden von denselben nicht gerade die schmeichelhaftesten Worte zur Charakterisierung dieser unzeitgemäßen Behandlung laut. Die armen Bediensteten dürfen, wenn sie nicht brotlos werden wollen, nicht gegen dieses System der Ausbeutung ankämpfen, so wird eben nichts anderes übrig bleiben, als an höherer und kompetenter Stelle Abhilfe zu fordern.

Vieng. (Ungerechte Entlassung.) Mit was für Mittel manche Bahnmeister arbeiten, um brave, ehrliche Arbeiter um ihr Brot zu bringen, zeigt nachstehender Vorfall. Ein Arbeiter, der sich seit seinem 14. Lebensjahre selbst das Brot verdienen mußte, ging vor einem Jahre zur Bahn und nahm dort die Arbeit als Oberbauarbeiter an. Vor kurzer Zeit hatte die Frau des Partieführers Stefane (ein Christlichsozialer) einen Brief, der an den betreffenden Arbeiter adressiert war, aufgebroschen und gelesen und einen Ratssch darüber verbreitet. Der Arbeiter ging dann die Frau zu Gericht klagen.

Da haben ihn der Partieführer mit seiner Frau, von der Klage zurückzutreten und der Partieführer versprochen auch, die aufgelaufenen Kosten zu tragen. Der Arbeiter zog die Klage zurück. Seit dieser Zeit war der Arbeiter beim Partieführer und dem Bahnmeister Heidl mißlieblich geworden.

Nun bekam der Bahnmeister einen anonymen Brief und sofort wurde der betreffende Arbeiter vom Partieführer und vom Bahnmeister beschuldigt, den Brief geschrieben zu haben und der Bahnmeister ging den Arbeiter zu Gericht klagen. Als der Arbeiter nach Erhalt der Zustellung zum Bezirksrichter ging und sich über die Ursache der Klage erkundigte, riet ihm der Herr Bezirksrichter, er soll dem Bahnmeister die Sache auflären, daß er nicht der Täter ist und die Angelegenheit wäre erledigt.

Als er zum Bahnmeister kam, jammerte ihn dieser an: „Geh'n wir nur zu Gericht, wir werden schon sehen.“ Bei Gericht wurde der Arbeiter freigesprochen und als dieser dann wegen Verleumdung den Partieführer bei Gericht belangte und der Bahnmeister von dieser Klage erfuh, schrie er den Arbeiter bei der Arbeit an: „Gehen Sie selbst, sonst muß ich Sie entlassen!“ Als der Arbeiter fragte, warum er entlassen werden sollte, sagte ihm der Bahnmeister: „Weil Sie den Partieführer bei Gericht verklagt haben.“ Also, Herr Bahnmeister Heidl, weil ein Arbeiter sein Recht sucht, muß er deshalb sein Brot verlieren. Herr Heidl, haben Sie die Pflicht, Frau Stefane zu schützen, und haben Sie die Pflicht, sich in ein Weibergetusch hineinzuversetzen? Wo ist deswegen brave Arbeiter verleumdet und unbilliger Egoismus beraubt werden?

Man hat Sie bis heute geachtet. Daß Sie aber mit solchen Intrigen gegen ihr Recht suchende Arbeiter vorgehen, ist charakteristisch.

Bei der folgenden Gerichtsverhandlung ging der Arbeiter einen Ausgleich ein, damit er nicht entlassen würde. Nach drei Tagen sandte ihm der Bahnmeister sein Arbeitsbuch mit folgender Eintragung in denselben: „Mit Zufriedenheit gebietet, auf eigenes Verlangen gesund (?) und lobenswerdend entlassen“, was ja auf Unwahrheit beruht. Der Arbeiter hatte durch dieses Vorgehen einen Schaden von 30 Kr. erlitten und ist nicht gern von der Bahn fortgegangen, da er in Greifenberg sein Heim hatte.

Verwaltungsberichte.

Eger. Am 1. April tagte in Eger im Vereinslokal „zum goldenen Japan“ eine freie Eisenbahnerversammlung, in welcher Reichsratsabgeordneter Rudolf Müller über den Sozialversicherungsentwurf sprach. Der Referent entlegte sich seiner Aufgabe in vorzüglichster Weise, indem er alle Schäden und Mängel des Entwurfes aufdeckte. Insbesondere erklärte der Vortragende unter spannender Aufmerksamkeit seiner Zuhörer über den Entwurf geplanten Raub an den gesamten Eisenbahnpersonal auf und wies an der Hand der Statistik nach, daß der Eisenbahner nicht allein im Versicherungsinstitut rechtlos werden soll, sondern auch um sein längst erworbenes Recht auf Rente gebracht wird. Seine Ausführungen schloß er mit dem Appell an alle Anwesenden, stramm zur Organisation zu stehen, diese nach innen und außen auszubauen um den uns zu erwartenden Kämpfen um unser Recht gerüst zu sein.

Oberleutensdorf. Sonntag den 28. März d. J. fand hier eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Dusek über die Sozialversicherung und die Eisenbahner ein ausgezeichnetes Referat erstattete und folgende Resolution angenommen wurde: „Die heute in Oberleutensdorf tagende freie Eisenbahnerversammlung protestiert gegen jede Verschlechterung des Unfallversicherungsgesetzes für die Eisenbahner, wie selbe in dem Entwurf über Sozialversicherung enthalten ist und fordert die maßgebenden Faktoren auf, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Erhaltung des Status quo anzustreben. Die Versammlung erklärt, daß sie diese Bestrebungen unterstützen werden.“

Leoben. Am 21. März l. J. fand eine sehr gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Kolleger aus Graz und Genosse Herzog in leichtverständlicher und ausführlicher Weise über die Organisation und deren Erfolge sowie die Regelung der Dienstzeit des Bahnpersonals sprachen. Der gute Besuch und der ungeteilte Beifall den die beiden Referenten für ihren Vortrag ernteten, sind der beste Beweis, daß die Eisenbahner in Leoben den Wert der Organisation zu würdigen verstehen und die Einführung der verschiedenen Kurse für die Mitglieder nur zum Vorteil gereicht.

Lambach. (Oberösterreich.) Am 25. März fand hier in Schmauners Gasthaus eine zahlreich besuchte Eisenbahnerversammlung statt, zu der als Referent Genosse Weiser aus Linz erschienen war. Derselbe schilderte in interessanter Weise den Niedergang der modernen Arbeiterorganisationen, insbesondere die Entwertung, Zweck und Nutzen der Gewerkschaft der Eisenbahner.

Mit lautloser Stille lauschten die Anwesenden den trefflichen Ausführungen und zeigten durch brausenden Beifall am Schluß, daß sie die Worte auch verstanden und sich zu Herzen genommen haben.

Nachdem noch die Genossen Heiberger und Huber zur Tagesordnung gesprochen, wurde die Versammlung nach dreistündiger Dauer geschlossen.

Falkenau an der Eger. Am Dienstag den 30. März fand hier im Deutschen Hause eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Die Sozialversicherung und die Eisenbahner“ statt. Der Besuch der Versammlung litt unter den ungünstigen Witterungsbedingungen, wie auch unter der Bitterung. In das Präsidium wurden die Genossen Albert, Georg Kühnel und Albrecht Hampl gewählt. Zur Tagesordnung erhielt Genosse Rudolf Müller, Reichsratsabgeordneter aus Wien, das Wort. Er besprach zunächst das Attentat der Regierung auf die Eisenbahner, das überall die tiefste Empörung der Bediensteten hervorruft. Die Regierung will hier den Eisenbahner alte erworbene Rechte wegnehmen, ja noch mehr, es ist dies ein Anschlag auf das Koalitionsrecht der Eisenbahner. Das Unfallversicherungsgesetz hat sich trotz seiner Härten und Mängel bis heute auch ziemlich bewährt und als Herr von Koberer damals sein Programm zur „Reform und Aufbau der Alters- und Invaliditätsversicherung, anständiger, war man der Meinung, dies bedeute eine wesentliche Verbesserung des Unfallversicherungsgesetzes. Jedner zergliederte den Unterschied zwischen dem Unfallversicherungsgesetz vom Jahre 1869 und dem Unfallversicherungsgesetz vom Jahre 1893 sowie den Unterschied zwischen dem alten und neuen Gesetzentwurf. Er entwarf ein Bild über den Rentenanspruch vom Jahre 1894 und stellte Vergleiche nach dem heutigen Entwurf. Sodann ging der Referent abschweifend auf den Nationalitätenkampf über, besprach die Politik der Derjatta und Wittel, den Unfug und die Gefährlichkeit der chauvinistischen Umtriebe der nationalen Radikalliter in den beiden Lagern und betonte, daß sich die Eisenbahner im Kampfe gegen den heutigen Entwurf mehr als je zusammen schließen müssen, denn nur dadurch können sie diesen Verbrechen der Regierung an ihren Interessen wirksam begegnen. Töfender Beifall lohnte seine Ausführungen. Nachdem die Tagesordnung erschöpft war, schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Walsert. Am 21. März 1909 fand in Baumgartners Gasthaus in Wurm eine Wächterversammlung nach § 2 des Versammlungsgesetzes mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Durchführung der Angelegenheiten bei den t. t. Staatsbahnen. 2. Wahl von Delegierten zur Entsendung zur t. t. Staatsbahndirektion.

In der Versammlung, welche für die hiesigen Verhältnisse sehr gut besucht war, erhielt Genosse Franz Partl aus Wien zum ersten Punkt der Tagesordnung das Wort, welcher ein ausgezeichnetes Referat erstattete. Auch unterrichtete er die Wächter über die Anträge, welche in der Personalkommissions-sitzung eingebracht wurden, und gab Auskunft über mehrere an ihn gestellte Fragen.

Zum zweiten Punkt wurde eine diesbezügliche Resolution angenommen und die Vertrauensmänner gewählt. Nach einer fernen Aufforderung an die Wächter, sich der Organisation anzuschließen, wurde die Versammlung geschlossen.

Aus den Organisationen.

Vieng. Am 23. März 1909 fand in Vieng im Vereinslokal im Eisenbahnerklubverein die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Vieng I mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. 2. Neuwahl des Ortsgruppenausschusses. 3. Bericht des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Radner. 4. Eventuelles.

Der Bericht des abtretenden Ausschusses weist nach, daß in dem halben Jahre vom September 1908 bis 23. März 1909 14 Ausschusssitzungen, 6 Besprechungen nach § 2 des Vereinsgesetzes über interne Angelegenheiten, 4 öffentliche Vereins-versammlungen und 2 freie Eisenbahnerversammlungen abgehalten wurden. Die Einnahmen betrugen Kr. 3268.32, die Ausgaben Kr. 3007.45, verbleibt ein Kassensrest von Kr. 262.17. An Unterstufungen wurden 40 Kr. verausgabt.

Die Bibliothek wurde fleißig benutzt. Es wurden in der Zeit 415 Bücher entliehen. An Straßgebern wurden 32 Kr. eingehoben. Auch wurde den Genossen Wilhelm Köhler, Johann Winkler, Josef Schölzhorn, Johann Oberforcher und Julius Steger für die Bücherpenden der Dank ausgesprochen.

Beim zweiten Punkt: Neuwahl, wurden in den neuen Ausschuss folgende Genossen gewählt: Anton Obelen, Obmann, Vieng, Josefengasse 146; Ausschüsse: Theodor Köhler, Oberkondukteur, Alois Dedel und Franz Steif, Schriftführer; Johann Maier, Johann Pfeiffer, Ludwig Wobling und Müller Kassiere; Albrecht Mayer, Johann Josas Bibliothekare; Vinzenz Karre, Moser und Edmund Radner; Neuvorsen: Peter Sarter, Oberkondukteur und Ludwig Brandl, Kondukteur. Zum dritten Punkt berichtet Genosse Radner über die Konstituierung der Personalkommissionsmitglieder am 4. März 1909 in Wien.

Unter Eventuelles wurde die Frage gestellt, ob der Ausschuss Schritte unternehmen könnte, damit die im Jahre 1907 angestellten Bediensteten die Dienstordnung, Pensions- und Krankenkassensatz und das Anstellungsverbot erhalten. Genosse Radner verspricht sich, bei der nächsten Personalkommissions-sitzung sich darum einzusetzen.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Anton Obelen, Oberkondukteur, Vieng, Josefengasse 146 und Zuschriften in Versicherungs-fällen und Geldangelegenheiten sind an den Kassier Genossen Hans Maier, Kondukteurzugsführer, Vieng, Reichsstraße 326, zu senden.

Bodenbach. Sonntag den 28. März fand die diesjährige Generalversammlung statt, welche einen sehr guten Besuch aufzuweisen hatte. Bei dem Punkt Neuwahlen wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Rudolf Schiller, Obmann, Franz Schabe und Anton Kunz, Obmannstellvertreter; Rudolf Berhan, Schriftführer; Johann Germa, Kassier; Johann Thalmeier und Heinrich Müller, Revisoren; Rudolf Schröter, Anton Prager, Bruno Weigen, Franz Franze, Leopold Landsmann, Ernst Böbel, Wendelin Jaschke, Wenzel Gubner, Josef Frieslich, Hermann Moris, Josef Wilinsky, Josef Winkler, Wenzel Freidl und Wilhelm Hüttl.

Sämtliche Zuschriften, welche nicht den Kassier betreffen, sind an Genossen Rudolf Schiller, Bodenbach, Theodor Körnerstraße 627, zu senden, mündliche Ausfragen werden der Genosse Schiller im Parteisekretariat entgegennehmen.

In Geldangelegenheiten ist alles an Genossen Johann Germa, Bodenbach, Bismarckstraße 533, zu senden. Ferner werden die Genossen auf das neue Parteiblatt „Nord-böhmischer Volksbote“ aufmerksam gemacht, welcher zweimal die Woche erscheint und in welchem alle Vereinsangelegenheiten von nun an bekanntgegeben werden. Es ist Pflicht, daß ein jeder organisierte Eisenbahner auch Abnehmer dieses Blattes wird.

Jedib. Am 21. März fand in Pleiers Gasthaus in Kloben die ganzjährige Hauptversammlung statt. Der Obmann Josef Gareis eröffnete dieselbe um 4 Uhr nachmittags. Aus seinem Bericht war zu ersehen, daß die junge Bahnhalle gut arbeitet. Seit August 1908 fanden 6 Monatsversammlungen und 2 freie Versammlungen sowie 3 Ausschusssitzungen statt. Die Bahnhalle beteiligte sich an zwei Konferenzen und einer Aktion wegen Lohnhöherungen bei der Generaldirektion. Der Kassier erstattete seinen Kasienbericht, welcher anstandslos zur Kenntnis genommen wurde. Die Mitgliederbereinigung zeigte 13 Neuaufnahmen, 5 Austritte und 1 Uebertritt. Stand der Mitglieder am 31. Dezember 1908: 62 Mitglieder. In die Zeitung wurden gewählt: Anton Krämer, Wiler in Dapnig Nr. 66, als Bahnhallenleiter; Anton Kneip, Jedib, als Kassier; als Ausschüsse die Genossen: Schmidt, Georg Böhm, Nikolaus Zuber, Josef Gareis, Gustav Winkler und Josef Sommer; als Subkassier auf der Strecke A. Froidl. Sodann hielt Genosse Josef Kraus

aus Falkenau einen Vortrag über die Sozialversicherung der Eisenbahner.

Hohenstadt. Bei der letzten Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Rudolf Koutny, Obmann; A. Jamm, Kassier; Ausschüsse: Anton Subac, Wilhelm Warvos, Josef Keller und Almont Kufuta. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an: Rudolf Koutny in Groß-Mojel, letzte Post Schmale bei Hohenstadt.

Olmutz. Am 14. März hat die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe stattgefunden. Aus dem Bericht der Funktionäre sei folgendes angeführt: Versammlungen wurden abgehalten: 12 Ausschusssitzungen, 20 Vereinsversammlungen, 6 freie Eisenbahnerversammlungen, 30 § 2-Versammlungen. Briefe sind eingelangt 184, abgesendet 290.

Die Einnahmen betrugen Kr. 5461.83, die Ausgaben Kr. 5407.61. Kassensstand am 28. Februar 1909 Kr. 54.19. Unterstufungen wurden 560 Kr. ausbezahlt. Die Bibliothek umfaßt 200 deutsche und 120 tschechische Bände. Das gesamte Vereinsinventar beläuft sich auf circa 2500 Kr. Der Mitgliederstand betrug am 31. Jänner 1909 388 Mitglieder.

In die Vereinsleitung wurden folgende Genossen gewählt: Döenášek, Obmann, Pollák, erster Stellvertreter, Leichs, zweiter Stellvertreter; Blaha und Pospisil, Schriftführer; Hornig, Drábel, Kassiere; Franz Procházka, Rat, Bibliothekare; Markuša, Josef Procházka, Dozial, Anton Pospisil, Tischler, Ausschüsse; Hausverwalter: Genosse Maschanek.

Als Subkassiere wurden nachstehende Genossen bestimmt: Olmutz, Nordbahn, Verschubpersonal: Rat; Zugsbegleiter: Leichs; das übrige Stations- und Heizhauspersonal: Döenášek; Strecke Olmutz-Pretau und Olmutz-Nezamysky: Leichs.

Lothalbahn Dobelein: Pinta; Strecke Olmutz-Celechovitz: Dvotáček, Navrátil, Zeblička.

Zentralbahn: Hornig; Strecke: Zeblička in Groß-Misternitz.

Staatsbahngesellschaft: Zugsbegleiter: Švesta, Blaha; Heizhaus: Sauer; Strecke Olmutz-Mügitz: Štrabal, Bahnwächter.

Die Subkassiere sind mit Bloßs betraut und müssen jeden empfangenen Betrag sofort besätigen. Für Beträge, die jemand anderem, als den genannten Kassieren und Subkassieren oder ohne Befähigung abgegeben worden sind, übernimmt die Vereinsleitung keine Verantwortung.

Diejenigen Mitglieder, die das Fachblatt per Post wünschen, sollen sofort ihrem Subkassier die genaue Wohnungsadresse angeben.

Wir machen die Mitglieder aufmerksam, daß in Zukunft jedem, der sechs Wochen den Mitgliedsbeitrag schuldet, das Fachblatt eingestellt wird, ohne daß die rückständigen Nummern bei eventueller Bezahlung nachgeliefert werden. Die Mitglieder werden daher höflichst ersucht, ihre Beiträge pünktlich im vorhinein zu entrichten.

Sämtliche Beschwerden und Rechtschuhangelegenheiten sind direkt an den Obmann Genossen Döenášek, Olmutz II, zu richten, dagegen sind Unterstufungsanfragen, Zeitungsberichte, Turnusangelegenheiten sowie Ungenügflichkeiten, Schikanierungen bei der Staatsbahngesellschaft durch Genossen Pollák, bei der t. t. Staatsbahn und t. t. Nordbahn, Zugsbegleitungspersonal und Strecke Olmutz-Pretau und Olmutz-Nezamysky durch Genossen Leichs an die Vereinsleitung zu leiten.

Das Stationspersonal der t. t. Nordbahn kann sich in allen Angelegenheiten an den Genossen Döenášek wenden.

Die Zeitungsendung besorgt Genosse Markuša und sind Beschwerden in dieser Angelegenheit direkt an ihn zu richten. Josef Markuša, Dobelein 65. Gelddeträge sind an Herrn Mann Hornig, Bleich 87, zu senden.

Bregenz. Samstag den 13. Februar 1909, abends 8 Uhr, fand im Gasthaus „zum Quellenhof“ die ganzjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Vortrag. 4. Eventuelles.

Nach den Berichten des Obmannes und Kassiers ist ein reges Vorwärtsschreiten der Organisation zu verzeichnen. Bei der Wahl wurden die vom Wahlkomitee vorgeschlagenen Funktionäre gewählt: Anton Bernardi, Wächter, Obmann, Anton Greiner, Pumpenwärter, Stellvertreter; Alfred Kleck, Lokomotivführer, Kassier, Franz Wobhamer, Lokomotivführer, Stellvertreter; Hermann Kercher, Lokomotivführer und Johann Wirth, Lokomotivführer, Revisor; Engelbert Klotzer, Magazinbedienter, Schriftführer, Albert Keger, Kondukteur, Stellvertreter; Andreas Sperger, Gastwirt, Bibliothekar, Christian Mayer, Verschieber, Stellvertreter; Anton Feinle, Wagenführer, August Kufnig, Matrose, Bernardi, Greiner, Keger, Mayer, Subkassiere. Ueber Antrag wurde dem Ausschuss das Absolutum erteilt. Der Vortrag entfiel infolge der Verhinderung des Referenten.

Steyr. Sonntag den 21. März 1909 fand in Pflugs Gasthaus, Eibingerstraße 34, die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Steyr statt, zu welcher Genosse Bill aus Wien als Referent erschienen war. Nach den Berichten des Ausschusses und dessen Neuwahl hielt Genosse Bill einen Vortrag und besprach die von der Regierung geplante Verringerung im Unfallversicherungsgesetz, welche für die Eisenbahner einen großen Nachteil bedeutet.

Genosse Bill unterzog die Regierung und ihre Argumente einer genauen Kritik und forderte die zahlreich anwesenden Eisenbahner auf, sich zusammenzuschließen und sich auf einen harten Kampf vorzubereiten. Alle Korrespondenzen sind an Genossen Josef Pointner, Bahnhofsweg Nr. 4 in Steyr, zu senden.

Furth im Walde. Bei der am 7. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Kruphansl, Bahnhallenleiter; Franz Leberl, Kassier. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Josef Kruphansl, Furth im Walde. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat im Vereinslokal „Postgarten“ um 6 Uhr abends statt. Für die Eisenbahner ist es Pflicht, sich mehr um unsere Bahnhalle umzukümmern, damit auch wir in Zukunft eine Verbesserung unserer Lage herbeiführen können. Für nächste Monatsversammlung vollzähliges Erscheinen notwendig.

Randek. Sonntag den 14. März d. J. fand im Vereinslokal die Generalversammlung statt, wobei die Genossen Vietler und Jbl aus Innsbruck referierten. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Josef Tschomson, Obmann, Penzinger und Kirchlicher, Stellvertreter; Johann Fuchs, Alois Ertl, Hans Schmid, Johann Strang, Kassier; Josef Tschomson, Wladimir Schürzer und Franz Gapp, Schriftführer; Josef Tschomson und Radner, Bibliothekare; Paul Dreßl, Kontrolle. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Samstag nach dem Dritten im Vereinslokal, Straubis Gasthaus, statt.

Weg. Bei der am 7. März stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Puschl, Obmann; Wegla und Kerner, Kassiere; Smutny, Kočisek, Kut, Puschner, Sima, Albel, Eimann und Gutwald, Ausschüsse; Gopp, Subkassier für die t. t. G. Sodann referierte Genosse Koranda in tschechischer und Genosse Kraus in deutscher Sprache über die Lage der Bediensteten und erteilten beide Redner für den lehrreichen Vortrag allgemeinen Beifall. Nach einem kurzen Schlusswort durch den Obmann wurde die Versammlung geschlossen.

Ring. Samstag den 13. März d. J. um 8 Uhr abends tagte im Gasthaus des Herrn Wipplinger, Wiener Reichsstraße, die Generalversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Bericht der Kontrolle. 3. Neuwahl des Ausschusses. 4. Vortrag von Genossen Dmeh. 5. Anträge und Anfragen. Obmann Weiser begrüßte die sehr zahlreichen

An die übliche F. F. Generalinspektion.

Die Verhältnisse der Werkstätte in Feldkirch ersuchen eine F. F. Generalinspektion, die Werkstätte Feldkirch unangemeldet zu inspizieren.

An die F. F. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Die Streckenwächter der Bahnerhaltungssektion Bischofs- hofen, auf der Strecke von Bischofs- hofen bis Larnbach, erlauben sich an eine F. F. Staatsbahndirektion die Anfrage zu richten, warum dieselben bis heute noch keinen dienstfreien Tag im Monat erhalten haben, da dies in der Bahnerhaltungssektion schon schon eingeführt ist. Die Betroffenen.

An die F. F. Böhmisches Nordbahndirektion in Prag.

Die Stations- und Bahnerhaltungsarbeiter der F. F. Böhmisches Nordbahn erlauben sich anzufügen, wann der ver- sprechene Lohn und die Arbeitsordnung den im Taglohn liegenden Bediensteten und Arbeitern zur Kenntnis gebracht wird, da dieselben ohne eine gültige Arbeitsordnung in puncto Arbeits- zeit und Behandlung der Willkür einzelner Vorgesetzten aus- gesetzt sind. Deshalb bitten die Obgenannten um gültige Be- rücksichtigung.

An die F. F. Staatsbahndirektion in Villach.

Ist einer Staatsbahndirektion bekannt, daß in der Station Selztal keine Urlaubskonfirmation zur Auflage gebracht wird, oder muß ein solcher Antrag alle Jahre in der Personal- kommission eingebracht werden? Um Abhilfe wird gebeten.

Das Stationspersonal von Selztal.

An die Direktion der F. F. Österreichischen Nordwestbahn.

In der Station Gmünd werden junge, tüchtige und intel- ligente Leute durch zwei Jahre ständig zum Bahndienst ver- wendet, aber trotz allem Hoffen und aller Versprechungen nicht zu Ausbilden der Leute ernannt. Nachdem dieselben die nötige Schulbildung besitzen und durch eine zweijährige praktische Aus- bildung die Fähigkeiten zum Bahndienst nachgewiesen haben, so bitten diese um die Ernennung zu Ausbilden der Leute.

An das hohe F. F. Eisenbahnministerium.

In der Station Ebersbach der F. F. Böhmisches Nordbahn haben mehrere Bedienstete vor zehn Wochen Geld und Photographien auf Legitimationen mit dem dazu gehörigen Ansuchen überreicht. Bis heute haben diese Leute jedoch die Legitimationen noch nicht erhalten. Es wäre eine Wohltat, wenn diese Sache untersucht würde.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich.

Ortsgruppe Krems an der Donau. Den Mitgliedern zur Kenntnisnahme, daß die nächste Monatsversammlung am 17. April d. J. um halb 7 Uhr abends in Walters Gasthaus stattfindet, wo Beschlüsse wegen des Privatlokalen gefaßt werden. Gleichzeitig werden die Mitglieder freundlichst ersucht, den „Eisen- bahner“ immer genau zu lesen, da unsere Veranstaltungen stets durch das Fachblatt kundgemacht werden und separate Ein- ladungen nicht ausgegeben werden.

Ortsgruppe Eger. Sonntag den 18. April, um 8 Uhr nachmittags findet im Gasthaus „zum goldenen Hahn“ in Eger die diesjährige Generalversammlung statt und werden die ge- ehrten Mitglieder gebeten, zahlreich zu erscheinen. Tagesordnung: 1. Protokoll und Rechenschaftsbericht der Funk- tionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Allge- meines Referent Genosse Mai. Mitgliedsbücher sind mitzubringen.

Ortsgruppe Wörgl II. Am Mittwoch den 21. April, halb 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Josef Wolland die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesord- nung statt: 1. Berlesung des Protokolls der halb- jährigen Generalversammlung. 2. Berichte: a) des Obmanns; b) des Kassiers; c) der Kontrolle. 3. Wahl des neuen Ausschusses. 4. Vortrag: „Sozialversicherungsgesetz und die Eisenbahner“. (Referent Adolf Müller aus Wien.) 5. Beschlu- ßfassung über das jeweilige Unterstüßungs- wesen. 6. Eventuelles.

Die Mitglieder beider Ortsgruppen werden ersucht, in dieser Versammlung pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Zahlstelle Döding. Unsere nächste Monatsversammlung findet Sonntag den 25. April d. J. in Döding, in Grimms Gasthaus statt, wobei der Referent einen Vortrag halten wird. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder erwünscht.

Ortsgruppe Komotau. Den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe Komotau diene zur Kenntnis, daß die Monatsver- sammlungen nicht mehr in Döding, sondern in Oberdorf, sondern bis auf weiteres jeden Sonntag nach dem 17. eines jeden Monats nachmittags 2 Uhr im Restaurant „zum Hauptbahnhof“ (Matlay) stattfinden. Die Genossen werden ersucht, vollzählig und pünktlich zu erscheinen.

Ferner wollen die Genossen zur Kenntnis nehmen, daß jeden Sonntag von 10 bis 11 Uhr vormittags im selben Lokal die Bibliotheksausgabe stattfindet.

Bzüglich der unregelmäßigen Zustellung des Fachblattes werden die Genossen nochmals aufmerksam gemacht, ein etwaiges Nichterscheinen des Genossen St u y schriftlich bekanntzu- geben und zwar muß diese Mitteilung die Mitgliedsnummer, die Nummer des fehlenden Fachblattes sowie Ort, Gasse und Haus- nummer enthalten. Wir möchten aber auch die geehrten Mit- glieder ersuchen, solche Notizen zur Kenntnis zu nehmen und die Funktionäre nicht immer wieder unnütz anzurempeln.

Ortsgruppe Pilsen. Alle Mitglieder des Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines, insoweit dieselben Mitglieder des Konsumvereines in Pilsen sind, führen ihre Vollmacht den Ver- treuungsmännern, beziehungsweise den Ausschussmitgliedern der Ortsgruppe Pilsen ab. Pflicht eines jeden Genossen ist es, dieser Aufforderung nachzukommen. Sammelt die Vollmachten aller Berufsgegnossen.

Ortsgruppe Weidling. Die Mitglieder der Ortsgruppe Weidling werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher zur Ab- stempelung eheabligst abzugeben. Um eine rasche Abwicklung durchzuführen, ist jeder Substanz verpflichtet, dieselben zu über- nehmen und dem Vorgesetzten zu übergeben. Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß die Ortsgruppeleitung in der Sitzung vom 24. März d. J. beschlossen hat, der Zentralisierung der Bibliothek beizutreten. Der Beschluß wird mit 1. Mai d. J. durchgeführt und werden die Mitglieder ersucht, die ausge- liehenen Bücher bis 20. April d. J. der Ortsgruppe zurückzu- stellen.

Ab 1. Mai können die Mitglieder Bibliotheksbücher in der Zentrale, XII, Jgnaugasse Nr. 12, gegen Vorweisung des Mit- gliedsbuches beziehen. Bei der vorgenommenen Nachwahl in den Ausschuss wurden die Genossen Anton Greiner zum Obmannstellvertreter, Genosse Franz Herzig zum Schriftführer- stellvertreter und Genosse Schramm als zweiter Kontrollor gewählt.

Die Vereinsabende an den ersten drei Montagen im Monat behufs Einzahlung des Mitgliedsbeitrages werden ab 1. Mai sistiert und es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß dafür die Substanz vermehrt wurden.

Die Namen der Substanz werden demnächst bekannt- gegeben.

Ortsgruppe Barmen. Sonntag den 18. April d. J. findet um 2 Uhr nachmittags im Grandhotel die diesjährige Generalversammlung statt. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Bismarck. Am Freitag den 16. April, halb 8 Uhr abends, findet in Bismarck in Herrn M. Berners Gasthaus „zur goldenen Krone“ eine außerordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Be- richt des Vorstandes. 2. Neuwahlen. 3. Even- tuelles. Sollte um oben angeführte Zeit die Versammlung nicht beschlußfähig sein, so findet dieselbe um eine Stunde später ohne Rücksichtnahme auf die Zahl der anwesenden Mit- glieder im selben Lokal statt.

Ortsgruppe Leoben. Laut Beschluß der Ausschussführung vom 28. März beginnt die Diskussion jeden Sonn- und Feiertag um 9 Uhr vormittags. Den Mitgliedern der Ortsgruppe diene zur Kenntnis, daß jeden ersten Sonntag im Monat um 7 Uhr abends eine Diskussion stattfindet. Nachdem der Ausschuss für den Monat April die Referate bereits bestimmt hat, ist es Pflicht der Mitglieder, die Diskussionsabende fleißig zu be- suchen.

Ortsgruppe Sigmundsherg. Es diene den werten Genossen zur Kenntnis, daß Sonntag den 18. April d. J., um 3 Uhr nachmittags, in Herrn Bath, Gasthaus in Sigmundsherg die konstituierende Versammlung der neugegründeten Ortsgruppe stattfindet.

Die Genossen werden ersucht, pünktlich und zahlreich zu erscheinen und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Königshof an der Elbe. Sonntag den 18. April um halb 8 Uhr abends, findet im Gasthaus der Frau Anna Rücker die konstituierende der neugegründeten Ortsgruppe statt, wozu ein Referat aus Prag kommen wird.

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

Ortsgruppe Gloggnitz. Am Donnerstag den 15. April 1909, 7 Uhr abends, findet im Vereinslokal, Gasthaus „zum Alpenhorn“ in Gloggnitz, Seite 2, die diesjährige Generalver- sammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Berlesung des Protokolls der letzten Generalversam- lung. 2. Berichte der Funktionäre. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Vortrag. 5. Anträge und Anfragen.

Es wird ersucht, die Mitgliedsbücher und Interimskarten sowie die ausgegebenen Bücher behufs Kontrolle abzugeben und die etwaigen Rückstände zu begleichen.

Im Interesse eines jeden Mitgliedes wird ersucht, zahl- reich zu dieser Versammlung zu erscheinen und die Frauen mit- zubringen.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Burkersdorf. Samstag den 17. April 1909 um halb 8 Uhr abends findet in Bubenbergs Gasthaus, Burkersdorf, Kaiser Josefstraße 21, eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Unfallversicherungsgesetz und Sozial- reform im Parlament. 2. Die Reform für die Bediensteten im F. F. Eisenbahnministerium. 3. Anträge und Anfragen.

Referent aus Wien. In Anbetracht der wichtigen Tages- ordnung ist es Pflicht eines jeden Eisenbahners, bei dieser Ver- sammlung anwesend zu sein. Eisenbahner und Kollegen erscheinen massenhaft und nehmt eure Frauen mit.

Linz a. d. Donau. Am Samstag den 17. April, präzise 8 Uhr abends, findet im städtischen Volksgartenjaal eine allge- mein zugängliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tages- ordnung statt:

1. Die Sozialversicherung und die Eisen- bahner. 2. Wie steht es mit den Zuständen des Eisenbahnministeriums? 3. Anträge und Anfragen.

Referent Genosse Müller aus Wien. Genossen, agitiert jeder Mann für einen Massen- besuch. Es muß gezeigt werden, daß die Gewerkschaft ein Ende hat. **Fürth i. Wald.** Unseren Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß am 18. April d. J. im Vereinslokal „Postgarten“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Die Sozialversicherung und die Eisenbahner“ stattfinden wird. Referent Genosse Dusek aus Wien.

Alle dienstfreien Eisenbahner sind zu dieser wichtigen Ver- sammlung freundlichst eingeladen und sind die Frauen mit- zubringen.

Wattig. Sonntag den 18. April d. J., um 4 Uhr nach- mittags, findet im Gasthaus des Herrn Friedrich Steffan, (in „Stadt Wien“) in Wattig, eine Versammlung der Eisenbahner statt. Referent aus Prag.

Die Genossen werden ersucht, für diese Versammlung zu agitierten und zur Versammlung bestimmt und zahlreich zu erscheinen.

Eisenstein. Den 17. April d. J., um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur Krone“ (Grenzbahnhof) eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Sozialversicherung und die Eisenbahner. 2. Die Aufbesserung der Taglohnbediensteten. Referent Genosse Dusek aus Wien.

Pflicht eines jeden Eisenbahners ist es, zu dieser wichtigen Versammlung zu gehen und die Frauen mitzubringen.

Wischhofen. Am Sonntag den 18. April 1909, um 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn „Süßer“ eine freie Eisenbahnerversammlung statt mit der Tagesordnung: „Die Sozialversicherung und die Eisenbahner.“ Referent Genosse Adolf Müller aus Wien.

Die geehrten Mitglieder samt ihren Frauen werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen.

Bekanntmachung der Administration.

I.

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

Um einer eventuell daraus entstehenden Kalamität vor- zubeugen, ersuchen wir um schleunigste Begleichung des Rück- standes.

Ahling schuldet für Monat Jänner und März sowie April 40.— vom August 1908. Die lix schuldet für Monat Jänner, Februar und März. Gernowicz schuldet für Monat März. Friedland schuldet für Monat Februar und März. Göpfritz schuldet für Monat Februar und März. Haller schuldet für Monat Februar und März. Meran schuldet für Monat Jänner, Februar und März. Opina schuldet für Monat Februar und März. Sucha schuldet für Monat Dezember, Jänner, Februar und März. Strachwalchen schuldet für Monat Februar und März. Wallern schuldet für Monat Jänner, Februar und März. Wadowitz schuldet für Monat Jänner, Februar und März.

II.

An unsere italienischen Mitglieder.

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

III.

Wir bringen den Ortsgruppenkassieren in Erinnerung, daß die Berechnung der Blätter als Palesendung, also mit 32 S. nur zulässig ist, wenn im Palet mindestens entwerder

32 Eisenbahner,
36 Kolejarz oder
56 Zeleznicar

enthalten sind.

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

Briefkasten der Redaktion.

J. B., Lužna-Pischan. Die Ausschreibung der Bahn gehört allerdings zu den verstaatlichungsreifen Bahnen. Doch will die Regierung die Ueberleitung schrittweise vornehmen, so daß auch diese Bahn in absehbarer Zeit an die Reihe kommen dürfte. Die Südbahn ist aber mit Rücksicht auf die schwebenden Lasten zur- zeit ein passives Unternehmen, weshalb hier finanzielle Be- denken obwalten. — **M. W., Kufstein.** Der eingekündete Ab- wehrartikel ist wohl durch den in Nr. 10 erschienenen zweiten Aufsatz gegenstandslos geworden. Die Sache ist hinreichend ge- klärt und eine weitere Diskussion wohl überflüssig. — **M. P., Heiligenstadt.** Diesmal unverwendbar. Versuchen Sie es wieder einmal in Prosa.

Für den Inhalt der In- gerate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- o o antwortung.	Ingerate	Für den Inhalt der In- gerate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- o o antwortung.
---	-----------------	---

Dankagung.

Außerjande, jedem einzelnen für die während meiner Krankheit mir zugewandten Geldspenden zu danken, spreche ich auf diesem Wege allen Kollegen meinen verbindlichsten Dank aus.

Franz Wiesinger,
Bahnwächter.

Unsere Mitglieder erhalten

gegen monatliche Zeitzahlung von nur 10 Kr. ohne weitere An- zahlung, ohne Preisverhöhung

Ein erstklassiges Grammophon

„Tion“-Präzisionsmaschine und 20 große Aufnahmen (28 Zenti- meter Favorite-Platten) nach Wahl. Gesamtpreis 120 Kr. Bestellungen an

A. J. PICHLER, II., Valeriestrasse 4B, 2. St.

Dankagung.

Der Eisenbahner dankt hiermit herzlich für die durch die Ortsgruppe Wien, Oe. N.-B.-D. des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines aus- geführt seiner Verunglückung unter den Beamten, Unterbeamten, Dienern und Arbeitern angeleitete Sammlung, welche einen Betrag von Kr. 321.20 ergeben hat.

Wien, am 5. April 1909.

Gustav Soucek, Oberverwalter.

POSTENTAUSCH.

Der gelehrte Wagenführer der F. F. priv. Südbahngesellschaft wohnt mit Rücksicht auf die Krankheit seiner Gattin, der Luftveränderung anempfohlen wurde, seinen Posten in Triest mit einem Kollegen der nördlichen Stationen, eventuell der Hauptlinie nach Kärnten zu vertauschen. Respektanten (Wagenführer oder Wagenmeister) mögen sich wenden an

Michael Koprivšek, Wagenführer, Seizhaus Triest.

Opicina, am 4. April 1909.

DANKSAGUNG.

Außerjande, allen Teilnehmern am Zeichenbegangnis meines Gatten Balthasar Steiner, sowie für die zahlreiche Be- teiligung, die herrlichen Franzspenden und die Unterstützung während seiner Krankheit zu danken, spreche ich der üblichen Zahl- stelle Leub des Gewerkschaftsvereines meinen besten Dank aus.

Anna Steiner, Witwe.

JEDER IST ZUFRIEDEN

mit unseren weltbekannten Wobe-Erzeugnissen, nachdem die- selben vorzüglicher Qualität sind.

Wollen Sie einen Versuch machen.

6 Stück gebleichte Leintücher ohne Naht 1a Ia, 150x200 Ztm.
gross K 14-20 bloss in der Weberei

Brüder Krejcar, Dobruschka Nr. 9152, Böhmen.

Muster neuester Zephyre, Leinen, Gradel, Tisch- u. Bettwäsche etc.
gratis und franko. — Brautausstattungen.

FLEISCH-VERSAND!
Versende konserviertes Kalbsfleisch vom Schlegel, zehn Tage haltbar, unverbärlisch, 5 Kilogramm Kr. 5.20, Rindfleisch, hinteres 5 Kilo- gramm Kr. 5.40, franko gegen Nachnahme, zur vollsten Zufrieden- heit. Beste Garantie.

Ludwig Herschlowitz, I. F. Staatsbeamten-Verbands- Referent, Zator, Galizien.

Erklärung.

Ich, Franz Ernest, habe am 28. Jänner 1909 in Rößels Gasthaus gesagt: „Ich habe zum Tomischil kein Vertrauen, weil ich die Beweise in der Hand habe, daß er die Bediensteten der St. E. G. um eine halbe Million geschädigt hat.“ Herr Abgeordneter Tomischil hat deshalb beim Bezirksgerichte Wien X (Favoriten) die Ehrenbeleidigungsklage gegen mich er- hoben. Ich erkläre nun, daß ich diese vollkommen un- begründete Beschuldigung auf das tiefste bedauere, gar keine Beweise für ihre Richtigkeit habe; bitte Herrn Abgeordneten Tomischil deswegen um Verzeihung und danke ihm, daß er gegen Abgabe dieser Erklärung die Klage gegen mich zurückzieht.

Franz Ernest,
Schlosser der St. E. G.

Fleisch!

Verjende gutes, frisches Fleisch in Postpaketen à 5 Kilogramm per Nachnahme franko jeder Station, und zwar Rindfleisch vom Schlegel 5 Kr., zur vollsten Zufriedenheit. Beste Garantie.

Josef Ritter, Fleischexport, Zator, Galizien.

Fleisch!

Vorzüglichen Wein

garantiert naturweins, von den berühmtesten Weingegenden u. zwar:

Pissaner, rot, zu 36 und 42 Hektar Desertwein
Pissaner, weiß, zu 40 und 44 Hektar
Dalmatiner, rot, zu 30 und 32 Hektar
Dalmatiner, weiß, zu 36 und 40 Hektar
Sciller (Opello) zu 36 Hektar
Sciller, rot, zu 28 und 32 Hektar
Sciller, weiß, zu 36 und 40 Hektar
in Flaschen von 66 Litern aufwärts, ab Station Pola per Nachnahme die

Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola.

„NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.“

187 Beim Einkauf Strassenbahnvergütung! 187

Haltstelle Schwenderhof.
Größter projektierter Rabatt bei Vorweisung oder Einfindung dieser Annonce.
Betrachten Sie **Uhren- u. Goldwarenlager**

des grössten
Jedes Stück zu festem Preise. Aus den Wiener, Berliner und Pariser
Auktions-, Zeit- und Verlagsbüchern angelegte Brillanten, Diamanten,
Uhren, Gold- und Silberwaren. Preisverträge gratis. Eigene Reparatur-
und Umarbeitungsanstalt bei billiger und laudativer Ausführung. Ueberbietet
günstig angekauften.

Leopold Mayers Nachf.

187E. XIV., Mariahilferstrasse 187E.

Telephon Nr. 8185.

Platten für Grammophon billiger!



Herrlichste Aufnahmen! Grösste
Auswahl! 20.000 Platten lagernd.
18 cm gross, doppelseitig (2 Stücke auf
einer Platte) K 2.-, 25 cm gross, doppel-
seitig (2 Stücke auf einer Platte) K 3.-.
Apparate, unerreicht laut und rein
spielend, zu K 7.50, 24.-,
36.-, 60.- bis K 300.-; auch mit
Einwurf für Gasthäuser und Cafés.
Zugehörige Reparaturen zu Fabriks-
preisen. Bei Bezug auf dieses Blatt
Preisgarantie und Plattenlisten gratis!

Alleinverkauf:
Grammophon-Import-Hause
WIEN, V., Wienstrasse 28.

Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner



ist eine gute Dienstuhr
wer also eine solche sich aneignen will,
der schreibe an

Adolf Jirka, Uhrmacher
in Krumm a. d. Moldau.

um **Doxauhr**, welche sich in
eine den Kreisen
der Herren Eisenbahner allgemeiner
Beliebtheit erfreut.

Preis einer Doxauhr wie Abbildung im
Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in
10 Monatsraten 26 Kr., dieselbe im
glatten Metallgehäuse 22 Kr., gegen
bar 10 Prozent Nachlag.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdchiffon 64 Ztm. breit, 20 Meter lang K 9.-
1 „ beste Rumburger 88 „ „ „ „ „ 13.-
1 „ Krauswebe Nr. 87 84 „ „ „ „ „ 17.-

Krauswebe ist ein weisser Wäschestoff von unbegrenzter
Haltbarkeit u. wunderbarer, feinsten Qualität.

1 Dtzd. Leinwandhandtücher, weiss, 49x115 Ztm. gross, K 5.50.

Leintücher ohne Naht

aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x300 Ztm.
gross, K 13.20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14.88.

1 Dtzd. feine, reinleinen Taschentücher 49x49 Ztm. gross, K 6.-.

Jede Art gediegener Leinwand für Haushalt und Ausstattung,
waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxford u. s. w. versendet
gegen Nachnahme, für Nichtpassendes Geld zurück.

Mechanische Weberei u. Leinwandfabrik

JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.

Musterbuch gratis!

Nur erprobte Ware, frisch vom Stuhle, wird geliefert. Die jetzt
viel annoncierten „Rumburger Leinwand“ (wirklich aber nur
Baumwolle), beschmutzte und andere Ramschwaren sind bei mir
nicht zu haben!

Dankagung.

Für die zahlreiche Beteiligung an dem Zeichenbegangnis
meiner Frau spreche ich allen Teilnehmern, insbesondere den
Genossen der Ortsgruppe II, den tiefgefühlten Dank aus.
Brünn, am 3. April 1909.

Ludwig Zwick, Kondukteur.

Grammophonkäufer! Achtung!



Nebenstehender Apparat, Kasten 30x31x18 cm
mit prachtvollem, goldverziertem Blumentrichter
von 50x45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Prä-
zisionsaufwerk, während des Spielens seitwärts
aufziehbar, grosse und kleine Platten garänschlos
und gleichmässig ziehend, mit Tonarm u. Konzert-
Membran von kräftigster, reinsten Wiedergabe,
kostet jetzt nur

K 30.-

beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm
grossen, garantierten neuen Hartgummiplatten (also
kein Papiermaché) K 55.- gegen Nach-
nahme. Kolossales Platten- und Zubehörlager.
Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugs-
quelle. — Konkurrenzlos.

Landstrasser Grammophon-Versandhaus

Wien, III/1, Thomasplatz 8.

Möbelhaus Eduard Arnstein

IX., Porzellangasse 60

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

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

Eisenbahner geniessen besondere Ermässigung!

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

Nur die zahlreichen Nachbestellungen sprechen für uns! Nur

guter Ruf siegt! Das bezeugen auch alle, die unsere ballebten

Fulneker Magentropfen

gegen Appetitlosigkeit, schlechtes Verdauen, Brechreiz,
Blähungen, Schwindel, nervösen Kopfschmerz, Hartleibig-
keit und damit verbundene Schlaflosigkeit etc. nicht nur
einmal, aber einigemal mit Freude für sich bestellt haben.

Kein mit marktschreierischer Reklame

gelobtes und wirkungsloses Hausmittel!

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

Per Post: Drei Fläschchen K 2.58, vier K 3.38, zwölf K 8.78

Postentausch. Voralberg. Staatsbahn.

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

August Granz, Streckenwächter, Dohensms.

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



Original Tiger-Schlafdecken

Grösse zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000 g per Stück K 2.80. Grösse
zirka 90x175 cm, per Decke K 2.30. Gestimmt, fertig zum Gebrauch.
Langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester
Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken
lieferbar portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zu-
rück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und tausende
von belangreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:

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

Postassistent Weiss in F.

Die vor zwei Jahren erhaltenen 125 Stück Tigerdecken haben
sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt
erhaltenen 30 Stück sofort vergiffen, so dass ich heute sofort
30 Tiger ... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.

O. N. Briefträger in Ch.

Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind
unzerreissbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern
allgemeine Anerkennung gefunden.

O. Bährleise, Bahnbeamter i. P.

Ein Zeichen der Realität ist das grosse Renomee meiner
Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus den Kreisen
der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.

An die festgestellten Herren Eisenbahn- und Postbeamten
lieferbare ich ohne Nachnahme gegen 1 Monat Ziel.

Theodor Müller, Versandgeschäft

Warnsdorf in Böhmen.

Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei

Diesen neuesten

Petroleum-Heiz- und Kochöfen



mit Zierplatte
wenn er als Heizofen benützt
u. mit Kochplatte für 8 Töpfe,
wenn er als Kochofen benützt
werden soll, liefere ich ein-
schliesslich Zier- u. Kochplatte

für nur K 28.-

gegen 3 Monate Ziel.

Ganz enorme Heizkraft! Einfachste

Bedienung! Kein Russ und kein

Rauch! Absolut geruchlos! Ge-
ringster Petroleumverbrauch!

Angenehm und billig als Koch-
ofen im Sommer und als Heiz-
ofen im Winter. — Der Ofen

heizt das grösste Zimmer! Pe-
troleumverbrauch ganz gering.



Stauenerregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private

Schreiben Sie sofort an: PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.

Diamanten Ringe Diamanten

12 Kronen 12 Kronen

LEOPOLD MAYER'S Nachfolger.

Mein Preisverzeichniss enthält alle Dingingermaße.

Diamanten Ohrgehänge Diamanten

24 Kronen Rabatt und Strassenbahnvergütung 24 Kronen

Bei Vorweisung oder Einfindung dieser Annonce.

Gold, Silber etc. etc. wird an XIV., Mariahilferstrasse 187E.

Zahlung sofort angenommen. Günstigste Strassenbahn-Schwenderhof. Reparaturwerkstätte Telephon 8185.

Eisenbahner

empfehlend für die schleunigen und sorgfältigen Herstellung jeglicher

Druckarbeiten

als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsblätter, Statuten, Auf-
rufe, Birkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier
jeglicher Gattung, Anserte etc. etc. die

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“

Swoboda & Co.

Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.

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



100 Stm. lang, Nr. 12.-, mit
Schlagwerk Nr. 14.-, 110 Stm.
lang, wöchentlich zum Anzuge
Nr. 14.-, 135 Stm. lang, mit
Schlagwerk Nr. 21.-, Aufbaum
70 Stm. lang, Nr. 7.50. Mit
Schlagwerk Nr. 9.50. Mit
Türmglockenschlag Nr. 10.80.
14farb. Gold-Decorsetten.



komplett ab 2.- per Gramm.

Alleinbezug durch die grösste

und älteste Hauptniederlage

Leopold Mayers Nachf.

Wien, XIV., Mariahilferstr. 187E.

Strassenbahnfahrt wird vergütet.



Grässlich

hohe Preise werden oft für
Herren- und Damenstoffe
bezahlt. Dies können Sie nur ver-
meiden, wenn Sie direkt vom Tuch-
fabrikanten kaufen. Bestellen Sie
daher sofortige Zusendung meiner
reichhaltigen Frühjahrs- und
Sommer-Musterkollektion.
Zähle nur erhaltene Gegenstände
und aparte Saisonneuheiten.

Tuch-Versandhaus

FRANZ SCHMIDT

Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

MÖBEL

aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wien's beste und billigste Ein-
kaufsquelle ist die in Eisen-
bahnerkreisen altbekannte,
o langjährig bestehende o

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer Nr. 142

Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Schawerda)

politierte Zimmereinrichtungen K 130, 150, 170,
200 u. 240. Kücheneinrichtungen von K 34 auf-
wärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von
K 240. — Moderne Kücheneinrichtungen, gas, weis,
grün, K 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Aus-
wahl. Keine Preisgarantie für die Provinz gratis. Großer Möbel-
Katalog gegen 60 Heller Preismarken franko.

Bestellungen werden streng reell wie bei persön-
licher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine B. T. Kunden vor Schaden

durch Verfälschung zu bewahren, achten
Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage,
da diese Kontrahent meine Hausnummer als Preis mitbringt,
um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben
Tafeln vor dem Geschäftsort.

Regist. Schutz- Sie sind erst dann im richtigen Geschäft, wenn Sie meine

marke: Eisen- Schuhammer „Eisenbahndruckerei“ in Lebensgröße in
bahnkondukteur. meinem Schaufenster sehen.

RESTE

Um mein Lager zu räumen, verkaufe ich 40 Meter schön sortierte

in Hemden- und Kleiderzephyr, Oxford, Kanavas, ge-
bleichte Wäscheborten, Handtücher u. s. w. um den herab-
gesetzten Preis von K 16.- gegen Nachnahme. Die Reste sind
nur von fehlerloser, waschechter la. Ware in modernen Mustern,
5 bis 15 Meter lang und lässt sich jeder Rest sehr gut verwenden.
Keine Hausfrau versäume die Gelegenheit. Für Nichtpassendes
Geld retour.

Adolf Hofmann, Weberoi, Starkstadt Nr. 2, Böhmen.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Kilo neue, gefüllte Nr. 9.00, bessere 12 Kr., weisse,
dauneweisse, gefüllte 18 und 24 Kr., schneeweiße,
dauneweisse, gefüllte 30 und 36 Kr. Versand franco
per Nachnahme. Umsonst und Nachnahme gegen Porto-
vergütung geliefert.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170

bei Pilsen (Böhmen).

Möbel

Kannend billig. Politierte Zimmer K 120, Mitteleuropäisches Zimmer

K 280, Kücheneinrichtung K 18, Kücheneinrichtungen von K 28 auf-
wärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppelkissenbetten K 20, Dekorations-
diwan K 44, eintüriger Kasten K 18, vieles andere spottbillig.

Gisler, Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperr-
gasse 1. Strassenbahnhaltestelle Holzmarkt.

WILHELM BECK & SÖHNE

k. und k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik.

Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze

Pelzblusen und Zivilkleider.

Filialen:

Zentralwarenhaus: SARAJEVO Fabrik: WIEN

Wien, VIII/1, Langgasse 1. und BUDAPEST, INNSBRUCK, WIEN

VIII/1, Langgasse 1. Burggasse Nr. 21. VI/2, Hirschengasse 25

LEMBURG, Walowa 11 etc. etc.

Preisverzeichnisse und Massenanleitungen gratis.

Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Herausgeber Josef Tomisch, — Verantwortlicher Redakteur

Franz Bill.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co

Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.