



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft Ferner:
Daß Brot und Arbeit uns gerichtet stehen,
Daß unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Weiber nicht mehr betteln gehen.
O. Herrwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Expeditions 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 26.

Wien, den 10. September 1911.

19. Jahrg.

Die Regierung hat das Wort!

Die Reichskonferenz der österreichischen Eisenbahner. — Große Massenkundgebung in Wien.

Die österreichische Eisenbahnerschaft hat gesprochen, und die Regierung hat nun das Wort. So klar und deutlich war die Willenskundgebung der Eisenbahnermassen, so machtvoll ihr Aufmarsch, und so kampfbereit die an den Tag gelegte Haltung, daß über den Ernst der Situation wohl jeder Zweifel ausgeschlossen erscheint. Wer die am letzten Sonntag in Wien stattgefundene Reichskonferenz in der imposanten Größe ihrer Zusammensetzung sah, und ihren vom Morgen bis in die späten Abendstunden dauernden Verhandlungen gefolgt ist, der wird den Eindruck wohl so bald nicht los werden, daß hier gemeinsame Not ein Band geschmiedet hat, das die Massen der österreichischen Eisenbahnerschaft ohne Unterschied in fester Solidarität zusammenhält. Vom Norden und Süden des Reiches waren Vertreter des Personales aller Kategorien in noch nie dagewesener starker Anzahl erschienen, um die Stimmung ihrer Mandatgeber zum Ausdruck zu bringen.

Gewaltiger noch in ihrem Eindruck nach außen gestaltete sich die Versammlung der Wiener Eisenbahnerschaft, die im Anschluß an die Reichskonferenz am Montag den 4. d. M. im Hotel Wimberger tagte. Selbst die gesamte bürgerliche Tagespresse, die sonst von den Kundgebungen der sozialdemokratischen Eisenbahner nur spärlich Notiz nimmt, stand diesmal unter dem gewaltigen Eindruck dieser Massenkundgebung, und läßt in ihren Berichten die Erkenntnis durchschleuchten, daß nunmehr die Reihe an der Regierung und den Bahnverwaltungen ist, die sich mit den Wünschen des Eisenbahnpersonals beschäftigen müssen, ehe noch die Flutwelle der Erbitterung mit verheerender Wucht auf unser ohnehin desolates Wirtschaftsleben hereinbricht. Und in der Tat, bot die Versammlung am Montag, von allen anderen Erscheinungen der Unzufriedenheit, wie sie die letzte Zeit massenhaft hervorgebracht hat, abgesehen, einen hinreichenden Maßstab für den Grad der Erbitterung, wie sie die tatenlose Verhalten der Regierung und der bürgerlichen Parteien gegenüber der allgemeinen Notlage in dem Empfinden der österreichischen Eisenbahner ohne Unterschied der ihnen zugewiesenen Stellung gehäuft hat. Das war keine Kundgebung mehr, zu der die Massen in dieser gewaltigen Zahl durch irgendwelche bloße agitatorische Stimmungsmacherei hätten in Bewegung gesetzt werden können, das war die innerste Empfindung bei jedem einzelnen, die von Mann zu Mann wirkte, daß es so nicht weiter gehen könne, und daß, wo sich bisher sowohl die Regierung, wie die mit ihr durch dick und dünn gehenden bürgerlichen Mehrheitsparteien den Vorstellungen der sozialdemokratischen Abgeordneten und der Vertrauensmänner gegenüber taub stellten, nunmehr die Massen der Eisenbahner selbst sprechen müssen. . . .

Und die Eisenbahnermassen haben gesprochen. So klar und unzweideutig, daß auch in der breiten Öffentlichkeit das Gefühl lebendig wurde, daß die Regierung ein gefährvolles Spiel betreibt, wenn sie noch weiterhin tatenlos zusieht, wie jeder neue Tag ein Fortschreiten einer der arbeitenden Bevölkerung ans Leben greifenden Steuerung bedeutet, wie der Wucher

auf allen Gebieten Dimensionen annimmt, die die Geduld der Frömmsten an die Grenze ihre Tragfähigkeit bringen. Daß darunter die Eisenbahner, deren Einkommen durch die fixe Besoldung keinerlei Elastizität unterworfen ist, in erster Reihe am härtesten leiden, ist so klar, daß schon ein außergewöhnliches Maß bürokratischer Beschränktheit dazu gehört, um das nicht zu begreifen. Und trotzdem hat die Regierung, die heute der größte Eisenbahnunternehmer Oesterreichs ist, bisher eine Reihe von aus den Jahren 1905 bis 1908 stammenden und ihrem Personal gegebenen Versprechungen nicht eingehalten, wiewohl sie auf der anderen Seite durch die gegenüber der agrarischen Wucherbande Ungarns geübten Notmäßigkeit mit schuldig ist an all den schweren und verhängnisvollen Folgen, von denen heute die Lebenshaltung der gesamten werktätigen Bevölkerung bedroht wird.

Die Regierung, die dem ungarischen Magnatentum Vasallendienste leistete, und die bürgerlichen Mehrheitsparteien, die bisher beharrlich alle Anträge im Parlament ablehnten, die sowohl für eine Verbilligung der Lebensmittel wie für eine Lohn- und Gehaltsaufbesserung der Eisenbahner von den sozialdemokratischen Abgeordneten gestellt wurden, sind die Schuldigen, gegen die sich heute mit Recht der Groll und die Erbitterung der Eisenbahnerschaft Oesterreichs richtet. Wie stark diese Erbitterung ist und mit welcher elementaren Gewalt sie die Massen zum entschlossenen Handeln drängt, wenn nicht jetzt, in letzter Stunde noch, die Regierung ihre Pflicht und damit gleichzeitig auch längst fällige Zusagen erfüllt, das haben die Kundgebungen von Sonntag und Montag mit impulsiver Schärfe offenbart. Mit großer Majorität haben die Vertrauensleute der Eisenbahner auf der Reichskonferenz beschlossen, im Einvernehmen mit der Parteileitung der sozialdemokratischen Partei, der Gewerkschaftskommission Oesterreichs und dem sozialdemokratischen Abgeordnetenverband an die Regierung heranzutreten, um so kein Mittel unversucht zu lassen, auf friedlichem Wege eine Abhilfe herbeizuführen. Daß Stimmen genug aus der Konferenz laut wurden, die einem sofortigen Kampfe das Wort redeten, ist wohl der stärkste Beweis, wie weit bereits die Geduld des Personals durch eine übermenschliche Inanspruchnahme erschöpft ist. Aus dieser Tatsache, daß schließlich die Resolution, die die weiteren Entscheidungen den genannten beteiligten Faktoren überläßt, glaubt die „Neue Freie Presse“ offenbar den Schluß ziehen zu dürfen, daß, wie sie zur Beruhigung ihrer Leser mitteilt, „das Lokomotiv- und Zugpersonal gegen den Kampf gestimmt habe“. Der Trost, der damit den Nutznießern des mannigfachen Wuchers gespendet werden soll, könnte freilich bald genug sich in Trauer wandeln, wenn man auch an dieser letzten Mahnung mit tauben Ohren vorbeigehen sollte. Die Eisenbahner Oesterreichs sind eine zu ernste und disziplinierte Berufsklasse, als daß sie nicht das Maß der Verantwortung kennen würden, die ihnen ihr Dienst der gesamten Öffentlichkeit gegenüber auferlegt. Und eben diesem tiefen Gefühl der Verantwortung entspringt der Beschluß ihrer Reichskonferenz. Nochmals werden sie ihre Wünsche der Regierung Punkt für Punkt unterbreiten, die übrigens freilich der letzteren nicht unbekannt sind.

Das muß nämlich den Feststellungen einiger bürgerlicher Blätter gegenüber besonders hervorgehoben werden, die so tun, als hätten die Eisenbahner mit einem Kampfe gedroht, bevor noch der Regierung ihre Wünsche bekannt waren. Da es sich, wie den offenbar mit Absicht ins Werk gesetzten offiziellen Ausstellungen nach angenommen werden könnte, keineswegs um lauter neue Forderungen handelt, verdient die Tatsache besonders hervorgehoben zu werden, daß die Eisenbahnverwaltung die Wünsche, die als unerfüllt gebliebene Zusagen in Betracht kommen, aus den wiederholten Anträgen der Personalkommission und Arbeiterausschüssen mehr als hinreichend kennt. Die Eisenbahner Oesterreichs erfüllen also nur eine Pflicht gegenüber der Öffentlichkeit, wenn sie der Regierung nochmals Zeit zum einsichtsvollen Handeln lassen. Sie werden den Kampf nicht suchen, von dem sie wissen, daß er schwere Opfer der gesamten Öffentlichkeit auferlegt, wenn ihnen im Frieden das gegeben wird, was sie brauchen, um ihren schweren Dienst zum Wohle der Gesamtheit vollziehen zu können. Sie kennen die Gefahren eines Kampfes, der alle Mächte der Reaktion mobil machen müßte, sehr wohl — und bieten, wie immer, auch diesmal die Hand zum Frieden. Aber sie werden auch den Kampf mit trotziglicher Energie zu führen wissen, wenn er ihnen wider Erwarten aufgezwungen werden sollte, und sie wissen, daß sie die gesamte Arbeiterklasse Oesterreichs an ihrer Seite finden werden, wenn es gilt, den Hunger als gemeinsamen Feind zu besiegen!

Die Reichskonferenz der österreichischen Eisenbahner.

Sonntag den 3. September, 9 Uhr vormittags, nahmen die Delegierten des organisierten österreichischen Eisenbahnerpersonals zu der Nichterfüllung ihrer Forderungen in einer Reichskonferenz Stellung, die in Wien, X. Bezirk, in den Rosenfälen, abgehalten wurde. Die Konferenz war von der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation einberufen worden. Es kann gewiß als ein Zeichen der Schlagfertigkeit der Organisation der Eisenbahner bezeichnet werden, daß der Einladung, zu dieser Reichskonferenz Delegierte zu entsenden, aus einer großen Zahl von Orten, auch aus weit entfernt gelegenen, entsprochen wurde. Es waren 480 Delegierte von auswärts, Vertretungen der Eisenbahnbeamtenzentralverbandes, des Bahnarbeitervereines und der „Bahnarbeiterzeitung“, des Lokomotivführer- und des Kondukteurvereines, die Reichsratsabgeordneten Bernerstorfer, Seib, Renner, Glöckel, Winter, Lomschik und Skaret, letzterer in Vertretung der sozialdemokratischen Parteileitung, Genosse Hueber als Vertreter der Gewerkschaftskommission sowie eine größere Anzahl von Personalkommissionsmitgliedern und Arbeiterausschüssen bei der Reichskonferenz anwesend.

Genosse Reichsratsabgeordneter Lomschik

erstattete zur Tagesordnung: „Die Forderungen des gesamten Personals“ das Referat und führte aus:

Sie wissen, daß wir, gezwungen durch den Ernst der Zeit, die heutige Konferenz einberufen haben, um uns über die Lage klar zu werden, die wir beobachten sollen, um die Inter-

essen der Eisenbahner zu wahren. Es sind hierzu in erster Linie die Verhältnisse bei den I. I. Staatsbahnen im Auge zu behalten, weil auf der Südbahn Verbesserungen, die die I. I. Staatsbahn durchführt, gleichfalls eintreten müssen.

Wie stehen gegenwärtig die Verhältnisse? Im Jahre 1908 wurden auf den I. I. Staatsbahnen 14 Millionen Kronen zur Verbesserung der Bezüge erlangt. Aber eine Reihe von Zugeständnissen, die damals gleichfalls gemacht wurden, so die Gewährung von Urlauben an Arbeiter etc., die Lohnreduzierung sehr schlecht und die Arbeitsordnung sowie die Regelung der Nebenbezüge ist bisher von der Regierung nicht durchgeführt und es ist kein Zeitpunkt mit Bestimmtheit in Aussicht genommen, zu welchem die Durchführung derselben erfolgen soll. Es sei möglich, so wird erklärt, daß diese Forderungen einmal durchgeführt werden, es hänge dies vom Finanzministerium ab, das gegenwärtig hierzu kein Geld zur Verfügung stellen wolle und könne; ein Zeitpunkt der Durchführung könne nicht bestimmt werden. Neben der Nichterfüllung dieser Forderungen bekommen die Eisenbahner immer drückender die Wohnungsnot zu verspüren. Es wird von uns schon seit dem Jahre 1908 dahin gearbeitet, daß gegen die Wohnungsnot wirksamere Schritte eingeleitet werden. Nichtsdestoweniger ist aber auf diesem Gebiet bisher nicht viel geschehen.

Im Jahre 1910 wurden seitens der sozialdemokratischen Fraktion im Budgetausschuß Anträge zur Verbesserung der Bezüge des Eisenbahnpersonals gestellt und es wurden hierzu 10 Millionen Kronen von uns angefordert. Diese Anträge wurden sowohl im Budgetausschuß als auch dann im Plenum von der bürgerlichen Majorität abgelehnt.

Seither haben sich die Zustände wesentlich verschlechtert. Die Teuerung und die Wohnungsnot ist ständig gestiegen. Auf den Konferenzen verschiedener Kategorien, die seither abgehalten wurden, ist allgemein und eindringlich Klage über die Not des Personals erhoben worden und die Zustände wurden immer als unhaltbar bezeichnet.

Zu der Nichterfüllung der gemachten Zugeständnisse und zu den Wirkungen der Teuerung kommt noch ein Umstand, der das Vorgehen der Eisenbahner berechtigt erscheinen läßt. Durch das Ablehnen der sozialdemokratischen Anträge im Parlament, die sich gegen die Teuerung richten, und durch das Beharren der Regierung auf ihrer Agrarpolitik ist für die nächste Zeit jede Aussicht auf eine Besserung der Teuerungverhältnisse geschwunden, so daß den Eisenbahnern nichts anderes übrig bleibt, als an ihren Unannehmen, der nichts getan hat, um die Lebensmittelpreise zu lindern, heranzutreten, um den verteuerten Lebensmittelpreisen entsprechend mehr Lohn zu verlangen.

Genosse Tomšik besprach dann eingehend die Umstände, die bei den Eisenbahnerbewegungen der Jahre 1905, 1907, 1908 und 1910 ihre Einflüsse ausübten. Auf die Besprechung der Haltung unserer Gegner, der Rationalen, bei den Eisenbahnerbewegungen übergehend, führte er dann weiter aus:

Es muß bei jeder Eisenbahnerbewegung mit der Demagogie unserer Gegner gerechnet werden. Der deutsch-nationale Reichsbund wird es nicht unterlassen, Forderungen aufzustellen, die unsere um ein Stück überlegen werden. Falls die Bewegung der I. I. Staatsbahner Erfolge aufzuweisen haben wird, wird der Reichsbund das Verdienst, den Erfolg errungen zu haben, für sich in Anspruch nehmen. Wenn ein Teil der Forderungen nicht durchgeführt wird, wird aber dafür der Reichsbund die größere, mächtigere Organisation verantwortlich machen wollen. Wie es in Wirklichkeit bei unseren nationalen Gegnern um die Vertretung der Bediensteteninteressen bestellt ist, zeigte die Geschichte der Kampfführung der nationalen Koalition, in welcher die Beamten sich dadurch bei ihrem Kampfe um die Automatik der Bundesgenossenschaft anderer Bediensteten verschert hatten, daß sie eine allgemeine Forderung für Erhöhung des Quartiergehältes für alle Bedienstete gleichzeitig mit der Beamtenforderung nach Einführung der automatischen Vorrückung aufstellten. Als die Beamten die Automatik, die übrigens nichts anderes beinhaltete, als von der alten Koalition für die Beamten der St. G. schon erreicht worden war, erreicht hatten, ließ die nationale Koalition von der Forderung nach der allgemeinen Quartiergehälterhöhung ernstlich ab.

Schließlich besprach Genosse Tomšik noch die Möglichkeit dessen, daß durch eine Bewegung der Eisenbahner weitere Arbeiterkreise in Mitleidenschaft gezogen werden können und schloß mit einem eindringlichen Appell seine mit reichem Beifall aufgenommene Rede, sich bei den Beratungen von vollem Verantwortlichkeitsgefühl tragen zu lassen und nur dann in den Kampf zu treten, wenn er nicht zu vermeiden ist und die notwendigen Vorbedingungen vorhanden sind.

An der Debatte, die sich nach den Ausführungen des Genossen Tomšik entspann, beteiligte sich eine

größere Anzahl von Delegierten, die verschiedenen Kategorien und sowohl dem Unterbeamten- als auch dem Diener- und Arbeiterstand angehörten. Die Mehrzahl der Redner hielt schärfere Kampfesformen zur Erreichung des angezielten Zieles für notwendig. Inwieweit sich die Redner gegen diese schärfere Kampfesformen aussprachen, betonten sie gleichzeitig die unbedingte Solidarität ihrer Mandatäre mit der Gesamtheit des Personals auch für den Fall, als gegen ihre Anschauung entschieden werden sollte. In die Debatte griffen auch die Reichsratsabgeordneten Genossen Bernerstorfer und Seitz und die Genossen Hueber und Rudolf Müller ein.

Es wird für unsere Verichterstattungsbede vollkommen genügen, wenn wir uns darauf beschränken, die Reden der genannten vier Genossen auszugsweise wiederzugeben.

Genosse Rudolf Müller

führte aus, daß man auch der Mehrseite der Angelegenheit genügend Beachtung schenken müsse. Er verwies auf die gegen die früheren Zeiten durch die Verstaatlichung veränderte Situation und erklärte, daß die Eisenbahnbediensteten bei ihrer Bewegung einer wirksamen Unterstützung ihrer Bestrebungen im Parlamente durch die sozialdemokratische Fraktion bedürftig seien.

Genosse Hueber

erklärte, daß er weder gekommen sei zu bremsen, noch um die Versammelten aufzupubeln, doch müsse er konstatieren, daß er in den 17 Jahren seiner Tätigkeit als Sekretär der österreichischen Gewerkschaftskommission in keiner so schwierigen Situation gestanden sei, als bei dieser Konferenz, die sich mit Angelegenheiten von großer Bedeutung nicht nur für die Eisenbahnbediensteten, sondern für die gesamte Arbeiterschaft zu beschäftigen habe. Er betonte die Notwendigkeit eines einverständlichen Vorgehens der Eisenbahnerorganisation mit der Gewerkschaftskommission. Wenn Meinungsverschiedenheiten darüber bestehen, ob der Kampf vornehmlich gegen die Teuerung und damit gegen das agrarische Regierungssystem, oder gegen die Staatsbahnverwaltung als Arbeitgeberin zu richten sei, um höhere Löhne zu erreichen, müsse in Betracht gezogen werden, daß die Teuerung die Folge des kapitalistischen Produktionssystems ist und da müsse man sich darüber klar sein, daß man momentan dieser nur begegnen kann, indem man vom unmittelbaren Ausbeuter Lohnherabsetzungen fordert.

Genosse Reichsratsabgeordneter Bernerstorfer

führte nachstehendes aus: Wir Abgeordneten sind hierher gekommen, weil wir es für unsere Pflicht hielten, dort zu erscheinen, wo man uns ruft. Ihre Fragen sind wohl gewerkschaftliche und da hätten wir eigentlich nur den Beratungen zuzuhören, aber diese Fragen greifen auch auf andere Gebiete über. Es hieße unsere Stellung misskennen, wenn wir unsere persönlichen Anschauungen nach der einen oder der anderen Seite äußern würden und auch wir sind weder gekommen, um eure Erregung zu dämpfen, noch um sie zum Aufflammen zu bringen. Aber der Ernst der Sache erfordert volles Verantwortlichkeitsbewußtsein. Da ist wohl der Appell an Besonnenheit das erste. Er ist kein Appell an die Feigheit, sondern wohl ein Appell an die Tapferkeit. — Uns liegt das vorausgehende Uebergreifen ihrer Bewegung auf das Gebiet der Bekämpfung der Teuerung stark am Herzen. Wir haben allen Voraussetzungen nach zu erwarten, daß in der nächsten Zeit durch ganz Oesterreich ein einheitlicher Zug der Empörung gehen wird. Denn es ist nicht annehmbar, daß die Arbeiterschaft und die Mittelschichten gegenüber der drohenden Hungernot in Gleichmut verharren werden und darüber, daß die Zustände desolater sind, sind die Alten schon abgeschlossen. Wir hoffen, daß die Eisenbahner, als eine organisierte Truppe, auch in den ersten Reihen marschieren werden, wenn es den allgemeinen Kampf gegen die Teuerung gilt.

Reichsratsabgeordneter Genosse Seitz:

Die sozialdemokratische Fraktion hat alles getan, um die Regierung zu warnen und wir haben das Eintreten der gegenwärtigen Zustände vorausgesehen. Die bürgerlichen Parteien haben unsere Teuerungsanträge und unsere Anträge betreffs der Verbesserungen der Bezüge der Eisenbahnbediensteten abgelehnt. Die bürgerlichen Parteien haben so gehandelt, wiewohl sie selbst Eisenbahner in ihren Reihen haben und wiewohl sie diesen gegenüber vorgaben, Eisenbahnerpolitik zu treiben. Da ist es unsere Pflicht, die Leute draußen über die Haltung der bürgerlichen Parteien aufzuklären. Die Eisenbahner bedürfen bei ihren Bestrebungen der Solidarität der gesamten Arbeiterschaft und können dieser auch sicher sein.

Genosse Scheibin

beantragte die Annahme nachstehender Resolution:

In Erwägung, daß die furchtbare Teuerung der Lebensmittel, Wohnungen und anderer wichtigen Bedarfsartikel unausgesetzt fortschreitet, wodurch die Notlage des arbeitenden Volkes und insbesondere der Eisenbahner als Fitzbesoldete ins Unerträgliche gesteigert wird; in weiterer Erwägung, daß die Regierung die in den Jahren 1905, 1907 und 1908 den Eisenbahnern gemachten Zugeständnisse trotz aller ernstlichen Vorstellungen noch nicht vollständig durchgeführt hat, so daß die Absicht, diese Forderungen zu verschleppen, immer unverkennbarer wird, erklärt die am 3. September in Wien tagende Reichskonferenz der österreichischen Eisenbahner, auf der unbedingten Durchführung der wichtigsten Forderungen mit allem Nachdruck zu verharren; sie richtet gleichzeitig an die Regierung die ernste Mahnung, die Geduld ihres gesamten Personals nicht länger zu mißbrauchen, da jede weitere Verschleppung zu Folgen führen müßte, welche, so tief sie in das gesamte Wirtschaftsleben einschneiden würden, dennoch in der Verzweiflung ihre Erklärung finden würden.

Die Reichskonferenz beauftragt daher die Zentralleitung, sich mit den gewählten Vertrauensmännern, den Personalkommissionsmitgliedern und Arbeiterausschüssen, ebenso mit der sozialdemokratischen Fraktion des Abgeordnetenhauses, der Parteileitung und der Gewerkschaftskommission Oesterreichs ins Einvernehmen zu setzen, um die notwendigen Vorbedingungen herbeizuführen, damit der furchtbaren Notlage abgeholfen werde.

Im Schlußwort empfahl Genosse Reichsratsabgeordneter Tomšik die Annahme der vorgeschlagenen Resolution und die Einsetzung eines Exekutivkomitees. Die Resolution wurde mit großer Majorität angenommen und in das Exekutivkomitee wurden Vertreter aller Bediensteten- und Arbeitergruppen aus den Staatsbahnbezirken und der Privatbahnen gewählt. Damit fand die Tagung der Reichskonferenz um 7 Uhr abends ihren Schluß.

Eine Massenfundgebung der Wiener Eisenbahner.

Seit der großen Versammlung in den Sofiensälen, wo die Eisenbahner gegen die Ablehnung des 20 Millionenantrages protestierten, hat die Reichshauptstadt eine zweite Eisenbahnerversammlung nicht gesehen, die der am 4. d. M. beim Wimberger abgehaltenen gleicht. Es war eine imposante Massenversammlung, die schon äußerlich in dem

Aufmarsch der Massen

ihren Eindruck nicht verfehlte. Von 7 Uhr abends ab sah man ganze Züge uniformierter Eisenbahner über den Ring ihren Weg über die Mariabilderstraße und Burggasse zum Versammlungslokal nehmen, wo viele Hunderte nicht mehr Platz finden konnten. Die dienstfreien Eisenbahner waren fast vollständig zu der Versammlung gekommen, die in den Wimberger-Saal einberufen war, um über die Ergebnisse der Sonntag abgehaltenen Reichskonferenz zu beraten. Es waren sicher zehntausend Eisenbahner beisammen, und es ist natürlich, daß nur der allergeringste Teil von ihnen unter dem Dache Platz fand. Alles, was zum Wimberger-Saal gehört, war so dicht besetzt, als es geht, aber der größte Teil der Erschienenen mußte auf der Straße bleiben. In allen vier Straßen, die das Etablissement Wimberger einsäumen, war es schwarz von Menschen, und die Keryongasse, von der man in den Saal gelangt, war von Tausenden besetzt. Hier fanden sich auch „Tribünen“. Ein Stoß Bretter und ein Sandhaufen verlockten nicht minder wie die Erregung der Tausende, Reden zu halten. Die Stimmung aller, die gekommen waren, zeugte von der Entschlossenheit der Eisenbahner, die Not der Teuerung nicht mehr länger geduldig zu ertragen. Alle Augenblicke brauste es wild auf. Die Reden, die im Saale gehalten worden sind, wurden alle Augenblicke vom Stürme unterbrochen, der von draußen hereinbrauste, und ebenso war es umgekehrt. Begreiflicherweise war schon der Aufmarsch imponant. Die Arbeiter der Simmeringer Eisenbahnwer-

find. Nirgends auf der Welt waren dem Eisenbahnbau solche Schwierigkeiten entgegengestellt. Da war zuerst der Kampf mit den Elementen, mit den Lawinen, mit den Wasserfällen, mit Ueberflutungen und mit den Steinhageln, so schlimm wie ein Artilleriefeuer. Dann die technischen Schwierigkeiten. Man stelle sich vor, daß der lange Tauerntunnel, den wir oben durchfahren, 8550 Meter lang ist und daß die ungewöhnliche Härte dieses Gesteins ungemein zu schaffen machte. Jede Personenzugsminute im Tunnel bedeutet ein halbes Arbeitsjahr. Sechzehn Minuten fährt man.... Man kann sich dem Gleichnis zuliebe die Sache auch so denken, daß die Gebirgsmauer einen dicken Panzer darstellt, mit dem sich die Bergriesen gegen unsere Angriffe gewappnet haben. Diesem ungeheuren dicken Panzer mußte dieses Loch beigebracht werden. Darinnen war aber ein ganzes Bombenlager eingerichtet, das sogenannte Knallgestein, das natürlich keine geringe Verlegenheit für uns war. Dann kommen Lager zerquetschten Gebirges, Murgänge, Wasserläufe, Klüftungen im Innern, namenlose Ueberfälle hier und auf dem Gebiet des Songoos und des Karsts. Ueberall hat es Lote gegeben. Gelben und Märtyrern auf der ganzen Linie. Davon natürlich redet die Geschichte nicht. Jetzt, da es fertig ist, sieht alles so selbstverständlich aus.

Ach, es ist, wie der Ingenieur sagte, die Steine reden auch hier. Sie führen eine stumme, aber dennoch berechtigte, eindringliche Sprache und zeugen von der Lichtigkeit, Ausdauer und Kühnheit der modernen Arbeit. So werden heutzutage Schlachten gefeiert. Durch nichts werden diese Siege gefeiert, wie es romantische Zeiten getan haben, weder durch flatternde Fahnen, bunte Schärpen, schmetternde Trompeten, nicht durch lärmende Theatralik oder Ueberwinderpose. Sondern lediglich durch andauernde rühmliche Werke, die zwar nüchtern und sachlich dastehen, die aber ein immerwährendes schlichtes Ehrenzeugnis ablegen. Jos. Aug. Luz.

Feuilleton.

Technisches Schauen.

(Gedanken von einer Tauerntour.)

Unser Weg führt ins Gasteinertal. Wir fahren die Nordrampe der Tauerntour hinauf. Touristen erzählen von der Gletschergruppe des Ankogels und seiner Nachbarn, sie berichten von ihren Abenteuern, wie sie die spröde Schöne bezwungen haben, wie sie einen jungfräulichen Berg bestiegen und wie sie entschlossen seien, noch dieser oder jener Unnahbaren an den Leib zu rücken.... Es liegt etwas Mittenhaftes in dem Touristenjargon. Ich kann mir aber nicht helfen, es ein bißchen abgebraucht zu finden. Man muß über die Dinge neue Worte, neue Bilder erfinden, dann wird man sie auch neu erleben. Wir wenigstens erscheinen diese Dinge anders. Ich sehe wie die Bergriesen gemächlich hingelagert mit ihren vergletscherten Häuptern und silberweißen Bärten in die Täler hereinsehen, den tannengrünen Mantel ihrer Wälder lässig mit der feineren Schulter hinschleifen bis zur malachitgrünen Talsohle herab, wo das Niefenspielzeug der Dörfer und Städtchen liegt. Das Dorf Gastein, eine Horde von Salzburger Holzhütten, am Anfang des Tales, Hofgastein in der Mitte, ein behäbiger, alpbürgerlicher Ort, und ganz im Hintergrund Bad Gastein, ein amerikanischer Stadttypus mit Hotels von zehn Stockwerk Höhe. Drei Entwicklungsstadien von der Ackerbaukultur zur Stadtkultur und von da zum Amerikanismus.

Die Niefenache donnert zwischen den Wolkenträgern des Badoortes zur Tiefs, donnert den Sang der Jahrtausende. Wir sind Aladin mit der Wunderlampe und sehen die Dinge, wie sie keiner noch gesehen. Wir sehen die Jahrtausende, die hier gewaltet haben. Wir sehen den Gigantenkopf, der das Gebirge emporwarf, es zerklüftete, das Urgestein zerfägte und

dieses durchfurchte Angesicht der Erde schuf. Ein Blick aus dem Waggonfenster, und wir haben das ganze aufregende Drama dieser Jahrhunderte erlebt! Weißer Dampf steigt aus der Tiefe hervor, der heiße Quellenatem der Kraft, die im Innern der Erde schläft, eine eruptive Gewalt, die dieses Urgebirge in die Höhe türmt. Die kalte Gletscherluft weht uns an, die Wildbäche, die Niefensöhne springen herab, wälzen Wälder und Lawinen herunter, zerreißen den Fels, gebärden sich übermütig und frech, haben ungezähmte Naturkraft. Ihr lautes Singen und Brüllen, ihr Kampf- und Siegesgeschrei tönt heraus. Es ist der Sang der Kraft, die erucet. Sie wirkt Wunder. Heilwunder. Menschliche Intelligenz, Kühner und Klüger als hohe Naturkraft, macht sich die ungebärdigen Niefen zunutze. Was früher Wunder hieß, nennt jetzt die Wissenschaft Radioaktivität. Ein neuer Aladin muß kommen, um zu sehen, welche Schätze hier noch aufgespeichert sind. Ungemessene Pferdekraft, um die Berge neuerdings zu verfeßen, Entfernung, Raum und Zeit aufzuheben.... Man denke an elektrische Schnellbahnen.

So gemütlich wie die Gletscherriesen jetzt aussehen, ist dieses Gebirge nicht, sagt ein Ingenieur, der den Bahnbau mitgemacht hat. Gut, es sieht jetzt alles so leicht und selbstverständlich aus, wir haben hier die kürzeste Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden geschaffen, 806 Kilometer gegen 622 der Seilbahnlinie und 1112 Kilometer der Brennerbahnlinie. Was das bedeutet? Das bedeutet, daß Trierst die Zukunft eines zweiten Hamburger Hafens erhält. Es bedeutet natürlich auch strategische Werte. Vor allem aber bedeutet es einen enormen wirtschaftlichen Gewinn. Zahlen reden. Ich erwähne, daß für mich in Salzburg die Steine reden. Witte, gewiß der Ingenieur, die Steine reden auch hier. Und er deutet auf die Niefenspitzen, auf die kühn geschwungenen Steinbögen und ausgemauerten Tunnel der Linie hin. Es ging zu wie in einer Felschlacht. Man macht sich keinen Begriff, welche tüchtigen, gefährlichen Gegner diese Giganten

flüchte kamen in fünf Sonderzügen der Straßenbahn und aus Floridsdorf kamen 2000 Personen in einem mächtigen Zuge, in dem Standarten mit Aufschriften getragen wurden, die die nächsten Forderungen der Eisenbahner bezeichneten.

Von den sozialdemokratischen Abgeordneten waren anwesend: Jorsiner, Glöckl, Skaret, Smitta und Tomisch. Abgeordneter Widholz mußte seine Abwesenheit wegen Krankheit entschuldigen. Auf der Gasse sprachen Rudolf Müller, Tantsin, Grill, Abgeordneter Smitta, Adolf Müller, Dufschek, Abgeordneter Skaret, Brell, Somitsch, Weiser (Ring), Koranda (Brünn), Brodecky (Brag, tschechisch) und Abgeordneter Jorsiner.

Die Versammlung im Saale nahm folgenden Verlauf:

Die Versammlung wurde vom Abgeordneten Tomisch eröffnet, worauf in das Präsidium gewählt wurden: Schwalb (Zentralorganisation), Brandl (Wohnmeisterverein), Kepnig (Lokomotivführerverein), König (Zentralverein der Beamten). Das Referat erstattete

Abgeordneter Tomisch:

Seit 1905 gab es keinen so ersten Moment wie den gegenwärtigen. Die Teuerung hatte 1904 besonders tragend eingewirkt. Das hat die große Bewegung hervorgerufen. Die Organisation der Eisenbahner war damals nicht sehr kräftig und es war darum nicht möglich, die Lage der Eisenbahner gründlich zu heben. Die Regierung hat damals versprochen, die Forderungen in drei Jahren durchzuführen. 1907 war die Bewegung auf den Privatbahnen, weil diese Zusagen gemacht, aber nicht eingehalten haben. Sie hatte besseren Erfolg als die von 1905. Im Jahre 1908 war das Ende der Frist gekommen, die sich die Regierung gesetzt hatte.

Inzwischen wurde auf Grund des allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrechtes das Volkshaus gewählt, und die sozialdemokratischen Abgeordneten stellten im Budgetausschuß zur Ermöglichung der Erfüllung der unaufschiebbaren Forderungen den Antrag, 20 Millionen Kronen in das Budget einzusetzen. Der Antrag wurde von den christlichsozialen und deutschnationalen Abgeordneten sowohl im Budgetausschuß als auch im Plenum niedergestimmt. Dadurch und durch die herrschende Teuerung stieg die Erregung der Eisenbahner aufs Höchste, und im letzten Moment mußte sich die Regierung entschließen, doch anstatt der 20 Millionen, die das dringendste Nötige gewesen wären, 14 Millionen zu bewilligen, die aber für die große Zahl der Angestellten und Arbeiter nicht ausreichten. Wir sind dann an das Parlament und die Regierung herangetreten, aber alle bürgerlichen Parteien haben unsere Anträge niedergestimmt und die Regierung hat gesagt, daß sie die Berechtigung unserer Forderungen anerkennt, daß aber kein Geld da sei! (Stürmische Rufe.) Das hat aber durchaus nicht genügt, den Delegationen ungeheure Militärforderungen zu überreichen und sie bewilligen zu lassen. (Entrüstung.) Unterdes stieg die Teuerung immer mehr. Die Sozialdemokraten brachten schon im Jahre 1907 ihre bekannten Teuerungsanträge ein, doch die christlichsozialen und die deutschnationalen machten sich über sie lustig und nannten die Teuerung einen Schwindel. (Entrüstungsrufe.) Als wir im Jahre 1909 die Anträge wieder stellten, hatten sie zum Lustigen nicht mehr den Mut. Sie haben aber einen Teuerungsausschuß gewählt, um die Sache auf die lange Bank zu schieben. Den Antrag auf unbeschränkte Einfuhr des argentinischen Fleisches haben aber die bürgerlichen Parteien niedergestimmt. (Pfui!) Das hat natürlich nicht dazu beigetragen, die Einfuhr zu erleichtern, und jetzt, wo ein Schiff da land, gestattete sie die ungarische Regierung nicht. (Brausende Rufe.)

Wir haben im Jahre 1908 Zugeständnisse erreicht, aber es sind Monate und Jahre vergangen, bis sie durchgeführt wurden, und heute steht noch die Durchführung zum Teile aus. (So ist es!) Die Regierung befreit das, aber ich frage Sie, ob die Regulierung der Löhne den Arbeiter befriedigen kann. (Stürmische Rufe.) Wir haben verlangt, daß die Lohnsteigerung der Willkür der Arbeitgeber entzogen werde. Man hat nicht direkt zugestimmt, erklärt, das lasse sich durchführen. Jetzt sagt man, es gebe ein Lohnautomat, sei nur etwas für die Tischlade. Wir haben verlangt, daß für die Arbeiter, die noch keine Arbeitsordnungen haben, solche erlassen werden. Sie sind nun in — Ausarbeitung, jetzt nach drei Jahren. (Entrüstung.) Man erklärte, als man einem Teile die Nachtzuschulage gewährte, es werden sie auch die übrigen bekommen; es ist nicht geschehen. Der Urlaub für die Arbeiter ist noch immer nicht geregelt. Wenn man darnach fragt, ist die Antwort: „Heuer geht es nicht mehr, vielleicht können wir die Kosten im nächsten Jahre einstellen!“ Der Urlaub verursacht aber die wenigsten Kosten, denn man wird für die Urlauben keine neuen Arbeiter einstellen. In allem sieht man, daß es an dem ersten Willen fehlt, etwas zu tun. (Brausende Zustimmung.)

Hand in Hand mit der Teuerung der Nahrung geht die der Wohnungen. Wir haben die Regierung oft darauf aufmerksam gemacht und die Erbauung von Personenhäusern verlangt, und in den Orten, wo das nicht möglich ist, weil zu wenig Eisenbahner dort sind, die Gewährung einer Quartiergeldzulage. Verlangt ein Ort eine solche wegen der unerhörten Wohnungsteuerung, ist die Antwort: „Für einen Ort geht das nicht, sondern nur für alle; aber dazu haben wir kein Geld!“ (Angeheure Entrüstung.) Es gibt keinen Plan, kein Prinzip. Als die Alpenbahnen gebaut wurden, hat man sich nicht darum gekümmert, daß die Eisenbahner Wohnungen brauchen. Die Eisenbahner kamen und mußten im Winter in Lastwagen wohnen. (Stürmische Rufe der Empörung.) Heute noch wohnen Eisenbahner in Viehställen, weil keine Wohnungen da sind. (Pfui! Pfui!) Der Bau von Wohnungen ist nötig, damit das höhere Quartiergeld nicht von den Zinsgeiern geschlohen wird. (So ist es!)

Im vorigen Jahre haben wir im Budgetausschuß eine Reihe der dringlichsten Forderungen gestellt; im ganzen verlangten wir 88 Millionen. Der Antrag wurde im Ausschuß und im Plenum abgelehnt. Wir haben gemeint, es werde heuer möglich sein, ihn durchzubringen. Die Auflösung hinderte das. Wie das neue Haus für das Volk wirkt, erkennen Sie aus der Abstimmung über das argentinische Fleisch. (Große Entrüstung.) Daraus ergibt sich, daß wir die Pflicht haben, zur gegenwärtigen ersten Situation selbst Stellung zu nehmen. (Rufe: Englisch! — Der Regierungsvertreter spricht mit dem Vorsitzenden.)

Tomisch (fortfahrend): Ich glaube schon, daß der Vertreter der Regierung nervös wird, wenn er von passiver Resistenz hört; ich glaube aber, es wäre besser, daß die Regierung nervös wird, wenn sie die Not der Eisenbahner kennen lernt. (Stürmischer Beifall.) Diese Not hat die gestrige Konferenz herbeigeführt. Wenn man auch nervös wird, man kann versichert sein, daß sich die sozialdemokratischen Eisenbahner vertrauensvoller ihrer Pflicht bewußt sind. (Stürmischer Beifall.) Wenn ein Kampf nötig ist, wird er nicht leichtfertig beschlossen, sondern nur, wenn ihn die unbedingte Notwendigkeit erfordert. Nervosität würde ihn nicht aufhalten, sondern könnte ihn nur beschleunigen. (Stürmischer Beifall.)

Die Konferenz hat bis in die Nacht beraten und sie hat gesagt: Der Kampf kann, wenn er nötig wird, schwere Folgen

nach sich ziehen mit Rücksicht auf die Lage der gesamten arbeitenden Bevölkerung. Wie wir, so leiden auch die anderen. Da ein solcher Kampf die gesamte industrielle Arbeiterschaft in Mitleidenschaft ziehen würde, haben wir beschlossen, daß die endgültige Entscheidung einer Zusammenkunft aller in Weirath kommenden Störperfachen übertragen werde, denn der Kampf müßte gemeinschaftlich, Schulter an Schulter, geführt werden. (Stürmischer Beifall.)

Ich bitte Sie, der von der Konferenz beschlossenen Resolution zugustimmen. Vielleicht wird sie nicht befriedigen, weil sie nicht ein Ultimatum ist. Sie können versichert sein, daß wir das nicht etwa unterlassen haben, weil wir uns nicht trauen, sondern weil bei den Eisenbahnern das Ultimatum schon in den Verhältnissen liegt. (So ist es!) Wir wollen der Regierung keinen Anlaß geben, zu sagen, sie habe keine Gelegenheit zur Ueberlegung gehabt. Wir treten deshalb an die Regierung mit der Forderung heran, zu überlegen, was sie zu tun hat, aber bald! (Rufe: 1. Oktober!) Sie können versichert sein, daß wir uns der ersten Anforderungen bewußt sind, die Sie an uns stellen, aber auch unserer großen Verantwortung. Deshalb glaube ich, daß Sie uns das Vertrauen schenken werden, die Schritte einzuleiten, die gemacht werden können und müssen, daß das Interesse der Eisenbahner gewahrt werde. (Stürmischer Beifall.)

Abgeordneter Skaret:

Gautsch ist heute nach Budapest gefahren, um sich dort vorzustellen. Das ist nötig, weil sich die ungarische Magnatenregierung einen österreichischen Ministerpräsidenten, der die Interessen der Oesterreicher an die ungarischen Wirtschaftler preisgibt, selber nicht vorstellen kann. (Lebhafte Heiterkeit und Beifall.) So oft die Hausherren die Mieten steigern und Sie sie fragen: „Woher soll ich es nehmen?“, bekommen Sie als Antwort: „Wenden Sie sich an Ihren Unternehmer, ich kann es nicht billiger machen!“ Wenn nun die Hausherren vertreten, wenn die agrarischen und industriellen Produzenten der Lebensmittel, wie die Zuckerfabrikanten, Kartelle bilden, bleibt nichts übrig, als sich an die Unternehmer zu wenden. (Stürmische Zustimmung.) Wehe der Regierung, wenn sie den Wogen noch freier spant! Ich kann die Resolution nur bekräftigen. Seien Sie versichert, daß im geeigneten Moment das Begehrte geschehen wird, wenn oben Einkehr nicht zu erwarten ist. (Anhaltender, lebhafter Beifall.)

Abgeordneter Glöckl:

Ich würde wünschen, daß der Ministerpräsident diese Versammlung und ihre Stimmung sehe. (So ist es!) Wenn man die Eisenbahner unter den elenden Verhältnissen auf das korrekteste ihren schweren Dienst versehen sieht, ringt einem dieser Heroismus Hochachtung ab. Nicht die Eisenbahner können vertragsbrüchig werden, sondern nur die Regierung ist es geworden, denn durch ihre Zoll- und Absperrungspolitik hat sie den Lohn geschnitten. (Sehr richtig!) Sie muß den Warnungsruf hören. In Oesterreich ist das Hagardieren verboten, deshalb merkt es sich die Regierung! Wenn die Verzweiflung über die Menschen wird, kann der Staat in eine schwere Krise gestürzt werden. Das merke sich die Regierung! (Stürmische Zustimmung.)

Brell erklärt mit Befriedigung, daß alle Kategorien der Eisenbahner in der Versammlung vertreten seien. Alle habe die Solidarität der Not hierhergeführt. Die gegenwärtige Aktion sei eine Notstandsaktion, weshalb die Regierung raschest helfen müsse. Die leitenden Stellen hätten es selbst zu verantworten, wenn die Eisenbahner zum letzten Mittel greifen müßten. Dann würden aber alle Kategorien: Arbeiter, Diener, Unterbeamte und Beamte Schulter an Schulter wie ein Mann kämpfen. (Stürmischer Beifall.)

Brobeck versichert der Versammlung der Solidarität der böhmischen Genossen, verweist auf die Erfolge der Jahre 1905, 1907, 1908 etc. und mahnt, nicht zu vergessen, daß alle diese Erfolge, Erfolge der zentralen, internationalen, sozialdemokratischen Organisation sind. Die böhmischen Genossen sind kampfmütig und kampfbereit, sie warten ungeduldig auf die Parole. Wir meinen, es ist besser im Kampfe ehrlieh zu fallen, als langsam durch Elend zugrunde zu gehen. (Großer Beifall.)

Kovac überbringt Grüße der slowenischen und italienischen Eisenbahner. Wenn uns auch die verschiedenartige Sprache trennt, so verbindet uns das Klassenbewußtsein und im ersten Kampfe werden die slowenischen und italienischen Brüder gewiß ihren Mann stellen. Wir würden geschlossen Mann für Mann in den Kampf treten und dieses Triester Loch verstopfen, daß keine Maus mehr herauskommt. (Stürmischer Beifall.) Die südlichen Eisenbahner befinden sich zumindest in derselben Not wie alle anderen Eisenbahner, das billige argentinische Fleisch war im Hafen, die Triestiner mußten sich aber mit dem Anblick des Schiffes und dem Geruch des Fleisches begnügen — doch der Tag der Abrechnung wird kommen und dann werden wir gründlich abrechnen. (Stürmischer, anhaltender Beifall.)

Weiner bemerkt, wenn die Regierung sage, sie habe kein Geld, so sei das unrichtig. Bei der Verstaatlichung wurde den reichen Aktionären viele Millionen in den Taschen geworfen. Auch die Eisenbahndiensteten haben jeder seinen Finanzminister: die Frauen, die mit dem, was die Männer verdienen, nicht mehr auslangen können, es wird daher zum Kampfe kommen müssen.

Grüll und schließlich Weigl versichern die Staatsbahner der unverbrüchlichen Solidarität der Südbahner und Weigl schließt: Genug der Worte sind gesprochen, Sie werden mit den Ausführungen einzelner Redner vollständig einverstanden sein. Wenn die Regierung schon nervös wird, wenn sie von der passiven Resistenz hört, so sei hier gesagt, daß wir noch über ganz andere Mittel verfügen. (Brausender Beifall.) Wenn wir uns die teuren Lebensmittel nicht mehr kaufen können, dann werden wir auch sorgen, daß auch die Herrschaften, die uns den Brotkorb so hoch gehängt haben, lernen, was Hunger ist. (Großer, stürmischer Beifall.) Die Südbahner haben schon Proben ihrer Schlagkraft oft genug geliefert, auch sie warten nur auf das Signal und wollen eine verlässliche Reservearmee bilden. Wir suchen nicht den Kampf, wir fürchten ihn aber auch nicht, wenn er uns aber aufgegeben wird, dann werden wir kämpfen bis zum Siege. Er empfiehlt schließlich die Annahme der Resolution.

Die durch Vorsitzenden Genossen Schwab eingeleitete Abstimmung ergab sodann die einstimmige Annahme der von der sonntägigen Konferenz angenommene Resolution, worauf die Versammlung mit einigen kernigen Worten des Vorsitzenden ihren Abschluß fand.

Ein Demonstrationszug.

Nach der Versammlung zerstreute sich die Mehrzahl der Teilnehmer. Ein Teil aber sammelte sich um die Standarte der Simmeringer Werkstättenarbeiter zu einem geschlossenen Zug. Dieser Demonstrationszug bewegte sich über den Gürtel zur Mariabilferstraße. Hier war eine kleine Abteilung Wache aufgestellt, die den Zug über den Mariabilfergürtel ablenken wollte. Die Wache wurde zurückgedrängt, und der Zug marschierte weiter in die Mariabilferstraße stadtwärts. Es wurden Rufe

gegen die Agrarier, gegen die Regierung und gegen Ungarn laut. Die Zugteilnehmer riefen: „Wir haben Hunger, gebt uns zu essen.“ Bei der Stifftgasse stellte sich dem Zug eine größere Menge Wache entgegen. Man drängte die Marschierenden in die Stifftgasse, weil die untere Mariabilferstraße wegen Straßenbahnbauten vollständig aufgerissen ist. Bei der Stifftkirche kam es zu einem Zusammenstoß mit der Wache, der aber bald sein Ende nahm, da es der Wache gelang, den Zug, der an dreihundert Teilnehmer zählte, in die Stifftgasse zu leiten. Nun marschierte dieser durch die Siebensterngasse und die Breitegasse, umkreiste das Deutsche Volkstheater und wollte beim Justizpalast auf die Ringstraße gelangen. Doch auch dort stellte sich Wache entgegen. Die Demonstranten mußten über die Lastenstraße weitergehen. Alle Zugänge zur Ringstraße waren abgesperrt. Der Zug nahm seinen weiteren Weg über den Getreidemarkt, zwischen den Buden des Rasmarchtes hindurch und zerstreute sich am Beginn der Wiedner Hauptstraße. Ein kleiner Teil blieb um die Standarte der Simmeringer vereint und marschierte über die Favoritenstraße nach Simmering. Auf dem weiteren Wege kam es zu keinem Zwischenfall.

Faltung der bürgerlichen Eisenbahnervereine.

Das Vorgehen der sozialdemokratischen Organisation hat die diversen bürgerlichen Eisenbahnervereine aus ihrer Untätigkeit aufgeschreckt. Die „Zednota“ berief für den gleichen Tag, an dem unsere Reichskonferenz stattfand, eine Versammlung ein, der „Deutschösterreichische Eisenbahnenbeamtenverein“ und die „nationale Koalition“ hielten Sitzungen ab und es wird eine Aktion des „Verkehrsbundes“ angekündigt. Die nationale und christlichsoziale Presse sucht die Meinung über das Machtverhältnis der Eisenbahnerorganisationen zu verfälschen, indem sie die nationalen und christlichsozialen Eisenbahner als ausschlaggebend bezeichnet, die ihre Entscheidung noch nicht gefällt hätten. Köstlich ist hierbei die „Reichspost“, die unsere mächtige Versammlung beim Wimberger und unsere Reichskonferenz verschweigt und die dafür über die angekündigte Aktion des Verkehrsbundes berichtet.

In der Wirklichkeit erreichen die von allen diesen Vereinen angegebenen Mitgliederzahlen zusammen genommen, wiewohl man sich bei deren Angabe niemals an die Wahrheit hielt und wiewohl man die angegebene Zahl immer stark nach oben hin abrundete, nicht viel über die Hälfte des wirklichen Mitgliederstandes unserer Organisation allein, ohne Sinzurechnung des Mitgliederstandes, der mit ihr koalitierten Vereine. Dabei sind bei der Gesamtzahl der Mitglieder der gegnerischen Vereine viele Leute doppelt gezählt, so beim Reichsbund und beim deutschen Beamtenverein oder beim Reichsbund und Zugspedientenverein gleichzeitig u. s. w. Das Verhältnis der Zahl, der im exekutiven Dienste stehenden und sonst für einen Kampf in Betracht kommenden Mitglieder zu der Zahl der Kantzeidienste versehenen, ist namentlich bei dem Reichsbund für einen Kampf ungünstiger als bei der sozialdemokratischen Organisation, und ein guter Teil der Anhänger des christlichsozialen Verkehrsbundes steht auf den niederösterreichischen Landesbahnen, die doch von der Bewegung der Staatsbahner nicht berührt werden.

Die Taktik der Leitungen dieser nationalen und christlichsozialen Vereine schwankt zwischen dem Wunsch, die sozialdemokratische Organisation allein in einen schweren Kampf gehen zu lassen, auf daß sie in selbsten aufgerieben werde und ihren Gegnern ihr Verletzungsgebiet überlasse, und zwischen der Furcht, durch Zerstreuen von einer Bewegung den Anhang zu verlieren. Ein großer Teil der Mitglieder der gegnerischen Vereine hat aber Verständnis für die Erfordernisse der Vertretung ihrer Interessen.

Offizielle Stimmungsmacherei.

Als bemerkenswert kann die Tatsache bezeichnet werden, daß bereits im gegenwärtigen Stadium eine Reihe von Blättermeldungen auftaucht, die nach ihrer Marke alle „aus Regierungskreisen“ stammen. So wird zum Beispiel die Nachricht lanciert, „daß die gegenwärtige Bewegung nur auf Wiener Boden fuße und zumeist von Werkstättenarbeitern ausgehe“, wobei noch darauf hingewiesen wird, daß für die Eisenbahner bereits eine Reihe von Aktionen durchgeführt wurde, so daß diese „manches vor den übrigen Staatsangestellten voraus haben“. Es sei daher ausgeschlossen,“ heißt es, in den erwähnten Preplancierungen weiter, „daß die gegenwärtigen Forderungen der Eisenbahner im vollen Umfang erfüllt werden können“, da insbesondere eine 20prozentige Quartiergelderhöhung, „viele Millionen kosten würde“. Daß es sich bei allen diesen Darstellungen um eine schon sehr deutliche Stimmungsmache handelt, die den Zweck verfolgt, die große Öffentlichkeit gegen die Eisenbahner einzunehmen, ist wohl klar. Glaubt man aber wirklich mit solchen Preßmanövern die Rolle beschönigen zu können, die die Staatsbahnverwaltung mit ihren hinführenden Versprechungen dem Personal gegenüber spielt? Oder ändern solche Schönfärbereien etwas an der Tatsache, daß derselbe Staat, der immer neue Millionen für die Kriegsverwaltung aufbringt, immer wieder die Ausrede gebraucht kein Geld für den sozial so unentbehrlichen Eisenbahnerstand zu haben?

Herr Eduard Gerstgrasser, der einstige deutschnationale Schriftleiter und nunmehr im k. k. Eisenbahnministerium glücklicherweise Regierungskmann, der offenbar jetzt für die Öffentlichkeit die „informierende“ Quelle ist, leistet aber wahrlich auch der Allgemeinheit einen schlechten Dienst, wenn er erzählt, daß die gegenwärtige Bewegung „nur eine Wiener Bewegung sei“. Von einem solchen Irrtum könnte nämlich die Öffentlichkeit eines Tages durch Erfahrungen geheilt werden, die etwas zu kostspielig sein würden.

Die nichterfüllten Zugeständnisse und die „Informationen“ der bürgerlichen Presse.

Die Regierung läßt der bürgerlichen Tagespresse Informationen über die Bewegung unter den Staatsbahnbahnen zugehen, die geeignet sind, das Vorgehen der Staatsbahner als unberechtigt erscheinen zu lassen. Diese Informationen gipfeln in den Behauptungen, daß dem Ministerium bisher überhaupt noch keine Wünsche des Personals offiziell bekanntgegeben wurden und daß alle im Jahre 1908 gemachten Zugeständnisse bis auf einige geringfügigere Fragen voll erfüllt wurden.

Demgegenüber vermögen wir auf Grund des Aktenmaterials über die im Oktober 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem Exekutivkomitee des Eisenbahnerpersonals stattgefundenen Verhandlungen die Sachlage betreffs der Durchführung der Zugeständnisse wesentlich anders darzustellen. Es ist nicht wegzuleugnen, daß tatsächlich dem Personal verbindliche Zugeständnisse seitens des Eisenbahnministeriums nicht eingehalten wurden. Die Behauptung, daß dem Ministerium bis nun Wünsche des Personals noch nicht offiziell bekanntgegeben wurden, wird dadurch ad absurdum geführt, als die k. k. Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren mit Personal-Kommissionen und Arbeiterausschüssen bei Sitzungen wiederholt verhandelt hat und als in diesen Sitzungen eine Reihe von Forderungen der Bediensteten erhoben und als bei selben auch die restliche Erfüllung der im Jahre 1908 von der Staatsbahnverwaltung gemachten Zugeständnisse wiederholt urgirt wurde. Der Verlauf dieser Verhandlungen ist protokollarisch von der Bahnverwaltung festgehalten und diese Verhandlungen tragen aus dem Grund vollen offiziellen Charakter, als die Institutionen der Personal-Kommissionen und Arbeiterausschüsse vornehmlich zu dem Zweck eingerichtet wurden, die Wünsche des Personals durch offizielle, gewählte Vertreter desselben zur Kenntnis der Staatsbahnverwaltung zu bringen.

Eine Wiener Tageszeitung hat eine angeblich aus Regierungskreisen stammende Information wiedergegeben, die ihrer Vertrautheit mit der Angelegenheit nach aus dem Präbureau des Eisenbahnministeriums stammt. Es heißt in derselben:

Es verlautet, daß die Arbeiterschaft die jetzigen Lohnforderungen nicht als neue Wünsche ansieht, sondern damit nur die Erfüllung bereits gemachter und angeblich nicht eingehaltener Zusagen, die aus dem Jahre 1908 datieren sollen, anstrebt. Demgegenüber muß betont werden, daß die damals gemachten Zugeständnisse bis auf einige geringfügigere Fragen voll erfüllt wurden. Die nicht berücksichtigten Punkte müßten eben bisher wegen Behandlung anderer akuter und wichtigerer Interessen zurückgestellt werden.

Inwieweit die Behauptung von der vollen Erfüllung der Zugeständnisse in der Wirklichkeit zutrifft, mögen nachstehende Darstellungen aus den Verhandlungen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Exekutivkomitee des Personals im Oktober 1908 ergeben. Wir verweisen darauf, daß wir uns bei unseren Darstellungen auf den genauen Wortlaut der zwischen dem Exekutivkomitee und dem Eisenbahnministerium gewechselten Noten halten.

Im Verlauf dieser Verhandlungen gab das Exekutivkomitee nebst anderen folgende Erklärung ab:

Nachdem die Forderung, daß in den zwei nächstfolgenden Jahren ein Betrag von insgesamt 3 Millionen Kronen zum Zweck weiterer Lohnerhöhungen in das Budget einzustellen sei, abgelehnt wurde, muß das Exekutivkomitee eine bestimmte Erklärung des k. k. Eisenbahnministeriums über die obligatorische Einführung des automatischen Lohns für alle Arbeitergruppen fordern.

Das Eisenbahnministerium antwortete hierauf:

Das Eisenbahnministerium ist bereit, das bereits derzeit bei der Mehrzahl der Staatsbahndirektionen bestehende Lohnhörsystem im Einklang mit der Arbeiterschaft im günstigen Sinne zu regeln und allgemein einzuführen.

Dies ist in der Wirklichkeit nicht geschehen. Die k. k. Staatsbahndirektionen Wien, Krakau undemberg haben offiziell Lohnhörsysteme überhaupt nicht festgesetzt. Die k. k. Staatsbahndirektion Wiltsch hat erklärt, die in ihrem Amtsblatt angekündigten festgesetzten Lohnhörsysteme wegen Mangel an dem erforderlichen Kredit nicht eintreten lassen zu können. Nur die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck hat eine Verkürzung der Lohnhörsystemfristen von 3 auf 2 Jahre eintreten lassen. Bei dieser k. k. Staatsbahndirektion sind aber die Beträge der Lohnhörsysteme ganz geringe, so daß auch hier von einer Erledigung der Frage im günstigen Sinne nicht gesprochen werden kann. Es hat also weder eine allgemeine Einführung eines „günstig geregelten“ Lohnhörsystems, noch eine allgemeine Einführung eines Lohnhörsystems schlechthin stattgefunden; es blieb im wesentlichen wie vor 1908.

Gelegentlich der Beantwortung der Forderung nach Arbeits- und Dienstzeitverkürzung sicherte das k. k. Eisenbahnministerium die Herausgabe einer Arbeitsordnung wie folgt zu:

Inwieweit eine Regelung der Arbeitszeit auch für die im Bahnerhaltungs-, Materialdepot- und exekutiven Zugführungs- und Werkstättendienste verwendeten Arbeiter Platz greifen kann, hängt mit der geplanten Einführung von Arbeitsordnungen für diese Dienstzweige zusammen.

Ferner erklärte das Eisenbahnministerium in einem anderen Stadium der Verhandlungen:

Anlangend die Regelung der Arbeitszeit der Magazin-, Materialdepot-, Oberbau- und Stationsarbeiter, hat das Eisenbahnministerium bereits erklärt, daß es mit größtmöglicher Beschleunigung Arbeitsordnungen hinausgeben wird, in welchen auch diese Frage ihre Regelung finden soll. Nachdem die Voraussetzung für eine diesbezügliche Regelung derzeit noch nicht ausreichend klar

ist, ist das Eisenbahnministerium bei der Wichtigkeit der diesfalls zu wahren dienlichen Interessen im gegenwärtigen Augenblick außerstande, die Regelung dieser Angelegenheit zu überbürden und insbesondere heute schon die Dauer der Arbeit festzustellen.

Trotz aller Urgezen vermochte bis zum heutigen Tage die Arbeiterschaft der k. k. Staatsbahnen nicht, die faktische Einführung dieser Arbeitsordnung durchzusetzen. Das Eisenbahnministerium hat wohl immer die Verpflichtung zur Herausgabe der Arbeitsordnung anerkannt, es hat auch betreffs der Einführung derselben mit den Arbeiterausschüssen unterhandelt, es hat sich auch durch die gleichzeitige Erklärung:

Die Dienstzeit der Stationsarbeiter wird durch die oben erwähnte Erstellung von Arbeitsordnungen ihre Regelung finden.

weiter zur Regelung der Dienstzeit der Stationsarbeiter in bestimmter Form verpflichtet, es ist aber weder zu der Herausgabe der Arbeitsordnung, noch zu der Regelung der Dienstzeit der Stationsarbeiter oder einer anderen der betreffenden Arbeiterdienstzweige gekommen.

Das k. k. Eisenbahnministerium erklärte weiter:

Dem Verlangen nach Revision der Vorschriften über Dienst- und Ruhezeiten im exekutiven Dienst kann in der vorliegenden allgemein gehaltenen Fassung nicht entsprochen werden.

Dagegen wird das Eisenbahnministerium fallweise Verbesserungen der bestehenden Vorschriften auch weiters eintreten lassen, wobei insbesondere auf die bereits angebahnte schrittweise Einführung des 12/24stündigen Dienstes in größeren Stationen, unter Freigabe einzelner Tage außerhalb der turnusmäßig bestimmten freien Zeit, hingewiesen wird.

Es haben Verbesserungen der Dienstturnusse im exekutiven Dienst in nennenswertem Ausmaß nicht stattgefunden. Andererseits sind aber noch viele Verschlechterungen dieser Turnusse in den letzten Jahren zu verzeichnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium erklärte ferner:

Bezüglich der Dienst- und Ruhezeiten des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals wird bemerkt, daß die bestehenden Turnusse fast durchwegs größere Ruhepausen und geringere Dienstzeiten aufweisen, als die diesbezüglichen Vorschriften beinhalten, und erklärt das Eisenbahnministerium, daß eine Verschlechterung der gegenwärtig tatsächlich bestehenden Prozentsätze auch in Zukunft nicht eintreten wird.

Gegen diese Erklärung sind in einer großen Anzahl von Fällen seit dem Jahre 1908 die Dienstturnusse des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals schlechtere geworden.

Den Kohlenarbeitern, es ist dies eine der geplagtesten Arbeiterkategorien, hat das Eisenbahnministerium zugestanden:

Bezüglich der bereits im Arbeiter-Zentralauschuß geäußerten Wünsche nach Einführung eines 12/24stündigen Turnus für Kohlenarbeiter in jenen Orten, in welchen die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, wurden bereits vom Eisenbahnministerium die nötigen Erhebungen eingeleitet, und steht der Erfüllung dieses Wunsches nach Maßgabe der Ergebnisse der eingeleiteten Erhebungen kein Hindernis entgegen.

Tatsächlich wurde in den besten Fällen, dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, nicht der 12/24stündige, sondern der 12/12, 12/24stündige Dienst, bei dem sich die Dienst- zur Ruhezeit, nicht wie zugesichert, wie 1:2, sondern wie 1:1½ verhält, und dies obendrein bei Schädigungen im Verdienst, die für die Kohlenarbeiter durch zehn Jahre fühlbar sein werden.

Die schrittweise Einführung des 12/24stündigen Dienstes wurde auch für Maschinen- und Werkmeister zugestanden, und zwar mit der Erklärung:

Bestehendes (siehe die Erklärung betreffs der schrittweisen Einführung des 12/24stündigen Dienstes, Num. der Red.) gilt auch von der Forderung der Maschinen- und Werkmeister nach einem durchaus 12/24stündigen Dienstturnus.

Auch diesbezüglich ist nichts geschehen. Keine volle Erfüllung fand ferner das mit folgender Erklärung gemachte Zugeständnis:

Das Verlangen der Bahnmeister um Freigabe zweier Tage im Monat wird bei Durchführung der geplanten Maßnahmen betreffend der Ermöglichung der Ausnützung der Erholungsurlaube und der Gewährung einzelner dienstfreier Tage Berücksichtigung finden.

So wie die „größtmögliche Berücksichtigung“ seit dem Jahre 1908 betreffs der Herausgabe der Arbeitsordnung kein Resultat zeitigte, zeitigten in einer anderen Frage seit dem Jahre 1908 „energisch betriebene Studien“ ebenfalls keine solchen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat erklärt:

Die Forderung der Bahnmeister, zu Beamten ernannt zu werden, kann derzeit nicht in Erwägung gezogen werden; das gleiche gilt hinsichtlich des analogen Wunsches der Werk- und Maschinenmeister.

Doch wird das Eisenbahnministerium die Frage, inwieweit den genannten Unterbeamtenkategorien das Aufsteigen in den Beamtenstand ermöglicht werden kann, nach Abschluß der bereits im Zuge befindlichen und energisch betriebenen Studien die bessere Ausbarmachung des gewerbeschulmäßigen Bildungswesens für das Anstellungswesen im Staatsbahndienst in reifliche Erwägung ziehen.

Ebenso verhält es sich mit der Erklärung:

Dem Wunsch nach Einführung einer garantierten Minimallohnprämie analog der Staatsbahngesellschaft ist das Eisenbahnministerium näherzutreten bereit; eine Entscheidung kann jedoch erst nach Abschluß der diesbezüglich anzustellenden Studien erfolgen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Jahre 1908 weiters zugesichert, von den auf parlamentarischem Wege als Nachtragskredit für die Unterbeamten bewilligten 83 Millionen Kronen eine Million Kronen zur „Einführung von Normen zur möglichsten Gewährung der Erholungsurlaube und dienstfreien Arbeiter“ und 250.000 Kr. zur „Verbesserung der Normierung der Unterbeamten- und Dienerpösten“ aufzuwenden. Diese Aufwendungen erfolgten nicht.

Den Arbeitern wurden die zugesicherten Urlaube nicht gewährt und die Verbesserung der Normierung der Pösten erfolgte kaum in gleichem Verhältnis, als sich der Verkehr erhöhte, welche letztere Erhöhung von den erhöhten Betriebseinnahmen, nicht von den zur Verbesserung der Bezüge der Bediensteten bestimmten Kredite zu decken wären. Die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter zu Werkgehilfen, Werkmännern beziehungsweise Oberwerkführern, die hier wohl vom Eisenbahnministerium ins Treffen geführt werden wird, beanspruchte keine Mehrkosten, man suchte bei dieser noch Ersparnisse zu erzielen und erzielte solche in vielen Fällen tatsächlich. Auch wurde durch diese Stabilisierungen der Prozentsatz an stabilisierten Werkstättenarbeitern nicht erreicht, der seinerzeit nach einem Wilinskischen Erlaß das Verhältnis zwischen stabilisierten und nichtstabilisierten Werkstättenarbeitern regelte. Man führte wohl die neue Kategorie „Werkführer“ ein, stellte ein paar Leute an, machte aber diese Maßregel mit einer anderen mehr als wett, indem man keine Oberwerkführer mehr ernannte.

Neben der Vermehrung der Unterbeamten- und Dienerpösten wurde auch ein günstigeres Verhältnis der Zahl der ersteren im Vergleich zu der Zahl der letzteren zugesichert. Die betreffende Erklärung des Eisenbahnministeriums hat den Wortlaut:

Ebenso wird auch beabsichtigt, das prozentuelle Verhältnis zwischen Diener- und Unterbeamtenposten außerhalb des Fahrdienstes *) in erheblicher Weise zu verbessern.

Es hat sich aber nicht nur in der Normierung dieses Verhältnis zwischen Diener- und Unterbeamtenposten nicht gebessert, sondern durch die Praxis der Besetzung die Unterbeamtenposten durch deren Nichtbesetzung verschlechtert. Ferner werden Offizianten- und Stationsmeisterposten in der letzten Zeit vorwiegend Militärämtern vorbehalten, was früher nicht der Fall war, wodurch dieses Verhältnis eine weitere Verschlechterung erfährt.

An Stelle der abgelehnten Quartiergeberhöhung sicherte das k. k. Eisenbahnministerium Maßnahmen der Wohnungsfürsorge wie folgt zu:

Durch die bereits ins Werk gesetzte und in bedeutendem Umfang zur Fortsetzung gelangende Aktion betreffend die Errichtung von Bedienstetenwohngebäuden, durch welche den Bediensteten besser gedient wird als durch eine Erhöhung der Quartiergeber.

Es ist auf diesem Gebiet nicht viel geschehen, wiewohl leicht die diversen Fonds (Pensions-, Krankenkassenfonds) in den Dienst der Wohnungsfürsorge gestellt werden könnten.

Die ganze Gebarung des Eisenbahnministeriums erweckt den begründeten Verdacht, daß die im Jahre 1908 vom Reichsrat zu einer außerordentlichen Verbesserung der Bezüge der Staatsbahnbahnenbediensteten bewilligten Beträge zum guten Teile nicht für die beabsichtigten Zwecke, sondern wohl zur Deckung der gestiegenen Besoldungskosten verwendet werden, aber zu Kosten, die aus der Verkehrssteigerung und der durch diese bedingten Personalvermehrung resultieren, und zu Kosten, die schon durch die früheren Einrichtungen, fallweiser Erhöhungen der Bezüge, entstanden wären.

So haben einzelne Staatsbahndirektionen die auf Grund der Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums vom Oktober 1908 fälligen Erhöhungen der Arbeiterlöhne nicht als außerordentliche Lohnerhöhungen behandelt. Sie haben die Frist für die nächste zu erreichende Lohnerhöhung von der außerordentlichen Lohnerhöhung ab datiert, dadurch die in dieser Frist fälligen Lohnerhöhungen aufgehoben, und haben sie für die Zwischenzeit von der außerordentlichen Lohnvorrückung zu der nächstfälligen, da nun in dieser Zeit keine laufenden Lohnerhöhungen erfolgen, fast die ganzen Beträge erspart, die ihnen für laufende Lohnerhöhungen zur Verfügung stehen, und so den größten Teil des zur Lohnregulierung verwendeten Betrages den Arbeitern wieder abgezwaht.

Die nicht durchgeführten, von der Information der bürgerlichen Tagespresse als geringfügig bezeichneten Zugeständnisse beinhalten also:

- die allgemeine Einführung im günstigsten Sinne geregelter Lohnvorrückungssysteme,
- die Gewährung von Urlauben an Arbeiter,
- die Einführung von Arbeitsordnungen und Regelung der Arbeitszeit der Arbeiter,
- die Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses für Kohlenarbeiter,
- die schrittweise Einführung des 12/24stündigen Turnusses im exekutiven Dienste in größeren Stationen und für Maschinen- und Werkmeister,
- die Nichtverschlechterung der Dienstturnusse des Fahrpersonals,
- die Errichtung von Bedienstetenwohngebäuden,
- die Verbesserung der Postennormierung sowie die Verbesserung des Verhältnisses zwischen Unterbeamten- und Dienerpösten, und
- die Einführung der Minimallohnprämie.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, muß hier angeführt werden, daß diese Zusammenfassung der gegenwärtigen Forderungen des Personals gleichkommt. Es sind hier bloß die Verpflichtungen festgehalten, die das Eisenbahnministerium im Jahre 1908 einging und nicht einlöste, und ist wohl durch diese Aufstellung die Behauptung der Regierung von der beinahe vollständigen Durchführung der gemachten Zugeständnisse gründlich widerlegt.

Im Oktober des Jahres 1908 wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zugestanden, mit größter Beschleunigung die Arbeitsordnung herauszugeben, die die Arbeits-

*) Betreffs der Unterbeamtenposten im Fahrdienst beinhalten diesbezüglich separate Zugeständnisse.

zeiten regeln werde. Bis zum September 1911 ist dies nicht geschehen. Worte zur Charakterisierung des Eisenbahnministeriums zu verlieren, ist überflüssig.

Das Wiedererwachen der englischen Arbeiterklasse.

Der englischen Bourgeoisie ist der Schreck in die Glieder gefahren. Sie, die sich stets ihrer Kunst rühmte, die britischen Arbeiter, die „sensible, good fellows“, „die vernünftigen, guten Burshen“, richtig behandeln zu können, nimmt zu ihrem Entsetzen wahr, daß ihre diplomatischen Methoden diesmal versagen. Ein verblüffender Fall in einer Weltordnung, in der der Arbeiterklasse ein unverrückbarer Platz angewiesen worden ist. Man erinnert sich der sozialistischen Bewegung, die alle paar Monate totgesagt wird und für die bekanntlich in Großbritannien ein unfruchtbarer Boden vorhanden sein soll. Die revolutionären Sozialisten haben ihre Hand im Spiele, Agitatoren vom Schlage eines Tillet und Mann haben das Volk verhetzt. Zeigen wir diesen Leuten, daß wir nicht mit uns spaßen lassen. Der pfiffige Diplomat wird zum brutalen Gewaltmenschen, vergißt seine politischen Zantereien, schlägt mit dem Knüttel drein und läßt scharf schießen. Das ist ungefähr die gegenwärtige seelische Verfassung des englischen Bürgertums. Die Briefe, die in der liberalen und konservativen Presse erscheinen, bestätigen die persönliche Erfahrung.

Allerdings fehlt es auch im Bürgertum nicht an Leuten, die die Ursachen der Revolte wohl kennen, die auf die Teuerung hinweisen und die Notwendigkeit betonen, die Lebenslage der Massen zu heben. Ohne Zweifel spielt die zu Ende des letzten Jahrhunderts einsetzende und seitdem wachsende Teuerung bei der herrschenden Gärung eine große Rolle. Die Reallöhne der englischen Arbeiter sind stationär geblieben; in vielen Fällen — wie bei den Transportarbeitern — sind sie gesunken. Dieser Umstand genügt wohl, die gewaltige Unzufriedenheit unter den schlecht entlohnten Arbeitern zu erklären. Die Dockarbeiter, die sich fast rausen müssen, um Arbeit gegen einen kläglichen geringen Lohn zu erlangen, die Hunderttausend erwachsenen Eisenbahnangestellten, die 20 Mk. und weniger die Woche verdienen, hat die Teuerung mit grausamer Härte getroffen. Aber man muß bedenken, daß auch die besser entlohnten Arbeiter (Lokomotivführer u. s. w.) mit nicht geringerer Begeisterung in den Kampf traten. Eine Reihe anderer Faktoren muß zur Erklärung der großen Erbitterung herangezogen werden. Vor allem muß hier das System des „speeding-up“, das System der Antreiberei, erwähnt werden, das in einigen Berufen zu einer wahren Kunst ausgebildet worden ist. Während die Löhne stabil blieben oder zurückgingen, mehrte sich die Arbeitsleistung, die der Arbeiter verrichten mußte. Die Segelschiffe wurden immer mehr von den Dampfmaschinen verdrängt, für die jede Minute kostbar ist; das Ein- und Ausladen der Schiffe geht immer schneller vor sich und wird immer mühsamer; bei den Eisenbahnen werden die Lokomotiven schwerer und schneller, die Wagen größer, die Züge länger, die Arbeit erschöpfender; überall Eile und Ueberstürzung. Was hat der Arbeiter davon? Die Früchte der größeren Anstrengungen fließen in die Taschen einer wenig zahlreichen Schicht der Gesellschaft, die fast zwei Drittel des Produkts des Volkseinkommens für sich in Anspruch nimmt. Die sozialistischen Redner bewiesen es schwarz auf weiß aus der Statistik der Regierung selbst.

Diese Verschärfung der Klassengegensätze fühlte der Arbeiter in der schroffen Behandlung, die ihm zuteil wurde. Die Schiffahrt beherrschte der Reederverband, der danach trachtete, sich durch einen Arbeitsnachweis eine Schar Heloten groß zu ziehen, und der durch eine immer größere Verwendung von Laskaren und Chinesen die Löhne herabdrückte. Bei den Eisenbahnen walteten die Scharmacher wie die Paschas. Die Regierung hatte den Eisenbahndirektoren geholfen, ein Einigungsverfahren einzuführen, bei dem die Arbeiter regelmäßig den kürzeren zogen und ziehen mußten. Die Kapitalisten hatten den Wert der Zentralisation begriffen, während die Arbeiterorganisationen, die ihre Methoden zu einer Zeit festgelegt hatten, als man noch den einzelnen Unternehmern zusehe gehen konnte, bei dem Glauben blieben, daß sie den Stein der Weisen im Weisig hätten. Der Sektionalismus, wie die Engländer die berufliche Zersplitterung der Gewerkschaftsbewegung nennen, war trotz aller Anstrengungen des Gewerkschaftsverbandes schwer zu überwinden. Die Arbeiter hatten keine Waffe in der Hand, um sich gegen all die Unterdrückungen zu wehren. In diesen mißlichen Verhältnissen schien ihnen die Lehre des Syndikalismus, die besonders von dem beredeten Tom Mann verbreitet wurde, wie ein Hoffnungsstrahl. Tom Mann hatte zweifelsohne recht, wenn er behauptete, daß ein Kampf gegen die verbündeten Unternehmer nur durch das einmütige Vorgehen der ganzen Arbeiterklasse des Industriezweiges erfolgreich geführt werden könnte. Während sich die Gewerkschaftsführer gegenseitig mit Eifersucht betrachteten, während sich die Sozialisten zankten und die Arbeiterpartei im Parlament versuchte, Omelette zu machen, ohne die liberalen Eier zu zerbrechen, lauschte die Masse der Generalstreiklehre der Syndikalisten und zog begeistert in den Kampf, als der ungestüme, aber nicht sehr verlässliche Sekretär der Seemänner, Savelod Wilson, unter dem Kopfschütteln aller Gewerkschafter gegen den übermächtigen Reederverband vom Leder zog.

Die nächste Folge der günstig verlaufenen Massenstreiks wird zweifelsohne eine Ausbreitung der syndikalistischen Ideen und eine Waise in der politischen Arbeiterbewegung sein. Wenn wir uns durch den Massenstreik in so leichter Weise einen Penny mehr die Stunde erringen können, was brauchen dann unsere Vertreter im Parlament noch die Hände zu drücken? Was nützen uns Alterspensionen und dergleichen Dinge, die die große Mehrheit von uns nie anerkennen wird! Das ist etwa der Gedanken-

gang großer Massen im gegenwärtigen Augenblick. Sie glauben, daß sie die Erfolge, die sie zurzeit der Hochkonjunktur und unterstützt durch eine äußerst günstige Verfertigung von Umständen errungen haben, jederzeit in derselben Weise erneuern können. Die Enttäuschung wird in der Krise, die schon Zeichen ihres baldigen Erscheinens gegeben hat, nicht ausbleiben.

Uebrigens darf man diesen englischen Syndikalismus mit dem französischen nicht in einen Topf werfen. Er predigt nicht die Sabotage, hat auch keine Angst vor den gefüllten Kriegskassen: er ist ein wildgewordener Tradeunionismus, der im Kampf ums Dasein bald das Niveau des modernen Gewerkschaftswesens finden wird. Mögen die vom Syndikalismus betroffenen Organisationen erst einmal versuchen, die Arbeiterheere, die zu ihnen übertreten sind, einzugliedern, um die errungenen Erfolge zu sichern. Es sollte mich nicht wundern, wenn gerade diese ungestüme Bewegung die englischen Gewerkschaften auf die Wege des Zentralismus drängen wird. Ihr Kerngedanke, die Organisation nach Industrien, ist zweifelsohne gesund. Es ist sehr bezeichnend, daß der Seemanns- und Hafenarbeiterstreik den Transportarbeiterverband, der nie zustande kommen wollte, auf feste Füße gestellt hat, und daß die vier größten Eisenbahnorganisationen jetzt auf lange Zeit und hoffentlich auf immer zusammengeschmiedet sind. Diese vier Organisationen können nicht mehr voneinander ablassen, es sei denn, daß sie Selbstmord begehen wollten.

Die politischen Folgen der Arbeiterrevolte sind uns schwer voranzusehen. Der Liberalismus, der sich bisher auf die Masse der Industriearbeiter stützte, hat abgewirtschaftet. Die Haltung des Ministeriums beim Eisenbahnerstreik hat den wahren Charakter des Liberalismus bloßgelegt. Ja, wäre der Streik nicht so plötzlich gekommen, hätten die geriebenen Juristen Zeit gehabt, einen lahmenden Kompromiß zu dreheln, um sich nachher als die Wächter des sozialen Friedens aufzuspielen. Aber der Schlag fiel zu schnell, der Liberalismus mußte sich entscheiden, und er entschied sich für die Klasse, deren Interessen ihm viel näher liegen als die Interessen der Arbeiter. Der Schaupielplatz fiel aus der Rolle. Daher auch die Wut, mit der Herr Lloyd George der Anklage des Genossen Keir Hardie im Parlament entgegentrat. Die „Freunde der Arbeiter“ ergriffen offen für die Scharmacher der Eisenbahngesellschaft Partei, versuchten, die Arbeiterschaft mit Militärgewalt niederzuzwingen, gaben den Soldaten den Befehl, unverzüglich scharf zu schießen und ließen das Blut in Strömen fließen. Die Arbeiterschaft Großbritanniens ist über diese liberale Politik aufs äußerste erbittert. Der Word an den Vergarbeitern zu Featherstone kostete der liberalen Partei manche Niederlage. Der Versuch, dem Eisenbahnerstreik durch Waffengewalt den Garaus zu machen, wird ihr bei der nächsten Wahl das Leben kosten. Die Erbitterung der Arbeiter wird zweifellos auch in der Haltung der Arbeiterpartei in der nächsten Parlamentssession zum Ausdruck kommen. Was kann der Liberalismus den Arbeitern auch noch bieten? Durch die Verschlechterung der Versicherungsvorlage hat er sich unter den Arbeitern schon zahlreiche Feinde gemacht. Das Osborneurteil will er nicht aus der Welt schaffen. Die Debatten über Homerule, Schul- und Schankvorlagen werden sein Grablied sein.

Die Zustände beim Güterzugbegleitungspersonal der k. k. Nordbahn.

Man schreibt uns: Der ewigen Deputationen schon müde, sehen sich die Güterzugbegleiter der k. k. Nordbahn genötigt, den Weg der Öffentlichkeit zu betreten, um ihre gerechten Forderungen hinsichtlich der Dienstwagen durchzubringen. Schon unzähligermal wurde versprochen, in dieser Hinsicht Ordnung zu schaffen. Es scheint, daß man noch immer der Ansicht huldigt, daß es genügt, Nebelstände mit papierernen Erlässen aus der Welt zu schaffen. Jene Herren bei der k. k. Nordbahn, die noch von der Zeitzeitsära befeelt sind, glauben, sie haben ihre Pflicht erfüllt, wenn solche Erlässe herabblenden und sie dann alle fünf gerade sein lassen, ohne sich um die Durchführung auch nur im geringsten zu kümmern. So wurde mit Erlaß der Nordbahndirektion Nr. 158.965 vom 29. Oktober 1908 die Bestimmung eines Dienstwagens bei Güterzügen angeordnet. Am Schluß des Erlasses war ausdrücklich hervorgehoben, daß es gänzlich ausgeschlossen bleibt, Güterzüge ohne Dienstwagen in Verkehr zu setzen. Die Direktion der Nordbahn würde gut daran tun, die strikteste Durchführung solcher Erlässe nicht nur zu veranlassen, sondern auch aufs schärfste zu überwachen. Unter dem Personal beginnt die Meinung Platz zu greifen, daß die Erlässe nur zum Verhühen sind, jedoch an der Nichtdurchführung solcher Erlässe der Direktion nichts daran liegt. Wir glauben, daß diese unter dem Personal sich langsam durchsetzende Meinung sehr gefährlich wäre und neben dem Personal wäre es nur die Direktion, die den größten Schaden erleiden würde. Ein Beispiel: Es erschien vor kurzem ein Erlaß, daß seitens höherer Verkehrsorgane die Dienstwagen in einem verwahrlosten Zustand vorgefunden wurden. Von Seiten des Personals wurde dieser Uebelstand dahingehend aufgeklärt, daß erstens die Dienstwagen auf allen möglichen Nebengeleisen ohne jeder Aufsicht herumstehen, zweitens, daß zwei bis drei Dienstwagen an jeder Verschlusslokomotive hängen und den ganzen Tag mit derselben verschoben und herumgestoßen wird, wodurch dieselben selbstredend vielen Schlägen und Stößen ausgesetzt sind, was wieder eine viel schnellere Abnutzung genannter Wagen zur Folge haben muß. Daher kommt es, daß so viele Dienstwagen zur Reparatur bestimmt sind. Es wäre empfehlenswert, wenn die Dienstwagen mit Interkommunikationsschlüssel absperrbar wären, und in jeder Station auf deren Instandhaltung dienstlich übergeben würden. Auf diese Weise wäre der Zutritt in die Dienstwagen unmöglich gemacht und könnten sie auch nicht — wie es jetzt des öfteren geschieht — so häufig und in böswilliger Weise beschädigt werden. Auch verlangen die Güterzugbegleiter von den gewählten Personalkommissionsmitgliedern in den Personalkommissions- und Zentralauschüssen dahin zu wirken, daß Dienstwagen, wenn sie zum Beispiel mit den Nord-

bahnhaltungen patroniert sind, auf keinen Fall die Nordbahnhaltungen verlassen. Dasselbe wird von den anderen Staatsbahnhaltungen verlangt. Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß Dienstwagen von der k. k. Nordbahn, wenn dieselben auf die nordöstlichen Linien übergehen, wochenlang nicht retourkommen. Kommen dieselben endlich retour, so fehlt oft die ganze Einrichtung und von den drei drehbaren Sesseln ist keiner mehr vorhanden. Der Dienstwagen selbst ist zur Komplettierung an die Werkstätte bestimmt. In Brünn auf der k. k. Staatsbahn laufen Nordbahnhaltewagen bei den Arbeiterzügen als Schlußwagen. In der Schottergrube bei Grubzbach-Schönan stand wochenlang ein Nordbahndienstwagen. Solche Fälle gibt es eine Menge, wo die Dienstwagen zu allen verwendet werden, nur die Güterzüge bekommen keine und die Zugführer müssen ihren Dienst auf Kohlenbremsen machen. Auf der k. k. Nordbahn besteht ein System, daß wohl selten zu finden ist. Vor kurzem wurden dem Zug Nr. 875 nach Strahhof 23 Wagen awisirt. Wie Zug Nr. 875 nach Gänserndorf kam, wurde dem Zugführer erklärt, 51 Wagen sind hier und die müssen auch mit Zug Nr. 875 mitgenommen werden. Das Bruttoawisieren ist auf der Nordbahn ein spanisches Dorf. Alle Arbeiter, die früher in den Ranglisten gemacht wurden, haben die Zugführer bei den Güterzügen bekommen, aber was sie nicht bekommen haben, das sind die Dienstwagen und die Manipulanten. Selbst das Stundengeld dürfen sich die Nordbahner nicht so schreiben, wie die Staatsbahner. Auch die Ruhezeiten sind nicht so, wie Akt Nr. 81.872 vom 21. Mai 1909, vorschreibt. Auch der Erlaß Nr. 215.011 ex 1908 wird nicht eingehalten. Was pünktlich und genau eingehalten wird — das sind die Strafen; die werden auf das genaueste eingehalten.

Von der k. k. Nordbahndirektion werden dem Zugbegleitungspersonal durch Erlässe Aufträge erteilt. Wenn dieselben vom Zugführer dann durchgeführt werden, so werden die Zugbegleiter von den Zugexpedienten zur Anzeige gebracht. Am 23. August wurden dem Zug Nr. 885 44 Wagen angewiesen. Als der Zug Nr. 885 in Gänserndorf ankam, waren diese 44 Wagen vom Wagenschreiber nicht vorbereitet. Zug Nr. 885 hat normal 16 Minuten Aufenthalt. Weil der Zugführer mit der Manipulation in den 16 Minuten nicht fertig wurde, so wurde die Anzeige gemacht, und erklärt, daß sich der Zugführer weigerte, ohne Manipulation wegfahren zu können. Der Herr Zugexpedient Fritsch ist zwar noch jung, aber wir glauben, das sollte derselbe doch wissen, daß man von den angewiesenen Fracht wie Wagen das Brutto erst haben muß. In Lundenburg, wenn die Zugbegleiter eine Nachtruhe verlangen, nennt man dieselben Schwindler. So eine Ausbeutung, wie sie dieses Jahr beim Güterzugpersonal Platz gegriffen hat, war selbst unter der Aera Zeitzeits nicht. Mit acht Stunden Ruhezeit wurden oft die Reservepartien in Dienst kommandiert, wo es doch ausdrücklich im Erlaß 81.872, vom 21. Mai heißt: „Die geringste Ruhezeit im Wohnorte zehn Stunden, außerhalb sechs Stunden. Trotzdem wir nach zehn und acht Stunden in Dienst kommandiert werden, verdienen wir weniger an Stundengeld. Im Jahre 1908 verdiente ein Güterzugbegleiter Kr. 491.52, im Jahre 1909 Kr. 476.28, im Jahre 1910 nur mehr Kr. 387.72. Im Interesse der Verkehrssicherheit fühlen wir uns verpflichtet, die Generalinspektion auf vorstehende Umstände aufmerksam zu machen, weil diese geeignet sind, Katastrophen herbeizuführen, welche nicht nur Menschenleben, sondern auch Geld kosten. Die Güterzugbegleiter der k. k. Nordbahn appellieren an alle Kategorien um kräftige Unterstützung in diesem schweren Kampfe.“

Der Bureaufatismus auf den österreichischen Staatsbahnen.

Man schreibt uns: Im Zeitalter der modernen Technik und der Elektrizität sollte man es nicht für möglich halten, daß die Zugführer bei den k. k. Staatsbahnen mit Kleinigkeiten, aus den Kinderjahren der Eisenbahnen stammenden Schreibarbeiten geradezu gequält werden, ohne Rücksicht darauf, ob die Durchführung einer solchen rückständigen Bestimmung praktisch durchführbar ist, beziehungsweise ob die betreffenden Bestimmungen irgendeinen Wert haben.

Wenn wir einen Stundenpaß eines Personenzuges zur Hand nehmen, so finden wir darin die Rubriken: wie viel Sitzplätze 1., 2. und 3. Klasse sich beim Zug befinden, wie viel Reisende 1., 2. und 3. Klasse sich an jeder Station im Zug befinden. Nach der Zahl der ermittelten Reisenden muß der Zugführer das Nettogewicht des Zuges berechnen. In letzter Zeit wurde eine teilweise Erleichterung dadurch geschaffen, daß in einigen Direktionen gewisse Streckenabschnitte bestimmt wurden und die höchste Frequenz dieser Abschnitte als Grundlage zur Nettoverrechnung dient.

Da die Zählung der Reisenden wegen Mangel an Aufenthalt, wegen Ueberfüllung, wegen Schreibarbeiten bei Nachzahlungen, oder weil aus Ersparungsrücksichten den Konduktoren mehr Wagen zugewiesen werden als sie bewältigen können, nie gewissenhaft durchgeführt werden kann, werden in der Praxis die im Zug befindlichen Reisenden nach ihrer Zahl oberflächlich abgeschätzt und wird dieses Ergebnis als Grundlage der Nettoverrechnung in den Stundenpaß eingetragen.

Da aus angeführten Gründen eine gewissenhafte Zählung der Reisenden undurchführbar ist, so wird der statistische Wert über die Zahl der beförderten Reisenden in Frage gestellt.

Es wäre daher schon längst notwendig gewesen, mit diesem alten Topf aufzuräumen und dafür eine neue, moderne Form, welche dem gegenwärtigen Verkehr angepaßt ist, zu schaffen. Wir machen in dieser Angelegenheit folgende Vorschläge:

Die Zählung der im Zug befindlichen Reisenden hat gänzlich zu unterbleiben. Zur Ermittlung des Nettogewichtes der einzelnen Wagen beziehungsweise des Zuges, hat eine zu entwerfende Tabelle zu dienen, welche nach Serien und Achsenanzahl zusammenzustellen ist, zum Beispiel:

Serie	Wagenzahl			Tonnen-Nettogewicht bei		
	2	3	4	schwacher	mittlerer	voller
Ce und Ci	2	—	—	1	2	4
Ca	—	—	4	2	3	7
Co	—	3	—	1	2	5
ABa	—	—	4	1	2	4

Und so weiter...

Die Zugführer würden sich die Netto-summen der drei Frequenzstufen des jeweiligen Zuges notieren, und wären dadurch jederzeit in der Lage, ohne Zählung der Reisenden das Gewicht des Zuges zu berechnen.

Sollte diese unsere Anregung Beifall finden und in diesem Jahrhundert noch zur Einführung gelangen, so würde dies eine große Erleichterung des Zugspersonals der Personen führenden Züge bedeuten, außerdem aber würde sich die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen mit dem Zeitgeist fortschreitend der gegenwärtigen Zeit anpassen.

Aus dem Direktionsbezirk Wien ist besonders hervorzuheben, daß jeden Monat ein Sonntag und ein Werktag bestimmt werden, an welchen bei allen Zügen auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn sowie bei den Lokalzügen auf den Hauptstrecken Zählblätter über die im Zug befindlichen Reisenden ab jeder Station beziehungsweise Haltestelle vom Zugführer zu führen sind.

Wie sich die maßgebenden Herren, welche diese Zählblätter einführen, die gewissenhafte Führung vorstellen, ob es überhaupt durchführbar ist, bei einem Aufenthalt von einer halben bis einer Minute die Anzahl der im Zug befindlichen Reisenden zu ermitteln, auf das wären wir sehr neugierig. Wahrscheinlich glauben diese Herren, daß die Zugführer die Gabe eines Propheten besitzen. Sollten uns die betreffenden Herren jedoch dadurch überzeugen, daß sie uns in die Geheimnisse der gewissenhaften Führung der Zählblätter dadurch einweihen, daß sie dieselben selbst führen, so erklären die Zugführer, daß auch sie diese Leistung vollbringen werden.

Ein zweiter Punkt, welcher ebenfalls für das Zugspersonal, insbesondere bei Güterzügen als lästig und zeitraubend empfunden wird, ist die Bestimmung des Anhänges, welche vorschreibt, daß bei sämtlichen Güterwagen, gleichgültig, ob der eigenen Verwaltung oder einer fremden gehörig, das Eigengewicht vom Langträger des Wagens abzulesen und nach ganzen und Zehnteltonnen in den Wagenausweis einzutragen ist.

Wenn wir annehmen, daß ein Güterzug durchschnittlich aus 45 Wagen besteht und die Zugführer zu jedem Zuge eine Stunde Vorbereitungszeit zur Aufnahme und Berechnung des Brutto, Ermittlung der Bremsen u. s. w. zur Verfügung haben, so würde sich diese Arbeit, vorausgesetzt, daß schönes Wetter ist, noch bewältigen lassen. Wenn wir aber dieser Theorie die Wirklichkeit mit ihren täglich erscheinenden Tatsachen gegenüberstellen, so ergibt sich ein ganz anderes Bild, welches etwa folgendermaßen beschrieben werden kann:

Die Güterzugführer müssen sich in den meisten Fällen ihren Zug auf drei und noch mehr Geleisen zusammensuchen, da fast immer bis kurz vor der Abfahrt verschoben wird; viele Wagen müssen vom Zugführer während des Vorüberrollens aufgeschrieben werden z. B. Diese Arbeiten werden aber bei Regen, Wind oder Schneefall bedeutend erschwert.

Wo bleibt nun unter oben geschilderten Zuständen die Zeit, am Langträger das Tara des betreffenden Wagens zu suchen, welches einmal links, dann wieder rechts, ein andermal in der Mitte und schließlich am Wagenkasten auf ebenso unregelmäßige Art erscheint?

Diese Unregelmäßigkeiten der Anbringung der Merkmale bei Güterwagen, welche in den Wagenausweis eingetragen werden müssen, gehen in vielen Fällen bis ins Uferlose. Zum Beispiel die Bezeichnung der Eigentumsbahn links, die Serie und die Nummer rechts, die Tafel für die Anlebezettel in der Mitte des Wagenkastens und das Eigengewicht am Langträger zc.

Wenn wir der Staatsbahnverwaltung schon nicht zumuten, daß sie ihren ganzen Wagenpark derart unübersichtlich, daß sämtliche Daten, welche in den Wagenausweis eingetragen werden müssen, sich auf einem Platte befinden, so verlangen wir doch zumindest, daß bei allen eigenen Güterwagen das Eigengewicht abgerundet, wie bei Personenwagen unmittelbar unter dem Wagennummer mit Delfarbe angelezt wird. Bei allen neu zu liefernden Wagen sind sämtliche Daten inklusive Eigengewicht auf einem Platte anzuschreiben.

Die Abrundung und Anschreibung des Eigengewichtes mit Delfarbe unmittelbar unter der Wagennummer wurde vor einigen Jahren bei den Personenwagen bereits durchgeführt und bewährt sich gut.

Der Kostenpunkt dieser längst überreifen Reform kann nicht in Betracht kommen, weil er doch nur ein lächerlich kleiner sein kann. Es liegt also nur an dem guten Willen der maßgebenden Faktoren, welche sich nach unserer Darlegung gewiß nicht abgeneigt zeigen werden, diese bescheidenen Wünsche der Güterzugführer durchzuführen.

Als dritten Punkt müssen wir noch einige Worte über die Fahrgebührenbücher verlieren, und zwar betreffs Einholung der Unterschriften vom diensthabenden Verkehrsbeamten.

Die Anordnung, daß die Verkehrsbeamten in der Endstation des Zuges diese Bücher zu unterschreiben haben, wird nicht nur von sämtlichen Zugführern, sondern auch von allen Verkehrsbeamten als zwecklose Belästigung empfunden. Es würde vollkommen genügen, wenn die Zugführer die Stundenbücher nur allein unterschreiben, weil dieselben für die richtige Führung verantwortlich und bei Fehleintragungen auch ersatzpflichtig sind.

Warum also der Verkehrsbeamte etwas unterschreiben muß, was er nicht kontrollieren kann und wofür er auch nicht verantwortlich ist, darüber haben wir uns schon oft den Kopf zerbrochen, konnten jedoch keinen schlüssigen Grund dafür entdecken.

Auf Grund dieser Zeilen geben wir uns der schwachen Hoffnung hin, daß es vielleicht doch möglich wäre, die Bahnverwaltung für unsere Idee zu erwärmen, weil seit neuerer Zeit auch bei den Eisenbahnen das abgeklärte Verfahren zur Anwendung kommt und die Schreibarbeiten auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt werden.

Eine gewerkschaftliche Gumpfpflanze.

Seit den letzten Reichsratswahlen hat eine sagenhafte „Deutsche Arbeiterpartei“ großen Ruhm erreicht. Drei ihrer Mitglieder sind Reichsratsabgeordnete geworden. Die politische Charakterlosigkeit, mit der sich die neue Partei eingeführt hat, kann uns in diesem Zusammenhang nicht sonderlich interessieren. Nichtsdestoweniger muß doch bemerkt werden, daß der Beitritt der drei „Arbeiterabgeordneten“ zum Deutschen Nationalverband der ganzen Auffassung, die diese Herren von der Stellung des Arbeiters im wirtschaftlichen Leben haben, entspricht. Die Handlangerdienste, denen sich die Abgeordneten der deutschen Arbeiterpartei freiwillig unterziehen, können nur zur Erhärtung aller übrigen Beobachtungen dienen, die man an der „deutschen“ Arbeiterbewegung machen kann. Viele Arbeiter, die sich von der nationalistischen Phrase einfangen lassen, werden jetzt nach der kurzen Tätigkeit der Herren Seidel, Fahrner und Knirsch richtiger urteilen.

Die „Deutsche Arbeiterpartei“ braucht zur Ausführung ihrer prinzipiellen Verräterei der Arbeiterinteressen einen Köder, um doch etliche Arbeiter einzufangen. Die Hilfe der kapitalistischen Presse, deren sich die Arbeiterpartei im Wahlkampf erfreut hat, die Hilfe, deren Leistung nur zum Zwecke der Bekämpfung der Sozialdemokratie erfolgte, reicht da nicht aus. Es ist ja wahr: vom leitenden Organ der Ausbeuter und Vorsepekulanten bis zum letzten Schriftleiterblättchen haben alle deutschen bürgerlichen Zeitungen den Sieg für die deutsche Arbeiterpartei vom Himmel heruntergeholt. Und es versteht sich von selbst, daß diese Presse eine derartige Unterstützung niemand zuteil werden läßt, von dem sie nicht eine Gegenleistung erwarten konnte.

Wie berechtigt diese Erwartung der kapitalistischen Zeitungen war, kann man einerseits aus den vielen in der letzten Zeit wieder zur Veröffentlichung gelangten Belege über Fabrikantenunterstützungen ersehen, andererseits belehrt uns sehr eindringlich der Bericht über die deutschen Gewerkschaften. Deutsche Gewerkschaften, also der Gipfelpunkt separatistischer Wahnsinnspolitik, das ist der Köder, mit dem man deutsche Arbeiter einzufangen sich bemüht.

Es scheint aber den Herren das Geschäft sehr schlecht von Statten zu gehen. Allerdings ist es ungemein schwer, die Entwicklung der deutschen Gewerkschaften zu verfolgen, denn die Herren achten sehr eifrig darauf, daß nur ja nichts in die Öffentlichkeit dringe. Nun muß aber doch der Arbeiter etwas gesagt werden. Da helfen sich die deutschnationalen Gewerkschaften, die in zwei Gruppen gespalten sind, durch häufige, einander scharf widersprechende Berichte.

Anfang des Jahres 1910 haben der deutschen Gewerkschaftskommission etwas über 60.000 Mitglieder angehört, davon waren aber neben 12.486 Eisenbahnern über 15.000 Staatsbeamte, also auf wirkliche Arbeiterorganisation entfällt bloß etwas mehr als die Hälfte. Der letzte Bericht vermerkt einen Bund deutscher Berg- und Hüttenarbeiter mit bloß 1600 Mitgliedern, dann einen Gewerksverein deutscher Bauarbeiter mit 1500 Mitgliedern. Im Berichtsjahr hat diese Organisation 2000 Mitglieder gewonnen, woraus nur geschlossen werden kann, daß entweder die angegebenen Zahlen erlogen sind oder aber daß die Mitgliederfluktuation eine sehr enorme ist. Das wäre aus der mehr als bescheidenen Leistungsfähigkeit dieser Gewerkschaft erklärlich. Der Gewerksverein deutscher Bauarbeiter ist überdies jene Organisation der Deutschen Gewerkschaftskommission, die einen „Erfolg“ aufzuweisen hat; sie schloß einen Kollektivvertrag ab ohne Streik und hat eine Lohnerhöhung von 2 S. per Stunde erreicht.

Weiter spricht der Bericht von einem Bund deutscher Frieuregehilfen (125 Mitglieder), vom deutschen Glasarbeiterverband (320 Mitglieder), Reichsbund deutscher Holzarbeiter (700 Mitglieder), vom deutschen Metallarbeiterverband (1233 Mitglieder). Es sollen auch Verbände oder Organisationen deutscher Tabakarbeiter, Textilarbeiter, chemischer Arbeiter, Tonarbeiter (gemeinsam mit den Steinarbeitern) bestehen. Aber all das scheint ein bloßes Geklunker zu sein. Es müßte ja doch etwas über die Finanzgebarung dieser Organisationen bekannt sein. Und das ist ein mit sieben Siegeln verschlossenes Geheimnis.

Diese Geheimtuererei ist begreiflich. Mit einer unwiderstehlichen Komik wirkt der Stolz, mit dem das Organ der deutschnationalen Gewerkschaften, „Die deutsche Gewerkschaft“, auf ihren Geldmangel hinweist. Sie könnten nicht das leisten, was man vielleicht von ihnen erwarten und fordern könnte. Dazu gehören in allererster Linie wirtschaftliche Kämpfe, auf deren Führung die deutschen Gewerkschaften mit Freude verzichten, da sie ja doch ihren ganzen Anschauungen widersprechen. Die kleinen Gewerkschaften haben kein Geld und die großen weichen — das nennt man deutsche Treue und Solidarität — dem Anschlag aus, weil sie die schwächeren nicht unterstützen wollen. Man hat es da mit Vereinsgebilden zu tun, die aber von Klassenkampf und Klassenolidarität nichts wissen und nichts wissen wollen. Trotzdem faheln ihre „Führer“ in Versammlungen von einer Klassenpartei und in neuester Zeit sogar vom Klassenkampf, allerdings nur zu dem Zwecke, um die Arbeiter irrezuführen.

Aber sie haben auch auf sozialpolitische Betätigung verzichtet, soweit sie nicht in der Bekämpfung der Sozialdemokratie, das heißt in der Bedrohung und Gefährdung wichtiger Arbeiterinteressen die Erfüllung ihrer sozialpolitischen Mission erblicken. Es spricht ihrer Meinung nach „allein schon von einer regen sozialpolitischen Arbeit“, daß sie in einem Jahre für die Gehaltsregulierung der Staatsangestellten petitionierten — gewiß eine sehr einfache und billige Art gewerkschaftlicher Betätigung.

bei der man es nur mit dem unpersönlichen Staate zu tun hat und nicht einzelne Unternehmer zu Konzeptionen an die Arbeiter zwingen muß, was immerhin schwieriger ist und besonders den deutschen Gewerkschaften zu großen Schmerzen bereiten würde — weiter haben sie bei ihrer Reichskonferenz Ende 1910 Beschlüsse über die natürlich nicht von ihnen durchzuführende Vereinfachung der Arbeitslosigkeit im nordwestböhmischen Bergbaubetrieb gefaßt. Und schließlich haben sie wegen der Sozialversicherung an das Parlament eine Petition gerichtet, die übrigens ganz vom deutschnationalen Geiste erfüllt war.

Wer sollte unter solchen Umständen die gewaltige Fluktuation der Mitglieder falsch oder überhaupt nicht verstehen? Eigene Kämpfe haben die deutschen Gewerkschaften nicht geführt, ernste, von unseren Verbänden geführte Kämpfe haben sie verschiedentlich geführt, indem sie direkt Verrat übten und Streikbruch oder indem sie zur Verhinderung und Erschwerung dieser Kämpfe ihre stolzen Trogoorganisationen gründeten. Ihr Unterstützungswesen ist vollkommen unzulänglich, ja die Herren sind sich noch nicht einig über dessen Bedeutung, so daß die Mitglieder auch so nicht das geringste zu erwarten haben. Und die große Zahl der eintretenden Mitglieder — trotz alledem — nicht weniger aber die noch größere Flucht der Mitglieder beweist, daß die überwiegende Mehrheit der Mitglieder den deutschen Gewerkschaften nicht aus freien Stücken, sondern nur auf Befehl der Unternehmer angehört. Denn kaum kommen die Mitglieder von dem betreffenden Fabrikanten oder Unternehmer weg, ist es auch schon um ihre Mitgliedschaft bei der deutschen Gewerkschaft geschehen. Das alles zusammen wirkt mit der Wucht eines Beweises, daß die deutschen Gewerkschaften nur eine etwas modernisierte Form der Gelben oder Betriebsvereine sind. Haben wir ja doch gleich nach den Wahlen gesehen, daß die durch Terrorismus und andere ähnliche Mittel zustande gebrachte Niederlage unseres Genossen Schrammel durch eine große Geldspende der Firma Schicht an die Arbeiterchaft ihres Betriebes gefeiert wurde. Und gerade in Aufsig ist der Sitz der deutschgelben Gewerkschaft der chemischen Arbeiter.

Auch die Wissenschaft schätzt die deutschen Gewerkschaften nicht besser ein. So lesen wir in Dr. Lederers Aufsatz im Archiv für Sozialwissenschaften: „Es kann daher nur so viel festgestellt werden, daß die deutschnationalen Verbände in ihrer Tätigkeit bisher nichts unternommen haben, was nicht ebenio gut von einem gelben Verband unternommen werden könnte.“ Das mögen unsere Genossen allenthalben, wo sie Kreise der gewerkschaftlichen Gumpfpflanze sehen, zu ihrer Agitation zum Schutze der Arbeiterchaft überall bekanntgeben.

Zum Kapitel Krankenaffenverwaltung.

Wie notwendig es wäre, den Einfluß der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen auf die Verwaltung ihrer Krankenaffen zu erhöhen, beweist nachfolgende Schilderung, die uns zugegangen ist. Man schrieb uns:

Heuer hat die Verwaltung der Krankenaffen für das Personale der k. k. Staatsbahnen, das ist die k. k. Staatsbahnverwaltung, elf Mitglieder der Kasse, welche einer systematischen Wassertur bedürftig waren, in die „sogenannte“ Wasserheilanstalt Zygmontówka bei Saffow in Galizien auf Kosten der Kasse geschickt. Diese Mitglieder wurden mit Spitalsanweisung der Anstaltsverwaltung in volle Verpflegung und Behandlung überwiesen. Wie diese Mitglieder in dieser Anstalt behandelt wurden, um zu der verlorenen Spannkraft wieder zu gelangen, und welcher Art diese Wasserheilanstalt ist, soll die nachfolgende Schilderung erweisen.

Die Kranken langten am dritten Juli in der Anstalt an. Die Wasserbehandlung konnte jedoch erst am 7. Juli 1911 begonnen werden, weil böse Bauernbuben die Zuleitung von Wasser zur Badeanlage irgendwo außerhalb der Ortschaft geöffnet und das Wasser zur Bewässerung der Felder verwendet hatten. Dies merkte man erst, als die Heilung suchenden Eisenbahner an Ort und Stelle waren. Aber auch die Einrichtung der Badebude war schadhast und in Reparatur. Schon dies illustriert recht anschaulich die „galizischen“ Zustände, welche in dieser sogenannten Wasserheilanstalt obwalteten.

Wiewohl unter den Teilnehmern dieser Kur aus Eisenbahnkreisen kein einziger der mosaischen Konfession angehörte, wurde diesen die Verpflegung in einer mosaisch streng rituellen Restaurationstüche angewiesen. Lieber Leser! Du darfst nicht einmal ahnen, was so eine loschere Küche in Galizien bedeutet, und erst wenn du sehen würdest die Zubereitung der Speisen, glauben wir sicher, daß dir der Magen im Leibe sich umdrehen müßte. Dies ließ die Anstaltsverwaltung wahrscheinlich mit Rücksicht auf das in Saffow sich befindende Wunderkabinat derart einrichten, damit dem Pächter der ein Jude ist, von dieser hohen rituellen Stelle aus kein Vorwurf über Unterstützung einer „fremden“ Küche gemacht werde. Erst über Protest der Kranken wurden sie in einer christlichen Küche verpflegt.

Die Anstalt liegt 9 Kilometer von der Bahnstation Zloczow entfernt, in einem wilden Park, von Sümpfen umgeben und auf feuchtem Terrain. Die Luft in derselben wird von den Schmutzwässern, die in offenen Ableitungsgräben aus den beiden großen Papierfabriken direkt neben dem Park geleitet werden, mit einem recht unangenehmen Duft erfüllt. Aber auch ein Sumpf inmitten des Parkes, herabhängend von einem Teiche, trägt nicht zur Verbesserung derselben bei, da schon nach geringen Niederschlägen Sumpfgestank vereint mit einem kräftigen Schimmelgeruch entfliehet, der den Atmungsorganen lästig wird. Es ist somit schon die Lage der sogenannten Anstalt eine fast ideal schlecht gewählte und der Gesundheit unbedingt abträgliche zu bezeichnen, was aber die k. k. Staatsbahnverwaltung nicht behindert Kranke, zur Heilung in dieses Nest zu schicken.

Ist nun die Lage eine schlechte, so sind auch die Unterkünfte für die Kranken um nichts besser. Sie befinden sich in zwei Baracken im Park nächst der Badebude. Die Zimmer sind dumpf und feucht, weil die Terrainfeuchtigkeit durch die Fußböden in diese dringt. Die Barackendeckung ist schadhast, weshalb bei Niederschlägen das Regenwasser durch Dach und Decke in die Zimmer tröpfelt. Bei Nacht schuf das Plätschern des Regenwassers ins unterstellte Lavoir eine ganz liebliche Einschlafungs-

müßig. Die Kranken waren fast zum Schlafen unter Regenschirmen genötigt. In diesen Baracken wohnen auch einige Sommerfrüchler, die früh den Inhalt der Nachtgeschirre einfach auf die Gasse entleerten. Dies geschah wohl auch deshalb, weil die freistehenden Aborte circa 150 Schritte entfernt sind. Die Aborte sind richtige „Latrinen“, einfache Bretterbuden über einer seichten Vertiefung.

Der Park ist ganz verunreinigt. An allen Ecken und Enden ist man in Gefahr, in Unrat zu treten, so daß der Aufenthalt im Park mehr Ekel erregt, als Erholung bringt.

Die als „Badeanstalt“ bezeichnete Bude dürfte circa 40 Meter lang und circa 4 Meter breit sein, besteht aus gemauerten Wänden, ist mit einem nach Norden abfallenden Holzflugdach überdeckt und hat zur Parkseite eine Veranda sowie unter der Flugdachverlängerung der Nordseite einige Kammern, in denen die Bedienstetenwohnungen, Kessel, Küche und Speisezimmer, Kumpelkammern und Holzlagern untergebracht sind. In der Mitte dieser Bude ist ein kleiner Holzturm aufgeführt, in welchem zwei kleine Reservoire für das Wasser untergebracht sind. An der Parkseite hängt ein Schild mit der schwungvollen Aufschrift „Badeanstalt Zygmontowa“.

Das Innere dieses Schuppens, dessen Dach und Türteile vom zerfetzenden Holzschwamm an mehreren Stellen überwuchert sind, birgt Einrichtungen für die Wasserbehandlung, welche uralte und in recht verlottertem Zustand sind. Die Wannen sind noch aus Holz. Die Leintücher werden nach Gebrauch bloß getrocknet und ohne eine Desinfektion wiederverwendet, so daß leicht Krankheiten übertragen werden können.

Sind nun alle Teile der Anlage, wie geschildert, primitiv, so wäre anzunehmen, daß die Anstaltsverwaltung bemüht ist, dies alles durch eine verständige Wasserbehandlung wettzumachen. Weit gefehlt!

Der hiesige Anstaltsarzt kümmert sich um die Wasserbehandlung überhaupt nicht. Er hat nicht ein einzigesmal die Ausführung der Wasserbehandlung durch den Diener kontrolliert, ob sie richtig verabreicht wird und ob sie zweckdienlich ist. Bloß einmal in 28 Tagen hat er einen Kranken in einer Badeabteilung besucht, um ihm einen Schultermuskel zu massieren, weil ein Masseur, der diese Kunst derselben würde, fehlt. Einige Kranke brauchen Medikamente aus der Apotheke, die sie sich für eigenes Geld kaufen mußten, trotzdem es recht billige Sachen waren und auf Kosten der Krankenkasse hätten beschafft werden sollen. Ueberdies machte es den Eindruck, als ob der Arzt weniger von der Wasserbehandlung verstände als der Badediener. Ersterer huldigt nicht dem Prinzip einer präzisen Anordnung einer Wasserleitung. Er erwartete von den von den Kranken jeweilig selbst gewählten Wasserbehandlungsarten alle jene Erfolge, welche in einer wissenschaftlich und sachmännlich geleiteten Anstalt durch eine streng systematisch betriebene Wasserkur erzielt werden. Daß da die Hoffnungen der Kranken und auch die der Krankenkassenverwaltung sich nicht erfüllen und auch keine Besserungen oder Heilungen eintreten können, scheint der Anstaltsleitung nebenbei zu sein.

Zu all dem ist der Herr Anstaltsarzt recht vorsichtig und schlau zu Werke gegangen. Er hat den Kranken keine schriftliche Anordnung der Art der zu verabreichenden Wasserkur gegeben, dies zunächst wohl aus dem Grund, um eine Kontrolle des Dieners seitens der Kranken selbst unmöglich zu machen, höchstwahrscheinlich aber auch um eine nachherige Kritik der Behandlung seitens in der Hydrotherapie erfahrener Ärzte unmöglich zu machen. Nicht wahr, dies ist sehr vorsichtig?

Dieser Arzt ist zugleich auch Pächter der Badeanstalt. Was ihm an Kenntnissen und Erfahrung auf dem Gebiet der Wasserbehandlung zu Heilzwecken abgeht, scheint er durch Routine im Geschäft ersetzen zu können. Seine Routine im Vertrauenverwecken muß groß sein, daß die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg, als jene Behörde, die namens der k. k. Staatsbahnverwaltung mit der Badeanstalt Zygmontowa einen Vertrag abschloß, im Verlaufe von 28 Tagen **keinmal** durch einen Vertrauensoder auch **Chesarzt**, ja nicht einmal durch einen Verwaltungsbeamten die Verhältnisse in Saffow kontrollieren ließ. Dieser Behörde scheint alles recht zu sein, was der Anstaltspächter von Zygmontowa Dr. Josef **Klasten** tut oder läßt.

Was diese Kurverwaltung den Kranken zu bieten sich verpflichtet hat, blieb bisher ein Geheimnis, dazu kommt das Ausbleiben ärztlicher Nachkontrolle seitens der Staatsbahnverwaltung, was zusammen genügend die Leichtfertigkeit beleuchtet, mit welcher die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg das Geld der Krankenkasse verausgabt.

Zur Illustrierung der Primitivität der Anstalt und des überaus großen Sparens der Anstaltsverwaltung wäre noch zu erwähnen, daß bei elf Kurteilnehmern in 28 Tagen nicht eine einzige Packung, ein Doungs oder Heißluftbad oder eine Inhalation verabreicht wurde.

Aus Vorgeschildertem ist also zur Genüge ersichtlich, daß mit der Verhinderung von Kranken zur Heilung in diese Wasserheilanstalt die Krankenkasse um das aufgewendete Geld, die Kranken um die Mühe und Hoffnungen auf Genesung gebracht wurden. Nur die Anstaltsverwaltung ist nicht um das ihr zukommende Geld gesoppt wurde.

Auch einige Genossen waren in dieser sauberen Wasserheilanstalt und als sie sahen, wie die Krankenkasse ausgebeutet wird, hatten sie die löbliche Absicht, dies alles im Wege einer Anzeige der k. k. Staatsbahnverwaltung zur Kenntnis zu bringen. Siehe! da fanden sich auch unter diesen paar kranken Eisenbahnern **Zudase**, die dies Vorhaben dem Dr. **Klasten** hinterbrachten und dieser ließ in seiner Schlauchheit an darauffolgenden Tagen die Kranken wissen, daß die zuständigen Direktionen betreffs der zu gewärtigenden Tauglichkeit zum Dienst einiger Kranken bei ihm anfragten. Er könne nicht sagen, was er für Antworten erteilen werde, dies hänge ja ganz von dem Verhalten der Kranken selbst ab. Durch diesen schlauen Trick wurden die Genossen eingeschüchtert, da sie sahen, daß das Intrigengewebe in Galizien aus starkem Garn geflochten ist und sie befürchteten, noch in ihrer Existenz geschädigt zu werden.

So die k. k. Staatsbahndirektion Lemberg dem Dr. **Klasten** Benefizien zuwenden will, mag sie ihm lieber direkte Zuwendungen machen, nicht solche auf dem Umweg der Zuführung von Krankenkassenmitgliedern in seine verkaufte „Wasserheilanstalt“.

Protokoll

Der Sitzung der Personalkommission der k. k. Nordwestbahndirektion, Sektion Unterbeamte, abgehalten am 30. Mai 1911 in Wien. (Schluß.)

Mitglied **Hoffmann** bringt vor, daß die Kasernen für das Maschinenfahrpersonal in Groß-Wiesel nie ausgeräumt werden, weil zwischen Ankunft und Abgang der einzelnen Partien ein zu kurzer Zwischenraum ist. Infolge des Umstandes, daß alle nach den drei Richtungen Zglau, Rimburg und Prag bestimmten Partien in demselben Raume schlafen müssen, wird man häufig irrtümlicherweise geweckt und dadurch um die Ruhe gebracht.

Mitglied **Smitta** macht aufmerksam, daß die Kasernen in Alt-Pala sehr unsauber gehalten sind, die Aufstellung einer eigenen Schmierfrau wäre dringend notwendig.

Mitglied **Hartwig** fragt an, ob Aussicht besteht, daß in größeren Stationen und Werkstätten, nach dem Muster größerer industrieller Etablissements, Wabergelegenheiten für die Bediensteten errichtet werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß die Errichtung von Wäbern in größeren Personalstationen und Werkstätten gewiß wünschenswert wäre, daß dies aber in erster Linie eine Geldfrage sei.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

6. K o b e l a r.

Ausgleich der Gärten, welche sich im Jahre 1907 anlässlich der Ueberführung in das k. k. Staatsbahnschema ergeben haben, und zwar in der Weise, daß allen Unterbeamten, welche eine Zulage von 40 Kr. erhalten haben, um ein halbes Jahr, 60 Kr. ein Jahr, 80 Kr. anderthalb Jahre und bei 100 Kr. um zwei Jahre die Vorrückung gefügt wird.

Mitglied **Kobelaar** führt aus, daß die Unterbeamten, die bei der Regulierung im Jahre 1907 keine Erhöhung der ständigen Bezüge um volle 120 Kr. bekommen haben und die Differenz auf diesen Betrag in Form einer Personalzulage erhielten, sich dadurch geschädigt fühlen, daß diese Zulage bei späteren Vorrückungen vermindert, beziehungsweise eingestrichelt worden ist; weiters fühlen sich dieselben durch die genannte Regulierung insofern benachteiligt, als sie nur in die nächsthöhere Stufe überstellt wurden, während die Beamten, die bisher mit den Unterbeamten den gleichen Anfangsgehalt und auch dieselben Abancementstufen (120 Kr.) hatten, in die zweitnächste Stufe überstellt wurden, obwohl die Feuerung für sie nicht minder fühlbar war, als für die Beamten.

Es möge durch außerordentliche Abancements denjenigen Unterbeamten, welche in Verhältnissen zu ihrer Dienstzeit derzeit noch in einer niedrigeren Gehaltsstufe stehen, eine Besserung ihrer Lage gewährt werden.

Mitglied **Leidermann** bringt vor, daß besonders die Kondukteure, welche im Jahre 1907 auf einem Gehalt von 1080 Kr. gestanden sind, bei der Regulierung und bei der Einreichung schlecht abgeschnitten haben. Bis zur Erreichung dieses Gehaltes haben sie durchschnittlich elf Jahre warten müssen, dann sind sie auf 1100 Kr. aufgerundet worden, 100 Kr. haben sie als Zulage erhalten und diese verlieren sie wieder bei den folgenden Abancements.

Durch die Kürzungen, die man bei der Einreichung den Dienern infolge siebenjähriger provisorischer Dienstzeit und infolge Anstellung mit niedrigem Anfangsgehalt gewährt hat, ist es dazu gekommen, daß jetzt Bedienstete, die um fünf Dienstjahre auseinander sind und im Gehalt jahrelang Unterschiede von 250 Kr. bis 350 Kr. aufgewiesen haben, einander gleichgestellt sind; gerade die vorangeführten Kondukteure haben aber von diesen Begünstigungen nichts profitiert, weil sie inzwischen zu Unterbeamten ernannt worden waren.

Er bittet, auch diese Gärten durch Fristenkürzungen in den einzelnen Fällen auszugleichen.

Der Vorsitzende verweist auf seine Ausführungen zu Punkt 1, monach solche Gärtenausgleiche jetzt, nach vollzogener Einreichung, kaum mehr diskutabel sind und jedenfalls großen Schwierigkeiten begegnen würden. Er werde aber auch die vorgebrachten Fälle genau untersuchen lassen.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

7. K o b e l a r.

Ausgleich von Gärten, welche bei solchen Stationsmeistern der O. N. W. B. in Vorrückung, beziehungsweise Erreichen von Definitivum vorgekommen sind, welche nach der früheren Praxis, auch wenn sie vor der Militärpflicht den Dienst mehrere Jahre versehen haben, das Definitivum aber erst nach Ableistung der Präsenzpflicht, beziehungsweise erst nach Freisprechen von der Militärdienstpflicht erreichen konnten.

Mitglied **Kobelaar** führt an, daß bei der O. N. W. B. die provisorischen Stationsmeisteranwärter, selbst wenn sie schon vor absolvierter Militärdienstpflicht einige Jahre gedient haben, erst nach Ableistung des Militärdienstes definitiv ernannt wurden und auf diese Weise mehrere Dienstjahre verloren haben.

Bei den k. k. Staatsbahnen können sie auch schon vor Erfüllung der Militärdienstpflicht definitiv werden.

Er ersucht, diesen Bediensteten die verlorenen Dienstjahre durch außerordentliche Abancements aufzubringen, nachdem auf dieselben heute ja die Vorschriften der Staatsbahnen Anwendung zu finden haben.

Mitglied **Slezak** widerspricht diesem Antrag, nachdem auch bei anderen Bediensteten, zu Beispiel bei den Bahnmeistern, der gleiche Vorgang geübt wurde, daß sie auch erst nach Ableistung der Militärdienstpflicht definitiv wurden. Bei Gewährung des Antrages **Kobelaar** würden die Bahnmeister ungünstiger behandelt werden, als die Stationsmeister.

Der Vorsitzende erklärt es für ganz ausgeschlossen, die eingereichten Bediensteten jetzt nachträglich so zu behandeln, als ob sie schon seit Beginn ihrer Dienstzeit Staatsbahner gewesen wären. Eine solche Rückwirkung der Einreichung sei vollkommen unmöglich.

Der Antrag wird hierauf mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

8. K o b e l a r.

Festsetzung des Anfangsgehaltes für Aushilfsstationsmeister mit 4 Kr. täglich.

Mitglied **Kobelaar** weist darauf hin, daß Aushilfsbahnmeister einen Taglohn von 4 Kr. erhalten, Aushilfsstationsmeister dagegen nur einen solchen von 3 Kr., trotzdem in dem Beschwerlichkeits der Dienstleistung kein Unterschied zwischen den beiden Kategorien besteht.

Mitglied **Slezak** widerspricht dieser Behauptung und erklärt, daß der Dienst eines Aushilfsbahnmeisters als Dienst auf der offenen Strecke entschieden anstrengender sei, als der der Aushilfsstationsmeister; daß insbesondere die Kleidung dabei viel stärker abgenützt werde. Der Unterschied in der Entlohnung sei daher durchaus gerechtfertigt.

Der Vorsitzende entgegnet, der Antrag sei vollkommen ausfallslos, weil die Erhöhung des Taglohnes einer Kategorie nur wieder Forderungen auf Taglohn erhöhungen für andere Kategorien zur Folge hätten.

Der Antrag wird hierauf mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

9. K o b e l a r.

Erweiterung der Postennormierung für Stationsmeister. Die Befegung eines bisher von Unterbeamten bekleideten Postens durch Beamte, was dies öfters in letzterer Zeit geschah, darf nicht mehr vorkommen.

Mitglied **Kobelaar** führt aus, daß eine Reihe von Güterklassen- und Verkehrsposten, welche bisher von Unterbeamten anstandslos bekleidet wurden, nunmehr mit Beamten besetzt worden sind, während die bisher selbständig auf diesen Posten verwendeten Unterbeamten vielfach als Hilfskräfte diesen Beamten zugewiesen wurden. Eine solche Degradation werde von den betroffenen Unterbeamten schwer empfunden.

Der Vorsitzende erwidert, die angeführten Maßnahmen hängen mit der Postensystemisierung zusammen. Uebrigens werden durch die Normierung voraussichtlich viele Posten, die bisher mit Beamten besetzt waren, für Unterbeamte bestimmt, dagegen nur wenige Unterbeamtenposten in Beamtenposten verwandelt werden; dadurch werde sich Gelegenheit ergeben, Unterbeamte, die durch die Normierung ihre selbständigen Posten verlieren, wieder auf solche unterzubringen.

Mitglied **Kobelaar** zieht mit Rücksicht auf diese Erklärung des Vorsitzenden seinen Antrag zurück, bittet aber, bei Befetzungen von Unterbeamten möglichst auf die von diesen bisher besessene Funktionen Rücksicht zu nehmen.

10. K o b e l a r.

Errichtung von Kanzleiräumen für Magazins-, sowie für Platzmeister dort, wo selbe noch nicht bestehen, beziehungsweise entsprechende Einrichtung schon bestehender Lokaltitäten, damit das Verweilen daselbst möglich wäre.

Mitglied **Kobelaar** führt aus, daß speziell auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwälder Eisenbahn die Kanzleiräume der Magazinsmeister sehr schlecht und unzureichend sind; so steht beispielsweise dem Magazinsmeister in Gablonz-Brand als Kanzleiraum nur ein Versteck im Gütermagazin zur Verfügung; ebenso fehlen meistens Kanzleiräume für Platzmeister.

Mitglied **Hoffmann** weist darauf hin, daß der Magazinsmeister im Heizhaus Wien in einer kleinen Kammer untergebracht ist, in welcher eine Menge Öl aufbewahrt wird. Auch der Kanzleiraum des Magazinsmeisters im Heizhaus Prag ist durchaus unzureichend und unhygienisch.

Mitglied **Slezak** schlägt vor, den vorliegenden Antrag durch den Zusatz: „Weiterer Ausgestaltung der Bahnmeisterkanzleien“ zu ergänzen, nachdem die Bahnmeister vielfach überhaupt noch keine Kanzleien, teilweise wieder ganz unzureichende Räume für diesen Zweck haben.

Der Vorsitzende erwidert, daß die vorliegende Beschwerte geprüft und nach Möglichkeit allmählich Abhilfe geschaffen werden wird.

Der Antrag wird hierauf mit dem Zusatzantrag **Slezak** einstimmig angenommen.

11. K o b e l a r.

Gewesene Stationsmeisteranwärter, jetzt nach der Verstaatlichung Aushilfsstationsmeister, mögen definitiv ernannt werden, denn in wirklicher Funktion dieser Kategorie beim Zählen der Jahre bei der Feinerzeitigen priv. O. N. W. B. und der jetzt verstaatlichten Bahn haben selbe bereits fünf Jahre, beziehungsweise noch länger zugebracht.

Mitglied **Kobelaar** erklärt, durch das mittlerweile erschienene Amtsblatt, betreffend die Ernennung von Unterbeamten mit 1. Jänner 1911, sei der vorliegende Antrag größtenteils gegenstandslos geworden. Nur hinsichtlich von vier Bediensteten, die er namentlich anführt, müsse derselbe aufrecht erhalten werden. Diese seien trotz längerer Dienstzeit noch immer nicht definitiv ernannt worden.

Der Vorsitzende erwidert, daß hierfür jedenfalls besondere Gründe vorliegen dürften, über die er sich informieren werde.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

12. K o b e l a r.

Allen neu ernannten, von der alten Verwaltung aufgenommenen Stationsmeistern sollte das Schreibrequisitenpauschale zuerkannt werden.

Mitglied **Kobelaar** verlangt, daß mit Rücksicht auf die erfolgte Einreichung allen Bediensteten, die erst nach der Einreichung definitiv ernannt worden sind und Schreibgeschäfte zu versehen haben, das Schreibrequisitenpauschale zuerkannt werde.

Mitglied **Smitta** unterstützt diesen Antrag speziell hinsichtlich der Werk- und Maschinenmeister.

Der Vorsitzende erklärt, daß nach dem Gebührenregulativ der k. k. Staatsbahn einen Schreibrequisitenpauschale für die zu Schreibgeschäften verwendeten Bediensteten nur beim Dienstantritt, das heißt bei der Ausnahme in den Dienst, nicht aber bei der Definitivernennung und sonst nur bei Neuübernahme eines mit Schreibgeschäften verbundenen Postens gebührt.

Bediensteten jedoch, welche schon vor der Einreichung Schreibgeschäfte versehen haben, steht kein Anspruch auf ein Schreibrequisitenpauschale zu. Uebrigens sind diesen die Schreibrequisiten als Inventar von der Gesellschaft beigegeben worden.

Mitglied **Leidermann** macht aufmerksam, daß den Unterbeamten in Zglau das monatliche Schreibpauschale nicht ausgezahlt wird.

Mitglied **Slezak** bringt vor, daß die Brückenmeister weder ein Schreibpauschale noch ein Papierpauschale erhalten; auch bekommen dieselben, außer bei der Streckeneinleitung Wien, die notwendigen Schreib- und Zeichenmaterialien nicht beigegeben, obwohl sie schriftliche Arbeiten und Pläne zu liefern haben.

Der Vorsitzende sagt zu, daß er sich bezüglich der Nichtauszahlung des Schreibpauschals in Zglau informieren werde, sowie daß Verfügungen getroffen werden, daß die Brückenmeister seitens ihrer vorgesetzten Streckeneinleitungen mit den erforderlichen Schreib- und Zeichenmaterialien versehen werden.

Der Antrag wird hierauf mit Rücksicht auf die Ausflüchtung des Vorsitzenden zurückgezogen.

13. K o b e l a r.

Im Sinne des § 59 der Dienstordnung möge bei allen, bei Kantalarbeiten beschäftigten Aushilfsstationsmeistern jeder zweite dienstfreie Sonntag zuerkannt werden.

Mitglied **Kobelaar** führt aus, daß die Beschwerte hauptsächlich von den in den Güterklassen in Rimburg verwendeten Aushilfsstationsmeistern herrührt; nähere Daten seien ihm allerdings nicht bekannt. Der Antrag hänge übrigens mit dem allgemeinen, dem Zentralausdruck zugewiesenen Antrag auf Regelung der Dienst- und Ruhezeiten in den Gütermagazinen zusammen.

Mitglied **Hartwig** ersucht auch namens des Reichenberger Magazinspersonals um Aufhebung des überflüssigen Sonntagsdienstes.

Der Vorsitzende erwidert zunächst, daß der Dienst in den Güterklassen nicht als Bureaudienst im Sinne des § 59 der Dienstordnung aufzufassen ist; auf die in den Güterklassen verwendeten Bediensteten findet dieser Paragraph keine Anwendung. In den Güterklassen ist ja an Sonntagen überhaupt kein Dienst, nur bei den Güterklassen besteht Vormittagsdienst.

Ein Zwang, am Sonntag zum Dienste in die Güterklasse zu kommen, kann wohl nicht geübt werden.
 Hinsichtlich der Beschwerden über die dienstliche Ueberlastung im Magazin in Reichenberg habe er sich an Ort und Stelle erkundigt und keiner der Bediensteten habe Klagen vorzubringen gehabt. Es mögen ihm konkrete Fälle namhaft gemacht werden, daß Bedienstete ohne Notwendigkeit gezwungen worden seien, an Sonntagen Dienst zu machen, in der vorliegenden allgemeinen Form könnte dem Antrag nicht näher getreten werden.

Mitglied Kabelař zieht nunmehr den Antrag vorläufig zurück, um bis zur nächsten Sitzung konkrete Daten zu sammeln.

14. Slezak.

Es wolle den Bahnmeistern die Ausnützung der dienstfreien Sonntage auch vor oder nach einem bewilligten Urlaub im Anschluß an den letzteren gestattet werden.

Mitglied Slezak macht aufmerksam, daß im Bereich des Betriebsinspektorats Reichenberg die im Antrag verlangte Ausnützung der dienstfreien Sonntage der Bahnmeister im Anschluß an einen Urlaub bereits gestattet sei. Das Personal ist aber daran interessiert, daß diese Einrichtung durch ein zirkulär allgemein festgelegt werde, um sich auf einen Anspruch stützen zu können.

Der Vorsitzende entgegnet, daß durch die Billigung des Antrages es leicht zu einer ungebührlichen Verlängerung der dienstordnungsgemäßen Urlaube und damit zu Mißbräuchen kommen könne. Er habe keine Einwendung dagegen, daß von Fall zu Fall solche Bewilligungen erteilt werden, wenn es der Dienst gestattet, aber eine bezügliche offizielle Einführung könne nicht erfolgen.

Mitglied Slezak zieht hierauf seinen Antrag zurück, bittet jedoch, daß insbesondere die vom Betriebsinspektorat Rumburg bei der alljährlichen Verlautbarung der dienstfreien Sonntage der Bahnmeister angeschlossene Klausel, daß dienstfreie Sonntage nicht im Anschluß an einen Erholungsurlaub ausgenützt werden dürfen, beseitigt werde.

Der Vorsitzende nimmt diese Bitte zur Kenntnis und fügt hinzu, daß er den Inspektoratsvorständen nahelegen werde, der Gewährung solcher Ansuchen nach Möglichkeit keine Schwierigkeiten zu bereiten.

15. Slezak.

Gleichstellung der Unterbeamtengruppe B/2 mit den Gruppen A und B/1 in Bezug auf den Brennstoffbezug.

Mitglied Slezak begründet den Antrag damit, daß der Brennstoffbedarf der beiden angeführten Kategorien der gleiche sei.

Der Vorsitzende sagt zu, sich über die Sache zu informieren und danach das Entsprechende zu veranlassen. Der Antrag wird hierauf angenommen.

16. Hartwig.

Verlautbarung der Systemisierung.

Mitglied Hartwig macht aufmerksam, daß unter dem Personal die Ansicht verbreitet ist, daß die Postensystemisierung überhaupt aufgehoben werden wird und daß künftig Posten überhaupt nicht mehr ausgeschrieben werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß diese Auffassung gewiß irrig sei; die Systemisierung werde kommen und werde auch verlaublich werden. Eine Einschränkung der Postenaus-schreibung werde nicht eintreten.

Mitglied Hartwig führt aus, daß eine Reihe von Rechten an die Verwendung auf einem normierten, beziehungsweise systemisierten Posten getnüpft sei, so der Anspruch auf Fahrbegünstigungen und andere; darum sei es für jeden Bediensteten wichtig, zu wissen, ob er sich auf einem solchen Posten befinde; er ersucht darum um möglichst baldige Verlautbarung der Normierung und Systemisierung.

Der Vorsitzende entgegnet, daß die Angelegenheit gegenwärtig beim Finanzinspektorat in Behandlung steht; wann sie erledigt wird, kann derzeit noch nicht bestimmt werden.

17. Hartwig, Smitta.

Beantwortung aller in den früheren Sitzungen eingebrachten und bis jetzt nicht erledigten Anträge.

Mitglied Smitta macht zu diesem Punkt aufmerksam, daß die von den Bediensteten verlangte Einführung der Dienst-einteilung der Maschinenmeister mit 12 Stunden Dienst und 24 Stunden frei, für den Bereich der Staatsbahnen bereits durch Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 64774/VII ex 1908, erfolgt ist, bei uns aber noch nicht in Kraft steht. Zumindestens besteht diese Dienst-einteilung noch nicht in den Heizhäusern Wien, Jglau, Rumburg und Reichenberg.

Der Vorsitzende sagt zu, sich hierüber zu informieren und danach das Erforderliche zu veranlassen.

Mitglied Hartwig bringt vor, daß laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 48.089/13 ex 1909, bei den k. k. Staatsbahnen die Einrichtung besteht, daß Maschinen- und Werkmeister bei Erreichung eines gewissen Gehaltes zu Beamten überföhrt werden; es wird ersucht, die Bestimmungen dieses Erlasses auch bei der O. B. W. zu praktizieren. Die Ueberstellung dieser Werkmeister zu Beamten sei jedoch in den betreffenden Verwendungsklassen erfolgt. Jetzt bestiehe die Befürchtung, daß die Werk- und Maschinenmeister in den neuen Beamtenstatus III überföhrt würden, wodurch sie sowohl im Endgehalt als auch in den Versorgungsrechten ungünstiger gestellt wären, als beim Verbleiben in der Unterbeamtenkategorie. Es sollten also diese Bediensteten vor einer eventuellen Ueber-stellung zu Beamten des Status III um ihr Einverständnis befragt werden.

Die Mitglieder Slezak und Smitta schließen sich den Ausführungen des Vorredners an.

Der Vorsitzende bemerkt, daß dieser Antrag jedenfalls im Zentralausschuß zu behandeln sein wird.

Mitglied Pretsch fragt an, ob die Frage der allgemeinen Ernennung der Unterbeamten zu Beamten bald geregelt werden wird.

Der Vorsitzende erklärt, daß sich hierfür keine Zeitbestimmung geben lasse, voraussichtlich dürfte die Sache nicht sehr rasch gehen.

Mitglied Hartwig ersucht um Vereinheitlichung des Nachwachspeinspektionsdienstes in allen Werkstätten, nachdem heute die Vorschriften überall verschieden sind.

Mitglied Pretsch bringt vor, daß bei allen amtlichen Verlautbarungen stets die Manipulantinnen nach den Beamten und vor den definitiven Unterbeamten und Dienern genannt werden; dadurch werde auf Seite der Manipulantinnen Ueberhebung hervorgerufen und äußern sich dieselben, daß sie gegenüber Unterbeamten und Dienern vorgeföhrt und höherstehende Bedienstete seien.

Er ersucht, nachdem die Manipulantinnen laut Dienstordnung nur Hilfsbedienstete sind, diese in Zukunft erst nach den definitiven Bediensteten anzuföhren.

Der Vorsitzende macht aufmerksam, daß der § 2 der Dienstordnung für die Rangordnung der Bediensteten nicht allein maßgebend sein kann, denn dann müßte beispielsweise der definitive Kanzleidiener vor dem Beamtenaspiranten rangieren. Im übrigen könne der Frage nur auf Grund konkreter Fälle nähergetreten werden.

Mitglied Leidemann ersucht, daß entsprechend dem früheren Ums alle Manipulationskondukteure bei Erreichung des Gehalts von 1200 Kr. zu Oberkondukteuren überföhrt werden.

Der Vorsitzende verweist darauf, daß solche Ueber-stellungen nur nach Maßgabe der Normierung und Systemisierung vorgenommen werden können, wie dies auch schon in früheren Sitzungen erklärt worden ist.

Die Mitglieder Pretsch und Leidemann bringen vor, daß auf einzelnen Strecken, beispielsweise auf der Lokalbahn Caslau-Jawratsch-Kremoschnitz Oberkondukteure ständig als Bremser verwendet werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß diese Behauptung jedenfalls übertrieben ist, er werde übrigens die Sache erheben lassen.

Mitglied Leidemann ersucht um Verbesserung der Beleuchtung in den Dienstwagen sowie um Beistellung von Manipulationskondukteuren für Güterzüge in den Strecken, in welchen ein größerer Bruttowechsel stattfindet; speziell kommen hierfür die Gütermanipulationszüge in der Strecke Jglau-Rumburg in Betracht, besonders diejenigen darunter, welche die Strecke Rumburg-Kolin ohne Aufenthalt durch-fahren. Weiters ersucht er um Gewährung eines vollständigen dienstfreien Tages im monatlichen Turnus der Zugbegleiter. Heute wird derselbe in der Weise gewährt, daß man am Morgen aus dem Dienste nach Hause kommt, sich während des Tages ausschläft und am nächsten Morgen wieder in den Dienst gehen muß; dies kann nicht als ein ganzer dienst-freier Tag angesehen werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß alle vom Mitglied Leidemann vorgebrachten Angelegenheiten erhoben, studiert und nach dem Ergebnis eventuelle Veranlassungen getroffen werden.

Endlich fordert der Vorsitzende die Personal-kommission auf, einen Protokollverfasser zu bestimmen.

Ueber Antrag des Mitgliedes Slezak wird hierfür einstimmig das Mitglied Bahnmeister Franz Sella in Wien bestimmt.

Nachdem hiermit die Tagesordnung erschöpft erscheint und sich niemand zum Worte meldet, schließt der Vorsitzende die Sitzung.

Wien, am 30. Mai 1911.

Dr. Reinöhl m. p., Dr. Schubert m. p.,
 Schriftführer. Obmann.
 Franz Sella m. p.,
 Verifikator.

Inland.

Die Sozialdemokraten für die sofortige Einberufung des Reichsrates. Das Präsidium des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten hat folgendes Schreiben an den Präsidenten des Abgeordnetenhauses, Dr. Sylvester, geschickt: „Geehrter Herr Präsident! Der Abbruch der Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung über die Einfuhr des argentinischen Fleisches hat in den breitesten Schichten der Bevölkerung die größte Erbitterung hervorgerufen. Die Wählererschaft, durch das Fortschreiten der allgemeinen Teuerung in ihren wichtigsten Lebensinteressen schwer getroffen, erwartet, daß die Volksvertretung unverzüglich zusammentreten, zur neuen Sachlage Stellung nehmen und dem Willen der Wähler Geltung sichern werde. Aus diesen Gründen richten wir an Sie, Herr Präsident, im Auftrag des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten das höfliche Ersuchen, die nächste Sitzung des Abgeordnetenhauses für einen der nächsten Tage anzuberäumen. Mit dem Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung das Präsidium des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten: B. Adler, E. Bernerstorfer, K. Seig.“

Protestkundgebungen der Wiener Arbeiterschaft gegen die Teuerung. In Wien haben Montag die großen Protest-versammlungen begonnen, die in allen Bezirken stattfinden werden. Sämtliche Versammlungen waren so über-füllt, daß Tausende auf der Straße stehen mußten. Nach den Versammlungen gab es in jedem Bezirk große Auf-züge, in Margarethen wäre es durch die Unüberlegtheit eines Wachmannes, der auf einen Fuß hin den Säbel zog, beinahe zu einem Zusammenstoß gekommen. In Ottakring zogen Tausende Versammlungsteilnehmer durch die Straßen unter brausenden Entrüstungsrufen gegen die Regierung und ihre Spintermänner, gegen den Fleisch- und Zinswucher. Aus den Fenstern, in denen sich Kopf an Kopf drängte, wurde der Zug mit Begeisterung begrüßt. Tausende schlossen sich noch auf dem Wege dem Zuge an. „Wir haben Hunger! Wir wollen Fleisch!“ Immer wieder erschollen die Rufe und immer lauter. Unaufhaltsam flossen die Massen dahin, füllten die Breite der Straßen bis knapp an die Häuserfronten und brachten den Tramway-verkehr immer wieder zum Stocken. Die Demonstration hatte ihr Ziel auf dem Stephaniplatz. Dort hielt Abgeordneter Seber noch eine Ansprache, in der er noch einmal die volksfeindlichen Taten der Regierung brandmarkte und die Versammelten zu festem Zusammenhalt aufforderte. Wieder erschollen flammende Rufe der Entrüstung, zum Schluß das „Lied der Arbeit“. Dann löste sich die ge-waltige Demonstration auf.

Der Parteitag der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich. Die Parteivertretung hat im Einvernehmen mit den Genossen aus allen Kronländern beschlossen, daß der Parteitag auf Sonntag den 29. Oktober und die folgenden Tage, und zwar in Innsbruck einberufen werden soll. Die Tagesordnung umfaßt die Berichte, das Ver-hältnis zu den Bruderparteien, die Wohnungsnot und Lebensmittelteuerung und die Wehrreform.

Lustiges aus der deutschnationalen „Arbeiter“-bewegung. Die deutschnationale Arbeiterbewegung hat kürzlich eine Firmaänderung vorgenommen. Es gibt bekanntlich verschiedene Richtungen unter den gelben Brüdern. Die einen gehen mit dem Schwandel haufieren, sie stehen auch auf dem Massenstandpunkt; das sind die Knirsch-Leute. Den anderen ist dieser demagogische Trieb ein Greuel, sie wollen nichts anderes sein als Sälepp-träger der Bürgerlichen, sie sind Anhänger der „Har-monie zwischen Kapital und Arbeit“. Die letztgenannte Sorte der Gelben veranstaltete vor kurzem in Friedland eine Zusammenkunft, die stolz „Parteitag“ genannt wurde. Weil man nun über nichts Gescheiteres zu reden wußte und wohl auch, damit die Tagesordnung des „Parteitages“ die Teilnehmer nicht gar zu sehr anödet, wurde über eine Firmaänderung der Partei disputiert.

Ein solcher Disput ist immer unterhaltend. Es wurde zum Zeitvertreib beschlossen, den bisherigen Titel: „Deutsche Arbeiterpartei“ in „Deutschvölkische Arbeiter-partei“ abzuändern, um den Gegensatz zwischen der an-geblüht auf dem Massenstandpunkt stehenden Zentral-kommission (Richtung Knirsch) scharfer hervorzuhelben. Soffentlich verwechseln die Zeitgenossen des Herrn Beherl (des Führers der „Deutschvölkischen“) seine Partei nicht mehr mit der Zentralkommission, was leicht passieren könnte, da ja die beiden famosen „Arbeiter-parteien“ einander gleichen wie ein faules Ei dem an-deren! In einer Entschlieung heißt es, daß es um so notwendiger sei, zu erklären, daß die Beherlianer nichts mit der „Richtung Zentralkommission“ zu tun haben, da die Haltung dieser Richtung des öfteren im Widerspruch mit den Bestrebungen der deutschvölkischen Arbeiter-partei stehe, was das Benehmen des schlesischen „Ar-beiterabgeordneten“ Seidl in der Frage der Fleisch-einfuhr und der Fall Zenker beweise. — Man sieht, was für gewaltige „Differenzen“ es unter den Gelben gibt: die einen sind ganz damit einverstanden, daß einer ihrer „Führer“ sich bei der Abstimmung über die Frage der Fleisch-einfuhr drückt, die anderen finden das unschön; die Knirsch-Leute billigen es, daß man dem Antiklerika-len Zenker nicht in den Nationalverband aufnahm, die anderen sind damit nicht einverstanden. — In zwei großen Fragen sind sie aber einig: in der Verleumdung und Beschimpfung der Sozialdemokratie und in der Liebedienerei gegen das Bürgertum. Nur für die Fabrika-nten wird die Sache komplizierter: sie müssen nach zwei Richtungen Geld geben.

Auch das Getreide wird teurer! Die höhere Tem-peratur der letzten Tage hat die Getreidespekulanten in stärkere Erregung gebracht. Obwohl es sicher ist, daß heuer wenigstens genug Getreide aller Art geerntet werden wird — es ist eine den Mitteltrag weit über-treffende Ernte zu erwarten — haben die paar heißeren Tage dieser Woche den Getreidespekulanten wieder Ge-legenheit gegeben, die Kurse des Getreides in die Höhe zu treiben. Vorläufig sind die Steigerungen noch gering — 20 bis 50 S. per 100 Kilogramm —, aber es ist zu befürchten, daß die Herren Spekulanten ihr Werk fortsetzen und daß ein länger während höherer Kurs zu einer Erhöhung der Mehlpreise führt. Fleischnot, Teuerung der Gemüse und Kartoffel, Räuberei mit Zuder, enorme Steigerung der Petroleumpreise, Erzeffe der Zinswucherer: eine weitere Verteuerung des Protes fehlt der österreichischen Bevölkerung gerade noch.

Ausland.

Eisenbahnerstreik in Amerika. Wenn Anschein nach entflammt nun auch in Amerika ein großer Streik der Eisenbahner. Die Direktoren der Illinois-Central-Eisen-bahn und der Chicago- and Nord-Western-Eisenbahn haben abgelehnt, die Vertreter der Eisenbahnerföderation zu empfangen und deren Gewerkschaft anzuerkennen. Es ist große Gefahr vorhanden, daß ein Streik auf sämtlichen Eisenbahnlinien, die dem Harriman-Konzern angehören, ausbricht. In einer Versammlung, welche das Komitee der amerikanischen Eisenbahngesellschaft abhielt, verpflichteten sich die Gesellschaften untereinander, im Falle eines Streiks durch Austausch von Leuten den Dienst aufrecht-zuerhalten.

Bevorstehender Kampf im britischen Bergbau. Nach der Beendigung des Eisenbahnerstreikes atmete das eng-lische Bürgertum erleichtert auf. Aber schon ballen sich die Wolken zu einem neuen Gewitter zusammen und eine beklemmende Angst hat sich der herrschenden Klassen be-mächtigt. Ein Riesenkampf zwischen den Bergarbeitern und den Bergwerksbesitzern steht bevor.

Die Bergarbeiter des unteren Rhonddales haben ein Manifest veröffentlicht, in dem sie fordern, daß in Wales der Generalstreik proklamiert werden soll, um den Minimallohn für alle Bergarbeiter zu erringen. An einem bestimmten, von einer allgemeinen Konferenz festzu-legenden Tage sollen alle Bergarbeiter in Südwales und Monmouthshire die Arbeit einstellen und dann an die englischen und schottischen Kameraden den Apell richten, sich ihnen anzuschließen.

Von noch größerer Bedeutung als diese Aktion der Waliser ist das Borgehen der Bergarbeiter der Graf-schaften Lancashire und Cheshire. Dies sind die Kern-truppen der britischen Bergarbeiterarmee, die Gründer der „Miners' Federation of Great Britain“ und als außerordentlich zähe Kämpfer bekannt. Sie haben für die Tagesordnung der Generalversammlung der britischen Bergarbeiterföderation, die in der ersten Woche des Monats Oktober in Southport stattfindend wird, eine Resolution ingeschickt, in der für das ganze Vereinigte Königreich ein Minimallohn von 7 Schilling (7 Mk.) gefordert wird. Die Forderung soll sofort in den bestehenden Einigungs-ämtern zur Sprache gebracht werden, und sollten sie die Werksbesitzer nicht bewilligen, so soll ein allgemeiner Berg-arbeiterstreik erklärt werden.

Die in der britischen Bergwerksindustrie bestehenden Einigungsämter haben sich noch nie mit einer Frage von solcher Wichtigkeit befaßt. Man ist daher gespannt, zu sehen, ob sich die Werksbesitzer bequemen werden, einem gütlichen Austrag der Minimallohnstreitigkeiten zuzu-stimmen. Ihre Wortführer erklären, daß die Forderung unmöglich bewilligt werden kann. Die Betriebskosten seien in den letzten Jahren gewaltig gestiegen; hauptsächlich seien dafür das Achtstundengesetz und die scharfere Kon-trolle der Gruben verantwortlich. Dazu werde die neue Versicherungsgesetzgebung den Unternehmern neue Lasten aufbürden.

Die Kampf Stimmung, die unter den Bergarbeitern des Landes herrscht, kommt mit jedem Tag deutlicher zum Ausdruck. In den mittelenglischen Bezirken ist es die Frage der Beschäftigung unorganisierter Arbeiter, in Northumberland das Dreischichtensystem, in den meisten Landesteilen aber die Frage des Minimallohnes, die den Hauptanlaß zu der Bewegung gibt. Unter diesen Um-ständen ist es mehr als wahrscheinlich, daß sich die Pro-phezeiung des Genossen Hartshorn bewahrheiten wird.

Der Profit der englischen Eisenbahngesellschaften. Aus dem Abkommen, das zwischen den englischen Eisen-

Bahnen und den Gesellschaften am 19. und 20. August geschlossen wurde, sei ein Punkt als ganz besonders interessant hervorgehoben, denn er beweist, daß bei Arbeitskämpfen die Unternehmer dieselben bewüngen, um die Waren zu verteuern und nach außen hin für die Verteuerung die den Arbeitern erhöhten Löhne ins Treffen führen. In dem Vergleich heißt es unter anderem auch: „Die Regierung hat den Eisenbahngesellschaften zugesichert, daß sie in der nächsten Session des Parlaments ein Gesetz vorlegen werde, durch das eine angemessene allgemeine Erhöhung der Tarife als gerechtfertigt erklärt werden soll.“ Also die Eisenbahngesellschaften sichern sich bereits einen Nischenraubzug, den sie unter dem Schutze der Regierung zu vollführen gedenken. Soweit die Ursachen des Streiks bekannt sind, handelt es sich zunächst um die Anerkennung der Gewerkschaften durch die Eisenbahngesellschaften und um Lohnforderungen von ganz untergeordneter Bedeutung, die selbst wenn sie bewilligt werden oder etwa zum Teil schon bewilligt worden sind, gar nicht in die Wagchale fallen. Wenn man das Budget der englischen Eisenbahnen ansieht, so wird es noch auffälliger, daß es den englischen Eisenbahnmagnaten ganz unabhängig von den Forderungen der Arbeiter lediglich um die Einsparung größerer Profite zu tun ist, bei welcher Aktion sie die Schuld auf die „Begehrlichkeit“ der Arbeiter überwälzen. Die Gesamteinnahme der Bahnen im heurigen Jahre betrug 45.174.826 Pfund Sterling (1 Pfund = 24 Kr.), ihre Gesamtausgaben beliefen sich auf 28.712.097 Pfund Sterling. Verglichen mit der entsprechenden Vorjahrszeit bedeutet dies eine Zunahme der Einnahmen um zirka 1 1/2 Millionen und eine Zunahme der Ausgaben um 700.000 Pfund Sterling, so daß also die Nettoeinnahmen um zirka 800.000 Pfund Sterling auf zirka 16.500.000 Pfund Sterling stiegen. Ueberdies stiegen noch die Einnahmen der Gesellschaften dadurch, daß in den letzten Jahren die Versorgung mit Kohlen sich erheblich billiger stellte. Auch wurden nicht unwesentliche Ersparnisse infolge von Betriebsübereinkommen erzielt, die eine Anzahl von Bahnen zwecks Ausschaltung gegenseitiger Konkurrenz miteinander eingegangen waren. Daneben spielten bei einzelnen Eisenbahnen auch Einflüsse spezieller Natur mit, wie beispielsweise bei der Metropolitan Railway, bei der sich ergab, daß der elektrische Betrieb eine starke Verkehrsteigerung eher ohne erhebliche Mehrkosten bewältigen konnte, als es beim Dampftrieb möglich war. Diese Tatsachen drückten sich natürlich auch bei der Bilanzierung aus. Die Aktionäre streifen in den letzten Jahren die höchsten Dividenden ein. Ja, nicht nur das englische Publikum spekuliert in Eisenbahnaktien, sondern sogar das deutsche Publikum läßt sich die Gewinne recht gut schmecken. Nun wird der Profit der Eisenbahngesellschaften durch den Streik nicht im geringsten berührt, aber — die Ausrede auf die nimmersatten Arbeiter ist da.

Eisenbahnerausbeutung in England. Der sozialliberale Nationalökonom L. G. Chiozza Money stellte am 16. August in den „Daily News“ den Satz auf: Der Arbeiter, der eine Lohnverbesserung durchsetzt, ist ein Wohltäter seines Landes und seines Geschlechtes. Bei der Zurückweisung von Entwendungen, die gegen diese Lehre erhoben wurden, legt er unter anderem dar, wie gering die Rolle ist, die der Lohn bei der Bestimmung des Preises vieler Waren oder Leistungen spielt, und führt dafür als Beispiel das englische Eisenbahnwesen an.

Dort besteht die außerordentliche Tatsache, daß „die Eisenbahnprofite jährlich 45 Millionen Pfund (918 Millionen Mark) ausmachen“. Diese Summe ist größer als alle Löhne und Gehälter, die für geistige und körperliche Arbeit bei den Eisenbahnen bezahlt werden, vom Generaldirektor bis zum Gepäckträger! 10 Millionen Pfund von den Eisenbahnprofiten weggenommen und den Löhnen zugefügt, würden den Aktionären noch das fürstliche Einkommen von 35 Millionen (714 Millionen Mark) lassen: eine reichliche Dividende auf alles wirklich in die Eisenbahnen gesteckte Kapital. So ist nicht der geringste Grund für die Regierung, eine Erhöhung der Tarife — wie sie für den Fall von Lohnerhöhungen den Gesellschaften in Aussicht gestellt worden sind — zu genehmigen: die bestehenden sind schon viel zu hoch und hemmen Reisen und Handel.“

Dabei muß man bedenken, daß es sich um mehr als 621.000 Arbeiter und Unterbeamte handelt, deren Arbeitseinkommen selbst zusammengeworfen mit den Nischengehältern der obersten Repräsentanten der kapitalistischen Eisenbahnbureaucratie, noch nicht die Höhe des mühsigen Aktienprofits und auf den Kopf weit weniger als den Satz von jährlich 1500 Mk. erreicht, ja — wie Money jüngst an einem Beispiel gezeigt hat — bis auf 800 Mk. herabgeht.

Die Teuerungskrawalle in Frankreich nehmen ihren Fortgang. In Nombair durchzog Sonntag ein Demonstrationenzug von 100.000 Männern und Frauen die Straßen der Stadt. Die Menge trug Tafeln mit den Aufschriften: „Tod den Ausbeutern!“, „Nieder mit den Stipulationen!“, „Wir wollen billige Lebensmittel!“, „Gibt es kein Brot, dann gibt es den Tod!“ und andere. Während hier alles in Ruhe und Ordnung verlief, stürmten in verschiedenen anderen Städten, in Drest, Troyes, Chalons-sur-Seine und Creuzot, die Demonstranten die Läden und zwangen die Kaufleute, die Preise herabzusetzen. Wer sich nicht fügte, mußte zusehen, wie seine Waren auf der Straße vernichtet wurden.

Aus dem Gerichtssaal.

Der Eisenbahnunfall der Haremsdamen. Aus Magensfurt den 4. d. M. wird uns berichtet: Das hiesige Landesgericht hatte sich gestern als Berufungsinstanz mit einem Eisenbahnunfall zu befassen, bei welchem fünf Damen aus dem Harem des Schah von Persien, Mohammed Ali, leicht verletzt wurden. In der Nacht vom 11. Februar l. J. fuhr ein Salonwagen, in dem sich der Schah von Persien mit fünf Damen seines Harems und der entsprechenden Anzahl von Eunuchen befand, von Wien über Villach nach Meran. Als in Villach der Salonwagen vom Staatsbahnzuge an den Südbahnzuge angekuppelt wurde, wurde der Salonwagen durch Unvorsichtigkeit eines Wahnbediensteten derart heftig abgehoben, daß in dem Salonwagen die Gepäckstücke aus den Reihen herabgeschleudert wurden und ziemlich unsanft auf die Köpfe der Haremsdamen und der Eunuchen fielen. Als schuldtragend an dem Unfälle wurde der Lokomotivführer Josef

Kenda vom Bezirksgericht in Villach wegen Uebersetzung gegen die körperliche Sicherheit zu vier Tagen Arrests verurteilt. Gegen das Urteil brachte Kenda durch Doktor Garpner die Berufung ein, die gestern vor dem hiesigen Landesgericht von Dr. Scherbak vertreten wurde und mit dem Freispruch des Lokomotivführers endete.

Streiflichter.

Zur Frage der Unterbeamtenernennung der Manipulanten auf der k. k. Nordwestbahn. Jeder, der mit den Personalverhältnissen auf der k. k. N. W. B. bekannt ist, wird zugeben müssen, daß unter der früheren Verwaltung die Manipulanten bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt wurden. Obwohl nun im § 3, letzter Absatz, der Einreichungsgrundsätze die Zusage gegeben wird, insofern durch die Dienstvorschriften der früheren Verwaltung die Ueberführung einzelner Bediensteten in höhere Kategorien zwar nicht verbietet war, diesfalls aber ein fester Usus eingehalten wurde, an diesem Usus auch seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung wird festgehalten werden, erfahren die Manipulanten die arge Täuschung, daß bei dem Avancement vom 1. Jänner sowie vom 1. Juli nicht ein einziger von ihnen zum Unterbeamten ernannt wurde. Diese Enttäuschung wirkt um so erbitternder, weil es der Verwaltung wohl sehr schwer werden wird, einen stichhaltigen Grund anzuführen, mit dem sie die Unterlassung der Ernennung der Manipulanten zu Unterbeamten rechtfertigen könnte.

Aber nicht nur, daß in den Einreichungsgrundätzen die Aufrechterhaltung des bestehenden Usus bezüglich der Ernennung der Bediensteten einzelner Kategorien zu Unterbeamten zugesichert wurde, ist auch während den Verhandlungen über die Einreichung des Personals vom Vertreter der Verwaltung die bündige Erklärung abgegeben worden, „was bei der alten Verwaltung Usus war, wird auch von der k. k. Staatsbahnverwaltung in derselben Weise eingehalten werden.“ — Nach diesen Zusicherungen mußte doch angenommen werden, daß seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung eine entsprechende Anzahl von Unterbeamtenposten für die Manipulanten normiert würden, damit denselben ihre, unter der alten Verwaltung erworbenen Rechte gewahrt bleiben. Diese Postennormierung wäre um so selbstverständlicher gewesen, weil doch auch auf der k. k. Nordbahn nach der Einreichung für das Zugbegleitungspersonal eine größere Anzahl Unterbeamtenposten normiert wurden.

Nun ist es wohl auch der Verwaltung klar, daß es schwer sein würde, nach den gegebenen Zusicherungen auf Grund der Einreichungsgrundätze den Manipulanten ihre alten, erworbenen Rechte zu verweigern. Darum sucht die k. k. Staatsbahnverwaltung nach einem anderen Mittel, und will jetzt einfach bestreiten, daß die Ernennung der Manipulanten zu Unterbeamten bei der alten Verwaltung ein Usus war, trotzdem es unter der letzteren eine feststehende Einrichtung war, sämtliche im Güttelwagendienst verwendeten Bediensteten, ob dieselben nun als Zugführer oder als Manipulanten eingeteilt waren, bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten zu ernennen. Wenn die Verwaltung diese Tatsache bestreiten will, so ist es nicht mehr als billig, für ihre Behauptung auch die Beweise zu erbringen. Die Bediensteten werden ihrerseits jederzeit bereit sein, den bestandenem Usus mit konkretem Material nachzuweisen. Aus demselben wird sich ergeben, daß höchstens einzelne Bedienstete wegen persönlicher Verhältnisse mit Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. nicht zugleich zu Unterbeamten ernannt wurden.

Es ist leicht begreiflich, daß bei den Manipulanten der k. k. Nordwestbahn infolge Ignorierung ihrer alten Rechte die größte Erbitterung um sich greift. Sind es doch meist ältere Bedienstete, die bei den Reformen der letzten Jahre bereits keinen Gewinn hatten und deren einzige Hoffnung die Ernennung zum Oberkondukteur war, wodurch sie eine günstigere Vorrückung erwarteten, mit welchen die an ihnen veräußerten Gärten anlässlich der Einreichung gewissermaßen ausgeglichen würden. Bei der k. k. Nordbahn wurde nach der Einreichung wenigstens das Bestreben gezeigt, bei den Bediensteten durch ein weitgehendes außertourliches Avancement die bei der Einreichung entstandenen Härten etwas zu mildern, indem bei dieser Bahn am 1. Jänner 1909 714 Diener außertourlich vorrückten. Aber auch von einer solchen Einsicht war bei der k. k. Nordwestbahn keine Spur. Bei derselben rückten beim Avancement vom 1. Jänner 1911 4 und beim Avancement vom 1. Juli 1911 76 Diener außertourlich vor. Dadurch wurde jedoch keine Härte gemildert, sondern nur das ganze ungeordnete und schädigende System der außertourlichen Vorrückung auf Grund der Qualifikation offenbar; ein System, das Haß, Mißgunst und Neid in die Reihen der Bediensteten trägt, inauguriert.

Bei einem solchen Mangel an Einsicht der Verwaltung für die gerechtfertigten Wünsche des Personals, haben die Manipulanten um so weniger Ursache, auf ihre alten Rechte zu verzichten, und werden deshalb auch fordern, daß ihnen dieselben zuerkannt werden.

Forderungen der Magazins- und Stationsarbeiter. In den Stadtgassen in Rudolfsheim fand am 1. d. M. eine Versammlung der Magazins- und der Stationsarbeiter der Staatsbahnen statt, die überaus gut besucht war. Nach neuester Uebung war wieder ein Regierungsvertreter anwesend. Viele Defektive und Polizeileute mit mehreren Polizeioffizieren besagerten das Lokal, in dem sich die Bediensteten des Staates versammelten. Mit diesen Maßnahmen wird die Regierung die Wirkungen der Teuerung nicht abschwächen.

Nachdem die Genossen Stäckerle, Dörsner und Swoboda ins Präsidium gewählt waren, führte Somitsch aus, daß die niedrigen Löhne bei der steigenden Teuerung ein weiteres Leben unmöglich machen. Trotzdem nach den Zugeständnissen im Jahre 1908 die Beträge an die Lohnarbeiter im Budget zum Ausdruck kommen sollten, sind die Löhne niedrig geblieben. So konnte sich der frühere Eisenbahnminister Wrbas im Eisenbahnausschuß rühmen, 4 1/2 Millionen Kronen erspart zu haben. Wo sind sie denn hergekommen? Man hat sie an dem Arbeiter eripiert.

Man weiß, wie die Magazins- und Stationsarbeiter in der Dienstzeit ausgebeutet werden. Da sind sie die Hausfrachten der Vorstände, dort wieder die Dienstmädchen der Vorstandsfrauen, so daß ihr Arbeitszeit oft 18 Stunden überschreitet; ohne daß sie eine weitere Vergütung erhalten, sollen sie mit dem Tagelohn von 2 Kr. bis Kr. 2.70 auskommen. Da ist es schwer, ehrlich und brav zu bleiben, eine große Charakterfestigkeit gehört dazu; widerstehen auch die, die über den Stations- und Magazinsarbeitern stehen, allen Versuchungen. Kommt bei diesen Arbeitern wirklich etwas vor, dann scheut man das Gericht, weil man sich offenbar schämt, daß die Lohnschande an das Tageslicht kommt. Man entläßt einfach den Arbeiter. Wir Sozialdemokraten sagen: Bevor du stiehst, organisiere lieber alle deine Kollegen, um zu einem höheren Lohn zu kommen.

So bleiben wir ehrlich! (Stürmischer Beifall.) Somit schied entwickelte sodann die Forderungen dieser Arbeiter; er streifte auch die Urlaubsfrage und schloß, daß es für die Stationsarbeiter keinen Sonntag, keine Familie, keine Freude gibt, sondern nur Dienst und wieder Dienst, in dem er schließlich noch verhungert. Das ist eine Schande, um so mehr, als dies im Betrieb des Staates geschieht.

Es sprachen noch Genosse Bister und Kubitschek, den folgende Resolution beantragte, die einstimmig angenommen wurde:

Die Versammlung der Magazins- und Stationsarbeiter erklärt: Nachdem durch die fürchterliche Lebensmitleuerung die Lebenshaltung dieser Arbeiterkategorien so tief gesunken ist, daß von einem durchschnittlichen Hungerdasein gesprochen werden muß; nachdem die schon seit sechs Jahren verlangte Regelung der Arbeitszeit durch die Erstellung von Arbeitsordnungen noch immer nicht erfolgt ist, trotzdem deren Durchführung schon wiederholt vom Eisenbahnministerium versprochen wurde; nachdem weiter die Lohnregulierung im Jahre 1909 vollständig unzureichend war und ihre Kosten durch Ausbleiben jeglicher Zulagen wieder hereingebracht wurden; nachdem außerdem die schon seit Jahren versprochenen Erholungsurlaube bis jetzt trotz häufigen Drängens nicht durchgeführt sind, sind diese Arbeiterkategorien gezwungen, aus ihrer bisherigen Reserve herauszutreten und ganz kategorisch von der Staatsbahnverwaltung die Durchführung der früheren Zugeständnisse und die Erfüllung ihrer jetzigen Forderungen zu verlangen, und zwar:

1. Erstellung der Arbeitsordnung.
2. Einführung der Lohnautomatik.
3. Erhöhung der Löhne auf ein der heutigen Zeit entsprechendes Ausmaß.
4. Die Durchführung der bereits zugesagten Erholungsurlaube.

Sollte jedoch das Eisenbahnministerium diesem letzten Ansätze nicht die genügende Achtung schenken und diese von den primitivsten Lebensnotwendigkeiten diktierten Forderungen nicht in der kürzesten Zeit erledigen, so ist die Arbeiterkategorie der genannten Kategorien gezwungen, mit allen gesetzlich zulässigen Mitteln die Erfüllung dieser Forderungen zu erzwingen.

Sungerpatriotismus. Am 22. und 26. August verkehrte auf der Tauernbahn ein Sonderhofzug. Nach vorwärtlichem „guten“ Brauch und „frumher“ Sitte wird bei derartigen Anlässen die ganze durchzufahrende Strecke scharf bewacht. Zu solchen Sonderhofzügen, die stets nach einem „streng vertraulichen“ Fahrplan verkehren, wurden bisher immer Gendarmen in Paradeuniform zur Bewachung verwendet, die oft aus weiter Entfernung aus dem in Reichweite vertretenden Königreichen und Ländern herangezogen werden mußten. Selbstredend verursachte die Heranziehung und mehrtägige Verwendung der Gendarmen ungewöhnlich hohe Auslagen. Durch die vor einigen Jahren durchgeführte Gehaltsregulierung der im Tagelohn stehenden Oberbauarbeiter bei der Tauernbahn von Kr. 250 auf Kr. 260 wurde der bawerländische Patriotismus dieser braven Leute so gehoben, daß man bei dem am 22. und 26. August verkehrenden Sonderhofzug von der Bewachung durch Gendarmen in Paradeuniform absehen konnte. An Stelle der bewaffneten Gendarmen wurden Oberbauarbeiter kommandiert. Doch die Sache war nicht so einfach, als man sich vorgestellt hatte. Verursachte schon die von höheren Vorgesetzten vorgenommene Streckenrevision eine ungeheure Aufregung, so daß es den Anschein hatte, als ob einige dieser Herren öfter, als unter normalen Verhältnissen notwendig, ihre Leibwache notgedrungen wenden oder wechseln mußten, so war die Beschaffung von pflichttreuen Patrioten in tabelloser Montour aus den Reihen der Oberbauarbeiter eine bedeutend schwierigere Aufgabe. Für Kr. 260 Tagelohn kann sich der Oberbauarbeiter der Tauernbahn nicht einmal die notwendige Nahrung für sich und seine Familie kaufen. Für Kleider und Uniformstücke bleibt dem armen Teufel nichts übrig. Die meisten dieser fleißigen und ehrlichen Arbeiter laufen das ganze Jahr in geschliffenen und notdürftig gestickten Arbeitskleidern herum und die dort weilenden Sommerfrischler weichen so einem strolchartig angezogenen „Staatsdiener“ im weiten Bogen aus, weil sie in dieser Vogelscheuche einen Wegelagerer vermuten. Jeder bessere Unternehmer kauft seinen Bediensteten eine Klappe mit seiner Firma. Für die k. k. Staatsbahnen ist dieser Modus überflüssig. Je zerrissener und zusammengeklüffelt der k. k. Staatsbahner daherkommt, desto länger ist er bei der Bahn beschäftigt. Der letzte Holznecht ist anständiger gekleidet. Mit diesen Glendgestalten wollte die k. k. Staatsbahn vor den allerhöchsten Herrschaften paradien. Natürlich war die Auslese eine sehr geringe und es fanden sich nur wenige Arbeiter, die noch ein „besseres Gewand!“ zum Anziehen hatten. Damit aber der Kontrast zwischen den in schmutzigen Uniformen und den in schädigen Arbeitskleidern eingepackten „Staatsdienern“ nicht allzu grell auffalle, mußten sich die braven Arbeiter mit den zerrissenen und schlechten Kleidern beim Verkehr des Hofzuges verstellen. Die k. k. Staatsbahn schämt sich und ordnet deshalb an, daß sich ihre Arbeiter verstellen, daß sie niemand sieht.

Für die Bewachung des Sonderhofzuges erhalten die Arbeiter eine separate Zulage, und zwar 0.1 bis 0.2 Schicht, das heißt insoweit ihnen diese „Zulage für den Hofzug“ nicht von anderer Seite strittig gemacht und wegkramotiert wurde. Oder wurden die Oberbauarbeiter aus einem anderen Grund zur Bewachung des Hofzuges kommandiert? Bekanntlich gärt es gewaltig unter den Bahnerhaltungsarbeitern in ganz Oesterreich. Der geringe Tagelohn und die enorme Teuerung haben die Leute in eine schreckliche Zwangslage gebracht. Die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen leiden mit ihren Familien Hunger. Eine große Anzahl der Oberbauarbeiter lebt zumeist nur von Polenta und sonstigen minderwertigen Nahrungsmitteln. Das Glend ist infolge der Zinssteigerung groß und die Verzweiflung nimmt unter den Bahnerhaltungsarbeitern zu. Vielleicht wollten die Herren durch die Kommandierung der Oberbauarbeiter deren Patriotismus auffrischen? Da dürfen die Herren sich gründlich getäuscht haben. Gerade dadurch, daß sich der größte Teil der Arbeiter auf Befehl verstellen mußte und daß leider ein großer Teil dieser bis aufs Blut abgerackerten Hungerleider nicht einmal ein paar ordentliche Lappen hat, um sich vor dem Publikum sehen zu lassen, hat diese Leute erbittert.

Auch die Oberbauarbeiter sind Menschen und fühlen als solche. Der Lohnarbeiter von anno dazumal, mit dem man machen konnte, was man wollte, existiert nicht mehr. Die Oberbauarbeiter verlangen heute vor allem eine menschliche Behandlung und einen höheren Lohn, damit sie ihr Dasein besser wie bisher gestalten können. Wenn auch auf der Tauernbahn scheinbare Ruhe herrscht, so ist dies nur die Schwüle

Vor dem nahenden Gewittersturm. Und bei diesem kommenden Gewitter werden sich die Arbeiter mit den gestrichelten Rücken nicht mehr hinter Sträucher und Gebäude verstecken, sondern werden stramm und kampfbereit mit den anderen Kategorien in Reih und Glied stehen. Der Oberbauarbeiter hat unter den heutigen Verhältnissen nichts mehr zu verlieren, er kann nur gewinnen.

Korrespondenzen.

Wittmannsdorf. Der Vorstand des Bahnamtes Wittmannsdorf Herr W a r t a treibt es schon zu arg. Das Gebrüll mit den Verkehrsbeamten sowie mit sämtlichen Bediensteten bei den Personenzügen macht oft das größte Aufsehen. Ferner läßt Herr W a r t a seine Weisheit öfters leuchten, was folgendes beweist: Bei Zug 1818 am 18. Juli ordnete der diensthabende Verkehrsbeamte dem Wagenaufseher an, daß bei diesem Zug die Bremsen auch automatisch zu stellen sind. Darunter war aber ein Südbahnwagen mit einfacher Vakuumbremse einrangiert, von dem die Bremskolbenstange ausgehängt werden mußte, um ein Funktionieren der automatischen zu bewerkstelligen. Herr W a r t a fiel über den diensthabenden Verkehrsbeamten sowie über den Wagenaufseher mit einem fürchterlichen Gebrüll u. s. w. Herr W a r t a gab auch gleich ein Telegramm an die Heizhausleitung Seinsfeld, diesen Zug zu untersuchen, was auch geschah. Herr W a r t a hat schon manchen Bediensteten beauftragt, damit er für seine Landsleute und Verwandten einen Platz hat, die in der Station Wittmannsdorf sehr stark berücksichtigt werden. Herr W a r t a nimmt auf den § 8 der Dienstordnung keine Rücksicht; hat er vielleicht noch einen Verwandten (Schwöher), für den er einen Platz braucht, da er bei jeder Gelegenheit verdächtigt? Die eigenen großen Fehler sieht er nicht auch die größten Vergehen seiner Lieblinge bleiben unbeachtet. Ein Urteil über das Benehmen des Herrn W a r t a überlassen wir den Lesern. Eine f. f. Staatsbahnverwaltung ersuchen wir, dem Herrn W a r t a sein Handwerk zu legen.

Selzthal. Bei Umladung von Eisgütern bei Zug 027 befaß Herr Vorstand Koller einem angestellten Verschieber, mitzuhelfen. Der Herr Vorstand geriet hierbei so in die Wut, daß er dem Verschieber drohte, ihn einige Monate ins Magazin zu stecken. Herr Vorstand, wenn Sie zu wenig Leute haben, nehmen Sie welche auf, oder glauben Sie, daß wir vielleicht wieder die Umladung so wie früher besorgen? Dieser Anflug ist durch Interpellation der Personalkommission abgeklärt worden! Bei dieser Gelegenheit können wir es nicht unterlassen, auf die mangelhafte Ausbildung der Verschieber-substituten hinzuweisen. Es geht nicht an, daß ein Magazin-arbeiter, welcher bloß einige Tage zur Einschulung kommt, bei Fehlen eines Verschiebers als vollständiger Ersatz gilt. Desgleichen ist es nicht vorteilhaft, daß der zur Einschulung bestimmte Mann nur auf der südlichen Seite die Verhältnisse kennen lernt. Es ist unbedingt notwendig, daß der Einzugschulende auch auf der nördlichen Seite sowie am Personenbahnhof die Verhältnisse kennen lernt, damit er als vollwertiger Substitut fungieren kann. Bei etwas Einsicht unseres Herrn Vorstandes würde dies leicht möglich sein, den auszubildenden Verschieber auf jeder Seite eine Woche mitmachen zu lassen. Es ist Sache unserer Herren Platzmeister, dieses Verlangen zu unterstützen, damit nicht wieder eine solche Karawallage entsteht wie vor kurzer Zeit auf der nördlichen Seite.

Schredenstein. (Von der f. f. Nordwestbahn.) Seit längerer Zeit herrscht unter dem Vershubpersonal der f. f. N. W. B. eine starke Erbitterung, die besonders dadurch hervorgerufen wurde, weil das Vershubpersonal bei den Definitivernennung vollständig übergegangen wurde. Mit dem Advancement vom 1. Jänner erfolgten 21 Ernennungen von Auszubildenden zu definitiven Verschiebern und mit dem Advancement vom 1. Juli erfolgten nur 7 Definitivernennungen. In den größten Stationen erfolgten am 1. Juli überhaupt keine Ernennungen. Die Erbitterung wird dadurch gesteigert, weil jüngere Bedienstete älteren Bediensteten vorgezogen wurden. Zum Beispiel in Schredenstein, wo von dem Vershubpersonal nicht einmal die Hälfte definitiv ist, wurde sowohl am 1. Jänner als auch am 1. Juli je einer von den jüngsten Bediensteten ernannt, wogegen ältere Bedienstete, die schon vier bis sieben Jahre als Verschieber dienen, einfach übergegangen wurden. Ebenso ist es mit der Montur. Bei der früheren Verwaltung erhielt jeder Verschieber, der ein Jahr beim Vershubdienst war, die Dienstkleider, wogegen jetzt Bedienstete, die schon mehrere Jahre beim Vershubdienst sind, ihre Dienstkleider selbst kaufen müssen. Um gegen diese Mißstände Stellung zu nehmen, wurde auf Drängen des Personals am 27. August in Teischnitz ins Gasthaus „Zur Tanne“ eine Versammlung des Vershubpersonals der Stationen Teischnitz und Schredenstein einberufen. In der Versammlung, die ungemein stark besucht war, schilderte Genosse P a u l die Kämpfe der Eisenbahnerorganisation in den letzten Jahren. Er betonte, daß die gewerkschaftlichen Erfolge durch die ungeheure Teuerung größtenteils illusorisch gemacht wurden und besprach dann die allgemeinen Forderungen der Arbeiter und Bediensteten sowie auch die speziellen Forderungen des Vershubpersonals. Mehrere von den anwesenden Bediensteten sprachen zu den Forderungen des Vershubpersonals, besonders über die unheimlichen Mißstände, die sich aus der unzureichenden Postnormierung ergeben. Zum Schluß wurde eine Resolution angenommen, in der ausgedrückt war, daß das Vershubpersonal für die Durchführung seiner Forderungen, wie selbe in der am 11. November 1910 stattgefundenen Reichskonferenz des Vershubpersonals aufgestellt wurden, mit ganzer Kraft eintreten wird. Ebenso wurde in der Resolution gegen die Heberhebung des Vershubpersonals bei den Definitivernennungen anlässlich der zwei letzten Advancements protestiert. Aus dem bewegten Verlauf der Versammlung war zu ersehen, daß die Erbitterung des Vershubpersonals schon einen sehr hohen Grad erreicht hat.

Komtau. (Wichtigstellung.) Die von uns gebrachte Mitteilung, daß ein Bahnwächterkind von einem Lastzug überfahren wurde, ohne glücklicherweise getötet oder schwerer verletzt zu werden, ist dahin richtigzustellen, daß zu dieser Zeit der Bahnwächter auf der ihm zugewiesenen Strecke beschäftigt war und daß das anderthalbjährige Kind in einem unbeaufsichtigten Moment kurz vor dem Zuge durch die Einfriedung zwischen die Schienen gelangte. Das Kind kam glücklicherweise mit einigen blauen Flecken davon.

Wien, Staatseisenbahngesellschaft. (Heizhaus. Auch ein Arbeiterfreund.) Wir müssen einmal die Verhältnisse schildern, welche hier im Heizhaus herrschen, damit sich die Öffentlichkeit ein Urteil bildet, wie Arbeiter hier behandelt werden. Unser Vorstand, Herr Inspektor A d a m o b i t s, will sich immer auf einen großen Arbeiterfreund hinausspielen; aber wie groß seine Freundlichkeit ist, hat man bei der letzten Lohnregulierung gesehen, obwohl es in der Kurrente 130 ausbrüchlich heißt, daß ein Arbeiter, der einen höheren Lohn hat, nicht verkürzt werden darf, sondern daß die Vorrückung so lange hinausgeschoben werden muß, bis der Arbeiter nach seinen Dienstjahren wieder vorzurücken hat. Auch die Maschinenbegleiter haben erfahren, wie freundlich der Herr Vorstand ist, da er ihnen die Zulage von 30 S. täglich, welche sie laut Kurrente 130 zu erhalten haben, nicht auszahlte, und zwar mit dem Hinweis, daß die Zulage schon in dem erhöhten Lohn ent-

halten ist, welche ihnen die St. E. G. von jeher gezahlt hat. Aber welche Ungerechtigkeit wurde hierbei begangen! Vier Mann bekommen die Zulage und drei Mann nicht. Auch die Leute vom Nachdienst können erzählen, wie freundlich der Herr Vorstand ist. Diese Kategorie von Arbeitern hat sieben Nächte ununterbrochen Dienst zu machen, dann sind sie 36 Stunden frei. Das geht monatlang fort, bis sie abgelöst werden. Wenn da ein Arbeiter vor Müdigkeit einschläft, was bei diesem anstrengenden Dienst gar kein Wunder ist, wird er gleich verknallt und denunziert. Speziell die Oberheizer Groß und K o l t i leisten Hervorragendes in dieser Beziehung. Als diese Arbeiter beim Arbeiterfreund um Einführung des 12/12-, 12/24stündigen Dienstes vorsprachen, welcher in den auswärtigen Heizhäusern besteht, gab er ihnen zur Antwort, daß an dem Dienst nichts geändert wird. Klaut denn der Herr, die Arbeiter sind aus Eisen, wie die Maschinen, die doch auch zugrunde gehen. Der Herr Zahlungsbeamte Offizial L i p o b s k y scheint die Arbeiter als Tiere zu betrachten, denn bei der Auszahlung am 15. Juli hatte er gefahren wie ein Dörschnecht vom Land. Herr Offizial L i p o b s k y, die Arbeiter sind geradeso gut Bedienstete der Bahn wie Sie, das merken Sie sich!

Baudienst-Steuerung. Echte russische Verwaltungspraktiken haben sich in der Bahnerhaltungssektion Schönbrunn eingestellt. Wir haben schon früher einmal auf das Treiben des Bahnmeisters B e r g e r aufmerksam gemacht. Es scheint, als ob der Bahnmeister der Herr und die Ingenieure der Bahnerhaltungssektion die Untergebenen läuten. Erlasse der Direktion sind für den Bahnmeister Berg er Luft. So verlangte zum Beispiel ein Bediensteter der Station Seitendorf im Herbst 20 Stück Schwellen, die bekanntlich nur an die Bediensteten abgegeben werden sollen. Er erhielt nur 10 Stück mit der Begründung, daß die anderen noch verwendet werden müssen, weil sie für den Bau noch brauchbar sind. Doch am anderen Tag schon kam ein Bauunternehmer und führte sie für seinen Privatgebrauch weg.

Nach Fertigstellung der Station Seitendorf wurde in einem Garten eines benachbarten Grundbesitzers ein Eröffnungsfest gefeiert. Dazu verwendete der Bahnmeister eine ganze Partie Arbeiter anderthalb Tage lang zur Herrichtung des Festplatzes. Der Reinertrag aus dem Fest floß in seine Tasche. Die Regie aber zahlte die Bahn. Erstens mußten die Arbeitslöhne für die Partie verrechnet werden, das Material, wie Bretter, Teerpappe u., brachte er mit dem Materialzug nach Seitendorf. Nach dem Fest verschwand das ganze Material. Ein Schreiber erstattete damals die Anzeige. Da zog der Herr zum Stationspersonal, das von dem ganzen Vorfalle Kenntnis hatte, und bat es, im Falle einer Untersuchung auszusagen, daß dieses Material der Bahnmeister gebraucht hätte. Ein andermal nahm er sich einige Mädchen in den Hüttelwagen des Materialzuges, dort wurden einige Haß Bier sowie mehrere Liter S i m o w i t z verzapft. Obwohl der Herr Ingenieur Kenntnis davon hatte, wurde doch nicht eingeschritten.

Unlängst suchte ein Bediensteter bei der Bahnerhaltung um 50 Stück Schwellen an. Er wurde mit seinem Gesuch abgewiesen. Doch siehe da, für die Bauern aus Seitendorf waren Schwellen genug vorhanden, aber für den Bediensteten nicht. So führte ein Bauer allein 100 Stück w. g. Diese wurden ihm noch dazu mit dem Bahnwagen bis zu einer Straßenüberführung geführt, daß er ja recht kommod aufladen konnte. Ebenso erhielten der Bürgermeister und andere Private Schwellen nach Wunsch.

Auch andere Fälle ließen sich massenhaft anführen, die zeigen, daß Berg er eine Kaschawirtschaft eingeführt hat, die zum Himmel stinkt. Seine Kontrolle macht er per Rad am Bahngleise, und schlafende Wächter weckt er mit Revolvergeschüssen. Wer ihm nicht zu Gesicht steht, wird angezeigt. Dafür aber können sich seine Protektionskinder alles erlauben.

Wir verlangen, daß dem Herrn sein unsauberes Handwerk gelegt wird. Wir sind überzeugt, daß eine objektive Untersuchung alle diese Anschuldigungen erweisen und noch eine Menge anderer Sachen aufdecken wird.

Mürzzuschlag. An alle organisierten Genossen in Mürzzuschlag und Umgebung. So wie in vielen anderen wirtschaftlichen Beziehungen die Arbeiter und nicht zuletzt die Eisenbahner die Zielsetzungen zur Auswurgerei sind, scheint es sich in letzterer Zeit der Kurhausbesitzer Heinrich Fuchs in Mürzzuschlag zurechtgelegt zu haben, auch unsere Organisation in diesem Sinne in Anspruch zu nehmen. Unsere Ortsgruppe erhielt von diesem Herrn vor kurzem eine Rechnung für Beleuchtung und Heizung von der Abhaltung der Eisenbahnerversammlungen vom Jahre 1909 und 1910. Nachdem bei der Aufnahme des Saales keine Rede war, daß eine Entschädigung geleistet wird, so läßt es sich erklären, daß der Ausschuss über eine solche Behandlung entrüstet ist. Es haben daher der Ausschuss der Ortsgruppe sowie die anwesenden Vertrauensmänner den Beschluß gefaßt, nachdem Herr Fuchs es nicht der Mühe wert fand, das an ihn gerichtete Schreiben zu beantworten, in seinen Lokalitäten keine wie immer gearteten Veranstaltungen zu treffen. Die Vertrauensmänner machen sich zur Pflicht, Unterhaltungen im Kurhaus nicht zu besuchen. In Anbetracht dessen überlassen wir es den übrigen Genossen, in dieser Sache nach ihrem Gutdünken zu handeln.

Franzensfeste. Am 13. August fand zu Ehren des für 40jährige treue Dienstleistung ausgezeichneten Genossen F. S o t t n e r ein Unterhaltungsabend statt. Als Genosse S o t t n e r in Begleitung seiner Familie den Saal betrat, brachten die Festgäste ein türmendes „Hoch“ auf den Jubilair aus, worauf unsere Sängerrunde unter der Leitung ihres Chormeisters Genossen M a d e r, mit dem „Völker-Freiheitssturm“ als Eröffnung und Begrüßung einsetzte. Genosse U n t e r m ü l l e r namens der Ortsgruppenleitung, Herr O b e r i n g e n i e u r D i e l l namens der Bahnerhaltungssektion Brigen und Genosse K o l l e r namens der organisierten Kollegen aus Wien hielten Ansprachen an den Jubilair. Durch Sammlung unter seinen Arbeitskollegen konnte Genosse S o t t n e r ein wertvolles Geschenk als Erinnerung überreicht werden. Durch Gesangsvorträge sowie humoristische Szenen wurde der Abend ausgefüllt, wobei sich alle Anwesenden köstlich unterhielten. Wir freuen uns, zur Feier unseres langjährigen Genossen mit beigetragen zu haben, und beglückwünschen ihn nochmals auf das herzlichste zu seiner wohlverdienten Auszeichnung. Möge es ihm vergönnt sein, noch recht viele Jahre gesund und frisch seiner Familie als forgender Vater und uns als getreuer Genosse erhalten zu bleiben.

Versammlungsberichte.

Schredenstein. Am 10. August wurde hier vom Reichsbund eine öffentliche Vereinsversammlung einberufen, in der das Personalkommissionsmitglied C z e i t s c h e r Bericht über die Verhandlungen in der Personalkommission erstattete. Die Versammlung war außer 29 Reichsbündern auch von einigen Genossen besucht. Zuerst sprach Herr C z e i t s c h e r. Aus seinen Ausführungen war zu ersehen, daß Herr C z e i t s c h e r von Personalangelegenheiten einen Dunst hat. Nach der Art dieser Leute, machte er den Versuch, die eigene Unfähigkeit durch die Verkleinerung des Gegners zu verbergen. Nach C z e i t s c h e r sprach Genosse P a u l, dessen äußerst sachlichen Ausführungen selbst auf die anwesenden Reichsbünder einen tiefen Eindruck machten. Hierauf meldete sich nochmals C z e i t s c h e r zum Wort und sagte, daß er die Fähigkeit besitzt, das an Ver-

drehungen weitzumachen, was ihm an Kenntnissen mangelt. Aber trotzdem gab er selbst zu, daß er sich in Bezug auf Sachkenntnisse und Erfahrungen mit Genossen Paul nicht messen kann. Genosse Paul ersuchte nochmals ums Wort, damit er die Unrichtigkeiten des Vorredners richtigstellen kann. Wahrscheinlich war er schon das erste Mal mit dem Reichsbund zu scharf ins Gericht gegangen, weshalb der Vorsitzende einfach die Versammlung schloß, damit die Blamage in der eigenen Versammlung nicht noch größer werde. Da aber mit diesem Vorgang festgestellt wurde, daß die Reichsbünder keine Redefreiheit gewähren, so werden wir in Zukunft ihre Konten nicht mehr besuchen. Bemerkenswert ist, daß auf die Aufforderung des Genossen Paul, es sollen jene Angriffe, die in letzter Zeit aus dem Hinterhalt auf ihn gemacht wurden, doch offen in der Versammlung vorgebracht werden, der Obmann des Reichsbundes erklärte, gegen Genossen Paul haben die Mitglieder des Reichsbundes überhaupt nichts. Wir würden von dieser Versammlung gar keine Erwähnung getan haben, wenn in der „Deutschen Volksstimme“ vom 19. August nicht ein vollständig verbreiteter Bericht enthalten wäre. Trotz der vom Obmann des Reichsbundes abgegebenen Erklärung ist in diesem Bericht auch Genosse Paul wieder heimtückisch und versteckt angegriffen. Ein Urteil über eine solche Kampfesweise ist am besten bezeichnet mit dem Wort: „Kausubenaner“.

Alt-Kimpolung. Am Mittwoch den 16. August 1911 fand um 7 Uhr abends im Gasthause W a g n e r eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung aller Kategorien mit folgender Tagesordnung statt: 1. Anstellungsbedrehte, Qualifikationen und Advancements. 2. Teuerung der Lebensmittel. 3. Wohnungsnot. 4. Nutzen und Bedeutung der Gewerkschaften. Zu allen Punkten der Tagesordnung sprach Genosse O p p i t z aus Czernowitz, welcher die Machinationen der Eisenbahnerfeinde greif beilegte und den Versammelten mit vielen praktischen Beispielen den Unterschied der Behandlung der Eisenbahner zeigte, die in der Organisation vertreten sind, gegenüber der Behandlung der Bediensteten dort, wo keine Organisation der Eisenbahner vorhanden ist. Es wurde eine Resolution einstimmig angenommen, die der Zentrale das Vertrauen ausdrückt und die Versammelten zum Beitritt in die Organisation auffordert. Genosse J a c o b G r ü n n, Lokomotivführer in Alt-Kimpolung, wurde einstimmig zum Vertrauensmann und Inkassanten gewählt. Mit welchen Leuten wir in Alt-Kimpolung zu kämpfen haben, zeigt, daß sich der Oberkondukteur H o r w a t h und der Offizial Wilhelm v. F i s c h e r genötigt sahen, die Einladungszettel zur Versammlung zu zerreißen, um dem Personal zu zeigen, daß Herr F i s c h e r die Organisation der Eisenbahner in seiner Nähe nicht leide. Warum das so ist, das wissen wir Herr Vorstand, nur zu gut. Herr v. F i s c h e r hat aber vergessen, daß die Zettel fremdes Eigentum waren und daß er sie nicht zerreißen durfte. Wer Wut auf dem Kopf hat, soll nicht in die Sonne gehen!

Stittal a. d. Draa. Am 15. August fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt, die sehr gut besucht war. Als Referent war Genosse M ü l l e r erschienen. Am 18. August sprach in einer ebenfalls gut besuchten freien Eisenbahnerversammlung Genosse S c h e i b e i n aus Innsbruck.

Aus den Organisationen.

Aktion. Die Mitglieder werden freundlichst ersucht, ihre Monatsbeiträge regelmäßig zu entrichten. Diejenigen, welche mit ihren Beiträgen länger als drei Monate im Rückstand sind, werden aufgefordert, dieselben zu begleichen. Ferner werden die Mitglieder aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher wegen Kontrolle an den Kassier abzugeben.

Neubau. Bei der am 20. August 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann L e n g e n f e l d, Zahlstellenleiter, Josef W e f e l y, Stellvertreter; Josef F r a n z, Kassier, Felix M a e l, Subkassier; Karl F r a n z, Schriftführer, Matthias A l e g, Stellvertreter; Johann K l e m m und Josef S i l l i a n, Revisoren. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Genossen Johann L e n g e n f e l d, Bahnwächter der B. E. W. in Grafenbrunn, Post S c h i a d e n w e r t h, in Gebirgsangelegenheiten an den Kassier Josef F r a n z, Weichenwächter in Neubau 25.

Technisches.

Patentbericht.

mitgeteilt von Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII., Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Wegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zweier Monate Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentamtverwaltungsbüro nach Möglichkeit berechnet.

Oesterreich. Ausgelegt am 15. August 1911, Einspruchsfrist bis 15. Oktober 1911.

Nr. 20 d. Otto Ritterbusch, Igl. Bahnmeister in Bahna, Halle a. S. — Vorrückung zum Ein- und Ausheben von Eisenbahnrollwagen mit einer durch ein Zahntriebwerk und senkrechten vertikalen Stange, dadurch gekennzeichnet, daß die Stange in der vertikalen Mittelachse des Wagens angeordnet und am unteren Ende mit einem Schab drehbar verbunden ist, so daß der von den Schienen abgehobene Wagen in horizontaler Richtung gedreht werden kann.

Deutschland. Ausgelegt am 14. August 1911, Einspruchsfrist bis 14. Oktober 1911.

Nr. 20 e. Georg Schneider, Schwendi, O. A. — Selbsttätige Kupplung für Eisenbahnfahrzeuge mit nach allen Richtungen nachgiebigen Kupplungskopf, der mit vorstehendem Kupplungsglied und trichterförmigen Vertiefung zur Aufnahme des Gegenkupplungsgliedes und mit selbsttätiger Verkupplung der Luft- und Dampfleitung versehen ist.

Nr. 20 f. Gebrauchsmuster. Nikolaus Rudy, Saarbrücken. — Klempplatte mit gehärteten Stahlgähnen, zur Verhinderung des Wanderns der Eisenbahnschienen.

Nikolaus Rudy, Saarbrücken. — Klempplatte mit Hörnerespitzen, zur Verhinderung des Schienenwanderns.

Wilhelm Abendroth, Gräfenrode i. Th. — Schraubwinde zum Losmachen der Muttern an Raschenbolzen an Eisenbahnschienen u.

S. Fritze u. Komp., Magdeburg. — Maschinelle Einrichtung zum Verbohren der gefupelten Stoßschwellen für den Oberbau von Eisenbahnen.

S. Peter, Zürich, Schweiz. — Bahnstange für Steilbahnen.

Brieg-Schiffelndorfer Kieswerke, Zementwaren- und Kunststeinfabrik, G. m. b. H., Brieg, Bezirk Breslau. — Eisenbetonrinne, zum Leiten von Wasser, speziell für Eisenbahndämme.

Eine Lokomotive mit 28 Rädern. Aus New-York wird berichtet: Mit der neuesten Lokomotive, die nun für die Atchafan und Santa Fé-Eisenbahn gebaut worden ist, haben die amerikanischen Ingenieure ein Meisterstück vollbracht. Denn diese ge-

waltige Maschine ist wohl die größte der Welt; sie wiegt ohne Tender 4620 Zentner, zusammen mit dem Tender sogar 7000 Zentner. Der Tender ist imstande, 4000 Gallonen Petroleum für die Feuerung und 12000 Gallonen Wasser für den Kessel mitzunehmen. Diese Dieselmotomobile läuft auf 28 Rädern. Aber ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb liegt nicht in der kolossalen Kraftentfaltung, deren diese Lokomotive fähig ist. Bei den alten Lokomotiven entweichen durch den Schornstein gewaltige Mengen, die nutzlos in die Atmosphäre ausgestoßen werden. Die neue amerikanische Maschine ist so konstruiert, daß die Heizkraft der entweichenden Gase ausgenutzt wird. Die Abgasröhren sind so angelegt, daß die entweichende glühende Luft zugleich wieder zur Heizung des Kessels beiträgt. Welche gewaltigen Mengen damit fruchtbar gemacht werden, zeigt sich darin, daß der Verbrauch an Heizmaterial eine Ersparnis von nicht weniger als 50 Prozent erfährt. Die Maschine ist imstande, einen schwerbeladenen, eine englische Meile (1.6 Kilometer) langen Güterzug ohne Schwierigkeit zu ziehen.

Sprechsaal.

An das gesamte Stationspersonal des Direktionsbezirktes Olmütz.

Da die Herbstprüfung der Personalkommission, Sektion Diener, am 11. Oktober stattfindet, ersucht das Stationsmitglied Josef Frankl, Weichenwächter in Nieder-Weidenau eventuelle Anträge zu dieser Sitzung bis längstens 15. September mit genauer Begründung an ihn einzulegen. Später eingehende Anträge können nicht mehr berücksichtigt werden. Bei dieser Gelegenheit wird ersucht, bevor Anträge abgehandelt werden den Dienstbefehl vom 24. Mai 1911 Z. 565/1/1 genau durchzulesen und zu bedenken, damit unnötige Schreibereien erspart bleiben.

Warnung.

Die Zentrale warnt hiermit die Ortsgruppen vor dem Mitgliede Rudolf Berg, der unter Vorweisung eines Mitgliedsbuches der Ortsgruppe „Mura“, Nr. 91, bei den Ortsgruppen um Reiseunterstützung herumtrübelt. Rudolf Berg hat das Mitgliedsbuch gefälscht, indem er nicht geleistete Beiträge mit den Buchstaben „H. S.“ selbst einstempelte. Im Betretungsfalle ist das Mitgliedsbuch abzunehmen und der Zentrale einzuliefern. Das Zentral-Sekretariat.

Offene Anfragen.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Die Oberbauarbeiter der Strecke Parschnitz-Liebau-Schwarz der Sektion Trautau II haben bereits zweimal um Identitätskarten angefragt, wurden aber beidemal von der Sektion abgewiesen. Ansuchen um Begünstigungen dürfen nur einmal in der Woche (Dienstag) eingeleitet werden. Die Betroffenen bitten eine löbliche Nordwestbahndirektion um Abhilfe.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die 56 Werkmänner und Werkgehilfen der Werkstättenleitung Kitzbühel, die mit 1. Juli 1909 stabilisiert wurden, sind berechtigt, im Oktober jeden Jahres ihre Mönche auszusuchen. Durch Versetzen eines Schreibers der Werkstättenleitung Kitzbühel wurde die Befreiung nicht eingetragen und infolgedessen erst für April präliminiert, wodurch die Angehörigen um einen halbjährigen Monturanbruch geschädigt wurden. Die Betroffenen sind bei der Werkstättenleitung vorzeitig geworden und sie haben eine Eingabe an die Direktion gemacht. Beides blieb ohne Resultat. Es wird die Anfrage an das Eisenbahnministerium gerichtet, ob es von der Schädigung Kenntnis hat und ob es diese aufrecht zu erhalten geneigt ist.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staats-eisenbahngesellschaft.

Das gesamte Zugpersonal der k. k. St.E.G. erlaubt sich an die k. k. Direktion die Bitte zu richten, die Vorstände in den Zugbegleiter-Domizilationen respektive die in Betracht kommenden Faktoren zu beauftragen, daß sich dieselben mit den Turnusvertrauensmännern wegen Erfüllung der Herbsturteile rechtzeitig ins Einvernehmen setzen können, um dadurch der üblichen Ueberfüllung der Turnuserstellung vorzubeugen. Die Zugbegleiter der k. k. Staatseisenbahngesellschaft.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Sporitz. Die nächste Monatsversammlung wird am 17. September um 8 Uhr abends mit einer wichtigen Tagesordnung abgehalten. Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß über Beschluß der Vertrauensmänner und sämtlicher Vereinsfunktionäre in Sporitz ein Ortsverband gegründet wurde, wo jeden Mittwoch in der Zeit von 8 bis 10 Uhr abends lehrreiche Vorträge stattfinden werden. Die Genossen werden ersucht, die Vortragsabende des Ortsverbandes fleißig zu besuchen.

Ortsgruppe Rudig. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher und Interimskarten behufs Revision bis längstens 8. Oktober abzugeben. Zum Substanzier für Kaschig wurde Genosse Julius Kider gewählt. Die Ausschussung findet jeden dritten Sonntag im Monat statt.

Leoben. Am 27. August fand hier eine Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter statt, in welcher die Genossen Göpphard und Dollinger Bericht erstatteten.

Ortsgruppe Czernowitz. Die Generalversammlung mußte auf den 1. Oktober 2 Uhr nachmittags verschoben werden. Den geehrten Ausschussmitgliedern und der Kontrolle wird zur Kenntnis gebracht, daß die Sitzung um 8 Uhr vormittags am 1. Oktober im Ortsgruppenlokal stattfindet.

Alt-Bafa. Am 17. September 3 Uhr nachmittags findet in Alt-Bafa eine öffentliche Protestversammlung der Eisenbahner von Alt-Bafa und Umgebung statt. Tagesordnung: „Die Aktion für eine Regulierung der Verhältnisse des gesamten Eisenbahnpersonales mit Rücksicht auf die fette Steigerung der Lebensmittelpreise“. Als Referent erscheint der Genosse Brodecky, Sekretär der Eisenbahner-Organisation.

Genossen, erscheint bis zum letzten Mann! Agitiert für einen zahlreichen Besuch! Kommt eure Frauen mit!

Ortsgruppe Weiskirchen. Sonntag den 17. September 1911 findet im Vereinsheim die Monatsversammlung mit äußerst wichtiger Tagesordnung statt. Beginn 6 Uhr abends. Den werten Genossen wird es zur Pflicht gemacht, zu dieser wichtigen Versammlung bestimmt zu erscheinen.

Inhalt der Nummer 25 vom 1. September 1911.

Öffentliche Eisenbahnerversammlung.

Artikel: Englische Lehren. Nun danket alle den Nationalverbändlern! Die Gärung unter den Eisenbahnern. Von der Personalkommission der Südbahn. Protokoll der Sitzung der Personalkommission der O. N. B. Sektion Unterbeamte. Fusion des Pensionsfonds der K. F. N. B. mit dem Fonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die Lage der Elektrizitätsarbeiter in Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben. Zur Lohnbewegung auf den Innsbrucker Lokalbahnen. Von der Betriebskrankenkasse der Südbahn.

Inland: Deutschnationaler Terrorismus. Fabrikanten-geld für die nationalverbändlerischen Abgeordneten.

Ausland: Das wäre auch in Oesterreich notwendig. Der französische Eisenbahnerkongress über den Streik im Vorjahre. Das größte wirtschaftliche Unternehmen der Erde.

Aus dem Gerichtssaal: Zuerkennung des fünf-jährigen Zuschlages zur Pension durch den Obersten Gerichtshof. Lokomotivunfall in Landed.

Versammlungsberichte: Marburg. Eisen-brunn. Wien IX. Zur Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Staatsbahnen. Vertrauensmännerversammlung der Bahnerhaltungsarbeiter. Marburg.

Technisches: Die schwerste 1/2 gekuppelte Schlep-pender-Güterzuglokomotive Deutschlands. Bedenken gegen die Elektrifizierung des gesamten Eisenbahnsystems. Die Entwick-lung der Fernentelegraphie. Vorrichtung zum selbsttätigen Ver-schluss der Wagentüren. Lokomotiven mit Wasserrohrkessel. Patentbericht.

Aus den Amtsblättern: Rechnungsab-schluss des Probionsinstituts für Arbeiter der Südbahn.

Verschiedenes: Die größten Bahnhöfe der Welt. Die Welt in Ziffern. Eisenbahnen in Mont-Blanc-Gebirge. Die Entwicklung des Welt Handels. 1911.

Literatur: „Die Bildungsarbeit.“ W. Bölsche, Der Mensch der Vorzeit. Kosmos, Handweiser für Naturfreunde. „Der Kampf.“ Le Traducteur, The Translator, Il Traduttore.

Briefkasten der Redaktion.

Die Bewegung auf den k. k. Staatsbahnen nimmt den Raum unseres Blattes sehr in Anspruch, so daß wir an die Einsicht aller Genossen appellieren müssen, es bei den dringendsten Einsendungen bewenden zu lassen.

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

Billige böhmische Bettfedern

1 Kilo graue geschlossene K 2-40, bessere K 2-40, halbweiße K 3-60, weiße K 4-20, prima daunenweiße K 6-40, hochprima K 7-20, beste Sorte K 8-40, Daunen (Flaum) grau K 6-40, weiß K 12-40, allerfeinster Brustflaum K 14-40. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertige Betten aus achtstündigem roten Inlett, 1 Tuchent o. Unterbett 180:116 cm a K 10-40, 12-40, 15-40, 18-40, 20-40, 22-40, 24-40, 26-40, 28-40, 30-40, 32-40, 34-40, 36-40, 38-40, 40-40, 42-40, 44-40, 46-40, 48-40, 50-40, 52-40, 54-40, 56-40, 58-40, 60-40, 62-40, 64-40, 66-40, 68-40, 70-40, 72-40, 74-40, 76-40, 78-40, 80-40. Versand franko gegen Nachnahme von K 10-40 aufwärts. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. Proben und Preisliste frei.

Artur Wollner, Lobos Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

„OLLA“ Hygien. Spezialitäten

Beste existierende Marke. Per Dutz. K 4-40, 6-40, 8-40, 10-40. Frauenschutz, jahrelang verwendbar. K 3-40, 4-40, 6-40, 10-40. Neuheit für Herren, dauernd zu gebrauchen. Stück K 2-40. — Versand diskret. — Illustr. Preisliste gratis (Verschlossen 20 Heller).

J. Gruner, „OLLA“-Depot
Wien V/2, Schönbrunnerstrasse 141E.

Jeder Besteller, der sich auf dieses Blatt beruft, erhält ein Geschenk gratis.

Garantiert reinen Blüten-Schleuderhonig

naturrein, aus eigenem Mienenstand, diesjährige Ernte, prima Qualität, Postdose 4 1/2 Kilogramm netto Kr. 10-40 ab hier, hat abzugeben

Johann Hangweier, Weichenwächter Bramhaag, Oberösterreich.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne

durch direkten Einkauf beim Erzeuger, 40 Meter Reste, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschecht, prima Qualität, juriziert, Kanervas, Flanell, Waidwoll, Handtücher etc. um Kr. 16-40 per Nachnahme. Die besten Reste in hochfeiner Qualität Kr. 20-40. Fertige Hemden aus bodenfeinem Flanell Kr. 2-20 per Stück. Angabe der Halsweite genügt.

Heinrich Goldschmied, Bystrei Nr. 188 bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Parteigenossen!

Bestellst Euch jeder ein Packet **fehlerfreier Reste**, enthaltend: **Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanavas, starke Hemdenleiwand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.**, alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4-10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Beste billigste Bezugsquelle!

Bettfedern-Daunen

1 Kilo neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2-40, bessere K 2-40, halbweiße K 3-60, weiße K 4-20, prima daunenweiße K 6-40, hochprima K 7-20, beste Sorte K 8-40, Daunen (Flaum) grau K 6-40, weiß K 12-40, allerfeinster Brustflaum K 14-40. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertige Betten

aus dichtstäbigem roten, grauen, gelben oder weißen Kanting, 1 Tuchent, zitta 180/116 cm, samt 2 Kopfpolster, diese zitta 90/60 cm, genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Federn, K 16-40, Halbdaunen K 20-40, Daunen K 24-40, Tuchent allein K 12-40, 14-40 und 16-40, Kopfpolster allein K 3-40, 5-40, feiner K 4-40, Tuchent, zitta 180/140 cm, K 15-40, 18-40 und 20-40, Kopf-polster, zitta 90/70 cm, K 4-60, 5-40 und 6-60, Unterbett, zitta 180/116 cm, K 13-40, 15-40 und 18-40, Kinderbetten, Bettüberzüge, Leintücher, Matratzen, Steppdecken, Planelbetten usw. billigt, veränder per Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10-40 an franko.

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).
Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Bestellen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

Die neue Adresse unseres Druckereigebüdes bitten wir genau zu beachten:

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Swoboda & Co.
V, Rechte Wienzeile 97
(früher V, Wlonsstrass 89a)

Telephon 2364 3545

Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!

Durch billigen Gelegenheitskauf einer großen Ubrnenfabrik verkaufe ich meine Original Metall-

„Gloria“ Silber-Imitat-Remontoiruhr

Doppelmantel, achtstündiges vorzügliches Remontoir-Interieur, in Eichenlaufwerk, prachtvoll schönes Gehäuse, dem starke Wäntel, mit Wappen, Wels, Schwab oder Wödenanfertigung, ist eine 1er Wert reich, um den Spottpreis von **6 Kronen per Stück!**

Wasserdichte Metall-„Gloria“-Silberkette samt Anhänger 1 Kr. 3 Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme. Uhren-Exporthaus **Max Böhmel, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.**
(Warnung! Jede Original-„Gloria“-Uhr ist mit obenstehender Schutzmarke versehen und weist man billiger, schlechtere Nachahmungen zurück.)

Wem daran liegt

mit dreijähriger schriftlicher Garantie eine moderne Sprechmaschine mit oder ohne Trichter **ohne Anzahlung** nur unter Zahlung der ersten Monatsrate zu erhalten, ebenso auch Platten allein ohne Apparat zu selben Bedingungen, wende sich an die einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. Kimpink
Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.
Billigste Fabrikationspreise ohne Konkurrenz. Reparaturen sachmännlich billigst. Kein Gassenläden. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. — Katalog 100 gratis.

Eidervolle

Dieses vorzügliche nicht einlaufende Strickgarn liefert auch an Private **zollfrei** Wollgarnspinnerei **Heinrich Köster** Rendsburg 20, Eider. Katalog gratis. Muster franko.

Brünnner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei **Etzler & Dostal Brunn Nr. 93**

Lieferanten des Lehrerbundes und des Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabriksplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch das kleinste Mass wird geschnitten. **Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.**

