

# DER EISENBAHNER

## Zentralorgan

### des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

#### Sprechstunden

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

#### Insertionspreis:

Die zweimal gebaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

#### Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig . . . . . Kr. 2.88  
Ganzjährig . . . . . " 5.76  
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Telephon Nr. 2325.

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

#### Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft Fernen:  
Dass Brot und Arbeit uns gesalbet seien,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
G. Serwegg.



## Eisenbahner Wiens, heraus!

Mittwoch den 15. Dezember 1909 um halb 8 Uhr abends  
in der Volkshalle des neuen Wiener Rathhauses.

### Große

# öffentliche Eisenbahnerversammlung

Tagesordnung: Die Lebensmittelteuerung, das Parlament und der Staat als Unternehmer.



Eisenbahner Wiens! Erscheint in Massen! Es gilt mit allem Nachdruck gegen den immer weiter greifenden Lebensmittelwucher Protest einzulegen. Die Einberufer.

## Die Konfusion am Marsche.

### Christlichsoziale „Bekämpfung“ des Lebensmittelwuchers.

„Und von all dem wird mir so dumm, als ginge ein Mühlrad im Kopfe herum.“ Nicht besser läßt sich Geist und Tenor der Reden kommentieren, die in den sieben am 3. d. M. in Wien abgehaltenen christlichsozialen Protestversammlungen gegen die Lebensmittelteuerung den geduldigen Zuhörern vorgelesen wurden. Einberufen waren die Versammlungen von einem Kartell einer Reihe von fast durchwegs im christlichsozialen Fahrwasser segelnder Berufsvereine, deren Unzufriedenheit mit der Haltung der christlichsozialen Führer im Parlament der Teuerungssfrage gegenüber sich wohl am besten in dem Kartellbeschlusse ausdrückt, keinen Abgeordneten zu den Versammlungen einzuladen. Es mag ja sein, daß die Herren aus bloßer Furcht, sich es ganz mit den christlichsozialen Oberbongzen zu verderben, auch darauf verzichteten, die Stellung der sozialdemokratischen Fraktion zur Lebensmittelfrage im Parlament zu hören, die sicherlich manchem von den blinden christlichsozialen Nachläufern die Augen geöffnet hätte. Aber auch den christlichsozialen Abgeordneten hätte man die Gelegenheit, sich vor denen zu rechtfertigen, deren tägliche Brotrotation durch die christlichsoziale Wirtschaftspolitik zusehends kleiner wird, nicht entziehen sollen. Sie sind es ja gerade, die vor das Anklageforum der Öffentlichkeit geschleppt werden sollen.

Aber immerhin zeigt die Tatsache, daß man sich in den Kreisen der staatlichen und kommunalen Beamten und Angestellten mit der Frage der allgemeinen Teuerung beschäftigt, daß das geflügelte Wort des Herrn Kunjachal, „die Teuerung sei ein sozialdemokratischer Schwindel“, auch in den Kreisen der eigenen Anhänger seine suggestive Wirkung verloren hat. Nur die Mittel, die man gegen den Preisdruck anruft, tragen zum Teil noch echt christlichsoziale Gepräge. Der Geist der Halbheit einerseits und die demagogische Phrase andererseits sind das Kennzeichen der Reden und Resolutionen, die die Verhandlungen in den Versammlungen ausmachten. „Die Beseitigung des Getreideterminhandels“ wird natürlich als be-

sonders wichtig für Preisherabsetzungen gefordert und „strenge Gesetze gegen die Auswüchse der Kartelle“, sowie endlich auch ganz bescheidenlich die „Aufhebung der Zölle bei vorausgegangener schlechter Ernte“ u. s. w.

Daß die Herren so ganz nebenbei bedingung seiweise den Getreidezoll beseitigt wissen wollen, zeigt so recht ihre Unwissenheit in volkswirtschaftlichen Dingen, für die einfach schon der Umstand spricht, daß alle die lektverflochtenen Jahre keine schlechten, ja sogar teilweise recht ausgezeichnete Ernteergebnisse aufzuweisen. Und trotzdem hat die Teuerung eine Höhe erreicht, wie sie seit vierzig Jahren in Oesterreich nie da war, und ihr sprunghaftes Emporschnellen datiert gerade seit dem unter eifriger Mitwirkung der Christlichsozialen im Jahre 1906 zustande gekommenen neuen Zolltarif, der dem Wucherbedürfnisse der Agrarier Rechnung trägt. Aber auch sonst zeigt es von kindlicher Naivität wenn man zwar in schlechten Erntejahren die Beseitigung der Getreidezölle verlangt, sonst aber ihren Bestand offenbar für notwendig hält, dabei vergessend, daß wir auch in den normalsten Zeiten immer mehr auf das Ausland angewiesen sind, um unser Defizit an Brotfrüchten zu decken.

Natürlich haben die liberalen Agrarier, die ja ein gewichtig Wort in der christlichsozialen Wirtschaftspolitik mitleiden, viel weniger dagegen einzuwenden, wenn man den Getreideterminhandel allein für die Preissteigerung verantwortlich macht. Denn in Wahrheit ist das, was sich zwischen Börsenjobber und Agrarier abspielt, doch vor allen ein Streit um die Beute. Für die Konsumenten selbst hat das Termingeschäft eine recht untergeordnete Bedeutung, weil die Preise die der Spekulant bei dem Zeitgeschäfte für das Getreide zahlt, sich doch nur nach dem jeweiligen von ganz anderen Faktoren beeinflussten tatsächlichen Weltmarktpreis richten. In den „preussischen Jahrbüchern für Statistik“ kann man den ziffernmäßigen Nachweis finden, daß die Terminhandelspreise für Getreide im Deutschen Reiche mit fast ängstlicher Sorgfalt den vorausgehenden wirklichen Marktpreisen folgen, was bei dem Umstande, daß der kapitalistische Spekulant sich am wenigsten gerne vom Boden der realen Tatsachen entfernt, auch nur zu begreiflich wird.

Aber auch der Wunsch nach einer Bekämpfung der Kartelle mutet bei Deuten sonderbar an, die nicht

den Mut aufbringen, einer energischen Abwehr unserer agrarischen Zollpolitik das Wort zu reden, aus lauter Furcht bei den Schwarzenberg, Boblowitz, Piechtenstein etc. in Ungnade zu fallen. Es ist ja sicherlich wahr, daß sich auf legislativem Wege manches gegen die verderblichen Wirkungen der Kartelle vornehmen ließe. Aber das schärfste und feinen Zwecken voll genügende Mittel bleibt auch hier nur die Herabsetzung oder gänzliche Beseitigung des Schutzzolles, wenn nachgewiesen erscheint, daß eine Produzentengruppe ihre geschützte Monopolstellung zur Benachteiligung der Konsumenten ausnützt. Das Kartell ist doch immer nur die nächste und notwendige Wirkung des Zollschatzes, der die Konkurrenz ausschaltet und so die willkürliche, sich vom Weltmarktpreis unabhängige vollziehende Preisdiktatur leicht macht.

Das sind natürlich alles Erkenntnisse und einfache volkswirtschaftliche Axiome, die man geflissentlich bisher von den christlichsozialen Parteigängern ferngehalten hat. Wo diese daher heute an wichtige volkswirtschaftliche Lebensfragen herantreten, dort erscheint vorderhand als Resultat die Konfusion. Aber der Weg zu einem lichten Ausblick, wo man in Klarheit schaut, führt nur zu oft durch das Gestrüpp der Irrtümer und Schiefheiten. Die Leute, die bisher gerade den christlichsozialen Eroberungsgelüsten die stärkste Mauer machten, fühlen, daß die Wirtschaftspolitik dieser Partei ein Fluch für das arbeitende Volk war, das heute um das letzte Stück Brot betrogen wird. Vielleicht verhilft noch die Zeit dazu, daß sie den Weg aus der Konfusion zur Wahrheit und Klarheit finden!

## Arbeiterschutz und Kapitalismus.\*)

Von Jakob Brod, Redakteur des „Arbeiterschutzes“.

Seit den Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts wird in Deutschland und Oesterreich viel von Arbeiterschutz gesprochen und noch mehr geschrieben. Eine Legion von bürgerlichen Schriftstellern ist bemüht, den Arbeiter vor allen schädlichen Einflüssen auf seine Gesundheit zu schützen; freilich nur am Papier, denn die Unternehmer betrachten den ganzen Arbeiterschutz als eine

\*) Für die Agitationsausgabe verspätet eingelangt.

Überflüssige Spielerei, die geeignet ist, den Arbeiter zu verweichlichen und zu verwöhnen. Der Kapitalist hat eine besondere Vorliebe für abgehärtete Arbeiter. Daß der Arbeiterschutz zu Anfang der Achtzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts auskam, ist darauf zurückzuführen, daß am 17. November 1881 die vielgepriesene Botschaft Kaiser Wilhelms I. erschien, in welcher die Einbringung von Gesetzesvorlagen betreffend die Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung angekündigt wurden. Die Botschaft betonte, daß die staatliche Fürsorge für die Arbeiter wohl eine schwierige sei, sie sei aber auch eine der höchsten Aufgaben jedes Gemeinwesens, das „auf den sittlichen Fundamenten des christlichen Volkslebens steht“. Dasselbe christliche und sittliche Gemeinwesen hat Jahrhunderte ausgehalten ohne jede Fürsorge und doch war es immer „sittlich“. Seit dem Jahre 1881 also haben wir in Deutschland und in Oesterreich einen offiziellen Arbeiterschutz und eine obligatorische Arbeiterversicherung; in Deutschland eine Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung und in Oesterreich eine Kranken- und Unfallversicherung, aber keine Invalidenversicherung, die aber in absehbarer Zeit eingeführt werden soll.

Was hatte wohl den alten Wilhelm damals bewogen, Deutschland mit der Botschaft zu überraschen? Nun, im Jahre 1881 dauerte das Sozialistengesetz bereits drei Jahre, ohne daß die Sozialdemokratie umgebracht worden wäre; alle Lockspizeleien, Verhaftungen, Einlieferungen, Ausweisungen und Verfolgungen von Vertrauensmännern der Arbeiter nützten nicht nur nichts, sie vertieften nur noch mehr das sozialistische Ideal in den Seelen der Arbeiter, wodurch es um so gefährlicher wurde. Da entschloß man sich, den Sozialismus mit seinem eigenen Gift umzubringen, mit dem Arbeiterschutz, der eine ständige Forderung der Arbeiterschaft bildete. Oesterreich kopierte das Muster Deutschlands und so haben auch wir unseren Arbeiterschutz, aber der Sozialismus ist dadurch nicht umgebracht worden; er lebt und befindet sich wohl.

Ueber die vielen Arten und Schattierungen des Arbeiterschutzes ist schon eine Unmasse von Büchern geschrieben worden. Unzählige Enquêtes haben stattgefunden, Experten wurden abgehalten, eine große Literatur ist entstanden über die Dauer der Arbeitszeit, über die Frauen- und Kinderarbeit, über die Heimarbeit, über Betriebsunfälle und ihre Verhütung, über die Berufskrankheiten und ihre Vorbeugung, über die Wirkung der verschiedenen Arbeiten auf das Nervensystem des Arbeiters, über die Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und deren Wirkung auf Körper und Seele, über die Sozialhygiene im allgemeinen u. s. w. Und während die Literaten ganze Stöße von bedrucktem Papier aufstapeln, wird ununterbrochen weiter in ungezählten Orten und Betrieben des Reiches Leben und Gesundheit arbeitender Menschen geschädigt und zerstört. Wenn wir zum Beispiel die Betriebsunfälle bei den österreichischen Eisenbahnen in Betracht ziehen, so sehen wir, daß sie sich seit dem Jahre 1890, seit dem eine jährliche Statistik veröffentlicht wird, fortwährend vermehren.

Es wurden Betriebsunfälle bei den österreichischen Eisenbahnen

	angest. 1890	angest. 1905
1890	1.165	249
1891	1.198	270
1892	1.251	303
1893	1.306	365
1894	1.605	448
1895	6.825	1877
1896	7.700	1998
1897	8.541	2358
1898	9.616	2664
1899	11.495	3395
1900	12.606	3409
1901	13.801	3836
1902	14.749	4039
1903	15.464	3891
1904	17.281	3792
1905	18.804	3987

Die große Steigerung der Betriebsunfälle im Jahre 1895 ist darauf zurückzuführen, daß zufolge des Ausdehnungsgesetzes vom Jahre 1894 der gesamte Eisenbahnbetrieb in die Arbeiterunfallversicherung einbezogen wurde, wodurch die Zahl der Versicherten sich nahezu sechsfach hatte.

Der Arbeiterschutz hat nicht verhindert, daß die Unfälle sich von Jahr zu Jahr vermehren und sie werden sich auch in der Zukunft vermehren, das liegt im Wesen des modernen Verkehrslebens. Die gleiche Erscheinung ist auch in der Industrie zu beobachten; auch hier sind die Unfälle in fortwährender Zunahme begriffen. Mit der Entwicklung des Verkehrs, mit seiner größeren Dichtigkeit und Geschwindigkeit steigt auch die Zahl der Unfälle. Hand in Hand damit geht die steigende Erkrankungs Häufigkeit der Arbeiter in allen Ländern und Betrieben, weil ihre Widerstandsfähigkeit durch Ueberanstrengung und Uebermüdung geschwächt wird.

Daß wir nicht übertreiben lehrt uns die Statistik der Kranken- und Unfallversicherung. Trotzdem steht der Arbeiterschutz bei den Unternehmern und ihren Goldschreibern in einem sehr schlechten Ruf. Alle Maßnahmen zum Schutze der Arbeiter, mögen sie noch so nötig sein, werden als überflüssige Spielerei betrachtet und verhöhnt. Den Anordnungen der Gewerbeinspektoren wird bald versteckter, bald offener Widerstand geleistet, Unfallverhütungsvorschriften werden nicht beachtet. Die Verkürzung der Arbeitszeit wird als eine Schädigung der Industrie denunziert, das Verlangen, die Arbeiterschutzbestimmungen einzuhalten als eine Belästigung betrachtet. Man sollte das nicht für möglich halten und doch ist es so. Die Vorschriften des Arbeiterschutzes scheinen dazu erlassen worden zu sein, damit sie nicht eingehalten werden. Bei den Eisenbahnen speziell weiß jeder, daß die zur Sicherheit des Personals und des Publikums festgesetzten Bestimmungen nur dann eingehalten zu werden pflegen, wenn passive Resistenz gemacht wird. Wie ist das zu erklären? Man kann annehmen, daß die Bureaucratie und Bourgeoisie aus lauter schlechten und rücksichtslosen Menschen sich zusammensetzt, denen Leben und Gesundheit der Arbeiter gleichgültig sind. Es gibt gewiß unter den Bureaucraten und Bourgeois mitsühlende und gute Menschen, aber man muß unterscheiden zwischen dem Bourgeois als menschliches Individuum und dem Bourgeois als Glied einer Klasse, deren Existenz auf dem Profit basiert. Ein alles Sprichwort sagt: In Geldsachen hört die Gemüthlichkeit auf. Darin verbirgt sich die Erfahrung des

Volkes, daß, wo der Profit in Betracht kommt, jed' Rücksicht auf den Menschen ausgeschlossen ist. Gegen den Arbeiterschutz hat der Unternehmer nichts einzuwenden, solange er ihn nichts kostet; wenn er aber dafür etwas zahlen soll, da wird er zu seinem grimmigsten Feind. Für jeden Kapitalisten, sei er nun ein Privatunternehmer oder eine Gesellschaft von Unternehmern, der Staat oder die Gemeinde kennt ein Gesetz, das ihm über alles heilig ist: das Gesetz nämlich, daß sich sein Kapital „verzinsen“ muß. Kapital, das sich nicht verzinst, ist verlorenes Geld. Ein echter Kapitalist kann sich eher den Stillstand der Erde denken, als die Existenz ohne Profit. Jede Schutzmaßnahme zugunsten der Arbeiter sieht er zunächst als eine Schmälerung des Profits an, daher sein Kampf gegen den Arbeiterschutz. So ist es zu erklären, daß die Kapitalistenklasse aller Länder von vornherein sich gegen jeden Arbeiterschutz erklären und daß jede Reform zum Schutze der Gesundheit und des Lebens des Arbeiters zum Schutze der Frauen und Kinder auf den Widerstand des Kapitals stößt. Einige kurze Beispiele sollen das beweisen.

Als in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts in England nach der Erfindung der Spinnmaschine die Kinderausbeutung in der Textilindustrie so arg geworden war, daß die Regierung ein Gesetz einbringen mußte, um dem Kindermord zu steuern, da rebellierte die Fabrikanten von ganz England gegen die Regierung als die Feindin der „armen Kinder“, denen sie das Stückchen Brot wegnimmt, das sie sich in 16- und 18stündiger Arbeitszeit verdienen. Dasselbe Bild zeigte sich dann bei allen Gesetzen zum Schutze der arbeitenden Bevölkerung. Das sehen wir auch anderwärts. Als im Jahre 1903 in Deutschland ein Kinderschutzgesetz eingebracht wurde, organisierten die Fabrikanten die unwissenden und abhängigen Frauen zum Widerstand gegen das Gesetz. Die erheuchelten Medenarten der englischen Ausbeuter von den „armen Kindern“, denen man das Stückchen Brot wegnimmt, wurden 80 Jahre später von den deutschen Fabrikanten wiederholt. Jede Verkürzung der Arbeitszeit, jede Erhöhung der Arbeitslöhne, wenn noch so winzig, findet den Widerstand der Kapitalisten und muß durch Arbeitseinstellungen oder passive Resistenz erkämpft werden. Die Profitgier zwingt die Kapitalisten, sich gegen jeden Fortschritt, der den Arbeitern zugute kommt, zu sträuben, sie müssen das Schlechte wollen, weil der Profit ein Feind des Guten ist. Die Verkürzung der Arbeitszeit ist etwas gutes, sie gewährt dem Arbeiter ein wenig freie Zeit für ihn und die Seinen, der Kapitalist ist dagegen. Der Schutz der Frau und des Kindes vor übermäßiger Ausbeutung ist entschieden ein Kulturbedürfnis, der Kapitalist ist dagegen. Die Bekämpfung des Alkoholismus ist eine volkshygienische Notwendigkeit, der Kapitalist ist dagegen. Unfallverhütung, Einrichtungen zur Staubabsaugung und viele andere Schutzvorrichtungen sind eine unbestreitbare Notwendigkeit, der Kapitalist bekämpft sie als überflüssig und industrieschädigend.

So sind die Kapitalisten dazu verdammt, gegen jeden Fortschritt zu sein, während die Arbeiter in ihrem ureigensten Interesse für den Fortschritt sein müssen und eben deshalb früher oder später zum Siege gelangen werden. Brächte der Arbeiterschutz dem Kapi-

## Feuilleton.

### Francesco Ferrer.

Eine Betrachtung darüber, wie es dem Volke in einem Pfaffenstaate geht.

Der Platz ist leer, das Volk hat sich verlaufen,  
Der Dampf verfliegt, die Schiffe sind verhallt;  
Nur hier und dort steht einsam noch ein Hausen,  
Im Auge Born, die Hände starr geballt;  
Aufjahren zieh'n; ein Tag der Schmach war Gueer!  
Ihr gößt das Blei, das seine Brust zerriß!  
Ihr schloßt es ab! Euch galt sein Wort: „Weßt  
Ferrer!“

Exoriare aliquis!  
Freiligrath, „Aus Spanien“.

In einer Zeit, in der sich in unserem lieben Klosterreich jeder Staatsbeamte I., II. und III. Rangklasse um die Günst der Pfaffen bemüht, in der in dem Bestreben nicht nachgelassen wird, den Staat wieder, wie in der Konfordschmach, zum willigen Werkzeuge kirchlicher Machtbefreibungen zu stampeln, ist es wohl notwendig, der Tatsache nicht zu vergessen, daß im Jahre 1907 dem Erzbischof von Toledo wieder der Rang und der Titel eines Großinquisitors verliehen und der Freidenker und Gründer einer freien Schule, Francesco Ferrer Guardia, am 13. Oktober 1909 im Festungsgraben zu Montjuich erschossen wurde.

Hermann Wendel \*) hat in Frankfurt einen Vortrag gehalten, dem wir das Material darüber entnehmen wollen, was aus Staat und Volk wird, wenn in einem Lande die Pfaffen herrschaft so zügellos zu herrschen vermag, wie in Spanien. Und das Material spricht Bände und verbreitet einen wahren Feuerbrand von Mahnung! Spaniens Verhängnis liegt darin, daß das absolute Königtum nach Vertreibung der Mauren, unter denen Handel und Industrie zu hoher Blüte gelangte und der Bauer im Frieden arbeitete, das Bürgertum nicht zur Entwicklung kommen ließ.

Als dasselbe zu Anfang des 16. Jahrhunderts unter Karl I. in einen Kampf um ständische Rechte eintrat, wurde es in einem furchtbaren Blutbade (Schlacht bei Villalar 1621) buchstäblich er-

\*) Francesco Ferrer. Ein Kapitel „Reaktion und Inquisition“ von Hermann Wendel. Preis 15 P. Buchhandlung „Volksstimme“, Frankfurt a. M.

st. Obwohl das Reich durch seine gewaltigen Eroberungen in Afrika und Amerika zu ungeheuren Reichthümern gelangte, daß sich Karl V. rühmen konnte, daß in seinen Landen die Sonne niemals untergeht, schlugen die Niederländer, Franzosen und Engländer die große Pfaffenmacht doch berart aufs Haupt, daß sie ihre gesamte Land- und Seemacht verlor und sich mangels eines innerlichen kräftigen Bürger- und Arbeiterstandes nie mehr erholen konnte. Die Pfaffen, die schon bei Ausrottung bürgerlichen Gewerbestandes tätige Hand gezeigt hatten und sich an dem geraubten Gut des Bürgertums bereicherten, nahmen nun das Land vollständig unter ihren Einfluß und vernichteten durch eine jahrhundertlange Inquisition die besten Volkskräfte.

Die Inquisitoren Deza und Torquemada überlieferten allein während ihrer Herrschaft 13.000 Menschen der Verbrennung. Unter Karl II. besaß aber die Inquisition nicht zwei-, sondern zwanzigtausend Beamte, die das beste Menschenmaterial einschickten und deren Vermögen der Kirche überlieferten. Kirchen und Klöster schossen wie Pilze aus dem Boden und 1787 gab es in Spanien bei einer Bevölkerung von kaum 10 Millionen 100.000 Klosterangehörige in 3189 Klöstern und 70.000 Weltgeistliche, die alle ein königliches Leben inmitten des größten Volkseleudes führten. Napoleon machte im Jahre 1808 der Inquisition ein vorläufiges Ende, wodurch es 1810 zu einer Verfassung und zur Schaffung eines dem französischen Vorbilde nachgeahmten Parlaments (die Cortes) kam.

Ferdinand VII. löste jedoch die Cortes 1814 wieder auf und erklärte, als Werkzeug der Pfaffen, die Verfassung für Teufelswerk. Die Mönche dichteten ein Couplet, welches in deutscher Uebersetzung lautet:

Es leben die Ketten!  
Es lebe die Unterdrückung!  
Es lebe König Ferdinand!  
Es sterbe die Nation!

Das Volk war berart verblümt und verblüdet, daß es sogar selbst das Lied auf den Gassen anstimmte.

Die Inquisition wurde wieder eingeführt, alle Zeitungen unterdrückt und ein königliches Dekret verhängte, daß jedem Keger die Zunge mit glühendem Eisen durchbohrt werden solle. Und Keger waren alle „Liberates“.

Die Folgen dieser Blut- und Pfaffenherrschaft blieben nicht aus. Durch die dadurch hervorgerufene Ertümmung und Unfähigkeit gingen die Kolonien ganz verloren, die Kolonial-

bevölkerung in Neuspanien erhob sich gegen das entmenschte Mutterreich und 1829 ging in Mittelamerika die letzte spanische Flagge nieder, die durch 319 Jahre in jenem Lande aufgepflanzt war.

Die weitere Entwicklung Spaniens vollzog sich unter dem internationalen Spruche: „Es gibt keine Grenzen mehr!“ Das Volk versank unter der weiteren Pfaffenwitze, weil das Königtum wie sein Verderben mit sich schleppete, noch mehr in Unwissenheit und Not. Da alle Quellen aus den Kolonien erschöpft waren, rebellierte nur noch die Offiziere und der herrschende Adel gegeneinander. 1834 und 1837 wurde wieder in der Verfassungslüge gemacht, eine Verfassung im Jahre 1836 wurde unter den Nachwirkungen der 1848er Revolutionen erkämpft und die Verfassung von 1838, womit die Bürgerbewegungen abschließen, kam als Anregung vom amerikanischen Kontinent zustande.

Der Sieg Bismarcks über das republikanische Frankreich stärkte das gelockerte monarchische Gefüge Spaniens wieder und mit Alfons XII. und dessen Verfassung von 1876 kommt die zeitweilig ausgelegte Pfaffenherrschaft wieder zur vollsten Blüte und wirt unvermindert bis auf den heutigen Tag. Unter ihrer Wirksamkeit ist Spanien eine Leihengrube geworden.

Von den 18 Millionen Einwohnern wandern alljährlich 150.000 aus, ganze Dörfer liegen wie ausgestorben da, das Volk verkommt in Armut, Schmutz und Stumpfheit, ganze Provinzen leben im Elend, während der Staat mit all seinen Einrichtungen bankrott geworden ist und seine Staatsschuld 41 Prozent der Einnahmen frist.

Dagegen ist der Reichtum der Kirche unermesslich. Spanien hat 60.000 Weltgeistliche, 71.000 Nonnen, 42.000 Mönche, 4313 reiche Klöster, die weit über 100.000 Personen beschäftigen, und 35.570 Kirchen, während 40 Kirchen im Bau begriffen sind. Die kirchlichen Würden werden in Spanien mit barem Gelde gekauft, weil sie die besten Geschäfte des Landes sind. Kardinal Morena, der Erzbischof von Toledo, hinterließ fünf Millionen, der Kardinal Maja sogar sechs Millionen Pesetas. Die Tochter des Kardinals Morenillo erhielt von diesem nicht weniger als 13 Millionen Pesetas, der Bischof von Bajados vermachte seiner intimen Freundin eine Million Pesetas.

Der niedere Klerus erhebt unglaublich hohe Stolagebühren

talisten Profit, und zwar sofort, keiner wäre mehr begeistert für ihn als er; allein der Arbeiterschutze ist eine Einrichtung, die wohl der Gesamtheit Nutzen bringt, dem Kapitalisten aber zunächst nur Geldausgaben verursacht. Zwar bringt er die Ausgabe für den Arbeiterschutze im Warenpreis wieder herein, aber das ist mit einiger Mühe verbunden, wenigstens solange, bis die gesamte Industrie sich der neuen Einrichtung akklimatisiert hat. Und eine Mühe auf sich nehmen zugunsten der Arbeiter, soweit geht die Menschenfreundlichkeit des echten Kapitalisten nicht.

Vor einem halben Jahrhundert schrieb der englische Schriftsteller F. J. Duning über das Kapital folgendes:

„Kapital ist Tumult und Streit und ist von Natur ängstlich. Das ist wahr, aber doch nicht die ganze Wahrheit. Das Kapital hat einen Schrecken vor Abwesenheit von Profit oder sehr kleinem Profit, wie die Natur vor der Leere. Mit entsprechendem Profit wird das Kapital ruhig; bei 10 Prozent wird es sicher und man kann es überall anwenden, bei 20 Prozent wird es lebhaft, bei 50 Prozent positiv waghalsig, für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß, 300 Prozent und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf die Gefahr des Galgens.“

Der Mann, der das schrieb, kannte seine englischen Kapitalisten, aber so sind alle Kapitalisten. Um ihren Profit zu erhöhen oder um ihn nicht zu schmälern, sind sie imstande, jeden Arbeiterschutze zu verhindern und die Gesundheit der Arbeitermassen untergraben zu lassen. Wenn wir in Oesterreich so wenig Arbeiterschutze haben, so verdanken wir das dem unerfättlichen und gefräßigen Kapital. Der Mensch gewöhnt sich an alles, und so haben wir uns auch an die kapitalistische Wirtschaft gewöhnt und die wenigsten von uns wissen, daß die arbeitende Bevölkerung für eine kleine Anzahl von Kapitalisten fronen muß, ohne mehr davon zu haben als das nackte Leben. Tausende von uns gehen vorzeitig zugrunde, weil sie entweder zu viel arbeiteten oder sich zu schlecht nährten oder beides zugleich taten. Erst wenn die Arbeit aufhört, Quelle des Profits zu sein und ihre Früchte der arbeitenden Bevölkerung gehören, wird alles leben können, was lebensfähig ist.

### Die Tätigkeit des „Reichsbundes“ auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Auf keiner Bahn hat der Reichsbund eine verhältnismäßig so große Anhängerzahl wie auf der A. T. E. Die Bediensteten der anderen Eisenbahnen verzichteten in ihrer übergroßen Mehrheit auf die mit virtuoser Großsprecherei im Auslicht gestellten „Segnungen“ des Reichsbundes. Anders war es bei der A. T. E. Bekanntlich ist der Reichsbund eine Gründung des berühmten Herrn Kroy und ein Vatenkind der „bedienstetenfreundlichen“ A. T. E. Obmann dieser auch-Organisation war zur Zeit der Gründung ein gewisser Feidler, Bediensteter der k. k. St. V. in Teplitz-Waldthor, die eigentliche Zentrale, das heißt der Nachbar war Herr Kroy, seinerzeit Adjunkt der A. T. E. Nirgends verspürte man die Folgen der Tätigkeit des Reichsbundes so stark, wie auf der A. T. E. Diese Tätigkeit war eben auf die Bedürfnisse des „Vaten“ zugeschnitten. Zum Beispiel: Anlässlich der Delegiertenwahl in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt im Fe-

bruar 1905 stellte die Ortsgruppe Aussig des Reichsbundes, als die stärkste Ortsgruppe dieser Organisation, bei der A. T. E. eigene Kandidaten, und zwar die Herren Herfort und Thiel, auf. Kaum wurden jedoch die Namen der Direktionskandidaten bekannt, annullierte die Zentrale des Reichsbundes, das heißt Herr Kroy die von der Ortsgruppe Aussig nominierten Kandidaten und trat im eigenen Flugblatt für die Wahl der Direktionskandidaten ein. Die Folge dieses Vorgehens war, daß die letzteren gewählt wurden. Der Reichsbund mit Herrn Kroy an der Spitze hat damit bewiesen, daß er sich die Protektion der Bahnverwaltung verdiene. Mit dieser Tat hatte sich der Reichsbund die Sporen verdient. Doch auch später zeigte sich Herr Kroy beflissen, die Interessen der A. T. E. zu vertreten und die der Bediensteten zu zertreten. Gelegenheit hierzu bot ihm die passive Resistenzbewegung im Jahre 1905.

Bekanntlich fand am 26. November 1905 in Prag eine Konferenz der Bediensteten der nicht in Wien einmündenden Privatbahnen Böhmens statt. Dort wurde beschlossen, die Forderungen der Bediensteten genannter Bahnen durch das Eisenbahnministerium an die einzelnen Direktionen gelangen zu lassen. Nach Schluß dieser Konferenz fand eine Zusammenkunft der Vertreter des Reichsbundes, des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines und anderer Organisationen statt. Es wurde dabei mit Herrn Kroy die Abhaltung einer Besprechung vereinbart, in welcher über das einheitliche Vorgehen beider Organisationen zwecks Durchführung einer passiven Resistenz auf der A. T. E. verhandelt werden sollte. Herr Kroy war natürlich einverstanden und jagte sein Erscheinen zu. Ja, noch mehr. Der derzeitige Obmann der Ortsgruppe Aussig des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, Genosse Schiller, traf Herrn Kroy anlässlich einer Konferenz im Restaurant „zum blauen Freihaus“ in Wien. Dort gab nun Kroy das Versprechen, seinen ganzen Einfluß aufzubieten, um eine Resistenz auf der A. T. E. möglich zu machen. Kroy wurde auf dieser Konferenz beauftragt, eine Vertrauensmännerkonferenz der Reichsbündler einzuberufen. Diefem Auftrag ist Herr Kroy infolgedessen nachgekommen, daß er die Vertrauensmänner des Reichsbundes der A. T. E. nach Dux einberufen hat. Diese Konferenz hatte nun Herr Kroy beauftragt, sich mit den Sozialdemokraten in Verbindung zu setzen. Und zwar war folgendes vereinbart worden: Am 28. November 1905 fand in Aussig eine Konferenz der sozialdemokratischen Vertrauensmänner der A. T. E. statt und an demselben Tage sollte auch die Besprechung mit Herrn Kroy stattfinden. Bis 2 Uhr nachts warteten unsere Vertrauensmänner im Zusammenkunftsort Café Wien in Aussig auf Herrn Kroy. Vergebens. Herr Kroy war zu feig — oder? — Das war die zweite Seldentat, womit Herr Kroy o bewies, wie man Eisenbahnerinteressen vertritt. Und wenn für die Bediensteten, speziell den provisorischen, Lohnerrhöhungen errungen wurden, so haben diese es nur dem Eingreifen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines zu verdanken.

Und was tat Herr Kroy, der „Führer“ des Reichsbundes, bei der Bewegung der A. T. E. Bediensteten im Jahre 1907? War es nicht Verrat, wenn der immune, von Gottes Gnaden Inspektor gewordene Abgeordnete, nur um seine persönlichen Nachgeklüfte an der Direktion der A. T. E. zu befriedigen, die Bediensteten genannter Bahn in eine passive Resistenz treiben wollte? In einer Anfang Oktober 1907 vom Reichsbund einberufenen Versammlung verlangte nämlich Herr Kroy nichts geringeres, als die Proklamation der passiven Resistenz von 12 Uhr nachts desselben Tages, an dem die Versammlung stattfand. Wie ungeheuerlich dieses Ansjinnen war, ersieht der Leser erst, wenn er erfährt, daß die Reichsbündler zu dieser Zeit noch nicht einmal Forderungen aufgestellt hatten und deshalb auch mit der Direktion nicht verhandelt hatten.

Nur dem energischen Eingreifen einiger in dieser Versammlung anwesender sozialdemokratischer Eisenbahner war es zu danken, daß Herr Kroy ein Strich durch die Rechnung gemacht wurde und sein Antrag abgelehnt wurde. Aus Wut darüber, daß ihm die Sozialdemokraten so derb in die Suppe gespußt hatten, schrieb er ein Flugblatt, in dem er unsere Vertrauensmänner des Verrates von Eisenbahnerinteressen bezichtigte. Das wagte derselbe Kroy, auf dessen Kommando bei den berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsahlen im Jahre 1905 seitens des Reichsbundes die Direktionskandidaten gewählt wurden, derselbe Kroy, der bei der Resistenzbewegung die Eisenbahner der A. T. E. im Stiche gelassen hatte und endlich derselbe Kroy, der aus rein persönlichen Nachgeklüften der Direktion einen Schabernack beweisen wollte und die Bediensteten der A. T. E. strupellos, ohne jede ihrerseitige Vorbereitung in einen Kampf getrieben hätte, dessen Ausgang ungewisselhaft eine schwere Niederlage der Bediensteten gewesen wäre. Die Antwort auf seine Seldentaten hat Herr Kroy dafür in jener denkwürdigen Versammlung vom 15. Oktober 1907 gehört. Lange Zeit mag dem „Führer“ der Eisenbahner das vielhundertfache „W f u i K r o y!“ „S i n a u s K r o y!“ in den Ohren nachgeklungen haben.

Daß dieser Mensch so lange der „geistige“ Macher des Reichsbundes bei der A. T. E. sein konnte, liegt so in der Natur seiner Schäflein Eberle, Fiez, Adler o tutti quanti.

Interessieren dürfte die Tatsache, daß die seinerzeitige „Mabregelung“ Kroys (Versekung desselben von Teplitz nach Franz Josef-Stollen) nicht eine Folge seiner „Tätigkeit“ für den Reichsbund, sondern die Folge seiner Varschheit gegenüber ihm nicht zu Gesicht stehenden Eisenbahnerpassagiere war. Verraten wollen wir den Reichsbündlern, daß wir für Vorstehendes jederzeit den Beweis erbringen können. Im übrigen konstatieren wir mit Genugtuung, daß auch bei der A. T. E. der Boden für die „Reichsbund-Tätigkeit“ nicht mehr geeignet ist. Alle in diesem Artikel angeführten Tatsachen, und

nicht zuletzt die neueste Korruptionsgeschichte des Herrn „Oberrevidenten“ von Ministers Gnaden, tragen dazu bei, daß auch die Eisenbahner der A. T. E. dem Reichsbund den Rücken kehren.

## Die Wiener Stadtbahn seit ihrem Bestande von 1898 bis 1909.

Das Eisenbahnministerium versandte kürzlich unter dem obigen Titel eine Publikation, welche nach einer Darstellung der konstitutiven Verhältnisse sowie der Längen und baulichen Anlagen der Wiener Stadtbahn, den Verkehr und die finanziellen Ergebnisse derselben seit ihrem Bestande in übersichtlicher Weise behandelt.

Die erste Teilstrecke der Wiener Stadtbahn wurde am 11. Mai 1898 und die letzte am 6. August 1901 dem öffentlichen Verkehr übergeben, so daß von da ab sämtliche Linien derselben mit einer Baulänge von 38.832 Kilometer und einer Betriebslänge von 37.918 Kilometer im Betrieb standen.

Das für die Wiener Stadtbahn bis Ende des Jahres 1908 aufgewendete Anlagekapital stellte sich auf 136.303.086 Kr., das ist per Kilometer Baulänge auf 3.510.071 Kr. Auf die einzelnen Stadtbahnstrecken verteilt sich das verwendete Anlagekapital wie folgt:

	Im ganzen	Verwendetes Anlagekapital	
		per Kilometer Baulänge	per Kilometer Betriebslänge
<b>K r o n e n</b>			
Vorortelinie . . . . .	26.346.926	2.648.198	
Gürtellinie . . . . .	26.652.683	4.553.691	
Wientallinie . . . . .	46.410.505	4.025.545	
Donaufanallinie . . . . .	16.628.177	2.339.032	
Zusammen . . . . .	136.088.171	8.508.249	

Nach Hinzurechnung des Betrages von 264.915 Kr., welcher für Vorarbeiten, Projektionskosten und Grunderwerb für die fallengelassene Donaufanallinie in den Jahren 1892 bis 1895 ausgegeben wurde, erhöht sich das verwendete Anlagekapital auf den früher angegebenen Betrag von 136.303.086 Kr.

Was die Anzahl der in Verkehr gesetzten Züge betrifft, so verkehrten im Jahre 1902, das ist dem ersten Jahre, in welchem sämtliche Stadtbahnstrecken ganzjährig im Betrieb standen, 158.565 Personenzüge und im Jahre 1908 208.672 solche Züge. Ferner wurden geleistet:

	Zugkilometer	1000 Bruttotonnen-Kilometer	Wagenkilometer
1902 . . . . .	2.653.919	258.992	43.871.154
1908 . . . . .	3.212.293	319.120	48.412.012

Ueber die Anzahl der auf sämtlichen Strecken der Wiener Stadtbahn in jedem der einzelnen Jahre ihres Bestandes beförderten Personen gibt folgende Uebersicht Aufschluß:

Jahr	Beförderte Personen	
	im ganzen	per Kilometer Betriebslänge
1898 . . . . .	6.922.382	460.112
1899 . . . . .	19.046.337	693.123
1900 . . . . .	28.245.436	914.950
1901 . . . . .	32.222.266	955.328
1902 . . . . .	33.807.873	891.605
1903 . . . . .	32.012.240	844.249
1904 . . . . .	29.953.067	789.943
1905 . . . . .	29.649.077	781.926
1906 . . . . .	31.147.771	821.450
1907 . . . . .	38.703.566	888.854
1908 . . . . .	32.490.582	856.864

Was zunächst die für das Jahr 1908 ausgewiesene Anzahl der beförderten Personen, welche gegenüber dem vorhergehenden Jahre eine Abnahme um 1.212.984 Personen erkennen läßt, betrifft, so kommt zu bemerken, daß dieser Abfall nur ein rechnungsmäßiger ist, da sich die im Jahre 1907 für einen Zeitraum von sieben Monaten vorgenommene Berechnung der Zeitkarten mit 70 Fahrten per Monat als zu hoch gegriffen erwiesen hat, worauf im Jahre 1908 die Zahl von 50 Fahrten als Durchschnittskoeffizient angenommen wurde. Bei Anwendung des gleichen Schlüssels würde sich im Jahre 1908 eine Steigerung des Verkehrs um 1.908.756 Personen ergeben.

Die größte Anzahl der beförderten Personen weist das Jahr 1902 auf, das ist das erste Jahr, in welchem sämtliche Stadtbahnstrecken ganzjährig im Betrieb standen. Während der nachfolgenden drei Jahre zeigt sich eine allmählich zunehmende Abfchwächung des Verkehrs (und zwar von 1902 auf 1905 um 12,80 Prozent), welche größtenteils darauf zurückzuführen ist, daß im Jahre 1903 auf jenen Linien der Wiener städtischen Straßenbahnen, welche als Konkurrenzstrecken für die Stadtbahn hauptsächlich in Betracht kommen, der elektrische Betrieb eingeführt wurde. Erst mit dem Jahre 1906 trat infolge der natürlichen, zum Teil auch durch die Verbaung von an der Peripherie der Stadt gelegenen Gebietsteilen bewirkten Verkehrssteigerung eine Zunahme der beförderten Personenanzahl ein, welche auch im Jahre 1907 anhält. Nichtsdestoweniger erreichten die Frequenziffern des letztgenannten Jahres noch immer nicht jene des Jahres 1902.

In Zeitkarten wurden ausgegeben im Jahre 1908: 156.891 (1902: 112.824 Stück), Schülermonatskarten 19.890 (13.613) und Arbeiterwochenkarten 223.143 (237.978) Stück. Gepäck wurden im Jahre 1908 571 Tonnen und Güter 348.179 Tonnen befördert.

Die finanziellen Ergebnisse der Wiener Stadtbahn anlangend, seien zunächst die Einnahmen, die Ausgaben sowie der Betriebskostenabgang für jedes Jahr mitgeteilt, und zwar:

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Betriebskostenabgang
1898	1,218.616	1,531.828	313.212
1899	3,357.396	3,873.252	515.856
1900	4,681.518	4,883.203	151.685
1901	5,333.851	5,520.323	186.472
1902	6,458.874	6,911.599	452.725
1903	5,287.042	5,918.663	631.621
1904	5,158.039	6,001.844	843.805
1905	5,387.899	5,811.859	423.960
1906	5,669.392	6,393.487	724.045
1907	5,673.621	7,007.731	1,334.110
1908	5,667.620	7,258.377	1,590.757

Die Differenz per 84.625 Kr. zwischen dem für das Jahr 1903 ausgewiesenen Betriebskostenabgang und dem sich rechnungsmäßig mit 631.621 Kr. ergebenden Betriebskostenabgange erklärt sich durch die nach Abschluß der Betriebsrechnung erfolgte Feststellung des Preises für gelieferten elektrischen Strom.

Auf den Kilometer Betriebslänge berechnet betragen im Jahre

Jahr	die Einnahmen	die Ausgaben
1902	143.833	155.905
1908	149.470	191.423

Im ganzen erhöhten sich vom Jahre 1902 bis zum Jahre 1908 die Einnahmen um 3,92 Prozent und die Ausgaben um 22,78 Prozent.

Den Betriebskostenabgang für die Jahre 1898 bis 1901 hatte den bestandensten vertragsmäßigen Vereinbarungen zufolge, nach welchen die Gesamteinnahmen der Wiener Stadtbahn der Stadtbahnverwaltung zufielen, wogegen dieselbe die gesamten Betriebsausgaben zu bestreiten hatte, der Staat zu tragen; die Betriebskostenabgänge für diese Jahre betragen zusammen 1,167.225 Kr.

Für die Betriebskostenabgänge ab 1902 haben vereinbarungsgemäß der Staat, das Land Oesterreich unter der Enns und die Gemeinde Wien in einem bestimmten Ausmaße aufzukommen. Hiernach betrug der Anteil

im Jahre	des Staates	des Landes Oesterreich unter der Enns	der Gemeinde Wien
1902	391.667	22.886	40.172
1903	467.399	27.350	52.247
1904	719.654	42.190	81.961
1905	356.198	21.198	46.564
1906	614.330	36.202	73.513
1907	1,186.069	66.706	131.335
1908	1,357.630	79.538	153.589
Summe	5,045.947	26.770	679.381

Zum Betriebskostenabgang der Wiener Stadtbahn feuerte sich der Staat seit der Eröffnung derselben den Betrag von 6,213.172 Kr. bei.

Im folgenden sei nun die Gesamtbelastung festgestellt, welche die Wiener Stadtbahn für jedes der Jahre 1898 bis 1908 für den Staat, das Land Oesterreich unter der Enns und die Gemeinde Wien bewirkte. Hierbei wurden für jedes einzelne Jahr von dem mit Schluß desselben tatsächlich verwendeten und oben ausgewiesenen Anlagekapitale die normalen vierprozentigen Zinsen, das ist der Zinsentgang, berechnet, soann wurde zu diesen Beträgen der für jedes Jahr resultierende Betriebskostenabgang hinzugeschlagen, wonach sich die effektive Gesamtbelastung jedes Jahr ergibt.

Diese Gesamtbelastung stellt sich demnach wie folgt:

Jahr	Gesamtbelastung	Von der Gesamtbelastung entfallen auf		
		den Staat	das Land Oesterreich unter der Enns	die Gemeinde Wien
1898	4,377.551	3,834.245	203.217	340.089
1899	5,314.435	4,665.677	239.929	408.829
1900	5,281.843	4,541.915	254.008	485.920
1901	5,487.998	4,765.275	265.078	457.645
1902	5,821.803	5,026.711	291.030	504.062
1903	5,954.150	5,136.678	297.708	519.764
1904	6,255.437	5,392.797	312.772	549.868
1905	5,836.151	5,029.805	291.807	514.539
1906	6,140.044	5,291.204	307.002	541.838
1907	6,785.737	5,843.226	339.287	603.224
1908	7,042.880	6,065.199	352.144	625.537
Summe	64,248.029	55,592.732	3,154.042	5,501.255

Die finanzielle Belastung, welche Staat, Land und Gemeinde bisher durch die Wiener Stadtbahn zu tragen hatten, stellt sich somit auf 55,592.732 Kr., beziehungsweise 3,154.042 Kr. und 5,501.255 Kr. oder

im Jahresdurchschnitt auf Kronen

für den Staat	5,053.885
das Land	286.731
die Gemeinde Wien	500.114

Die Summe der Gesamtbelastung während der Jahre 1898 bis 1908, das ist das in Form des Zinsentganges sowie des Beitrages zum Betriebskostenabgange verbrauchte Kapital beträgt von dem mit Ende des Jahres 1908 verwendeten Anlagekapitale

des Staates per	117,689.233 Kr. = 47,24 Prozent
des Landes per	6,815.154 „ = 46,28 „
der Gemeinde Wien per	11,798.698 „ = 46,63 „

## Arbeiterpresse und Gewerkschaftskampf.

Anfangs September fand im großen Saal des Ottakringer Arbeiterheims eine Gewerkschaftsversammlung statt, auf deren Tagesordnung „Der schwedische Generalstreik und die Wiener Arbeiterpresse“ stand. Nur die Hälfte des großen Saales war voll. Die da waren, zeigten das lebhafteste Interesse an den Ausführungen des Referenten, das sich in einer interessanten Debatte und in den lebhaften Beifallsstundgebungen äußerte. Aber der halbe Saal war leer, der Referent erklärte das einleuchtend. An dem Tage, an dem die Versammlung stattfand, hatten die

bürgerlichen Zeitungen Wiens eine übereinstimmende Notiz gebracht, daß der Generalstreik in Schweden zu Ende war. Die sich aus bürgerlichen Blättern über die Gewerkschaftsorganisation, über die Kämpfe der Arbeiter gegen den Kapitalismus, über den Nietenkampf in Schweden informierten, sagten sich, der Kampf ist zu Ende, wozu brauchen wir da noch in die Versammlung zu gehen? Und so war der Saal zur Hälfte leer, während die andere Hälfte des Saales von Arbeitern gefüllt war, die die lebhafteste Anteilnahme an dem Kampfe zeigten. Was wir da an einem Beispiel im großen sehen, das erfahren wir im kleinen jeden Tag von neuem. Jeder einzelne Leser des Fachblattes hat es bemerkt, daß ihm die Verständlichmachung gewerkschaftlicher Aufgaben und Pflichten oft außerordentlich erschwert ist durch die Tatsache, daß der Arbeiter und die Arbeiterin, an die man sich wendet, durch die tägliche Lektüre von bürgerlichen Zeitungen nicht vorbereitet wird für das Verständnis der Aufgabe unserer Organisation. Der Genosse und die Genossin, die ein Arbeiterblatt lesen, werden viel leichter die Taktik der Organisation, die Pflichten, die sie auferlegt, die Notwendigkeit der Solidarität begreifen, wie die Klassengenossen, die noch immer nicht nur über politische Ereignisse, sondern auch über wirtschaftliche Vorgänge, ja über die speziellen Interessen der Gewerkschaft sich aus den Organen unterrichten, die im Geiste und im Interesse der Unternehmer geschrieben werden, die mit dem Gelde von Unternehmern gegründet und gefördert werden.

Gerade der schwedische Generalstreik zeigt uns am besten, wie bedauerlich es ist, daß noch große Massen der Arbeiter aus den gewerkschaftlichen Blättern ihre Informationen ziehen.

Allgemein ist es aufgefallen, daß die reichsdeutschen und die dänischen Genossen so gewaltige Geldmittel allwöchentlich nach Schweden sandten, daß von den Berliner Genossen allein dreimal so viel Geld nach Schweden geschickt wurde als aus ganz Oesterreich, daß eine Stadt wie Hamburg ein Vielfaches des Geldes den schwedischen Kämpfern zur Verfügung stellte, das aus ganz Frankreich und England kam. Das heißt eine Erklärung, die viel leichter und einfacher gegeben werden kann, als man sich das vorstellt. Die englischen Gewerkschaften sind die ältesten und reichsten Organisationen und ihren Mitgliedern fehlt nicht die Voraussetzung für das Verständnis, daß es sich in Schweden um einen großen Kampf handelt, der die Interessen der ganzen Arbeiterklasse aller Länder berührt. Der französische Arbeiter, der sich doch für den Generalstreik so begeistert, sollte mit seinem revolutionären Temperament begreifen, daß in Schweden ein großer, seine Sympathien provozierender Kampf geführt wird. Und doch haben die französischen und die englischen Arbeiter nur schmächtlich geringe Summen nach Schweden geschickt!

Warum?

Weil der englische und der französische Arbeiter vollständig auf bürgerliche Zeitungen angewiesen sind, weil der französische und englische Arbeiter in diesen Zeitungen niemals die Wahrheit über die Ursachen des Kampfes in Schweden erfahren hat, weil ihm vorgelesen wurde, daß der Generalstreik schon nach acht Tagen zu Ende war und weil die Beichterstattung über diesen Kampf in einer Uneinmünderung von Lügen über die ununterbrochenen Niederlagen der schwedischen Arbeiter, über die Ausichtslosigkeit des Kampfes, über die ständige Wiederaufnahme der Arbeit, über den Bankrott des Generalstreiks bestand. Jeden Tag las der französische und der englische Arbeiter diese Mitteilungen, sie bohrten sich in sein Gehirn ein, sie hatten nicht die Möglichkeit, die Wahrheit zu erfahren, und so war jeder Antriebe zur Solidarität für die schwedischen Kämpfer im Keim erstickt.

Wie ganz anders in Deutschland und in Dänemark. Warum hat Berlin allein dreimal so viel Geld nach Schweden geschickt als ganz Oesterreich? Weil der „Vorwärts“ in Berlin ein Blatt ist, das in jede Arbeiterfamilie kommt, weil er 145.000 Abonnenten hat und weil er alltäglich dem ganzen Berliner Proletariat vorführt, um was in Schweden gekämpft wird, wie groß der Opfermut, die Entbehrungsfreudigkeit, die Solidarität und die Fähigkeit der schwedischen Gelder und Geldinnen gewesen ist. Und wenn aus Hamburg weit mehr Geld allwöchentlich nach Schweden geschickt wurde als aus Frankreich und England insgesamt, so nur deshalb, weil dort das Parteiblatt in jeder Arbeiterfamilie gelesen wird, weil das Gift der bürgerlichen Presse Geist und Gemüt der Arbeiterschaft nicht vergiftet, weil die Arbeiter aus ihrer eigenen Presse über die Kämpfe ihrer Klasse informiert werden, weil sie nicht die verlogenen Berichte der gewerkschaftlichen Zeitungen über ihre eigene Klasse „genießen“. 74 täglich erscheinende sozialdemokratische Zeitungen besitzt das klassenbewußte Proletariat im Deutschen Reich. Die überwiegende Mehrzahl hat mehr Arbeiterleser als die „Arbeiter-Zeitung“ in Wien. Und in Dänemark ist die sozialdemokratische Presse ähnlich verbreitet wie in Deutschland. Seit mehr als 15 Jahren überflutet die Auflage des kopenhagener „Socialdemokraten“ die aller anderen Zeitungen Dänemarks und ebenso haben die sozialdemokratischen Provinzorgane gewaltige Auflagen. Das erklärt wiederum auf das deutlichste, warum Deutschland und Dänemark in unerreichbarer Weise die schwedischen Genossen und Genossinnen unterstützt hatten. Das Proletariat dieser Länder wurde täglich informiert über diesen Kampf, täglich wurde ihm gezeigt, wie verlogen die Beichterstattung der bürgerlichen Zeitungen war.

Für England, für Deutschland und auch für Oesterreich ist es nachgewiesen, daß die meisten bürgerlichen Zeitungen ihre Informationen aus den Berichten der Unternehmerorganisationen erhielten, die nach Schweden ihre Sekretäre geschickt hatten, so der österreichische Arbeitgeberverband den „berühmten“ Dr. Kaiser. Diese Unternehmersekretäre holten sich ihre Informationen in Schweden von der dortigen Hauptstelle der Scharfmacherverbände. Und was diese Kommiss des Unternehmertums, was diese Antreiber der Scharfmacher über den schwedischen Generalstreik mitteilten, das war die einzige Information, die Hunderttausende österreichische Arbeiter über den Generalstreik erhielten, weil sie sich noch nicht von der Verflechtung mit der bürgerlichen Presse losgerissen hatten, weil sie noch nicht als Arbeiter die „Arbeiter-Zeitung“ lasen und unterstützten. Also Arbeiter lassen sich über die gewaltigsten Kämpfe ihrer Klasse unterrichten und informieren von bürgerlichen

Zeitungen, die wiederum ihre Nachrichten beziehen aus dem Lager der verschworenen Feinde der Arbeiterklasse. Wenn wir das nicht alle aus eigener Erfahrung wüßten, wir könnten es nicht glauben, wir müßten dies eigentlich als eine unerhörte Beschimpfung der Arbeiterklasse zurückweisen. Aber leider können wir das nicht, leider ist dieser so schwere Vorwurf gegen die Arbeiterschaft lautere Wahrheit.

Jeder einzelne von uns ist schon darauf gestoßen, wie schwer es ist, manchem Arbeiter das Naheliegendste begreiflich zu machen, weil er täglich bloß aus den bürgerlichen Zeitungen über die Arbeiterbewegung unterrichtet ist. Wenn ich herumgehe mit einer Sammelliste für kämpfende Klassengenossen in Schweden oder in unserem eigenen Lande, so wird es mir ein leichtes sein, den Genossen zur wertvollen Solidarität zu veranlassen, wenn er täglich aus der „Arbeiter-Zeitung“ oder aus einem sonstigen sozialdemokratischen Arbeiterblatt über die schweren und entbehrungsreichen Kämpfe seiner Klassengenossen unterrichtet wird. Wir erfahren das nicht nur bei dem gewaltigen Kampfe der schwedischen Arbeiterklasse, der uns alle, die wir den Kampf aus unseren eigenen Organen im ganzen Verlauf kennen gelernt haben, zur größten Begeisterung entflammt hat, während Hunderttausende Arbeiter gleichgültig diesem Kampfe gegenüber geblieben sind, weil sie die Wahrheit über ihn nicht erfahren haben. Ebenso erging es uns bei der großen Tischlerausperrung in Wien, bei den großen Kämpfen der Metallarbeiter und Bergarbeiter, ja selbst bei Kämpfen im eigenen Beruf. Jeder einzelne von uns hat nur zu oft erlebt, daß er es als einen direkten Schaden für seine Organisation, daß er es als ein Unheil für die kämpfenden Genossen empfunden mußte, daß seine Arbeitskameraden nicht die Blätter der Arbeiter, sondern die Blätter der Gegner lesen. Und so mancher hat da gefühlt, daß die ständige Lektüre der Arbeiterpresse nicht nur für die politische Partei, sondern für jede Bewegung und Strebung der Arbeiterklasse und sicherlich nicht in letzter Linie für den gewerkschaftlichen Kampf von der größten Wichtigkeit ist.

Auch die Arbeiterpresse ist ein eigenartiges und noch viel zu wenig gewürdigtes gewerkschaftliches Kampfmittel. Es liegt im Interesse der Arbeiterschaft, es liegt im Interesse jeder Organisation, jedes Vertrauensmannes, ja jedes einzelnen Mitgliedes, für die Verbreitung der politischen Tagespresse, der „Arbeiter-Zeitung“, zu wirken. Es ist eine Lebensfrage für uns alle, es ist eine entscheidende Frage für unsere Kämpfe, daß die Presse des Unternehmertums, daß die Presse unserer politischen und wirtschaftlichen Gegner aus den Wohnungen und Häusern der Arbeiter verbannt wird, und daß zum täglichen geistigen Brot der Arbeiterfamilie das Lesen der Arbeiterpresse wird.

## Das Provisions-Institut

für Arbeiter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die organisierten Arbeiter der Südbahn stellten schon vor mehreren Jahren die Forderung nach Schaffung eines Provisionsinstituts, damit den Arbeitern und deren Hinterbliebenen eine Ruheversorgung gesichert werde. Bei der Lohnbewegung im Jahre 1905 wurde diese Forderung urgirt und seitens der Südbahnverwaltung erklärt, diese Forderung in Erwägung zu ziehen. Anlässlich der im Jahre 1907 stattgefundenen Lohnbewegung machte die Südbahnverwaltung das Zugeständnis, bis längstens 1. Jänner 1910 ein Provisionsinstitut zu schaffen und erachtet auch dieses Zugeständnis im Zirkular 385 verlaubar. Die Vertreter der Organisation haben wegen der Durchführung dieses Zugeständnisses in diesem Jahre mehrmals bei der Generaldirektion vorgesprochen und dort erklärt, daß eine Verschiebung des festgesetzten Termins die Arbeiter sehr erbittern würde.

Die Südbahnverwaltung hat nun in Durchführung des mit Zirkular 385 verlaubten Zugeständnisses ein Provisionsinstitut errichtet und zu diesem Zwecke ein Statut, gültig ab 1. Jänner 1910, erstellt. Da aber die Arbeiter erst dann, wenn sie schon Mitglieder des Provisionsinstituts sind, mit einem Statut betraut werden, so ist es begreiflich, wenn selbe verlangen, daß ihnen, bevor sie noch Mitglieder des Provisionsinstituts sind, die in dem diesbezüglichen Statut enthaltenen Pflichten und Rechte der Mitglieder bekanntgegeben werden. Indem es uns wegen Raumangel unmöglich ist, das Statut wörtlich abzu drucken, so bringen wir hiermit unseren Genossen die wichtigsten Bestimmungen des Provisionsstatuts zur Kenntnisnahme:

Das Institut führt den Namen „Provisionsinstitut für Arbeiter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“.

Der Sitz des Instituts ist in Wien.

Zweck des Instituts ist, den Mitgliedern und deren Hinterbliebenen eine Ruheversorgung zu sichern.

Verpflichtet, dem Institut als Mitglied beizutreten, sind alle bei der Südbahn auf Grund eines eingegangenen Arbeitsverhältnisses gegen Tagelohn in Verwendung stehenden Personen, welche mindestens drei Jahre ununterbrochen im Dienste der Südbahn stehen, das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben, militärfrei sind und vom Bahnarzt als gesund erklärt werden. Das heißt: Alle Personen, auf welche diese Voraussetzungen zutreffen, müssen dem Provisionsinstitut als Mitglieder beitreten. Die Generaldirektion kann jedoch einen Arbeiter auf Grund eines motivierten Ansuchens von der Pflicht, dem Provisionsinstitut als Mitglied beizutreten, befreien.

Berechtigt (das heißt man kann, muß aber nicht), dem Institut als Mitglied beizutreten, sind alle bei der Südbahn auf Grund eines eingegangenen Arbeitsverhältnisses gegen Tagelohn in Verwendung stehenden Personen, welche mindestens drei Jahre ununterbrochen im Dienste der Südbahn stehen, älter als 35 Jahre sind, jedoch das 55. Lebensjahr nicht überschritten haben, und vom Bahnarzt als gesund befunden werden. Diese Personen müssen aber, um Mitglieder werden zu können, für jedes Jahr, um welches sie älter als 35 Jahre sind, einen zweiprozentigen Beitrag von der der Beitragsbemessung zugrunde zu legenden Lohnsumme leisten. Ein Anspruch auf Provision für die nachgezählten Normalaltersüberschreitungsjahre steht diesen Mitgliedern nicht zu.

Für die Nachzahlung des Normalaltersüberschreitungsbeitrages sind laut Statut 24 Monatsraten festgesetzt. Den Vertretern der Organisation wurde seitens des Herrn Generaldirektors Hofrat Dr. Geger

die Zusage gemacht, daß jenen Mitgliedern, welche nicht in der Lage sind, die Nachzahlung in 24 Monatsraten leisten zu können, wird über schriftliches Ansuchen die Bewilligung erteilt werden, die Nachzahlung bis zu 60 Monatsraten leisten zu dürfen.

Für die gegen Taglohn oder gegen ein Monatspauschale von mindestens 30 Kr. in Verwendung stehenden Arbeiterinnen gelten die gleichen Bestimmungen, jedoch mit der Einschränkung, daß die Arbeiterinnen nur für sich, niemals aber für den Gatten und Kinder Versorgungsansprüche erwerben können.

Jedes Mitglied erhält anlässlich seiner Aufnahme in das Provisionsinstitut ein Statut und ein Zeugnis, aus welchem letzterem ersichtlich ist, von welchem Zeitpunkt an seine Teilnahmezeit gerechnet wird, gegen schriftliche Empfangsbefestigung ausgefolgt.

Ausgeschlossen von der Aufnahme sind:

- 1. Diurnisten.
2. Lehrlinge.
3. Die beim Kohlenbergbau in Conobitz beschäftigten Arbeiter.
4. Die bei den Approvisionierungsmagazinen in Wien, Marburg, Innsbruck und Budapest in Verwendung stehenden Personen.
5. Die Subakkordanten.
6. Alle jene Personen, welche über 55 Jahre alt sind.

Jedes Mitglied hat von dem Zeitpunkt seiner Aufnahme an einen laufenden Monatsbeitrag in der Höhe von 4 Prozent der Beitragsbemessung zugrunde zu legenden Lohnsumme zu leisten.

Die der Beitragsbemessung zugrunde zu legende Lohnsumme beträgt 85 Prozent von 30fachen des für die normale Arbeitszeit entfallenden Taglohnes.

Damit sich die Mitglieder selbst berechnen können, welchen Beitrag sie an das Provisionsinstitut zu leisten haben, so führen wir einige Beispiele an:

1. Beispiel: Ein Arbeiter hat Kr. 3.20 Taglohn. Das Dreißigfache dieses Taglohnes ergibt die Summe von 920 Kr. 85 Prozent von dieser Summe ergeben den Betrag von 788 Kr. Von diesem Betrag ist der 4prozentige Beitrag zu leisten. Das ergibt Kr. 307 monatlich.

Berechnung:

320 Kr. x 30 Prozent = Kr. 920-
920 " x 85 " = " 788-
788 " x 4 " = " 307

Beträgt der wirkliche Taglohn weniger als 2 Kr., jedoch mindestens Kr. 1.70, so ist der Beitragsbemessung das Dreißigfache von Kr. 1.70 zugrunde zu legen.

2. Beispiel: Taglohn Kr. 1.70 bis inklusive Kr. 2.-, Kr. 1.70 x 30 = Kr. 51-, Kr. 51- x 85 Prozent = Kr. 43.35, Kr. 43.35 x 4 Prozent = Beitrag Kr. 1.73.

Beträgt der wirkliche Taglohn weniger als Kr. 1.70, so sind die Beiträge vom 30fachen des ganzen Taglohnes einzugeben.

3. Beispiel: Taglohn bis exklusiv Kr. 1.70, Kr. 1.60 x 30 = Kr. 48-, Kr. 48- x 4 Prozent = Beitrag Kr. 1.92.

Arbeiterinnen: Uebersteigt das Monatspauschale den Betrag von Kr. 75.-, so bleibt der Mehrbetrag unberücksichtigt, und es werden nur 85 Prozent von den Kr. 75.- zugrunde gelegt.

1. Beispiel: Kr. 75.- x 85 Prozent = Kr. 63.75, Kr. 63.75 x 4 Prozent = Kr. 2.55.

Beträgt sich das Monatspauschale auf mindestens Kr. 51.-, aber auf weniger als Kr. 60.-, so sind der Beitragsbemessung Kr. 51.- zugrunde zu legen.

2. Beispiel: Kr. 51.- x 85 Prozent = Kr. 43.35, Kr. 43.35 x 4 Prozent = Beitrag Kr. 1.70.

Ist jedoch das Monatspauschale niedriger als 51 Kr., so bildet das ganze Monatspauschale die maßgebende Lohnsumme.

3. Beispiel: 50 Kr. x 4 Prozent = Beitrag 2 Kr.

Wird der Taglohn eines Mitgliedes nach dem Ersten eines Monatses erhöht, so wird der entsprechend erhöhte Beitrag erst von dem auf die Lohnhöhe folgenden Monate eingehoben.

Wird der Taglohn eines Mitgliedes herabgesetzt, so wird trotzdem der Beitrag von der früheren höheren Lohnsumme berechnet und zwar so lange, als das Mitglied nicht um Zugrundelegung seines reduzierten Taglohnes ansetzt.

Die Beiträge, welche die Südbahn dem Provisionsinstitut zu leisten hat, betragen die Hälfte jener der Mitglieder. Reichen die sämtlichen Einnahmen des Provisionsinstitutes zur Dedung der Ausgaben nicht hin, so deckt den jeweilig fehlenden Betrag die Südbahn.

Im Falle der Erkrankung sind den Mitgliedern die Fondsbeiträge, falls sie dieselben nicht schon während der Krankheitsdauer entrichten, nach der Wiederaufnahme des Dienstes von den so häufigen Bezügen auf einmal oder in einer entsprechenden Anzahl von Raten in Abzug zu bringen.

Wenn Mitglieder zu den periodischen Waffenübungen einrücken, findet das Vorhergesagte Anwendung.

Mitglieder, welche im Falle einer Mobilisierung einrücken, gelten als ausgetreten; die eingezahlten Beiträge werden ihnen mit 4 Prozent rückerstattet.

Mitglieder, welche ihre Beiträge nicht beheben und innerhalb dreier Monate nach Beendigung ihres Militärdienstes den Dienst wieder aufnehmen oder während des Militärdienstes untauglich werden oder sterben, wird die Militärdienstzeit gegen Leistung der dafür entfallenden Beiträge, eventuell in Raten, in seine Teilnahmezeit eingerechnet.

Bemessung der Provision. Nach achtjähriger Teilnahmezeit 85 Prozent, für das neunte und zehnte Jahr je 2 1/2 Prozent mehr, für jedes weitere Jahr 2 1/2 Prozent.

Nach vollstreckten zehn Teilnahmejahren werden weniger als sechs Monate nicht berücksichtigt, dagegen werden mehr als sechs Monate als volles Jahr gerechnet.

Nach 35 Teilnahmejahren werden 100 Prozent Provision erreicht.

Mitglieder, die infolge eines Unfalles vor Erlangung ihres Provisionsanspruches dienstuntauglich werden, werden so behandelt, als ob sie acht Teilnahmejahre hätten. Auch die Witwen solcher Mitglieder sind provisionsberechtigt.

Die Minimalprovision für Mitglieder und Witwen beträgt 300 Kr., jedoch nur dann, wenn sie keinen Anspruch auf eine Unfallrente haben.

Die normalmäßige Witwenprovision beträgt 50 Prozent jener Provision, welche ihr Mann bezog oder zu beziehen berechtigt gewesen wäre.

Die Erziehungsbeiträge betragen für jedes unversorgte Kind bis zum zurückgelegten 18. Lebensjahr ein Fünftel der wirklich zur Auszahlung gelangenden Witwenpension; jedoch darf die Summe aller Erziehungsbeiträge die Höhe der Witwenprovision nicht übersteigen.

Beispiel: Die Vaterprovision betrug 900 Kr., die 50prozentige normale Witwenprovision beträgt somit 450 Kr., ein Fünftel davon ist 90 Kr., die Erziehungsbeiträge für sechs Kinder à 90 Kr. ergeben die Summe von 540 Kr. Indem aber die Erziehungsbeiträge die Witwenprovision nicht übersteigen dürfen, so müssen in diesem Falle die Erziehungsbeiträge um 90 Kr. reduziert werden.

Die außerordentliche Witwenprovision und die Erziehungsbeiträge dürfen den Betrag der Provision, die das Mitglied bezog, oder zu beziehen berechtigt gewesen wäre, nicht übersteigen, widrigenfalls die Erziehungsbeiträge dementsprechend zu kürzen sind:

- 1. Beispiel: Vaterprovision beträgt . . . . . Kr. 500-
daher die normale Witwenprovision " 250-
somit gebührt die außerordentliche mit " 300-
für ein Kind 1/5 Erziehungsbeitrag " 60-
für sechs Kinder je 1/5 à 60 Kr. ist " 300-

Die außerordentliche Witwenprovision mit 300 Kr. und die Erziehungsbeiträge mit ebenfalls 300 Kr. übersteigen die Vaterprovision um 100 Kr., um welchen Betrag die Erziehungsbeiträge gekürzt werden müssen.

- 2. Beispiel: Vaterprovision beträgt . . . . . Kr. 300-
außerordentliche Witwenprovision " 300-
Somit entfallen alle Erziehungsbeiträge.
Kinder, die gänzlich verwaisst sind, oder deren Mütter sich wieder verehelichen, erhalten mindestens die halbe, höchstens jedoch die ganze Witwenprovision als Erziehungsbeiträge.

Beschränkung des Provisionsgenusses der Mitglieder.

Bezieht ein provisionsiertes Mitglied auf Grund der Österreichischen, ungarischen oder ausländischen Unfallversicherungs-gesetze eine Unfallrente, so wird dessen Provision insoweit nicht flüssig gemacht, als Unfallrente und Provision zusammen den Betrag der Unfallrente zugrunde liegenden Arbeitsverdienst übersteigen oder sofern das Mitglied wegen dauernden Siechtums eine den Arbeitsverdienst übersteigende Unfallrente bezieht, als Provision und Unfallrente zusammen mehr als 120 Prozent des gedachten Arbeitsverdienstes betragen.

Begen dieser Bestimmung haben die Genossen Tomschil und Weigl beim Herrn Generaldirektor Hofrat Eger bereits schon vorgesprochen und demselben erklärt, daß diese Bestimmung unter allen Umständen aus dem Provisionsstatut eliminiert werden muß. Es wird sich daher der gewählte Provisionsausschuß gleich bei der ersten Sitzung mit dieser samojen Bestimmung zu beschäftigen haben.

Anrechnung der vor dem 1. Jänner 1910 als Arbeiter der Südbahn ununterbrochen vollbrachten Jahre.

Neuen am 1. Jänner 1910 in das Provisionsinstitut aufgenommenen Mitgliedern, welche zu diesem Zeitpunkte eine nach den Normen für die Zuerkennung von gesellschaftlichen Provisionen an vom 1. Jänner 1907 angefangen aus den Diensten der Gesellschaft ausscheidende Arbeiter anrechenbare Dienstzeit von mehr als drei Jahren vollstreckt haben, wird die Hälfte dieser den Zeitraum von drei Jahren übersteigenden Dienstzeit nach fünfjähriger Mitgliedschaft beim Provisionsinstitut, in den Fällen der §§ 14 und 23 aber ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft so angerechnet, wie wenn sie für die angerechnete Zeit die Beiträge geleistet hätten; auf Grund dieser Anrechnung sich ergebende Zeiträume von unter einem Monat sind unberücksichtigt zu lassen.

Beispiel: Ein Arbeiter, welcher am 31. Dezember 1909 bei der Südbahn 20 Jahre ununterbrochen beschäftigt ist, wird mit 1. Jänner 1910 Mitglied des Provisionsinstitutes. Demselben werden nach einer fünfjährigen Mitgliedschaft drei Jahre (Karenzzeit) von den 20 Jahren abgerechnet, somit verbleiben 17 Jahre. Von diesen 17 Jahren wird ihm die Hälfte, das sind 8 1/2 Jahre, zu den fünf Jahren dazugerechnet, somit hat derselbe am 1. Jänner 1915 eine Teilnahmezeit von 13 1/2 Jahren. Selbstverständlich bleibt die Berechnung, wenn jemand weniger oder mehr als 20 Jahre hat, die gleiche, weil immer von den bis zum 31. Dezember 1909 vollbrachten Arbeitsjahren drei Jahre abgerechnet und von den überbleibenden Jahren die Hälfte zu den fünf Teilnahmejahren zugerechnet werden.

Austritt aus dem Provisionsinstitut.

Mitglieder, welche mindestens 30 anrechenbare Teilnahmejahre aufzuweisen und überdies das 65. Lebensjahr erreicht haben, sind berechtigt, in Provision zu treten.

1. Mitglieder, welchen der Dienst seitens der k. k. priv. Südbahngesellschaft gekündigt wird, haben, wenn sie noch nicht provisionsberechtigt sind, Anspruch auf Rückerstattung der von ihnen in das Provisionsinstitut geleisteten Einzahlungen samt vierprozentigen Zinsen.

2. Mitglieder, welche strafweise aus dem Dienst der k. k. priv. Südbahngesellschaft entlassen werden, verlieren für sich, ihre Gattin und Kinder alle Ansprüche gegen das Provisionsinstitut; doch erhalten sie die von ihnen an das Provisionsinstitut geleisteten Einzahlungen ohne Zinsen zurück, insoweit die Einzahlungen nicht zur Dedung der aus dem Dienstverhältnisse erwachsenen Schulverbindlichkeiten, der Forderungen der gesellschaftlichen Spar- und Vorschußkassen sowie der für den Bezug von Kohlen, ferner von Waren aus den gesellschaftlichen Approvisionierungsmagazinen kreditierten Beträge heranzuziehen sind.

3. Dem Verwaltungsrat der k. k. priv. Südbahngesellschaft bleibt es vorbehalten, in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen einem strafweise aus dem Dienste der k. k. priv. Südbahngesellschaft entlassenen Mitglied, welches auf Grund seiner Teilnahmezeit die Provisionsberechtigung bereits erlangt hätte, eventuell der Gattin und den Kindern desselben über Ansuchen einen Teil der statutenmäßigen Provision als dauernde oder zeitliche Unterstützung zu gewähren, sofern das entlassene Mitglied auf die Rückerstattung der Einlagen verzichtet.

Die vorstehenden Erläuterungen behandeln den größten Teil der wichtigsten Bestimmungen. Alle übrigen noch nicht erwähnten Punkte werden wir in einer der nächsten Nummern besprechen und uns auch mit der Rechtfertigung des Ausschusses eingehend befassen. Auch die bei der am 21. November d. J. in Willach stattgefundenen Konferenz gefaßten Beschlüsse werden wir veröffentlichten und nach der Wahl des Ausschusses denselben mit der Durchführung der Beschlüsse betrauen. Bei dieser Gelegenheit erwähnen wir nochmals, daß der erste Absatz des § 20 unbedingt eliminiert werden muß.

Was die Frage anbelangt, ob diejenigen Arbeiter, welche das 35. Lebensjahr überschritten haben, daher nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt sind, dem Provisionsinstitut beizutreten, betreten sollen oder nicht, beantworten wir dahingehend, daß es unserer Ansicht nach nur im Interesse jedes einzelnen ist, dem Provisionsinstitut als Mitglied beizutreten. Wie machen deshalb schon heute aufmerksam, daß die Anmeldung zum Beitritt für diese Arbeiter bis längstens 30. Juni 1910 erfolgen muß, da sonst die Berechtigung, beizutreten zu können, erlischt.

### Zur Neuregelung der Fahrgebühren des Lokomotivpersonales auf den k. k. Staatsbahnen.

Die Neuregelung der Fahrgebühren für das Lokomotivpersonal der k. k. Staatsbahnen erfolgte seitens des k. k. Eisenbahnministeriums bekanntlich nicht entsprechend dem vom Zentralpersonalkommissionsmitglied Genossen Preiß ausgearbeiteten Entwurf, der in den

Konferenzen des organisierten Lokomotivpersonals, die im März l. J. stattfanden, zum Beschluß erhoben wurde. Die Nichtdurchführung dieses Antrages zeitigte eine tiefgehende Erregung unter dem Lokomotivpersonal. Das Lokomotivpersonal des Wiener Direktionsbezirkles nahm zu dieser Angelegenheit in einer Versammlung, deren Bericht wir nachstehend bringen, Stellung. Die Organisation hatte veranlaßt, daß wegen der Fahrgebührenregelung eine Vorprache im Eisenbahnministerium stattfand, über die Genosse Preiß in der Versammlung berichtete.

Samstag den 27. November, abends, fand in Stopels Saalkalitäten am Neubaugürtel eine Versammlung des Lokomotivpersonals im Direktionsbezirk Wien statt. Den Vorsitz führte Lokomotivführer Genosse Janecel.

Zum ersten Punkte der Tagesordnung erhaltete Zentralauschussmitglied Genosse Preiß (Feldkirch) den Bericht über die Verhandlungen im Eisenbahnministerium betreffend die Neuregelung der Fahrgebühren des Lokomotivpersonals.

Nach einer einleitenden Erläuterung schildert Redner die Vorprache beim Eisenbahnminister Wrba, bei der der Abgeordnete Genosse Müller, der Obmann des Lokomotivführervereines in Wien Herr Kühn, der Sekretär des Lokomotivführervereines in Böhmen Herr Kucera, ferner die beiden Zentralauschussmitglieder Genossen Preiß und Nubiels teilnahmen. Die Deputation, welcher der Minister gleich von vorneherein erklärte, daß er über die Details der Angelegenheit nicht informiert sei, stellte an ihn die Frage, ob die Zugeständnisse, die das Eisenbahnministerium dem Exekutivkomitee gemacht hatte, durchgeführt werden. Diese Frage wurde mit „ja“ beantwortet. Ferner forderten sie, daß über Auftrag des Ministers die betreffenden Sachreferenten mit der Deputation die Detailverhandlungen pflegen sollen. Außerdem führten sie Beschwerde, daß es in letzter Zeit immer häufiger vorkomme, daß man den einzelnen gewählten Vertrauensmännern des Personals — den Personalkommissions- und Zentralauschussmitgliedern — den Urlaub zu Vorprachen verweigert.

Genosse Preiß habe trotz telegraphischer Urgenz bis heute noch nicht den Urlaub zur Audienz erhalten, er konnte nur deswegen nach Wien fahren, weil er zufälligerweise einen Teil seines Erholungsurlaubes nicht ausgenützt hatte. In diesen Urlaubsverweigerungen liegt anheimden System, da sich die Klagen darüber in letzter Zeit auffallend mehren.

Redner schilderte nun in kurzen Zügen die über drei Stunden dauernden Verhandlungen mit den Sachreferenten, den Herren Oberbaurat Willinger, Sektionsrat Dr. Koch und Ministerialbizsekretär Dr. Winter. Diese Verhandlungen gipfelten im allgemeinen darin, daß man, nachdem schon einmal eine Reduktion der Ziffernfolge vorgenommen worden sei, zumindest den Führern des Mejerbedienstes die 7 S. Ausbleibezeit für jede kommandierte Leistung gemährt werde. Diese Auffassung entspricht auch dem Wortlaut des Ministerialerlasses, so sehr auch daran jetzt geübelt werde.

Eine definitive Zusage haben die Herren diesbezüglich nicht gemacht, wohl zugesagt, daß sie sich dafür einsetzen werden, daß diese Forderung bewilligt werde. Charakteristisch ist, daß selbst unter den einzelnen Sachreferenten eine verschiedene Auslegung bezüglich des Erlasses besteht.

Ferner urgierte die Deputation auch jenen bekannten „ad hoc“-Erlaß für die Lokomotivführeranwärter, der es jenen älteren Kollegen, die von allen Vorteilen der neuen Automatik übergegangen wurden, die schnellere Ernennung zum Lokomotivführer ermöglicht. Ein derartiger Antrag sei von den Departements 21 und 4 schon an das zuständige Departement 13 gegangen.

Zum Schluß appellierte Genosse Preiß an die Versammelten, in geschlossener Reihe wie eine Mauer hinter ihren Vertrauensmännern zu stehen und in die Organisation einzutreten, denn nur dann sei es möglich, ihre berechtigten Wünsche durchzusetzen und solche Schädigungen, wie sie in der letzten Zeit durch die Prämienreduktionen erfolgten, zurückzuweisen. Die Kollegen mögen in Zukunft auch viel mehr als bis jetzt die politischen Verhältnisse und Konstellationen verfolgen, denn nicht zuletzt seien die Verkürzungen unserer variablen Bezüge auf die durch die bosnische Annexion hervorgerufenen Leere in den Staatskassen verurteilt worden.

Genosse Smejkal (Wien) referierte über die in jüngster Zeit im Wiener Direktionsbezirk erfolgten Reduktionen der Kohlenprämien durch Errechnungen in den Passierungskassen, die das Lokomotivpersonal begrifflicherweise auf das äußerste erbitterten. In demselben Augenblick, wo auf der einen Seite ein Kreuzer gegeben wird, nimmt man auf der anderen Seite das Doppelte wieder weg. Die Stimmung der Versammlung war sehr leidenschaftlich, stellenweise sogar stürmisch. Durch die letzten Ereignisse wurde das gesamte Lokomotivpersonal in seinem Lebensnerv getroffen. Diese Stimmung kommt in der unten folgenden Resolution drastisch zum Ausdruck.

Ueber wiederholte Aufforderung des Genossen Smejkal meldeten sich einige bekannte Herren zum Worte und erzählten ihre alten Mägen. Sie schrieben — natürlich weil es das bequemste ist — die Schuld an der Reduktion der Stundenziffern der Organisation, speziell aber dem Genossen Preiß zu. Diese Behauptung fällt in sich zusammen, sie läßt sich schon aus dem Grunde nicht einmal notdürftig begründen, weil seinerzeit alle Lokomotivführer und Heizer durch unsere Fachpresse von dem Antrag Preiß eingehend informiert wurden, daher wissen müssen, daß derselbe von dem Erlasse erheblich abweicht. Die Herren behaupteten auch, daß hier in Wien sowohl die Organisation als auch der Kollege Preiß der Inbegriff alles Schlimmen ist, die Beweisführung haben sie sich aber selbstverständlich gesenkt.

Der Genosse Adolf Müller und Abgeordneter Tomschil haben den Herren aber schon gründlich heimgeleuchtet. Müller sagte, wenn irgend etwas von der Verwaltung verbrochen wird, ist nach der Ansicht des Herrn Fibinger und seines Anhanges nicht die Verwaltung, sondern die Organisation schuld daran. Wenn aber etwas erreicht wird, dann haben es sie, nicht die Organisation, erreicht. Wenn man so arbeitet, ist es begreiflich, daß das Eisenbahnministerium immer wieder versucht, Verschlechterungen herbeizuführen.

Die in den längeren Ausführungen des Genossen Müller folgenden Sätze saßen so gründlich, daß die betreffenden Herren zu brüllen anfangen und versuchten, die Versammlung unmöglich zu machen, was ihnen aber nicht gelang. Abgeordneter Tomschil meinte zunächst, es wäre zu wünschen, daß die Herren, die hier so schreiben, dies tun sollten, wenn sie von einem Heizhausleiter angebrüllt werden. Dort finden sie ihre Würde nicht und behalten sich still.

Er weist sonach den Vorwurf der Gegner zurück, die sagen, wir haben auf vier Jahre einen Vergleich abgeschlossen, das ist nicht wahr, sondern wir haben nur eine Erklärung abgegeben. In dieser Erklärung, die nicht auf dem Grundsatz der Reziprozität basiert, steht auch, daß, wenn die Lebensmittel teurer werden und sich die Verhältnisse rapid verschlechtern, wir neue Forderungen aufstellen können.

Die sozialdemokratische Fraktion berät darüber, daß allen Unternehmern aus Anlaß der Teuerungserklärungen zugehen, monach die Verträge nicht eingehalten werden können. Sie fordert die Unternehmer auf, ihrerseits darauf Einfluß zu nehmen, daß die Handelsverträge zustandekommen und die Verträge, die auf die Verbilligung der Lebensmittel,

abzielen, verwirklicht werden. Die Regierung soll nicht immer den Agrariern Zugeständnisse machen und die städtische Bevölkerung brandschonen und zugrunde richten.

Dieselbe Erklärung, die von allen anderen Gewerkschaften den Unternehmern zugegangen ist, wird nun auch dem Eisenbahnministerium übermittelt werden. Wir sagen ihnen, unter den heutigen Lebensverhältnissen sind wir außerstande, unsere Erklärung einhalten zu können. In der feinerzeit abgegebenen Erklärung hat es geheißen, daß wir ohne zwingenden Grund von den Vereinbarungen nicht abweichen dürfen, nachdem aber zwingende Gründe vorhanden sind, hindert es uns nicht, etwas unternommen zu können. Und wir werden etwas unternehmen, es finden, wie gesagt, diesbezüglich schon Beratungen statt. (Beifall.)

Abgeordneter Genosse Tom schik schilderte ferner in klaren und sachlichen Ausführungen die vorjährigen Verhandlungen im Eisenbahnministerium und die Aktion der Sozialdemokratischen Fraktion im Parlament betreffend den 20 Millionen-Antrag. Bei diesem Anlaß glaubte einer der anwesenden Gegner seine Weisheit besonders leuchten lassen zu müssen und machte den Zwischenruf: „Aber was wollt ihr, die Sozialdemokraten stimmen doch gegen das Budget!“ Abgeordneter Genosse Tom schik: „Auf diesen Zwischenruf habe ich gerade gewartet. Das ist ein veralteter Witz der christlichsozialen Abgeordneten, mit dem sie in Eisenbahner-versammlungen ihre ablehnende Haltung zum 20 Millionen-Antrag der Sozialdemokraten zu verteidigen trachten.“ Abgeordneter Genosse Tom schik zergliederete hierauf eingehend, daß die Sozialdemokraten wohl gegen das Gesamtbudget stimmen, weil sie doch einer kapitalistischen Regierung nicht das Budget bewilligen können. Uebrigens ist die Gesamtbestimmung eine politische Abstimmung, wo mit der Bewilligung des Budgets der Regierung das Vertrauen votiert wird. Die Ablehnung des Gesamtbudgets schließt aber nicht aus, daß die Sozialdemokraten für einzelne Teile des Budgets stimmen. Das sei auch geschehen im Falle des 20 Millionen-Antrages. Nun meinte der geistreiche Zwischenrufer: „Wenn das Budget abgelehnt wird, bekommen wir kein Gehalt.“ Der gute Mann vergaß nämlich ganz, daß die Gehaltsbezüge mit der Budgetbewilligung nichts zu tun haben, weil die Gehälter aus den laufenden Betriebseinnahmen gedeckt werden müssen und gesetzlich garantiert sind. Auch diesbezüglich mußte sich der Zwischenrufer vom Abgeordneten Genossen Tom schik eine gründliche Absfuhr gefallen lassen. Daraus kann man erkennen, welche Früchte christlichsoziale und nationale Wahlarbeit in den Köpfen einzelner Lokomotivführer, die sich dabei noch einbilden, besonders intelligent zu sein, zeitigen.

Nachdem noch eine Reihe von Rednern gesprochen hatte, wurde nach eingehender Debatte folgende Resolution vorge-schlagen und einstimmig angenommen:

Resolution.

„Die heute, den 27. November 1909, in Skopetz Saal- totalitäten stattfindende Lokomotivführerversammlung beschließt darauf, daß das von dem Kollegen Preiß aufgestellte System, 22 S. für den Verschub und 8 S. für die Stunde Ausbleibezeit, aufrecht erhalten bleibt und auch die Stationsreserven mit einbezogen werden, und daß auch die kommandierten Vereinskraften in und außer der Heimstation gleich bezahlt werden.“

Die Versammlung protestiert auf das entschiedenste gegen die in jüngster Zeit vorgenommenen Prämienreduktionen, sie erklärt, mit allen gesetzlichen Mitteln dagegen anzukämpfen, bis zumindest die Prämienhöhe auf der früheren Höhe stehen. Die Lokomotivführer und Heizer fordern vom Eisenbahnministerium, daß die endgültige Regelung der Prämienverhältnisse, der Zusage entsprechend, mit den Vertretern des Personals und in der aller kürzesten Zeit durchgeführt wird.“

Da von einigen Lokomotivführern von Wien I der Genosse Preiß in der Vertrauensfrage angegriffen wurde, stellte Genosse Lindner (Hütteldorf) folgenden Antrag:

„Die heute versammelten Lokomotivführer und Heizer sprechen dem Genossen Preiß für seine Arbeit und Mühe den Dank und das vollste Vertrauen aus.“

Dieser Antrag wurde, da niemand dagegen stimmte, einstimmig angenommen.

Ueber Wunsch des Kollegen Preiß tragen wir eine nach der Versammlung an ihn gerichtete Frage eines Nordbahnkollegen nach.

Bei den Verhandlungen mit den Herren Fachreferenten setzte sich Genosse Kubicek als Zentralausschussmitglied der Nordbahner dafür ein, daß bei den Ausbleibezeiten die Dienststunden nicht nach der Fahrordnung, sondern nach den Stundenpaßeintragungen geschrieben werden dürfen. Diese Forderung erscheint im Hinblick darauf, daß bei der Nordbahn abnormale Verkehrsverhältnisse herrschen, begründet. Die Herren sagten auch zu, sich für diese Forderung einzusetzen. Wegen der Kürzungen der Prämien fanden am Montag den 29. November Verhandlungen im Eisenbahnministerium statt, über die wir demnächst berichten werden.

Das Zugsbegleiter-Dienststellenmonopol

des Staatsbahndirektionsbezirktes Wien.

Man schreibt uns: So oft man mit der Stadtbahn etwas zu tun hat, sollte man Handschuhe anziehen, denn wo man hinget, macht man sich schmutzig. Leider bleibt diese Tatsache, über welche reinliche Passagiere verzwweifeln, nicht nur auf Außerlichkeiten beschränkt — auch die inneren Verhältnisse stinken von ekelhaftem Schmutz. Wenn nur schon die Staatsbahndirektion in Beziehung des erwähnten Schmutzes nichts tut, als ihm gleichgültig gegenüberzustehen und die Passagiere, die sie sonst haben könnte, lieber der etwas reineren Straßenbahn überläßt, um auf diese Weise das Defizit der Stadtbahn zu vergrößern, so sollten doch Gründe maßgebend sein, die inneren Angelegenheiten einer sorgfältigen Reinigung zu unterziehen, denn wir leben in einem Zeitalter, in welchem man beflissen ist, ein christliches Prinzip zur Schau zu tragen, insbesondere heute, wo die nationale, die deutsche Eigenart der Reinlichkeit mit starker Betonung in den Vordergrund tritt. Man möchte glauben, daß dieselbe nicht nur mit kräftigem Brust-tuch gefordert, sondern auch mit strengen Argusaugen überwacht werden sollte. Aber nein! Weder die Bahnverwaltung noch die sich für berufen ausgebenden Vertreter — siehe Kroß! — haben solche Sorgen, im Gegenteil, es erweist sich, daß sie in dem sich immer mehr aufhäufenden Schmutz mit perverter Wollust gierig herumwühlen. Nachfolgend wollen wir — bitte die Handschuhe! — einen kleinen Abschnitt von den inneren Verhältnissen der Stadtbahn entrollen!

Knapp bevor die Wiener Stadtbahn eröffnet wurde, wurden bei der Staatsbahndirektion Wien ungeheuer viel Personen zum Zugsbegleitersdienst aufgenommen und auf die Bahnbetriebsämter Wien I und Wien II verteilt. Dieses Personal wurde dort rasch für den Fahrdienst eingeschult und dann auf die eröffnete Stadtbahn versetzt. Doch wurden auch noch später Personen zum Fahrdienst direkt für

die Stadtbahn aufgenommen. Während nun die ersten das Fahren beim Güterzug wenigstens durch einige Wochen erprobt hatten, haben die letzteren den Lastzug gar nicht einmal gesehen. Wir könnten den Fehler, den hier die Bahnverwaltung beging, nicht so groß anschlagen, würde es von ihr die Absicht gewesen sein, mit dem Fahrpersonal der Stadtbahn ein Elitekorps der Eisenbahner zu errichten, das immer auf der Stadtbahn zu verbleiben haben würde. So aber artet dieser Fehler zu einer großen Monopolwirtschaft aus, weil dieses Personal nun versetzt wird. Denn dieses Personal, jetzt bereits über zehn Jahre auf der Stadtbahn, wurde rasch angestellt und durfte auch alle Prüfungen rasch ablegen. Man muß wissen, daß die Prüfungen bei den Staatsbahnen nur theoretisch verlangt werden, daß es vollständig Nebensache ist, ob der Geprüfte die an ihm gestellten Anforderungen auch praktisch erweisen kann. Weil aber ein außertourliches Avancement zum größten Teil vom fleißigen Prüfungsablegen abhängig gemacht worden ist, so haben, ohne daß wir das politische Moment betonen\*, die Stadtbahnkondukteure einen außerordentlichen Fortschritt im außertourlichen Avancement zu verzeichnen gehabt, denn es gibt sehr viele, die in einem Zeitraum von sechs Jahren alle Prüfungen abgelegt haben. Alle diese sind natürlich allen jenen Kondukteuren, die auf der Hauptbahn fahren, um ein gutes, nicht mehr eingeholendes Stück voraus. Denn die Hauptbahnkondukteure haben schon durch ihren viel strengeren Güterzugsturnus weniger Zeit zum lernen, außerdem kommt die große körperliche Anstrengung in Betracht, die es nötig macht, dem ermüdeten Körper die nötige Zeit zum Ausruhen zu gönnen. Sodann erinnern wir an den Umstand, daß gerade zu jener Zeit alle jene Güterzugsführer von dem Ablegen der Oberkondukteursprüfung zurückgewiesen wurden, welche noch nicht ein Jahr als Güterzugsführer fungiert hatten. Sie mußten deshalb mit den Prüfungen zurückbleiben, durch welchen Umstand sie ein schlechteres Resultat in der Qualifikationsbeschreibung aufzuweisen hatten. Solchermaßen schuf aber die Bahnverwaltung ein Dienststellenmonopol für die Stadtbahnkondukteure, weil nur sie aus diesen Zuständen den besten Vorteil zogen. Der grasse Mißbrauch der Prüfungsvorschriften zeitigte jedoch Folgen, die auch für die Stadtbahnkondukteure einen unheilvollen Schaden bedeuten, sofern sie auf eine Hauptbahn versetzt werden. Aber die christlichsozialen und nationalen Stadtbahnkondukteure hätten ja die Hauptbahnkondukteure niemals gestört, sie hätten für immerwährende Zeiten auf den unangenehmen Lastzug verzichtet, wenn sie auch auf der Stadtbahn hätten Oberkondukteure werden können. Nun ist man allgemein der Ansicht, daß die Sozi ihnen einen Strich durch die Rechnung gemacht haben. Denn so schön, beinahe mit Lachschreien hätten sie Oberkondukteure werden können und jetzt — es ist abschreckend — jetzt muß man erst ein tüchtiger Eisenbahner werden, bevor man diesen Grad erreicht. Daß aber auch der „Reichsbund“ oder der „Verkehrsbund“ nicht eingreift! Daß alles geht, wenn man will, erweist doch Kroß in seiner Angelegenheit selbst! — Genug! Man muß sich endlich bequemen, sich versetzen zu lassen.

Durch diese Versetzungen tritt aber heute erst recht die Dienststellenmonopolwirtschaft zutage. Solange die Stadtbahnkondukteure noch die Erwartung hegen mußten, bei einer eventuellen Domiziländerung laut ihrem Rang zum Lastzug zu kommen, so lange hielten sie mit dem Verlangen, sich versetzen zu lassen, zurück, und erst jetzt, nachdem auch die gleichalterigen Hauptbahnkondukteure zum Personenzug eingeteilt werden könnten, erst jetzt gefallt es ihnen, einen Domizilwechsel zu veranlassen, weil sie durch ihre außertourlichen Begünstigungen sicher sind, höhere Dienstposten erreicht zu haben, durch welche Einschübe aber die Hauptbahnkondukteure stets auf ihren schon durch mehr als zehn Jahre bekleideten Güterzugsposten zurückgeschlagen werden!

Wir erklären daher, daß ein solcher von der Staatsbahndirektion Wien veranlaßter Vorgang eine traffe Monopolwirtschaft darstellt, indem die eine Seite lebenslang zum Güterzug verdammt wird, während die andere Seite von Beginn bis zum Ende einer erträglicheren Dienstleistung zugeschoben wird. Diese Spekulation ist zugleich eine verwerfliche und mißglückte, weil Personen, die von unten auf nicht alle Dienstposten praktisch durchlaufen haben, nicht fähig sind, nicht fähig sein können, die in der Kenntnis und Praxis des Dienstes anspruchsvollen höheren Dienstposten rechtchaffen zu leisten. Wir halten den Grundsatz aufrecht, daß der, der durch das Dienststellenmonopol keine Praxis beim Güterzug sich erwerben durfte, in völliger Unkenntnis bleibt und seiner so wichtigen Aufgaben und Pflichten nicht gewachsen sein kann, daß er infolgedessen nur im Dunkeln tastet und sich nur auf sein gutes Glück verläßt, das uns aber nicht die Gewähr gibt, in Stunden der Gefahr seinen vollen Mann zu stellen. Solche Leute sind in allererster Linie schlecht daran bei Unglücksfällen!

Es ist jedenfalls ein großer Fehler, daß man die Stadtbahnkondukteure beinahe als eine eigene selbständige Kategorie betrachtet hat, was durch die jetzigen Versetzungen infolgerne geändert werden soll, die hätten sie die Kenntnisse und die Praxis der Hauptbahnkondukteure. Man hat sie also durch mehr als zehn Jahre auf der Stadtbahn belassen, wo sie keine Gelegenheit gehabt haben, sich die nötige Praxis zu erwerben. Wir hatten deshalb seinerzeit schon das Verlangen aufgestellt, daß allen Kondukteuren des Direktionsbezirktes Wien die Stadtbahn offen sein und daß jeder Kondukteur nicht länger als höchstens drei Jahre auf der Stadtbahn zubringen dürfen soll. Durch dieses Verlangen wollten wir die Monopolwirtschaft verhindern und zugleich jedem die Möglichkeit sichern, sich die unbedingt notwendige Praxis beim Güterzug anzueignen. Die Stadtbahnkondukteure aber schlossen sich für sich ab, sie vermeinten tatsächlich ein Elitepersonal der Eisenbahnerwirtschaft zu sein, und erwirkten, daß das Bahnbetriebsamt Hütteldorf und die Staatsbahndirektion Wien es zulassen,

\* Das Fahrpersonal der Stadtbahn gehörte von jeher dem christlichsozialen Verkehrsband und dem deutschnationalen Reichsbund an. Wenn es heute bereits 10 Prozent sozialdemokratisch organisierter Zugsbegleiter auf der Stadtbahn gibt, so haben wir dies dem Umstand zu danken, daß sich erst in der letzten Zeit Genossen auf die Stadtbahn versetzen ließen, um dort Ordnung zu machen. Denn die Genossen der Hauptbahn erkannten die Gefahr, die ihnen von der Stadtbahn drohte, in dem Augenblick, als der „Verkehrsbund“ unwürdig genug war, gegen die Gleichstellung der Stundengeber Stellung zu nehmen. Aber es war bereits zu spät. Die Berechtigung der Gleichstellung war gewiß, ihre Spuren datieren zurück bis zu jenem berichtigten Artikel.

daß der Rang jedes Hauptbahnkondukteurs, der sich rück-sichtlich des besseren Dienstes auf die Stadtbahn versetzen lieh, nicht zur Geltung kommen dürfte, denn man betrachtete jeden Neuerfetzten als Eindringling, dessen Rang man so einteilte, daß er hinter dem rangsjüngsten Stadtbahnkondukteur zu stehen kam, obwohl er vielleicht gar als Zugsführer seinem Rang nach hätte eingeteilt werden müssen. Es war, als ob der neuerfetzte Hauptbahnkondukteur erst hätte würdig werden müssen, auf der Stadtbahn fahren zu dürfen!

Die Bahnverwaltung hat aber solch eigentümlichen, den Wünschen des Eisenbahnministeriums zuwiderhandelnden Bestrebungen im weitesten Maße Vorstoß geleistet, was wir als ein Dienststellenmonopol bezeichnen müssen. Wir wollen nicht behaupten, als hätten sich die Herren Kroß und Remetter um die Aufhäufung solchen Schmutzes besondere Verdienste erworben, denn wenn es Herrn Kroß recht ist, so und so viel Rangsstufen zu überspringen, so kann es den Stadtbahnkondukteuren nur billig sein, den Rang nicht zu achten und den Lastzug abzuschütteln. Wir wissen doch, daß sowohl dem Reichsbund als auch dem Verkehrsband das persönliche Wohlergehen weit höher steht, als das der Gesamtheit. Wenn nun neuestens wieder das Privileg geschaffen wurde, daß den auf die Hauptbahn versetzten Stadtbahnkondukteuren der Manipulationsdienst erlassen werden soll, so ist auch das wieder ein Monopol, gegen welches wir heftig protestieren müssen. Aber eine solche Bestimmung erweist nur zur Genüge unsere Behauptung, daß ihnen ein solches Monopol nur deshalb gewährt werden soll, weil sie den Dienst nicht zur Zufriedenheit leisten können. Ueber dieses Monopol wird sich nur der Herr Städtikonduktor freuen, welche Freude wir verständnisvoll zur Kenntnis nehmen!

Wir fordern von der Staatsbahndirektion Wien die Einstellung dieses verwerflichen Monopols. Wir fordern weiters, daß die Staatsbahndirektion von jedem auf die Hauptbahn versetzten Stadtbahnkondukteur den Nachweis eines mindestens fünfjährigen Güterzugsdienstes verlangt. Sollte ein solcher Nachweis nicht erbracht werden können, so soll der auf die Hauptbahn versetzte Stadtbahnkondukteur sich in allererster Linie die Kenntnis und Praxis des Güterzugsdienstes anzueignen bemüht werden, bevor sein Rang zu respektieren ist. Heißam wird in der Folge die Wirkung sein, nicht nur im Interesse des Dienstes, sondern auch für die Spekulation des Dienststellenmonopols. F. S.

Reichskonferenz

Der Maschinenaufseher und Pumpenwärter.

Am 28. November l. J. tagte im Arbeiterheim Favoriten in Wien eine Reichskonferenz der Maschinenaufseher und Pumpenwärter, die gegenüber der Konferenz im vorigen Jahr schon einen ganz beträchtlichen organisatorischen Fortschritt dieser in organisatorischer Hinsicht noch immer zu wünschen übrig lassenden Kategorie aufzuweisen hatte. Es waren 22 Orte durch 23 Delegierte, die aus allen Ländern Oesterreichs herbeigekommen waren, vertreten. Auch drei Gäste waren anwesend. Die Zentrale war durch die Genossen Adolf Müller und Rodler vertreten. Die Tagesordnung war: 1. Die Lage, Wünsche und Forderungen der Maschinenaufseher und Pumpenwärter. 2. Organisation.

Nachdem die beiden Punkte der Tagesordnung zusammengezogen worden waren, ergriff Genosse Adolf Müller das Wort und besprach in sachkundiger eingehender Weise die Lage der Pumpenwärter. An der Hand der Anträge der Zentralpersonalkommission und der vorjährigen Konferenz der Pumpenwärter wies er nach, daß sich in dem Jahr seit dem Stattfinden der letzten Konferenz wohl einiges zugunsten der Pumpenwärter geändert habe, so die in letzterer Zeit erfolgte Ernennung mehrerer Pumpenwärter zu Unterbeamten. Daß für die Pumpenwärter nicht mehr gesehen sei, ist natürlich wieder auf die Pumpenwärter selbst zurückzuführen; der Referent wies ferner darauf hin, daß die Aufgabe der Konferenz weniger darin liege, weitgehend momentan unerfüllbare Anträge zu stellen, sondern es vielmehr ihre Aufgabe sei, festzustellen, welche Punkte der Zugeständnisse noch nicht durchgeführt seien und wie gearbeitet werden soll, um das Los der Pumpenwärter so weit wie möglich erträglich zu machen.

In der darauffolgenden Debatte, die vorwiegend von den Genossen Pureski, Bedam, Müller, Ruff, Barabas, Sindelar und Neumann geführt wurde, wurden folgende Anträge zum Beschluß erhoben:

1. Die heutige Reichskonferenz beschließt: Der Antrag der Zentralpersonalkommission, daß alle Fachpumpenwärter sofort als Maschinenaufseher zu ernennen sind und nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenschema einzubeziehen, ist eheabaldig in seiner Gänze zur Durchführung zu bringen. Zur Durchführung dieses Beschlusses verpflichten sich die Delegierten der Zentrale sofort alle jene Fachpumpenwärter bekanntzugeben, die zurückgestellt erscheinen.
2. Ferner sind alle bis zum 1. Jänner 1910 angestellten Pumpenwärter, welche keine Fachpumpenwärter sind, in Berücksichtigung ihrer zumeist langjährigen Dienstleistung analog den Fachpumpenwärttern zu behandeln.
3. In übrigen hat die Konferenz die Anträge der Zentralpersonalkommission, beziehungsweise des Memorandum, welches auf der vorjährigen Konferenz beschlossen wurde, aufrecht und verlangt deren ehefte Durchführung.
4. Die Personalkommission der Nordbahn wird beauftragt, dafür einzutreten, daß die einseitigen Kesselwärter, welche als Stabkesselheizer eingereicht worden, als Maschinenaufseher analog den Pumpenwärttern in die Gruppe A der Wiener eingereicht werden.
5. Die Dienstverteilung ist auf den 12/24 Dienstturnus zu regeln.
6. Den Maschinenaufsehern und Pumpenwärttern soll von allen Vorständen Gelegenheit geboten werden, Einsicht in die Amtsblätter zu nehmen.
7. Die Zentrale wird ersucht, dahingehend zu wirken, daß bei eventueller Neuweisung der Mandate der Zentralpersonalkommission die Pumpenwärter, beziehungsweise Maschinenaufseher und Maschinisten eine entsprechende Vertretung erhalten.
8. Die Zentrale wird ersucht, alljährlich zu geeigneter Zeit eine Reichskonferenz der Maschinenaufseher und Pumpenwärter einzuberufen.
9. Die Zentralpersonalkommission und die Zentrale sollen energig dafür eintreten, daß jenen lang dienenden Maschinenaufsehern, Pumpenwärttern und Maschinisten, denen die Vorteile der neuen verbesserten Automatik infolgerne nicht mehr zuteil werden, als sie den Endgehalt nicht mehr erreichen, längere Vorrückungsfristen gewährt werden.
10. Eine fünfjährige Deputation, bestehend aus den Genossen Bedam, Müller, Barabas, Neumann und

Doppelte, soll in kürzester Zeit beim Eisenbahnminister vor-

Zum Schluß gelangten noch einige Fälle zur Kennt-

Eine besonders lebhafte Debatte, bei welcher der gute Geist, von welcher die Konferenz beherrscht war, zum Aus-

Die Eisenbahngeographie der niederen Bediensteten.

Solange die Eisenbahngeographie als Prüfungsgegenstand bei den Unterbeamtenprüfungen gelten wird, so lange werden sich die Bediensteten umsehen müssen, in diesem Gegenstand taktfest zu sein, denn immerhin hängt vom Resultat der Prüfungsnoten nicht nur die Beförderung zum Unterbeamten ab, sondern auch die Qualifikation.

Eigentlich sollte das Verlangen der Bahnverwaltung, in diesem Gegenstande Kenntnisse aufzuweisen, gegenüber ihren niederen Bediensteten dadurch motiviert werden, daß sie diesen Bediensteten zum mindesten die notwendigen Kenntnisse zum Studium zur Verfügung stellte.

Es ist selbstverständlich, daß unter solchen Umständen das erforderliche Wissen bei der Prüfung nicht so groß sein sollte, um es mit dem Titel einer „Eisenbahngeographie“ zu benennen, wenn es die Eisenbahn unterläßt, Direktoren für diese Prüfung herauszugeben.

Oft stellen sich die Bezeichnungen einer Bahn von selbst ein, wenn das Auge auf die Länder (zum Beispiel Niederösterreichische Gebirgsbahn), auf Gebirgszüge (zum Beispiel Karpaten, Karawanken), auf einzelne Berge (zum Beispiel Arlberg, Wartberg), auf Flüsse (zum Beispiel Triesting, Piela) gerichtet wird.

\*) Siehe die Erklärung des Eisenbahnministers im Budget-

\*) Neuestens ist das Wort Bremser wieder offiziell, das schon einmal abgeschafft wurde. In dem Worte selbst läge ja nichts, wenn der Stand ein definitiver wäre, beziehungsweise, wenn die Bezüge des Bremers die gleichen wären mit den angestellten Zugbegleitern.

Beagestrecke befindet, ihm wird es niemals schwer fallen, die isolierten Linien sofort zu bezeichnen. Ebenso werden ihm auch alle Ausbuchtungen geläufig sein.

Unser Kalender für das Jahr 1910 hat den Versuch gemacht, das entscheidende dieses Gegenstandes textlich aufzunehmen. Denn unsere Organisation nimmt ja stets die Gelegenheit wahr, die Versäumnisse der Bahnverwaltung nachzuholen, um so den Bedürfnissen der Mitglieder entgegenzukommen.

Inland.

Die Unternehmer gegen die Sozialpolitik. Das Organ der Scharfmacher, die „Arbeitgeber-Zeitung“, ist auf den Staat, soweit er Unternehmer ist, nicht gut zu sprechen. Aber nicht etwas deshalb, weil der Staat so viel für Kanonen und Maschinengewehre und so wenig für Kulturzwecke ausgibt, sondern weil er in Bezug auf Ausbeutung der in seinem Dienste stehenden Arbeiter nicht so weit geht wie die schmutzigsten Privatunternehmer.

Der Arbeiterschmerz verlangt also vom Staate, daß er der Privatindustrie in der Ausbeutung der Arbeitskraft keine Konkurrenz mache, das heißt der Staat soll die bei ihm angestellten Arbeiter nicht besser entlohnen als die privaten Unternehmer.

Die Krämer gegen die Lebensmittelmagazine der Staatsbahnen. Im Eisenbahnausschuß stellte vor einigen Tagen der jungtöcheische Abgeordnete Cech den Antrag, das Ministerium möge den Lebensmittelmagazinen der Staatsbahnbediensteten die Frachtbegünstigung entziehen.

Die Eisenbahner Finnlands sind unzufrieden. Die neuen Bestimmungen über die Arbeitszeit der Staatsbahnangestellten in Finnland haben große Unzufriedenheit hervorgerufen. Eine Tagesarbeit soll 12, 14, 16 bis zu 18 Stunden umfassen, die Maximalarbeitszeit natürlich; die ganze Verfügung ist aber derartig, daß die Angestellten es aufs äußerste fühlen.

bahnministerium gezwungen, gegen die schuldtragenden Bediensteten mit unnachlässlicher Strenge vorzugehen und auch den Lebensmittelmagazinen und Konsumvereinen der Staatsbahnbediensteten die ihnen gewährten Frachtbegünstigungen eventuell ganz zu entziehen.

Deputation der Zugbegleiter bei der k. k. Staats-eisenbahngesellschaftsdirektion. Am 20. November haben die Genossen Hanus und Babowsky bei der Direktion der Staatsbahngesellschaft vorgesprochen, um die Erhöhung der Fahrgebühren mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Juli 1. J. in-begriffen die Zulagen auf den Strecken Wien-Bruck a. L. und Wien-Marchegg zu urgieren.

auf die Anfrage des Genossen Babowsky, wie es sich mit den Zugzulagen auf den Strecken Wien-Bruck und Wien-Marchegg verhalten wird, konnte der Herr Regierungsrat keine bestimmte Zulage machen, gab aber das Versprechen, die Sache untersuchen zu lassen, um auch da einer Schädigung des Personals vorzubeugen.

Anschließend wurde von beiden Genossen die Bitte gestellt, in nachfolgenden von den Genossen begründeten Uebelständen Abhilfe zu schaffen.

- Von Genossen Hanus: 1. Schreiben der Dienststunden beim Lokalgugsdienst vom Zeitpunkt der Kommandierung an bis zum Schluß des Dienstes. 2. Kasernenverhältnisse in Prag. 3. Beigabe von Hüttelwagen anstatt Güterwagen als Dienstwagen für den Zugführer. 4. Mangel an Hüttelwagenlaternen und deren defekter Zustand. 5. Entlohnung der Manipulanten, welche auch für die Postbeförderung zu sorgen haben.

- Von Genossen Babowsky: 1. Kasernenverhältnisse in Größbach und Marchegg. 2. Bestimmung eines entsprechenden Raumes in den Stationen Sägenbrunn und Erdbergverände zur Berrichtung der schriftlichen Arbeiten für den Zugführer, welcher zugleich als Unterkunft für die übrigen Zugbegleiter dienen soll. 3. Gewährung einer zulässigen Mittagspause beim Lokaldienst. 4. Einteilung der älteren Kondukteure in Stadlau als Zugführer.

Der Herr Regierungsrat erkannte die Uebelstände an und machte die Zulage, in den meisten Fällen in kürzester Zeit Abhilfe zu schaffen. Was aber die Hüttelwagen anbelangt, sei eine momentane Abhilfe nicht leicht möglich, doch im Laufe der Zeit wird auch da Abhilfe geschaffen werden können.

Sodann sprach die Deputation mit Herrn Inspektor Kobayanski vor, wo Genosse Babowsky den Herrn Inspektor um Aufklärung darüber eruchte, wie es sich mit dem Amtsblatt vom 12. November 1909, Zirkular Nr. 23, betreffend Ansuchen der Arbeiter um Dienerpösten verhält, ob selbes auch für jene Zugbegleiter gilt, welche schon 10 und 12 Jahre dienen und noch provisorisch sind, und ob dieselben nicht dadurch benachteiligt werden, daß sie länger auf die definitive Anstellung warten müssen.

Rusland.

Die Eisenbahner Finnlands sind unzufrieden. Die neuen Bestimmungen über die Arbeitszeit der Staatsbahnangestellten in Finnland haben große Unzufriedenheit hervorgerufen. Eine Tagesarbeit soll 12, 14, 16 bis zu 18 Stunden umfassen, die Maximalarbeitszeit natürlich; die ganze Verfügung ist aber derartig, daß die Angestellten es aufs äußerste fühlen.

Höhere Gewerkschaftsverträge in Frankreich. Die internationale Gewerkschaftskonferenz, die vor kurzem in Paris stattfand, hat Gelegenheit gegeben, die verschiedenen Gewerkschaftsmethoden kritisch zu untersuchen. Dabei hatte den französischen Gewerkschaften unter anderem auch das ungenügende Beitragswesen ihrer Organisationen vorgeschrieben werden müssen.

ziehung fortan auch in Frankreich befolgt werden würde, hat denn auch schon recht gute Früchte gezeitigt. Der Teil des Berichtes der internationalen Konferenz, insbesondere soweit er die Kritik der französischen Gewerkschaftsaktivität enthält, wird in der gesamten französischen Gewerkschaftspressen sehr eingehend besprochen. In den meisten Fällen wird die Berechtigung der Kritik anerkannt. So schreibt zum Beispiel der französische „Sandwichmacher“ in Bezug auf die Erklärung eines Delegierten auf der internationalen Konferenz, daß die französischen Gewerkschaften finanziell sehr schwach seien und deshalb Arbeitskämpfe im Ausland nicht besser unterstützen könnten: „Boher glaubt man denn, daß die Gelder der auswärtigen Gewerkschaften kommen, die allenthalben zur internationalen Unterstützung großer Gewerkschaftskämpfe dienen? Sie werden nur von Arbeitern aufgebracht, die deren Wert in den heutigen wirtschaftlichen und sozialen Kämpfen kennen. Niemand schenkt sie ihnen, sondern es ist ein Teil ihres Arbeitsverdienstes, den sie opfern. Sie zahlen hohe Beiträge, um möglichst große Mittel für die Verbesserung des eigenen Lohses, wie auch zur Unterstützung großer Kämpfe außerhalb ihres eigenen Landes zur Verfügung zu haben. Deshalb tun die französischen Arbeiter nicht dergleichen? Ihre Lohnverhältnisse würden die Leistung höherer Gewerkschaftsbeiträge sicherlich gestatten. Deshalb sollten sie es den ausländischen Genossen nachmachen; sie würden selbst davon profitieren und könnten ferner in würdiger Weise internationale Unterstützungsgesuche beantworten.“ Fast alle Gewerkschaften, die in den letzten Monaten ihre Hauptversammlungen abhielten, erklärten sich für höhere Beiträge. Von der Gewerkschaftszentrale wird mit 1. Jänner 1910 eine einheitliche Mitgliedskarte und Beitragsmarkte für sämtliche Gewerkschaften eingeführt. Auch gegen diese Art der „Zentralisation“ hatte man sich früher entschieden gewehrt. Langsam, aber sicher, wird die wirtschaftliche Entwicklung des Landes auch die französischen Gewerkschaften zu geschlosseneren Organisationsformen zwingen — trotz aller theoretischen Widerstände einzelner Kreise.

**Die Staatsbahnen in Neu-Süd-Wales im Jahre 1908/09.** Ganz kurze Zeit nach Abschluß des Geschäftsjahres ist schon der Bericht über die Ergebnisse der Staatsbahnen in Neu-Süd-Wales erschienen. Aber nicht nur dadurch unterscheidet sich dieser Bericht wohlthuend von dem in Oesterreich ausgegebenen, welcher immer erst nach vielen Monaten zur Kenntnis der Bevölkerung gelangt, sondern auch dadurch, daß er, trotz der bei diesen Bahnen vorherrschenden besseren Arbeitsbedingungen, mit einem sehr günstigen Erfolg abschließt. Die Einnahmen der im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen beliefen sich nämlich für die Zeit vom 1. Juli 1908 bis 30. Juni 1909 auf 5.028.450 Pfund Sterling (1908: 4.944.184), die der Straßenbahnen auf 1.097.565 Pfund Sterling (1.011.994), somit zusammen auf 6.126.015 (5.956.128) Pfund Sterling. Demgegenüber standen Ausgaben im Betrage von 2.952.824 Pfund Sterling (1908: 2.714.839) für die Eisenbahnen, 875.560 Pfund Sterling (809.065) für die Straßenbahnen, was eine Gesamtsumme von 3.828.384 (3.523.904) Pfund Sterling ergibt. Der Ueberschuß beläuft sich daher für das genannte Jahr auf 2.075.626 Pfund Sterling bei den Eisenbahnen und auf 222.005 Pfund Sterling bei den Straßenbahnen, oder auf zusammen 2.297.631 Pfund Sterling. Eine Verbesserung der allgemeinen Arbeitsbedingungen sowie ziemlich bedeutende Lohnerhöhungen erforderten im Berichtsjahre 237.985 Pfund Sterling. Des weiteren fällt in dieses Jahr eine Verbilligung des Frachttarifs und der Fahrpreise, doch erlitten die Einnahmen infolge der stärkeren Inanspruchnahme der Verkehrsmittel keine Einbuße. Das Anwachsen des Verkehrs hatte auch zur Folge, daß 97 neue Lokomotiven sowie eine große Anzahl von Personen- und Lastwagen in den Dienst gestellt werden mußten; ebenso fand auch eine relativ beträchtliche Vermehrung des Personals statt. Bei den Eisenbahnen wurden beschäftigt: 19.558 (1908: 16.575) Personen, bei den Straßenbahnen 5480 (1908: 4711) Personen, das sind zusammen 25.457 Personen (+ 3752 gegen 1908). Der Frachtransport betrug 8.971.844 Tonnen, woraus eine Einnahme von 2.544.457 Pfund Sterling resultierte. Die Ränge des Schienenweges belief sich am Anfang des Jahres auf 3623 1/2 Meilen, 150 3/4 Meilen wurden neu angelegt und 233 1/4 Meilen befinden sich noch im Bau. Als auffällige Erscheinung ist noch dem Bericht zu entnehmen, daß sich in diesem Jahre kein bedeutender Unfall ereignete, ebenso war trotz des bedeutenden Aufschwunges im Personenverkehr (es wurden 52.051.556 Passagiere befördert) kein tödlicher Unfall eines Passagiers zu verzeichnen. Endlich wurden noch auf den im Staatsbesitz befindlichen Straßenbahnen 186.318.788 Passagiere befördert, wobei es ebenfalls ohne einen ersten Unfall abging. Der Schienenweg dieser Bahnen betrug 151 1/4 Meilen, dazu kamen im Laufe des Jahres 18 1/2 Meilen, ferner sind 19 Meilen im Bau befindlich. — Wenn auch leider nicht angegeben ist, wie viele von den Angestellten verunglückten, so ist doch aus der Tatsache, daß ein bedeutender Unfall sich überhaupt nicht ereignete, zu entnehmen, daß die Arbeitsweise keine so mörderische sein muß wie sie in manchen anderen Staaten, trotz der immerwährenden Defizits, üblich ist.

**Streikbefürchtungen in Rußland.** Die russische Militärverwaltung läßt die größeren Stationen an der Linie St. Petersburg-Gelsingfors militärisch bewachen. Auf jede der Stationen sind zirka 200 Mann berechnet. Die Stationen Kowola, Ladits und Nibimäki haben bereits ihre Besatzung erhalten. Da auf den Stationen für das Militär keine Räume beschafft werden können, werden die Soldaten in Waggons einquartiert. Die Besetzung soll erfolgen, um einem befürchteten Generalstreik vorzubeugen. Die Furcht vor dem Streik spielt überhaupt bei den edrussischen Regierungsheloten eine große Rolle. In Finnland selbst ist dieser Gedanke ziemlich unpopulär.

**Drohender Riesenstreik der amerikanischen Bahnarbeiter.** Dem B. W. A. wird aus Newyork gefabelt: Das Chicago Tribunal erklärt, der größte Bahnarbeiterstreik in der Geschichte Amerikas sei in bedrohliche Nähe gerückt. Die Arbeiterorganisationen hätten sich dahin geeinigt, am 11. d. M. die Forderung auf Lohnaufbesserung von 10 Prozent einzureichen. Im Falle eines Streiks würden mehr als eine Million Arbeiter betroffen und der Verkehr auf einem Bahnhub von 150.000 Meilen Lahmgelegt werden.

Von einem bereits in Nordamerika einge-

setzten Streik der Weichensteller wird weiter aus St. Paul im Staate Minnesota gemeldet: Der Streik der Weichensteller zieht die gesamte Industrie des Nordwestens in Mitleidenschaft. Die Zahl der feiernden Arbeiter wird bereits auf 20.000 geschätzt. Ganze Wagenladungen leicht verderblicher Güter wurden auf die Nebengleise geschoben. Die Kupferminen und -Hütten in Montana sind außerordentlich geschädigt worden, da die Erzförderung aufgehört hat. Die Eisenbahnen lassen Streikbrecher aus Chicago und anderen Orten kommen.

Die Bewegung der Gelben unter den Angestellten der belgischen Eisenbahnen. Obwohl das Vereinsrecht noch nicht offiziell gewährt ist und obwohl sich der Minister Herr Helleputte nur über die Bildung von Berufsorganisationen günstig ausgesprochen hat, das heißt jede Kategorie soll ihren eigenen Verband haben, da er keine Notwendigkeit sieht, alle Kategorien in einer Föderation zu vereinen — und gerade eine solche Organisation wird vom Personal angestrebt — haben sich die Gelben doch trotz dieses Verbotes in einer einzigen Föderation, welche alle Kategorien umschließt, vereinigt. Trotz der heftigen Propaganda des Verbandes löst der Minister diese Föderation bestehen, die unter 70.000 Angestellten der belgischen Eisenbahnen nur 2000 Mitglieder zählt. Da die Gelben der Regierungs- und Ministerpartei angehören, gestattet man ihnen natürlich die Föderation, schon um der Bewegung des Personals hinderlich sein zu können. Mönche, Priester und Biskare sind die Vorsitzenden und diese bemühen sich, Harmlose zu gewinnen, indem sie ihnen Vorteile und Vergünstigungen versprechen. Es sollen unter den verschiedenen Verbänden Unterhandlungen eingeleitet werden, um die der guten Sache so schädliche Bewegung der Gelben zu vereiteln.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Freispruch infolge Rücktrittes des Klägers.** Vor dem 1. L. Landesgericht in Straßburg hatte sich am 21. November l. J. der Oberkondukteur der Südbahn Anton Görlich gegen eine schwere seitens der Staatsanwaltschaft gegen ihn erhobene Anklage zu verantworten.

Am 3. April l. J. ereignete sich nämlich bei der Ausfahrt des Personenzuges 725 aus der Station Gumpoldskirchen ein schrecklicher Unfall, indem ein Passagier, Professor Alois Gartner aus Wiener-Neustadt, vom fahrenden Zuge abstürzte, unter die Räder geriet und auf der Stelle tot blieb.

Die Anklage leitete nun dem bei dem betreffenden Zuge als Zugführer in Verwendung gestandenen Oberkondukteur Anton Görlich zur Last, daß er diesen tödlichen Unfall des Professor Gartner durch mehrere Dienstwidrigkeiten verschuldet habe: er sei nämlich abgefahren, ohne daß der diensthabende Beamte das Abfahrtszeichen gegeben habe, weiters sei noch nicht von allen beim Zuge Dienst machenden Kondukteuren das Signal „zur Abfahrt bereit“ gegeben worden; vielmehr habe der dem Zugführer zunächst postierte Kondukteur Herzog dieses Signal nicht gegeben, weil er wahrnahm, daß noch Passagiere einzusteigen im Begriffe seien.

Bei der Verhandlung gab der Angeklagte Görlich, welchen Dr. Harpner verteidigte, als richtig zu, daß ihm der diensthabende Beamte den Auftrag zur Abfahrt noch nicht gegeben habe; er berief sich jedoch darauf, daß es öfters vorkommt, daß ein Zug, wenn die Aufenthaltszeit bereits vorüber und sonst alles in Ordnung sei, auch ohne ausdrücklichen Auftrag des Beamten abfähre. Im übrigen blieb Görlich dabei, daß beide beim Zuge beschäftigten Kondukteure ihm das Signal „zur Abfahrt bereit“ gegeben hätten, weil er sonst sicherlich nicht abgefahren wäre.

Der als Zeuge vernommene Kondukteur Herzog, gegen welchen das ursprüngliche gleichfalls eingeleitete Strafverfahren inzwischen eingestellt worden war, erklärte mit voller Bestimmtheit, daß er das Signal „vornwärts“ nicht gegeben habe, da er eben wahrnahm, daß noch ein Herr aufsteigen wollte.

Ueber Befragen des Verteidigers, ob er vielleicht zufällig eine Bewegung mit der Laterne gemacht habe, die vom Zugführer mißverstanden worden sein konnte, gab Herzog an, er sei nach dem Absteigen von seinem Wagen, während er sich nach vorne begab, von einem Passagier um Auskunft angegangen worden. Es wäre möglich, daß er dabei mit der Hand, in der er die Laterne hielt, eine Bewegung gemacht habe.

Der sodann vernommene diensthabende Beamte Adjunkt Grabner gab wie in der Voruntersuchung an, daß Görlich ohne seinen Auftrag abgefahren sei.

Ueber Befragen des Verteidigers gab Zeuge jedoch zu, daß er, als Görlich das Signal „Bläse einnehmen“ gab, in unmittelbarer Nähe des Dienstwagens gestanden sei, und daß er, wenn ihm die Abfahrt nicht recht gewesen wäre, die Annullierung dieses Zeichens verfügt hätte.

Zeuge Grabner gab weiters an, daß er niemals irgend eine vorläufige Abfahrt seitens des Görlich wahrgenommen habe, dessen Dienststation in dieser Richtung vielmehr immer korrekt war.

Kondukteur Hennhofer, der am Unfallstage Schlußkondukteur des Zuges war, deponierte, er habe wiederholt das Zeichen „Bläse einnehmen“ gehört, während Kondukteur Herzog angegeben hatte, von einem solchen Signal nichts gehört zu haben.

Ueber Befragen des Verteidigers gab auch der Zeuge an, daß er, wenn der Zugführer wiederholt das Zeichen „Bläse einnehmen“ gebe, die Manipulation aber noch nicht fertig sei, mit der Laterne abwinkle, worauf der Verteidiger konstatierte, daß bei der fraglichen Abfahrt ein solches Abwinken von keiner Seite aus erfolgt sei.

Die übrigen einvernommenen Zeugen deponierten nichts Wesentliches. Es fiel jedoch auf, daß zwei Zeugen ausdrücklich angaben, gesehen zu haben, daß Professor Gartner, nachdem der Zug schon in der Fahrt begriffen war, auf den fahrenden Zug aufgesprungen sei.

Nach mehrstündiger Verhandlung erklärte der Staatsanwalt, daß er mit Rücksicht auf die Ergebnisse des Beweisverfahrens nicht in der Lage sei, die Anklage aufrechtzuerhalten, diese vielmehr zurückzuziehen, worauf die Freisprechung des Angeklagten erfolgte.

**Witwenrente.** Am 23. Februar 1909 starb der Lokomotivführer Alois Schindler in Preerau unter den Erscheinungen einer Herzleidenart.

Er hatte am 17. März 1905 in der Station Stauding einen Unfall erlitten. Damals fuhr er mit dem Personenzug Nr. 16 als Lokomotivführer von Krakau in der Richtung nach Wien. Bei der Einfahrt in Stauding zeigte das Distanzsignal „freie Fahrt“. Trotzdem stand der Wechsler auf ein falsches Gleise, so daß der Personenzug mit einem auf jenem Gleise stehenden Lastzug zusammenstieß. Schindler wurde nach vornwärts geschleudert und erlitt eine Kontusion in der Magengegend und am Rücken. In der nächsten Zeit nach seinem Unfall litt er hauptsächlich an Brustschmerzen und Zittern der Arme. Nach einem Jahre traten Kopfschmerzen und äußerst heftige Nervosität hinzu. Erst im August 1908 stellte sich ein heftiger Husten, verbunden mit Herzbeschwerden, ein. Er magerte sehr ab, mußte das Bett immer wieder aufsuchen, bis er schließlich am 25. Februar 1909 starb.

Die über Veranlassung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt feinerzeit angeordnete Obduktion hatte das Resultat, daß die abduzierenden Aerzte ihr Gutachten dahin abgaben, daß der Tod nicht mit dem Unfall im Zusammenhang stehe. Aus diesem Grunde lehnte die Anstalt die Zuerkennung einer Rente an die Witwe des Verstorbenen ab, weshalb diese durch ihren Anwalt Dr. Leopold Nag die Klage beim Schiedsgericht überreichte.

Das Schiedsgericht fällt nach längerer Beratung unter Vorbehalt des Landesgerichtsrates Dr. Cay das Erkenntnis, wonach die Anstalt verurteilt wurde, der Lokomotivführerwitwe Katharina Schindler eine 33 1/2-prozentige Witwenrente, und zwar eine Nachzahlung von 1263 Kr. und in Zukunft eine monatliche Rente von Kr. 126 33 zu bezahlen.

**Verunglückung eines Heizers.** Am 2. Juni d. J. erhielt der Lokomotivführer Karl Lech des Lastzuges 1941 in der Station Mährisch-Strau-Witkowitz gegen 10 Uhr abends den Auftrag, auf den 550 Meter entfernten Rangierbahnhof Witkowitz-Eisenwerke zu fahren. Da seine Lokomotive „Endymion“, die er mit dem Heizer Josef Becker a bediente, mit dem Tender voraus am Zuge stand und die Schienen infolge Regens nah waren, erbot sich der Heizer, die Schienen unmittelbar vor der Maschine mit Sand zu bestreuen, damit der mit 570 Tonnen beladene Zug auf der dort herrschenden starken Steigung und den nassen Gleisen besser in Gang gesetzt werden könne. Der Lokomotivführer bezeichnete dies anfangs als unnötig, erklärte sich jedoch schließlich, da der Heizer darauf bestand, mit der Sandstreuung einverstanden. Hierbei sagte er jedoch dem Heizer, daß die Abfahrt dringend sei, weshalb der Heizer, wenn er ohne ihn abfähre, die Kohlenhaufel, mit der er den Sand streute, auf den Tender werfen und zur nächsten Station, wo längerer Aufenthalt sei, nachkommen möge.

Der Heizer führte die Sandstreuung durch. Bald ertönte das Abfahrtsignal des Zugführers und Lech fuhr ohne dem Heizer ab. Bald nach der Abfahrt bemerkte er, daß die Kohlenhaufel auf den Tender flog. In der Station Witkowitz-Eisenwerke angekommen, erkundigte er sich nach dem Verbleib des Heizers und erfuhr bald zu seinem Schrecken, daß der Heizer in der Nähe der Abfahrtsstation auf dem von seinem Zuge befahrenen Gleise entsehtlich verunglückt und tot aufgefunden wurde. Die Untersuchung des Zuges ergab, daß die Blutspuren erst an den Rädern des dritten Waggons begannen.

Wegen dieses Voralles war der Lokomotivführer Karl Lech am 14. Oktober d. J. vor dem Kreisgericht Neutitschein unter Vorbehalt des Landesgerichtsrates Zlamal wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt.

Die Anklage stützte sich hauptsächlich darauf, daß Lech die Instruktionsvorschrift, wonach bei jeder Zugangseignung einer Lokomotive Führer und Heizer auf ihr anwesend sein müssen, übertreten habe, und daß das Unglück nicht geschehen wäre, wenn Lech diese Vorschrift befolgt hätte. Der Angeklagte, verteidigt von Dr. Leopold Nag aus Wien, verantwortete sich damit, daß er dem Heizer den Auftrag, zu Fuß nachzukommen, deshalb erteilt habe, weil die nächste Station nur einige 100 Schritte entfernt sei und er dort ohnedies 50 Minuten Aufenthalt hatte und weil die Abfahrt dringend war. Auch habe er keine Gefahr für den Heizer voraussehen können, zumal er ihm ausdrücklich zurief, er möge während der Fahrt nicht aufspringen.

Hierauf wurden mehrere Zeugen vernommen, unter welchen insbesondere der Stationsaufseher Kristof hervorhob, Lech habe nach dem Unfall erzählt, er habe während der Fahrt beim dritten Wagen etwas kollern gesehen. Dies stellte Lech entschieden in Abrede.

Hierauf wurde ein Gutachten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen verlesen, wonach Lech der Vorwurf treffe, daß er ohne Heizer gefahren sei.

In eingehender Weise begründete der Staatsanwalt die Anklage, indem er darauf hinwies, daß die Instruktionsvorschrift betreffs des Aufenthaltes des Lokomotivführers und Heizers auf der Maschine nicht nur aus Rücksichten der Betriebssicherheit, sondern auch zum Schutze des Heizers gegeben sei.

Der Verteidiger Dr. Nag verwies zunächst darauf, daß sämtliche hier in Betracht kommende Instruktionen Vorschriften darauf hindeuten, daß das gemeinsame Verweilen des Lokomotivführers und Heizers auf der Maschine nur aus Rücksichten der Betriebssicherheit, nicht aber etwa zum Schutze des Heizers angeordnet sei. Der Staatsanwalt sei nicht in der Lage gewesen, auch nur eine Vorschrift zu nennen, aus welcher hervorgehe, daß jene Instruktionsbestimmung dem Schutze des Heizers dienen soll. Der Angeklagte habe nicht vorhersehen können, daß dem Heizer, wenn er nicht auf der Maschine sei, eine Gefahr drohe. Zwischen Mährisch-Strau und Witkowitz-Rangierbahnhof verkehren auf dem Bahnkörper sehr viele Eisenbahnbedienstete, und es ist nicht einzusehen, warum gerade der Heizer einer besonderen Gefahr ausgesetzt gewesen sei. Man muß im Gegenteil annehmen, daß die Gefahr auf der Maschine weit größer sei als auf dem Bahnkörper. Wenn sich der Heizer so benommen hätte, wie ihm der Lokomotivführer es aufgetragen und nicht während der Fahrt aufgesprungen wäre, wäre das Unglück sicher nicht geschehen. Der Lokomotivführer sei demnach für das Unglück nicht verantwortlich, sondern lediglich der Heizer, der entweder durch Unvorsichtigkeit oder durch einen unglücklichen Zufall unter die Räder geriet.

Der Verteidiger beantragte demnach Freisprechung seines Klienten.

Nach längerer Beratung verurteilte hierauf das vorerwähnte das Urteil, wonach Karl Lech von der Anklage freigesprochen wurde.

Die Begründung des Urteiles schloß sich im wesentlichen den Ausführungen des Verteidigers an.

**Streiflichter.**

**Die Regelung der Fahrgebühren.** Nahezu ein Jahrzehnt ist vergangen, seitdem Genosse Dr. Ellenbogen den Eisenbahnergesetzentwurf einbrachte, worunter auch die Forderung nach Erhöhung der Fahrgebühren enthalten war. In unzähligen Versammlungen haben sich unsere Genossen und Vertrauensmänner sowie die Personalkommissionsmitglieder mit dieser Frage beschäftigt. Das Eisenbahnministerium überprüfte die vom Exekutivkomitee gestellten Forderungen, wonach für den Zugführer und den Manipulanten 30 S. und für den Kondukteur 20 S. im Dienste zu zahlen sei, Ruhestunden 10 und 8 S. für Personen und Lastzug gleich. Nach vielfachen Verhandlungen erklärte das Eisenbahnministerium einer 30prozentigen Erhöhung aller ins Verdienen gebrachten Fahrgebühren (Zug- und Lokomotivpersonal) zuzustimmen und den Betrag von 3.000.000 Kr. hierzu zu verwenden. Die im Eisenbahnministerium gepflogenen Verhandlungen dauerten ein volles Jahr und das Resultat war, daß wohl eine Erhöhung der Stundengelder erfolgte, doch von einer Gleichstellung, wie selbe vom Personal gefordert wurde, ward Abstand genommen. Die Folge davon ist, daß unter den Zugbegleitern die Erregung immer größer wurde; welche Stimmung unter dem Personal herrscht, zeigte eine Massenversammlung der Zugbegleiter der L. L. Staatsbahnen einschließlich der verstaatlichten Privatbahnen, die am 16. November d. J. im Hotel Union in Wien stattfand. Zum ersten Punkt der Tagesordnung: Stellungnahme gegen die vom Eisenbahnministerium vorgenommene Regelung der Fahrgebühren, sprachen die Genossen Schöber (H. F. J. B.),



die Hälfte dieser Summe, das sind also Kr. 81.90, binnen acht Tagen an den Provisionsfonds zurückzugeben. Die übrige Hälfte wird Ihnen in monatlichen Raten zu 4 Kr. abgezogen.

Man wird gut tun, sich solche „Humanität“ zu merken, die von einer Bahn geübt wird, wo die Deutschnationalen die erste Geige spielen.

**Sparsystem auf den verstaatlichten Bahnen.** Nach Einführung der Instruktion XXXV ab 1. September l. J. wurde der Wagendienst bei der St. G. O. total umgeändert. Aus diesem Anlasse wurden auf allen größeren Stationen nach Maßgabe des Bedarfs eine Anzahl von Wagenschreibern aufgestellt, alle ankommenden und abgehendenzüge aufgenommen. Wie gut diese Aufzeichnungen waren und welche Ordnung im Wagendienst da herrschte, läßt sich leicht denken und man auch viele Arbeit und unnütze Reklamationen über das Fehlen von Wagen erspart, andererseits aber wurden auch Schadenersätze von Pufferstützen zc. vermieden. Nun ist es unserem Eisenbahnminister eingefallen, den erst seit kurzem und bewährten eingeführten neuen Wagendienst wieder umzuändern. Es wurde nämlich mit Erlaß vom 2. November 1909, Z. 54.812/20, eine Einschränkung in der Aufnahme der Transitzugwagen verfügt, so daß alle Transitzugwagen nicht aufgenommen werden. Wie dieser Dienst nun versehen und was für Schäden dem Staate hierdurch erwachsen wird, läßt sich nicht im vornhinein bestimmen, aber die Hauptsache wurde erreicht, und zwar die Reduzierung von Wagenschreibern. Nun erlauben wir uns einige Fälle, die selbst bei der größten Genauigkeit im Wagendienst vorkommen, aufmerksam zu machen; zum Beispiel ein Wagen mit 500 Kr. Lieferzeit beladen von Triest für Prag rollt von seiner Ausgangsstation samt Verrechnung ab. Auf dem Wege wird durch Zufall die Verrechnung vom Wagen getrennt und der Wagen rollt ohne Verrechnung auf Grund einer älteren Bezeichnung nach einer anderen entfernten Station. Dort, wo das Fehlen der Verrechnung konstatiert wurde, wird der Wagen angehalten und die telegraphische Reklamation beginnt. Wie schwierig es ist, trotz der Zuanpruchnahme des Telegraphenapparates den Verbleib der Verrechnung oder eventuell des Wagens zu konstatieren, ist nur dem bekannt, der in diesem Resort arbeiten muß. Falls kein günstiges Resultat durch die Reklamationen erhalten wird, wird der Wagen auf Grund der alten Bezeichnung unter Begleitschein abgedandt. Nun kommt der Wagen aber nicht in der Bestimmungsstation an, Verrechnung ist bereits aber dort in Korrespondenz angefangen, und die Reklamationen beginnen von frischem. Mittlerweile ist die Lieferfrist überschritten und der liebe Staat muß nun dem Empfänger 500 Kr. zahlen. Wäre nun die Aufschreibung dieses Transitzugwagens erfolgt, wäre der Lauf cheftens eruiert worden, so wäre dem Staate die Ausgabe von 500 Kr. erspart gewesen.

**2. Fall:** Von dem Industriegeleise einer beliebigen Firma wird ein fremder Wagen herausgezogen. Der Wagenschreiber, der den Zug aufnimmt, weiß ja nicht, von wo der Wagen kommt, und da bis auf den Hebergangszettel alle anderen Zettel abgekrast werden müssen, so wird er als Transitzugwagen behandelt und rollt ohne Aufschreibung ab. Fremde Wagen müssen jedoch in ein zu verfassendes Manuale kommen; von wo soll jedoch der Bedienstete, der die Manuale verfaßt, den Abgang nehmen?

**3. Fall:** Es sind Wagen laut Ausforschungszweck, und zwar einige hundert zu rechnerischen und im Vorfindungsfall der angeführten Werkstätte zuzuwenden, hierfür wurden Prämissen ausgeschrieben. Die Wagen wurden auch größtenteils ausgeführt, Prämissen haben aber die Bediensteten noch keine erhalten — wie sollen nun die Wagen gesucht werden? Erst wenn der Zug wieder weg ist oder werden hierzu noch eigene Bedienstete angestellt werden? Ausdrücklich ist hierbei zu bemerken, daß unter diesen Wagen auch solche sich befinden, die entlastet waren oder aus sonstigen Gründen betriebssicher sind. Wer würde dann zur Verantwortung gezogen werden, wenn sich ein solcher Wagen bei einem Zuge befindet und der Zug entgleist? Und so ließen sich noch viele derartige Fälle aufzählen. Bedienstete müssen durch Ueberbürdung von Arbeiten darunter leiden, die persönliche Sicherheit derselben und des reisenden Publikums wird gefährdet und alles nur deshalb, weil der Herr Eisenbahnminister sparen will. Warum wurden zum Beispiel in größeren Stationen Wagenbeamte aufgestellt? Seit die St. G. O. besteht, war dies nicht und nun auf einmal sind sie unentbehrlich, sie müssen sein. Es ist ja früher auch ohne Wagenbeamten gegangen und geht heute auch noch, zumal diese Beamten nichts oder wenig arbeiten. Warum sind denn überall Inspektoren, Souschefs und Unter-Souschefs? Dort sollte gespart werden, denn dort geht es bei jedem einzelnen in die Tausende, aber nicht bei den Wagenschreibern, die so notwendig wären. In den letzten Tagen waren vom Zentralwagenbüro Inspektionsorgane auf Reisen (Diäten herauszuschicken), welche die Stationen revidierten. Das war ein Jagen und Ordnen aller Befehle, da man nicht mußte, wer eigentlich kommt und wie diese die Revisionen ernst nehmen werden. Aber schließlich wurde alles größtenteils in Ordnung gefunden und die Herren fahren weiter. Daß in manchen Stationen trotz der vielen goldenen Krügen die Wagen einige Tage stehen und die Arbeit nicht so gemacht wird, wie sie eigentlich zu machen wäre, das haben die Herren Revisionsorgane nicht gesehen. Hauptsache war, daß Diäten gemacht wurden, Ordnung ist Nebenache. — Und falls der Herr Eisenbahnminister geneigt ist, den Dienst in Oesterreich zu einzuführen, wie er in Deutschland ist (es sind nämlich zum Studium des Dienstes 1. f. Beamte in Deutschland — von Witten), nun, dann soll er auch den Gehalt den Bediensteten geben, der in Deutschland gezahlt wird.

**Das Zugbegleitpersonal der 1. f. Staatsbahn** **Dux-Bodenbach** hat wieder einmal Grund zu berechtigter Klage. Besonders das in die Bergpartien eingeteilte Personal wird diesmal am empfindlichsten getroffen, obwohl dasselbe bis jetzt alles fähigstehend hingenommen hat. Es konnte noch so große Verschlechterungen oder Verlängerungen des Dienstes betreffen, dennoch hat man viele Unzulänglichkeiten über sich ergehen lassen, weil man durch die Einsicht mancher Zugführer wenigstens an Stundengeld etwas mehr verdient. Nun ist das aber, wie schon so oft, wieder ein schöner Traum gewesen. Die eigenartigen Streckenverhältnisse tragen auch viel dazu bei, daß ein Teil des Personals, und das sind die Bergpartien, durch die vielseitige Verwendung oft als ein notwendiges Übel betrachtet und behandelt werden.

Auf der Strecke Bodenbach-Dux oder Wiesa-Oberleutensdorf sind außer den Zugpartien zu je 7 Mann, 20 Bergpartien zu je 3 Mann, die turnusmäßig die Verlastungen bei den Zügen Bodenbach-Dux, Bodenbach-Wiesa und Bodenbach-Kleinbahn decken. Von Bodenbach werden bei voller Belastung 13, 14 bis 15 Mann Personal beim Zuge gebraucht. Die Zugpartie und eine Bergpartie fahren durch bis Dux oder Wiesa. Eine Bergpartie fährt nach Kleinbahn und das fehlende Personal wird entweder aus den Bergpartien selbst, oder aus der fliegenden Partie ergänzt. Von Kleinbahn bis Dux oder Wiesa werden gewöhnlich 10, manchmal auch 11 bis 12 Mann gebraucht. Retour ist es dasselbe. Bis Teplitz-Waldthor, von wo bis Kleinbahn bei geschobenen Zügen nur 10 Bergpartien nach Waiditz notwendig sind. Von Teplitz bis Kleinbahn sind bei Zug 1092 1 Stunde 35 Minuten die kürzeste und bei Zug 1082 3 Stunden 14 Minuten die längste Fahrzeit mit den Aufenthalt.

Nun werden die drei Mann aus der Bergpartie den Bremsprozenten nach größtenteils nicht gebraucht, ob sie aber der Arbeit und der Sicherheit halber nicht notwendig sind, ist eine andere Frage! Die drei Mann müssen nun von Teplitz in Regie fahren und können entweder, wenn ein Personenzug bis Kleinbahn dem Lastzuge vorfährt, mit dem Personenzug fahren, oder müssen, was fast immer der Fall ist, beim Lastzug bleiben. Im Hüttelwagen, wo die Regiefahrer hingehören, ist aber nur selten eine Wank. Dann ist es bei schlechter und kalter Witterung im Gepäckraum nicht auszuhalten und im Dienstraum ist für die zwei bis drei Mann kein Platz, viel weniger für sechs. Doch, was wird nicht alles getan, um im trocken zu sein oder nicht frieren zu müssen; da wird auf einem Tischelchen balanciert oder auf einer

Stiege gehockt, so daß, wenn man aufsteigt, ganz krumm und lahm ist und eine längere Zeit Bewegung machen muß, damit das Blut nur wieder in den Gliedern zirkuliert. Bei halbwegs günstiger Witterung ist es vorzuziehen, auf einer Bremse zu bleiben, ob das dann aber kein Dienst ist oder keiner? Herr Oberresident Steinbach mag uns doch einmal sagen, als was er es ansieht, wenn er auf einer Bremse fährt, ob er nicht schon der persönlichen Sicherheit halber den Gang des Zuges, die verschiedenen Signale, die Wächterposten u. s. w. beobachten wird. Es geben ja auch Lokomotivführer zu, daß ihnen manchmal graut, wenn sie am Zuge entlang fahren und sehen, wie der Zug steht. Es wären oft Pufferdifferenzen auszuweichen, doch dazu ist ja keine Zeit oder es heißt: wenn es nur nicht schlimmer ist. Überall ist nur das einzige Trachten, wieder fortzukommen, wo zu tun ist, wird ohne eingehende Verständigung aller Beteiligten gewürfelt und die Hauptsache sind Dinge, die den Zugführer ganz in Anspruch nehmen und für seine eigentliche Tätigkeit keine Zeit lassen. Der persönlichen Sicherheit wird deshalb viel zu wenig Rechnung getragen und wenn ein beim Zuge sich befindlicher Bediensteter glaubt, sich auf andere verlassen zu können, begreift er jedenfalls ein Verbrechen nicht nur an sich, sondern auch an seinen Kollegen und an seiner Familie. Gerade von Teplitz wird auf der Strecke gehäset, um eventuelle Verspätungen einzubringen. In Hohenstein und Zellnitz muß der ganze Zug auf der Strecke stehen bleiben und bei den elenden Platzverhältnissen sind oft kaum drei Mann beim Verschieben, Aus- und Zuladen. Dann möchte man förmlich Akrobat sein, um ein Signal dem Nebenmann mitzuteilen. Kommt aber etwas vor oder wird der Zug angehalten, so dauert es sehr lange, bevor ein Signal bis zum Stossmann fortgepflanzt und der Zug zum Stehen gebracht ist. So wären noch viele gewichtige Gründe anzuführen, um zu rechtfertigen, wenn Zugführer die Bergpartie von Teplitz im Dienste sähen. Alle sehen ein, daß es auch in diesem Teil der Strecke notwendig ist, wenn mehr als die vorgeschriebenen Bremsprozenten besetzt sind, nur Herr Steinbach und diejenigen Zugführer, denen ihr Denken über die von der Verwaltung herausgegebenen Vorschriften nicht hinausgeht, wollen das nicht einsehen. Bei Herrn Steinbach ist das ja begreiflich. Auf dem Rücken der Bediensteten ist ja schon mancher in die Höhe geklettert, wo aber manche unserer Zugführer hin wollen, ist eigentlich unbegreiflich. Um ja nur keinen Anstand zu haben oder schon Wind zu sein, sagt man denn doch nicht seine ganze Menschwürde hinten. Daß ihn die Verachtung fast des ganzen Personals trifft, dürfte so mancher wissen. Es bleibt somit nichts anderes übrig, als diese Zustände der Deffektivität klarzulegen. Es ist gar nicht einzusehen, wie ein Teil des Zugpersonals, wenn er dieselbe Zeit auf der Strecke und auch immer beim Zuge ist, weniger an Gehalt bekommt, als das übrige Personal. Nach der Neuregelung des Stundengeldes hat man die Dienststunde auf 18 P. erhöht und die Regiestunde bei 6 P. belassen, was uns Bergbremsler, nachdem von allen Seiten darauf gedrückt wird, nur recht wenig Leute im Dienst zu führen, recht empfindlich trifft, um so mehr, da der Bergbremsler oft so viel Regiestunden hat als Dienststunden. Es mag ja wenige solche Dominikationen geben, wo eine so große Verhärtung notwendig ist, doch glauben wir, daß sich das auch in Bodenbach auf eine andere Art und Weise regeln ließe, oder soll man uns wenigstens die Zeit, die wir bei Lastzügen fahren, im Dienste schreiben, was jedenfalls ganz gerechtfertigt wäre. Bei den Kleinbahnfahrten fährt man auf dem gefährlichsten Teil der Strecke den ganzen Tag und die halbe Nacht oder umgekehrt und hat kaum 4 bis 5 Stunden Dienst, was in gar keinem Verhältnis steht zu dem, was man infolge der unregelmäßigen Lebensweise im Haushalte mehr braucht.

**Ans dem Linzer Direktionsbezirk** schreibt man uns: Die Streckenwächter der Puyzbahn haben 18 Stunden Dienst, 9 Stunden frei. Der Dienst ist so anstrengend, daß die Wächter jede Verantwortung für Unglücksfälle ablehnen müssen. Der Verkehr wird immer dichter und dadurch die Aufmerksamkeit der Wächter aufs höchste gesteigert. Außerdem müssen dieselben die ihnen zugewiesene Strecke täglich einmal abgehen, was einen Weg von zirka fünf Kilometern ausmacht, dabei Nägel und Schraubenmutter anziehen, Schienenbrücke austauschen, Gras pugen, im Winter Schnee schaufeln, eventuelle Wechsel sowie Zugschranken kontrollieren, öfen, Lichter anzünden zc. Die freie Zeit von neun Stunden wird insbesondere den Ausschiltswächtern dadurch verläßt, daß dieselben in ihre Behausung oft stundenweit zu gehen haben. Das alles weiß die Direktion durch die Personalkommission sowie durch die persönlichen Beschwerden, aber keine Abhilfe geschieht. Herr Hofrat Dr. Messerlinger, der ja selbst ein Wächtersohn war und heute die verantwortliche Leitung inne hat, soll doch endlich hier Mode schaffen.

Freilich wird Herr Hofrat Dr. Messerlinger einwerfen, dieses kostet Geld und das ist vom Ministerium schwer zu erhalten. Wir geben dies zu, aber in Anbetracht der Verhältnisse sowie der Verkehrssicherheit wird auch das Ministerium nachgeben müssen.

In der Station Linz sind Arbeiter, Professionisten und Hilfsarbeiter, welche infolge ihrer langen Dienstzeit schon längst angestellt wären, wenn sie nicht in früheren Jahren einmal mit dem Geleze in Konflikt gekommen wären. Die Betroffenen erleiden Strafen in der Dauer von drei Tagen bis zu sechs Monaten wegen Ungehorsam, Rauferei zc. Manche davon haben ihre Strafe schon über 20 Jahre abgedient und seit dieser Zeit unbeholten und ohne Anstand ihren Dienst zur vollsten Zufriedenheit versehen.

Da sie von der Direktion Linz von der Anstellung ausgeschlossen wurden (in fast allen Direktionsbezirken bildet eine derartige Strafe nach so langer Zeit kein Anstellungshindernis), so reichen dieselben Bittgesuche, um Nachsicht dieses Anstellungshindernisses an das Eisenbahnministerium ein. Die Gesuche liegen nun schon über ein Jahr bei der Direktion Linz, ohne weitergeleitet oder erledigt zu werden. Dieses kostet zwar kein Geld, aber es geschieht auch nichts. Was soll man sich dazu denken?

In allen Bahnerhaltungsfektionen werden eine Anzahl der Oberbauarbeiter bestimmt, mit den Wagnwagen zu fahren. Die Leute müssen dazu eine Prüfung ablegen und haben eine große Verantwortung zu tragen, abgesehen davon, daß sie selbst oft in Lebensgefahr kommen. Zu diesen Wagnwagenfahrten will kein Oberbauarbeiter gerne, da sie außer der Lebensgefahr und Verantwortung nichts dafür erhalten. Wenn sich einer weigert, dann droht ihm die Entlassung. Eine kleine Lohnzulage wäre gerecht und nicht unbillig. Vielleicht kommt hier bald bessere Einsicht.

Ueber die Arbeitszeit der Magazinsschreiber in Pragarten (es waren dort 24 Stunden Dienst, 12 Stunden frei) erschien seinerzeit im „Eisenbahner“ ein Artikel. Als Einsender dieses Artikels wurde der Magazinsschreiber Peter Kastner vermutet und derselbe zum Oberbau verlegt. Diese Verlegung, welche für den Arbeiter eine Schädigung bedeutete, war ungerecht, denn man braucht nicht die Arbeiter der Bahn zu einer Information. Die Verlegung war ein ganz niedriger Nachsatz des damaligen Vorstandes.

Nun hat Peter Kastner schon mehrmals mit Gesuch um Rückversetzung zum Stationsdienst ersucht, ohne Erfolg. Letztlich war er persönlich bei Herrn Hofrat Dr. Messerlinger darüber vorstellig, der ihm zur Antwort gab: „Wenden Sie sich an die Organisation, die soll Ihnen helfen.“

Da müssen wir schon antworten, und fragen: „Haben Sie, Herr Hofrat, nun am Ende Ihrer Dienstzeit vielleicht wieder die gleichen Ideen wie vor einem Jahrzehnt?“ Ist es ein Wunder, wenn der erste Beamte im Direktionsbezirk geistig so rückständig wird, daß ihm unterstehende Beamte, aber meist nur kleine, auch dieselben Worte gebrauchen?

Wenn dieser Standpunkt weiter eingehalten wird, so werden wir gezwungen, zu unseren alten radikalen Mitteln zu greifen. Diese waren früher ein Erziehungsmittel und wären für Missfälle auch heute noch anzuwenden.

**Von der 1. f. Nordwestbahn.** Mit 1. Jänner 1910 sollte die Instruktion 5 der 1. f. Staatsbahnen auch bei der N. W. B. eingeführt werden. Sie beinhaltet die Sachbegünstigungen der Lebensmittelmagazine der 1. f. Staatsbahnen.

Nachdem aber diese eine bedeutende Vertretung der Lebensmittel für die Bediensteten der N. W. B. und S. N. B. W. B. bedeuten würde, wurde in mehreren Versammlungen unter anderem einer großen Koalitionsversammlung in Reichenberg und einer in Wien, dagegen Stellung genommen und das gewählte Verwaltungskomitee sowie eine viergliedrige Deputation beauftragt, eine Resolution der Direktion und dem Eisenbahnministerium zu überreichen.

Am 29. November d. J. sprach die Deputation beim Herrn Ministerialrat Gutschalk vor, welcher versprach, sich dafür einzusetzen, daß an den bestehenden Begünstigungen nichts geändert werden soll. Unter anderem äußerte er sich, daß es Wunsch des Herrn Eisenbahnministers Weber sei, daß, wenn sich eine Einrichtung der verstaatlichten Bahnen als vorteilhaft und besser erweise, diese auch bei den alten 1. f. Staatsbahnen eingeführt werden soll.

Auch Herr Sektionschef Böll im Eisenbahnministerium versprach der Deputation, sein Bestes für die verstaatlichten Bahnen zu tun.

Und schließlich empfing der Eisenbahnminister die Deputation und versicherte, daß bis zur Einführung der Regiehohe an den bestehenden Begünstigungen der N. W. B. in Bezug auf das Lebensmittelmagazin nichts geändert wird.

**Eisenbahner, Taschen zu!** Eine Schnorrerei in großen Stil und nach neuartiger Methode unternimmt gegenwärtig das katholische Pfarramt in Milteten-Jülich. Es läßt aus Würzburg (von dort kommt nämlich billiger) zu Tausenden Bettelbriefe verschicken, denen eine Anzahl schlechter und geschmackloser Ansichtskarten beigelegt ist. Für die soll man an das genannte Pfarramt Kr. 1-20 senden, die zum Aufbau der Missionsstation Milteten verwendet werden. Die Herren haben nämlich Schulden gemacht, von denen nicht weniger als 30.000 Franken noch ungedeckt sind. Für jene, die auf diese Schnorrerei hineinfallen, wird in der Missionskirche jeden Sonntag gebetet und jeden Monat eine Messe gelesen werden. Trotz dieser verlockenden Ausichten erlauben wir uns, die Empfänger dieser Schnorbrieftage — und daß es deren genug gibt, zeigen die bei uns täglich einlaufenden Anfragen von Eisenbahnern — darauf aufmerksam zu machen, daß der Erhalt der Sendung zu gar nichts verpflichtet. Der Witz und die wertlosen Karten, die man schon ihrer schätzbaren Ausstattung halber an niemand zu senden wagen kann, mögen einfach in den Papierkorb geworfen oder mit dem Vermerk „Annahme verweigert“ an das Pfarramt zurückgeschickt werden.

**Korrespondenzen.**

**Bischöfshofen.** (Unglücksfall.) Der Verchieber Josef Schlatter wurde am 19. November an hiesigen Rangierbahnhöfen schwer verletzt. Das Unglück geschah auf folgende Weise: Schlatter lief auf der Magazinsrampe neben einer in Bewegung befindlichen Wagenreihe einher. Ein schadhafte Randbrett der Magazinsrampe brach, wodurch Schlatter zu Fall kam und zwischen Rampe und Wagenreihe fiel. Dabei wurden demselben mehrere Rippen eingedrückt und ein Arm gebrochen.

Der Verletzte wurde nach erster ärztlicher Hilfeleistung mit dem nächsten Zug Nr. 14 nach Salzburg in das Landeskrankenhaus überführt, wo er bald an seinen Verletzungen gestorben ist. Wer wird an diesem Unfall der Schuldige sein?

Als die Umladerampe vor Jahren als Provisorium gebaut und dabei auf deren Unzulänglichkeit hingewiesen wurde, äußerte sich der damalige Vorstand der W. G. S. Herr Inspektor Kreischmer: „Nun, bis 1907 wird's schon halten.“ Jetzt schreiben wir Ende 1909!

**Wärzuzschlag.** (Bahnärztliches.) Unser Bahnarzt Herr Dr. Moriz Bockmeister nimmt gegenüber den Bediensteten, insbesondere bei Untersuchungen, einen recht sonderbaren Standpunkt ein. Die Kollegen werden ersucht, allfällige Beschwerden ihren Vertrauensmännern zur Kenntnis zu bringen, damit rechtzeitig an kompetenter Stelle Beschwerde geführt werden kann.

**Friedland i. W.** (Christliche Gemerkschaftler.) Endlich ist das lang ausgearbeitete Problem zur Ausführung gelangt und wir haben bei den Friedländer Bezirksbahnen eine christliche Gemerkschaft. Das Oberhaupt und Repräsentant dieser Tischgesellschaft ist vorderhand der Lokomotivführer Trysna. Obwohl Herr Trysna behauptet, daß auf seiner christlichen Leinwand bereits 30 Wimpel hängen sollen, so scheint uns die Zahl doch zu hoch gegriffen. Denn, daß unter dem Personal 30 Jbidoten sein sollten, die sich als Mitglieder eines Schaffstellersvereines bezeichnen lassen, wäre einfach eine Beleidigung des gesamten Personals. Wir vermuten vielmehr, daß der ehemalige Genosse, Lokomotivführer Trysna, mit seinem Nachfolger und einem Lehrbuben nebst wenigen bei uns wegen Nichtzahlens gestrichenen Leuten das ganze Um und Auf der sogenannten christlichen Gemerkschaft bilden.

Charakteristisch ist es, daß sich selbst die Vasallen des Herrn Trysna dagegen verwahren, wenn man sie als Zugehörige der christlichsozialen Partei bezeichnet. Sehr bezeichnend für die christlichsozialen Partei, als auch für die Anhänger des Herrn Trysna.

Wir finden es begreiflich, daß kein denkender Eisenbahner mit den Christlichsozialen, die bei jeder Gelegenheit die Interessen des Personals vertreten haben, etwas gemein haben will und kann.

Und auch dem Häuptling dieser schwarzen Garde, Herrn Trysna, dürfte es mehr um eine Komödie, als um eine ernsthafte Gründung zu tun sein und wir werden nicht fehlgehen, wenn wir die Ursache in folgendem Fall suchen: Für die Witwe eines an Tuberkulose verstorbenen Mitgliedes sollte auf alle Fälle eine Unfallrente herausbezahlert werden. Selbstredend konnte diesem Ansuchen keine Folge gegeben werden und wurden auch die beteiligten Personen auf das Unfinnige und die Unsichtseligkeit des Verfahrens aufmerksam gemacht.

Dieser vollständig ausichtslose Fall ist nun für Trysna ein gesundes Freßgenießen, um seine egoistischen Träumereien zu verwirklichen. Den Anfang machte er mit einem Nachfolger, den er vor einigen Jahren tüchtig durchgebläut hatte. Für diese christliche Tat wurde Trysna vom Lokomotivdienst abgezogen und mußte in der Werkstätte arbeiten. Bei Gericht bezog der durchgeprügelte Heizer großmütig seinem Peiniger, doch mußte Trysna die Prozeduren berappen. Darum nehmt euch in acht vor solchen Leuten, die nur aus persönlichen Gründen „christliche“, richtiger gegnerische Gemerkschaften gründen wollen, um dort unter dem Mantel der Scheinheiligkeit den kämpfenden Eisenbahnen zu schaden.

**Saalfelden.** Herr Kugler, kommerzieller Vertreter der 1. f. Staatsbahn in der Station Börgl, hat die üble Gewohnheit, da Saalfelder Zugbegleitpersonal als unreinliche Menschen bei der Direktion anzuführen.

Der Kugler sollte mit seinem Urteil und seiner Anklage etwas vorsichtiger sein, da erstens die Kasträume auch vom Zugsbruder und Salzburger Personal benutzt werden, zweitens, daß die Räumlichkeiten und Einrichtungen in der Kaserne für den starken Verkehr nicht genügen. So steht dem Personal des Zuges 68/69 und der Industriezüge nur eine Küche zur Verfügung. Wenn nun der Zugs 62 oder 64 verkehrt, was 6-6

oft der Fall ist, so müssen auf dem Herd der Küche in der Zeit von zwei Stunden nicht weniger als 25 Mann kochen, ja sich in einem und demselben Labor waschen.

Zudem hat die ganze Kaserne für 50 Mann einen brauchbaren Abort. Es ist zwar ein zweiter Winkel vorhanden, doch kann man diesen hoch nicht als Abort bezeichnen, viel weniger benutzen. Auf diesen zweiten Abort kann man sich nicht niederlegen, ohne Gefahr zu laufen, mit dem Kopf in die nebenstehende Wuschel zu kommen. Darum überlassen die Zugbegleiter diese zweite Bedürfnisanstalt den diversen Wärmern als Brutstätte.

Wir möchten Herrn Inspektor v. Wachenhufen schon heute bitten, ein gutes Augenmerk auf den Zustand der Kaserne in Wörz zu richten.

**Kreibitz-Reichstadt.** (R. f. Böhmisches Nordbahn.) Sämtliche Oberbauarbeiter und Professionisten der B. C. S. IV waren durch die Schikanen des Bahnrichters Wenzel Steiner gezwungen, sich über dessen brutales Vorgehen zu beschweren. Zu diesem Zweck wurde ein Gesuch um protokolllarische Einvernahme an die k. k. Direktion eingeleitet. Die Folge davon war, daß wohl einige Arbeiter einernommen wurden, doch war sonst weiter nichts davon zu verspüren und der Bahnrichter Steiner treibt sein Unwesen zum Schaden der Arbeiter weiter. Die Ursache, daß man die Beschwerden der Arbeiter nicht genau untersuchte, dürfte wohl darin seine Erklärung finden, weil der Bahnrichter Steiner mit dem Streckenvorstand Herrn Inspektor Kröhn verwandt und sogar Duzfreund ist.

Gestützt auf diese Freundschaft kann sich Steiner alles erlauben, ohne dabei Gefahr zu laufen, für seine Mißtaten zur Verantwortung gezogen zu werden. Hier trifft das seinerzeitige Versprechen des Herrn Direktors Baudis: „Bei uns gibt es keine Protektion“ nicht ganz zu.

Im vorliegenden Falle handelt es sich nicht nur um eine weitgehende Protektion, sondern um eine absichtliche Inbeachtlassung der geltenden Bestimmungen.

Wir verweisen auf den § 8, Seite 17 der Dienstpragmatik für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen, wo das Dienstverhältnis der untereinander verwandten Bediensteten und Beamten geregelt ist. Sollte die Direktion der k. k. B. N. B. dem Treiben des Bahnrichters Steiner kein baldiges Ende bereiten, dann allerdings müssen wir mit Material herausrücken, das dann bestimmt helfen wird.

**Görs.** (R. f. Staatsbahn.) Es hat eine Zeit gegeben, wo viele Arbeiter und Professionisten nur in die Werkstätte der k. k. Staatsbahn nach Görs kommen wollten in der Meinung, daß es dem Werkstättenpersonal in Görs besser gehen müsse als wo anders. Diese weitverbreitete Meinung ist heute allerdings nicht mehr vorhanden und viele sehnen sich wieder fort. Ingenieure, Meister, Vorarbeiter und Arbeiter, alles will fort aus dem Paradies. Warum? Der Vorstand der Werkstätte ist ein junger, auf dem Gebiet noch wenig erfahrener Mann, dessen ganzes Streben nur nach höherem Titel und höheren Löhnen gerichtet ist. Entlassungen und damit Ruin von Existenzen sowie Züchtung von Demunzianten sind an der Tagesordnung.

Was die Arbeiter am meisten empört, sind die eigentümlichen Qualifikationsbeschreibungen des Herrn Vorstandes Reudec. Bei Stabilisierungen behauptet Herr Reudec, daß er keine geeigneten Leute zur Eingabe empfehlen kann oder erklärt einfach, daß keine Posten frei sind.

Man bedenke, bei einem Personalstand von 250 Mann sind nur 25 stabilisierte Arbeiter. In der neuen Werkstätte und im Heizhaus sind überhaupt, nach Angabe des Herrn Vorstandes, keine Posten frei, und wenn wirklich Stabilisierungen vorgenommen werden, dann sind es gewiß nicht immer die Fähigsten und Tüchtigsten, die da berücksichtigt werden. Wie bei Stabilisierungen in Görs vorgegangen wird, wollen wir an einem Beispiel nachweisen. Der Arbeiter Dornich hatte einen Tagelohn von 5 Kr. und wurde zur Stabilisierung mit dem Tagelohn von Kr. 5.40 eingegeben. Der Arbeiter Jochinger, der bereits zehn Dienstjahre und einen Tagelohn von Kr. 4.20 hat, wurde mit 900 Kr. Gehalt stabilisiert, erhält somit einen Lohn, den jeder Hausknecht nach zwei Jahren erhalten kann. Wie reimt sich das zusammen?

Hier muß etwas anderes dahinter stehen, wie uns auch die Geschichte mit dem Ueberstuden beweist. Doch wollen wir noch eine Zeit mit unserem Material zurückhalten. Wir erinnern Herrn Vorstand Reudec an das Schicksal des verstorbenen Herrn Debelek. Er wollte sich bei Zeiten darnach richten.

**Komotau.** (Heizhaus der Wuschtiehrader Eisenbahn.) Alle drei Monate werden den Heizern die Bugprämien ausbezahlt und soll ein Heizer 36 Kr. erhalten. Doch ausstatt der 36 Kr. bekommt der Mann nur 16 bis 18 Kr., da ihm die andere Hälfte gestrichen wurde. Von der Direktion werden den Heizern zwei Reimwandanzüge versprochen, doch bis jetzt haben diese nur einen bekommen. Ist der eine Anzug schmutzig, so muß der Heizer seine eigenen Kleider verwenden, ebenso muß das Bugmaterial durch den Heizer angekauft werden.

Aus diesem Grunde erlauben sich die Heizer, an Herrn Oberinspektor die Anfrage zu richten, ob er geneigt wäre, die Bugarbeiten durch andere Leute, die speziell mit dieser Arbeit betraut werden, verrichten zu lassen. Sollte dem Wunsch der Heizer nicht entsprochen werden, so dürfen sich dieselben an eine höhere Instanz wenden.

**Parchnitz.** Bekanntlich ist Parchnitz eine der kältesten Stationen Österreichs und das Zugpersonal hat mit den Unbilden des Winters einen harten Kampf zu führen. Wer einen Winter im Hochgebirge mitgemacht und alltäglich die Jüge zu den schlaglaren Kofelenschäden begleitet hat, der wird den Wert einer warmen Kleidung zu schätzen wissen. Doch die Herren in der Station Parchnitz sind anderer Meinung, denn bis heute sind die im Herbst fällig gewordenen Monturen noch nicht ausgeteilt worden. Mit den Brennmaterialien ist es das gleiche. In der ganzen Station ist nicht der geringste Vorrat und wenn ein Wagen Kohle anlangt, so kommt der Zugbegleiter meistens zu spät, um noch einige Kohlen zu erwischen. Ja, es kommt vor, daß das Personal 4 bis 5 Wochen auf die Kohlen warten muß. Eine weitere Schlamperie finden wir in den Hüttelwagen. Aus diesen Wagen wurden die Deisen entfernt, doch sind für die Dampfheizung keine Verschlusshähne vorhanden, dadurch freieren die Wechsel der Dampfleistung ein und der Zugführer sowie der Manipulant müssen ihre schriftlichen Arbeiten bei der größten Kälte verrichten.

Wir ersuchen die k. k. Direktion der De. N. B. W. und der S. N. B. W. hier sofortige Abhilfe zu schaffen.

**Gramatneusiedl.** Bei dem am 16. November um 6 Uhr 18 Minuten abends vom Gramatneusiedl abgegangenen Personenzug Nr. 1445 der Wien-Posten-Nordbahn ereignete sich bei der Ueberführung nächst Marienthal ein Zusammenstoß mit einem Fuhrwerk. Der Wagen wurde zertrümmert und ein Pferd verletzt, der Kutscher blieb glücklicherweise unverletzt. Die Schuld trifft den Kutscher, der im Galopp mit unbeladentem Fuhrwerk gegen die geschlossenen Bahnstrahlen fuhr.

**Komotau.** (Von der hiesigen Bahnerhaltungsektion der k. k. Staatsbahn.) Laut Amtsblatt Nr. 46 vom 30. September 1909 wird angeordnet, daß Bahnbetriebsämter, Bahnerhaltungsektionen, Werkstätten und Materialmagazinsleitungen berechtigt sind, den Bediensteten bis zu acht Tagen in einem Jahre Urlaub zu erteilen; diese Urlaube dürfen aber nicht zur Verlängerung der Erholungsurlauben verwendet werden, weder zu Anfang noch am Ende der Erholungsurlaube. Bei den Bahnerhaltungsektionen beträgt dieser Urlaub — siehe Amtsblatt Nr. 40 ex 1908, Verordnung Nr. 115 — nur sechs Tage. Jeder Volksschüler, der die dritte Klasse absolviert hat, wird begreifen, wie diese Kundmachung zu verstehen ist: daß jene einzelnen Tage, die ein Bediensteter für Privatangelegenheiten benötigt, und deren Zahl mit acht, beziehungsweise sechs Tagen begrenzt ist, nichts mit dem Erholungsurlaub zu tun haben und letzteren gar nicht tangieren.

Anderes rechnet aber unser Streckenvorstand Inspektor Kraus mit seinem Ingenieur und dem Kanzleibeamten Richter. Diese drei Herren angesehene entgegengekehrt, insbesondere wenn es sich um einen Wächter handelt, von dem der tonangebende Reichsbundobmann Richter, der höchstwahrscheinlich zum Zeitvertreib bei der genannten Sektion Kanzleibeamter martiert, weiß, daß er sich nicht mit Haut und Haaren dem Reichsbund verschrieben hat. Der erhält statt seiner nach der Dienstordnung gewährleisteten Rechte die einzelnen Tage vom Erholungsurlaub abgezogen. Wir bezweifeln, daß auch mit deutschen Nationalen Wächtern so verfahren wird; wenn ja — und wenn dieser Vorgang nur in der Sparwelt des Herrn Kraus seine Ursache hat, möchte die Direktion dem lieben Kraus doch noch vor Ablauf seines letzten Jahres den blauen Bogen schicken, sonst kann er seine Sparwelt noch einmal teuer bezahlen.

**Triest-Freihafen.** Bekanntlich ist zur anstandslosen Abwicklung des Eisenbahndienstes Disziplin notwendig, um ein Zusammenarbeiten zu ermöglichen. Doch hat die zum Eisenbahndienst so notwendige Disziplin mit dem militärischen Drill durchaus nichts Gemeinsames. Eine Subordination wie beim Militär wäre für den Betrieb und Verkehr direkt gefährlich. Es würde auch jeder Beamte oder Bedienstete, der seine beim Militär innegehabte Charge auf der Eisenbahn dienstlich zum Ausdruck bringen wollte, einfach ausgelacht und tarfret zum Spornritter ernannt werden. Doch kommen auch Ausnahmen vor, wie uns der mit Reithofen und Reithofen ausgerüstete Adjunkt Rytka in Triest (k. k. Staatsbahnen, Freihafen) beweist. Dieser in Reithofen stehende Schlachtenleiter und mit der roten Dienstklappe ausgerüstete Staatsbahnadjunkt bietet dem Publikum einen höchst komischen Anblick, insbesondere aber dann, wenn er die strotzenden Sporen anstatt an den „Kriegsstiefeln“ in seinem Kopf untergebracht hat. In solchen Tagen leidet der Bahnadjunkt an Militärkolik und schaut dann die Fahrbetriebsmittel und die Führerleute für Geschüge und die Bediensteten für Bedienungsmannschaften an. Selbstverständlich wird an solchen kritischen Tagen die „Habt acht!“-Stellung verlangt. Ein solch kritischer Tag erster Ordnung war jedenfalls auch der 19. November. In diesem Tage ließ der Adjunkt Rytka das Versuchspersonal um 1/9 Uhr in die Kasse rufen und hielt dort mit dem Personal Schule über Ehrenbezeugungen. Dabei brüstete sich Rytka, daß er Offizier war und verlangte von dem Versuchs-aufseher die „Habt acht!“-Stellung.

Zwei Stunden später, um 1/11 Uhr nachts, wollte sich Herr Rytka von dem Erfolg seiner Belehrungen in höchst eigener Person überzeugen und durchschritt majestätisch die Verschieberanlage. Doch, o weh! Troßdem der tapere Mann Reithofen und Reithofen angeleitet hatte, so war kein schnarrendes „Habt acht!“ zu hören und es meldete sich nicht einmal der Zimmerkommandant und die Garnisoninspektion schlich betriebl über dieser Rücksichtslosigkeit von dannen.

Herr Rytka mag daraus die Lehre ziehen, daß das Eisenbahnpersonal kein geeignetes Material für seine Marotten ist. Wenn er jedoch unbedingt sein militärisches Talent demonstrieren will, dann wird er unter den Schülern, die sich in der Nähe des Freihafens herumtreiben, gegen ein geringes Entgelt genug Kameraden finden, die an solchen Dummheiten Gefallen haben.

**Waidhofen a. d. Ybbs.** (Ybbsstalbahn.) Das Maschinenpersonal, speziell die im Taglohn stehenden, beschwerten sich über den Auszahlungsmodus, wodurch die Bediensteten immer erst nach vielm Herumlaufen ihren verdienten Lohn erhalten.

So mußten am 15. Oktober und 15. November d. J. die Leute von einer Haltestelle in der anderen herumlaufen und konnten ihr Geld erst am 17. respektive 18. November bekommen.

Durch diesen unsmunigen Modus werden die Leute um Zeit und Geld gebracht und unnötigerweise in Aufregung gebracht.

Gleichzeitig wurde uns von derselben Bahn eine weitere Beschwerde eingeleitet, worin es heißt, daß im Heizhaus der Station Göstling seit mehreren Monaten der Kamin fehlt. Durch das Fehlen des Kamins können die Maschinen nicht mehr eingestellt werden und muß das Schmieren auf jeder beliebigen Stelle vorgenommen werden. Da nun das Schmieren der Achsen nur auf dem Kanal vorgenommen werden soll, doch durch das Fehlen des Kamins die Maschine nicht mehr auf den Kanal gestellt werden kann, so ist der Heizer gezwungen, die Achsen und die inneren Bestandteile an einer außerhalb des Kanals gelegenen Stelle zu schmieren. Zu diesem Zwecke muß er unter die Maschine kriechen, was eigentlich verboten und bei den jetzigen Schneemassen nicht gerade angenehm ist.

Und wie schon das monatelange Fehlen des Kamins auf eine große Schlamperie hinweist, so schaut es mit der Beleuchtung, mit dem Trinkwasser und mit der Reinigung im Heizhaus aus. Es wäre nur zu wünschen, daß der neu hierher versetzte Stationsmeister dem Heizhaus eine größere Aufmerksamkeit zuwenden möchte.

**Penzing.** Wir erhalten folgende Zuschrift: „Auf Grund des § 19 des Preßgesetzes fordere ich die Aufnahme nächstehender Berichtigung der in Nummer 22 vom 10. November 1909 Ihres Blattes erschienenen Notiz unter der Spitzmarke „Penzing“.“

Es ist unwahr, daß die Oepflogenheit herrscht, rangsjüngere Verschieber zum Substitutionsdienst heranzuziehen; wahr ist vielmehr, daß das Versuchspersonal eben dort verwendet wird, wo es eingeschult ist, was naturgemäß mit dem Rang nichts zu tun hat.

Es ist unwahr, daß Verschieber A. Pfaufer die Frage an mich stellte, ob keine jüngeren Verschieber zu der Dienstleistung am Spitz vorhanden seien; wahr ist hingegen, daß Pfaufer auf meinen diesbezüglichen Auftrag antwortete: „Es soll ein anderer gehen, wie komme ich dazu?“

Es ist unwahr, daß ich auf diese Antwort entgegnete: „Sie brauchen es nicht zu tun, ich werde Sie anzeigen“; wahr ist vielmehr, daß ich eine volle Stunde wartete und dann erst dem Pfaufer sagte, ich werde ihn anzeigen. Auf das hin wollte Pfaufer an seinen Bestimmungsort gehen, was ich aus disziplinarischen Gründen nunmehr ablehnte und dem Herrn Vorstand Poppe die Meldung erstattete. Hochachtungsvoll Johann Winkler, Platzmeister.“

**Wels.** (Von Frachtenmagazin.) Seit langer Zeit ist es nicht mehr vorgekommen, daß an Sonn- und Feiertagen den ganzen Tag gearbeitet werden mußte. Seit einigen Wochen wird jedoch den ganzen Sonntag gearbeitet und wir vermuten, daß es ein Nachsatz vom Herrn Magazinsbeamten Herrn Hohenberger ist, weil schon einigemal die Magazinsarbeiter an Wochentagen um 6 Uhr abends die Arbeit niederlegten.

Warum denn päpstlicher als der Papst selber sein, Herr Hohenberger? Die Staatsbahndirektion hat anfänglich der Direktions-Arbeiter-Ausgleichsverein erklärt, daß sie nicht haben will, daß Arbeiter über die normale Arbeitszeit ohne Ueberstundenlohnung zurückgehalten werden. Aber Herr Hohenberger kümmert sich nicht weiter um den Willen der Direktion. Für ihn bleibt die Hauptfrage, die Arbeiter auszunutzen. Bei diesem Vorhaben leisten ihm die beiden Herren Magazinsmeister Rigl und Gerl vorzüglich gute Dienste. Jedemfalls erinnern sie sich nicht mehr der Zeiten, als sie selber noch Arbeiter waren. Früher war es üblich, daß, wenn sich die Arbeit häufte, einige Oberbauarbeiter heringekommen wurden. Jetzt ist gerade das Gegenteil der Fall. Leute werden vom Magazin herausgenommen zu Substitutionen als Verschieber, Bremser und dergleichen, aber Ersatz wird keiner beigelegt. Die fehlenden Arbeiter müssen von den anderen heringebbracht werden, daher der beständige Rückstand in der Arbeit. Will ein Arbeiter einen freien Tag haben zur Beforgung notwendiger Angelegenheiten, so muß er zuerst einen 24stündigen Dienst machen, dann ist er 24 Stunden frei. Ob man dies einen freien Tag nennen kann, bleibe dahingestellt. In Litz hat jeder Arbeiter einen freien Tag im Monat. Wir sind gewiß die letzten, ihnen diese Erzugenschaft zu

neiden, aber warum kann es nicht in Wels auch so sein? Um so mehr würde uns ein freier Tag im Monat geföhren, wenn es so fortgeht, daß wir jeden Sonn- und Feiertag den ganzen Tag schmutzen müssen. Abgesehen von dem Umstand, daß so ein Familienvater seine Kinder einen ganzen Monat nahezu nie wach zu Gesicht bekommt, ist es unbillig, von einem Menschen zu verlangen, daß er jahraus, jahrein tagtäglich im Joche steht.

Jeder Magazinsmeister hat jeden dritten Feiertag, jeder Diener jeden vierten Feiertag frei, warum nicht auch die Arbeiter, die es gewiß auch verdienen? Wir ersuchen um ehebaldigste Abhilfe, da es so wie bis jetzt nicht mehr weiter gehen kann.

Den unorganisierten Arbeitern jedoch rufen wir zu: hinein in die Organisation und auf ihrem Recht zu bestehen; entweder Ueberstundenlohnung oder um 6 Uhr abends Arbeitslohn! Wenn alle Arbeiter organisiert sind, wird es gewiß nicht vorkommen, daß nach 6 Uhr abends noch jemand ohne jede Entschädigung zur Arbeit verhalten wird.

**Ludenburg.** (Von der Strecke Neusiedl-Zellerndorf der k. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Die Streckenwächter werden von allen Bediensteten am stiefmütterlichsten behandelt. Fast nirgends bekommen die Streckenwächter ein Amtsblatt zu lesen, nicht einmal der Inhalt wird ihnen zur Kenntnis gebracht.

Das Geld für Brennmaterial wird ihnen pünktlich in Abzug gebracht und vielfach müssen dieselben lange Zeit auf die ihnen gebührende Kohle warten.

So wurde den Wächtern der Strecke Neusiedl-Zellerndorf schon zweimal Geld für Kohle abgezogen und noch haben dieselben keine erhalten.

Dieselben ersuchen eine löbliche Direktion, daß diese dem Wächterpersonal mehr Aufmerksamkeit schenkt, damit die Herrn Streckenchefs und Bahnmeister die Streckenwächter auch als Bedienstete ansehen und denselben geben, was ihnen gebührt.

**Bodenbach.** Dem Versuchspersonal der B. N. B. in Rosawitz hat man eine Verschieberkaserne überlassen, die durch und durch nicht wohlgenährten, fettglänzenden Wangen in allen Größen und Altersstufen besetzt ist. Diese Verschiebervilla, allgemein „Wangenbude“ genannt, befindet sich auf der sogenannten Militärtrappe und macht sowohl durch ihre äußere feineswegs monumentale Bauart als auch durch ihre innere Ausstattung auf jeden Fremden einen erbebenden Eindruck. Um die Neugierde unberufener Forscher hintanzuhalten, hat die B. N. B. keine äußerliche Bezeichnung an diesem Institute andringen lassen. Doch ist die innerliche Einrichtung eine musterzügliche und dem Zweck vollständig entsprechende. Da nun die lieben und netten Tierchen (Wangen) seit Jahren zum lebenden Inventar der Verschiebervilla gehören, so lag es selbstredend im Interesse der Bahnverwaltung, auf die Erhaltung von Reinkulturen die größte Sorgfalt zu verwenden. Und an sachmännischer Fürsorge hat es die B. N. B. gewiß nicht fehlen lassen, was erstens durch die riesige Anzahl und zweitens durch die Frucht wahrer Reinkulturen reichlich belohnt wurde. Obwohl das Versuchspersonal tagtäglich eine beträchtliche Anzahl dieser niedlichen und lammfrommen Tierchen zwecks weitestverbreitung mit in die eigenen Wohnungen nimmt, so ist doch bis heute eine nennenswerte Verminderung nicht zu konstatieren. Infolge der eigens zur Fortpflanzung der Wangen konstruierten Betten, die den Tierchen als Zuflucht und Brutstätte dienen und dem Umstande, daß keine Lampe oder sonstiges Licht in den betreffenden Raum leuchtet, um die Wangen in ihrem beschaulichen Dasein nicht zu stören, haben sich diese bahnamtlichen Schmaroher nach einem bekannten Bibelspruch ungefürt vermehren können. So hat erst kürzlich ein Bediensteter an einem Abend nicht weniger als 35 Stück dieser unfeindlichen Gäste vergnügt zum gemeinsamen Mahl auf seinem Körper angetroffen. Nun ja, diese bahnamtlichen Wangen sind eben schlauer und verwegener als das Versuchspersonal der k. k. B. N. B. Die älteren und größeren Exemplare, wahre Haubegen, wissen aus eigener Erfahrung, daß die versprochene Nachdienstzulage nur eine Sage ist, auf deren Erfüllung nicht nur die Verschieber, sondern das gesamte Personal der k. k. B. N. B. noch lange warten kann. Als erfahrene Praktiker sind die Wangen dem Personal um feintige Nasenlängen voraus und geben nichts mehr auf Versprechungen der k. k. B. N. B. Infolgedessen sind die Tierchen sehr radikal und holen sich ihre Nachdienstzulagen an den Körpern der Verschieber ohne obrigkeitliche Bewilligung. Daß dabei die kurz bemessene Ruhezeit der Bediensteten keine angenehme sein kann, geniert diese Tierchen nicht, denn wären diese Schmaroher so einflüchtvoll und sozialpolitisch veranlagt, wie die maßgebenden Faktoren der k. k. Nordbahn, so wären sie eben keine — Wangen.

**Mürzzuschlag.** (Die beiden Heizhausgewaltigen.) Lange haben sie sich gesucht und endlich doch gefunden, wie sie sich ebenbürtiger wohl nie zusammenfinden konnten, ebenbürtig sowohl was ihre fachlichen Kenntnisse anlangt, als auch ebenbürtig in der Art, wie sie das ihnen unterstellende Personal behandeln, der Chef des Heizhauses Mürzzuschlag, Oberkommissar Duhy und sein Stellvertreter, Maschinenadjunkt Hohenberger. Das Personal des Mürzzuschlager Heizhauses war schon genug heimge sucht dadurch, daß der schon von Wiener-Neustadt aus satfam bekannte Oberkommissar Duhy Chef des Heizhauses Mürzzuschlag wurde. Da kam noch die Verlegung Hohenbergers nach Mürzzuschlag hinzu. Schon die Umgangsformen dieser beiden Heizhausgewaltigen sind geeignet, das Personal unausgesprochen zu reizen. Sie verstehen aber auch schärfere Mittel gegen ihnen mißliebige geordnete Bedienstete anzuwenden, und das sind ungerechtfertigte Entlassungen von Lohnarbeitern oder wo angestellte Bedienstete nicht zu ihrem Leidwesen entlassen werden können, Schikanierungen mit Strafen. Ob die Maschinenleitung die Folgen, die aus diesen Zuständen erwachsen müssen, verantworten können wird, wo sie durch Duldung dieser Zustände an selber mißfällig wird, ist eine offene Frage. Die beiden Herren erweisen auch dort, wo es sich nicht um das Personal, sondern um das Maschinenmaterial handelt, ihre Fähigkeit zur Leitung von Heizhäusern. Der Rückstand der periodischen Reparaturen, der zurückzuführen ist sowohl auf den minimalen Stand der Lokomotiven, durch welche diese so stark in Anspruch genommen und zu stark abgenutzt werden, als auch auf den kleinen Stand des Schlosserpersonals, soll auf folgende Art behoben werden. Die zur periodischen Reparatur fälligen Lokomotiven werden abmontiert, auf des Vorhandensein eines Gebrechens geprüft und wenn ein solches nicht vorgefunden wird, wieder aufmontiert. Es werden keine Kohlenführungen reguliert, keine Futterringe erneuert, keine Schieber reguliert, keine Feuerrohre ausgewechselt, auch dann, wenn dieselben defekt sind, dagegen wird aber sehr stark darauf gesehen, daß der Mechanismus der Maschinen innen und außen sauber gepulvt ist, wenn auch dem Personal kein Fuhrmaterial und keine Zeit hierzu zur Verfügung steht. Daß dabei der Zustand der Lokomotiven nicht besser, sondern schlechter wird und daß es so weit kommen kann, daß Lokomotiven auf der Strecke liegen bleiben werden, wird dem Herrn Maschineninspektor nach den Umständen in letzter Zeit begreiflich sein. Es ist die höchste Zeit, daß im Mürzzuschlager Heizhaus Ordnung geschaffen wird, aber gründliche Ordnung.

**Zainn.** Einzelne Verkehrsbeamte unserer Station können es trotz wiederholten Vorwürfen nicht lassen, Protektionen vorzunehmen. Speziell der Herr S. hat eine besondere Vorliebe, einem Noten irgend etwas ans Zeug zu stiften. Aber diese roten Bestien, wie man gewöhnlich zu sagen beliebt, sind doch nicht gar so dumme Kerle, daß sie nicht hinter die gut ausgedachten Ideen kommen würden. Denn sie haben auch so manchesmal eine gute Idee, mitunter eine bessere, als so mancher seine, gebildete sein wollende Herr. Da wurde vor kurzer Zeit eine Partie tosend kommandiert, die Partie war den ganzen Tag am Materialzug und kam um halb 3 Uhr nachmittags nach Hause und wurde vom Diensthabenden mit Rücksicht auf ihre Dienstleistung zum Zug 120 bestimmt, welcher den nächsten

Zug um 9/9 Uhr vormittags von Znaim abgeht. In der Hoffnung, die ganze Nacht zum Schlafen frei zu haben, widmete sich das Personal einige Stunden ihrer Familie und ihrer häuslichen Arbeit. Aber es kam anders. Der Zugbegleiter denkt und der Herr S. lenkt. Abends übernahm Herr S. Dienst und hatte auch gleich eine, wahrhaftig beliebtere Partie zum Zuge 120. Er schickte um 8 Uhr abends zu der vorher bestimmten Partie avifizieren, daß Zug 120 ausfällt und daß die Partie Zug 119 zu führen hat, welcher um 1 Uhr nachts von Znaim abgeht. Die Partie war nicht vorbereitet und nicht genügend ausgerüstet. Dafür hatte die Partie dann das Vergnügen, in Jglau in den miserablen Böhren, Kaserne genannt, welche den menschlichen Bedürfnissen höhnisch zu brummen. (Auf diese Kaserne kommen wir noch demnächst zu sprechen.) Trotzdem am Wiso der Ausfall des Zuges angedeutet war, verkehrte er aber doch, nur war, wie gesagt, zu diesem Zug eine allem Anschein nach beliebtere Partie bestimmt. In Znaim sind Parteien, welche bei der Kommandierung sagen dürfen, diesen oder jenen Zug könnten wir führen und es wird gemacht und die nicht beliebten, das sind gewöhnlich die Notizen, können das schlechte freffen. Also für diesmal genug, wir wünschen nur baldige Besserung, sonst wären wir gezwungen, das nächstmal ein deutlicheres Wort zu sprechen. Dem Personal rufen wir zu, stramm in ihrer Organisation zu sein und die Dienstfelder zu ignorieren, das ist der richtige Schritt für dieselben.

**Wien II. (Eilgutmagazin.)** Seit langer Zeit kommen im Eilgutmagazin Wien II Diebstähle vor. Trotz allem Eifer, Verbesserungen und Hausdurchsuchungen ist es bis heute nicht gelungen, den oder die Täter zu entdecken. Da nun der Dieb nicht im Magazin zu finden war, vermutete man denselben unter dem Fahrpersonal bei den Zügen. Um nun den Dieb in Agranti zu erwischen, setzten sich die Schlaumeier zusammen und verabschiedeten folgenden Plan: Heimlich und mit der größten Vorsicht wurde der Assistent Stollek in eine große Kiste verpackt und diese den Zügen 111 und 112 beigegeben. Doch ohne irgendwelche Vorbeeren zu erringen, kam Sherlock-Stollek retour. Selbst als die Zugbegleiter jeden Tag bei dem ankommenden Zug 112 sofort untersucht wurden stellte sich kein Resultat heraus. Der Dieb muß also doch im Magazin sein. Der Verdacht lastet auf dem gesamten Magazinpersonal und dieser Zustand drückt nun auf die dort Beschäftigten schwer. Beim geringsten Verdacht folgt Entlassung. Man hofft durch diese superflue Taktik endlich auch einmal den schlaunen wickligen Dieb los zu werden. Ob dabei Unschuldige getroffen werden oder ob ein derartiges Vorgehen die Ehre der Magazinarbeiter verlegen kann, ist dem Assistenten Stollek, der als Magazinbeamter fungiert, nebensächlich. Die Hauptsache für Herrn Stollek ist, so schlau wie möglich zu sein, um den Dieb zu erwischen und der verdienten Strafe zuzuführen. Und schlau und gerieben ist Herr Stollek, das muß man ihm lassen. Um mit den Arbeitern zu verkehren und jeden womöglichst genau kennen zu lernen, geht der Herr fogar mit Kravatten haufieren. Eine derartige Handlungsweise erniedrigt Stollek nicht im geringsten. Er hat nur ein Ziel und Streben und das heißt: Den Dieb erwischen um jeden Preis, koste es was es wolle. Kein anderer darf Herrn Stollek um die Palme des Erfolges bringen. Doch das Ergebnis ist bis heute gleich Null und die Diebstähle haben sich nicht im Geringsten vermindert.

Aber auch die Magazinarbeiter haben ein starkes Interesse, den Dieb zu erwischen. So waren eines Tages von dem Wagen Nr. 81779 einige Bretter in der Länge von 6 Meter gestohlen worden. Die Aufregung war eine große. Wie? Sechs Meter lange Bretter konnten bei hellichtem Tage undemertt davongetragen werden? Alle Arbeiter waren auf den Beinen, die Sache zu erforschen. Und diesmal gelang's. Die Bretter waren bereits bearbeitet, man hatte daraus eine Bücherstange gemacht. Diese Bücherstange gehörte aber — Herrn Assistenten Eugen Stollek! Das Resultat ist allerdings verblüffend. Wie konnte doch nur jemand eine solche Vermutung hegen! Ein Mensch wie Herr Stollek, der so leutselig mit den Arbeitern im Kravattenverkauf verkehrte, der mit Mäusen und Blutegeln flammende Experimente veranstaltete, hat die Bretter? Er brauchte sie zu einer Bücherstange, während irgend ein Arbeiter des Verdachtes der Bretter wegen entlassen wird? Vielleicht hat er sie von der Firma geschenkt erhalten? Ganz sicher; denn die Konfirmation hätte am Ende doch die Einstellung fernerer Diebstähle bewirkt. Aber nach wie vor kommen im Eilgutmagazin in Wien II die Diebstähle vor.

So fragen sich nun die Magazinarbeiter: Wer ist nun eigentlich der Dieb? Denn es muß noch immer der Dieb da sein, es wird noch immer gestohlen. Wir könnten noch von Farben, von Rosenstöden etc. erzählen. Aber dazu mangelt uns heute der Raum. Vielleicht ein andermal.

**Hannsdorf.** Hiermit warnen wir unsere Kollegen vor dem Wächter Robert Färken und ersuchen gleichzeitig, sich mit demselben in keiner Weise einzulassen, um Unannehmlichkeiten zu ersparen. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß Färken nicht mehr Mitglied sein kann und gestrichen wurde.

**Amstetten.** Herr Musnigg, Assistent in Dieselau, wird aufgefordert, bei Dienstaufträgen das Verschub- und Zugbegleitungspersonal in geziemendem Tone und Titel anzusprechen. Die Grobheiten und Schimpfwörter möge er für sich behalten oder auf seine eigene Person anwenden. Sollte ihm dies schwer fallen, so möge er sich Rat in dem lehrreichen Buche „Oh schon wissen“ holen.

**Wödrith.** Wir haben in unserer Station zwei Blocksignaldienere, Pospischi und Weiner, welche sich durch Denunzieren und Ohrenblasen die Gunst des Herrn Vorstandes zu erringen verstanden. Die Bediensteten von Wödrith und Ober-Gerspitz, die in der Station Wödrith wohnen müssen, dürfen sich unter keinen Umständen die Gunst beider Stationspolizisten verschmerzen. Am deutlichsten kommt die Parteinahme dieser beiden Häscher bei der Aufassung der Regietohle zum Ausdruck. Wer mit diesen beiden Polizisten auf gutem Fuße steht oder ein Trinkgeld opfert, der kann sich die besten Stellen heraussuchen und darf sich keineswegs über schlechtes Gewicht beklagen.

Jene, die sich der Gunst der beiden vielseitigen Ehrenmänner nicht erfreuen, müssen sich mit Kosten begnügen, die stark mit Steinen und Mist vermischt sind, der überall zusammengekracht wurde; wehe demjenigen, der sich weigert, diesen Mist für teures Geld anzunehmen. Sofort schreitet der Herr Vorstand mit einem fürchterlichen Donnerwetter ein und droht mit der sofortigen Einstellung der Regietohle für die Bediensteten der Stationen Wödrith und Gerspitz. Selbstredend wird der Vorstand von den beiden Denunzianten vorher über den wirklichen und wahren Sachverhalt falsch informiert. Daß sich der Vorstand zu solchen Sachen und von solchen Leuten mißbrauchen läßt, ist sehr bedauerlich. Die Bediensteten können und werden sich die Uebergriffe dieser zwei Stationspolizisten nicht gefallen lassen und erwarten, daß der Herr Vorstand den beiden Denunzianten die Läre weist und sämtliche Bedienstete nach dem Grundsätze „Gleiches Recht für alle“ behandelt.

**Wilsch.** (Eilgutmagazin.) Wir glauben stets, der Ansicht sein zu dürfen, daß man, wenn man seinen Dienst ordnungsmäßig verrichtet, auf eine anständige Behandlung Anspruch erheben kann. Dies hält der aus dem Führerstande hervorgegangene Souchef Wollkönig anders. Bei jeder Kleinigkeit, die kaum der Rede wert ist, ist sein Stichwort: „Das muß man anzeigen“, wobei er aus einer Mücke einen Elefanten macht. Er zwingt die jüngeren Kollegen mit der Drohung, sie wegen Dienstverweigerung anzugehen, bis zur Verweigerung des Dienstes zu machen, reißt gegen jede gerechte Einteilung Kollegen, die turnusmäßig als Führer zu fahren haben, aus diesem Dienst und gibt Jüngeren Führerdienst und teilt dann die älteren Kollegen als Heizer ein, so daß er Dienstverweigerungen bei den Haaren herbeizieht. Das ist unter solchen Umständen unter dem Personal gärt, ist begreiflich, und da das Maß dessen voll ist, das sich das Personal bieten lassen will, erlaubt sich dasselbe an

die vorgelegte Behörde nachstehende Anfragen zu stellen: Darf sich der Souchef Wollkönig Rechte anmaßen, die nicht einmal der Chef selbst für sich in Anspruch nimmt, und will man den Souchef Wollkönig endlich anweisen, daß er das Personal nicht aufzureizen habe und daß er seinen Dienst ordnungsmäßig zu versehen hat? Hoffentlich genügen diese Zeilen, die dringend notwendige Besserung der Zustände im Heizhause herbeizuführen, ohne daß sich nochmals die Notwendigkeit ergibt, sich in der Presse mit denselben befassen zu müssen.

**Brünn.** Staatsbahn-Gesellschaft. (Der Personalwechsel in den Zwischenstationen der Strecken Böhmisches-Trübau-Olmütz, Brünn-Böhmisches-Trübau.) Vor zwei Jahren wurde das Zugbegleitungspersonal der genannten Domizilstationen vom Verkehrschef der II. Sektion mittels einer Kurende verständigt, daß infolge der Kasernenrenovierung in Böhmisches-Trübau ein Personalwechsel in den Zwischenstationen stattfinden wird, und zwar, daß die Züge von dem Böhmisches-Trübauer Personal dem Brünnner und Olmützer entgegengebracht werden. Als die Renovierung schon lange vorüber war, beschloßen die Zugbegleiter aller oben genannten Stationen, beim Verkehrschef der II. Sektion, Herrn Zentralinspektor Theodor Svoboda, eine gemeinsame Deputation wegen dieser, viele Schwierigkeiten mit sich bringenden Einrichtung und wegen anderer Mißstände vorzusprechen zu lassen. Den Brünnner Genossen, die die Deputation beim Verkehrschef ankündigten, wurde von diesem erklärt, daß dieser Personalwechsel bis auf weiteres aufrecht erhalten bleibe, und zwar aus Gründen der Einschulung des Böhmisches-Trübauer Personals auf einer anderen Strecke.

Dies ist aber ein recht lächerlicher Vorwand, da für die Einschulung nur zwei bis höchstens vier Stationen in Betracht kommen und eine derartige Einschulung keinen Sinn hat. Der Verkehrschef verweigerte gleichzeitig die Anbringung der Deputation überhaupt. Daß aber schließlich nach zwei Jahren die Phrase von der Ausbildung auf einer anderen Strecke nicht mehr als erst zu nehmende Begründung aufrecht zu erhalten ist, ist klar. Unter der gegenwärtigen Einrichtung leidet die Verkehrssicherheit aus folgenden Gründen: Bei der eiligen Zugübernahme können nicht die schwer beladenen und gut wirkenden Bremsen ausgetauscht und überprüft werden. Bei einer drohenden Gefahr kann der Zug 254, der mit bis 1000 Tonnen Belastung fährt, auf einem Gefälle nicht zum Halten gebracht werden. Das Abwarten des das den Zug übernehmende Personal mitbringenden Zuges führt von selbst eine Zugverpätung herbei, und das hierbei die Züge 263/4 und 287/292, die mitten auf der Strecke saheplanmäßig kreuzen, ebenfalls verpäten, ist begreiflich. Davon abgesehen, könnte ohne Wechsel des Personals bei den Manipulationszügen das Ausladen rascher vor sich gehen, weil die Zugbegleiter, die schon aus den Wagen kostl. ausgeladen haben, die Anordnung der Koffi in den Wagen und die in der nächsten Station notwendige Ausladung kennen.

Schließlich kann bei einem Sparsystem, das auf der einen Seite per Mann einige Heller für Wartegeldern erspart, auf der anderen Seite aber infolge der bei den Kreuzungen und des Vorfahrens der Vorrangzige durch den Personalwechsel enorme Verpätungen entstehen läßt, von keiner vernünftigen Oekonomie die Rede sein. Sollte der Herr Verkehrschef in Brünn wirklich aus Ersparungsgründen diese unjünige Einrichtung weiter aufrecht erhalten wollen, dann wäre es rascham, der Direktion eine Gegenrechnung aufzustellen, daß diese die Mehrausgaben bei diesem System an Verheizung und Beleuchtung der Lokomotiven und bei den Fahrgehühren des Zugbegleitungspersonals erkennt, wenn durch den Personalwechsel Verpätungen entstehen und die Fahrten drei Stunden länger dauern, als dies saheplanmäßig vorgeesehen ist.

Sollte dem Herrn Verkehrschef Svoboda wirklich die Einschulung des Böhmisches-Trübauer Personals auf den anderen Strecken am Herzen liegen, dann möge er ihnen einen beständigen Zug nach Brünn und Olmütz zukommen lassen und endlich die Wirren und die Unsicherheit im Verkehr beseitigen.

**Knittelfeld.** Durch die Zubauten der Werkstätten wurde auch das Materialdepot erweitert und eine große Baracke zur Aufnahme des Materials angebaut. Auf sieben Meter hohen Stellingen, auf einer Stiegeleitend stehend, sollen die Arbeiter 30 bis 60 Kilogramm schwere Bestandteile deponieren. Auf die Vorstellung der Arbeiter, daß bei dieser Arbeit leicht ein Unfall entstehen könnte, antwortete der Kommandant der Baracke, der Gruppenleiter Herr Bauer: „Laßt euch pensionieren und bleibt zu Hause, solche Leute kann ich nicht brauchen.“ Daß ein Vorgesetzter, der doch in erster Linie besorgen wäre, für die persönliche Sicherheit der Arbeiter zu sorgen, derartige Aeußerungen macht, läßt die sozialpolitische Einsicht dieses Herrn im richtigen Licht erscheinen.

**Meran.** (Lokalbahn Bozen-Meran-Mals.) Wir haben bereits schon einmal in unserem Fachblatt auf das arrogante und frozgelnde Benehmen des Assistenten Herrn Sternbauer hingewiesen. Würdig zur Seite stellt sich der Revisor Bauer, der durch sein Herumstreicheln und Spitzeln beweisen will, daß er ein frommer Deutscher, vom Scheitel bis zur Sohle, sei. Als Dritten im Bunde wollen wir den „Aberbreitelschulmeister“ Wahnmeister Kamerlinger anführen. Insbesondere der letztere dieses Dreigestirns beschimpft in seiner Dummheit die organisierten Eisenbahner als rote Schufte. Wir fordern den Wahnmeister Kamerlinger auf, diese Beschimpfung zurückzunehmen, widrigenfalls wir uns wo anders wiedersehen würden. Den Bediensteten und Arbeitern empfehlen wir, den Artikel „Deutschnationale Schwindel in Meran“ der „Innsbrucker Volkszeitung“ vom 17. November 1909 genau zu lesen.

**Groß-Pawlowic.** (R. I. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Der Herr Vorstand der Station Groß-Pawlowic wird ersucht, seine Untergebenen im Dienste etwas besser zu behandeln, da diese Leute ohnehin durch schwere Arbeiten und kleinen Lohn hart genug getrafft sind. Eine schroffe Behandlung der Arbeiter ist heute um so weniger am Platze, da viele Vorgesetzte ihre soziale Besserstellung nur den Kämpfen der organisierten Arbeiterschaft zu verdanken haben. Je gerechter und menschenfreundlicher der Vorgesetzte seinen Untergebenen sich zeigt, desto mehr Achtung wird er sich erwerben, den schweren Dienst mit desto mehr Lust und Liebe verrichten.

**Tetschen.** (Zugszusammenstoß.) Am 17. November fuhr der aus Wenzien kommende Laitzug Nr. 554 infolge unrichtiger Weichenstellung auf eine unter Dampf stehende Reservemashine, hinter der eine aus 30 Wagen bestehende Zugs garnitur stand. Bei dem Zusammenstoß wurden folgende Personen verletzt: Oberkondukteur Kunert und Manipulant Janich schwer, Bremser Schicht, Zugführer Ewman und Lokomotivführer Funke erheblich. Verletzt wurden 5 Wagen vom Güterzuge, 3 Wagen des Personenzuges wurden stark beschädigt, ebenso die Maschine des Lastzuges und die Reservemashine. Der Unfall dürfte in erster Linie auf die Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlagen und auf den Mangel an Personal zurückzuführen sein. Wie die Dinge heute in unserer Station liegen, sind weitere Unglücksfälle, vielleicht noch viel größere, unausbleiblich. Die Schuld komme über jene, die mit dem Leben des Personals ein freies Spiel treiben.

**Tetschen-Laube.** (R. I. Oesterreichische Nordwestbahn.) Bis jetzt haben wir äußerst selten etwas von den Nachtwächtern bei den Wägen gehört und doch ist es Pflicht, auch einiges über diese Kategorie zu schreiben. Betrachten wir nun einmal die Lage der Nachtwächter in Laube. Auf dem ganzen einen Kilometer langen Nahon sind drei Nachtwächter ange stellt, welchen die Aufsicht über den ganzen Krenpel übertragen wird. Wird einer dieser Leute krank, so müssen die beiden Nachtwächter den Dienst des dritten mit über-

nehmen. In jeder größeren Station hat der Nachtwächter wenigstens jeden vierten Sonntag vollständig frei, bei uns in Laube hängt dies vollständig von der Laune des Herrn Vorstandes ab. Von einer Uniform für die Nachtwächter will unser Vorstand auch nichts hören, ebensowenig von einer Nachtdienstzulage. Und wie es in Laube ist, so ist es in Tetschen. Viel Schuld an diesen Verhältnissen trifft die Nachtwächter selbst, da sich nur wenige um die Organisation gekümmert haben.

**Mährisch-Osterr.** (Montanbahn.) Der allgewaltige Stationsvorstand Herr v. Hollh fühlt sich bereits als Generaldirektor der Montanbahn. Er gibt eigenmächtig Zirkulare heraus, worin es heißt, daß das Personal bei Urlauben und Krankheitsfällen doppelten Dienst leisten muß. Gestraft wird nach Noten, der betreffende Assistent, der das Niederschreiben und die Verlautbarung der Strafen zu besorgen hat, muß sich jeden Tag schon um 6 Uhr früh bei Herrn v. Hollh melden, damit er fertig wird. Auf der Montanbahn sind 25 Güterzugspartien und für diese stehen bloß 15 Zugsausrüstungen zur Verfügung. Das Zugpersonal muß sich förmlich um die Garnituren raufen, wenn man den Zug nicht ohne Signalmittel abfahren lassen will.

Infolge der vielen und großen Verspätungen beträgt die Ruhezeit der Zugbegleiter oft nur fünf bis sechs Stunden. Wenn nun eine Zugpartie fünf bis sechs Nachttouren hinter sich hat und soll dann turnusmäßig nach so einer kurzen Ruhezeit wieder wegfahren, so muß sich jeder sagen, das Personal kann unmöglich ausgeruht, geschweige dienstfähig sein. Wird Herr v. Hollh auf solche dienstliche Ueberanstrengungen aufmerksam gemacht, dann sagt er einfach: „Es ist nicht zum Umbringen.“ Um weiteren Unannehmlichkeiten auszuweichen, muß die ganze Partie, ohne genügend ausgeruht zu sein, wieder weiterfahren, denn die Zirkulare, die von der Direktion über die Ruhezeit des Personals herausgegeben wurden, die kennt vielleicht nur der Herr Vorstand, den Zugbegleitern wird derartige Zeug nicht zur Kenntnis gebracht. Wie unser Herr Vorstand die Aufträge der Direktion beobachtet, zeigt folgender Fall. Vorigen Monat wurde der Herr Vorstand beauftragt, den Gehalt des Personals um 31. auszugleichen. Herr v. Hollh verbietet dies einfach. Einige Reserveverfaher, die von Herrn v. Hollh aufgenommen wurden, müssen sich täglich um 7 Uhr früh melden und anfragen, ob für sie Arbeit vorhanden ist. Ist kein Posten frei, so können diese Arbeiter gestroft nach Hause gehen, bezahlt bekommen sie nichts dafür. Meldet sich jedoch einer nicht, so wird er unbarmerzig mit 1 Kr. Strafe belegt, was diese Reserveverfaher sehr hart trifft, da er ja mehrere Tage im Monat nichts verdient. Wir könnten noch so manches schreiben, doch wollen wir für diesmal absehen, da die Schuld auch vielfach an dem Personal selbst liegt. Würde sich das Personal um seine Verhältnisse besser kümmern und sich der Organisation anschließen, dann könnten solche Sachen auf der Montanbahn nicht vorkommen.

**Wesely a. M.** (Kaserne.) Schon einmal haben wir auf die verschiedenen Uebelstände in unserer Kaserne hingewiesen, doch bis jetzt ohne Erfolg. Die alte Schlamperei besteht fort. Der Fußboden schlecht gereinigt, das Bettzeug niemals geküsstet, Wangen, Flüße und sonstige Ungeziefer in Fülle, dazu der Rauch und das Geräusch aus dem Heizhause lassen es jeden begreiflich finden, daß von einem Ausruhen oder Schlaf überhaupt nicht gesprochen werden kann. Denn in einem Heizhause, wo sechs Maschinen angebrannt werden und beständig die Schloffer arbeiten, eine Kaserne einrichten, dazu gehört wohl eine anständige Portion von Zornie. Wir machen die löbliche Direktion auf diese Kaserne aufmerksam und bitten, daß diese baldigt aus dem Heizhause verlegt werde, damit das müde Personal auch in Wesely a. M. seine notwendige Ruhe findet.

**Sigmundsherg.** Daß mitunter ein Mensch gänzlich darauf vergißt, daß er selbst ein gewöhnlicher Arbeiter gewesen ist, zeigt uns der Transiteur Chrengruber in der Station Sigmundsherg. Er selbst läßt sich „Transiteur“ schimpfen, doch wenn die Magazinarbeiter dem armen Häscher nicht so hilfreich an die Hand gehen würden, so müßten die sachmännischen Kenntnisse des Herrn Magazinmeisters Chrengruber in keine ehrenvolle Grube fallen. Was dem Herrn an dienstlichen Fähigkeiten mangelt, sucht er durch widerliche Demunziation zu verdecken. Und auf diesem Gebiete ist er ein Meister. So hat dieser Mensch vor kurzem die Bediensteten bei dem Inspektor verkleumdet und die Wächter als Heber und Aufspiegler hingestellt. Da diese schweren Beschuldigungen geeignet sind, unsere Ehre in Frage zu stellen, so müssen wir uns gegen derartige Verkleumdungen energisch zur Wehre setzen. Wir machen von dieser Stelle insbesondere die Kollegen vom Zugbegleitungs-personal auf diesen Herrn aufmerksam um unliebsame Vorkommnisse in Zukunft zu vermeiden. Sollte sich der Herr „Transiteur“ nicht bessern, dann allerdings kommen wir bald wieder.

**Neulengbach.** Ein schneidiges Würschchen, aber nur gegen die Arbeiter und Wächter, ist der Aspirant Hans Skoland, der jeden Bediensteten, der sich nicht zu seinen Wursteleien hergibt, bei der Stange für hinauswerfen will. Und doch ist dieser Herr gar oft auf die Gnade der Untergebenen angewiesen. Herr Skoland leidet an einer schweren Schlaflosigkeit und hat infolgedessen angeordnet, daß der Nachtdienst habende Bedienstete den Herrn angehenden Beamten aufwede oder, was noch praktischer ist, der Arbeiter soll den Mantel nehmen und die rote Dienstkappe aufsetzen, zum Zug hinausgehen, während der diensthabende Verkehrsbeamte am Diwan ruhig weiterschläft.

Es wurde bereits über das pflichtvergessene Dienst-machen des Aspiranten Skoland an Herrn Verkehrs-kontrollor Razel eine diesbezügliche Anzeige erstattet, doch dürfte diese Angelegenheit stillschweigend übergegangen worden sein.

Wir erwarten, daß Herr Skoland in Zukunft die Bediensteten besser behandelt, ansonsten wir gezwungen wären, jede Rücksicht auf seinen „sakrischen Dienstleister“ fallen zu lassen.

**Bischhofshofen.** Die R. I. Staatsbahndirektion Innsbruck hat mit Erlass, Z. 1657/V.-I., vom 2. Oktober d. J. anher eröffnet, daß vom Zugpersonal mit Eintritt der Winterfahrplanperiode in Salzburg um 47, in Bischhofshofen um 18, in Innsbruck um 18, in Meran um 3, in Wudenz um 15 und in Bregenz um 3 Mann zu viel, dagegen in Saalfelden und Landeck um 5, beziehungsweise 4 Mann zu wenig sind.

Demnach gelangen insgesamt 60 Mann zur Reduzierung und 9 Mann zur Veretzung. „Unter strengster Wahrung der Oekonomie“ können Bewerber um Veretzung an die zwei letztgenannten Stationen an die Direktion namhaft gemacht werden. Die Erscheinung, daß mit Eintritt des Winters eine Reduzierung des Personals erfolgt, nehmen wir alljährlich wahr und wäre vielleicht nicht besonders viel daran auszusetzen, wenn nicht gerade heuer der Widerspruch in diesen Anordnungen so kraß wäre. Während auf der einen Seite behauptet wird: „Die Zugbegleiter sind zu viel“, verweist man andererseits Zugbegleiter die gar nicht darum ansuchen, nach Bischhofshofen. Trotzdem der Staatsbahndirektion bekannt ist, daß hier eine Wohnungsnot grassiert. Der hierher veretzte Zugbegleiter hat seine liebe Not mit dem Wohnungsuchen und muß unter dem Druck dieser Misere oft unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen Wohnung nehmen, ja nicht selten seine Familie auf Monate im früheren Domizil belassen.

Ein weiterer Widerspruch liegt darin, daß die meisten nicht definitiven Zugbegleiter das Dekret in der Sache haben, wo ihnen nach dreimonatiger Einschulung die ständige Verwendung im Fahrdienste seitens der Direktion zugesichert wurde, in Wirklichkeit aber jetzt als Magazin- und Oberbauarbeiter verwendet, wenn nicht gar aufs Pflaster gesetzt werden. So mancher dieser armen Teufel, der auf Grund dieses Dekrets, mit dem festen Entschluß, den Dienst nach besten Kräften zu leisten, seine Existenz im Bahndienste gesichert wähnte, hat geheiratet, und nun — liegt er draußen und ist mit seiner Familie der bittersten Not preisgegeben. Wo es in Bischofshofen an Personal fehlt, das haben die Herren der Zintenburg bis heute nicht entdeckt, und zwar deshalb nicht, weil — keine Prämien zu holen sind. Und so wollen wir es einmal offen sagen:

Bischofshofen ist eine Hauptumladestation und als solche sollen die Bestimmungen der Vorschriften über Verladung der Güter in vollem Umfang Anwendung finden. Im Sinne dessen sind Verladeeinschreiber zu normieren; Bischofshofen aber hat an deren Stelle „Strichler“ und diese Strichler sind dem Stande der Magazinarbeiter entnommen. Die paar Verladeeinschreiber ersetzen aber ganz andere Posten im Magazinsdienste. Magazinsdiener, als Leiter der Verladepartien, gibt es ebenfalls nicht. Diesen Dienst versehen teils Arbeiter, teils — ewige — Aushilfsdiener, das heißt solche, welche zwar jahrelang Aushilfsdiener sind, aber bis heute nicht angestellt wurden.

Bischofshofen ist auch ein bedeutender Knotenpunkt, Ausgangs- und Endstation der Tauernbahn- und Selbsthaltung. Ein überaus frequentierter Bahnhof, da bei den Personenzugsgruppen meistens die Aus-, Zu- und Umladung beiher angelommenen und hier abgehenden Zügen zu benütigen ist. Jeder Laie begreift, daß zur Leitung dieser großen Arbeit ein verantwortliches Organ notwendig ist. Doch nichts davon dem. Der verantwortliche Leiter ist nur ein Magazinsarbeiter. Die Entlohnung für die erhöhte Dienstleistung dieses „Leiters“ besteht in einigen Kronen allmonatlich — Strafe.

Bischofshofen ist aber auch die Endstation mancher Züge von Salzburg und aller Züge der Tauernbahn, und als solche ist die Kasernierung der auswärtigen Zugbegleiter hierorts notwendig geworden. Diesem Umstand ist bereits dadurch Rechnung getragen, daß man ein modernes Arbeiterwohnungsgebäude baute. Den ganzen lieben Tag müssen einige Zugbegleiter fleißig Kohlen tragen. In 20 bis 30 einige Minuten vom Kohlenlager entfernt, müssen tagtäglich die Kohlen getragen werden, und dennoch findet sich kein Genie, das herausfindet, daß die Normierung von mindestens vier Stationsarbeitern vollauf begründet wäre.

Bischofshofen ist ferner eine der größten Stationen des Direktionsbezirktes Innsbruck und eine der wenigen, welcher ein Inspektor als Stationsvorstand vorsteht. Während in so mancher Mittelstation ein Rangleidener normiert ist, hat das Bahnbetriebsamt Bischofshofen keinen einzigen. Nur ein Arbeiter verrichtet dieses mitunter verantwortliche Geschäft, und diese Gattung „Rangleidener“ hat schließlich mancher Bahnmehrer. Wir erörtern diese Angelegenheit nicht etwa deshalb, um dem Vorstand einen Liebesdienst zu erweisen, sondern deshalb, weil es geradezu Überflüssigkeit vertritt, wenn man einen Mann, der sich im Dienste vollauf bewährt, ablegt, wenn man ihn nicht mehr braucht, und hernimmt, wenn man seiner bedarf.

Ein genialer Streich auf dem Gebiete „Ersparnis“ wurde nun auch kürzlich verübt: Wie seit Jahren in allen mittleren und größeren Bahnhöfen war auch bisher im Bahnhof Bischofshofen je eine Tafel mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge zur rascheren Orientierung für das reisende Publikum angebracht. Nun sind sie weg, jene Tafeln, die, für die laufende Fahrplanperiode gültig, bereits angebracht waren und für welche jedenfalls auch der Kostenbeitrag schon ausgegeben wurde. Vergebens sucht nun der mit den hiesigen Bahnhofsverhältnissen vertraute Reisende diese gewohnte Orientierungstafel, und mit einem Wächeln des Kopfes und vielfachem Kopfschütteln verläßt er den Bahnhof.

Aus all dem Gesagten geht wohl zur Genüge hervor, daß das Kapitel „Ersparnismaßnahmen“ am wenigstens geeignet erscheint, die Lust und die Leistungsfähigkeit des Personals sowie das Interesse des Dienstes und die Achtung des reisenden Publikums vor diesem Institut des Staates zu fördern. Deshalb weg mit diesem egoistischen Zwecken dienenden System und an dessen Stelle Zweckmäßigkeit in allen Anordnungen, wenn auch — ohne Kantien.

### Versammlungsberichte.

#### Das Lebensmittelmagazin und die verstaatlichte Nordwestbahn.

Die koalitierten Eisenbahnerorganisationen hatten am 23. November 1900 eine freie Eisenbahnerversammlung in Wien, „Brigittsaal“, mit der Tagesordnung: „Die Einschränkung der gebührenfreien Beförderung der Lebensmittel von und zu den Lebensmittelmagazinen für die Bediensteten der D. N. W. B. einberufen.

Die Referenten Schwab, Prell und Abgeordneter Tomisch führten unter anderem aus, daß das Lebensmittelmagazin der D. N. W. B. durch die Inkraftsetzung der Instruktion V am 1. Jänner 1910 durch die Begleichung von 1 3/4 H. per Tonnenkilometer bei Lebensmitteln mit circa 40.000 Kr., durch die erhöhte Regiestraße von 1 3/4 H. auf 2 H. per Tonnenkilometer bei Kohle mit 68.000 Kr. und durch die Einführung der grünen Frachtbriefe an Stelle der Transportanweisungen 45.000 Kr., zusammen mit rund 150.000 Kr. belastet werde. Nach der abgehaltenen Debatte wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute den 23. November 1900 in Solzinger's „Brigittsaal“ versammelten Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter der k. k. Nordwestbahndirektion erwarten, daß das k. k. Eisenbahnministerium von jeder Einschränkung des frachtfreien Transports von Lebensmitteln zum und vom Lebensmittelmagazin der D. N. W. B. absehen wird.

Durch eine Einschränkung dieser seit über 30 Jahren bestehenden Begünstigung würden die Bediensteten samt ihren Familien schwer zu leiden haben.

Gerade jetzt, wo infolge der Lebensmittelteuerung von allen Seiten eine Reduzierung der die Lebensmittel betreffenden Frachttarife gefordert wird, ist die Einschränkung des gebührenfreien Transports der Lebensmittel für die Nordwestbahner ein Attentat auf die Ernährung derselben.

Diese Einschränkung bedeutet für sie eine Erhöhung der Lebensmittelpreise und wägen die Bediensteten natürlicherweise gezwungen, um eine Erhöhung der Gehälter und Löhne an die Direktion heranzutreten.

Die heutige Versammlung beauftragt die gewählte Deputation, diese Wünsche der Direktion und eventuell dem k. k. Eisenbahnministerium zur dringlichen Berücksichtigung zu übermitteln.

Als Deputation zur Ueberreichung der Resolution wurden Revident Prell, Lokomotivführer Ptacek, Magazinarbeiter Bartetz, Magazinsarbeiter Fuchs und die vier gewählten Verwaltungskomiteemitglieder des Lebensmittelmagazins Hellwig, Eilthron, Schwab und Bed von der Versammlung gewählt.

Diese Deputation sprach am 29. November beim k. k. Nordwestbahndirektor Dr. G. Teuberl vor, und überreichte mit den näheren Erläuterungen die Resolution.

Der k. k. Ministerialrat Dr. G. Teuberl versicherte nachstehendes: Er werde alles daran setzen, um diese Einschrän-

kungen zu mindest so lange hinauszuschieben, bis die Nordwestbahner durch die Einführung neuer Benefizien, wie Regiekohle, Beheizung der Naturalwohnungen und ähnliches schadlos gehalten sind.

Weiters bestche die Absicht, so wenig als möglich an dem System und an der Verwaltung des Lebensmittelmagazins zu rütteln, da ja bekannt ist, daß dieses Institut ein faktisches Humanitätsinstitut sei, das vorzüglich geleitet wird und es von Sr. Excellenz dem Eisenbahnminister bei seinem Abgang vom Ministerium zur Nordwestbahn mit auf den Weg bekam, er möge alle Einrichtungen, die besser sind, die denen gleichen bei den k. k. Staatsbahnen, dieselben unverändert zu belassen, beziehungsweise daß eventuell die besseren Systeme von den k. k. Staatsbahnen übernommen werden.

Hierauf begab sich die Deputation in das k. k. Eisenbahnministerium zum Sektionschef Dr. Böll um diesen die Angelegenheit zur geeigneten Unterstützung zu unterbreiten. Auch Sektionschef Böll versprach seine weitestgehende Unterstützung.

Als nun endlich die Deputation bei Sr. Excellenz dem Eisenbahnminister vorsprach, erklärte derselbe, daß die frachtfreien Transporte bis zur Einreihung des Nordwestbahnerpersonals aufrecht bleiben.

Schließlich muß noch berichtet werden, daß die gewählten Mitglieder des Zentralausschusses des Unterstützungsfonds Genossen Schwab und Bed den Herrn k. k. Ministerialrat Dr. G. Teuberl ersuchten, er möge ebemöglichst eine konstituierende Sitzung dieses Zentralausschusses einberufen, in welcher einige für den Fonds wichtige Sachen verhandelt werden sollten. Auch diese Angelegenheit versprach der Herr Direktor raschestens in Fluß bringen zu wollen.

**Wiesel-Oberlentendorf.** Am 28. November fand hier eine Versammlung statt, in welcher die Genossen Duschek und Bodicka referierten.

**Thörs-Waglern.** Am 7. November sprach hier Genosse Döbbling in einer gutbesuchten Eisenbahnerversammlung.

**Innsbruck.** Am 6. November sprach Genosse Sondl in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung über „Unfallversicherung“.

**Schreckenstein.** Am 22. November fand hier eine imposante Versammlung statt, in welcher die Reichsratsabgeordneten Genossen Beutel und Ellenbogen über die Lebensmittelteuerung referierten.

**Nudelsdorf.** Die Ortsgruppe Nudelsdorf hielt am 21. November eine 2-Versammlung ab, bei welcher der Obmann der Ortsgruppe, Genosse Karl Klimsch, den Vorsitz führte und Genosse Pollak aus Böhmischer-Traubau ein Referat erstattete.

**Wien IX.** Am 22. Oktober fand eine außerordentlich gut besuchte Versammlung des Wagenpufferpersonals der k. k. österreichischen Staatsbahn in Johann Brunbauers Weinhalle im IX. Bezirk statt. Nach Eröffnung der Versammlung durch Genossen Knottel wurde sofort in die Tagesordnung eingegangen und die Dienstverhältnisse eingehend kritisiert. Die von den einzelnen Diskussionsrednern vorgebrachten Zustände können ohne Uebertreibung als haarsträubende bezeichnet werden und man muß nur staunen, unter weichen Umständen diese Leute ihre Lebenszeit arbeiten müssen.

Zuerst die Arbeitszeit. So ist in Wien I 12 Stunden Dienst, 12 Stunden frei, und zwar folgendermaßen: Zum Beispiel 20 bis 30 Männer je nach Bedarf arbeiten von früh bis abends, gegen Schluß werden nach Wahl des Antreibers Teufer 6 bis 8 Männer zum Nachdienst kommandiert, so daß diese Leute 24 Stunden, die übrigen 12 Stunden Dienst machen; ebenso in Wien II.

In Hütteldorf besteht derzeit noch nach dem Turnus 12 Stunden Dienst, 18 Stunden frei, 18 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, dagegen in Heiligenstadt nur 24 Stunden Dienst und 24 Stunden frei. Während nun in einigen Stationen für Nachdienst tuende Puffer doch einigermaßen für Umkehrzeit gezeugt ist, finden wir in Heiligenstadt überhaupt keinen Raum, in dem die Puffer nach vollendeter Erledigung ein oder zwei Stunden ruhen könnten. Die Puffer verlangen, wie jede andere Kategorie, Verklärung der Arbeitszeit durch ausgiebige Erweiterung der Normierung des Personals. Bis zur vollständigen Regelung aber für jene, die Nachdienst verrichten, eine entsprechende Unterfuß. Ein Redner aus Hütteldorf erzählte eine Episode, die veröffentlicht zu werden verdient: Im Falle des Zerreißen eines Pufferseils ist der Schuldige zum Ersatz verpflichtet und zahlt 20 H. per Maß oder Stück. Ist das nicht Wahnsinn oder Spinnweb? Die Ausbrüche der Wut der Versammelten über diese Gemeinheit bewies, wie man über solche Schurkerei im allgemeinen denkt.

Daß auch die Puffer mit aller Berechtigung die Anerkennung einer Nachdienstzulage verlangen, wird nur wieder die Staatsbahnverwaltung wundern, sie wird aber auch in diesem Punkte endlich einmal Konzessionen machen müssen.

Einen breiten Raum der Diskussion nahm auch die Behandlung des Pufferpersonals durch die Partieführer und die übrigen Nachr ein. Fast alle klagten über rohe, rücksichtslose Behandlung, insbesondere die Puffer von Wien I, die unter dem gerichtlichen Ordnungsmäßig signifizierten Plagemeister und christlich-sozialen Dauerkandidaten Teufer schwer zu leiden haben, dessen Denunziationen und Antreibereien schon manchem unerschütterlich war, beschwerten sich über diese Zustände. Wenn der Leiter des Bahnbetriebsamtes etwas mehr Umjhuß halten würde, insbesondere eine genaue Berechnung über die Leistung der einzelnen Puffer anstellen würde, mühte er — insbesondere in der Nacht — zugeben, daß die Leute Uebermenschliches leisten und mehr Entgegenkommen nötig haben, wie ausgefressene und arbeitslose Aufsichtsgänge.

Eine besondere Beschwerde bildete auch das Vermenden von Puffer zu anderen Verrichtungen, wie Verschub-, Wächterdienst und dergleichen mehr nach längerer Dienstzeit, ohne daß man den Betroffenen die Möglichkeit gibt, sich für den neuen Dienst vorzubereiten und auszurufen. So kommt es ebenfalls hauptsächlich in Wien I vor, daß nach 14 Stunden Dienst die Puffer die Stelle eines fehlenden Verschiebers oder Wächters übernehmen müssen. Während nun die genannten Kategorien ausnahmslos einen zwölfstündigen Dienst haben, muß der arme Teufel, trotzdem er nicht so praktisch und erfahren ist wie ein Stabier, 24 Stunden Dienst machen; die Arbeitskollegen hingegen müssen trotz des Fehlens ihres Kollegen ohne Substituten die Arbeit bei sonstiger Strafe unbedingt fertigmachen.

Werkwürdigerweise haben die Partieführer jetzt schon zwölf Stunden Dienst und 24 Stunden frei.

Nachdem alle Redner geendet, referierte der Vorsitzende Genosse Knottel noch einmal alle Wünsche und schloß die Versammlung mit dem Bemerkten, dem Arbeiter-Zentralausschuß in Form eines Memorandums die Wünsche und Forderungen der Puffer zu übermitteln.

**Wels.** Am 19. November d. J. sprachen die Genossen Wabitsch und Lantzin in einer öffentlichen Vereinsversammlung über die Sozialversicherung und berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen.

**Sökeisdorf.** Am 15. November d. J. fand hier eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Gustav Krwanig über die Lebensmittelteuerung sprach. Anschließend daran wurde eine Bepredung der Vertrauensmänner der Oberbauarbeiter abgehalten, wo die Delegierten den Bericht über die Konferenz der Oberbauarbeiter erstatteten.

**Leitfisch.** Am 22. November d. J. sprachen hier in einer gutbesuchten öffentlichen Eisenbahnerversammlung die Genossen Emejtal, Glumeky und Martin.

**Bruck an der Mur.** Sonntag den 14. November d. J. sprachen in einer gutbesuchten Eisenbahnerversammlung Genosse Mutschich und Genosse Koller im Saale des Konsumvereines in Kapfenberg über die Tätigkeit der sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten in Steiermark. Am 16. November referierte Genosse Mutschich in Bruck an der Mur über die Lebensmittelteuerung.

### Aus den Organisationen.

**Graz I. Südbahn.** Bei Durchsicht unseres Mitgliederkontos mußten wir abermals konstatieren, daß ein großer Teil der Mitglieder mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, bei einigen ist bereits die Mitgliedschaft erloschen. Wir ersuchen deshalb jene Kollegen, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, diese ehestens nachzuzahlen, eventuell der Organisation nochmals frisch beizutreten und dann dauernde Kampfgenossen der Organisation zu bleiben.

**Zellerndorf.** Bei der am 14. November abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Kinaj, Obmann; Andreas Wollinger, Stellvertreter; Wenzl Jordan und Lorenz Kinast, Kassiere; Johann Honek und Leopold Schillinger, Schriftführer; Anton Benke und Johann Schuster, Kontrolle. Nach der Wahl referierte Genosse Martin über die Durchführung der Zugeländnisse.

**Saalfelden.** Bei der am 21. November stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Nowatzki, Obmann; Wojtech und Gindler, Stellvertreter; Plagky, Gramml, Kaltenegger, Schriftführer; Lorenz Koch, Kassier; Pfeifer und Moll, Bibliothekare; Kronawetter und Herbst, Revisoren. Die alten Kassierer werden beibehalten und werden diese ihre Funktionen weiter ausüben.

**Linz (Konferenz.)** Den 21. November fand in Linz im Gasthause „zum wilden Mann“ eine Konferenz sämtlicher Ortsgruppen und Zahlstellen des Direktionsbezirktes Linz statt, wozu folgende Orte Delegierte entsandten: Braunau, Bensee, Enns, Freistadt, Gaisbach, Gmunden, Ischl, Kleinmünchen, Mauthausen, Obertraun, Prägarten, Passau, Steyr, Schärding, St. Valentin. Genosse Weiser berichtete über die Tätigkeit des Direktionsarbeiterausschusses und die Durchführung der Zugeländnisse bei den k. k. Staatsbahnen. An der darauffolgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Wunsh, Freischlag und Erhard. Zum zweiten Punkt „Ausbau der Organisation“ befragte Genosse Weiser die Organisationsverhältnisse im Direktionsbezirk und forderte zum Ausbau des Vertrauensmännerkreises auf. Mehrere Anträge und Beschlüsse wurden den Delegierten des Arbeiterausschusses und der Personalkommission übergeben. Nach vierstündiger Dauer wurde die interessante Konferenz geschlossen.

**Stanislaw.** Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Stanek, Obmann; Josef Mlita, Kassier; Karl Koszarynski, Sekretär; Kolmann, Darnik, Rudkowski, Eiby, Stein und Hara, Ausschussmitglieder; Kommission der Zentrale Berner und Rowyl. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Anton Stanek, Selewelstraße (Zeitungsredaktion) in Stanislaw, zu senden.

**Marchegg.** Bei der am 5. Dezember stattgefundenen Monatsversammlung wurde Genosse Johann Weiser als Delegierter zur Konferenz nach Böhmischer-Traubau und Genosse Medrich in den Ausschuss gewählt. Hierauf hielt Reichsratsabgeordneter Genosse A. Müller einen mit vielem Beifall aufgenommenen Vortrag.

**Leipzig bei Werau.** Sämtliche rückständige Mitglieder werden höflichst ersucht, die Beiträge bis längstens 15. Dezember l. J. zu begleichen und künftighin diesfür den laufenden Monat zu entrichten, damit der Kassier mit der Zentrale regelmäßig abrechnen kann. Wer länger als drei Monate mit seinen Beiträgen im Rückstand ist, wird als ausgesprochen betrachtet und verliert jeden Anspruch auf Rechtsschutz und Unterstützung.

### Verschiedenes.

#### Das Lied vom Kornzoll.

Des Junkers Söhnchen schlemmt und prahlt,  
Er hält das Dirnchen fest umfaßt.  
„Sie, Kellner, von dem schwärzten Weine!“  
Das Dirnchen preist die hiesigen Weine —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Des Armen Weib mit dürrer Hand  
Hält ihren schwangeren Leib umspannt.  
Sie schreit, von Schützgen unterbrochen:  
„Kein Brot und wieder in die Wochen!“ —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Des Armen Kind im Sterbeweh  
Verreckt just in der Charité.  
Des Todes Bestwind hört sie saufen:  
„O Mutter, Mutter, wach ein Grausen!“  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Der Börserich, der sie verführt,  
Der Bösewicht läßt ungerührt  
Das Pak, das kaum noch was zu heißen,  
Aus seiner Mietskammer schmeißen —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Des Börserichs studierter Sohn  
Besneipet sich für Altar und Thron.  
Er gröhlet sich schier die Kehle heißer:  
„Ein Salamander auf den Kaiser!“ —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Im warmen Redaktionsbureau  
Schmickt Doktor Bierhuß Bohnenstroh;  
„Enorm vermehrt in unsrem Saal sich  
Das Bildungsproletariat sich.“ —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Mit Weib und Kind bei Glühlichtschein  
Steigt einer vierte Klasse ein.  
Ein schriller Pfiff: „Lebt wohl, Genossen!“  
Nach kommt ein Polizist geschossen. —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Im Parlament ruft Junker Taps:  
„Der Deutsche brennt nur deutschen Schnaps.  
Soldaten her! Die Grenze mauern!  
Kosaken lauern schon und lauern.“ —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Der Arme seine Palle hält:  
„Gotts, wat en Glend in der Welt!  
Mein Venchen abgemurkt von Müttern!  
Im Zuchthaus kriegt sie doch zu puttern.“ —  
Hurra, Kornzoll und Deutschland!

Karl S e

### Literatur.

**Das Recht.** Volkstümliche Zeitschrift für österreichisches Rechtsleben. Herausgeber: Dr. F. Ingerwer und Dr. F. Rosner. Die sieben erschienene Nummer 11 dieser Zeitschrift hat folgenden Inhalt:

Zur Kritik des Strafgesehentwurfes. Der Strafwert, Mordstrafen und Justizmoden. — Rechtsprechung. Arbeiterrecht. — III. Reihe aus dem Rechtsleben. Streikende vor der christlichen Gewerbebehörde. A+B+1 ist weniger als A+B. Charles und Dolphine.

Diese Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Das Abonnement beträgt jährlich 6 Kr., die einzelne Nummer kostet 30 H. Redaktion, Administration und Verlag: Wien, 6. Bezirk, Kofernengasse Nr. 24.

### Mitteilungen der Zentrale.

**Verwaltungskomiteestellung am 2. Dezember 1909.**  
 Unterstützungsanfragen liegen 103 vor, wovon für 89 Fälle Unterstellungen im Betrage von 2370 Kr. bewilligt und 14 Fälle abgewiesen werden. Der Nachschub wird für 86 Fälle bewilligt, 1 Fall abgewiesen. Zur Begleichung von Expedienten wird ein Betrag von Kr. 2708.64 angewiesen. — Festsetzung der nächsten Wiener Ortsgruppenkonferenz. — Besprechung einer Angelegenheit des Provisionsfonds der St. E. G. — Personalangelegenheiten.

### Bekanntmachung der Administration.

**I.**  
 Anlässlich des bevorstehenden Jahreschlusses erfordern wir sämtliche p. t. Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen, die Abrechnungen und Geldsendungen für die im Monat Dezember einfließenden Beiträge bestimmt bis längstens 27. Dezember zur Aufgabe zu bringen, so dass dieselben bis 31. Dezember in der Zentrale noch einlaufen und im Berichte per 1909 noch erscheinen können.

Alle nach dem 31. Dezember in der Zentrale für 1909 noch einlaufenden Geldbeiträge können im Berichte für dieses Jahr nicht mehr Berücksichtigung finden, ein Umstand, welcher — wie die Erfahrung der Vorjahre gelehrt — zur Folge hätte, dass der Rechnungsabschluss der Zentrale mit jenen der Ortsgruppen nicht übereinstimmen und zu Reklamationen Veranlassung geben würde.

Desgleichen ersuchen wir auch alle sonstigen, für Kalender zc. bis Dezember noch einfließenden Beträge in vorbezeichneter Weise abzuführen.

**II.**  
 Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1909 wird noch im Laufe dieser Woche an sämtlichen Ortsgruppen, respektive Zahlstellenleitungen ein Formular zugesendet werden, in welchem der Mitgliederbestand nach Kategorien und wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen aufzuteilen sein wird. Die verstaatlichte D. N. W. B., St. E. G., Nordbahn und B. N. B. sind, so wie bisher, getrennt anzuführen.

Dieser statistische Vogen ist spätestens bis zum 10. Jänner 1910 an die Zentrale einzusenden.

### III.

### An alle Inferenten.

Die Auftraggeber von Inseraten werden hiermit aufmerksam gemacht, dass solche nur dann Berücksichtigung zur Aufnahme im Blatte finden können, wenn für dieselben 40 S. per zweimal gepaltener Nonpareilzeile oder deren Raum als festgesetzter Tarif im vorhin einbezahlt wird. Laut Generalversammlungsbeschluss sind alle

derartigen Notizen, wie Dankfugungen, Nachrufe, Lebewohl-, Erklärungen u. s. w. lediglich nur als Inserate zu behandeln und deshalb auch zu bezahlen. Wir ersuchen daher von diesem Beschlusse Kenntnis zu nehmen, damit uns unnütze Schreibereien und Auslagen von Postporto erspart bleiben.

### Sprechsaal.

### Achtung! An sämtliche Arbeiter in den Bahnbetriebswerkstätten der ausschließlich privilegierten Buschthyrader Eisenbahn!

Kollegen! Genossen!

Die §§ 23 und 24 der Statuten des Provisions- und Unterstützungsinstitutes für das Werkstättenpersonal der B. E. B. bestimmen, daß in den Ausschuss zwei Mitglieder und zwei Ersatzmänner von den Mitgliedern zu wählen sind.

Zu dieser Wahl in eine für den Arbeiter so hochwichtigen Institution rufen wir euch Kollegen und Genossen auf und ersuchen euch, eure Stimmen den von den organisierten Vertrauensmännern aufgestellten Kandidaten zu geben, denn dadurch, daß ihr Männer wählt, die die notwendige Energie und den Mut sowie die Unterstützung einer großen Organisation besitzen, kann der Ausschuss unentwegt für die Interessen der Mitglieder des Provisionsfonds eintreten.

Es ergeht daher an euch, Kollegen und Genossen, die Unterstützung, vollständig zur Wahl zu gehen und eure Stimmen einmütig auf die bewährten Männer, die euch vorgeschlagen werden, zu vereinigen.

Für die Werkstätte Komotau Ausschussmitglied:  
 Josef Krejčí, Schlosser, Komotau.

Ersatzmann:

Josef Staněk, Schlosser, Komotau.

Für die Werkstätte Kralup:

Die Kandidaten werden in der nächsten Nummer angegeben.

Die Wahl ist frei und geheim und darf niemand beeinträchtigt werden; allfällige diesbezügliche Beschwerden sind der Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V/1, Bentzengasse 5, unverzüglich bekanntzugeben.

Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner der ausschließlich privilegierten Buschthyrader Eisenbahn.

### Offene Anfragen.

### An die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Wann gedenkt die k. k. Direktion für die Streckenwächter der Strecke Schwarzach-Bischofshofen den 16stündigen Dienst mit

darauflfolgender 16stündiger Ruhezeit einzuführen, wo genannter Dienstverhältnis schon seit 15. Oktober 1909 vom k. k. Eisenbahnministerium bewilligt wurde?

### An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Strecken- und Zugmelbewächter der Strecke Schwarzach-Längenbach bitten eine k. k. Staatsbahndirektion die k. k. Bahnerhaltungsektion Bischofshofen zu beauftragen, daß die Sonntagsruhe der Wächter im Sinne des Zirkulars Nr. 204, Punkt 5, vom 4. Oktober 1908 respektiert werde. Durch die von der Bahnerhaltungsektion Bischofshofen gehandhabte Einteilung der Sonntagsruhe werden die meisten Wächter dadurch geschädigt, daß einige zwölf, die anderen nur acht und vier Stunden Sonntagsruhe haben. Um Abhilfe wird gebeten.

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

Das Personal der Station Orlitzo verlangte im Dienstwege eine Abänderung der Diensterteilung und brachte ein Gesuch an die Direktion ein. Das Inspektorat in Nürnberg änderte nach Einlangen des Gesuches einige Dienstesbestimmungen und hintertrieb die Vorlage an die Direktion. Da nun das Personal auf diese Art eine Abhilfe nicht erwarten kann, so bittet dasselbe die löbliche Direktion möge das Gesuch von dem Nürnberger Inspektorat urgieren und dem Verlangen des Orlitzer Personals gütigst Rechnung tragen.

### An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Das Personal der Station St. Pölten erlaubt sich nachstehende Anfragen zu stellen:

Das Gebäude, in welchem das Ordinationszimmer für den Bahnarzt und der Speisesaal für die von der Werkstätte entfernt wohnenden Arbeiter untergebracht ist, ist bereits seit 1. September d. J. fertiggestellt und ist die Portierwohnung in diesem Gebäude bereits bezogen. Das Ordinationszimmer und der Speisesaal sind aber bisher nicht der Benützung übergeben worden. Das Personal der Station St. Pölten erlaubt sich daher anzufragen, wann das Ordinationszimmer und der Speisesaal ihrer bestimmungsmäßigen Benützung übergeben werden.

In den Wintermonaten ist in der Station St. Pölten selten Schwarzkohle am Lager und ist dadurch wochenlang das Personal ohne Brennmaterial. Die Werkstättenarbeiter zahlen nach Erhalt ihrer Bezüge am 1. im Monat die Kohle voraus, der Betrag wird am 15. bei der Kasse abgeführt und dann wird in der Regel bekanntgegeben, daß keine Schwarzkohlen vorhanden sind; die Arbeiter, die keine Braunkohle beziehen wollen, erhalten ihr Geld rückbezahlt und müssen mit den Kohlenbezug bis in den nächsten Monat warten, sind also wochenlang ohne Brennmaterial. Diesbezüglich erlaubt sich das Personal die Anfrage zu stellen, ob die k. k. Staatsbahndirektion Wien geneigt ist, diesem Uebelstand abzuhelfen.

Wir liefern alle Arten Musikwerke, Automaten, Grammophone, photograph. Apparate, Ferngläser, Schußwaffen, Reibzeuge usw. in nur allerersten Qualitäten, für welche wir volle Garantie leisten, in besonders reicher Auswahl und zu billigen Preisen gegen bequeme monatliche Teilzahlungen von . . . . .

# 3 Mk.

an. Nachstehend einige besonders gangbare und vorteilhafte Modelle unserer Spezialabteilungen Musikwerke und Kameras. Wer größere Auswahl wünscht oder sich über andere Artikel informieren will, verlange unseren gratis und frei reichill. Spezialkatalog der betreffenden Branche.

### Weihnachts- Aufträge erbliten wir im Interesse einer rechtzeitigen Lieferung so früh als mögl.

## Violin

nach alten Meistermodellen. Alle nachstehenden Preise verstehen sich komplett mit allem Zubehör, bestehend aus Kasten, Bogen, Reservebogen, Stimmgabel, Kolophon, Dämpfer.

Best.-Nr.	Mod. Stradivarius alt imitiert	Preis K	Monatsrate
403	Studien-Violine	47.50	3.-
407	Orchester-Violine	90.-	5.-
415	Solo-Instrument	171.50	10.-

Violin nach anderen Modellen od. in anderen Preislagen, Bratschen, Celli, Mandolinen, Gitarren, Blasinstrumente lt. bes. Preisliste



Alle Preise verstehen sich einschließlich 10 neuesten beliebtesten Stücken auf 25 cm großen Doppelplatten.  
 Weitere Grammophon-, Zenophon- und Meteor-Platten zu üblichen Preisen ebenfalls geg. bequeme Monatsraten!

## Zithern

Akkord-, Gitar-, Prim-, Harfen-, Konzert-, Elgie- und Streich-Zithern in allen Preislagen laut Spezialliste, die wir gratis und frei auf Verlangen versenden.  
 Monatsrate von 3 K an.

### Selbstspielende Musikwerke

mit auswechselbaren Metallnoten in allen Größen und Preislagen von 16 K an gegen bequeme Monatsraten. Musikwerk-Kataloge gratis und frei.

Best.-Nr.	Mit 6 Noten	Preis K	Monatsrate
80	Mit 26 Stimmen	39.25	2.-
81	Mit 36 Stimmen	57.25	3.-
82	Mit 49 Stimmen	83.-	4.50

Dieses m. Glockenspiel, das jederzeit, auch während des Spiels, ein- und abstellbar ist:

Best.-Nr.	Mit 6 Noten	Preis K	Monatsrate
80 G	Mit 4 Glocken	48.75	2.50
81 G	Mit 4 Glocken	70.-	4.-
82 G	Mit 6 Glocken	97.25	5.-

### Platten-Sprechapparate

empfehlen wir als besonders preiswert:

Bestell-Nr. 31. Standard-Modell. Gehäuse ausbaumartig poliert, mit reichverziertem Sockel und Seitenwänden, von 27 cm Durchmesser und 14 cm Höhe, seitlicher Aufzug, großer Plattenteller, Rekord-Schalldose, Lotoschreiber von 35 cm Schallöffnung, Trompetenarm. Preis mit 10 neuesten Stücken 60.- K, Monatsrate 3 K

Bestell-Nr. 34. Salon-Apparat. Gehäuse echt Eiche mit reichverzierten Sockelsteinen und holzartigen Plaistern, von 33 cm Durchmesser und 17 cm Höhe, Präzisionswerk mit Rekord-Konzert-Schalldose, Blumentrichter von 45 cm Schallöffn., aufklappbarer konischer Tonarm, Hervorragend preisw. Modell. Preis mit 10 neuesten Stücken 82.50 K, Monatsrate 4 K

Bestell-Nr. 36. Luxus-Apparat. Gehäuse massiv Eiche, hellpoliert, mit gediegener Holzbildhauerarbeit verziert, von 35 cm Durchmesser und 16 cm Höhe, Reform-Konzert-Schalldose, aufklappbarer konischer Tonarm, eichenfarb., zum Gehäuse passender Blumentrichter von 45 cm Schallöffnung. Preis mit 10 neuesten Stücken 104.50 K, Monatsrate 5.50 K

Bestell-Nr. 47. Luxus-Apparat ersten Ranges. Gehäuse echt Eiche mit Vertikal-Plaistern in reicher Holzbildhauer-Arbeit, mit aufklappbarem drehbarem Tonarm, Reform-Konzert-Schalldose, 52 cm breitem Trichter. Preis mit 10 neuesten Stücken 127.50 K, Monatsrate 7 K

Alle Apparate mit Geldwurfs-Vorrichtung je 2 K mehr.

### Photogr. Apparate

aller Systeme in neuesten modernen Typen nach besond. Preisliste.

Als Universal-Apparat für Hand- u. Stativ-Aufnahmen empfehlen wir: Bestell-Nr. 32b. Für Plattengröße 9x12 cm mit Periskop-Objektiv und Automat-Verschluss f. Moment-Aufnahmen bis 1/100 Sekunde.  
 Preis . 62 K  
 Monatsrate 3 K

### Christbaum-Untersatz

selbstspielend u. selbstdrehend, 2 Weihnachtslieder spielend.  
 Preis . . 34 K  
 Monatsrate 2 K

### Operngläser, Feldstecher

Pariser Modelle Beste Optik.

„Derby“, Universalglas f. Sport, Reise, Theater, 5 X Vergrößerung K 50.-  
 „Tourist“, do. 4 X Vergrößerung K 33.-  
 Beide m. Etui, Doppelriemen u. Gürtelschlaufen  
 Theatrglas „Rienzi“ 3 X Vergr. K 32.50  
 do. in Aluminium K 39.50  
 Monatsrate 3 K

Unser Hauptkatalog bietet reiche Auswahl  
 = Goerz' Triëder-Binocles =

### Bestellzettel

(Ausschneiden u. im Kuvert einsenden)  
 Unter Anerkennung des Eigentumsrechtes bis zum Ausgleich bestelle ich bei der Firma Bial & Freund in Wien VI./y

zum Preise von K ..... Ich zahle bei Terminverlust bis zum völligen Ausgleich monatlich ..... K, vom 1. .... 19..... ab. Bei Empfang zahle ich ..... K) durch Nachnahme an.

(Name, Stand, Ort und Datum)  
 \*) Die Leistung einer angemessenen Anzahlung (10-20%) ist erwünscht.

Unsere unter fachmännischer Leitung stehende Spezial-Abteilung für

## Jagd- u. Luxus-Waffen

Brownings, Revolver, Teiching, Scheibenschützen, Luftgewehre usw. gegen bequeme Monatsraten. Verlangen Sie Spezial-Katalog unter Angabe der gewünschten Gegenstände.

# Bial & Freund

Wien VI./y. Gegründ. 1864

Versandhaus

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Lundenburg. Die geehrten Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß im Monat Jänner die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe stattfindet.

Damit der Jahresbericht rechtzeitig abgeschlossen und fertiggestellt werden kann, werden jene Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, ersucht, diese ehestens zu begleichen.

Ortsgruppe Willach. Es ist nun bereits ein Zeitraum von fast zwei Jahren verstrichen, seit Genosse Egidius Schneider in Pontafel verunglückte. Da wir annehmen, daß dessen Prozeß alle Eisenbahner interessieren dürfte, teilen wir mit, daß die Verhandlung vor dem Landesgericht in Klagenfurt am 11. Dezember, um 9 Uhr vormittags, stattfindet.

Die Verteidigung, respektive Vertretung führt Herr Doktor Raf aus Wien.

Ortsgruppe Krems. Die Monatsversammlung findet Montag den 13. Dezember, um 7 Uhr abends, in Maier's Gasthaus, Ringstraße Nr. 22, mit sehr wichtiger Tagesordnung statt. Pünktliches und vollständiges Erscheinen notwendig.

Die auf der neuen Bahnlinie Krems-Grein verjetzten Genossen wollen zu dieser Versammlung bestimmt kommen oder sich bei dem Ortsgruppenassistenten, Genossen Gerhartl, wegen Einschreibung in die Ortsgruppe baldigst melden.

Ortsgruppe Teischn. Die Monatsversammlung findet Samstag den 11. Dezember, um 8 Uhr abends, im Gasthaus „zur Tanne“ in Teischn statt.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tagesordnung, wird um zahlreiche Beteiligung ersucht.

Ortsgruppe Marburg II. Vom 1. Jänner 1910 anfangen findet jede Woche für jede einzelne Kategorie ein Diskussionsabend statt.

Die Ortsgruppenleitung erwartet, daß diese Abende stets zahlreich besucht werden, damit alle gemeinsamen Angelegenheiten gründlich durchberaten und geeignete Beschlüsse gefaßt werden.

Ortsgruppe Komotau. Die nächste Monatsversammlung findet am 19. Dezember, 2 Uhr nachmittags, im Volkshaus, Glockengasse, statt.

Da wichtige Beschlüsse gefaßt werden, ist zahlreicher Besuch notwendig.

Zahlstelle Leupnik. Am 19. Dezember findet in Schwarz's Restauration eine Mitgliederversammlung statt.

Gleichzeitig werden jene Genossen, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstande befinden, aufgefordert, ehestens zu bezahlen, widrigenfalls sie als ausgetreten behandelt werden.

Jene Mitglieder, die noch mit der Zahlstelle irgend etwas zu verrechnen haben, mögen diese Angelegenheiten sofort ordnen, damit der Jahresabschluss fertiggestellt werden kann.

Zahlstelle Bockstein. Das Vereinslokal befindet sich in Gregoris Gasthaus und findet dort jeden Samstag nach dem 1. eine Besprechung der Mitglieder statt, wobei auch Einzahlungen entgegengenommen werden.

Die Kollegen auf der Strecke, und zwar die von Badgastein, Voifern, Angerthal, Dorfgastein, Pöggastein und Klammstein sowie die Nebenbetretenden können die Beiträge an Genossen Lorenz Kröll in Badgastein abführen.

Ortsgruppe Turnau. Am 10. Dezember l. J., um 10 Uhr vormittags, findet im Gasthaus „a Bydlá“ in Stöbenau eine Eisenbahnerversammlung statt, wo ein Referent aus Prag über die Forderungen des Personals sprechen wird.

Ortsgruppe Olmütz. Diejenigen Mitglieder, die mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, werden auf das Höchste, jedoch auch dringendst ersucht, ihrer Pflicht nachzukommen. Die Mitglieder werden weiters ersucht, die Beiträge entweder dem Hauptassistenten, Genossen Hornig, oder dem für ihre Kategorie oder Gruppe bestimmten Subassistenten abzuführen, damit Mitglieberschließungen vorgebeugt wird. Als Subassistenten sind folgende Genossen bestimmt:

St. G. Station und Zugbegleitungspersonal: Blaha; Heizhaus: Krallik; Strecke Olmütz-Stefanau: Strabal; l. l. Nordbahn Strecke und Zugbegleitungspersonal: Leichs; Station: Anton Pospisil, Oberverfahrer: Sokalbahy Sobotnik; Pinta, Strecke: Jedlicka, Navratil und Dvoráek.

Im Bedarfsfalle nimmt auch Genosse Dencáek Beiträge entgegen.

Eine Ausrede, daß man nicht weiß, wem die Beiträge abzuführen sind, ist nicht stichhaltig.

Ferner hat der Ausschuß in seiner Sitzung vom 27. November l. J. beschlossen, dem geäußerten Wunsche einiger Genossen Rechnung zu tragen und in die heurigen Winterferien einen Rednerkurs zu veranstalten. Die erste Zusammenkunft findet am 15. Dezember l. J. im Gasthause des Herrn Gynéfal, früher Refolka, in Sobolein, statt. Jene Genossen, die sich am Kurse beteiligen wollen, mögen sich an diesem Tage bestimmt einfinden. Alles Nähere bei der Zusammenkunft.

Die Genossen werden ersucht, Mitglieder des von uns gegründeten und von uns verwalteten Konsumvereines zu werden und unter den unorganisierten Kollegen sowohl für den Gewerkschaftsverein sowie für den Konsumverein zu agitieren. Die Einschreibgebühr samt Statutenbüchel beträgt 80 Kr., der Geschäftsanteil 30 Kr., die entweder auf einmal oder in monatlichen Raten bis zu einem Jahr zu erlegen sind.

Wer die Einschreibgebühr und 2 Kr. als erste Rate erlegt, kann sofort eintreten.

Eintausch nur gegen Bar.

Ortsgruppe Wels. Sonntag den 12. Dezember, um 3 Uhr nachmittags, findet in Dirschog's Gasthaus in Günskirchen eine freie Vereinsversammlung statt.

Um zahlreiche Beteiligung wird ersucht.

Ortsgruppe Wiener-Neustadt. Am 28. November l. J. tagte in Epich's Gasthaus in Neufrieden eine sehr gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung, bei welcher Genosse Somitsch über das Provisionsstatut der Arbeiter bei der Südbahn referierte. Der Redner ermahnte für seinen zwei Stunden dauernden Vortrag den lebhaften Beifall der Anwesenden und wurde allseits der Wunsch ausgesprochen, es möge ehebaldigst wieder eine solche Versammlung stattfinden.

Ortsgruppe Landstraße. Den P. T. Mitgliedern wird bekannt gegeben, daß das Vereinslokal in Kuntze's Gasthaus, III., Zafangasse 19, verlegt wurde. Die dort befindliche Ortsgruppenbibliothek hat abermals eine Erweiterung erfahren und wird jeden Dienstag von 7 bis 9 1/2 Uhr abends offen gehalten. Die Mitglieder werden ersucht, dieselbe mehr wie bisher in Anspruch zu nehmen. Auskunft suchende Mitglieder können an genannten Tagen die ihnen nötigen Informationen ebenfalls im Vereinslokal einholen.

Sammelungsausweis.

Für die im Streit gestandenen Oberbauarbeiter der Strecke St. Michael-Obio sind uns noch weitere Streikunterstützungen zugekommen.

Von der Ortsgruppe „Willach“ sind uns Kr. 14.37 zugekommen, wonach bis zum heutigen Tage Kr. 1279.74 bei uns eingelaufen sind.

Zur Deckung der Deputationskosten „der Wagenschreiber“ wurden uns gefendet von den Ortsgruppen: Wiener-Neustadt Kr. 7.—, Märzschlag 7.—, Graz I 6.80, zusammen Kr. 20.80.

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

Benützen Sie die Gelegenheit! Weihnachtspreise bis Ende Dezember 1909 gültig! K 4.80. Wandteppiche K 4.80. Best existierende erstklassige Qualität, 100 cm breit, 200 cm lang, aus feinsten Plüschstoffen, elegant, dick, warm, feinselig, wunderbar ausgeführt.

Praktische Weihnachtsgeschenke! Echte Wiener Lederwaren. Garantie für Haltbarkeit. Lieberung per Kasse, Verpackung gratis, Porto 45 h. Garante für Haltbarkeit.

70 Sorten prächtiger Leinenwaren zu tief herabgesetzten Preisen! Alles für Weihnachtsgeschenke verwendbar. Zum Beispiel: Batisfaschentücher, weiss, mit Atlastmusterung, hochelegant, 40 cm gross, statt K 3.20 nur per Dutzend K 2.20.

Bezaubernd wirkt ein Weihnachtsbaum, geziert mit meinem Selbstleucht. Glas-Christbaumschmuck. Sie kaufen bei mir direkt vom Fabrikanten und deshalb kann ich Ihnen ganz besondere Vorteile bieten.

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

Mechanische Weberei und Leinenfabrik JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen. Versand gegen Nachnahme. — Nichtpassendes wird zurückgenommen. — Solidität verbürgt durch 40jähr. Renommee.

Musikinstrumente und Saiten aller Art liefert in bester Qualität zu billigstem Preis JULIUS ZÖLCH Musikinstrumenten-Fabrikation Fleissen bei Schönbach (Böhmen) Preisliste frei.

Preise in Kronen. Telegramm! Die geehrten Leser dieses vielgelesenen Blattes werden auf die besonderen Gelegenheitspreise bei unterzeichnetem Firma aufmerksam gemacht, garantiert solide, gute Ware, von konfirmierten Handmen, daher so billig.

Prämierte Weingroßhandlung Johann di Lenardo in Willach, Lebererg. 8, Depot: Triesterhof, empfiehlt einem sehr geehrten P. T. Publikum ihre ausserst gut abgelagerten, echten Naturweine und, zwar ab Lager Willach, Nizianer Terano Rotwein la per 100 Liter . . . 26 Kr.

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen? Um meine vorzüglichste neueste Starphon-Goldbartphonowalze überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken.

Dankfagung. Noch unter dem Eindrucke über den schmerzlichen Gangan unseres unvergeßlichen, vielgeliebten und unersetzlichen Gatten, respektive Vaters Herrn Franz Sischka, Lokomotivführer i. P., dankt allen Teilnehmern und Kranzpendern innigst Emilie Sischka samt Kinder. Stadlau am 28. November 1909. Eigenbauweine durchwegs aus vorbesten Gärten und den besten Reben Oberpöbels, Station Weg der St. M. V., billig abzugeben in Leihgebinden von 30 Liter aufwärts per Nachnahme ab Station Weg, per Liter 40 Heller. Bestellungen sind zu richten an Johann Bieger, XIV., Filzergasse 13, 1/40, wo derselbe Wein auch Flaschen und kleinen Gebinden erhältlich ist. Johann Bieger, Korndukteur, Ruffdorf.

