



Wohlfpruch:  
Was wir begehren von der Zukunft Fernem:  
Dass Brot und Arbeit uns gerührt liehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Hermann.

Telephon Nr. 2325.

Der

Cherfonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

Die zweimal gespaltene Monoporeilszeile 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. 5.

Wien, den 10. Februar 1911.

19. Jahrg.

## Lehren der Volkszählung.

Wir haben es in der letzten Zeit wiederholt erlebt, daß das Bürgertum und dessen Vertreter eine reaktionäre Masse bilden, wenn es gilt, den sozialen Aufstieg der Arbeiterklasse zu hemmen und zu erschweren. Bildet doch gerade das Verhalten der bürgerlichen Abgeordneten gegenüber den mehrfachen Arbeiterschutzanträgen, die in der jüngsten Zeit von sozialdemokratischer Seite im Parlament gestellt wurden, den stärksten Beweis dafür, daß die Bourgeoisie in Oesterreich auf dem Gebiet der Sozialreform, die den unteren Klassen zugute kommt, von den rückständigsten Anschauungen befangen ist.

Daß nun eine so starke Gegenstimmung, die dem sozialpolitischen Fortschritt durch die Bundesgenossenschaft des Bürgertums mit dem reaktionären Adel und dem Finanzkapital erwächst, für die Dauer schwere Gefahren für den bürgerlichen Staat selbst in sich schließt, ist für den außer Zweifel, der den Dingen tiefer auf den Grund geht. Und zwar wird das immer mehr der Fall sein, je rascher die allgemeine Kulturentwicklung in einem Lande nach vor- und aufwärts strebt. Die Kraft der Staaten besteht nämlich heute längst nicht mehr in den besten Kriegswaffen, die man sich zu eigen macht, sondern im Wohlstand und in der Gesundheit seines Volkes, in dem die Wurzeln aller weiteren Fortentwicklung ruhen. Der naive Glaube der malthusianischen Lehre von den Gefahren, die in einer allzu raschen Volksvermehrung liegen, ist längst durch die Tatsachen des Lebens widerlegt worden, die überall beweisen, daß die Menschheit keinen Grund hat, sich vor einem Verliegen der Existenzmittel zu fürchten, solange Wissenschaft und Fortschritt uns unendliche neue Quellen zu unserem Fortkommen eröffnen. Und gerade hier lehrt uns das Bevölkerungsprinzip, welche Wege Staat und Gesellschaft für die Zukunft einschlagen müssen, um die eigene Kraft und die Quellen des Wohlstandes zu befestigen.

Die soeben beendete Volkszählung läßt nämlich bereits jetzt in einer bemerkenswerten Richtung einen Schluß darauf zu, inwiefern das gegenwärtige Bevölkerungsprinzip mit den Problemen des Arbeiterschutzes verknüpft ist. Wie dies in anderen Kulturstaaten längst der Fall war, zeigen nämlich die vorläufigen Ergebnisse der österreichischen Volkszählung eine Abnahme der Geburten bei sonst gleichbleibender Ehefrequenz. Es ist das eine Erscheinung, die im Laufe der Entwicklung allen industriellen Ländern gemeinsam wird, wie das aus nachfolgender Darstellung hervorgeht. Die Entwicklung der Geburten war nämlich pro Tausend der Bevölkerung:

Vereinigtes Königreich	Deutschland	Frankreich	
1875—1879	34.1	40.3	26.7
1880—1884	32.4	37.6	25.5
1885—1889	30.8	37.1	24.2
1890—1894	29.6	36.1	23.0
1895—1900	28.9	35.9	22.4
1901—1904	27.9	34.7	21.0
1905—1908	26.5	32.4	20.3

In Frankreich, wo, wie man sieht, diese Tendenz am schärfsten hervortritt, haben diese Erscheinungen beinahe ausschließlich längst Staatsmänner und Nationalökonomien mit banger Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Landes erfüllt. Und in der Tat bleibt die Frage offen, was aus die Dauer mit einem Lande geschehen soll, wo die Dezimierung der Volkskraft in solcher Weise fortgesetzt erfolgt, ohne daß es gelingt, die Schäden in anderer Weise auszugleichen. Nun bietet für Oesterreich der Geburtenrückgang vorläufig sicherlich noch nicht Anlaß zu gleichen Reklamationen. Aber es genügt, daß die gleiche Tendenz durch die letzte Volkszählung bereits bewiesen ist.

An diese Erscheinung und ihre Zukunftsaussichten für Oesterreich knüpft in den letzten Tagen ein bemerkenswerter Artikel des bekannten Prager Gelehrten Professor Dr. Rauchberg an. Für ihn ist die Abnahme der Geburten eine Begleiterscheinung und kultureller Entwicklung. Seiner Meinung nach ist die Fruchtbarkeit dort am größten, je weiter ein Volk von einem bestimmten Kulturgrad entfernt ist, und die Rate der Geburten sinkt, je höher die kulturelle Stufenleiter erklimmen wird. Eine Auffassung, die wir auch von Bebel in seinem Buche „Die Frau und der Sozialismus“ ausgesprochen finden und die sicherlich auch durch die oben angeführten Zahlen ihre Bestätigung findet. Professor Dr. Rauchberg knüpft nun daran die bemerkenswerten Aeußerungen: „Dieser Umschwung ist ausschließlich auf die Entfaltung der Industrie zurückzuführen. Die landwirtschaftliche Bevölkerung heiratet verhältnismäßig spät, aber ihre Ehen sind kinderreicher und die Periode der ehelichen Fruchtbarkeit erstreckt sich in höhere Altersstufen. Anders bei der industriellen Bevölkerung. Der Industriearbeiter erreicht schon in jungen Jahren einen Lohn, der ihm die Gründung einer Familie gestattet. Weiteres Zuwarten wäre zwecklos; eine erhebliche Besserung seiner Lage ist nicht zu erwarten. Aber die Ehen der städtischen und industriellen Bevölkerung sind weniger kinderreich. Psychologische Einflüsse machen sich geltend und bewirken eine willkürliche Einschränkung der Kinderzahl. Nicht zum geringsten Teile sind daran die Erwerbstätigkeit der Frauen und die Enge der Wohnungsverhältnisse beteiligt. Je breitere Schichten sich von der Landwirtschaft der Industrie vom flachen Lande der Stadt zuwenden, desto maßgebender wird ihre Geschlechts- und Geburtenziffer für den Staatsdurchschnitt. So mündet denn das Problem der Volkszunahme in den Arbeiterschutz, in die Frage nach der physischen Kräftigung und sittlichen Hebung der arbeitenden Klassen. Es zerfällt sich in alle die einzelnen Aufgaben, die unter diesen Gesichtspunkt gestellt sind: Wohnungsfrage, Mutterschutz, Säuglingsfürsorge u. s. w. Je weniger infolge der sozialen und beruflichen Umschichtung unserer Bevölkerung die lebenspendenden Ströme sich regen, desto sorgfältiger müssen wir die lebensbewahrenden ausbilden, wenn anders nicht das große Entwicklungsziel gefährdet werden soll: ein Höchstmaß von Leben und Kultur mit einem Mindestmaß des Personenwechsels zu verbinden.“

Erhaltung und Verlängerung des Lebens — das ist also in wenigen Worten das große Ziel, nach welchem die menschliche Gesellschaft zu streben hat. Was hier ein bürgerlicher Gelehrter von Ruf unumwunden ausspricht, gipfelt in der Erkenntnis, daß die Menschheit längst nicht mehr wie einst in ihren Schicksalen dem Zufall und den blinden Naturkräften anheimgegeben ist. Die Gefahr einer Entvölkerung und eines kulturellen Rückschlages, die viele von den minder einsichtigen Kollegen Rauchbergs kommen sehen, zu bannen liegt in unserer Macht. Die Erhaltung der menschlichen Art wird immer zu einer sozialen Aufgabe des Staates, wo die Entwicklung der Generation selbst auf Grund allgemeiner Gesetze in ein langsames Tempo verfaßt. Wir müssen die Schädlichkeiten bannen, die die Menschheit bedrohen, und es verhindern, daß mit der Arbeitskraft schändlicher Raubbau getrieben wird sowie daß Tausende von Menschen alljährlich sterben, ohne daß die Natur selbst es gewollt hat. So mündet das Bevölkerungsproblem in den Arbeiterschutz, der zu einer Vorsorge für die menschliche Gesellschaft überhaupt wird. Wohnungsfrage, Mutterschutz, Säuglingsfürsorge, Verbot der Nachtarbeit und wie die Forderungen sich noch zusammenfassen lassen, heißt nichts anderes, als vernünftige soziale Reformen betreiben, die Kraft und Leben spart, die in ihrer summarischen Wirkung den Wohlstand von Staaten und Nationen mehren helfen!

Fr. L.

## Zur Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Uspang.

Von Abgeordneten Rudolf Müller.

I.

Wenn irgendein Privatmann aus Erfahrung und erlittenem Schaden keine Anwendung sichts und sein Augenmerk nicht verschärft, so sagt der Volksmund: „Für den ist noch kein Kräutlein gewachsen.“ Hätte er sich bei seiner Handlung — so sagt man — die erlittenen Beispiele zum Vorbild genommen, so hätte er ein zweitesmal kein Lehrgeld zu zahlen brauchen. Von mitleidiger Teilnahme ist natürlich in solchen Fällen keine Rede. Anders verhält es sich bei den Behörden, die berufsmäßig dazu eingesetzt sind, Geschäfte für den Staat und für die Bevölkerung zu machen. Wenn sie aus Schaden nicht klug werden und durch ihre Handlungen ein zweitesmal der Allgemeinheit Schaden zufügen, so daß für den angerichteten Schaden die Allgemeinheit aufkommen muß, so werden in Ländern außerhalb Oesterreichs diese Behörden vor den Staatsgerichtshof gestellt und abgeurteilt. Anders ist es in Oesterreich. Bei uns kommt man zu der Vermutung, als wenn die Behörden berufsmäßig die alte, ausgefahrene Straße der Verirrungen, Fehler und Halbheiten instruktionsgemäß weitertragen. Einzelne Fälle aus der jüngsten Zeit tragen nicht bloß den Stempel der Leichtfertigkeit oder Unwissenheit an sich, man kann sie direkt als Bosheit bezeichnen.

Leider ist das Gedächtnis der österreichischen Politiker sehr kurz, das Gewissen der Regierung und der Bureaucratie unendlich lang, und bei letzteren ist auch keinerlei Besserung wahrnehmbar. Zumeist wurden bei uns diejenigen, die dem Staat schweren Schaden zufügten, noch belohnt und in den Adelsstand erhoben. Ich verweise hier nur auf ein Beispiel der jüngsten Zeit: der Generaldirektor der K. F. N. B., der bei der Verstaatlichung den Staat ganz gehörig übers Ohr hieb, wurde aus Dankbarkeit für diese Lumperei in das Herrnhans berufen. Die schwersten Fehler, die sich oft als Verbrechen darstellen, wurden bei uns seit jeher in der Eisenbahnpolitik und namentlich bei der Uebernahme der Privatbahnen in das Eigentum des Staates gemacht. Vom Kriegsjahre 1859 bis zum Offenheim-Prozess und von da an fast bis zur letzten Verstaatlichungsaktion der drei großen Privatbahnen (K. F. N. B., O. N. B., St. G. G.) zieht sich gleich einer Kette Fehler auf Fehler. Wie viel Lehrgeld mußten da die österreichischen Steuerzahler wegen ihrer unfähigen Regierungen und Bureaucraten schon zahlen! Zahllos sind die Millionen, die den Aktionären in die Taschen geschüttet beweihe.

Nach all den bösen Erfahrungen kann man mit Sicherheit rechnen, daß unsere Regierung schon aus Konsequenz an diesem System festhalten wird, bis die letzte Privatbahn eingelöst ist. Wir werden den Becher bis zur Reize leeren müssen. Ich will diese allgemeine Ansicht als Behauptung aufstellen, die ich im folgenden beweise:

Bei der Verstaatlichungsdebatte im Eisenbahnausschuß erklärte der damalige Minister, daß, sobald das Verstaatlichungsgesetz den Reichsrat passiert hat, er mit der Einlösung der Eisenbahn Wien-Uspang beginnen werde. Seit dieser Erklärung sind mehr als zwei Jahre verfloßen, aber im Eisenbahnministerium ist über allen Gipfeln Ruh'. Damals und schon vorher wäre der richtige Zeitpunkt für eine billige Einlösung genannter Bahn gegeben gewesen, währenddem der Staat jetzt oder später diese Bahn zweifellos zu einem weit höheren

Preise erstehen wird müssen, weil ihr Ertragnis mit dem Bau und der Inbetriebsetzung der Wechselbahn ein ungleich höheres wurde, als es vor dieser Zeit war.

Nach § 19 der Konzessionsurkunde vom 28. November 1877, R. G. Bl. Nr. 12 ex 1878, hat das Einlösungsrecht des Staates mit dem 28. November 1907 begonnen. Diesen Zeitpunkt hat die Regierung in ihrer sträflichen Gleichgültigkeit verpaßt. Bei der Verstaatlichung der Aspangbahn handelt es sich durchaus nicht um vorherige Austragung nationaler Fragen, die langwierige Verhandlungen bedingen, oder um Auseinandersetzungen mit fremden Staaten, es kommen lediglich nur innerverkehrspolitische und finanzielle Momente in Betracht. Die Regierung kann diesmal auch nicht ein Argument von Bedeutung für diese ungerechtfertigte Verzögerung als Entschuldigung anführen. Den Steuerträgern ist da wohl die bange Frage erlaubt: Wieviel wird uns das allerneueste Stücklein unserer „geliebten“ Regierung wieder kosten? Die finanzielle Seite der Sache ist kaum mehr zu retten, sie kann aber noch, wenn die Einlösung rasch vorgenommen würde, für den Fiskus gemildert werden.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung, insbesondere die Approvisionierung der Hauptstadt durch die Oststeiermark und das Pinkfelder sowie das Guttensteiner und Hainfelder Gebiet liegt auf der Hand. Allgemein bekannt ist, daß die Aspangbahn trotz ihrer 87 Kilometer Länge für die Aktionäre während des 30jährigen Bestandes einen guten Gewinn abwarf, alle Aktien in sicheren Händen waren und niemals auf der Börse spielten. In der Zukunft wird diese Linie nach der Nordbahn die ertragreichste Bahn in Oesterreich werden. Wenn man von diesen wertvollen Eigenheiten, die die Bahn in sich schließt, ganz absieht, wird die Einlösung aus verkehrstechnischen und verkehrspolitischen sowie auch volkswirtschaftlichen Gründen in der nächsten Zeit eine unabwiesbare.

Durch die Inbetriebsetzung der neuerbauten Wechselbahn ist der Verkehr auf dieser kleinen, eingleisigen Bahn mit ihrem schon seit Jahren ungenügenden Fahrpark und sonstigen unzureichenden Verkehrsmittel derart angeschwollen, daß im Sommer- und Herbstverkehr ein völliges Versagen eintreten muß. Das wird nicht bloß den Verkehr auf der eigenen Linie Wien und Graz stören, sondern wird auch die vier Staatsbahnanschluslinien in Mitleidenschaft ziehen. Die kleine Privatbahn wird unausgesetzt hemmend und störend auf die Linien der Staatsbahnen wirken und ihnen großen materiellen Schaden zufügen. Der Güterverkehr betrug schon vor Eröffnung der Wechselbahn auf die Ubergangslinien des Staates jährlich 60.000 Wagen und wird in Kürze 100.000 erreicht haben. Wenn auch die Linien Wien, Klein-Schwechat und Sollenau noch über einen weiteren Anschluß an das Hauptnetz der Staatsbahn verfügen, so ist die Linie Graz-Fehring-Sartberg-Aspang gänzlich von dem Hauptnetz der Staatsbahnen isoliert und es müssen alle Güter,

die gegen Norden gehen — und dies ist der Hauptverkehr — über die Aspangbahn rollen.

Die Erleichterung dieses Verkehrs und die klaglose Abwicklung desselben zwischen der Hauptstadt des Reiches und der nördlichen Steiermark mit der Landeshauptstadt Graz spricht allein schon für die sofortige Verstaatlichung; aber nicht weniger ins Gewicht fallend ist die günstige Lage des Aspangbahnhofes in Wien.

Die weiten bis nach Simmering und an das Arsenal grenzenden unverbauten Gründe, die zentrale Lage des Bahnhofes sind geeignet, den Bahnhof Hauptzollamt durch Verlegung eines Teiles des Hauptzollamtsverkehrs nach hier zu entlasten, weil seit langem am Hauptzollamt der gewaltige Verkehr nicht mehr bewältigt werden kann. Die unverbauten Gründe bei Simmering sind zur Anlage eines Rangierbahnhofes wie geschaffen, da Verbindungen mit Schwachat, Oberlaa und Wien bereits bestehen und solche nach St. Marx und der Bruderlinie der St. E. leicht zu erstellen wären. Die Einbeziehung der Strecke Wien-Aspangbahn-Klein-Schwechat in den Stadtbahnverkehr würde endlich den langersehnten Anschluß der östlichen Bezirke an die Stadtbahn bringen, womit eine kurze, rasche Verbindung des westlichen Wien mit diesen aus dem Verkehr bisher ganz ausgeschalteten Stadtteilen, insbesondere dem Zentralfriedhof, entstände.

Aber auch die heute brachgelegene Linie Schwachat-Mannersdorf würde hierdurch einen direkten Anschluß erhalten und man könnte so auf den bisherigen Omnibusverkehr Wien-Fischamend verzichten. Der bis nun über die Südbahn geleitete Verkehr via Wien nach der Guttensteiner und Hainfelder Linie der k. k. Staatsbahnen könnte über die Aspangbahn via Sollenau abgeleitet und forciert werden.

Durch die Verstaatlichung der Eisenbahn Wien-Aspang könnten nicht nur die Staatsbahnen eine Besserung und Verkehrserleichterung erfahren, auch zum Aufblühen aller Gemeinden an den Linien der Eisenbahn Wien-Aspang und ihrer Anschlußstrecken würde viel beigetragen, insbesondere aber würden der Reichshauptstadt neue Quellen der Approvisionierung erschlossen werden.

Die Verkehrseinrichtungen und Betriebsmittel der Aspangbahn sind ungenügend, um den Verkehr auch nur halbwegs bewältigen zu können, daher mußte bei Eröffnung der Wechselbahn ein Fahrplan erstellt werden, der den Verkehr nach Möglichkeit droffelt. Daß dies nicht zum Wohle der betreffenden Gemeinden dienen kann, daß ein Aufblühen der neuerschlossenen Nordoststeiermark unmöglich wäre, ist einleuchtend; daher ist die Verstaatlichung der Aspangbahn nicht bloß eine Staats-, sondern eine dringende, unaufschiebbare Volksnotwendigkeit.

### Ein Hauptquell der Teuerung.

Der Fluß der Agrarzölle führt zur Steigerung der Bodenpreise, in weiterer Folge zur Verminderung der Wiesenfläche und zum Rückgang des Viehbestandes. Die extreme Schutzzöllerei, die dem Volke als ein Segen für die nationale Arbeit gepriesen worden war, hat überall eine ungeheuerliche Verteuerung der Lebensmittel im Gefolge. Was der Verstand nicht erfaßte, das begriff das Volk durch den Magen: es war mit der Zöllerei furcht-

bar betrogen worden! In den Vereinigten Staaten gab es bei den Wahlen zum Repräsentantenhause seinen Willen kund: es stürzte die Partei der schutzzöllnerischen Republikaner, die Demokraten kommen ans Ruder. Des Volkes Forderung lautet: Fort mit den wucherischen Schutzzöllen!

Und wie steht es bei uns? Hat hier das Volk endlich begriffen, daß die Lebensmittelzölle nichts anderes sind, als eine wohlorganisierte Bewucherung der Konsumenten, eine Plünderung in Permanenz? Wenn nicht, dann ist es die höchste Zeit dazu. Das ist der Fluß der Agrarzölle, daß sie die Not der Landwirtschaft nicht mindern, sondern sie erzeugen und verschärfen. Jede Zollerhöhung, jede neue Liebesgabe gebiert auch eine Steigerung der Bodenpreise und einen starken Güterwechsel. Werden für landwirtschaftliche Erzeugnisse höhere Preise erzielt, steigt auch der Verkaufswert des Bodens. Hat eine wirtschaftspolitische Maßnahme das allgemeine Preisniveau in die Höhe getrieben, verkauft der bisherige Besitzer sein Gut mit entsprechendem Gewinn, der ihm nun eine dauernde Rente abwirft. Der neue Besitzer arbeitet unter denselben Rentabilitätsbedingungen wie der Vorbesitzer vor der künstlichen Steigerung der Preise. Bald hört man wieder das alte Klagenlied von der Not der Landwirtschaft. So bildet das Hinastreiben der Warenpreise durch Zölle und indirekte Steuern mit der nachfolgenden Steigerung der Bodenpreise eine Schraube ohne Ende, die das Volk zugunsten der Grundrentner in der infamsten Weise bewuchert und ausplündert, ohne daß die Lage der eigentlichen Bauern und der landwirtschaftlichen Arbeiter eine Besserung erfahre. Einen sehr starken Preiswechsel und eine enorme Steigerung der Bodenpreise verursachten die neuen Handelsverträge mit den erhöhten Zöllen, die seit vier Jahren in Wirklichkeit sind. Auch der städtische Hausbesitz ist ja schon lange ein Gewerbe, nicht mehr der Anker der Bodenständigkeit; mit dem Grundbesitz in den Städten wird gehandelt wie mit anderen Waren. Manches Haus wechselt in wenigen Jahren mehrmals den Besitzer. Wie gefährlich diese Politik für die Lebenshaltung des Volkes ist, das lehrt die derzeit herrschende Teuerung, besonders auch der steigende Gleichmangel. Die Notlandspreise sind vorwiegend eine direkte Folge der erhöhten Getreidezölle. Diese garantieren einen höheren Profit aus dem Körnerbau, der dabei extensiv betrieben werden kann und weniger Fleiß und Aufmerksamkeit des Besitzers beansprucht. Das haben die unerhöht hohen Getreidepreise getan. Die Viehzucht wurde vernachlässigt, das Angebot blieb zurück und so gingen auch am Viehmarkt die Preise rapid hinauf. Der wirkliche Notstand, der sich daraus entwickelte, blieb lange verschleiert, indem minderwertiges Vieh an den Markt kam. So konnte man mit genügend großen Stückzahlen rechnen, um unter Benützung von Durchschnittsgewichtszahlen zu konstatieren, daß von einer Fleischnot nicht gesprochen werden könne. Nach diesem Rezept arbeitet auch die landwirtschaftliche Zentral(Wucher)stelle. Nach seiner Berechnung, bei der man halbgemästetes Vieh als vollwertiges bewertete, gab und gibt es keine Fleischnot....

Mit den weiteren Ansprüchen der Agrarier an Liebesgaben wächst auch die Last, die auf allen produzierenden Ständen ruht. Für Handel und Gewerbe bedeutet sie ein Hemmnis ihrer Entwicklung. Der Milliardenregen, der in der Hauptsache über die Großgrundbesitzer niedergeht und der eine Anzahl von Grundrentnern schafft, bedingt für die breite Masse eine Einschränkung der Konsumkraft, deren leidender Teil vorwiegend die Erzeugung von Verbrauchsgegenständen u. s. w. ist; denn an den hier in Betracht kommenden Artikeln wird erpart, was die Lebenshaltung mehr verschlingt. Und eine Ersparnis bedingt auch ein Minderbedürfnis an Arbeitskräften und die Einschränkung der Nachfrage am Arbeitsmarkt wirkt wiederum lohnbrückend. So ist die agrarische Wirtschaftspolitik eine Gefahr für die gesamte Volkswirtschaft.

### Feuilleton.

#### Erlös der Erlösung.\*)

Dies ist Gesez, wenn Heil'ge sterben:  
Kaum ist die Seele retiriert,  
So wird von den vergnügten Erben  
Mit den Reliquien haufiert.

Da zeigt sich, wie von der Verwesung  
Auch manches Menschenwürmlein zehrt;  
Besonders Heil'ge der Erlösung  
Sind heute wieder stark begehrt.

Sind Wagners längst mit dem Erlöse  
Des Welterlösers Parzial  
Erlöst, so zeigt sich, wie ich lese,  
Bei Tolstois ein verwandter Fall.

Verkloppt wird selbst die Heil'ge Stätte,  
Genannt Zasnaja Poljana,  
Verkloppt am Ende Tisch und Bette  
Und jedenfalls die opera.

Ah, euer Klassisch' Vorbild kenn' ich:  
Datiert von Christi Sterbetag  
Und destilliert den Peterspfennig  
Als Welterlösungsreinertrag.

Franz.

\*) Der Heilig Tolstois, Zasnaja Poljana, wo der russische Dichterphilosoph seine Werke schuf, soll jetzt, Zeitungsmedungen zufolge, von einem reichen Amerikaner angekauft werden, der auf der Stätte des dichterischen Schaffens eine Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen errichten will. An diese Nachricht, die den Kapitalismus in seiner ganzen Kulturfeindlichkeit und seiner Pietätlosigkeit kennzeichnet, knüpft Franz im Berliner „Vorwärts“ das vorstehende satyrische Poem. Die Redaktion.

### Die geheiligte Schulter.

(Eine wirklich wahre Geschichte.)

Der Rangleidiener Michael N. versah im Direktionsgebäude fleißig und eifrig seinen Dienst. Er war alt und grau geworden, ohne daß sich in seinem einformigen Dienstleben etwas sensationelles zugetragen hätte. Denn man kann es doch nicht „sensationell“ finden, wenn der brave Michel hier und da die Veteranenuniform anzog und bei festlichen Gelegenheiten, oder auch bei traurigen, mit wallendem Federbusch und mit drei Medaillen auf der Brust — wirkliche Kriegsmedaillen — „ausrückte“. — Nein, Michel, das störte die Monotonie deines Lebens nicht, ohne Anfechtung seitens deiner Vorgesetzten und deiner Kollegen hättest du dein Pensum Jahre abgebeut und würdest den Rest deiner Erbschaft friedvoll unter den Deinen verbracht haben, wenn, wenn —

Und dies kam so. Eine hohe Persönlichkeit, man kann sagen, die höchste Persönlichkeit des Staates, war von einer Auslandsreise zurückgekommen. Auf dem Bahnhof blinnte alles von Reinlichkeit (was sonst nicht immer der Fall war), der Beamtenkörper, vom Direktor bis zum diensthabenden Verkehrsbeamten, stand in Gala versammelt und harrete des kommenden Guges. Auch unser Freund Michel war zugegen. Er war mit wenigen anderen glücklichen seiner Kollegen ebenfalls zum Dienst kommandiert worden. Ebenfalls in Gala, die blinkenden Medaillen auf der Brust, stand er würdevoll in Reib und Glied, ein statlicher Anblick, der manches patriotische Herz entzückte.

Der aufregende Moment war da. Die hohe Persönlichkeit war dem Zug entstiegen und nahm die devote Begrüßung der Würdenträger entgegen. Das dauerte aber nur ein paar Minuten. Schon schritt sie dem Ausgang zu, wo der Postwagen harrete, da fiel ihr zerstreuter Blick auf die — Medaillen unseres Michaels. Ehrlich zugegeben, auf die Medaillen zuerst, dann kam erst der Träger zur Besichtigung. Und unser Freund war auch ein ganz stattlicher Mann mit seinem weißen Kaiserbart, der ein noch rotbäckiges Antlitz umrahmte. — Wozu unständig werden! — Es kam, wie es kommen mußte, wie es, wie später Michel öfters versicherte, ihm „bestimmt“ war. Die hohe Persönlichkeit blieb vor dem Mann mit den Kriegszeichen stehen, sie fragte ihn freundlich, wo er sich diese verdient habe, sie nahm gütig Notiz von der stammelnden und stotternden

Antwort und so kam es zum Höhepunkt des dramatischen Ereignisses: Die hohe Persönlichkeit flopte Michel auf die linke Schulter und sagte: „Sie sind ein braver Mann!“ — Und alles neigte sich, als der Potental zum Wagen schritt. —

Michel war auf demselben Platz stehen geblieben, wo er den historischen Schulterschlag erhalten hatte. Mit ihm drehte sich alles im Kreise, kaum konnte er es selbst glauben — der höchste im Lande hatte mit ihm gesprochen und hatte ihn auf die linke Schulter geklopft! Er hörte nicht auf das, was um ihn herum gesprochen wurde, auf die Glückwünsche (ehelichen?) der anderen zugeleiteten Kollegen, auf die wohlwollenden Worte des Vorstandes — er hörte und — hörte nicht. —

Wie im Traum ging er nach Hause, wechselte die Kleidung und nur mit Mühe gelang es für die Seinen, aus dem alten Mann herauszubringen, was ihm passiert war.

Als Michel am nächsten Tag in den Dienst kam, war er ein anderer geworden. Ein gewisser strenger Zug lag auf seinem Antlitz. Wohl dankte er für die Glückwünsche seiner Dienstkollegen, doch, wie es vom „Mädchen aus der Fremde“ heißt: „Und eine Würde, eine Höhe entfernte die Vertraulichkeit!“ — Er dankte gemessen, hatte er doch im Untergrund seines Bewußtseins das Gefühl: Was mußten die, was in ihm vorging! — Und die Gemessenheit in seinem Wesen blieb, sie hielt auch an, als einer seiner ältesten Dienstkollegen, sein persönlicher Freund R. ihm herzlich gratulierte und ihm die Hand drückte. Dieser war etwas betroffen über die Kälte seines alten Spezi, ließ sich aber nicht abhalten, ihm weiter freundlich zuzureden und zum Schluß — nein — jetzt sträubt sich die Feder — auch Michel — auf die linke Schulter zu klopfen! „Ach vergunn dir's von Herzen“, sagte er dabei mit ehrlicher Sympathie. Wie wurde aber dem ahnungslosen R., als der alte Spezi seine Hand gewaltig amrückschleuderte, als er, kirchrot im Gesicht, brüllte: „Was unterstehst dich! Auf die Schulter klopfen, auf die Schulter!“ — Er rang keuchend nach Atem. — Betroffen sah R. den Wütenden an — jetzt ging ihm erst langsam der Knopf auf. „Na, na“, meinte er, „brauchst deshalb la Narr werden. Alles ist schon vorkommen. Na, na“. — Nochmals wollte er einen Versuch machen, den Freund zu begütigen; der aber war ein paar Schritte zurückgetreten und streckte abwehrend die Hände vor. — Einen Augenblick sahen sich beide in die Augen und dann

# Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern.

(Eigenbericht des „Eisenbahner“.)

IV.

(Arbeiterausschüsse in Preußen und Sachsen. — Eingabe um Verbesserung des Dienstverhältnisses für Heizerdiätäre in Elsaß-Lothringen. — Forderungen der Vorsteher des Bahnhof- und Abfertigungsdienstes in Preußen. — Anbahnung eines Kartellverhältnisses unter den Organisationen des Fahrpersonals in Preußen. — Dienst der Bahn- und Schrankenwärter in Württemberg. — Zentrumshöhe gegen den Verband des Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals. — Polizeihunde im Eisenbahndienst.)

Die Arbeiterausschüsse bei den preussischen Staatseisenbahnen wurden zuerst im Jahre 1892 für die Werkstätten und Gasanstalten eingerichtet. Im Jahre 1905 wurden sie auf die übrigen Betriebszweige ausgedehnt für alle Stationen mit mindestens 100 Arbeitern desselben Zweiges. Auf diese Weise kamen etwa 400 Arbeiterausschüsse zustande. Durch Herabsetzung der Zahl von 100 Arbeitern auf 50 haben sich die Ausschüsse nahezu verdoppelt; deren Zahl beträgt jetzt 760. Bisher war die Tätigkeit der Vertreter in diesen Ausschüssen sehr beengt, ja es war sogar verboten, irgendwelche Anträge einzubringen, die Lohnfragen berührten. Ging doch einmal ein Vertreter über diesen Rahmen hinaus, so konnte er sicher sein, daß er der sozialistischen Geilung geziehen und bald gemahngelt wurde. Derartige Fälle sind bis in die neueste Zeit in Preußen und Sachsen zu verzeichnen gewesen. Heute läßt man schon, dem Zwange gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, zu daß auch Lohnfragen mit in den Kreis der Erörterungen gezogen werden dürfen. Trotzdem ist der Wert der Arbeiterausschüsse auch heute noch für die Eisenbahner sehr problematisch. Die Ausschüsse haben nicht zu beschließen, sondern zu beraten und zu begutachten. Die Entscheidung liegt bei der Verwaltung. Das sagt alles. In den beiden Jahren 1908 und 1909 sollen in den Ausschüssen im ganzen 4549 Anträge verhandelt worden sein, davon sollen 2596, das sind 57 Prozent, zustimmende Erledigung gefunden haben. Unter den Anträgen betrafen nicht weniger als 1438 Lohnfragen, von denen 516 oder 35 Prozent erfolgreich waren, was einerseits beweist, wie gerade die Lohnfragen im Vordergrund stehen, andererseits jedoch, daß die Direktionen diesen für sie wichtigen Fragen nur gezwungen näher treten, die sie nur dann in „wohlwollende“ Erwägung ziehen, wenn sie durch die Vertreter der Arbeiter erfahren, daß eine noch längere Verzögerung den Geduldsfaden der Arbeiter zum Reißer bringen könnte. Wenn es wirklich 1438 Anträge waren, die Lohnfragen betrafen, so muß man sich dabei vergegenwärtigen, daß es für die Vertreter nicht leicht ist, gerade solche Anträge einzubringen. Nicht umsonst hat der Minister verfügen müssen, daß die Entlassungen von Ausschußmitgliedern und deren Stellvertretern nur durch die Eisenbahndirektionen selbst angeordnet werden dürfen. Damit sind die Vertreter dem direkten Machtbereich des Vorstehers ihrer Dienststelle entzogen worden. Auch Sachsen beginnt etwas für die Arbeiterausschüsse zu tun. Die Generaldirektion fängt nämlich an, einige der rückständigsten Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der Ausschüsse zu ändern. So soll der bisherige Zustand, wonach Ausschußmitglieder durch ihre Verletzung zu einem anderen Dienst gleichzeitig auch ihres Mandats als Ausschußmitglieder verlustig gehen, was eine bequeme Handhabe für die Dienststelle war, sich unfehlbarer Arbeitervertreter zu entledigen, dadurch abgeschwächt werden, daß sich die Generaldirektion die Entscheidung in solchen Fällen vorbehält. Auch soll von den Protokollen der Sitzungen jedem Ausschußmitglied eine Abschrift zugestellt werden. Ferner sollen die Entscheidungen, die von der General-

direktion oder von Dienststellen auf Anträge der Arbeiterausschüsse oder einzelner Ausschußmitglieder ergehen, soweit sie nicht in den Niederschriften Aufnahme gefunden haben, den Ausschußmitgliedern in der Regel schriftlich bekanntgegeben werden. Bezüglich der bisher nicht allgemein zugänglich gewesenen Niederschriften steht es den Ausschußmitgliedern frei, von dem Inhalt in den Diensträumen des Vorsitzenden des Ausschusses Kenntnis zu nehmen. Also hier wie in Preußen sind bereits einige Verbesserungen zu verzeichnen, aber deshalb sind die Arbeiterausschüsse noch lange nicht das, was sie sein sollen. Es wird auch fernerhin Aufgabe der Reichssekretion der Eisenbahner sein, durch eine rücksichtslose Kritik die Schäden zu beseitigen, die als Fußangeln der Institution noch anhaften.

Der Verband der Lokomotivbeamten der Reichseisenbahnverwaltung in Elsaß-Lothringen hat dem Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Minister v. Breitenbach, eine Petition um Verbesserung des Dienstverhältnisses für Heizerdiätäre unterbreitet. Die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat bis jetzt alle Eingaben der Verbände wenig beachtet, trotzdem die Steigerung der Preise für die Bedürfnisse des täglichen Lebens in den letzten drei Jahren 20 bis 25 Prozent betrug, was doch wirklich Anlaß genug war, einer Neuregelung der Einkommensverhältnisse näherzutreten. Nun bestehen zwischen dem handwerksmäßig vorgebildeten Diätar und Hilfsheizer und dem gleich alten und im gleichen Dienst stehenden Aushilfsheizer erhebliche Lohnunterschiede, weshalb die Petition fordert, daß eine Besserstellung der Anwärter erfolgen möge, wenigstens sollte ihnen derselbe Lohnsatz gewährt werden wie den Arbeitern. Nach der Petition beträgt der Jahresverdienst einschließlich Mk. 31-25 monatlicher Nebenbezüge für den

Heizerdiätar	
im 1. Jahr . . . . .	Mk. 1565-04
„ 2. „ . . . . .	1614-96
„ 3. „ . . . . .	1665—
Werkstättenhelfer (Hilfsheizer)	
im 1. Jahr . . . . .	Mk. 1527—
„ 2. „ . . . . .	1599—
„ 3. „ . . . . .	1655—
Aushilfsheizer	
im 1. Jahr . . . . .	Mk. 1678-20
„ 2. „ . . . . .	1782-60
„ 3. „ . . . . .	1887—

Mithin verdient der gleichaltrige Aushilfsheizer in drei Jahren Mk. 502-80 mehr als der Heizerdiätar und Mk. 586-80 mehr als der Hilfsheizer. Der Petition ist ferner eine nach sorgfältigen Aufzeichnungen ermittelte Aufstellung über die Ausgaben einer Familie, bestehend aus Mann, Frau und zwei Kindern im Alter von zehn Monaten und sechs Jahren, beigegeben, wonach sich die Gesamtausgaben im Jahre auf Mk. 1955-76 belaufen, also im monatlichen Durchschnitt auf Mark 162-98 oder per Tag auf Mk. 5-36. Eine weitere Anlage zeigt in einer Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen den Fehlbetrag an, um welchen den drei Kategorien ihr Einkommen aufzubessern wäre, und zwar dem:

Heizerdiätar	Hilfsheizer	Aushilfsheizer
im 1. Jahr . . . . .	390-72	428-76
im 2. Jahr . . . . .	840-80	356-76
im 3. Jahr . . . . .	290-76	320-76

Diese kassen Zahlenreihen, so schreibt das Fachorgan der deutschen Lokomotivführer mit vollem Recht, reden eine gar eindringliche und deutliche Sprache. Wieviel getäuschte Hoffnungen und zerstörtes Familienglück sie bergen, wieviel Verbitterung und erstickte Liebe, wieviel Not und Sorge in ihnen steckt, läßt sich zahlenmäßig natürlich nicht beweisen.

Nicht nur unter den Arbeitern der preussischen Eisenbahnverwaltung gibt es „unzufriedene Elemente“, nein, dieser Geist beherrscht auch schon die Oberbeamten, obgleich gerade diese diejenigen sind, die sich in der Befolgung der aufklärten und selbstbewußt auftretenden Arbeiter als die getreuen Bittler des Ministers und seiner getreuen Junglergarde gerieren. Wenn es den Oberbeamten einmal gegen den Strich geht, dann gibt es ein großes Halloh, wie jetzt wieder, wo sie in ihrer Zeitschrift schreiben, daß die Vorgänge der letzten Zeit und die immerhin nicht unwahrscheinlichen, wenn auch nicht in dem angeforderten Maße zu befürchtenden Maßnahmen ihnen dringend raten, auf dem „Qui vive“ zu sein und durch ein mutiges Zusammenstehen etwa drohende Verschlechterungen möglichst fernzuhalten und weitere Verbesserungen anzustreben. Als solche anzustrebende Verbesserungen betrachten die Vorsteher des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes folgende:

1. Gleichstellung der Betriebskontrolloren, Obervorsteher und nichttechnischen Eisenbahnsekretäre mit den Oberzollkontrolloren und zum mindesten mit den Oberbahnmeistern und technischen Eisenbahnsekretären. In erster Linie aber die Ausrüstung aller selbständigen Obervorsteherstellen mit Stellenzulagen nach Maßgabe der bei Bureauvorkänden angewandten Grundätze.
2. Gleichstellung der kommissarischen Eisenbahnsekretäre, Bahnhof-, Güter- und Kassenvorsteher mit den Postsekretären.
3. Gleichstellung der Bahnhofsvorwarter mit den Betriebssekretären, das heißt Ausrüstung dieser Stellen mit pensionsfähigen Stellenzulagen von 300 Mk.
4. Keine Einschränkung des Freizeitaufwandes ohne Aufbesserung der Tagelder, Reisekosten und Umzugsentfädiigungen.
5. Aderweitere Regelung der Urlaubszeiten, beziehungsweise Urlaubsansprüche nach Maßgabe der badißchen Verhältnisse.
6. Lösung der Uniformfrage.
7. Erhöhung der Machtbefugnisse der Dienstvorsteher nach Maßgabe der sächsischen und bayerischen Verhältnisse.

8. Gründung einer Kleiderkasse für Zivil- und Dienstkleider.

9. Andere Bewertung des Nachdienstes.

10. Vergrößerung oder andere Bewertung der Dienstwohnungen.

11. Beseitigung von Gärten, die durch die neue Befolungsordnung hervorgerufen worden sind.

Das sind natürlich alles sehr „bescheidene“ Wünsche, vom Standpunkte der Oberbeamten aus, aber wenn Arbeiter in derselben Sprache reden und schreiben und ein ähnliches Dufett an Wünschen zusammenstellen, dann ist das unverkennbar und mindestens sozialistisch. Sozialdemokraten werden bekanntlich aus dem preussischen Eisenbahndienst entlassen. Die Oberbeamten bleiben gute Patrioten, trotz ihrer „Bescheidenheit“, die eigentlich gar nicht recht zu der Tatsache passen will, daß das Gehalt der Vorsteher im letzten Jahrzehnt von 2000 Mark auf 4000 Mk., daß der Obervorsteher von 4200 Mark auf 4500 Mk. stieg, und der Wohnungsgeldzuschuß etwas zeitgemäßer gestaltet wurde. Es ist den Vorstehern zu gönnen, aber dann sollten sie den Arbeitern und unteren Beamten nicht im Wege sein, wenn diese den Versuch machen, vermittels ihrer Organisation, welcher Art sie auch sei, ihre Lage zu verbessern.

Die Eisenbahnbahnbeamten und -Hilfsbeamten sind in Preußen, soweit sie überhaupt organisiert sind, nicht einheitlich organisiert. Vor mehreren Jahren bestand wohl eine Einheitsorganisation, die sich auch heute noch „Verband und Wohlfahrtsübereinkommen der Eisenbahnbahnbeamten Deutschlands“ nennt, aber es kam zu inneren Streitigkeiten, worauf sich zuerst ein Teil Schaffner und Schaffneranwärter absonderte, später auch ein großer Teil Zugführer. Die Leitung des „Wohlfahrtsübereinkommen“ lag in den Händen von Zugführern. Nun glaubten sich die Schaffner benachteiligt, andererseits waren aber auch die Zugführer der Meinung, daß auf die Schaffner im Verbands zu viel Rücksicht genommen wurde. Es kam zum Krach und die unzufriedenen Elemente sonderten sich ab. Heute haben wir drei Verbände unter dem Fahrpersonal in Preußen. Natürlich sucht immer einer auf Kosten des anderen etwas zu erreichen, wobei es nicht immer ohne Kleinliche Verdächtigungen und Eifersüchteleien abgeht, sehr zum Schaden der gemeinsamen Zwecke und Ziele. Die ganze Zerfahrenheit dieser Zerplitterung kommt jetzt so recht zum Ausdruck, jetzt, wo die Regelung der Nebenbezüge die Gemüter allerorten sehr aufregt, weil eben die meisten eine erhebliche Einbuße an ihren Nebeneinkünften erleiden. Die einzelnen Verbände haben Eingaben an den Minister beschlossen und zum Teil schon ausgeführt. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß der eine Verein von der Meinung des anderen abweicht, wodurch eine solche mißliche Situation geschaffen wird, daß die maßgebenden Instanzen in Zweifel geraten, welchen Meinungen sie Gehör schenken, welche Wünsche sie erfüllen sollen. Das Ende vom Lied ist immer, es bleibt alles, wie es war. Das sehen auch einseitige Angehörige des Fahrpersonals ein, und mahnen jetzt, wo die Karre bereits im Dreck sitzt, eifrig zum Zusammenstoß. Im Organ der Fahrbeamten Deutschlands heißt es: „Es scheint uns angebracht, daß die Fahrbeamtenvereinigungen die Frage der Kartellverbände eifriger und eingehender prüfen und dabei erörtern möchten, ob sich nicht auch unter ihnen in bestimmten Fragen gleichfalls ein Kartell und dadurch ein „maßvolles und geschlossenes Vorgehen“ ermöglichen ließe. Es wird ja nicht an Gegnern dieser Idee fehlen. Wer sich in sein Sondernest allzu tief eingesponnen hat, ist schwer zu bewegen, daraus nur mit dem Kopf hervorkommen.“ So ist es, der Egoismus wird stärker sein, wie die Mahnung zum einheitlichen Zusammenstehen. Die Mahnung wird ungehört verhallen. Aber wenn auch ein Kartell zustande kommen sollte, es würde trotzdem ohnmächtig sein, da die in Betracht kommenden Verbände jeden ernsthaften Kampf um die Verbesserung ihrer Lebenslage ablehnen. Nur bitten und flehen, nicht fordern, das ist ihre Parole.

Bei den meisten deutschen Bahnverwaltungen ist der Bahnbedienungs- und Schrankenendienst vereinigt. Der Bahnwärter hat in erster Linie den Schrankenendienst zu besorgen, in zweiter Linie kommt erst die Bahnbedienungs- und Bahnunterhaltung. Durch den gesteigerten Verkehr auf stark befahrenen Strecken wurde die Trennung des Bahnbedienungs- und Bahnunterhaltungsdienstes vom Schrankenendienst notwendig. Es kann das System der Streckenläufer zur Einführung. Allmählich werden die Uebergänge durch Unter- oder Ueberführungen mehr und mehr beseitigt und dadurch die Schrankenposten aufgehoben werden. In Württemberg hat man nach 1905 auf eine mögliche Verringerung des Wärterpersonals hingearbeitet. Die Trennung des Schrankenendienstes von der Streckenkontrolle, die schon angebahnt ist, soll auf allen Bahnen mit dichter Zugfolge ins Auge gefaßt werden. Zum Schrankenendienst werden zunächst Invalide und weibliche Angehörige der Wärter sowie ältere, für den Bahnunterhaltungsdienst nicht mehr taugliche Oberbahnarbeiter herangezogen. Schrankenwärterinnen dürfen nur in der Zeit von 5 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts verwendet werden. Die Wärterstrecken werden bis zu 2500 Meter ausgedehnt. Nach der neuen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 müssen Hauptbahnen innerhalb 24 Stunden mindestens dreimal auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden. Die Ausführung der drei Kontrollgänge erfolgt durch die Bahnwärter. Bei der Verwendung von Streckenläufern in Ausführung einzelner Kontrollgänge wird die dem Läufer zugeteilte Streckenlänge in der Regel durch Bahnhöfe begrenzt. Den Schrankenwärttern können Strecken von 100 bis 200 Meter Länge zu beiden Seiten ihres Aufstellungsortes zugeteilt werden. Die Verantwortung für den Zustand der Strecke trägt beim gemischten System der Bahnwärter, beim reinen System der Streckenläufer.

Die Zentrumshöhe gegen den Süddeutschen Eisenbahnerverband dauert in den frommen Zeitungen nach dem Grundatz: „Lüg' nur immer fest darauf los, etwas

wandten sie sich voneinander ab. — Eine alte, alte Freundschaft war in Brüche gegangen.

An diesem Tage aber hatte die Tragik in Michels fernem Leben begonnen. Denn die Welt ist schlecht, sie liebt „das Strahlende zu schwarzem und das Erhabene in den Staub zu ziehen.“ — Wie wäre es sonst möglich gewesen, daß der junge Kanakleidiener Kajetan, der als Spatzvogel galt, am nächsten Tag nach diesem überall bekanntgewordenen Auftritt zwischen den beiden alten Freunden zu Michel gekommen wäre und ihm mit den zutraulichen Worten: „Sie sollen zum Vorstand kommen,“ auf die linke Schulter geklopft hätte. Wohl hatte ein kräftiger Stoß den Altentäter zurückgeschleudert — aber zu spät. — Ja, schlecht sind die Menschen! Fragt, nein, ihr könnt ihn jetzt nicht mehr fragen — den alten Michel, ob es nicht so ist? — Sind sie nicht von allen Seiten an ihn herangekrochen die bösen Freunde, das heißt Feinde, haben sie nicht unter allen möglichen Vorwänden seine linke Schulter berührt, kam es nicht dabei zu entrüsteter Abwehr des alten Michel, kam es nicht zu — Schimpfwörtern? Und hat es genügt? Nein, immer ärger ist es geworden, je mehr er schimpfte, desto mehr ging es auf seine linke Schulter los. Aus war es mit der Gemütlichkeit. — Aber Michel gab nicht nach und so weit kam es, daß er unwillkürlich jeden, der ihm in die Nähe kam, förmlich — einseitig empfing — förmlich immer in Arzgeßstellung.

Und so ging es jahrelang fort. Man haßte Michel nicht, keine Idee, man hatte ihn eigentlich gern — aber es zog jeden magisch, ihn auf die Schulter zu klopfen! So sind eben die Menschen.

Michel stand vor der Pensionierung. Seine Dienstjahre waren um, der blaue Vogen jeden Tag zu erwarten, aber er war hart geblieben und wäre es auch ferner geblieben, auch nach der Pensionierung — wenn ihm dazu die Zeit geblieben wäre. — Denn eines Nachts kam Freund Hein zu ihm und klopfte ihn auf die linke Schulter und lud ihn zur Begleitung ein.

Und das war seit langem das erstmal, daß der alte, brave Michel auf die Schulter geklopft worden war — ohne daß er sich geweht hätte. . . .

Memor.

bleibt schon hängen!“ ungeachtet fort. Besonders hat man es auf „das wahre Gesicht des Herrn Kofshaupter“ abgesehen und auf die schon zur Berühmtheit gelangte Saderkeller-Verammlung in München, in der Genosse Kofshaupter über die Möglichkeit eines Eisenbahnerstreiks referierte und bei dieser Gelegenheit eine Streikandrohung vom Stapel gelassen haben soll. Das heißt in der Phantasie der Schwarzen, denn in Wirklichkeit hat Kofshaupter gesagt, was selbstverständlich von den frommen Organen immer verschwiegen wird: „Haben wir aber einmal die übergroße Mehrheit der bayerischen Eisenbahner in unserer Organisation, so ist ein Streik vollständig überflüssig, denn man wird unsere berechtigten Wünsche zweifellos mehr beachten als das jetzt der Fall ist, wo die übergroße Mehrheit des Eisenbahnerpersonals einer Organisation angehört, von der Regierung und Parlament wohl wissen, daß es ihr mit der Vertretung der Interessen des Eisenbahnerpersonals von vornherein nicht ernst ist. Diese Organisation ist nichts anderes als ein Schwanzstück der Mehrheitspartei des Landtages, die in erster Linie unsere berechtigten Forderungen bekämpft, und die Führer dieser Organisation müssen so tanzen, wie die maßgebenden Personen in der Zentrumsfraktion pfeifen u. s. w.“ Das klingt sicher nicht wie eine Streikandrohung, aber den frommen Herrschaften sichts das weiter nicht an, denn: „Sie lügen wie die Teufel und schwindeln aus Prinzip.“ Der Süddeutsche Verband wird sich der gegen ihn veranstalteten Seke mit fühler Ruhe und Klugheit zu erwehren wissen.

Durch einen Erlass an sämtliche preußisch-hessischen Direktionen hat der Minister v. Breitenbach verfügt, daß bei Bahnfreveln, Einbrüchen u. s. w. die Polizeihunde zur Ermittlung der Täter herangezogen werden sollen. Die äußeren Dienststellen, also Bahnhöfe I. bis IV. Klasse, Güter- und Gepäckabfertigungen, Bahnmeistereien u. s. w. sollen in geeigneten Fällen das Recht haben, selbständig Polizeihunde zu requirieren. Die Hunde sollen auf Kosten des Eisenbahnfiskus verhandelt und verpflegt werden. Da eröffnet sich unseren Händlern eine glänzende Perspektive. Vielleicht ist es möglich, nein, sehr wahrscheinlich, die Hunde so abzurichten, daß sie schon von weitem ein Mitglied der Reichssektion wittern und „verbellen“. Da wäre auf einmal ein Mittel gefunden, den Betrieb von „unerwünschten“ Elementen frei zu halten, nachdem bisher alle Versuche fehlerlos waren. Also der Polizeihund wird in allernächster Zukunft — was ist in unserem fortgeschrittenen Zeitalter nicht alles möglich! — die Spitzel und Denunzianten ablösen und fürchterlich unter den Mitgliedern der Reichssektion ausräumen. Ja, unsere preußische Eisenbahnverwaltung ist stets auf der Höhe, ihr macht es so leicht keine andere nach. Preußen in der Welt voran!

C h e m i n o t (Berlin).

### Zugbegleiter-Reichskonferenz für alle Bahnen Oesterreichs.

(Schluß.)

Unterdessen schritt die Konferenz zur Behandlung des zweiten Punktes der Tagesordnung: „Bericht der Personalkommissionenmitglieder und Stellungnahme zu den übrigen Forderungen des Zugbegleitersonnals.“

Genosse Sattinger berichtete ausführlich über den Verlauf der letzten Sitzung der Zentralpersonalkommission (Sektion Unterbeamte) und besprach die einzelnen bei derselben eingebrachten Anträge.

Genosse Brodsky teilte mit, welcher Umstand die Einberufung der Konferenz unaufschiebbar gemacht habe. Die Prager Staatsbahndirektion und wohl auch die anderen Staatsbahndirektionen, die wohl wiederum beabsichtigen, ihr Personal vor fertige Tatsachen zu stellen, habe die Prager Direktion eine Sitzung der Personalkommission einberufen und auf deren Tagesordnung den Vorschlag betreffs der Rangbestimmungen gesetzt. Wegen des seinerzeitigen Verzichtes der Personalkommissionsmitglieder der Sektion Unterbeamte in der Prager Direktion auf ihre Funktion hätten die Zugbegleiter hier keine Vertretung aus dem Stande der Zugbegleiter und es könne nicht gut den einberufenen Ersahmännern aus anderen Dienstzweigen die Entscheidung über diese wichtige Frage überlassen werden. Dann handle es sich darum, vor dem Stattfinden der Personalkommissionssitzung der Prager Direktion in dieser Frage die notwendige Einheitslichkeit für das Vorgehen der Personalkommissionen aller Direktionsbezirke herzustellen.

Genosse Schiller beantragte hierzu folgende

#### Resolution:

Die am 27. und 28. Jänner 1911 im Arbeiterheim Favoriten in Wien tagende Zugbegleiterkonferenz protestiert ganz energisch gegen die Teilnahmslosigkeit der Direktion Prag gegenüber der Personalkommission und fordert für die niedergelegten Mandate der Personalkommissionsmitglieder sofortige Ausschreibung von Neuwahlen.

Die Abstimmung über diese Resolution ergab deren einstimmige Annahme.

Genosse Jdl, der über die Tätigkeit der Sektion Diener der Zentralpersonalkommission Bericht erstattete, stellte eingangs seiner Ausführungen die Irrtümer richtig, die über die Machtbefugnisse der Personalkommissionen verbreitet sind, und besprach sodann die in den Jahren 1908, 1909 und 1910 stattgefundenen Sitzungen der Sektion Diener der Zentralpersonalkommission.

Genosse Scherbaum führte aus, daß bei dem im Laufe der letzten Jahre vorgenommenen Verbesserungen die niederen Bediensteten nicht genügend berücksichtigt worden seien. Wenn die Bahnverwaltungen für einzelne Bediensteten-schichten die Taschen öffneten, müssen sie sich auch dazu herbeilassen, für die übrigen etwas zu tun. Die Unzufriedenheit des Personals werde zu dessen Schaden von kleinen Vereinen auszunützen versucht.

Genosse Franzl machte der Konferenz Mitteilung von der seitens der Manipulationskondukteure eingeleiteten Aktion betreffs der Befreiung der gesamten Zugführerposten mit Oberkondukteuren und betreffs der Ernennung der Gepäckschaffner zu Radmeistern.

Genosse Schölzel ersuchte die Konferenz, darauf hinzuwirken, daß das in allen Direktionsbezirken Galiziens seit Juni 1910 praktizierte Führen von Zugbegleitern in Regie anstatt im Dienste abgeschafft werde.

Genosse Reichratsabgeordneter Tomshil erklärte, es werde der Versuch gemacht, unter dem Personal die Stimmung künstlich zu erzeugen, es sei für dasselbe seitens der Organisation nichts gemacht und selbst nicht entsprechend vertreten worden. So werde auch behauptet, daß für die Zugbegleiter nichts geschehen sei, und man versuche damit die Notwendigkeit einer separaten Kategorisierung zu erweisen. Die Ursache dieser Erscheinung liegt darin, daß während auf der einen Seite Verbesserungen eintreten, auf der anderen alles teurer wurde, so daß die gewerkschaftlichen Erfolge der Eisenbahner ihnen von der Teuerung wieder gestohlen wurden. Man vergesse hierbei, daß die Existenzverhältnisse für die Eisenbahnbediensteten infolge der Teuerung weit ungünstiger wären, wenn die Organisation nicht Erfolge zu verzeichnen gehabt hätte. Es muß allerdings zugegeben werden, daß die Unterbeamten im Jahre 1908 verhältnismäßig gut und daß die Diener sehr schlecht abgeschnitten haben, weiters muß zugegeben werden, daß die älteren Bediensteten den Endgehalt nicht erreichen können. Es lassen sich aber alle Sünden nicht auf einmal ausmerzen und die Schuld, daß erst seit dem Jahre 1905 Verbesserungen erreicht wurden, trage nicht die Organisation, sondern die Leute, die sich von selber fernhielten. Durch die Erhöhung der Anfangsgehälter für jüngere Bedienstete wären auch die älteren Bediensteten vorgeschoben worden, weil es auf längere Zeit nicht haltbar gewesen wäre. Bedienstete mit äußerst verschieden langen Dienstzeiten in einer und derselben Gehaltsstufe zu belassen. Es fühlten sich aber die älteren Bediensteten durch die Erhöhung des Anfangsgehaltes geschädigt, das Eisenbahnministerium wurde von Deputationsmitgliedern gestürmt und verlängerte daher den jüngeren Bediensteten die Vorrückungsfristen, anstatt den älteren dieselben entsprechend zu verkürzen. Derartige Dinge können sich nur ereignen, wenn das Personal den Bestrebungen der Organisation nicht mit vollem Verständnis und Vertrauen folgt. Es handelt sich nun darum, für die Diener die Verkürzung der Vorrückungsfristen zu erreichen sowie den älteren Dienern und Unterbeamten die Erreichung des Endgehaltes zu ermöglichen. Weiters bedarf die Quartiergeldfrage einer dringenden Regelung. Nach dieser Richtung hin könnte viel durch den Bau von Wohnhäusern geschehen, da ein solcher gewiß seinen Einfluß gegen die stetige Steigerung der Mietzinse ausüben würde. Die Unzulänglichkeit der Nebenbezüge wird am härtesten auf der Südbahn empfunden, weil hier auf diesem Gebiete wenig erreicht wurde, da die Südbahner bezüglich ihrer Nebenbezüge besser gestellt waren als die Staatsbahner, die erst nachkommen müssen. Es wird sich hier darum handeln, bei den k. l. Staatsbahnen die Erhöhung der Stundengelder der Lastzugsbegleiter um 2 S., der Manipulationskondukteure um 4 S., die Erhöhung der Wartgebühren von 8 auf 10 S. und die anderthalbfache Anrechnung der Stundengelder für den Dienst während der Nachtzeit durchzusetzen. Dem gegenwärtigen Eisenbahnminister Herrn Glominski, der als Reichratsabgeordneter verschiedenen Eisenbahnerkategorien seine Unterstützung zur Durchführung ihrer Wünsche zusicherte, wird bald Gelegenheit gegeben werden, seine Versprechungen zu erfüllen. Es werden im Budgetauschuss neuerlich die notwendigen Beträge zur Erfüllung der dringendsten Wünsche der Unterbeamten, Diener und Arbeiter, aus welcher letzteren ja auch die Zugbegleiter hervorgehen und deren Entlohnung die Entlohnung der Diener beeinflusst, angesprochen werden und der Herr Eisenbahnminister wird sich wohl nicht leicht um seine früheren Versprechungen herumdrücken können. Finden die Wünsche der Eisenbahnbediensteten im Budgetauschuss keine Erfüllung, werden diese abermals in die Zwangslage versetzt, den Kampf um Erfüllung ihrer Forderungen aufzunehmen. (Lebhafter Beifall.)

Ehe die Debatte zu diesem Punkt der Tagesordnung fortgesetzt wurde, erstattete Genosse Schöber Bericht über die Arbeit der Antragsprüfungskommission. Die Kommission empfahl der Konferenz, durch die Vertreter des Personals in der Zentralpersonalkommission und in den Direktionspersonalkommissionen Dienststranglisten für die Zugbegleiter nach den für diese entworfenen Bestimmungen zu verlangen. (Wir haben den Wortlaut des diesbezüglichen Antrages und der Bestimmungen für die Dienststranglisten der Zugbegleiter im vorigen „Eisenbahner“, und zwar in der Nummer 4, veröffentlicht. Die Red.) Genosse Serlinger begründete diesen Antrag, der sodann einstimmig angenommen wurde.

Am zweiten Verhandlungstag wurde die Debatte zu Punkt 2 der Tagesordnung fortgesetzt.

Genosse Scholz führte über die Schädigung jener Bediensteten Klage, die nach der Untersuchung des Schwermögens vom egyptischen Dienst abgezogen werden.

Genosse Sondl besprach die Verhältnisse auf der Südbahn und erklärte, die Zugbegleiter hätten eine mögliche Verminderung der Anzahl ihrer Prüfungen anzustreben.

Genosse Kofinec berichtete über die auf der Nordbahn eingetretene Verschlechterung bei der Verrechnung der Fahrgebühren. Es dürfe unter der Staatsbahnverwaltung nicht mehr die faktische Dienstzeit, sondern nur die fahrplanmäßige verrechnet werden.

Weiters sprachen noch die Genossen Scherbaum, Melcher und Prajer und der Vorsitzende Genosse Wabitsch, der ausführte, daß es sich bei der Farbenblindheit um eine angeborene Krankheit handle. Die späteren Beanstandungen von Zugbegleitern bei den Untersuchungen seien darauf zurückzuführen, daß früher die Vorschriften über die Prüfung des Schwermögens nicht streng gehandhabt wurden. Bei der jetzt strengeren Handhabung dieser Vorschriften werden die nachträglichen Beanstandungen von Zugbegleitern und die damit verbundenen Schädigungen derselben in ihrem Vorkommen immer seltener.

Hierauf legte Genosse Scheibein der Konferenz nachstehende Anträge für die Erstellung von Forderungen vor:

#### Forderungen der Zugbegleiter.

Gemeinsame Forderungen für die Süd- und Staatsbahn.

1. Erstellung eines Gehaltschemas:
  - a) für Unterbeamte (Oberkondukteure) Anfangsgehalt 1400 Kr., Endgehalt 3000 Kr.;
  - b) für Diener (Kondukteurzugführer und Kondukteurführer) Anfangsgehalt 1000 Kr., Endgehalt 2000 Kr.
 Erreicht wird der Gehalt in automatischer Vorrückungsfrist von je zwei Jahren in insgesamt 22 Dienstjahren. Bis zur Durchsetzung obigen Gehaltschemas ist aber unbedingt die Eliminierung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. mit allen Mitteln anzustreben, so daß es allen Anwärtern auf Unterbeamtenposten möglich ist, die Oberkondukteurstelle mit 1400 Kr. Gehalt in längstens acht definitiven Jahren, wie dies beim Maschinenpersonal der Fall ist, erreichen zu können. (Ausgleichung der Härten für die länger dienenden Diener und Unterbeamten durch entsprechende Kürzung der Vorrückungsfristen.)
2. Erstellung einer Dienststrangliste für alle Kondukteurzugführer.

Zweimal jährlich sind am Eise des Betriebsinspektors (Staatsbahndirektion) Zugführerprüfungen an voraus festgesetzten Terminen abzuhalten.

Als Prüfungskommission soll ein Oberbeamter der Verkehrsdirektion (Staatsbahndirektion), ein Beamter des Betriebsinspektors (Staatsbahndirektion), als Vertreter dieser Behörde, sowie je ein Oberkondukteur und ein Kondukteurzugführer als Beisitzer fungieren.

3. Zweimalige Erneuerung zu Oberkondukteuren jährlich, und zwar am 1. Jänner und 1. Juli so, daß halbjährig die freien Oberkondukteurposten besetzt werden.

4. Zweimalige Anstellung der Aushilfskondukteure jährlich, und zwar am 1. Jänner und 1. Juli so, daß kein einziger Aushilfskondukteur länger als höchstens anderthalb Jahre in diesem Stande zubringen muß.

5. Neunormierung, respektive Reorganisation der Quartiergelder nach den wirklich bestehenden Teuerungverhältnissen und Bezeichnung derselben als Aktivitätszulage, weil der ausgesetzte Wohnungszins dem erhaltenen Quartiergeld ebenfalls nicht entspricht.

6. Erbauung von Personalküchen in allen größeren Domizilstationen, um der Wohnungsnot und dem Wohnungsmüder wirksam begegnen zu können, bei Verzicht auf die vierprozentige Verzinsung.

7. Einberufung der Personalkommission mindestens zweimal jährlich, um über notwendige und laufende Fragen beraten zu können und es den gemählten Vertretern möglich wird, ihren Aufgaben gerecht zu werden.

#### Variable Bezüge.

Bezahlung der Dienststunden für Oberkondukteure, Radmeister, Kondukteure und Bremser eine Stunde vor der fahrordnungsmäßigen Abfahrt bis eine halbe Stunde nach der wirklichen Ankunft. Bei Rückkehr ebenfalls eine halbe Stunde vor der fahrordnungsmäßigen Abfahrt bis eine halbe Stunde nach der wirklichen Ankunft als im Dienst. Raufen bis zu zwei Stunden sind in der auswärtigen Station als Dienststunden zu verrechnen. In jenen Stationen, wo eine längere Liebernahme- oder Liebergebungszeit besteht, ist die faktische Zeit als im Dienst zu bezahlen. Refervehalten in der Heimatstation wird mit 10 S. per Stunde für den Kondukteur und mit 12 S. für den Zugführer entlohnt.

Die Nachtstunden von 6 Uhr 1 Minute abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh werden mit 50 Prozent Aufschlag entlohnt an Stelle einer Nachdienstzulage.

Die Schulstunden werden als Dienststunden entlohnt.

Behandlung der Zugbegleiter bei eintretenden Gebrechen des Hör- und Sehvermögens. Anerkennung des Verlustes an Hör- und Sehvermögen unbedingt als Betriebsunfall im Dienst.

Verwendung der wegen obiger Gebrechen vom Fahrdienst abgezogenen Oberkondukteure und Kondukteure ihren Fähigkeiten und Neigungen entsprechend als Offizianten, Kanzleipredienten, Stations- und Magazinsmeister, Portiere und Kanzleidiener. Die nachherige Vorrückung solcher Bediensteter im Gehalte darf die früher im obigen Sinne anerkannte Unfallrente, welche als Ersatz der variablen Bezüge zu gelten habe, nicht berühren, das heißt eine Verkürzung solcherartiger Nebenbezüge darf durch die automatische Vorrückung nach den jeweils günstigeren Gehaltschemas nicht eintreten.

#### Regelung der Dienstzeit.

Erstellung der Turnusse im Einvernehmen mit dem Personal nach folgenden Grundsätzen:

30 Prozent Dienst, 25 Prozent Ruhe auswärts und 45 Prozent Ruhezeit in der Heimat.

Zweimal im Monat ein 36stündiger Ersahruhetag.

Die Verwendung in der Referve darf eine Ausnützung unter 40 Prozent Ruhe in der Heimat im Durchschnitt nicht gestatten, wobei auf einen 36stündigen Ersahruhetag im Monat Rücksicht genommen werden soll.

#### Sonstige Forderungen.

Beistellung von Radmeistern zu allen Fern- und Manipulationszügen, welche die gesamte administrative Arbeit zu besorgen und nach Bedarf den Zugführer auch in der vollständigen Bearbeitung des Stundenpases nach Tunsicht zu unterstützen hat. Die Radmeisterposten sind nicht mit Referveposten zu besetzen, sondern ausschließlich aus dem Stande der Kondukteure zu ergänzen.

Bildung von Disziplinausschüssen. Bestimmungen, analog jenen für das Maschinenpersonal, daß Kondukteurzugführer, welche aus irgendeiner Ursache strafweise vom Personenzugsdienst oder Zugführerdienst abgezogen wurden, nach angemessener, im voraus bestimmter Strafdauer wieder in ihre vollen Rechte eingesetzt werden.

Bestimmungen, daß für Wagengebreche die Wagengaufnehmer allein verantwortlich sind.

Bestimmungen, daß die Zugbegleiter von der Korrektur der Dienstvorschriften entbunden werden.

Beteiligung der Bremser mit Montur. Beteiligung der Oberkondukteure mit schwarzer Sommeruniform, Verkürzung der Freizeit des Zuchpaletofs, eventuell Verabfolgung von Wetterträgen.

Schaffung und Erhaltung genügender hygienisch einwandfreier Kasernen, in denen die Möglichkeit, der Ruhe pflegen zu können, tatsächlich gewährleistet ist.

Regelung der Behandlung der Fundgegenstände so, daß dem Finder nach einem Jahre entgegen der Fundgegenstand oder der Erlös vom Verkauf unbekannter Fundobjekte gegeben wird.

Möglichst rascher Bau von dem modernen Verkehr entsprechend starken Dienstwagen. Ausgestaltung derselben mit Auerlichtbremsen in genügender Anzahl und einer starken Dampfheizvorrichtung, an welcher auch das Aufwärmen mitgebrachter Speisen möglich sein soll.

Schaffung genügend großer und praktisch eingerichteter Arbeitsräume für Zugführer und Radmeister, welche Räume zu beiden Seiten einen kleinen Vorbau erhalten, damit dem Zugführer die Ueberwachung des Zuges und der Strecke jederzeit möglich ist, ohne das Fenster öffnen zu müssen, wie dies gegenwärtig sehr zum Nachteil des Hör- und Sehvermögens geschieht. Ausgestaltung der Dienstwagen mit je 2 Abzughähnen, je 2 Schlafhähnen und 2 Signalleinen. Bei der Umgestaltung der in Verwendung stehenden Wagen sollen zumindest 2 Heizrohre aufmontiert werden, weil ein einziges Rohr nicht genügend Wärme ausstrahlen vermag. Ebenso wäre die Ausrüstung mit Fußboden ein Gebot der Menschlichkeit.

Ein striktes Verbot, daß jedwede offene Vorwärtsbremse unter keinen Umständen besetzt werden darf.

Bei den periodischen Revisionen und gelegentlich sonstiger Reparaturen, bei welchen Bremswagen in die Werkstätte kommen, sollen unbedingt schadhafte Bremsfüßen wieder instandgesetzt werden.

Bremsfüßelstufen sollen ebenso sofort eingesehnt werden wie zerbrochene Coupesfenster.

Die Bremstürberchlüsse sollen bei Neu-  
erstellungen und Reparaturen so eingerichtet werden, daß statt  
der sehr schnell ruinierten und unbrauchbar werdenden Tür-  
schnallen Riegel, wie selbe an den italienischen Brem-  
sbrühlertüren als Verschluss angebracht sind, oder kombinierte  
Druck- oder Schnallenriegel nach deutschem Muster angebracht  
werden.

Verlegung der Drehseiben an die Spitze von  
weniger befahrenen Nebengeleisen und deren sorgfältige In-  
standhaltung.

Zur schnellen Auffschreibung der Züge ist  
es angezeigt, wenn die Eigentumsmerkmale, Wagennummern  
und das Wagengewicht übersichtlich an einer Stelle der Seiten-  
wand, wie dies bei den neueren Wagen der königlich bairischen  
Staatsbahn zu sehen ist, angebracht werden, weshalb die For-  
derung als zeitgerecht erhoben werden kann.

Zur schnelleren und einfacheren Arbeit soll  
bei Ermittlung des Tara nur eine Auf- und Abrechnung auf  
0/10 und 5/10 Konnen stattfinden dürfen, was speziell bei  
vielen Summierungsposten wesentlich von Vorteil wäre.

**Forderungen der Zugbegleiter der Südbahn.**

1. **Unerhaltbare Anrechnung der Dienstzeit für die  
Pensionsberechnung, wie diese Wohlthat für das Maschinen-  
personal schon Jahre hindurch und für das Zugbegleitungs-  
personal der k. k. Staatsbahn seit 1. Jänner 1908 eingeführt ist.**  
Die gewählten Ausschussmitglieder im Pensionsfonds  
wie die Zentrale der Gewerkschaft werden dringend ersucht,  
diese längst fällige Reform mit allem gebotenen Nachdruck zu  
vertreten.

2. **Schenkungsahre. Die Zentrale wird aufgefordert,  
im Einvernehmen mit der Personalkommission der Zug-  
begleiter mit allen zu Gebote stehenden Mittel darauf zu  
dringen, daß alle Jahrgänge mit jenen korrespondierenden  
Jahrgängen der k. k. Staatsbahn im Gehalt gleichgestellt wer-  
den. Zumindest sollen für alle jene Kondukteure (Diener),  
die feinerzeit mit 600 Kr. angestellt wurden, zwei Schen-  
kungsahre; für alle Zugbegleiter (Unterbeamte und  
Diener), welche feinerzeit mit 600, beziehungsweise 720 Kr.  
angestellt wurden, ein Schenkungsahr, und für jene  
Kondukteure (Diener), welche bei der Ueberleitung am 1. Ok-  
tober 1907 länger als drei Jahre im Anfangsgehalt  
von 720 Kr. gestanden sind, ein weiteres Schenkungs-  
ahr zu erwirken getrachtet werden. (Siehe Variellung.)**

3. **Beseitigung des Signalhorns für alle  
eingeteilten Zugbegleiter mit Ausnahme des Zug-  
führers und Stodmannes. Ausgabe der gegenwärtig  
zur Erprobung im Gebrauch stehenden kombinierten Horn-  
pfeifen an die Zugführer und Signalmänner analog der  
k. k. Staatsbahn. Verabfolgung von Umhäng-  
taschen für die Personalkondukteure nach dem neueren**

Muster der k. k. Staatsbahn, um die Koch- und Datungangen,  
wie Nachzahlungsheft und Handtarif mit Taschensfahrplan  
unterbringen zu können.

4. **Beantwortung vorgelegter Gesuche.**  
Die Zentrale wird ersucht, im Einvernehmen mit der Per-  
sonalkommission diese Wünsche zu vertreten.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

Zu diesem Punkt der Tagesordnung sprechen noch  
die Genossen Jdl, Wabitsch, Adolf Müller, Ze-  
den, Schiller, Kaniuk, Herlinger und In-  
nerhuber.

Genosse Schiller stellt den Antrag, daß den  
Staatsbahn- und Privatbahnverwaltungen der 1. Sep-  
tember l. J. als Termin zu stellen sei, bis zu welchem  
deren Entscheidung betreffs der Forderungen des Perso-  
nals zu erfolgen habe. (Lebhafte Zustimmung.)

Genosse Scheibein wünscht, daß dieser Antrag  
zur Entscheidung der diesjährigen Delegiertenversamm-  
lung unserer Organisation vorgelegt werde.

Die Ueberweisung dieses Antrages an die heutige  
Delegiertenversammlung wird mit großer Majorität an-  
genommen.

Zum dritten Punkt der Tagesordnung: „Stel-  
lungnahme zur Erstellung der Diensttur-  
nusse“, sprachen die Genossen Adolf Müller, In-  
nerhuber, Moriz, Huber, Jdl, Korinek, Schiller,  
Schober, Stejskal, Gluttig, Grün, Wa-  
bitsch und Scholz.

Der bezüglich der Erstellung von Diensttur-  
nussen einstimmig angenommene Antrag (30 Prozent  
Dienst, 25 Prozent Ruhe auswärts, 45 Prozent Ruhe in  
der Domizilstation) deckt sich mit den unter „Regelung  
der Dienstzeit“ angeführten Forderungen.

Genosse Innerhuber stellte ferner folgende  
Anträge:

1. Die Turnuskommission ist auf die Dauer von zwei  
Jahren vom Personal mittels amtlicher Stimmzettel zu  
wählen.

2. Die Turnusse müssen unbedingt eingehalten werden.

3. Die Erstellung der Turnusse darf nur im Einver-  
ständnis mit den gewählten Vertrauensmännern geschehen.  
4. Zu jeder notwendigen Aenderung der gültigen Tur-  
nusse müssen die Vertrauensmänner beigezogen werden.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

Genosse Adolf Müller ersucht, bei der Erstellung  
von Turnussen das notwendige Einvernehmen der Ver-

trauensmänner zu pflegen, da sonst bei eintretenden  
Differenzen die Solidarität der Bediensteten leidet.

Bei der Erledigung des Punktes 4 der Tagesord-  
nung: „Eventuelles“, gelangten nachstehende Angelegen-  
heiten zur Behandlung:

Genosse Klucka empfahl der Konferenz die Annahme  
nachstehender

**Resolution.**

Die Reichskonferenz der Zugbegleiter aller Bahnen  
Österreichs protestiert gegen die Schädigung der Zug-  
begleiter einzelner Direktionsbezirke Galiziens, welche da-  
durch entsteht, daß die Dienstfahrten derselben streckenweise  
als außer Dienst geschene Fahrten behandelt und nicht  
angerechnet werden. Die versammelten Zugbegleiter ver-  
sichern ihre galizischen Kollegen, ihnen im Kampfe gegen  
dieses Unrecht beistehen zu wollen.

Genosse Schiller beantragte hierzu, die Resolution  
möge durch unsere Abgeordneten dem Eisenbahnminister zur  
Kenntnis gebracht werden.

Bei der Abstimmung fanden sowohl die Resolution als  
auch der Antrag des Genossen Schiller einstimmige Annahme.

Aus dem Direktionsbezirk Linz lag der Konferenz  
ein Antrag betreffs der Beiträgen im Disziplinarverfahren  
vor. In dieser Angelegenheit wurden nachstehende Anträge  
einstimmig angenommen:

a) „Die Disziplinarakammern sollen bei ihren Entschei-  
dungen gleichzeitig festsetzen, ob die Strafen eine Wirkung  
auf die Vorrückung ausüben sollen. Der Vorsitzende hat be-  
züglich der Strafen und Strafrollen kein Stimmrecht, son-  
dern nur lediglich das Vorschlagsrecht.“

b) „Die Vertreter sind nicht auszulösen, sondern für  
eine Funktionszeit von drei Jahren zu wählen.“

c) „Die Erkenntnisse der Disziplinarakammern sind  
dem Rechtsschutzbureau des Allgemeinen Rechtsschutz- und Ge-  
werkschaftsvereins einzufenden.“

Ein Antrag auf Wahl einer Deputation, die dem  
Eisenbahnministerium die Forderung des Personals zu über-  
reichen habe, entfiel, da eine Deputation der Zugbegleiter  
zur Vorschau im Eisenbahnministerium bereits vorgemerkt  
war und es wurde dieser Deputation übertragen, das Eisen-  
bahnministerium von den Beschlüssen der Zugbegleiterreichs-  
konferenz zu verständigen.

Genosse Schiller stellte folgenden Antrag:

Die Zentrale wird beauftragt, ein Elaborat über die  
Schaffung eines einheitlichen Provisoriumsstatuts auszu-  
arbeiten, der Delegiertenversammlung vorzulegen und nach  
Annahme desselben beim Eisenbahnministerium einzubringen.  
In diesem Statut soll bestimmt sein, daß die Witwen  
der Arbeiter, Diener und Unterbeamten die Hälfte der  
Mannesprovision zu erhalten haben. Uebersteigt der halbe  
Gehalt des Mannes diese Provision, erhält die Witwe eine  
Provision von 50 Prozent des Gehalts ihres Mannes, beträgt  
die Provision weniger als 600 Kr., so tritt an deren Stelle  
eine außerordentliche Provision von 600 Kr.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Ein Antrag der Genossen aus Czernowitz, daß die  
Diensterteilung für die Reservepartie zu bestimmten Stun-  
den zweimal des Tages festzusetzen sei, wurde zur Behand-  
lung den Funktionären der Direktionspersonalkommissionen  
abgetreten.

Genosse Schober stellte folgenden Antrag:

Die heute am 27. Jänner 1911 tagende Reichskonferenz  
der Zugbegleiter beschließt, vom k. k. Eisenbahnministerium  
neuerlich mit allem Nachdruck die Abschaffung des aufer-  
turlichen Avancements zu verlangen, und beauftragt ihre  
berufenen Vertreter, diese Forderung immer wieder zu er-  
neuern und energisch zu vertreten.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Ferner stellte er die Anträge:

Die Vertreter der Zugbegleiter im Zentralauschuß  
der k. k. Staatsbahnen und der Zentralarbeiterauschuß wer-  
den beauftragt, folgende Forderungen neuerlich als Anträge  
einzubringen:

1. Erhöhung der Normierung des Zugbegleiterstandes  
und Ernennung von so vielen Hilfskondukteuren, als je-  
weilig notwendig sind, um den faktischen Bedarf an Zugbe-  
gleiter nach dem Stande der Winterturnusse samt dem not-  
wendigen Reservebestand zu decken.

2. Die Ernennung der Bremser und als solche ver-  
wendeten Arbeiter zu Hilfskondukteuren nach dem Range  
unter Zugrundelegung der Aufnahmezeit.

3. Insofern Bremser und Arbeiter als Zugbegleiter  
verwendet werden, ist denselben die Ablegung der Güterzug-  
kondukteursprüfung nach sechsmonatigem Güterzugsdienst zu  
gestatten.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

Genosse Sondl stellte den Antrag:

Die Konferenz beschließt, daß die am 27. und 28. Jänner  
1911 gefahten Beschlüsse in Form von Anträgen bis spätestens  
Ende März dieses Jahres dem Eisenbahnministerium sowie  
der Privatbahnverwaltungen zu überreichen sind.

Die Abstimmung über diesen Antrag ergab dessen ein-  
stimmige Annahme.

Genosse Innerhuber brachte folgenden Antrag ein:  
Die heutige Konferenz spricht den Wunsch aus, daß zur  
Ueberwachung der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeit  
und zur Ueberwachung der hygienischen Zustände der Kasernen  
amtliche Inspektoren zu bestellen sind, die durch das Personal  
gewählt werden.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Genosse Jdl stellte den Antrag, die Einreihung der  
Motorführer in die Unterbeamtenkategorie zu fordern.  
Der Antrag, mit dem das auszuarbeitende Material  
erschöpft war, wurde gleichfalls angenommen.

Nachdem die Genossen Kopač, Dujšek und  
Wabitsch der Bedeutung der Konferenz entsprechende  
Schlußreden gehalten hatten, in denen namentlich auf die  
dringend notwendige Stärkung der Organisation ver-  
wiesen wurde, um die beschlossenen Forderungen auch in  
Wirklichkeit umsetzen zu können, wurde die Konferenz  
geschlossen.

**Die Diensterteilung der Zugserpe-  
dienten bei der Südbahn.**

Aus Kreisen der Stationsmeister wird uns ge-  
schrieben: Sehr viele Mittelstationen der Südbahn mit  
Nachtverkehr, wo Unterbeamte (Stationserpedienten und  
Stationsmeister) zu ziehen das Glück haben, sind nur  
doppelt besetzt. Außer dem Stationsvorstand ist noch ein  
Zugeteiler normiert, welche beide sich 16stündig ablösen,  
so daß für jden nach 16 Stunden Dienst- 16 Stunden  
Ruhezeit entfallen.

War schon die frühere Diensterteilung mit ab-  
wechselnd 6- und 12stündigem Dienst und ebenso langen  
Ruhezeiten eine Qual, weil einer dabei nie richtig zur  
Ruhe kommen konnte, so ist es die jetzige in noch höherem  
Maß. Durch den 16stündigen Turnus hat jeder der zwei

**Vergleichstabelle**

**Zugbegleiter.**

über den Gehaltsunterschied der korrespondierenden Jahrgänge zwischen Süb- und k. k. Staatsbahn.

Jahrgang	Bahn- verwaltung	Anstellungs-, beziehungsweise Vorrückungsstermin																Anmerkung Nächster Vorrückungs- stermin		
		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910			1911	
		1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.	1./1.	1./7.		1./1.	1./7.
1903	Staatsbahn	700	.	.	.	800	.	.	.	900	.	.	.	1000	.	1100	.	.	.	
	Südbahn	.	720	.	.	.	.	.	800*	.	900	.	1000	.	.	.	.	1100		
1904	Staatsbahn	.	.	700	.	.	.	800	.	.	900	.	1000	.	1000	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	720	.	.	.	800*	.	900	.	1000	.	.	.	.	1100		
1905	Staatsbahn	.	.	.	.	700	.	.	800	.	.	900	.	1000	.	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	720	.	.	800*	.	900	.	1000	.	.	.	.		
1906	Staatsbahn	.	.	.	.	.	700	.	800	.	.	900	.	1000	.	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	720	.	800*	.	900	.	.	.	1000	.	.		
1907	Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	800	.	.	900	.	.	1000	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	800*	.	900	.	.	.	1000	.	.		
1908	Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	800	.	900	.	.	.	.	1000	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	800	900	.	.	.	.	.	1000		
1909	Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900	.	.	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900	.	.	.	.		
1910	Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900	.	.	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900	.	.		
1911	Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900	.		
	Südbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	900		

**Gehaltsschema**

für das Zugbegleitungspersonal, welches bei Zugrundelegung der 24jährigen Dienstzeit erstrebt werden soll.

Kategorie	Ein- stellung	Erreicht nach Dienstjahren												Anmerkung
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
		K r o n e n												
Kondukteur-F.	*) 1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	R.	R.	*) Anstellung nach längstens ander- halb Jahren vom Hilfskondukteur.
Kondukteur-B.	.	1100	**) 1200	***) 1300	.	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Nur Konduk- teure, die längstens im fünften Jahre nach ihrer Anstel- lung die Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, rücken un- mittelbar in die Ge- haltstufe von 1400 Kronen vor.
Oberkondukteur	.	.	.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	R.	***) Alle jene Kon- dukteure, welche zu dieser Dienstzeit die Prüfung nicht be- standen haben, rücken automatisch in die Gehaltstufe von 1300 Kr. vor und rücken erst nach mit Erfolg abge- legter Prüfung zum nächsten Vorrückungs- stermin in die nächst höhere Stufe zum Unter- beamten vor.

Zugsexpedienten in zwei aufeinanderfolgenden Nächten Dienst zu machen, und zwar: die erste Tour von 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr früh und dann die zweite Tour von 10 Uhr abends bis 2 Uhr nachmittags.

Der erste Nachtdienst kann mit Anspannung aller Kräfte noch so leidlich gemacht werden, da man nachmittags ausgeruht in den Dienst gegangen ist. Ganz anders ist es jedoch bei dem zweiten Nachtdienst. Dadurch, daß die vorhergehende Ruhezeit in die Tagesstunden fällt und die Ruhe am Tag nie die Nachtruhe ersetzen kann, da ja der Lärm des Tages und die beschränkten Wohnungen eine ungestörte Ruhe unmöglich machen, so kommt man halb ausgeschlafen in den Dienst, wodurch sich der zweite Nachtdienst dann um so fühlbarer macht. Die geistigen und körperlichen Widerstandskräfte sind gegen Ende der Nacht derart geschwächt, daß ein weiteres Verbleiben im Dienst direkt eine Gefahr für den regelmäßigen Zugverkehr und die Sicherheit des reisenden Publikums bilden. Und doch soll der Dienst nach diesen zwei nacheinander durchwachten Nächten taglos bis 2 Uhr nachmittags weiter gemacht werden. Kann da noch die nötige Aufmerksamkeit, wie es der Zugsexpedientendienst, besonders in Zeiten außergewöhnlich starken Verkehrs bedingt, vorhanden sein? Kann da ein solcher Zugsexpedient noch für die Anwesenheit der nötigen Sicherheitsvorkehrungen verantwortlich gemacht werden, wenn seine Kräfte schon derartig abgepannt sind, daß er allen äußeren Vorgängen apathisch gegenübersteht? Kein Fachmann und insbesondere kein ärztlicher, würde für seine normalen geistigen Funktionen eine Verantwortung übernehmen.

In den meisten Fällen haben diese Zugsexpedienten neben dem Verkehrs- und Telegraphendienst auch noch den Krassen- und Manipulationsdienst zu versehen, der gerade in den Vormittagsstunden am stärksten ist. In ermüdetem Zustand, wo er kaum mehr die Augen offen halten kann, soll der Zugsexpedient noch den oft sehr schwierigen Instruktionen und Tarifen gerecht werden, wenn er nicht für etwaige Mängel ersatzpflichtig werden will. Es ist kein Wunder, wenn er infolge seiner Ermüdung verdrießlich wird und die Parteien dabei unfreundlich behandelt, was eigentlich im Interesse der Bahnverwaltung nicht vorkommen soll. Hat dann der Zugsexpedient um 2 Uhr nachmittags den Verkehrs-, Telegraphen- und Kassendienst mündlich und schriftlich übergeben, so kommt er todmüde nach Hause, wo er dann sehr oft auf Essen und Familienleben verzichtet, um endlich zur langentbehrten Ruhe zu kommen. Und sehr häufig kommt es vor, daß er während seiner Ruhezeit noch zu verschiedenen Revisionen, Prüfungen und Evidenznahmen herangezogen wird, worunter besonders die Stationsvorstände zu leiden haben.

Aber trotz diesem aufreibenden Dienstturnus wird diesem Zugsexpedienten, außer seinem laut Dienstordnung festgesetzten Urlaub, kein dienstfreier Ruhetag gewährt. Wann soll ein solcher Mensch, der meistens draußen in kleinen Stationen exponiert ist, seine persönlich notwendigen Besorgungen machen, wenn er den ganzen Monat keine freie Stunde hat und während seiner kurzen Ruhezeit seinen Stationsort nicht verlassen soll und darf?

Es wird heute kaum mehr eine Kategorie geben, welche einen so strengen Dienstturnus aufzuweisen hat. Und gerade die Zugsexpedienten, welche einen der verantwortungsvollsten Dienste versehen, haben heute noch dieselbe Dienst- und Ruhezeit wie vor 30 Jahren; obwohl sich seit der Zugverkehr verdoppelt, ja, verdreifacht hat und auch die sonstigen Arbeiten sich vervielfacht haben.

Wie wunderbar ist die Logik der Südbahn, welche es in anerkannter Weise für notwendig fand, die Arbeitszeit beim Rangdienst in der Zentrale auf 6 1/2 Stunden herabzusetzen, während sie die doppelte und dreifache so lange Arbeitszeit bei dem ungleich strengeren und verantwortungsvolleren Verkehrsdienst ruhig weiter bestehen läßt!

An die Südbahn wird daher die dringende Forderung gestellt, im Interesse der Verkehrssicherheit die größten Härten dieser Diensterteilung zu beseitigen, indem sie die betreffenden Zugsexpedienten vom Tagdienst nach dem zweiten Nachtdienst befreit, wodurch dieselben dann in den Genuß einer 24stündigen Ruhezeit gelangen und ihnen somit auch die Möglichkeit geboten ist, sich von den Anstrengungen der zwei aufeinanderfolgenden Nachtdienste erholen zu können. Ebenso wäre es nur gerecht und billig, wenn die Südbahn den erwähnten Zugsexpedienten monatlich zwei freie Tage gewähren würde, wie sie dies auch anderen Kategorien, welche einen minder anstrengenden Dienst haben, bewilligt hat. Auf diese Weise wären dann die Zugsexpedienten nicht mehr gezwungen, ihre persönlichen Besorgungen, Einkäufe für den Haushalt u. s. w. während der gänzlich ungenügend bemessenen Ruhezeit auf Kosten ihrer Gesundheit machen zu müssen. Was die Ablösung der Zugsexpedienten nach dem zweiten Nachtdienst betrifft, so könnte hierzu in Stationen, wo außer dem Stationsvorstand noch zwei oder drei Zugeteilte sind, ganz gut der Stationsvorstand, welcher in der derart normierten Mittelstationen keinen Verkehrsdienst zu machen und auch sonst zumeist wenig zu tun hat, herangezogen werden, welche Maßnahme der Südbahn somit in diesen Fällen keinen Heller kosten würde.

An die Zugsexpedienten richten wir den Appell, endlich aus ihrer lethargie aufzuwachen, das Unwürdige ihrer Lage einzusehen und für die Einführung menschenwürdiger Zustände energisch zu kämpfen.

Der letzte Fabrikarbeiter hat eine kürzere Arbeitszeit, denn für ihn besteht der gesetzliche Elftundentag und an Sonn- und Feiertagen hat er eine 36stündige Ruhezeit. Die Zugsexpedienten aber, diese Sklaven des geflügelten Ades, haben im Durchschnitt eine tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden, und zudem fällt die Hälfte davon noch in die Nachtzeit, welche doch von Natur aus zum Schlafen bestimmt ist. Und wo bleibt dann für diesen Verkehrsflaven der freie Sonntag?

Wollen die Zugsexpedienten aber haben, daß diese ihre minimalsten und zur Wahrung der Gesundheit unumgänglich notwendigen Forderungen erfüllt werden,

dann dürfen sie nicht feige die Hände in den Schoß legen und geduldig warten, bis die Bahnverwaltung selbst mit einem solchen Antrag kommt; sondern hiezu ist es notwendig, daß sie in die Reihen der Klassenbewußten Eisenbahner eintreten und Mann für Mann sich unserer allzeit bewährten Organisation, dem „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein“, anschließen. Nur auf diese Weise ist den Zugsexpedienten die Gewähr geboten, daß ihre dem modernen Verkehrsweisen und dem Stande unserer Kultur Sohne sprechenden Dienstverhältnisse verbessert werden.

### Von den Signalmeistern.

Der Aktionsausschuß der organisierten Signalmeister in Prag hat am 7. Jänner seine regelmäßige Monatsversammlung abgehalten. Außer einer stattlichen Anzahl der Genossen Signalmeister hat als Vertreter des Prager Sekretariats Genosse Redakteur Ebl und als Gast der Obmann der Ortsgruppe Prag des Bahnmeistervereines Herr Lepier an derselben teilgenommen.

Im Verlauf der Verhandlungen gelangten zahlreiche wichtige Organisations- und Sachangelegenheiten zur Besprechung und Austragung. Diese Versammlungen des Aktionsausschusses bieten den Signalmeistern die beste Gelegenheit, sich über ihre Beschwerden und Wünsche gegenseitig auszusprechen. Es wurde in dieser Versammlung insbesondere über die Beschwerden der Kollegen von der verstaatlichten St. E. G., welche durch Anweisung geringerer Gehälter verkürzt wurden, verhandelt. Bis zum 1. Jänner l. J. gehörte ihnen ein Gehalt von 6 Kr. täglich ohne Rücksicht auf die Höhe des Gehalts. Seit dem 1. Jänner l. J. werden aber die Bestimmungen des „Regulativs über die Gebühren der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen“ für sie in Anwendung gebracht, nach welchen ihnen bei einem Jahresgehalt von unter 2000 Kronen ein Gehalt von nur 4 Kr. zusteht. Nachdem den Kollegen dieser Bahn die Dienstbezirke bis heute nicht eingeteilt wurden, sind dieselben verpflichtet, zum Zwecke Ausführung verschiedener Erhaltungsarbeiten und namentlich in letzter Zeit behufs Montage neuer Einrichtungen in mehr oder weniger entfernte Stationen Dienstreisen auszuführen, ganze Wochen außerhalb ihres Domizils zu verbringen und sich in Gasthäusern zu verpflegen. Zu den ihnen hierdurch erwachsenen faktischen Auslagen steht das Gehalt von 4 Kr. in keinem Verhältnis und wird die Mehrzahl der Signalmeister auf diese Weise um durchschnittlich 40 Kr. monatlich verkürzt. In dieser Angelegenheit wurde beschlossen, daß die Signalmeister der St. E. G. unter Mitwirkung des Sekretariats ein Memorandum, welches ihre Forderungen enthalten soll, ausarbeiten, und durch eine dreigliedrige Deputation der k. k. Direktion in Wien vorbringen werden.

In Angelegenheit der Reichskonferenz der Signalmeister wurde beschlossen, vorerst eine Beratung der Signalmeister in Brünn zu veranstalten.

In dieser Versammlung wurde auch darauf hingewiesen, daß die Signalmeister mit Amtshältern nicht beteiligt werden und beschlossen, bei den betreffenden Direktionen einzuschreiten. Ferner wurde die Angelegenheit betreffend Tagesberichte der Signalmeister und Signal-schlosser im Direktionsbezirk Prag eingehend erörtert. Einige Sektionsvorstände verlangen sowohl vom Signalmeister als auch vom Signalschlosser Vorlage von Tagesberichten, obwohl diese Forderung im direkten Widerspruch zu den derzeit gültigen Instruktionen für Signalmeister und Signalschlosser steht. Es wurde beschlossen, im „Zelesnični Trizeneo“ eine Anfrage an die k. k. Direktion Prag zu richten betreffend:

1. Das Verhältnis der Signalmeister und Signalschlosser zu der Fachgruppe für Signalwesen und zu den Bahnerhaltungssektionen mit Rücksicht auf die bestehenden Instruktionen.

2. Vorlage der Tagesberichte durch Signalmeister und Signalschlosser.

3. Auszahlung des Kanzlei- und Papierpauschales nach §§ 25 und 26 des Gebührenregulativs für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen.

Die Erledigung dieser Anfrage dürfte zur Klarstellung des Verhältnisses der Signalmeister und Signalschlosser zur Fachgruppe und den Bahnerhaltungssektionen beitragen.

Es wurde auch über die gegenwärtig geübte Praxis bei Substitutionen beurteilt oder erkrankter Signalmeister geklagt. So mußte bisher ein Signalmeister den anderen ohne jedweden Anspruch auf besondere Vergütung substituieren. In dieser Hinsicht wurde den Kollegen empfohlen, genau nach den Bestimmungen des Gebührenregulativs, § 16, Absatz 2 und 3, vorzugehen und bei Substitutionsreisen außerhalb ihres eigenen Dienstbezirkes Gehalt zu verrechnen. Selbstverständlich muß für jene Tage, für welche Gehalt zur Verrechnung gelangt, die entfallende Quote des Reisepauschales in Abzug gebracht werden.

Weiters wurde beschlossen, am 12. Februar 1911 eine außerordentliche Versammlung des Aktionsausschusses verbunden mit einer Beratung der Signalmeister in Böhmen abzuhalten. In dieser Versammlung wird über die bisherigen Erfolge der Organisation und über die Tätigkeit des Aktionsausschusses Bericht erstattet. Nach dieser Versammlung wird ein freundschaftlicher Kollegenabend, an dem auch ihre Familien- und Freunde teilnehmen können, veranstaltet.

Nach einer sympathischen Kundgebung des Bahnmeisters Herrn Lepier und Entgegennahme eines instruktiven Berichtes des Genossen Redakteur Ebl wurde die Sitzung geschlossen und die nächste regelmäßige Versammlung des Aktionsausschusses für den 4. Februar 1911 um 6 Uhr abends angelegt.

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

### Vom Arbeiterzentralausschuß der k. k. Staatsbahnen.

II.

In Nummer 2 veröffentlichten wir die Anträge, welche alle Kategorien gemeinsam betrafen und die von den Arbeiterzentralausschußmitgliedern der Sektion Bau und Bahnerhaltung eingebracht worden sind. Bezüglich der gemeinsamen Anträge, welche auch von den anderen Sektionen des Arbeiterzentralausschusses eingebracht worden sind, verweisen wir auf die Nummer 2 des „Eisenbahner“ vom 10. v. M. und bringen in nachstehenden, die von der Sektion Verkehr und Stationen eingebrachten, darauffolgend das Protokoll von der stattgefundenen Sitzung:

Initiativanträge der Arbeiterauschüsse mitglieder der Gruppe Stationen und Verkehr.

1. Einbeziehung der Gepäckträger in den Stand der vollentlohten ständigen Arbeiter und Gleichstellung dieser Kategorie mit den übrigen Arbeitern in allen auf die Arbeiter bezughabenden Normen.
2. Gewährung der Nachtdienstzulage an alle im Nachtdienst beschäftigten Arbeiter, wenn die Nachtdienstzeit nicht nach dem diesbezüglichen Antrag „für alle Arbeiter“ bezahlt wird.
3. Gewährung von zwei 36stündigen normal bezahlten Ruhetagen im Monat an alle jene Arbeiter, welche solche noch nicht haben; einer der beiden freien Tage soll auf einen Sonntag entfallen.
4. Schaffung von Unterkunftsräumen mit Einrichtungen für Wäschegelegenheit, Aufbewahren der Kleider und Herrichten mitgebrachter Speisen.
5. Fortdauer des zuletzt bezogenen Lohnes bei Verwendung im Fahrdienst — falls derselbe höher ist als der für den Fahrdienst festgesetzte — bis zur Definitivernennung.
6. Gleichstellung der im Fahrdienst verwendeten Arbeiter mit dem definitiven Personal hinsichtlich aller Lebensbezüge.
7. Der Wagenreinigungsdienst soll so eingerichtet werden, daß alle in den Stationen, beziehungsweise Verkehrsdienst neu aufgenommenen Arbeiter zuerst dem Wagenreinigungsdienst zugeteilt werden. Vom Wagenreinigungsdienst sollen sodann die Arbeiter nach dem Dienstalterstatus zu anderen Posten zugeteilt werden.
8. Für die im Wagenreinigungsdienst beschäftigten Arbeiter soll eine Zulage zu dem festgesetzten normalen Lohn gewährt werden.
9. Systemisierung aller Nachtwächterposten.

Nachstehend das Protokoll:

#### Protokoll

der am 25. November 1910 im k. k. Eisenbahnministerium (Wien, I., Elisebethstraße 9) stattgehabten Sitzung des Arbeiterzentralausschusses für den Bereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen.)

Gruppe der Arbeiter des Verkehrsdienstes.  
Anwesend: Der Vorsitzende k. k. Sektionsrat Dr. Hermann Boeck.

Als Referenten seitens des Departements IV: k. k. Ministerialsekretär Dr. Josef Winter.

Als Referenten seitens des Departements XXa: Bahnkommissar Guido Ritter v. Schildensfeld.

Als Delegierte: Magazinsarbeiter Franz Kubitschek, Bahnbetriebsamt Wien I; Magazinsarbeiter Erik Alvinger, Bahnbetriebsamt Bischofsheim;

Magazinsarbeiter Georg Kraus, Bahnbetriebsamt Pilsen;

Bremsler Anton Secht, Bahnbetriebsamt Czernowitz;

Bremsler Franz Paenik, Station Brünn, St. E. G.;

Magazinsarbeiter Gustav Frauenhof, Station Reichenberg Dr. M. W. B.

Als Schriftführer: Bahnkonzipist Dr. Karl von Kiebler.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt fest, daß mit Ausnahme des vom Eisenbahnministerium ernannten Delegierten, Arbeiter Johann Berger des k. k. Bahnbetriebsamtes Wilsch, die Arbeiterzentralausschußmitglieder vollständig erschienen sind.

Darauf bestimmt der Vorsitzende den Bahnkonzipisten Dr. Karl v. Kiebler als Schriftführer, während als Verisikator des Protokolls von den Delegierten das Mitglied Kubitschek namhaft gemacht wird.

Der Vorsitzende geht sodann in die Erörterung der vorliegenden Tagesordnung ein und erklärt, daß in den mit Ersatz vom 19. April 1909, Z. 8821 (XXII. Stück des Eisenbahnministerialamtsblattes — im Gegenjag zu den Bestimmungen für die Arbeiterauschüsse — die Vorlage von Initiativanträgen nicht vorgesehen erscheint; dennoch habe das Eisenbahnministerium die eingebrachten Initiativanträge insofern berücksichtigt, als die Tagesordnung in der Weise erstellt wurde, daß die Mitglieder die in ihren Anträgen enthaltenen Fragen zur Besprechung bringen können.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen wird zur gemeinsamen Behandlung des in den Punkten 1 und 2 der Tagesordnung enthaltenen Beratungsstoffes geschritten.

1. Stabilisierung der Stations- und Magazinsarbeiter sowie der
2. Wagenpüger.

#### Normierung.

Mitglied Kubitschek führt aus, daß eine ganze Anzahl von altgedienten Arbeitern von der Stabilisierung ausgeschlossen werde, obwohl sie bereits viele Jahre aufjourniert in dem Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig sind, und bezieht es als Ungerechtigkeit, daß Arbeiter, die irgend einen, oft nur kleinen, aber gerichtlich festgestellten Mangel in ihrem Vorleben aufzuweisen haben, der Stabilisierung nicht zugeführt werden; er verlangt die Stabilisierung aller Arbeiter nach zweijähriger ununterbrochener Verwendung.

Mitglied Kraus schildert in ausführlicher Weise die mißliche Lage der im Stationsdienst verwendeten Arbeiter der Staatsbahndirektion Pilsen, von denen einzelne mehr als 15 Jahre bereits auf die Stabilisierung warten, und mit der Schuld der unzulänglichen Normierung der Dienstposten bei.

Der Vorsitzende bedauert dem Redner, daß die von ihm vorgebrachten Beschwerden, da sie sich auf einen bestimmten Direktionsbezirk beziehen, vor den Arbeiterauschuß dieser Direktion gehören.

Die Mitglieder Alvinger und Kraus erklären sich mit einer Maßnahme, wonach die Stabilisierung der im Verkehrsdienst stehenden Arbeiter wenigstens nach fünfjähriger ununterbrochener Dienstverwendung erfolgen soll, zufrieden.

Mitglied Frauenhof schließt sich den Ausführungen der Vorredner an und spricht an dieser Stelle sein Bedauern aus, daß die Wagenpüger der Vertretung durch einen Verursachungsmitgliedern im Arbeiterzentralausschuß entzogen müßten.

Er stellt an den Vorgesetzten des Ertrüben, bei der nächsten Tagung der Arbeiterzentralausschusses einen geeigneten Vertreter aus der Mitte der Wagenpüger zur Beratung als Experte zuzulassen. Hinsichtlich der Wagenpüger bringt er die Anregung vor, den Wagenreinigungsdienst dermaßen einzurichten, daß alle in den Stationsdienst neu aufgenommenen Arbeiter erst dem Wagenreinigungsdienst zugeordnet werden. Vom Wagenreinigungsdienst sollen sodann die Arbeiter nach dem Dienstalter anderen Posten zugeteilt werden.

Mitglied Kubitschek bittet bei der dringend notwendigen ausgiebigen Postenvermehrung auf die Systemisierung

von Nachwachterposten Bedacht zu nehmen; weiters bezeichnet er den Schaden, der den Arbeitern bei der Stabilisierung vornehmlich durch die Abrechnung der Differenzbeträge um 50 Kr. und durch die Anrechnung der abgefallenen Dienstleistungsfläche zugefügt wurde.

Er stellt das Ersuchen, die gegenwärtigen Stabilisierungsnormen dahin abzuändern, daß fortan das bei der Stabilisierung zugrunde gelegte Vielfache des täglichen Arbeitsverdienstes nicht ab-, sondern aufgerundet werde.

Die Delegierten Palenik, Necht und Fraus schließen sich den Ausführungen des Vordröners an und ersuchen insgesam um ehestige und ausgiebige Erhöhung der Normierung.

Mitglied Kubitschek kommt hierauf auf die Frage der Stabilisierung der Gepäckträger zu sprechen und bebauert, daß die Gepäckträger im Arbeiterzentralausschuß zur Vertretung ihrer Interessen keinen Delegierten aus ihrer Mitte haben.

Er sucht sodann die Notwendigkeit der Stabilisierung derselben nachzuweisen, indem er in ausführlicher Weise einen Vergleich zwischen dem schweren Dienst der Gepäckträger und dem der Magazinsarbeiter zieht; er findet, daß die Gepäckträger bei ihrem, oft von 4 Uhr früh bis spät nachts währenden aufreißenden Dienst viel schlechter gestellt seien als die übrigen Arbeiter des Verkehrsdienstes und dabei einen kärglichen Lohn von 80 H. täglich erhalten.

Das den Gepäckträgern für das Handgepäck von den Reisenden zuzulassende Trinkgeld bezeichnet Mitglied Kubitschek als variabel, von allerlei Nebenumständen, wie Jahreszeit und dergleichen abhängigen Nebenverdienst, der bei der Bemessung des Minima-tagelohnes nicht allzu hoch eingeschätzt werden dürfte; ferner spricht er sich für die Einreihung der Gepäckträger in die Gruppe der Magazinsarbeiter und deren Gleichstellung hinsichtlich der Entlohnung aus.

Der Vorsitzende teilt mit, daß die gemäß schwierige Frage der Stabilisierung der Gepäckträger bereits seit geraumer Zeit im Eisenbahnministerium anhängig ist und die Verhandlungen infolge der befördernden Eigenart des Dienstverhältnisses der Gepäckträger bis nun zu keinem spruchreifen Ergebnis führten. Hierauf werden die von den Arbeiterzentralausschußmitgliedern zum Beratungsgegenstand abgegebenen Anregungen zusammengefaßt und lauten:

Stabilisierung sämtlicher Arbeiter des Verkehrsdienstes nach zweijähriger ununterbrochener Verwendung mit entsprechendem Titel.

Genaue Fixierung des Begriffes ständige Arbeiter in der Weise, daß jeder Arbeiter nach einjähriger ununterbrochener Verwendung als ständiger Arbeiter zu gelten hat.

Alle in den Stationsdienst neu aufgenommenen Arbeiter sollen zuerst dem Wagenreinigungsdienst zugewiesen werden; vom Wagenreinigungsdienst sollen die Arbeiter zu anderen Dienstverwendungen herangezogen werden.

Ausgiebige Erhöhung der Normierung aller Dieneposten und Systemisierung aller Nachwachterposten.

Abänderung der gegenwärtigen Stabilisierungsnormen dahin, daß die Stabilisierung, im Falle des 300-, beziehungsweise 350fachen des zuletzt bezogenen Lohnes den Anfangsgehalt und das Quartiergeld übersteigt, ohne Anrechnung der Dienstkleider in jener Gehaltsstufe, beziehungsweise Quartiergeldstufe zu erfolgen hat, die dem 300-, beziehungsweise 350fachen des zuletzt bezogenen Lohnes nächst höher gelegen ist.

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

Hierauf wird in die Behandlung des Punktes 3 der Tagesordnung übergegangen, mit welcher die Beratung der folgenden Punkte 4, 5 und 6 der Tagesordnung verbunden wird.

3. Erstellung einer Arbeitsordnung für die Stations- und Magazinsarbeiter sowie für die Wagenpuffer.

- 4. Gewährung von Urlauben.
5. Feststellung der Arbeitszeiten.
6. Ueberstundenentlohnung.

Der Vorsitzende gibt bekannt, daß die Erstellung einer Arbeitsordnung für die der Gruppe des Verkehrsdienstes angehörenden Arbeiter in Vorbereitung sei.

Die gegenwärtige Sitzung bietet den Delegierten Gelegenheit, Vorschläge und Anregungen zu geben, die bei der Bearbeitung der Arbeitsordnung mit erwogen werden sollen.

Nach Ansicht des Delegierten Palenik soll die Arbeitsordnung das Verbot des fortwährenden Wechsels der Arbeiter in den verschiedenen Dienstverwendungen enthalten, weil es weder im Interesse der Bahnverwaltung noch des Arbeiters gelegen sein kann, daß derselbe kurze Weile im Bahnerhaltungsdienste, dann im Magazinsdienste und schließlich einige Zeit im Fahrdienste beschäftigt wird.

Die Delegierten Palenik und Kubitschek sprechen sich dafür aus, den im Fahrdienste verwendeten Arbeitern den vor ihrer Verwendung in diesem Dienste bezogenen Lohn bis zu ihrer definitiven Anstellung zu belassen, wenn dieser höher sein sollte, als der für den Fahrdienst festgelegte Lohn; ferner gibt Kubitschek einige Anregungen, die in die Arbeitsordnung aufgenommen werden mögen.

Weibehaltung der gegenwärtigen Normatage bei voller Bezahlung des Lohnes und Festlegung, daß, im Falle an Normaltagen gearbeitet wird, die volle gearbeitete Zeit außer dem Lohne bezahlt werde.

Obligate Freigabe des 18. August und 1. Mai.

Gewährung von zwei 36stündigen normal bezahlten Ruhetagen in jedem Monat, wovon der eine Tag ein Sonntag sein soll, an alle Arbeiter der Gruppe des Verkehrsdienstes. Einführung der 36stündigen wöchentlichen Normalarbeitszeit für alle nicht im Wechsels-, Turnus- und Abloßdienst beschäftigten Arbeiter.

Herstellung eines Normalarbeitszeitverhältnisses von 40 Prozent Dienst- und 60 Prozent Ruhezeit für alle im Wechselturmus und Abloßdienst verwendeten Arbeiter.

Die anderthalbmalige Bezahlung der Ueberstunden und zweifache Bezahlung der Sonns-, Feiertags- und Nachtarbeiten. Als Ueberstunden gelten alle im Dienst zugebrachten Stunden von 6 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit, die Mittagsstunden und die Stunden vom Schluß der normalen Arbeitszeit bis 8 Uhr abends; als Nachstunden alle in der Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh.

Mitglied Kubitschek kennzeichnet hierbei den allgemeinen Standpunkt der Arbeiterschaft, die sich im Prinzip gegen jede Ueberarbeit ausspricht, fordert aber eine angemessene Entlohnung im Falle der Notwendigkeit der Leistung von Ueberstunden.

Delegierter Palenik hebt hervor, daß eine Regelung der Ueberstundenentlohnung gerade bei den im Fahrdienste verwendeten Arbeitern wünschenswert wäre, weil bei Rugsverpätungen, sofern diese drei Stunden nicht überschreiten, die Ueberzeit nicht gerechnet wird, während bei anderen Dienstverwendungen jede Ueberstunde entlohnt wird. Mitglied Kubitschek ersucht insbesondere auf die in Eigentümern beschäftigten Arbeiter bei Erstellung der Arbeits- und Ruhezeiten Rücksicht zu nehmen.

Mitglied Fraus regt an, die genaue Festlegung des Arbeitsbeginnes und -schlusses in der Arbeitsordnung und beauftragt die Gewährung einer andertalbstündigen Mittagspause.

Sodann geben alle Mitglieder ihr Gutachten im Sinne der anlässlich der Behandlung des Punktes 3 der Tagesordnung von einzelnen Delegierten vorgebrachten Anträge ab.

Bei Beratung des Punktes 4 „betreffend die Erholungsurlauben“ begründet Mitglied Kubitschek die Notwendigkeit der Gewährung dieses Feiertages der Arbeiter; er versichert, daß der Bahnverwaltung hierdurch keine erheblichen Mehrkosten erwachsen würden, weil die im Dienste verbleibenden Arbeiter für

die jeweils auf Urlaub befindlichen Kollegen, die Arbeit unter sich aufteilen, verrichten würden; er fragt weiters hinsichtlich der Verwendbarkeit jenes Betrages, welcher zur Ermöglichung der Erholungsurlaube anlässlich der im Jahre 1908 getroffenen sozialen Maßnahmen bewilligt worden sei.

Der Vorsitzende bemerkt, daß dieser Betrag vor allem für das definitive Personal bestimmt war und erklärt weiters,

daß die Staatseisenbahnverwaltung schon mit Rücksicht auf die bei einzelnen Privatbahnen den Arbeitern bewilligten Urlaube der in Rede stehenden Frage wohlwollend gegenüber stehe, daß jedoch eine derartige Maßnahme nur sukzessive zur Durchführung gelangen könne, um so mehr als die anlässlich der Einführung der kürzeren Arbeitszeit in den Werkstätten gemachten Erfahrungen erweisen, daß derselbe Maßnahmen in der Regel einen bedeutenden Mehraufwand auslösen.

Mitglied Fraus spricht sich für die Einführung eines zehntägigen Erholungsurlaubes nach dreijähriger Dienstzeit bei Bezahlung des vollen Tagelohnes aus, während die Mitglieder Kubitschek und Palenik für die Gewährung des Urlaubes in folgendem Ausmaß eintreten:

Table with 2 columns: Dienstjahre (3 bis 10, 10 bis 20, 20 bis 30, über 30) and Tage (3, 6, 9, 12).

Sämtliche Mitglieder einigen sich sodann, ihren Anträgen folgende Fassung zu geben:

Erteilung von Erholungsurlauben an die Arbeiter in dem den Dienern nach § 59 der Dienstordnung zugestandenen Ausmaß.

7. Entlohnung.

Bei Beratung des Punktes 7 der Tagesordnung betreffend die Entlohnungsfrage bezeichnet Mitglied Kubitschek die gegenwärtigen Tagelöhne infolge der enormen allgemeinen Teuerung als unzulänglich und ersucht um eine allgemeine Lohnerhöhung und um eine ausstrebende Lohnregulierung. Er fragt an über die Verwendung der im Jahre 1908 zum Zwecke der Lohnregulierung bewilligten 3.000.000 Kr. Der Vorsitzende bemerkt hierzu, daß dieser Betrag vollständig für die vorgenommenen Lohnregulierungen aufgebraucht worden ist.

Mitglied Kubitschek glaubt, daß einzelne Direktionen diesen Betrag nicht bloß für die Lohnregulierung verwendet haben, da beispielsweise die Staatsbahndirektion Wien eine bestimmte Lohnvorrückung überhaupt nicht und die Staatsbahndirektion Wltsch nur eine unzureichende Lohnregulierung vorgenommen habe; er bittet zu veranlassen, daß die Staatsbahndirektionen in diesem Belange einheitlich vorgehen und jedwede Lohnänderungen in ihren Amtsblättern veröffentlichen.

Mitglied Kubitschek tritt für die fortlaufende Entlohnung jener Arbeiter ein, die zu Waffenübungen einrücken mußten, für die ganze Dauer derselben, wenn sie sich verpflichten, in den Dienst der Bahnverwaltung wieder zurückzukehren.

Sodann bringt Mitglied Kubitschek in Anregung, bei der Auszahlung des Lohnes Lohnzettel beziehungsweise Lohnkupon einzuführen und die Auszahlungen während der Arbeitszeit derart vorzunehmen, daß die Arbeiter partielle zur Lohnauszahlung kommen, wodurch ein Mißtrauen der Arbeit vermieden wird.

In weiterer Folge beanstandet er die gegenwärtigen Auszahlungstermine am 3. und 17. jedes Monats und bittet zur Vermeidung von Unannehmlichkeiten, denen der Arbeiter bei Nichtzahlung des Mietzinses am 1. des Monats ausgesetzt ist, die dringende Verlegung der Auszahlung auf den 1. und 15. jedes Monats.

Delegierter Palenik unterstützt diesen Vorschlag und bittet im Namen der Arbeiter der Nordwestbahndirektion um Stattegebung dieses Wunsches. In demselben Sinne spricht sich Delegierter Fraus aus und bemerkt, daß diesem Verlangen die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft bereits Rechnung getragen hat.

Mitglied Kubitschek schildert das traurige Los der Arbeiterinnen, die als Wagenpufferinnen oder zum Reinigen der verschiedenen Abkationen in den Stationen verwendet werden; in Anbetracht des Umfanges, daß diese Arbeiterinnen meist die Frauen nach verstorbenen Bahnarbeitern sind, die bei einem Tagelohne von 2 Kr. ihre Familie ernähren sollen, hält er eine Lohnaufbesserung für dieselben dringend geboten.

Die Delegierten Kubitschek, Fraus und Palenik stellen das Verlangen auf eine neuerliche durchgreifende Lohnregulierung unter Beiziehung von Vertrauensmännern der Arbeiterschaft für die Stations- und Magazinsarbeiter, für die Wagenpuffer und Wagenpufferinnen; ferner fordern sie die Einführung einer normalen Lohnvorrückung in dem Ausmaße, daß dem Arbeiter alle zwei Jahre der Lohn um 20 H. täglich erhöht werde; nach vollendetem 8. Dienstjahre sollen die Arbeiter alle drei Jahre um 20 H. täglich vorrücken.

Der Vorsitzende erläutert, daß die Angelegenheiten der Arbeiterentlohnung sowohl hinsichtlich der Lohnregulierung als auch der Lohnvorrückungen dem Wesen nach vor den Arbeiterauschüsse gehören, da nicht nur für die Festlegung der Grundlöhne, sondern auch für die Lohnvorrückungen vor allem die besonderen orts- und landesüblichen Verhältnisse ausschlaggebend sind.

Die Mitglieder Kubitschek, Palenik und Alvinger erklären, daß sie in Verfolgung dieser Weisung ihre diesbezüglichen Anträge abermals den Staatsbahndirektionen zur Behandlung in den Arbeiterauschüssen vorlegen werden, besürchten jedoch in diesem Belange niemals eine günstige Entscheidung zu erlangen, da den Direktionen die erforderlichen Mittel fehlen.

Die Mitglieder fassen nunmehr alle zu Punkt 7 der Tagesordnung vorgebrachten Wünsche nachstehend zusammen:

Neuerliche Erhebung der örtlichen Verhältnisse unter Beiziehung der zunächst wohnenden Arbeiterauschlußmitglieder und neuerliche Regulierung der Löhne nach dieser Erhebung. Aufbesserung der Löhne der weiblichen Arbeiter.

Einführung einer regulären Lohnvorrückung, bei welcher die Arbeiter nach Ablauf von je zwei Jahren eine Lohnaufbesserung von 20 H. täglich erfahren.

Veröffentlichung der jeweils geltenden Grundlöhne, Lohnvorrückungen und aller die Arbeiter betreffenden Verfügungen in den Amtsblättern der Staatsbahndirektionen. Ausfolgung dieser Amtsblätter an die Arbeiterauschlußmitglieder.

Einführung von Lohnzetteln, beziehungsweise Lohnkuponen bei regelmäßigen Arbeiterauszahlungen. Auszahlung während der Arbeitszeit.

Verlegung der Auszahlungstermine auf den 1. und 15. jedes Monats.

Belassung des vollen Tagelohnes jenen Arbeitern, die zur Ablegung einer Waffenübung einrücken müssen, für die Dauer der dadurch bedingten Abwesenheit, wenn sie sich verpflichten, nach ihrer Rückkehr den Dienst wieder aufzunehmen.

8. Bezug von Brennstoff.

Mitglied Kubitschek würdigt die großen Vorteile, die den angestellten Bediensteten diese Begünstigung gewährt und ersucht um die Ausdehnung dieser wohltätigen Einrichtung auch auf alle jene ständigen Arbeiter, welche aus irgend welchen Gründen in dem Provisionsfonds keine Aufnahme finden konnten.

Der Vorsitzende bemerkt hierzu, daß die Regelung der Frage hinsichtlich des Brennstoffbezuges an die ständigen Arbeiter im Schoße des Eisenbahnministeriums bereits in Behandlung stehe.

Die Mitglieder sprechen sich für eine Aenderung der Instruktion VIII aus, dahingehend, daß allen über ein Jahr dienenden Arbeitern das Recht auf den Bezug von Brennstoff zustehen soll.

Anschließend an die nunmehr erledigte Tagesordnung richtet Mitglied Kubitschek an den Vorsitzenden das Ersuchen, einige außerhalb der Tagesordnung stehende, für die Arbeiter belangreiche Angelegenheiten vorbringen zu dürfen.

Der Vorsitzende erteilt hierzu die Zustimmung, worauf Mitglied Kubitschek die Frage der Teilnahme der Arbeiter an den Lebensmittelmagazinen erörtert; er bezeichnet es als eine besonders für die Arbeiter wichtige Frage, daß den Arbeitern billige Bezugsquellen für Lebensmittel eröffnet werden.

Der Vorsitzende bemerkt, daß diese Angelegenheit — so sehr er deren Bedeutung für die Arbeiter anerkenne — sich infolgedessen der Einflußnahme des Eisenbahnministeriums entziehe, als die Lebensmittelmagazine meist Genossenschaften mit beschränkter Haftung sind und die Zugehörigkeit an diese lediglich durch die Beitrittserklärung und durch Einzahlung von Anteilen erworben wird.

Weiters bringt Mitglied Kubitschek den Wunsch der Magazinsarbeiter zur Kenntnis, der darauf gerichtet ist, daß für die Arbeiter Unterkunftsräume, die mit Desen, Kasten und Waschvorrichtungen ausgestattet sind, geschaffen werden; er hält die Erfüllung dieses den Arbeitern der Werkstätten bereits gewährten Verlangens um so leichter, als in den Magazinen weit weniger mit Raumschwierigkeiten zu rechnen ist; ebenso wäre es ein bringendes Bedürfnis, die in Magazinen beschäftigten Arbeiter mit verlässlich gutem Trinkwasser zu versorgen.

Delegierter Fraunhof führt als Beispiel für die Durchführbarkeit dieser Forderung eine Reihe von Stationen der O. N. B. an, die bereits Unterkunftsräume mit Waschvorrichtungen, Kasten und Desen besitzen, und meint, daß die Staatsbahndirektionen bei einigem guten Willen diesem Wunsche durch rechtzeitige Ansprechung der nötigen geringfügigen Mittel im eigenen Wirkungsbereiche Rechnung tragen könnten.

Schließlich empfehlen die Delegierten Kubitschek und Fraunhof die Normierung und Anerkennung lokaler Vertrauensmänner der Arbeiter. Delegierter Fraunhof versichert, daß sich diese Einrichtung in einigen Stationen der O. N. B. sehr bewährt hat, und weist auf die wertvolle Unterstützung des Vorstandes in den zahlreichen Personalfragen hin, die ein tüchtiger Vertrauensmann bieten kann.

Nachdem sich von den Mitgliedern niemand mehr zum Worte meldet, erklärt der Vorsitzende die Sitzung um 2 Uhr nachmittags als beendet.

Der Vorsitzende: Dr. Boehm p.

Der Protokollator: Franz Kubitschek m. p.

Der Schriftführer: Dr. v. Kiebler m. p.

Protokoll

Der am 28. November 1910 im k. k. Eisenbahnministerium (Wien I., Elisabethstraße 9) stattgehabten Sitzung des Arbeiterzentralausschusses für den Bereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Gruppe der Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättenendienstes.

Anwesend: Der Vorsitzende k. k. Sektionsrat Doktor Germann Böh.

Als Beisitzer: seitens des Departements 4: k. k. Ministerialsekretär Dr. Josef Winter; des Departements 21: Oberinspektor Otokar Korn; des Departements 21a: Oberingenieur Viktor Wenzel.

Als Delegierte: Leopold Dumpfort, Dreher, Werkstättenleitung Mittelfeld; Josef Mauritz, Schlosser, Werkstättenleitung Pilsen; Karl Priesner, Schmied, Werkstättenleitung Linz; Karl Tantsin, Anstreicher, Werkstättenleitung Floridsdorf; Johann Szalasak, Spengler, Werkstättenleitung Stanislau; Franz Ngehal, Kupferschmied, Werkstätte Simmering, O. N. B.; Alois Bed, Schlosser, Werkstätte Jedlesee, O. N. B.; Johann Waldhauser, Kohlenarbeiter, Heizhausleitung Wien I.

Als Schriftführer: Dr. Karl v. Kiebler, Bahnkonzipist. Der Vorsitzende eröffnet zur anberaumten Zeit die Sitzung und bestimmt nach Feststellung der Vollständigkeit der erschienenen Delegierten den Bahnkonzipisten Dr. Karl v. Kiebler zum Schriftführer, während die Mitglieder als Protokollator der Verhandlungsschrift das Mitglied Tantsin namhaft machen.

Vor Eingang in die Besprechung der Tagesordnung zitiert der Vorsitzende die für die Erstellung der Tagesordnung maßgebenden Bestimmungen der mit Erlaß vom 19. April 1909, Zahl 8321 (E. M. Amtsblatt XXII. Stück ex 1909) neu eingeführten Statuten für den Arbeiterzentralausschuß, laut welcher die Einbringung von Initiativanträgen für den Arbeiterzentralausschuß nicht vorgesehen ist; er erörtert in kurzen Worten die Gesichtspunkte, unter denen die Tagesordnung festgesetzt wurde; demgemäß können die Angelegenheiten, welche in die Provisionsfonds- oder Krankenkassenausschüsse gehören oder die Statutenänderung betreffen, als nicht in den Wirkungsbereich des Arbeiterzentralausschusses fallend nicht den Gegenstand der Tagesordnung bilden.

Sodann wird zur gemeinsamen Beratung der Punkte 1 und 2 der Tagesordnung geschritten:

- 1. Aufnahmebedingungen und Stabilisierung.
2. Normierung von Dieneposten.

Mitglied Priesner unterzieht das rigorose Vorgehen einzelner Staatsbahndirektionen, insbesondere der Staatsbahndirektion Linz, bei der Stabilisierung von Arbeitern unter Anführung konkreter Fälle einer abfälligen Beurteilung und vertritt den Standpunkt, daß die Eisenbahnverwaltung bei der Anstellung von Arbeitern hinsichtlich des Erfordernisses des ehrenhaften Vorlebens nicht strengere Grundsätze anzuwenden solle als die übrigen Unternehmungen, zumal selbst das Strafgesetz die Straffolgen nach Ablauf einer bestimmten Zeit nachsieht.

Die Delegierten Tantsin, Bed und Ngehal schließen sich den Ausführungen an und wünschen vor allem, daß die Abstrafung wegen politischer Delikte niemals als Hintergrund für die Anstellung eines Arbeiters herangezogen werde.

Zum Gegenstande bemerkt der Vorsitzende, daß die Gründe, welche die Anstellung ausschließen, im § 7 der Dienstordnung taxativ aufgezählt erscheinen, so daß gemäß Absatz a des angezogenen Paragraphen nur jene Arbeiter nicht angestellt werden können, die durch strafgerichtliche Beurteilung wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen oder die Sittlichkeit verletzenden strafbaren Handlung hamafelt sind; auch können den Direktionen in deren alleinigen Wirkungsbereich die Anstellung der Arbeiter fällt, mit Rücksicht auf den großen Andrang von Arbeitern um definitive Anstellung in der strikten Einhaltung der angezogenen Bestimmungen und in der Obfolge, im allgemeinen nur unbemerkte Personen zur definitiven Anstellung zu bringen, nicht behindert werden.

Im besondern bemerkt der Vorsitzende, daß es sich vorwiegend um Vorkommnisse in der Staatsbahndirektion zu handeln scheint, die ausschließlich im Arbeiterauschusse der Staatsbahndirektion Linz vorzubringen sind.

Mitglied Priesner gibt seiner Meinung dahin Ausdruck, daß Arbeiter, die befehligte Erfüllung ihrer militärischen Dienstpflicht aus dem Dienste der Bahnverwaltung ausschließen müssen, nach ihrer Rückkehr in ihre frühere Verwendung und mit mindestens jenem Lohne, den sie vor dem Einrücken bezogen hatten, wieder aufgenommen werden sollen; ferner mögen alle jene Arbeiter, die zur Waffenübung einrücken, während der Dauer der dadurch bedingten Abwesen-

heit den vollen Lohn weiterbezahlen, wenn sie sich verpflichten, nach ihrer Rückkehr den Dienst wieder aufzunehmen.

Die Delegierten Tantsin, Wed und Dumpsfort sprechen sich ebenfalls im vorerwähnten Sinne aus und verweisen auf die Unzulänglichkeit der staatlichen Subventionen für die Familien der Reservisten.

Zu Betreff der Stabilisierungen führt Mitglied Priesner aus, daß die Stabilisierung der Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättendienstes in viel größerem Maßstabe wie bisher, und zwar nach Ablauf von zwei Jahren nach der Aufnahme vorgenommen werden solle, er klagt, daß insbesondere die Stabilisierung in den Signalwerkstätten in den letzten vier Jahren nicht vorgeschritten sei, und verlangt, daß alle länger als zehn Jahre beschäftigten Arbeiter sofort stabilisiert werden.

Mitglied Tantsin hebt hervor, daß über die ungenügende Stabilisierung und vornehmlich wegen des bei der Stabilisierung angewendeten Vorganges unter der Arbeiterschaft Unzufriedenheit herrsche. Er gibt eine Reihe von Anregungen, wie gewisse Härten bei der Stabilisierung wirksam zu beseitigen wäre, und verlangt insbesondere die Aufrechnung des der Stabilisierung zugrunde gelegten Taglohnverdienstes und die Nichtinrechnung der abgesetzten Monturstücke; jedenfalls hätte das Anfangseinkommen 1000 Kr. zu betragen.

Delegierter Rzehaß behauptet, daß die Bahnverwaltung durch das schäbe Festhalten an dem veralteten Affordsystem sich selbst schädige, er führt mehrer Gutachten von Sachmännern an, wonach bei Aufgeben des Affordsystems große Ersparnisse erzielt werden könnten und eine rationelle effektive Affordarbeit in Ausbesserungswerkstätten überhaupt unmöglich sei.

Mitglied Tantsin ist ebenfalls für die Abschaffung der Affordarbeit und vertritt die Anschauung, daß auch der derzeitige Vorgang bei Abfassung des Materials unzuverlässig sei, da beispielsweise gegenwärtig die Werkzeuge infolge Fehlens einer Handhabe nicht sofort bei Eintritt des Bedarfes abgeholt werden können. Er regt die Gleichstellung der Arbeiter der Konti XV und XVI an; endlich schlägt er sich dem allgemeinen Wunsche nach Stabilisierung sämtlicher Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättendienstes an und hebt insbesondere die Notwendigkeit der Stabilisierung der Pufferheizer nach dreijähriger Verwendung in Jahrdienste hervor.

Der Vorsitzende erläutert die Grundsätze, nach welchen bei der Stabilisierung vorgegangen wird, und bezeichnet die verschiedenen Vorteile und Begünstigungen, deren der Arbeiter durch die Stabilisierung teilhaftig wird, als ein entsprechendes Äquivalent für die in manchen Fällen auftretenden Minderverdienste.

Hinsichtlich der Forderung auf entsprechende Vermehrung der Dienerpösten bemerkt der Vorsitzende, daß anlässlich der Normierungsaktion im Jahre 1909 mehr als 1600 Vermannstellen neu geschaffen worden sind; ferner seien über 200 Werkgehilfenstellen normiert worden, um die länger dienenden Werkstättenhilfsarbeiter der Stabilisierung zuführen zu können.

Referent Dr. Winter erklärt in Betreff der Stabilisierung der Signalwerkstättenarbeiter, daß die Einrichtung der Signalwerkstätten, mit Ausnahme der Signalwerkstätte in Linz, noch nicht abgeschlossen ist.

Mitglied Priesner ersucht um die eheste Stabilisierung der Arbeiter der Signalwerkstätte Linz, ohne die vollständige Fertigstellung der übrigen Signalwerkstätten abzuwarten.

An der zum Gegenstand abgeführten Debatte beteiligen sich die Delegierten Wed, Rzehaß und Tantsin, worauf die Anträge in folgender Fassung abgegeben werden:

Ad Punkt 2: Die Arbeiter des Zugförderungs- und definitiven Anstellung kein Hindernis bilden,

a) wenn bei Verbrechen seit der Abbüßung der Strafe 10 Jahre,

b) wenn bei Vergehen seit der Abbüßung der Strafe 5 Jahre verlossen sind.

Insbesondere sollen Strafen wegen politischer Delikte keinen Hinderungsgrund für die Stabilisierung bilden.

ad Punkt 2: Die Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättendienstes sollen unter genauer Berücksichtigung des sich aus dem Taglohn ergebenden Jahresbezuges nach vorausgegangenem ein- bis zweijähriger provisorischer Dienstzeit mit einem Anfangsgehalte von mindestens 1000 Kr. stabilisiert werden.

Jene Arbeiter, die behufs Erfüllung ihrer militärischen Dienstpflicht aus dem Dienste der Bahnverwaltung ausscheiden müssen, sollen nach ihrer Rückkehr in ihre frühere Verwendung und mit mindestens jenem Lohne, den sie vor dem Einrücken bezogen hatten, wieder aufgenommen werden.

Weiters mögen alle jene Arbeiter, die zur Waffenübung einrücken, während der Dauer der dadurch bedingten Abwesenheit, den vollen Lohn weiterbezahlen, wenn sie sich verpflichten, nach ihrer Rückkehr den Dienst wieder aufzunehmen.

Die Dienerpösten mögen entsprechend vermehrt werden und sollen die Arbeiter des Zugförderungs- und Werkstättendienstes unter besonderer Berücksichtigung der mehr als zehn Jahre dienenden Arbeiter zu den Dienstprüfungen zugelassen werden.

In den Signalwerkstätten soll die Stabilisierung ehestens durchgeführt werden.

Die Bestimmungen über die Materialabfassung sollen abgeändert werden.

3. Gewährung von Urlauben.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung betreffend die Erholungsurlaube spricht Mitglied Tantsin und vertritt die Anschauung, daß die Taglohnarbeiter, die unter den gleichen Verhältnissen, wie die stabilisierten Arbeiter ihre Arbeit leisten, auch den gleichen Anspruch und das gleiche Bedürfnis auf Urlaub haben. Die Gewährung von Erholungsurlauben an die oft unter Hitze und schlechter Luft leidenden Werkstättenarbeiter bezeichnet er als ein besonders dringendes Verlangen, dessen Erfüllung die Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die bei einzelnen Privatbahnen bereits eingeführten, vollbezahlten Urlaube nicht verlagern werden können.

Mitglied Priesner erinnert, daß bereits im Jahre 1908 ein Betrag von 1.000.000 Kr. für Erholungsurlaube bewilligt worden sei und fragt um die Gründe der Verzögerung. Demgegenüber teilt der Vorsitzende mit, daß der bezügliche Betrag zunächst für die Ermöglichung der Urlaube der definitiven Bediensteten bestimmt war und bemerkt, daß das Wesentliche in der Arbeiterurlaubsfrage in dem Fortbezug des Taglohnes während der Urlaubstage gelegen ist, hierin liege auch die Schwierigkeit für die Verwaltung, da die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben, daß derartige Maßnahmen in der Regel mit einer wesentlichen finanziellen Mehrbelastung verbunden sind.

Trotzdem stehe das Eisenbahnministerium dieser Frage wohlwollend gegenüber und werde ihr das volle Augenmerk zugewendet.

Delegierter Rzehaß versichert, daß durch die Bewilligung bezahlter Urlaube an Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung gewiß keine Mehraufgaben erwachsen werden, da die Arbeiter es sich angelegen sein lassen werden, durch erhöhte Arbeitsleistung den durch die Beurlaubung entstehenden Ausfall zu decken.

Mitglied Dumpsfort schildert den schweren Dienst der Kesselschmiede und hält es für ein Gebot der Notwendigkeit,

wenigstens dieser Kategorie von Arbeitern die Erholungsurlaube nicht länger zu versagen; auch sollen die Zeiten, die Arbeiter für Gänge zu Behörden (Gericht, Polizei, Affenrierungskommission) aufwenden, in die Arbeitszeit einbezogen werden.

Referent Oberingenieur Wenzel erwidert auf die Anfrage des Mitgliedes Dumpsfort hinsichtlich der besonders ungünstigen Verhältnisse der Kesselschmiede in der Werkstätte Mittelfeld, daß dieser Zustand infolge des gegenwärtigen durch den Umbau verursachten Provisoriums nicht zum allgemeinen Maßstab für die Arbeit der Kesselschmiede herangezogen werden könne.

Mitglied Tantsin behauptet, daß der Hinweis auf Mehraufgaben, die infolge der Substitutionen entstehen würden, nicht zutrefte, da die Arbeiter die Arbeit des beurlaubten Arbeitsgenossen zweckentsprechend unter sich aufteilen würden.

Die Delegierten geben sodann nachstehendes, einheitliches Gutachten ab:

Den Arbeitern des Zugförderungs- und Werkstättendienstes sollen Erholungsurlaube nach den im § 59 der Dienstordnung für die Diener festgesetzten Ausmaßen erteilt werden.

Die Zeiten, während welcher die Arbeiter zufolge einer amtlichen Vorladung die Arbeit unterbrechen, sollen bei Berechnung der Arbeitszeit nicht in Abzug gebracht werden.

4. Feststellung der Arbeitszeiten.

Sodann gelangt Punkt 4 der Tagesordnung betreffend die Feststellung der Arbeitszeiten zur Besprechung.

Mitglied Priesner bedeutet, daß die 5 1/2 stündige wöchentliche Arbeitszeit für die Heizhausarbeiter noch nicht eingeführt worden ist und verlangt diese Einführung für alle Werkstättenarbeiter ohne Unterschied des Betriebes und für sämtliche in Materialdepots beschäftigten Arbeiter; ferner soll eine 5 stündige wöchentliche Normalarbeitszeit für alle nicht im Wechsel-, Turnus- und Ablösediens verwendeten Arbeiter festgesetzt werden.

Mitglied Tantsin wünscht die Herstellung eines Normalarbeitszeitverhältnisses von 40 Prozent Dienst- und 60 Prozent Ruhezeit und vermischt das Vorhandensein einer Arbeitsordnung für die Heizhaus- und Kohlenarbeiter.

Der Referent Oberinspektor Korn widerlegt die Behauptung des Fehlers einer diesbezüglichen Arbeitsordnung für die Heizhaus- und Kohlenarbeiter und bemerkt, daß es an den unmittelbar vorgeordneten Dienststellen gelegen ist, wenn vielleicht diese Arbeitsordnungen nicht oder in ungenügender Anzahl ausgegeben worden sind.

Im Namen der Kohlenarbeiter bittet Delegierter Waldhauser um die Herausgabe der Arbeitsordnung für die Kohlenarbeiter, da beispielsweise von den 60 Kohlenarbeitern seiner Dienststelle keiner mit einer Arbeitsordnung betraut worden ist; er ersucht ferner, daß für die Kohlenarbeiter als Turnusarbeiter der zwölfstündige Dienst mit nachfolgender 2 1/2 stündiger Ruhezeit eingeführt werden möge, da die gegenwärtige Dienststellung bei der harten Arbeitsverrichtung fast unerträglich sei. Er verlangt die Ausdehnung der derzeitigen Mittagspause und führt klage, daß den Kohlenarbeitern nicht einmal die kurze Zeit von fünf Minuten vor Beginn der offiziellen Mittagspause zum Waschen und Reinigen zugefanden werde.

Der Referent Oberinspektor Korn bespricht an der Hand der einschlägigen Bestimmungen der Arbeitsordnung die Ausführungen des Delegierten Waldhauser und bemerkt, daß für die Kohlenarbeiter als Turnusarbeiter ohnedies die Bestimmungen des § 5 der Arbeitsordnung gelten und für sie gemäß dieser Bestimmung eine zehnstündige Arbeitszeit festgesetzt sei; ebenso werden sie nach § 7 der Arbeitsordnung entlohnt und sollen gemäß § 4 je eine Arbeitsordnung ausgefolgt erhalten.

Hinsichtlich der Freigabe der fünf Minuten vor Beginn der Mittagspause bemerkt Oberinspektor Korn, daß eine den örtlichen Dienstverhältnissen anzupassende Regelung, als eine Angelegenheit lokaler Natur, in dem Arbeiterauschuss angestrebt werden solle.

Delegierter Waldhauser dankt für die empfangenen Aufklärungen und ersucht um Hinausgabe eines Erlasses an die Direktionen wegen unverzüglicher Beteiligung der Arbeiter mit Arbeitsordnungen.

Mitglied Priesner verlangt die Aufnahme einer Bestimmung in die Arbeitsordnung, daß die Heizhaushilfsarbeiter hinsichtlich der Arbeitsdauer den dort beschäftigten Professionisten fortan gleichgestellt sein sollen; er regt weiters an, für alle Arbeiter in den verschiedenen Betrieben der Eisenbahnverwaltung gleichlange Arbeitszeiten einzuführen und bittet um eine entsprechende Verfügung.

Die Mitglieder Tantsin und Dumpsfort begründen das Verlangen nach obligatorischer Freigabe des 1. Mai.

Delegierter Rzehaß fragt an, wie sich die Staatseisenbahnverwaltung zur Frage der Freigabe des 1. Mai in Anbetracht der seinerzeit den Arbeitern der Staatseisenbahngesellschaft zugestandenen Freigabe zu stellen gedenke und spricht die Befürchtung der Arbeiter aus, daß ihnen infolge der Verstaatlichung dieser Bahn die Begünstigung entzogen werden könnte. Er bittet um eine einheitliche Regelung in diesem Belange.

Hierauf werden die von den einzelnen Delegierten vorgebrachten Anregungen in folgender Form niedergelegt:

Die gegenwärtig anerkannten Normatage sollen bei Bezahlung des vollen Lohnes beibehalten werden.

Den Arbeitern soll der 1. Mai freigegeben werden.

Den Kohlenarbeitern, Kanalputzern und Heizhausarbeitern sollen zwei dienstfreie vollentlohnte Tage in jedem Monat gewährt werden.

Für alle Werkstättenarbeiter ohne Unterschied des Betriebes und für alle Arbeiter des Materialdepots soll die 5 1/2 stündige wöchentliche Arbeitszeit festgesetzt werden.

Die Normalarbeitszeit für alle nicht im Wechsel-, Turnus- und Ablösediens befindlichen Arbeiter soll mit 5 1/2 Stunden wöchentlich festgelegt werden.

Das normale Arbeitszeitverhältnis zwischen Dienst- und Ruhezeit soll für alle im Wechselturnus- und Ablösediens beschäftigten Arbeiter 40 zu 60 Prozent betragen.

Für die Kohlenarbeiter soll der 12 1/2 stündige Dienstturnus ohne Verlust am gegenwärtigen Verdienst und eine anderthalbstündige Mittagspause eingeführt werden.

Die Arbeitszeit in den Gasanstalten möge verkürzt werden. Die Kohlenarbeiter sollen mit Arbeitsordnungen betraut werden.

5. Ueberstundenentlohnung.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung bemerkt Mitglied Tantsin, daß das Bestreben der gesamten Arbeiterschaft grundsätzlich auf die möglichste Einschränkung der Ueberstundenarbeit gerichtet sei. Sonn- und Feiertage soll überhaupt nicht gearbeitet werden; wenn aber infolge unaufschiebbarer Arbeiten dennoch gearbeitet werden müsse, dann soll auch die Arbeitsleistung entsprechend entlohnt werden.

Delegierter Rzehaß erläutert die Art der Ueberstundenentlohnung bei der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft und gibt der Erwartung Ausdruck, daß nunmehr nach der Verstaatlichung auch auf den alten Linien der k. k. Staatseisenbahnen das bei den neuerstaatlichten Bahnen erprobte System der Ueberstundenentlohnung Platz greifen werde.

Delegierter Waldhauser spricht sich für einen 50prozentigen Zuschlag für bei Tag und für einen 100prozentigen Zuschlag für bei Nacht geleistete Ueberstunden aus.

Mitglied Dumpsfort hebt hervor, daß in den Grundlöhnen eine große Verschiedenheit herrsche, so daß für ein-

zelne angrenzende Orte oder gar für ein und denselben Ort von den anschließenden Direktionen verschiedene Grundlöhne erstellt worden sind; er ersucht um ein einheitliches Vorgehen der Direktionen in diesem Belange; desgleichen fordern die Mitglieder Priesner und Dumpsfort die allgemeine Erhöhung der Grundlöhne und die Durchführung normaler Lohnvorrichtungen.

Der Vorsitzende macht die Mitglieder aufmerksam, daß die Begutachtung von Entlohnungsfragen in den Wirkungsbereichen der Arbeiterauschüsse gehöre, wogegen einzelne Mitglieder geltend machen, daß sie von den Arbeiterauschüssen wieder an den Arbeiterzentralauschuss gewiesen werden.

Es geben sodann die Mitglieder folgendes Gutachten ab:

Die Ueberstunden sollen an Wochentagen anderthalbfach, an Sonn- und Feiertagen und bei Nachstunden zweifach entlohnt werden; als Nachzeit hätten die Stunden von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh zu gelten.

6. Bezug von Brennstoff.

Anlässlich der Beratung des Punktes 6 der Tagesordnung betreffend den Bezug von Brennstoff schlägt Mitglied Tantsin vor, den im Ruhestand befindlichen, nicht dem Provisionsfonds angehörenden, jedoch eine fortlaufende Gnadengabe beziehenden Arbeitern das Brennstoffbezugsrecht einzuräumen und die Bestimmungen der Instruktion VIII dahin abzuändern.

Delegierter Rzehaß schließt sich dieser Anregung an und hält infolge der eingetretenen Verstaatlichung die Ausdehnung dieser Begünstigung auf die abgedienten Arbeiter der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft ohne Unterschied auf ihre österreichische oder ungarische Staatsbürgerschaft für billig.

Mitglied Dumpsfort spricht sich für die Abgabe der Brennmaterialien zum Regiepreis an alle über ein Jahr ununterbrochen im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehenden Arbeiter aus.

Delegierter Wed bittet um die Hinausgabe eines Erlasses an die verstaatlichten Bahnen wegen Erweiterung des Brennstoffbezugsrechtes und Ermöglichung des Lebensmitteleinkaufes bei den Lebensmittelmagazinen für die Arbeiter.

Der Vorsitzende bemerkt, daß die Angelegenheit des Brennstoffbezuges, insofern die ständigen Arbeiter in Betracht kommen, im Eisenbahnministerium bereits in Behandlung siehe.

Hierauf geben die Mitglieder folgendes Gutachten ab:

Die Instruktion VIII wäre dahin abzuändern, daß fortan alle Arbeiter, die über ein Jahr ununterbrochen im Dienste der Bahnverwaltung stehen, zum Bezug des Brennstoffes zum Regiepreis berechtigt werden; weiters sollen vom Bezug des Brennstoffes die von der Bahnverwaltung eine fortlaufende Gnadengabe beziehenden Arbeiter ohne Rücksicht auf ihre Staatsbürgerschaft nicht ausgeschlossen sein.

Anschließend an die Beratung der Tagesordnung bringen die Mitglieder noch folgende Anliegen vor:

Mitglied Priesner stellt das Ersuchen, daß allen Arbeitern, die dem Provisionsfonds als Mitglieder angehören, nach einjähriger Dienstzeit für die eigenen Linien Fahrlegitimationen im gleichen Ausmaß, wie den definitiven Bediensteten (Dienern) ausgefolgt werden und daß alle mehr als drei Jahre ununterbrochen im Dienste der Bahnverwaltung stehenden Arbeiter mit temporären Legitimationen zur Fahrt zum Personalpreis auf den eigenen Linien betraut werden mögen.

Delegierter Wed hebt die bedeutenden Ersparungen hervor, welche durch die Ausfolgung der Legitimationen mit Photographie der Bahnverwaltung erwachsen würden; es würden Ersparnisse von Druckorten, Personal und Zeit gemacht werden, die durch das Aufgeben der bisherigen Ausfertigung der zahlreichen Fahrtaumweisungen erzielt werden könnten und die der Arbeiterschaft ebenfalls zugute kämen; auch sei ein Mißbrauch weniger zu befürchten.

Die Mitglieder Tantsin, Dumpsfort und Priesner sprechen sich ebenfalls für die Ausstellung von Fahrlegitimationen mit Photographie aus, wobei letzterer ersucht, den bereits provisorischen Arbeitern und den im Bezug einer fortlaufenden Gnadengabe seitens der Bahnverwaltung stehenden Arbeitern die Fahrlegitimationen weiter zu belassen.

In weiterer Folge legt Mitglied Tantsin eine ausführliche Denkschrift der Kesselschmiede vor, in der Vorführungen gegen die schädlichen Wirkungen der pneumatischen Werkzeuge auf den Organismus der Arbeiter in Anregung gebracht werden, und bittet das Eisenbahnministerium, bei sachgemäßer Behandlung diese Denkschrift überprüfen und berücksichtigen zu wollen.

Schließlich bringen die Mitglieder Dumpsfort, Priesner und Tantsin Klagen über das Verhalten einzelner Staatsbahndirektionen vor, wonach diese auch bescheidene Wünsche der Arbeiterschaft nicht erfüllen, und Mitglied Tantsin führt Beschwerde, daß die Abschriften der Sitzungsprotokolle entgegen der Bestimmung des § 6 der geltenden Statuten für die Arbeiterauschüsse den Arbeiterauschussmitgliedern nicht ausgehändigt werden.

Nach Entgegennahme dieser Wünsche schließt der Vorsitzende mit einigen Schlussbemerkungen die Tagung um 2 Uhr nachmittags.

Der Vorsitzende:  
Dr. Voß m. p.

Der Protokollator:  
Karl Tantsin m. p.

Der Schriftführer:  
Dr. v. Riebler m. p.

Initiativanträge der Arbeiterauschussmitglieder der Gruppe Werkstätten und Heizhäuser.

1. Die Stabilisierung soll in dem Ausmaß erfolgen, daß stets mindestens 80 Prozent der Arbeiter jeder Werkstätte und in jedem Heizhaus stabilisiert sind.

2. Bei der Berechnung des Gehalts und des Quartiergeldes ist die Uniform nicht einzurechnen und jeder zu stabilisierende Arbeiter in die dem Dreihundert-, beziehungsweise Dreihundertsechzigfachen des zuletzt bezogenen Lohnes nächsthöhere Gehalts- beziehungsweise Quartiergeldstufe einzureihen.

3. Die Professionisten sind, sofern das Dreihundertfache ihres zuletzt bezogenen Lohnes die Einreihung in eine höhere Gehaltsstufe nicht bedingt, mit dem Gehalt von mindestens 1000 Kronen zu stabilisieren und die Werkmänner in die Gruppe A der Diener einzureihen.

4. Für alle Werkstätten- und Heizhausarbeiter sollen genau spezifizierete Lohnsätze und Lohnvorrichtungen erstellt werden sowie die bezüglichen Bestimmungen im Amtsblatt jeder k. k. Staatsbahndirektion zur Veröffentlichung gelangen.

5. Die Arbeiter aller Werkstätten ohne Unterschied des Betriebes sollen mit jenen in den Hauptwerkstätten gleichgestellt und behandelt werden.

6. Aufhebung des Unterschiedes in der Behandlung der Arbeiter auf Konto 15 zu jenen auf Konto 16 und Gleichstellung der Heizhaus- mit den Werkstättenarbeitern.

7. Schaffung eines Rangstatuts für die Reserverheizer.

8. Normierung der definitiven Heizerpösten im Ausmaß der in jedem Heizhaus erforderlichen Führerpösten, gleichgültig ob dieselben mit Lokomotivführern oder Lokomotivführeranwärtern besetzt werden.

9. Professionisten, welche zum Fahrdienst herangezogen werden, sollen bis zu ihrer Definitivernennung den Pro-

feffionistenlohn, den sie zuletzt bezogen, weiter erhalten; auch anderen Arbeitern soll im Jahrbienst der zuletzt bezogene Lohn weiter belassen werden, sofern derselbe nicht niedriger war als der für den Jahrbienst festgesetzte Anfangslohn.

10. Zulassung der Ruher und Kohlenarbeiter zum Heizerdienst nach dem Altersstatus.

11. Einführung von zwei 8stündigen freien bezahlten Ruhetagen in jedem Monat für alle jene Heizerhausarbeiter, welche solche noch nicht haben; einer der beiden freien Tage soll auf einen Sonntag fallen.

12. Gleichstellung der Arbeiter in den Materialdepots mit den Werftstättenarbeitern.

13. Gleichstellung der Vorheizer mit den Lokomotivheizern.

14. Entsprechende Vorkehrungen zur Verhütung der schädlichen Wirkungen der pneumatischen Werkzeuge auf den Organismus der Arbeiter.

15. Den Kesselschmieden soll jedes zurückgelegte Dienstjahr mit Rücksicht auf ihre aufreibende Arbeit anderthalbfach angerechnet werden.

16. Bei Arbeiten aufreibender, gefährlicher und gesundheitsgefährlicher Art wie in heißen Kesseln, Feuerböden und anderen ist die Entlohnung um 100 Prozent zu erhöhen.

### Einführung eines vierten Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Diener der Südbahn.

Der Verwaltungsrat der Südbahn hat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1910 im Einvernehmen mit dem Verwaltungsausschuss des Pensionsinstitutes für Diener die Einführung des unten abgedruckten IV. Anhanges zu den Pensionsstatuten beschlossen, durch welchen die im Zirkular 420 A, 1910, Punkt XII, zugesicherte Gewährung eines Sterbequartals im Falle des Ablebens eines nach dem 30. September 1910 in den Pensionsstand tretenden Mitgliedes statutarisch festgelegt wird: IV. Anhang zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Diener der k. k. priv. Südbahngesellschaft vom 1. Juli 1899.

Art. I. Im Falle des Ablebens eines nach dem 30. September 1910 in den Pensionsstand getretenen Mitgliedes gelangt ein Sterbequartal in der Höhe des dreifachen Monatsbetrages der von dem verstorbenen Mitglied bezogenen Pension, welches jedoch nach einem verstorbenen Unterbeamten den Betrag von 800 Kr., nach einem verstorbenen Diener den Betrag von 400 Kr. nicht übersteigen darf, nach den folgenden Bestimmungen zur Auszahlung.

Art. II. Das Sterbequartal gebührt der Witwe unbeschadet ihrer etwaigen sonstigen statutarischen Ansprüche, falls sie mit dem Mitglied bis zu seinem Tode im gemeinsamen Haushalt gelebt oder die Beerdigungskosten bestritten hat.

Art. III. Ist eine Witwe nicht vorhanden oder hat diese nach den Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes auf das Sterbequartal keinen Anspruch, so gebührt dasselbe denjenigen eheleichen Nachkommen des verstorbenen Mitgliedes in ihrer Gesamtheit, welche mit ihm bis zu seinem Ableben im gemeinsamen Haushalt gelebt oder die Beerdigungskosten bestritten haben, unbeschadet ihrer etwaigen sonstigen statutarischen Ansprüche.

Art. IV. In Ermangelung der im Art. II und III erwähnten Anspruchsberechtigten gebührt das Sterbequartal jenem Familienmitglied, welches zur Zeit des Ablebens des Verstorbenen dessen Haushalt geführt hat, beziehungsweise welches von ihm ganz oder teilweise erhalten worden ist.

Art. V. Ist auch eine nach Art. IV bezugsberechtigte Person nicht vorhanden, sind jedoch andere Personen in der Lage, nachzuweisen, daß sie das Mitglied vor seinem Ableben gepflegt oder die Beerdigungskosten aus eigenem bestritten haben, so können auch diese Personen die nachgewiesenen Krankheits-, beziehungsweise Beerdigungskosten bis zur Höhe des Sterbequartals ausbezahlt werden.

Art. VI. Das Ausmaß der Anteile mehrerer nach Art. III, beziehungsweise nach Art. IV, beziehungsweise nach Art. V. anspruchsberechtigten Personen an dem Sterbequartal fest der Verwaltungsausschuss nach eigenem Ermessen fest.

Art. VII. Dieser Anhang tritt mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1910 in Kraft.

Dieser Anhang wurde in der am 17. Dezember 1910 stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrates der k. k. priv. Südbahngesellschaft genehmigt.

Ein Exemplar dieses Anhanges ist jedem dem Pensionsinstitut für Diener angehörenden Bediensteten erweislich auszuliegen; die erforderliche Anzahl von Exemplaren haben Sie in der vorgeschriebenen Weise beim Materialmagazin in Wien anzusprechen.

Wien, am 20. Jänner 1911.

Der Generaldirektor:  
Weeber m. p.

Durchführungsbestimmungen zum VI. Anhang zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Beamte, beziehungsweise zum IV. Anhang zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Diener.

Zu dem unter Zirkular 26 A, 1911, unter einem publizierten VI. Anhang zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Beamte, beziehungsweise zum unter Zirkular 27 A, 1911, unter einem publizierten IV. Anhang zu den Statuten des Pensionsinstitutes für Diener werden folgende Durchführungsbestimmungen erlassen:

Ansuchen um Zuerkennung des Sterbequartals sowie um Erlass der Krankheits-, beziehungsweise Beerdigungskosten sind an die Generaldirektion zu richten und im Wege jener Stationskasse, bei welcher das verlorbene Mitglied seine Pension begehrt hat; wenn aber die Behebung der Pension im Wege der Post oder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien erfolgte, direkt der administrativen Direktion A II zu übermitteln.

Ad Art. II. Die Witwe hat dem betreffenden Ansuchen den Totenschein des verstorbenen Mitgliedes sowie den Trauungsschein und das pfarr- und gemeindeamtliche Zeugnis über das eheliche Zusammenleben, beziehungsweise in Ermangelung des letzteren, einen Nachweis über die durch sie erfolgte Zahlung der Beerdigungskosten anzuschließen.

Ad Art. III. Ansuchen, welche seitens der in Betracht kommenden Hinterbliebenen eheleichen Nachkommen gestellt werden, müssen außer dem Totenschein des verstorbenen Mitgliedes auch die eigenen Geburtsdokumente und, wenn die Gattin des Verstorbenen bereits mit Tod abgegangen ist, deren Totenschein beigegeben werden. Ferner ist ein pfarr- und gemeindeamtliches Zeugnis darüber beizubringen, daß die Gattin mit dem verstorbenen Mitglied bis zu seinem Ableben im gemeinsamen Haushalt gelebt haben, beziehungsweise ein Nachweis über die durch die Genannten erfolgte Zahlung der Beerdigungskosten vorzulegen.

Wenn die anspruchsberechtigten eheleichen Nachkommen minderjährig sind, erfolgt die Auszahlung des Sterbequartals entweder zu Händen des Vormundes, der sich durch Vorlage des Vormundschaftsbeschlusses und der vormundschaftsbehördlichen Ermächtigung zur Behebung des entfallenden Betrages auszuweisen hat oder zu Händen jener Person, welche seitens

der Vormundschaftsbehörde zur Empfangnahme des entfallenden Betrages ermächtigt wird.

Ad Art. IV. Die Tatsache, daß das Familienmitglied den Haushalt des Verstorbenen zur Zeit des Ablebens geführt hat, beziehungsweise von ihm ganz oder teilweise erhalten worden ist, muß seitens des Gemeindeamtes des letzten Aufenthaltsortes des Verstorbenen bestätigt sein und ist diese Bestätigung nebst dem Totenschein des Verstorbenen dem Ansuchen beizuschließen.

Ad Art. V. Ansuchen im Sinne des Art. V sind nebst dem Totenschein des verstorbenen Mitgliedes Belege beizuschließen, aus welchen die Höhe der aufgelaufenen Krankheits-, beziehungsweise Beerdigungskosten und die durch den, beziehungsweise durch die Gesundheitsstellen geleistete Zahlung zu entnehmen ist.

Ad Art. VI. Die Festsetzung des Ausmaßes der Anteile mehrerer nach Art. III, beziehungsweise nach Art. IV, beziehungsweise nach Art. V anspruchsberechtigten Personen an dem Sterbequartal erfolgt namens des Verwaltungsausschusses beider Pensionsinstitute durch die Generaldirektion nach eigenem Ermessen endgültig; hierbei bleibt der Generaldirektion vorbehalten, in Fällen, die ihr zweifelhaft erscheinen, die Liquidierung, abgesehen von der Vorlage der oben angeführten Dokumente, nach der Weisung weiterer von ihr zu bezeichnenden Nachweise abhängig zu machen.

Diese Durchführungsbestimmungen sind dem gesamten in Betracht kommenden Personal erweislich zur Kenntnis zu bringen.

Wien, am 20. Jänner 1911.

Der Generaldirektor:  
Weeber m. p.

## Inland.

### Die deutsch-österreichische Sozialdemokratie 1910.

Die deutsche Sozialdemokratie Österreichs gibt einen Bericht über die Tätigkeit der Parteiorganisation im Jahre 1909 bis 1910, wie er bisher in unregelmäßigen Zwischenräumen erschienen ist, nun aber abjährlich herausgegeben werden soll. Dieser erste Jahresbericht also hat seine besondere Bedeutung dadurch, daß er die Wirkungen notiert, die die auf dem Reichsberger Parteitag 1909 beschlossene Umwandlung der losen, freien Vereinigungen in einen festgelegten politischen Verein mit sorgfältig abgestufter Parteistruktur und einer Legitimation als Parteimitglied hervorgerufen hat. Eine genaue Feststellung der Parteimitgliedschaft und der Zahl der Parteimitglieder ist überhaupt erst jetzt möglich. Im ganzen darf man wohl mit Entwicklungsgang, den der Bericht anzeigt, zufrieden sein. Die ihrem inneren Wert nach sehr zweifelhaft berechnung auf dem Reichsberger Parteitag ergab eine Zahl von 112.588 politisch Organisierten, der Bericht von 1909 bis 1910 schließt mit der Ziffer 114.316. Aber diese geringe Vermehrung von noch nicht 2000 Köpfen ist bloß eine Täuschung. Die alte Ziffer ruhte wesentlich darauf, daß bis zum Reichsberger Parteitag in Wien — aus Mangel an anderen Merkmalen — jeder Abonnent des Wochenblattes „Volkstribüne“ als Parteimitglied galt; deren gab es dann 44.556. Jetzt weiß Wien als wirklich organisierte, die Parteistruktur entrichtende Mitglieder 23.381 auf. Der Unterschied beider Zahlen zeigt, daß tatsächlich die Zahl der Organisierten in Deutschösterreich nicht um 2000, sondern um 18.000 Köpfe angewachsen ist, da der gewaltige Anfall in Wien ausgeglichen werden mußte. In Wien aber gibt es jetzt 9000 Abnehmer der „Volkstribüne“ — Organisierte im früheren Sinne — die sich tatsächlich der politischen Organisation nicht angeschlossen haben.

Da ähnliche Anomalien, wenn auch nicht so schreiender Art, auch in der Provinz bestanden, ist der Vergleichswert der Ziffern nicht zweifellos — unverkennbar aber hat, mit Ausnahme von Wien, überall die Hauptziffer bedeutend zugenommen; dabei ist besonders ersichtlich, daß die Frauenorganisation, erst neu aufgebaut, in einem Jahre auf 12.198 Mitglieder gebracht werden konnte. Die in der Hauptzahl nicht inbegriffene Jugendorganisation zählt 9098 Mitglieder, an sich recht stattlich, doch gibt es eine wirkliche Bewegung nur in Deutschböhmen und in Wien. Der Erfolg der Organisationsänderung ist vollkommen, bloß in Böhmen und in Niederösterreich (Provinz) gibt es noch eine erhebliche Zahl in alter Form Organisierte — im ganzen 15.604. Die Mitgliedsbeiträge sinken nur in einem Teil Währens unter das Monatsminimum von 20 H. und erreichen in Wien 52 H. In proletarischen Bildungs-, Sports-, Gesangs- und Geselligkeitsvereinen, deren es 671 gibt, sind 40.704 Mitglieder vereinigt. Hier war freilich eine völlige Genauigkeit der Statistik nicht möglich. Die Entwicklung der Presse zeigt zwei Tagesblätter, vier dreimal, neun zweimal, elf einmal wöchentlich erscheinende politische Organe, die „Arbeiterinnen-Zeitung“ wird vierzehntägig herausgegeben. Hinzu kommen 50 Gewerkschaftsblätter. Die einmalige Mindestausgabe aller sozialdemokratischen politischen Blätter Deutschösterreichs beträgt 175.000 und das kann freilich nicht eben als sehr viel erscheinen. Wenn man auch beachten muß, daß es in Österreich bloß 9 1/2 Millionen Deutsche gibt und in Deutschland, die Polen abgerechnet, 60 Millionen, so ist es recht bescheiden, daß der Berliner „Vorwärts“ nahezu eine ebenso große Auflage hat als alle deutsch-österreichischen Parteizeitungen, daß im Reich 78 Tagesblätter mit 1.160.000 Abonnenten bestehen, in Deutschösterreich aber nur zwei. Ihre Zahl verdoppelt sich allerdings, da das Linzer und das Salzburger Blatt in die Reihen der Tagesblätter eintreten.

Die Neubeschreibung der Qualifikationstabellen bei der k. k. österreichischen Nordwestbahn. In der Reichsratsitzung vom 24. Jänner haben die Abgeordneten Müller, Tomšik und Dr. Ellenbogen folgende Interpellation an den Eisenbahnminister gerichtet:

Zu wiederholtenmalen wurde in der Presse und in Versammlungen sowie durch Interpellationen an den Herrn Eisenbahnminister darauf hingewiesen, daß einzelne Beamte bei Beförderungen besonders bevorzugt werden und unter Anwendung von allerlei Kniffen ihre Qualifikation in die Höhe gehraubt wird, beziehungsweise die ihnen eingeräumte Macht dazu mißbrauchen, um sich selbst in die Höhe zu bringen, während das Gros der übrigen um die Entwicklung des Institutes hochbedienten Beamten in der unwürdigen Weise schikaniert und mitunter mit roher Gewalt zum Schweigen gebracht wird. Einen besonders deutlichen Beleg hierfür bietet die Qualifikation der Beamenschaft. Obwohl schon im März 1910 vorgenommen, wurden die Resultate derselben der Beamenschaft und dem Personal über wiederholte Urganz erst am 20. Dezember 1910 bekanntgegeben. Die abschliche Verzögerung und Distanzhaltung der Bekanntgabe der Qualifikation an die im

höchsten Maße daran interessierte Beamenschaft und das Personal fand ihre natürliche Erklärung dadurch, daß die dienstliche Beschreibung von mehr als 75 Prozent der Beamenschaft in einer derart unwürdigen und illoyalen Weise vorgenommen ist, daß die k. k. Nordwestbahndirektion alle Ursache hat, den Ausdruck eines allgemeinen Unwillens zu befürchten.

Wie die Qualifikation vorgenommen wurde, darüber kann man sich am besten ein Bild machen, wenn man die wiederholt offiziell erfolgten und kundgemachten Danktagungen und Belobungen des Personals sowohl in den Amtsblättern des k. k. Eisenbahnministeriums als auch in jenen der k. k. Nordwestbahn liest und mit diesen offiziellen Anerkennungen der besonderen Tüchtigkeit des Personals die tatsächlichen Resultate der dienstlichen Beschreibung vergleicht.

Ein Personal, dem ob seiner besonderen Tüchtigkeit das höchste Lob gesendet wird, muß sich dann der Wahrheit gemäß beschreiben werden, wenn sich die Vorgesetzten nicht der Mühe unterziehen wollen, in die Geheimnisse der zu diesem Zwecke geschaffenen Instruktion einzudringen.

Die vorzüglichen Resultate der k. k. Nordwestbahndirektion anlässlich der Ueberleitung in den Staatsbahndienst beruhen nicht allein auf der Tätigkeit der Vorgesetzten, sondern auch, und dies zum größten Teil, auf der besonders hervorragenden Arbeitsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit des gesamten Personals, dem man diese Vorgänge niemals absprechen darf.

Der Standpunkt der Beamenschaft, welche ob der Qualifikationsfrage, bei der beispielsweise ein und derselbe Bedienstete von zwei verschiedenen Vorgesetzten, und zwar von einem hervorragenden Sachmann vorzüglich und von einem gewissermaßen das Gnadenbrot genickenden Nichtsachmann mit mittelmäßig qualifiziert wurde, mit Recht im höchsten Grade erbittert ist, ist, daß sie energisch eine neue und objektive Beschreibung verlangt.

Soll das dienstliche Interesse keinen weiteren Schaden erleiden und das verlorene Vertrauen zur Direktion wieder hergestellt werden, so muß die angeführte Willkür und die Güntlingswirtschaft beseitigt werden, weshalb die Gezeigten fragen:

„Ist der Eisenbahnminister geneigt, die beschämenden Zustände bei den österreichischen Nordwestbahn zu beseitigen und dem Hause eine beruhigende Antwort zu geben?“

Ist er geneigt, im Interesse des Dienstes, des Vertrauens und des Rechtes ungeachtet eine objektive Qualifikationsbeschreibung des Gesamtpersonals vornehmen zu lassen?“

**Wahlumtriebe bei der Russig-Teplitzer Eisenbahn.** Kaum sind die Wahlen der Delegierten für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt ausgeschrieben, beginnt auch schon der Wahlterrorismus und besonders ist es die N. T. G., die diesmal den anderen Bahnen, was Wahlbeeinflussung anbelangt, den Rang ablaufen will.

Trotzdem die Stimmzettel für die Wahl der Delegierten und seines Ersgamannes auf der N. T. G. nicht ausgeteilt, ja die Wahlausbreitung öffentlich noch nicht publiziert ist, verließ der Stationschef von Teplitz am 7. Februar 1911 die Stationsbediensteten um 10 Uhr vormittags in das Bureau, übergab ihnen die Stimmzettel samt den Klebezetteln, welche die Namen der von der Direktion (oder ihren Mandatären, was ein und dasselbe ist. Die Red.) nominierten Kandidaten enthalten und befahl, bis 12 Uhr mittags die Stimmzettel an ihn wieder abzuliefern.

Nachdem auch diese Wahlen unter Wahlschuh stehen, bleibt uns nichts anderes übrig, als gerichtlich feststellen zu lassen, auf welche Weise die N. T. G. die Bediensteten um ihr Recht bringt.

## Rusland.

### Der französische Westbahnskandal.

Von der französischen Westbahn kommen Nachrichten, die ungefähr das gleiche Bild, wie wir es auch schon in Oesterreich erlebt haben, ergeben. Die mangelhafte Betriebsorganisation auf dieser Linie, die eine erschreckende Säufung von Katastrophen zur Folge hatte, ist keineswegs als Argument für die Gegner des Staatsbetriebs zu brauchen, die hierzulande, allen in anderen Staaten gemachten Erfahrungen zum Trotz, noch immer die Phrasen des Mandelbertums wiederholen, sondern läßt sich nur gegen jene betrügerische Sorte von „Staatssozialismus“ ins Feld führen, die als Deckmantel schamloser kapitalistischer Raubzüge dient. In der Tat war die Verstaatlichung der Westbahn, diese angeblich staatssozialistische Tat der letzten Kammer, nichts als ein großartiger Diebstahl an der Nation. Der Staat hat sich für schweres Geld eine Linie anhängen lassen, die nicht nur seit vielen Jahren gewissenlos vernachlässigt, sondern zuletzt von den Besitzern im Sinn auf die bevorstehende Verstaatlichung geradezu sabotiert worden war. Der vom Deputierten Besnard im Namen der Budgetkommission erstattete Bericht enthält eine Reihe von Tatsachen, die nicht allein für die Verwaltung der früheren Gesellschaft, sondern ganz besonders für die Parlamentarier kompromittierend sind, die sich um die Annahme der Konvention mit ihr bemüht haben. Das Geleise ist auf einer Länge von 3248 Kilometern, der Unterbau in einer Länge von 2860 Kilometern erneuerungsbedürftig. Im ganzen sind 94 Millionen Franken dazu nötig, von denen 42 Millionen zweifellos zur Gutmachung der Vernachlässigung unter der alten Gesellschaft verwendet werden müssen. Von 1902 bis 1906, innerhalb vier Jahren, hat die Westbahn eine einzige Lokomotive gekauft. Im Augenblick der Uebernahme fehlten 374 Lokomotiven, 256 Personen-, 40 Gepäck- und 4000 Güterwaggons zum notwendigen Bestand. Aus der dringenden Bestellung von 260 Lokomotiven sind dem Staat Ausgaben in der Höhe von 30 Millionen erwachsen, aus der Bestellung der notwendigen Waggons ergaben sich Ausgaben von 40 Millionen. Die Reparaturen des übernommenen Materials werden 20 Millionen kosten. 227 Bahnhöfe sind in einer gefährbringenden Weise angelegt oder zu klein, 162 haben ein ungenügendes Personal. Die Beschaffung des fehlenden Materialbestandes hat 47 Millionen erfordert. Alles in allem fällt dem Staat eine notwendige Ausgabe von 545 Millionen zur Last, um die Westbahn in einen brauchbaren Zustand zu versetzen.

Daß die Westbahngesellschaft direkt verbrecherisch gehandelt hat, steht wohl nicht im Kommissionsbericht, aber es geht aus einem von der „Humanité“ veröffentlichten geheimen Dokument hervor, über das der Berichterstatter

über dieses Budgetkapitel merkwürdigerweise schweigt. In dem vom Gefängnis der Staatsbauteilhaltung im September 1909 vorgelegten Programm heißt es am Ende: „Wenn die Westbahngesellschaft ihr Netz unter normalen Bedingungen verwaltet hätte, wäre ein großer Teil der Reparaturen (die der Hauptstrecken) heute vollendet. Aus Rücksicht auf ihr Budget erneuerte sie aber alljährlich nur eine Strecke von durchschnittlich 70 Kilometer und suchte vergeblich durch Palliativmittel die Dauerhaftigkeit der Schienenwege zu verlängern, für die die Erneuerung die einzige Lösung war. Um den Bedürfnissen des Verkehrs zu entsprechen, hätte sie seit 10 Jahren mindestens 200 bis 250 Kilometer jährlich erneuern müssen. Die Rückständigkeit beträgt also ungefähr (220 weniger 70) mal 10 gleich 1500 Kilometer.“

Wer trägt die Schuld an dieser Vernachlässigung, die in einer doppelten Weise verbrecherisch war, da sie einerseits das reisende Publikum in Gefahr brachte, andererseits auf einen Betrug des Staates bei der Abfertigung abzielte? Zwei Mitglieder des ehemaligen Verwaltungsrats, Herr Brice und Baron Gérard, sitzen in der Kammer. Dem noch immer bestehenden „Liquidationsrat“ der Bahn, der mit dem Verwaltungsrat fast identisch ist, gehört eine Reihe der „hervorragendsten“ Persönlichkeiten der Finanzwelt an. Wird man ihnen zu Leibe gehen? Wegen die Sabotage, die von Arbeitern begangen wird, will Briand ein eigenes Gesetz beschließen lassen. Der von der Kapitalistenbande angerichtete Schaden und die von ihr verschuldete Gefährdung ist aber doch etwas ganz anderes als der von der „Guerre Sociale“ empfohlene Unfug, der in der Beschädigung einiger Geleiseanlagen und Telefonleitungen mit Vermeidung von Gefahren für das Publikum besteht.

Es ist aber klar, daß die Schuldigen nicht allein in der Leitung der alten Gesellschaft zu suchen sind, sondern auch im Kreise der zur Kontrolle der Privatbahnen bestimmten technischen Funktionäre und unter den Parlamentariern, die die Verstaatlichung unter solchen Bedingungen gefördert haben. Darum ist es denn auch gar zu bequem, wenn radikale Blätter die Sache jetzt so drehen möchten, daß gerade die Zustände, die auf der Westbahn geherrscht hätten, ein Zeugnis für die Notwendigkeit der vorgenommenen Verstaatlichung seien. Denn einer Gesellschaft gegenüber, die die Interessen des Verkehrs derart vernachlässigte, wäre die einfache Konzessionsentziehung und die Uebernahme in den Staatsbetrieb am Plat gewesen. Das Problem: Staats- oder Privatbetrieb steht jetzt nicht in Frage, sondern der „Reformismus“ der kapitalistisch korruptierten Demokratie, die aus dem sozialistischen Programm Furchen reißt, um ungeheuerliche Schuldverschreibungen an das Finanzkapital darauf zu setzen.

**Technische Errungenschaften im Dienste der Gewerkschaften.** Der Deutsche Metallarbeiterverband hat die Kinematographenkunst in den Dienst seiner Aufklärungsarbeit gestellt. Im Auftrag des Vorstandes hält Genosse Sebastian Lauterbach aus Stuttgart in ganz Deutschland Vorträge über Unfallverhütung und Arbeiterschutz in der Metallindustrie auf der Hand von ausgezeichneten Lichtbildervorführungen. Die Vorträge waren überall außerordentlich gut besucht und fanden ungeheuren Beifall der Mitglieder.

**Eisenbahnerstreik in England.** Das Wolffsche Bureau meldet aus Hull: Infolge der Entlassung einiger Träger traten alle Angestellten der hiesigen Bahnstation trotz Abrensens ihrer Führer in den Ausstand. Die Güterbeförderung hat vollständig aufgehört. In den Docks ist der Verkehr gänzlich gestört. Da die Schiffe mit den eigenen Mannschaften weiter ausladen, häufen sich die Güter auf den Kais an. Der Passagierverkehr blieb bisher ungestört, obgleich sich auch die Bahnsteigbeamten an dem Ausstand beteiligen.

**Die christlichen Gewerkschaften in Deutschland.** Ende 1909 hatten die dem Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften Deutschlands angeschlossenen Organisationen 280.061 Mitglieder. Ende 1908 waren es im Jahresdurchschnitt 264.519. Jetzt werden die Gewinne an Mitgliedern bekannt, welche die christlichen Arbeiterverbände 1910 gemacht haben. Es ergibt sich in runden Ziffern — die genauen sind noch nicht bekannt — das folgende Bild:

Zunahme an Mitgliedern hatten der	
Textilarbeiterverband . . . . .	10.600 Metallarbeiter . . . . .
Solzarbeiter . . . . .	2.000 Tabakarbeiter . . . . .
Nahrungsgewerbe . . . . .	Schuh- und Lederarbeiter . . . . .
mittelgewerbe . . . . .	1.000

Außer diesen Zunahmen, die ausschließlich auf die großen Gewerkschaften entfallen, haben besonders noch die christlichen Staatsarbeiter und Angestellten einen ziffernmäßigen Zuwachs zu verzeichnen, so daß die Leitung des Gesamtverbandes mit einem Mitgliederzuwachs von rund 30.000 rechnet.

Die freien Gewerkschaften schlossen 1909 mit 1.892.568 Mitgliedern ab, sie haben bis jetzt schon über 200.000 Mehrgewinnmitglieder zählen können, obgleich von einer Reihe kleinerer Verbände nur geschätzte Ziffern vorliegen. Die modernen Organisationen sind 1910 also bis zu zwei Millionen Mitglieder gekommen, die christlichen Gewerkschaften haben auch im vergangenen Jahre trotz aller Bemühungen und bei Beachtung des Zuwachses von rund 30.000 Mitgliedern das dritte Hunderttausend nicht erreicht.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Die Gefahren des Arlbergtunnels.** Am 7. März 1910, um 1/2 Uhr früh, fand in der Station Langen beim Westportal des Arlbergtunnels ein Zusammenstoß des Personenzuges 29, der von St. Anton gekommen war, mit einem in der Station stehenden Güterzuge statt. Hierbei wurde der im Personenzug befindliche Oberkondukteur Franz Hoffmann zu Boden geschleudert und erlitt eine Nervenerkrankung, die als schwere Verletzung qualifiziert wurde. Wegen dieses Vorfalles hatte sich am 11. d. M. der Lokomotivführer des Personenzuges, Wilhelm Müller, wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens vor dem Kreisgericht in Feldkirch zu verantworten. Die Anklage legte ihm zur Last, daß er laut Fahrordnung am Westportal des Arlbergtunnels unbedingt

anzuhalten, und erst auf das Handsignal des Stellwerkwärters am Bahnhof Langen in die Station einzufahren habe. Der Beschuldigte habe jedoch am Tunnelausgang nicht angehalten, sondern fuhr mit großer Geschwindigkeit, und ohne anscheinend die vom Wächter Andreas Tscholl mit Horn und Laterne gegebenen Halte Signale zu beachten, an demselben vorüber und auf Geleise III in die Station, wodurch der Zusammenstoß mit dem daselbst stehenden Güterzug herbeigeführt wurde.

Der Lokomotivführer Wilhelm Müller, verteidigt von Dr. Leopold Raß aus Wien, verantwortete sich dahin, daß ihm bei Befahrung des Tunnels schon bei Kilometer 4 so übel gemorden sei, daß er von da ab nicht mehr wachte, was mit ihm vorging. Er habe das Bewußtsein erst wieder erlangt, als er aus dem Tunnel draußen war, doch sei es dann nicht mehr möglich gewesen, das Unglück zu verhindern. Im Tunnel sei damals wegen des unmittelbar vorher mit zwei Maschinen passierenden Güterzuges ein dichter Qualm und schlechte Luft gewesen. Er sei tags vorher ununterbrochen im Dienste gestanden, habe in der Nacht nur 3 1/2 Stunden Ruhe gehabt, und habe Dienst, ohne ein Frühstück zu sich zu nehmen, wieder angetreten, so daß er im Tunnel von einem schweren Unwohlsein befallen wurde.

Der als Zeiger damals auf der Maschine Müllers beschäftigt gewesene Zeuge Burtscher gab an, daß ihm nicht bekannt sei, daß Müller von einem Unwohlsein befallen wurde. Müller habe auch nach Kilometer 4 Achtungsspitze gegeben. Allerdings sei damals der Rauch ziemlich stark gewesen, so daß der Zeuge selbst nicht genau wußte, ob man sich dem Tunnelausgang bereits näherte.

Assistent Paulhammer der Station Langen gab als Zeuge an, daß Müller, nach dem Unfall von ihm zur Rede gestellt, erklärte, daß er mit seinen schmutzigen Händen nicht in der Fahrordnung blättern konnte. Der Zeuge deponierte weiter, daß die Situation in der Station Langen um die kritische Zeit immer sehr gefährlich war, weil die Geleiseanlage unzulänglich und sämtliche Geleise verwendet werden mußten, so daß tatsächlich für den einlaufenden Personenzug Nr. 29 kein Platz gewesen sei. Aus diesem Grunde habe die Station Langen vor dem Unfall viermal bei der Staatsbahndirektion eine Abänderung der Fahrordnung angeregt, doch sei eine solche Abänderung erst nach dem Unfall erfolgt, indem der Verkehr des Güterzuges auf eine andere Stunde verlegt und überdies der Personenzug durch eine im Tunnel gelegte Petarde auf den nahen Tunnelausgang aufmerksam gemacht wurde.

Die als Sachverständige vernommenen Aerzte Doktor Pfurtscheller und Dr. Hammer aus Bludenz erklärten, daß die Angaben Müllers über seine Bewußtlosigkeit vom medizinischen Standpunkt ungläubwürdig seien, da ja dem Zeiger nicht schlecht geworden sei, und das ganze Verhalten Müllers während der kritischen Fahrt auf eine Sinnesverwirrung nicht hindeute.

Nach Schluß des Beweisverfahrens beantragte der Staatsanwalt die strenge Verurteilung des Angeklagten auf Grund der Ergebnisse des Beweisverfahrens. Verteidiger Dr. Leopold Raß führte aus, daß die Angaben Müllers im Gegenfah zu dem Gutachten der ärztlichen Sachverständigen vollen Glauben verdienen. Es sei bekannt, daß im Arlbergtunnel oft eine sehr starke Rauchentwicklung herrsche, und man bedürfe nicht erst eines ärztlichen Gutachtens, um zur Ueberzeugung zu gelangen, daß unter solchen Verhältnissen ein schweres Uebelbefinden bei dem Lokomotivpersonal leicht eintreten könne. Daß jedoch ein solches Uebelbefinden sehr häufig mit einem Dämmerzustand verbunden sei, in welchem der Betreffende den Ueberblick über die Situation verliere, sei bekannt. Ueberdies aber gehe aus der Aussage des Heizers hervor, daß dieser, obwohl er nicht von einem Uebelbefinden befallen wurde, sich über die Nähe des Tunnelausganges infolge des Rauchqualms nicht klar war. Die nachträgliche Verfügung der Bahnverwaltung sei der beste Beweis dafür, daß die Vorschrift des Anhaltens beim Westportal unter den gegebenen Verhältnissen kein sicheres Mittel zur Abwendung eines Bahnunfalles war, und daß demnach der Zusammenstoß lediglich jener ungeschickten Bestimmung der Fahrordnung, nicht aber einem Verschulden des Angeklagten zuzuschreiben sei.

Nach längerer Beratung verkündete der Gerichtshof unter Vorsitz des Kreisgerichtspräsidenten Dr. Zuffmann ein freisprechendes Urteil, in dessen Begründung er im wesentlichen die Ausführungen des Verteidigers als richtig akzeptierte.

**Ueber die Instruktion hinaus!** Der Verschieber der Durgobadener Bahn Karl Veselák wurde von der Staatsanwaltschaft angeklagt, weil am 20. November 1910 beim Friedrich-Schacht in Tscholl zwei leere Wagen entließen und, ohne daß sie aufgeschaltet werden konnten, die 6 Kilometer lange Strecke vom Friedrich-Schacht bis zur Station Teplitz-Waldthor in größerer Geschwindigkeit durchliefen. Hierbei passierten dieselben elf Straßenüberführungen, zwei Ueberführungen der elektrischen Bahn und stießen schließlich auf der Station Teplitz-Waldthor auf eine Wagengruppe, von der ein Teil zertrümmert wurde. Der Materialschaden betrug an 1500 Kr. Verletzung einer Person ist nicht erfolgt.

Die Anklage wurde gegen Veselák wohl hauptsächlich deshalb erhoben, weil der im Vorverfahren einernommene Reichskünder Verschubausseher Sachs erklärt hatte, daß es Pflicht des Veselák gewesen wäre, die am sogenannten Friedrich-Geleise stehenden zwei Wagen zu überwachen, und daß sei angeblich seit jeher so eingeführt, weil dort ein Gefälle von 25 bis 27 Promille herrsche.

Bei der am 23. Jänner 1911 beim k. k. Bezirksgericht in Teplitz abgeführten Hauptverhandlung brachte die Verteidigung des Angeklagten, welche durch Dr. Hübsch in Auftrag besetzt wurde, zu dessen Entlastung vor, daß Artikel 15 der Verschubinstruktion lediglich bestimme, daß Wagen gegen das Entrollen zu sichern sind entweder durch Bremsen oder durch Bremsstangen, oder durch unterzuliegende Keile; daß der Angeklagte ordnungsmäßig gebremst habe; daß Durchstichtangen bahnfertig gar nicht zur Verfügung gestellt wurden; daß der Angeklagte Unterlagskeile verwendet habe, die jedoch im vorliegenden Falle ihrem Zweck nicht ganz entsprechen konnten, weil in der Nacht Neuschnee gefallen war; die Keile nicht ordnungsmäßig aufbewahrt worden waren und sich Eisstücke an die Unterlagskeile angehängt hatten; daß vermutlich zwischen Bremsklotz und Wagenreifen sich Schnee angehängt haben dürfte, beim Stehen der Schnee langsam geschmolzen, dadurch eine Rüttung zwischen Bremsklotz und Radreifen entstanden und sich aus diesem Grunde die Wagen in Bewegung gesetzt haben dürften; daß eine besondere Vorschrift, noch eigens die gebremsten und unterlegten Wagen zu bewachen, nicht bestehe; daß vielmehr infolge des steten Antreibens und des Mangels an Personal eine solche Ueberwachung gar nicht möglich wäre, der Angeklagte die in der benachbarten Fischmannschen Fabrik zu rangierenden Wagen mit Hand beschreiben mußte und daß endlich nach Artikel 2 der Verschubinstruktion die Beobachtung der Wagen und deren weitere Sicherung nicht Sache des Verschubers, sondern gerade des Platzmeisters Sache gewesen wäre; daß der Angeklagte streng nach dem Wortlaut der Instruktion sich verhalten habe; daß unmöglich an ihn noch Anforderungen über die Instruktion hinaus gestellt werden können.

Ueber befragen des Verteidigers Dr. Hübsch mußte Sachs, als Zeuge einvernommen, zugestehen, daß außer der Instruktion eine ausdrückliche Vorschrift, die Wagen zu bewachen, denn doch nicht bestehe. Das gleiche bestritt über Ve-

fragen des Verteidigers der Zeuge Liebscher. Ueber weiteres Befragen geben die Zeugen an, daß nach dem Unfälle die Bahnverwaltung verfügt hat, daß für das Personal Durchstichtangen bereitzubehalten und die Keile ordnungsmäßig zu bewahren und vor dem Gebrauch im Winter anzuzuwärmen sind.

Auf Grund des Ergebnisses des Beweisverfahrens legte der Verteidiger dar, daß hier alle Elemente mangeln, welche den subjektiven Tatbestand auf Seiten des Angeklagten Veselák begründen könnten und daß mehr, als die Instruktion vorschreibt, von dem Angeklagten nicht verlangt werden könne; da er sich aber, wie nachgewiesen ist, gemäß Artikel 15 der Verschubinstruktion verhalten habe, sei der Angeklagte freizusprechen.

Diesen Ausführungen schloß sich der Verhandlungsrichter Dr. Lederer an und sprach den Angeklagten Veselák mangels des subjektiven Tatbestandes frei.

**Ein eingegangener Christlichsozialer.** Der Magazinmeister Albert Bodschneider, Ausschufmitglied der Ortsgruppe des Verkehrsverbundes Wien O. N. W., zog in letzter Zeit, und ganz besonders am 12. November 1901 vor dem Justizstellen des Mühlzuges zum Ausladen, über die Personalfommission und über unsere Vertrauensmänner los. Obmann Genosse Schwab und seine Frau Antonie beschimpfte er nach Manier eines echten Christlichsozialen. Bei der gegen ihn am 31. Jänner l. J. geführten Ehrenbeleidigungsklage mußte er seine der vorgebrachten Beschuldigungen nur im entferntesten zu begründen. Genosse Schwab ging nur mit Rücksicht auf die große Familie Bodschneiders auf eine Ehrenerklärung ein, in welcher Bodschneider sagt, daß er die Beleidigungen mit Bedauern zurückzieht, um Verzeihung bittet und für den Ausgleich dankt. Ferner wird er die aufgelaufenen Gerichtskosten von 80 Kr. bis 1. März l. J. erlegen.

**Streiflichter.**

**Vorsprache der Arbeiterausschüsse der Staatseisenbahngesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn beim Eisenbahnminister.** Am 4. Februar 1911 sprach eine Deputation der Arbeiterausschüsse der St. E. G. und der O. N. W., bestehend aus den Genossen Bed. Sullka, Rejedi, Sehnal und Rzehak, beim Eisenbahnminister Glombinski vor, welche die vor mehr als Jahresfrist dem Eisenbahnministerium sowie den beiden genannten Direktionen vorgelegten Wünsche der Arbeiter bezüglich Lohnregulierung, Verkürzung der Arbeitszeit in den Heizhauswerkstätten analog der k. k. Staatsbahn sowie der Abschaffung des heute noch immer bestehenden geradezu ständischen Affordsystems urgierte. Die Deputation teilte dem Minister mit, daß den Arbeiterausschüssen in der Sitzung am 14. Jänner d. J. gesagt wurde, daß die Erledigung der Wünsche der Arbeiter von den Direktionen bereits an das Eisenbahnministerium geleitet sind, dieses jedoch noch nicht die Genehmigung erteilt habe. Der Minister, der die Deputation sehr aufmerksam anhörte, erklärte, daß ihm bekannt sei, daß die beiden Direktionen ihre Anträge bezüglich Regulierung der Löhne vorgelegt haben, es habe sich jedoch gezeigt, daß die St. E. G. höhere Löhne festgesetzt habe, als sie bei den Staatsbahnen üblich sind. Er müsse daher die Sache genau durchstudieren, weil sonst wieder die anderen Arbeiter kommen und dieselben Normen verlangen würden, und das ist bei der schlechten Finanzlage der Staatsbahnen nicht möglich; er müsse daher sehr vorsichtig sein. Die Deputationsmitglieder teilten ihm mit, daß sich die Arbeiter die Lohnregulierung in der Weise vorstellen, daß in erster Linie ein Ausgleich nach Dienstjahren stattfinden und daß jeder Arbeiter eine Aufbesserung erfahren soll; in keinem Fall aber darf, falls wirklich irgendwo ein höherer Lohn üblich sein sollte, als er bei den k. k. Staatsbahnen besteht, dieser herabgesetzt werden. Dies erklärte der Minister als selbstverständlich.

Ferner erklärte der Minister, er sei ein Anhänger des Afford- und Prämienystems, er werde überall das Affordsystem im Interesse der Arbeiter selbst einführen, selbstverständlich soweit dadurch die Gesundheit der Arbeiter nicht gefährdet wird. Er sei dafür, daß jeder Arbeiter gut bezahlt wird, er müsse aber auch verlangen, daß jeder seine Pflicht tue.

Die Deputationsmitglieder machten dem Minister aufmerksam, daß er jedenfalls über den Wert der Affordarbeit sehr schlecht informiert sei, und gaben ihm einige wenige Beispiele, wie schädlich die Affordarbeit oft für die Bahnverwaltung in Bezug auf Verwüstung des Materials und dergleichen sei, worauf der Minister erwiderte, daß er ja als Professor der Sozialökonomie immer für die Stabilisierung war. Wenn aber alle Direktionen sich gegen die Stabilisierung erklären (es habe sich nicht eine einzige für die Stabilisierung ausgesprochen), müsse er naturgemäß annehmen, daß diese nicht im Interesse der Bahnverwaltung liege. Die Direktionen haben erklärt, die Arbeiter glauben, wenn sie stabilisiert sind, sind sie schon in Pension und brauchen nichts mehr zu arbeiten. (Wort auch dies, Arbeiter!) Er werde daher selber in die Werkstätten gehen und sich von der Wichtigkeit dieser Sache überzeugen.

Der Minister wurde noch aufmerksam gemacht, daß heuer die üblichen Zulagen ausgeblieben sind und daß die Direktionen erklären, auch diese erlügen noch im Eisenbahnministerium. Er notierte sich dies und erklärte, falls dies wahr sei, werde er sofort anordnen, daß die Zulagen erfolgen. . . . k.

**Deputationen der Kanzleihilfen und der Signalmeister in der Direktion der k. k. Staatseisenbahngesellschaft.** Am 28. Jänner d. J. sprachen, von der Zentrale angemeldet, unter Führung des Personalkommissionsmitgliedes Krieg Deputationen der Kanzleihilfen und der Signalmeister in der Direktion der k. k. St. E. G. vor. Die Signalmeister hatten unter anderem Beschwerden wegen der Gehrgeldreduzierung und wegen der Streckeneinteilung und Wüchse wegen Festschließung des Streckenpauschales mit 80 Kr. monatlich. Hofrat Trnka, der die Deputationen empfangen hatte, versicherte die Signalmeister, daß die Streckeneinteilung schon der Vollendung entgegengehe. Bezüglich der Pauschalierung erklärte der Herr Hofrat, die Pauschalierung wird zum Teil als Gratifikation vergütet. Denjenigen, die weniger verdienen als 80 Kr., wird der Schaden rückwirkend vergütet, so daß sie 80 Kr. verdienen. Die übrigen Wünsche der Signalmeister erklärte der Herr Hofrat erst studieren zu müssen.

Den Kanzleihilfen erklärte der Herr Hofrat, Ueberstunden würden in Zukunft keine mehr gemacht werden, so daß die Frage der Bezahlung derselben hinfällig sei. Die Sonntagsruhe soll künftig regelmäßig eingehalten werden. Zur Kalkulationszulage bemerkte der Herr Hofrat, daß Unterbeamte, wenn sie den entsprechenden Dienst versehen, die Zulage bekommen. Bezüglich der Erhöhung des Tagelohnes für Kanzleihilfen teilte der Herr Hofrat mit, einen Erlaß hin-

auszugeben, daß einzelne länger Dienende in entsprechender Weise berücksichtigt werden sollen. Zum Punkte: Sämtliche Kanzleiassistenten sind bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Offizianten zu ernennen, erklärte der Herr Hofrat, daß dies jetzt möglich sein wird. Später könne es jedoch nur im Rahmen der Normierung geschehen. Auf den vorgebrachten Wunsch, daß die einzelnen Kanzleiassistenten mit Amtsblättern besetzt werden sollen, teilte der Hofrat mit, daß dies in Anbetracht der Kosten nicht gehe. Er werde jedoch in kürzester Zeit im allgemeinen Besonderen ergehen lassen, die darauf abzielen, daß es den Bediensteten aller Kategorien von nun an ermöglicht werden soll, in die Amtsblätter Einsicht zu nehmen. Damit waren die beiden Konferenzen, die in den Hauptpunkten erfolgreich für die beiden Kategorien gewesen sind, beendet.

**Die erste Eisenbahnerversammlung auf der Sulmtalbahn.** In dem schönen steirischen Sulmtal, das Paradies der Steiermark, schlängelt sich seit dem Jahre 1906 ein Schienenstrang, auf dem der Verkehr zwischen Leibnitz der Südbahnhauptlinie und der Station Böding-Brunn der Linie Liebach-Wies abgewickelt wird. Ursprünglich stand diese Bahn im Betrieb der Südbahn, wurde jedoch mit 1. Jänner 1909 vom Lande Steiermark übernommen. Das provisorische Personal (Oberbauarbeiter) wurde zur weiteren Dienstleistung beibehalten, während das definitiv angestellte Personal auf die Südbahn rückverteilt wurde. Selbstverständlich wurde das auf der Sulmtalbahn verbliebene Personal aller jenen Benefizien verlustig, die die Südbahn ihren Arbeitern seither zugesprochen hat. Die Verhältnisse auf der Südbahn sind zwar noch immerhin keine glänzenden, aber gegenüber jenen der Kleinbahnen sind sie als annehmbare zu bezeichnen. Die Arbeiter dieser Bahnen wissen, daß sie täglich hundis viel Tagelohn bekommen, aber mehr nicht. Vielfach ist den Arbeitern gar nicht bekannt, welcher Krankentasse sie angehören, wozu sie sich eigentlich mit ihren Bitten und Beschwerden zu wenden haben. Die Arbeiter auf der Sulmtalbahn haben nun erkannt, daß diese Verhältnisse nicht fortbestehen können. Sie werden ihrer Verwaltung bald erklären, daß auch die Sulmtalbahn eine Eisenbahn ist und daß der Krampf auf dieser Bahn genau so schwer ist und der Tag ebenso viel Stunden zählt wie überall. Auch kann man dort genau so von der Lokomotive erfährt und germalmt oder zwischen den Puffern erdrückt werden, wie wo anders. So wenig man heute noch weiß, wer die maßgebenden Faktoren dieser Bahn sind, so wird man doch bald die richtige Tür finden, wo man einzuflößen hat. Der Grundstein zur Schaffung besserer Verhältnisse auf den Lokalbahn wurde am 22. Jänner 1911 in Gleinstätten auf der Sulmtalbahn gelegt. Alle dort beschäftigten Arbeiter, die nicht dienstlich verhindert waren, waren zu der in Herrn Grubers Gasthaus stattgefundenen öffentlichen Eisenbahnerversammlung erschienen und lauschten mit gespannter Aufmerksamkeit den Worten des Landtagsabgeordneten Genossen Michael Kolligler. Ein einziger Mann konnte der Versammlung nicht beimohnen, weil es der dortige gestrenge Herr Bahnmeister für gut befunden hat, denselben gerade um 11 Uhr zu sich zu berufen. Dennoch wird es der Herr Bahnmeister nicht verhindern können, daß auch dieser Mann erfahren wird, wo der Wirt den Witz zu holen hat. Der Herr Bahnmeister auf der Sulmtalbahn wird es kaum verhindern können, daß auch die dortigen Bediensteten und Arbeiter in nächster Zeit ein größeres Stück Brot werden essen und bessere Begünstigungen erreichen werden, als sie dormalen haben.

Die Eisenbahner der Sulmtalbahn haben bis auf den letzten Mann (mit Ausnahme ihres gestrengen Herrn Bahnmeisters) den Weg zur Organisation betreten, und es wäre nur zu wünschen, wenn diesem Beispiele alle anderen Kollegen der Lokal- und Landesbahnen folgen würden.

**Lebensgefährliche Verhältnisse in der Station Stauding der k. k. Nordbahn.** In einer an den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Interpellation schildert der Abgeordnete Genosse Tomshil die Zustände auf einem Teil der Nordbahnlinie folgendermaßen:

Zwischen den Stationen Zauchel und Schönbrunn, Hauptlinie der k. k. Nordbahn Wien-Kraak, von Südosten nach Nordosten auslaufend, liegt die Station Stauding, von der die Lokalbahnlinien Stauding-Wagstadt und Stauding-Stramberg-Bernstadt abzweigen. In unmittelbarer Nähe der Station befindet sich eine Waggonfabrik, zu welcher von der Station eine Schlepplahn führt und welche die Station stark in Anspruch nimmt; ferner liegen in der Nähe (Linie Stauding-Stramberg) mehrere Industrieanlagen, besonders Steinbrüche, so daß der Lokalverkehr in dieser Station ein recht reger ist. Noch stärker ist der durchlaufende Verkehr und es gibt Güterzüge, die in Stauding bis zu fünf Stunden verbleiben.

Die Platzverhältnisse dieser Station sind sehr schlecht und trotzdem das Personal auf die Uebelstände schon mehrmals, das letztemal vor sechs Jahren, aufmerksam gemacht hat, ist bisher keine Abhilfe geschaffen worden. Es kommen aber auch die meisten Unfälle, wie Streifungen, kleine Karanbole und öfters Verkehrsstörungen in dieser Station vor. Wenn man noch hinzusetzt, daß die Station mit nur ganz jungen Beamten besetzt ist, die sich nicht auskennen und nicht die notwendige Praxis im Verkehrsdienst haben, so kann man sich leicht vorstellen, welches Maß den den Verkehrsdienst ausübenden Bediensteten ausgedrückt wird.

Die Geleiseanlagen der Station Stauding bestehen aus sechs Geleisepaaren, wovon zwei durchlaufende, dem Personenverkehrs dienende Geleise sind (siehe Skizze Geleise I und II). Die Geleise sind insgesamt zu kurz, dem heutigen Verkehr nicht entsprechend und werden in eine linke und eine rechte Gruppe geteilt. Der Verschub wickelt sich meistens auf der Südseite, linke Gruppe, ab, die als ganz besonders gefährlich bezeichnet werden muß und sowohl dem Maschinen- als auch dem Verkehrspersonal und den diensthabenden Moßsignaldienern große Verantwortung aufbürdet, weil knapp hinter der Zentralkammer zwischen den Wechelpaaren 3/1-2/4 die Straße nach Rottenwald führt, die von Dampfwerken und Fußgängern sehr häufig frequentiert wird. Knapp neben der Straße steht die Zentralweichenanlage und gleich anschließend das Wächterhaus, in dem zwei Zentralwächter samt zahlreichen Familien wohnen. Einen Schritt vom Wächterhaus und drei Schritte von der Zentralweichenanlage ist ein kurzes Sturzgeleise eingebaut, welches dazu dient, um bei Verschiebungen, wenn die Einfahrt oder Ausfahrt für die auf den Geleisen I oder II verkehrenden Züge gegeben ist, für die Verschiebmaschine auf das Sturzgeleise wechseln und selbe hier disponieren zu können. (Weiche 7.) Das Sturzgeleise wird von einem Pressbock abgeschloffen.

Zur besseren Uebersicht folgt die dem Original liegende Skizze der Stationsanlage.

Ganz abgesehen davon, daß es für die Einwohner des Wächterhauses eine eminente Gefahr bedeutet, so nahe zwischen zwei Geleisen wohnen zu müssen — man denke nur an die Möglichkeit, daß ein Kind, an die Gefahr nicht denkend, hinausläuft, direkt unter die verschleibende Maschine — so ist die Anlage des Sturzgeleises nicht nur eine verfehlte, sondern direkt lebensgefährliche zu nennen, indem bei einer Entgleisung oder sonstigen Unfall die Maschine direkt in das Wächterhaus hineinfahren und dasselbe demolieren kann. Ein solcher Unfall ist nun am 2. Dezember 1910 geschehen. Zug Nr. 878 verfuhr in Stauding zirka fünf Stunden und sollte um beiläufig 1/7 Uhr abends, vom Geleise VI über Geleise II auf Geleise VII fahren, um dort zwei Schube zu machen. Beim ersten Schub konnte Weiche 7 nicht normal gestellt werden, vielmehr mußte der zweite Schub abgewartet werden; nach vollendeter Manipulation ist die Maschine zwischen Weiche 2 und 8 stehen geblieben und wollte auf das Sturzgeleise fahren; inzwischen war aber schon Einfahrt für Zug 85 und Ausfahrt für einen Kohlenzug und so konnte der diensthabende Moßsignaldienner die Weiche 7 nicht mehr normal stellen, trotzdem er sofort abgelenkt hat, konnte die Maschine nicht mehr angehalten werden, fuhr in das Sturzgeleise und in den Pressbock hinein, demolierte denselben und lehnte sich an das Wächterhaus an. Ein Glück ist es zu nennen, daß die Maschine nur einen Dienstwagen angehängt hatte; hätte sie einige Wagen mitgeschleift, wäre nicht nur das Wächterhaus demoliert und die dort befindlichen Leute getötet oder verletzt, sondern auch das Geleise I (und vielleicht durch die Entgleisung auch das Geleise II) verlegt worden und ein unabsehbares Unglück wäre geschehen.

Trotz wiederholten Mahnungen, trotz Bitten des Personals kümmert man sich einfach um derartige Sachen gar nicht; geschieht aber ein Unglück, werden Menschen getötet oder verletzt, dann schiebt man die Schuld den Bediensteten in die Schuhe, läßt sie einsperren und der verbrecherische Schlenker sieht weiter seine Freie.

Am 29. und 30. November 1910 war wohl eine Kommission in Stauding, an welcher Vertreter vom Eisenbahnministerium sowie der Firma, welche die Signale zu bauen hat, teilnahmen; diese Kommission beschäftigte sich aber lediglich mit der Abänderung der Distanzsignale, für die Sicherung der Anlage wurde nichts gemacht.

Die Unterzeichneten richten daher an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfragen:

„Ist der Herr Minister geneigt, diese traurigen Zustände in der Station Stauding sofort untersuchen zu lassen?“

Ist der Herr Minister im Interesse der Sicherheit des Verkehrs sowie der Sicherheit des Lebens der Bediensteten geneigt, sobald als möglich Vorkehrungen zu treffen, daß endlich diese traurigen Zustände in der Station Stauding abgeschafft und diese Station entsprechend ausgebaut wird, bevor noch ein größeres Unglück geschieht?“

**Von der Salzammergut-Lokalbahn.** Bei der am 1. Februar d. J. vorgenommenen Wahl der Delegierten in die bezugsgegenschaftliche Unfallversicherungsanstalt folgten unsere Kandidaten. Von 122 abgegebenen Stimmen entfielen 68 Stimmen auf Genossen Karl Nitz als Delegierten und 68 Stimmen auf Genossen Josef Lochbichler, Ersatz. Es haben alle Machinationen des Herrn Draxler und seiner Komplizen sowie die schönen Versprechungen nichts gefruchtet. Er erhielt 45 Stimmen inklusive der meisten Beamtenstimmen, was also einer Anzahl von 30 Stimmen der Bediensteten gleichkommt. 6 Stimmen waren zerstückelt und 3 Stimmzettel leer. Ein ungünstiges Resultat für diesen Verkehrsbandaspiranten. Es wäre besser gewesen, Herr Draxler wäre seinen Verpflichtungen als Delegierter schon während seiner Funktionsperiode besser nachgekommen. Die neu gewählten Genossen werden aber alles tun, was in ihrer Macht steht, um das Vertrauen ihrer Wähler zu rechtfertigen.

**Academische Bildung.** Die Bahnerhaltungssektion Wien der k. k. M. B. hatte vor kurzem einen neuen Vorstand namens Ferdinand Puh bekommen. Derselbe hatte schon immer ein eigenartiges Renommee bei der k. k. M. B. Er hat den Beinamen „der Große“ von Wien bis Tetschen und auf allen Nebenlinien. De facto ist es unergründlich, wie es der Mann, mit so einer Dosis Grobheit, bis zum Inspektor brachte. Er hat zwar die Technik studiert (wohl nicht zur Gänze), aber von einer akademischen Bildung ist verflucht wenig zu spüren. Die Ausdrücke, wie „Egel, Affe, Ochse, Schuft, Gauner, Schwein“, und das Zitat aus „Göh von Verklungen“ samt einer Reihe von Sastausdrücken sind an der Tagesordnung. Wenn vor der Erhebung von Schienenwegen — vor 80 oder 90 Jahren — diejenigen Leute, die die Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen zu erhalten hatten, in einem solchen Tone verkehrt haben, so ist es eventuell zu entschuldigen; aber wenn heute der Vorstand einer Teilrede eines internationalen Schienenweges, der Mitteleuropa durchzieht, einen solchen Ton zur Gewohnheit hat, ist es zumindesst bedauerlich. Leute mit 30jähriger Dienstzeit werden von ihm vor allen Zeugen mit „alter Lump“ und „Gauner“ belegt, mit dem Hinauswerfen bedroht u. s. w. Der deutsche Vorschlag wird doch für dieses Mitglied des deutschen Volkstages noch andere Ausdrücke aufweisen, als gerade nur solche, die sonst nur bei der Seife des Volkes zu finden sind. Von dem Bahnerhaltungssektionsvorstand der Großstadt eines Großstaates erwarten wir in Zukunft etwas anderes.

Mehrere von der Strecke Wien-Oberhöllabrunn.

Die Leiden eines Wagenreinigers. Man schreibt uns: Stiefkinder der Schienenbediensteten scheinen die Wagenreiniger der Station Wien (Südbahn) zu sein, denn trotz aller Bemühungen der Leute, den Dienst gewissenhaft auszuführen, ist es unmöglich, den vielen Herren Vorgesetzten die Erkenntnis, daß auch der Wagenreiniger im 20. Jahrhundert ein Anrecht hat, zu der Klasse der Menschen gerechnet und als solcher behandelt zu werden, beizubringen. Nicht genug, daß der Dienst des Wagenreinigers an dessen Magen und Nerven große Zumutungen stellt, wenn der Wagenreiniger wegzuräumen oder wegzuputzen hat, was die Reisenden hinterlassen, muß derselbe auch noch den ganzen lieben Tag die Anstrengungen gemeinster Art eines Heeres von Befehlshabern über sich ergehen lassen. Ob die Arbeit von dem Beschleiden verstanden wird oder nicht, ist egal, was zum Beispiel das Vorgehen eines gewissen Partieführers am besten bezeugt. Kommt ein Arbeiter zu ihm und sagt: Herr, die Arbeit können wir allein nicht leisten, wir brauchen Aushilfe, so ist seine Antwort gewöhnlich: Die Arbeit muß gemacht werden, wenn nicht, so werde ich es zur Anzeige bringen.

Wie sehr die Arbeiter unter solchem Regime leiden, liegt wohl klar, um so mehr, da es ja keiner wagen darf, dem Göttergemalten ein Wort zu entgehen. Würde dies einer wagen, kann er sicher sein, daß er sich dann der ihm auferlegten Geldstrafe nicht mehr erwehren kann, und daß es ihm am letzten des Monats klar wird, daß er einen Tag hungern kann, um die 2 Kr. — billiger acht es nämlich nach der Aus-

sage eines gewissen Herrn nicht — einzubringen, da sein Tagelohn von Kr. 2.80 ohnehin kaum zum Nötigsten reicht. Die Herren scheinen wohl der Ansicht zu sein, daß auch das Verschleiden von Staub und Schmutz dem Körper des Arbeiters Nahrung zuführt, obwohl sie ihre eigene Person in der ganz richtigen Erkenntnis, daß auch Bazillen und andere Krankheitserreger sich im Staube befinden können, aus dem Bereich desselben halten. Um aber doch nicht untätig zu bleiben, traktiert man die Arbeiter dafür mit allen möglichen und unmöglichen Aufwies über schlechte Reinigung der Wagen und dergleichen mehr, obgleich jedermann, der Gelegenheit hatte, auf verschleidenen Bahnen zu reisen, wissen wird, daß die Südbahn zu einer der reinsten Bahnen gehört, was gewiß nicht auf Rechnung der Herren Beamten, sondern doch nur auf die der Arbeiter zu setzen ist. Ein gewisser Herr Urban belegt die Arbeiter mit Titulierung, als wie: Gesinde, Wagage u. s. w. und es ist klar, daß bei derartigen Zuständen auch die Interessen der Gesellschaft leiden, weil bei solchen die ganze Arbeitsfreudigkeit der Bediensteten vernichtet wird, und es wäre notwendig, daß sich die Herren Kontrollorgane genauer mit diesen Zuständen befassen würden, auf daß diesen Uebelständen abgeholfen wird. Wer vielleicht glaubt, daß der Wagenreiniger über dieser Leidenszeit hinaus dafür doch endlich seinen Lohn in Form des Definitivums erhalten muß, geht gründlich irre, denn, trotzdem daß er bereits zu jedem Dienst herangezogen wurde, werden ihm durch die ärztliche Prüfung solche Hindernisse entgegengesetzt, daß er absolut straubeln muß und für das Definitivum untauglich wird. Erst dann lernt er einsehen, daß er seine jungen Jahre trotz seiner Kenntnisse nur der Gesellschaft ohne Gegenleistung opfern mußte. Das ist der Lohn treuer Dienstleistung.

**Von der Bahnerhaltungssektion Windischgraz.** Eigentümliche Zustände sind bei dieser Sektion eingetreten. Von mehreren Seiten hört man Jammern und Beschlagen, und fragt man warum so wissen die Beteiligten nicht einmal anzugeben, weshalb sie von ihrem vorgelegten Posten so gelassen verjagt werden. So hat Herr Oberoffizial Mery vor kurzem einen Bahnmeister, welchem er weder dienstlich noch außerdienstlich bekommen konnte, in den Krankenstand gebracht. Weiters trug er dazu bei, daß ein armer Oberbauarbeiter, der sich auf der Strecke auf einem Kusse verlor, nicht nur keine Krankenschichten erhielt, sondern überdies noch ungerüchert selbst den Arzt zahlen mußte. Dieser Fall ist sehr interessant. Der Oberbauarbeiter verlor sich am 6. September nachmittags im Dienste. In der folgenden Nacht schwoll der verletzte Fuß so an, daß er nicht aufstehen konnte. Der Bahnarzt wurde telegraphisch von der Bahnerhaltungssektion verlangt. Um 1/11 Uhr vormittags am 7. September telegraphierte Bahnarzt Dr. Garpf von Windischgraz zu dem Verletzten, daß ihn dieser in der Station St. Gertraud bei Zug 1844 erwarten soll, wo er (Dr. Garpf) ihn während der Vorbeifahrt (auf einem zweitägigen Urlaub) untersuchen wird. Der Verletzte konnte jedoch, da er niemand zur Stütze hatte, allein nicht zum Zuge kommen. Dr. Garpf hat den Verletzten bis zu dessen Genesung gar nicht gesehen. Man munkelt aber, daß sich Dr. Garpf den Weg von Windischgraz nach St. Gertraud für diesen Krankenbesuch verrechnet hat. Unsere Pflicht ist, darauf hinzuwirken, daß von kompetenten Personen nachgesehen wird, ob der Krankenbesuch vom Bahnarzt Dr. Garpf verrechnet wurde oder nicht. Wenn dies der Fall ist, so sind zwei gräßliche Ungerechtigkeiten geschehen. Der eine, der den Besuch nicht gemacht hat, bekommt den Weg bezahlt, und der andere, der berechtigt war, den Arzt zu verlangen, muß ihn selbst zahlen. Zur Erläuterung diene, daß ein anderer Arzt ersucht wurde, den Verletzten zu besuchen, da ja der Bahnarzt zwei Tage auf Urlaub fuhr. Wir richten an die k. k. Staatsbahndirektion Villach die Anfrage, ob der Bahnarzt Dr. Garpf das Recht erhielt, erkrankte oder verletzte Mitglieder der Krankentasse zu irgendeinem Zuge zu verlangen, wo er sie dann (wahrscheinlich nur durch das Coupéfenster) untersuchen kann?

Vor kurzem wurden die Remunerationen ausgezahlt. Wie uns bekannt ist, wurde bei dieser Verteilung auf alle jene vergessen, welche die Remuneration wirklich verdient hätten. Dagegen haben in der Bahnerhaltungssektionskanzlei, mit Ausnahme des Offizianten, alle die Remuneration bekommen. Weiters erhielt die Remuneration auch ein Bahnmeister, welcher für das Einschleichen einer Weiche mit 10 Arbeitern fast einen ganzen Tag brauchte. Natürlich hat der Bahnerhaltungssektionsvorstand die Zeitung dieser Arbeit mit dem Bahnmeister geteilt. Man ist der allgemeinen Meinung, daß die Fähigkeiten, das Tun und Treiben des Herrn Oberkommissärs Mery bald ausgedrückt werden.

**Schwerer Zusammenstoß auf der Südbahn.** (Wichtigste II. u. g.) In dem Artikel, den wir in unserer Nummer 1 des laufenden Jahres brachten, wurden auf der 3. Spalte der Seite 7 im Schlussatz des 4. Absatzes einige Worte weggelassen, was störend wirkt. Es soll hier richtig heißen: „Doch leider war die Distanz, als man infolge des starken Nebels bereits die Gefahr erst wahrnahm, so kurz, daß der Zusammenstoß unvermeidlich war.“

**Aus den Amtsblättern.**

**Amtsblatt Nr. 72 (1910) der Oesterreichischen Nordwestbahn.**

Alt Nr. 103.721—VIII. Zirkular Nr. 577.

**Dienstkleiderersatz bei verlängerter Tragzeit und bei Enthebung von der Verpflichtung zum Uniformtragen.**

In alle Dienststellen.

Nachstehend wird der Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juni 1909, Zahl 12.709, zur Kenntnis und Vornachachtung verlaubar:

Das Eisenbahnministerium findet sich bestimmt, den im Artikel 19, § 46 der Instruktion XIV mit der Distanz der auf die Mehrtragdauer entfallenden Quote des Anschaffungspreises jener Uniformstücke, deren Weiterbenützung im Dienste durch ein oder mehrere Salbjahre gestattet wurde, festgesetzten Dienstkleiderersatz auf 80 Prozent zu erhöhen.

Falls seit dem Inkrafttreten des die Erhöhung veranschaulichenden hierortigen Erlasses vom 25. März 1907, Zahl 39.177 ex 1906, ein bloß 50prozentiger Dienstkleiderersatz angewiesen worden sein sollte, so ist es noch nachträglich auf 80 Prozent zu ergänzen.

Die Uniformen, deren Weiter und Bewilligung der Benützung im Dienste über die festgesetzte Tragdauer hinaus eintommen, sind gewissenhaft zu bewerten, bei entsprechendem Zustand können auch 80 Prozent des ganzen Anschaffungspreises angewiesen werden. Die entfallenden Beträge sind jeweils im vorhinein voll auszusahlen.

Das Eisenbahnministerium erwartet, daß die dortseitigen Bediensteten von dieser in ihrem Interesse getroffenen Maßregel den weitestgehenden Gebrauch machen und die Veräußerungen von Dienstkleidern, die noch im Eigentum der Staatsbahnenverwaltung stehen, ein Ende finden werden.

In diesem Sinne ergeht an die k. k. Staatsbahndirektion der Auftrag, einerseits die Bediensteten über die einschlägigen Bestimmungen eingehend und wiederholt zu belehren, andererseits der Vorchrift des § 51 der Instruktion XIV dadurch Geltung zu verschaffen, daß die k. k. Staatsbahndirektion fählich mind-

bestens zweimal eine zu demselben Zeitpunkt bei allen unterstehenden Dienststellen abzuhalten Revision anordnet, sich hierüber berichten läßt und die Befolgung der Bestimmung des § 26 der Anweisung XIV überwachet.

Ferner findet das Eisenbahnministerium zu bewilligen, daß jene dortigen Bediensteten, die über ihr Ansinnen von der Verpflichtung zum Tragen aller oder einzelner Uniformen entbunden werden, an Stelle der Uniformen 80 Prozent des Anschaffungspreises ausgezahlt werden. Die Auszahlung hat in zwei gleichen Teilen, und zwar zu Beginn und nach Ablauf der ersten Hälfte der Dienstleistungsperiode zu erfolgen.

Die Entbundenen, zu welchen die k. k. Staatsbahndirektion ermächtigt wird, dürfen nur ganz ausnahmsweise, bei Vorhandensein besonders rücksichtswürdiger Verhältnisse und unter Beobachtung des Grundsatzes erfolgen, daß Entbundenen nur aus dem Grunde, weil ein Bediensteter mit dem Publikum nicht zu verkehren hat, unter allen Umständen unterzogen sind. Mit dem Publikum verkehrende Bedienstete müssen, auch wenn sie von der Verpflichtung zum Tragen der Uniform entbunden sind, als solche gekennzeichnet sein.

Wenn bei den hier erwähnten Bediensteten sich Fälle ereignen sollten, in denen mit Uniform beteilte Bedienstete zur Rückstellung verpflichtet werden, so haben die Bestimmungen des Art. 23 der Anweisung XIV sinngemäße Anwendung zu finden.

Ueber die als Dienstkleiderersatz bar ausgezahlten Beträge haben die Bediensteten nach Etala II gestempelte Quittungen abzugeben.

Die Nichtigstellung der Anweisung XIV wird bei der in Aussicht genommenen Neuausgabe erfolgen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:  
R 111 m. p.

Wien, am 11. Dezember 1910.

Der k. k. Direktor:  
Dr. Gutschalk.

**Die Wahlauswahl der Südbahn für die Delegiertenwahl der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.**

Nr. 599/A. 29.

An alle Herren Dienstleistungs-, Betriebsinspektoral- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

**Delegiertenwahl für die Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.**

Wir übermitteln Ihnen in der Anlage die erforderliche Anzahl von Exemplaren der Kundmachung Z. 303/A ex 1910 betreffend die Ausschreibung der Neuwahl eines Delegierten und dessen Ersatzmannes für die Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen mit der Einladung, diese Kundmachung sämtlichen Ihnen unterliegenden aktiv wahlberechtigten Bediensteten (vide Kundmachung) in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen und wegen Durchführung der Wahl sofort das Nötige zu veranlassen.

Die für die dortige Dienststelle erforderliche Anzahl von Stimmzetteln liegt gleichfalls bei. Jeder Wahlberechtigte ist mit einem Exemplar bis längstens 6. Februar 1911 ersichtlich zu beteiligen.

Die von den Wählern verschlossen zu übergebenden Stimmzettel sind von Ihnen zu sammeln und in einem mit der Aufschrift „Stimmzettel berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt“ versehenen Umschlag spätestens am 6. März 1911 abends an die administrative Direktion — Bureau für Kranken- und Unfallversicherung — abzugeben.

Wien, am 23. Jänner 1911.

Die administrative Direktion:  
Dr. Fall m. p.

**Korrespondenzen.**

**Salaam.** Am 9. Dezember v. J. begleitete Genosse Kieseling einen mit ihm in einem Hause wohnenden Genossen zum Konsumverein in die Bräunerstraße, da letzterer Genosse sich dortselbst einen Gelbbetrag abzuholen hatte. Der Kassier war noch nicht anwesend, folglich gingen beide Genossen vor dem Konsumvereinslokal auf und ab (paß eben); da kam im trunkenen Zustand der Wärtner Franz Marešch und beschimpfte ohne jeden Anlaß die beiden Genossen. Um jeden Skandal auszuweichen, ging Kieseling mit seinem Begleiter weg, ohne auf den Betrunkenen zu achten, doch Herr Marešch verfolgte sie mit seinem Geschimpfe und beschimpfte auch noch andere Passanten, die ihm gerade in die Nähe kamen. Als dieser Anlauf nun schon lange genug gedauert hat, kam endlich ein Wachmann daher, der den Herrn Marešch aus Rathaus nahm.

Am 12. Dezember v. J. folgte dann das erste Nachspiel. Herr Marešch hatte schon mehrere solche Fälle auszuweisen, weshalb er von der Polizeibehörde zu einer empfindlichen Geldstrafe verurteilt wurde; außerdem überreichten drei von den Beteiligten beim k. k. Bezugsgericht Klagen wegen Ehrenbeleidigung, über welche am 23. Dezember v. J. verhandelt wurde. Gleich beim Eingang in die Verhandlung hat Herr Marešch alle drei Klagen demütig um Verzeihung, denn auch bei Gericht wurde konstatiert, daß Herr Franz Marešch sich dort öfter vorstellt. Er erklärte, er will alle Klagen bezahlen und bittet um Verzeihung. Selbstverständlich waren unsere Genossen nicht so nachsichtig und verziehen dem zerknirschten, reuigen Übeltäter. Dabei berücksichtigten sie auch, daß er ohnedies empfindlich von der Polizei bestraft wurde, daß er 21 Kr. hier an Vertretungskosten und weiters für, in drei Zeitungen einzuführende „Erklärungen“ zu zahlen hat. Die Kläger verziehen dem Herrn Marešch und er war auch noch nach der Verhandlung voll des Lobes über die Großmütigkeit unserer Genossen; doch kann läßt man solche Leute laufen, fallen sie aus dem Hinterhalt über seinen Verzeher wieder her, so auch in diesem Fall. Herr Marešch muß, wie beschlossenen, im „Deutschen Eisenbahner“, Folge 3 vom 20. Jänner d. J., eine „Erklärung“ einhalten lassen. Er bittet darin um Entschuldigung und dankt dafür, daß von seiner Verurteilung abgesehen wurde. Die „Erklärung“ ist mit vollem Namen unterzeichnet, doch unter die Unterschrift wurde gleich in anderer Druckschrift eine „Bemerkung“ angehängt, welche den Zweck haben sollte, dem Verzeher aus Dank für die Nachsicht, eventuell in seiner Exzessivität zu schädigen. Diese „Bemerkung“ aus dem Hinterhalt hat folgenden Wortlaut:

**Bemerkung.**

Herr Jakob Kieseling bestand sich bis 15. Dezember 1910 im Veranlassende. Während dieser Zeit ließ er es zu Zufallsfällen kommen. Ja, wenn Herr Kieseling kein Sozialdemokrat wäre, ginge das wohl nicht so glatt!

Hier zeigt sich der Schreiber dieser verdammlichen Bemerkung in seiner ganzen Niedertracht als Denunziant, dieser Herr wenn er nur einen Funken von Ehrgefühl in seinem Leibe hätte, müßte sich ob solchen gemeinen Denunzierern vor sich selbst schämen und jeder ehrliche Eisenbahner, der noch auf seine Person etwas hält, müßte vor Ekel und Abscheu vor solchen gemeinen Denunzianten ausweichen, wie vor einem giftigen Geißel. Diesen verdorbenen Denunzianten teilen wir aber mit: Es ist kein Kranter imstande, wenn er die Bewilligung zum Spazierengehen hat, solche Zusammenkünfte, die eigentlich besser gelagt Ueberfälle heißen, zu verhindern, ebensowenig wie man sich vor solchen Leuten, die ins Gesicht heucheln und aus dem Hinter-

halte ihre giftigen Pfeile, ihre gemeinen Verleumdungen und Denunziationen unter dem Mantel des Redaktionsgeheimnisses hervorziehen, erwehren kann.

**Freiwilligkeitswesen.** Endlich ist es gelungen, in den seit seinem Bestand verwichenen und disziplinlosen Freiwilligen (Kangierbahnhofs) der k. k. Staatsbahnen Ordnung zu bringen. Bei den Eisenbahnen sind Neuerungen im allgemeinen zwar keine Neugierde, doch scheint in diesem Fall die Sache etwas komisch zu sein, daß einem Menschen so etwas gelingt, der seinerzeit aus Krain wegen seiner vielen dienstlichen und außerdienstlichen Anlässe strafweise nach Dalmatien verlegt werden mußte, der die Züge gerne verläßt, Alkohol über alle Maßen liebt und dessen Name Možanc ist. Der Herr Možanc will auch, weil er einmal das Schreiben erlernt hat, die veralteten Personal- und Zugs-, die Privat- und dienstlichen Verhältnisse umwandeln. Und wie? Manportieren, fleißig anzeigen, eventuell alles, was nur unterkommt, verammeln, dies ist sein Prinzip. Bei diesem Unternehmen hat der Herr Možanc schon einige bittere Willen verschluckt, ist auf Widerstand gestoßen und von ihm unterstellten Bediensteten auf seine Fehler aufmerksam gemacht worden, unter anderem auch, daß ein Verkehrsbeamter bei der Einfahrt der Züge nicht auf dem Sofa, sondern am Platz zu sein habe. Die Atmosphäre ist schon so weit erhitzt, daß wenn dem Herrn nicht bald sein Handwerk gelegt wird, ein unangenehmes Ereignis eintreten kann. Das Personal hat Pflichten mehr als genug und ist durchaus nicht gewillt, sich von einem Možanc schikanieren zu lassen. Er schickt die Berichtgeber in einer herabfordernden Weise um Zigaretten und hält sie so von der Ausübung des Dienstes fern. Ein Berichtgeberjubilat, dem unwohl geworden war, wendete sich krank. Možanc zwang denselben doch, weiter Dienst zu machen, und zwar mit der ausdrücklichen Versicherung, falls er des Tags demzufolge sterben sollte, für die Leichenkosten aufzukommen.

Selbst Kinder eines Heizers, der hier eine Naturalwohnung hat, sind ihm im Wege, und ermahnte er denselben am 29. Jänner 1911 schriftlich, seine Kinder zu beaufsichtigen. Obwohl über diese Kinder von dem gesamten Personal noch niemand irgend eine Beschwerde geführt hat, noch hierzu Anlaß hatte, drohte Možanc dem Heizer, ihn widrigenfalls der höheren Dienststelle anzuzeigen. Ueber einen Berichtgeber wurde eine umfangreiche Anzeige wegen angeblicher Betrunktheit gemacht und Možanc zwang einige Bedienstete, die erfindenen Angaben als Zeugen zu unterfertigen. Und so sinnt und sinnt der Herr Možanc Tag und Nacht nach Anzeigen. Daß die ganzen Nationen Možanc's nur den einen Zweck verfolgen, sich „oben“ beliebt zu machen und eigene alte Sünden auszubessern, ist allen klar. Wir warnen nun den Herrn Možanc davor, seine Manieren gegenüber dem Personal beizubehalten, zumndest die organisierten Eisenbahner werden sich seine Wege nicht mehr lang gefallen lassen. Auf Wiedersehen!

**Falkenau an der Eger.** Der Reichsbund unserer Radensteifen ohne wasserdichte Unterhofen zeitigt recht eigentümliche Früchte.

Im Punkte der Politik sowie der Gewerkschaft stehen sie ja gewiß auf der Höhe ihres Streckenleitungsobmannes Augl, ihr geistiger Horizont erreicht kaum die Spitze ihrer germanischen Nasen, weshalb sie eben keine Weissen brauchen, um sofort zu erkennen, wer einer der Ihren ist oder aber auch ein roter Sozi.

Ein derartiges Unikum mit einer tüchtigen Portion obiger, bei unseren Herren Reichsbund'ern so hoch geschätzten Eigenschaften, ist unstreitig der Glockenmacher Herr Posmann. Auf der Strecke schneift er bei den Wächtern herum, und schon erkennt er, wen er vor sich hat. Sie sind auch so ein roter Sozi! Das ist die Ausrede. Dann will er den Wächtern einreden, in Falkenau gäbe es nur Deutsche, das heißt Reichsbundler und er lese es einem jeden vom Gesichte herunter, wer ein Sozi ist. Dem Manne sollte man doch noch auf Kosten unserer Kriszgruppe wirklich eine Brille beschaffen, damit seine Farbenblindheit nicht noch größer wird. Oder sollte er dieses Leiden nur haben, wenn er auf der Strecke draußen ist und erscheint ihm in Falkenau wirklich alles formblumenblau. Es ist gut, daß der Mann die Sozi in der Station nicht erkennt. Vielleicht würde er verrückt und dies wünschen wir ihm gerade nicht. Aber er sollte sich doch mehr um seine Signalapparate draußen in den Wächtershäusern kümmern, die fast alle schlecht funktionieren, er soll seine Nase in die Kälten hineinstecken, da wird er finden, daß er in seinem Verufe nicht so tüchtig ist, wie als Reichsbundesmitgliederverber.

Wir haben ja nichts dagegen, wenn er für den Reichsbund auf Werbung auszieht, es gibt eine Sorte von Leuten, die nicht alle werden und die lange gut genug für die Politik der Stroj, Weidenhoffer, Stranzky und Konsorten sind. Unserwegen kann er auch dem Sterbeverein „Pietà“ Telegrammleitungen von ihrem Ball aus in den Himmel errichten, das geht uns nichts an, aber wenn er unsere Mitglieder belästigen will oder unser Organisation zu misshandeln versucht, dann kann es ihm passieren, daß wir ihn einmal bei den Hörnern packen und ihn nach einem Modus behandeln, der sonst nicht in unserem Programm steht.

Also merken sie sich, Herr Posmann! Wir werden uns in Zukunft von keinem mehr Eingriffe in unser Partikelien gefallen lassen und werden von niemand mehr eine Belästigung unserer Mitglieder dulden.

**Linz an der Donau.** (Mißliche Dienstverhältnisse beim Frachtenexpedite in Linz.) Das frühere, so ziemlich friedliche Aufammern unter den Bediensteten beim Frachtenexpedite Linz, ist seit der Zuweisung der Beamtenwitwe Hr. A. . . . als Ehrentant, dahin. Diese Dame, von der man einen gewissen Bildungsgrad erhofft und die bedauerlicherweise, seitens einer Kollegin und eines Kollegen in dieser von ihr beobachteten, der Dienstpragmatik widersprechenden Art Unterführung findet, gefällt sich in grundlosen Mordgeleien und Schikanen gegenüber den von ihr Bezeichneten „dummen Kanzleidienern“, beanstandet das Mauchen derselben, weiters ist man auch anderen Schikanen ausgeheißt, so zum Beispiel hat dieses Trisolium seine Freude daran, zum Hohne der Kanzleidiener einen faktischen Turnus über Reinigung und Beheizung der Kanzleifazilitäten auszuarbeiten.

Da Vorfstellungen beim Kanzleivorstande wenig Gehör fanden und Schikanen und Sarkaturen selbstverständlich nicht dazu beitragen, mit gewohnter Lust und Liebe seinem Dienst nachzukommen, liegt auf der Hand.

Sollte aber dem unerquicklichen Verhältnisse nicht kompetentorts Abhilfe geschaffen werden, so gibt es noch andere Mittel und Wege, um diesem Treiben Einhalt zu gebieten.

**Graz.** Ein Sektionsvorstand, wie er nicht sein soll, ist der Herr Sektionsvorstand Bachs der Köstlicher Sektion. Derselbe befaßt sich mit allen möglichen Fratzenereien, kümmert sich aber nicht, ob dieselben auf Wahrheit beruhen, sondern geht gegen seine Untergebenen in gewohnter Weise ungerecht vor, schädigt sie finanziell und droht ihnen ohne Grund mit der strafweisen Verlegung. Die Baudirektion wird ersucht, diesen Vorstand zu befehlen. Sollte er sich nicht bessern, so wird gegen ihn mit schwerem Geschick aufgeföhren, nachdem sehr viel Material am Lager ist. Ein gerechtes Vorgehen wird ihm besonders empfohlen.

**Mittelteich.** Im hierortigen Magazin der k. k. Staatsbahnen sind die Arbeiter und Bediensteten durch ihre Arbeit unangenehm überbürdet. Die Unkenntnis, die so mancher Vorgesetzte beunruhigt, der verkehrte Besatz erteilt, verdoppelt noch deren Arbeit, und sie sind auch den Launen von Leuten ausgeheißt, welche wohl deren Vorgesetzte sind, jedoch zu allem anderen mehr Eignung besitzen, als zu einem solchen. So hatten zum Beispiel am 14. Jänner zwei Arbeiter eine Arie, welche zwischen den Gleisen lag, ins Magazin zu schaffen. Das Magazinsgeleise war jedoch mit Wagen besetzt und die Arbeiter mußten deshalb warten. Dies wollte dem Magazinsmeister Wixler gar nicht behagen und er schrie den Leuten zu, sie sollen die Arie unter dem Wagen durchschieben. Ist das so schon an und für sich ein

Verlangen, das nur auf die Dummheit eines überhebenden Menschen zurückzuführen ist, wird es, wenn man bedenkt, daß vor den Waggon eine Lokomotive gepannt war, bei deren geringsten Aus die unter dem Wagen manipulierenden Arbeiter zu Krüppel oder gar totgerädert werden können, eine Persiflage. Der Charakter dieses Mannes trat aber noch deutlicher zutage. Er erwiderte den Arbeitern, als ihm diese auf obigen Umstand aufmerksam machten: „Was ich anschaffe, muß geschehen“; da ist es wohl gerechtfertigt, wenn die Bediensteten verlangen, daß sie vor der Willkür eines solchen Menschen geschützt werden und sie erwarten eine ehebaldige Abhilfe.

**Wilsch.** Alle Zugbegleiter der k. k. Staatsbahn, die am Vorprüfungsturs teilnehmen wollen, mögen dies bis längstens 15. d. M. den Genossen Brandl, Ambros oder Reisl bekanntgeben. An diesem Kurs können alle Zugbegleiter der k. k. Staatsbahn, ohne Unterschied der Partei, teilnehmen.

**Wien-Südbahn.** Der stramme Verkehrsinspektor Herr Glaser kam am 17. Jänner um 4 Uhr 40 Minuten früh in das Vestibül des Wiener Südbahnhofes. Außer der diensthabenden Polizei und zwei Zeitungsfrauen war nur eine Person anwesend und dieser eine Passagier hatte es nicht sehr eilig, denn er benützte nicht den ersten Zug, sondern erst einen späteren. Da aber um 4 Uhr 40 Minuten früh die Personenkasse noch nicht geöffnet war und da sich der diensthabende Vestibülportier um 5 Minuten verspätete, macht der Herr Verkehrsinspektor, wiewohl der Vestibülportier keine dienstliche Verrichtung versäumt oder verspätet hatte, die Anzeige und es erschien folgendes Aviso:

Ueber Auftrag des Betriebsinspektors muß von nun an der Vestibülportier seinen Dienst um 4 Uhr 35 Minuten früh, das ist eine halbe Stunde vor Abgang des ersten Zuges, antreten. Gleichzeitig hat auch der Vestibülportier dafür Sorge zu tragen, daß um diese Zeit auch die Kasse bereits geöffnet ist. Material m. p.

Man bestraft also dafür, daß die Personenkasse nicht zeitgerecht offen war, den Vestibülportier mit der Verlängerung seines Dienstturnuses, weil man sich jedenfalls an höhere Herren mit derartigen lächerlichen Veranlassungen nicht herantraut. Es ist natürlich ganz widersinnig, den Vestibülportier für das Öffnen der Personenkasse sorgen zu lassen, da dieser doch den Beamten nichts zu kommandieren hat. Wenn sich Züge verspäten, wie dies bei Zug 168 regelmäßig der Fall ist, der nie vor 12 Uhr nachts, anstatt um 11 Uhr 45 Minuten, eintrifft und wenn dadurch die Dienstzeit der Portiere verlängert wird, stellt die Verkehrsinspektor Glaser nicht, der in der Anzeige die Verpätung des Portiers um drei Minuten übertrieb, um nur so Anlaß zur Anzeige zu haben.

**Stauding.** Der moralisch verkommene Berichterstatter des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ in Wagstadt versucht es, unsere Enthüllungen über den dort stationierten Weichenwärter und den Herrn Stationsvorstand mit dem einfachen Worte „Lügner“ abzutun. Zu einer derartigen Verweissführung gehört jedenfalls nicht viel Größe, was ja bei dem Berichterstatter, der nie aus dem Delirium tremens herauskommt, nicht anders zu erwarten ist. Mit keinem Worte wurden unsere Beschuldigungen widerlegt, wohl Beweis genug, daß sie der Wahrheit entsprechen. Mit dem Berichterstatter, der schon so ziemlich alle Parolen, die es am politischen Sternenhimmel gibt, mit seiner Mitgliedschaft beglückt, wollen wir uns in keine weitere Polemik einlassen, weil wir sonst Gefahr laufen, unser Reichtumsgefühl sehr stark zu beschmugen. Unsere der Öffentlichkeit gegenüber vorgebrachten Beschwerden über die Verhältnisse in der Station Wagstadt halten wir voll und ganz aufrecht, so unangenehm es der Reichsbundliche auch sein mag. Zum Schluß bemerken wir noch, daß uns das Gefälle des gestellten Berichterstatters ganz gleichgültig läßt und möge er nur nicht zu viel über die Slowaken schimpfen, denn sonst könnte es eintreten, daß der Mitgliedschwund der Bahnstelle des Reichsbundes ein solcher ist, daß überhaupt keine mehr vorhanden sind. Daß überhaupt nur echte deutsche Ware dem Reichsbund beitreten darf, beweist wohl am besten, daß sich die Mitglieder selbst mit dem Ruf „N a z a r“ beehren.

**Wien-Feuerstern.** Die Öffentlichkeit muß glauben, daß sich hier das reinste Ohstium befindet, da durch drei Jahre hindurch nichts in die Öffentlichkeit kam. Vorstand Weheim herrscht hier wie ein Pacha. Nach seinem Vernehmen muß er glauben, er hat noch Rekruten vor sich. So zum Beispiel: Wenn einer eine Witte vorzubringen hat, hängt es von seiner Laune ab, selbe zu genehmigen oder mit schroffen Ton: „Rehr euch, mach!“ abzulehnen. Herr Weheim hatte vielleicht Bester getan, er wäre Offizier geblieben. Strafen sind hier an der Tagesordnung. Kommt ein Diener in seinen Dienst zu spät — Strafe 2 Kr. Meinigen sich die Berichtgeber die Hände in der Wächterhütte — Strafe 2 Kr. Gibt einer sein Brot in die genannte Hütte zum Aufbewahren und Holt sich es dann ab — Strafe 2 Kr. Nach Verhängung der Strafe äußert sich noch der Herr Vorstand: „Heute bin ich glücklich, weil ich die wie er um 8 Kr. niedriger gehen habe.“ Andererseits ist der Herr Vorstand wieder sehr nachsichtig, zum Beispiel bei den Manipulantinnen (siehe Wagnisfeier). Weiters muß in Erwägung gebracht werden, daß bei Erholungsurlauben der Blockanaleidiener, die Wächter 16 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, machen müssen. Und Berichtgeber auch für Oberberichtgeber mehr Dienst machen müssen, damit selbe in genügender Zeit in Urlaub gehen können. Und es werden auch Oberberichtgeber bei jeder Remuneration bevorzugt, wo der Dienst der Berichtgeber gegenüber dem Oberberichtgeber in gar keiner Weise in Vereinbarung zu bringen ist. Wir hoffen, daß das Ministerium dem Herrn Vorstand sehr bald den lang ersehnten Goldtragen verleihen möchte, damit hier in der Station endlich die ersehnte Ruhe und Friede einkehren mögen. Wir hoffen, daß Herr Vorstand Weheim vorläufig diese Zeilen beherzigt.

**Veranstaltungsberichte.**

**Brärgarten.** (Wächterkonferenz.) Am Sonntag den 29. Jänner fand in Brärgarten eine Wächterkonferenz der Strecke Linz-Budweis statt, welche auf Grund des § 2 des Vereinsgesetzes einberufen und massenhaft besucht war. Des erkaunt waren aber die Einberuener Genossen Weiser und Lehner, als ihnen beim Betreten des Versammlungsortes mitgeteilt wurde, daß wegen angeblich gegenwärtigen Vorgehens die Versammlung nicht stattfinden dürfe. Genosse Weiser wurde in das Gemeindeamt berufen, wo der Bürgermeister, der Sekretär sowie ein Gendarmerieführer und ein Gendarm von Brärgarten anwesend waren. Genosse Weiser wurde nun ein anonymes Schreiben vorgelesen, womit die Behörde auf die Konferenz aufmerksam gemacht wurde, für welche keine Anzeige erstattet worden sei. Weiter meinte der anonyme Lump in seinem Schreiben: „Die Behörde soll doch endlich einmal energisch einschreiten und diesem sozialdemokratischen, gefeierten Treiben ein Ende machen.“ Dem Schreiben war eine auszufüllte 2-Formular beigelegt, auf welcher infolge des Besehens eines Vertrauensmannes der Name des Einberufenden steht. Dazu bemerkte der Anonymus, daß mit solchen Mitteln die ganze Strecke überflutet worden sei. Weiser gab nun die nötigen Aufklärungen und dann, war die Sache erledigt. Die Konferenz konnte ungehindert abgehalten werden und sie nahm auch einen sehr schönen Verlauf; den Referenten der Genossen Weiser und Lehner wurde lebhafter Beifall gesendet. Es fehlte aber auch an Pöhlereien auf den Seiten Anonymus nicht, der die Abhaltung der Konferenz verhindern wollte, sich dabei aber so schamlos blamierte. Dieser Fall zeigt wieder, mit welcher erbärmlichen Mitteln gegen die Klassenbewußte Arbeiterklasse gekämpft wird — freilich nur mit dem Erfolge, daß sich unsere Reihen immer dichter schließen und immer mehr Arbeiter zur Ueberzeugung kommen, wie notwendig der Kampf ist, den wir gegen Unrecht und Unterdrückung führen.

Kaisers. Bei den am 29. Jänner abgehaltenen Versammlungen in Bergen und Buch referierten die Genossen Glanbauer und Hofenebl.

Wien (Nordmestbahn). Am 3. Februar l. J. fand in Hugo Karlytys Saal, XX. Mautherstraße 5, eine gut besuchte Oberbauarbeiterversammlung statt, bei der auch Delegierte von Floridsdorf, Korneuburg und Stoderau anwesend waren. In längerer Ausföhrungen beleuchteten die Genossen Hofbauer und Schwab die Lage der Oberbauarbeiter bei den alten Staatsbahnen und den neu verstaatlichten Bahnen. Nach der abgöföhrten Debatte wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die in Karlytys Saal, XX. Mautherstraße 5, heute versammelten Bahnerhaltungsarbeiter erklären, auf den auf der Reichstagenversammlung der Bahnerhaltungsarbeiter am 8. und 9. Jänner 1911 aufgestellten Forderungen zu beharren und auf deren Durchföhrung zu dröngen.

Ferner erklört die Versammlung, durch den Ausbau der Organisation und durch die Einföhrung eines Vertrauensmännersystems die geeigneten Mittel zu finden, um ihre gerechten Wönsche zum Durchbruch zu bringen.“

Es ist hoch an der Zeit, die lange ersehnten Wönsche der Oberbauarbeiter zur Erföllung zu bringen.

Aus den Organisationen.

Komotau. Eingetretener Hindernisse halber findet die für den 20. Februar anberaumte Konferenz des Lokomotivpersonals erst am Montag den 27. Februar, 11 Uhr vormittags, in Schüfers Hotel in Komotau mit folgender Tagesordnung statt: Die k. k. Staatsbahnnormen bei der V. G. B. und deren soziale Wirkung beim Lokomotivpersonal. Die Genossen der einzelnen Heizböhler werden ersucht, von dieser Aenderung Kenntnis zu nehmen.

Zalowa. Bei der am 10. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewöhlt: Seitner, von Somogn, Pasternak, Kubala, Nahodil, Romanek, Viedina, Kolka, Jezala. Die Vereinsabende finden jeden Donnerstag im Vereinslokal statt, wo Bücher ausgegeben und Auskünfte an Vereinsmitglieder erteilt werden. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann: Franz Nahodil, Kondukteur in Zalowa, zu richten.

Mannerdorf. Am 29. Jänner 1911 fand in Herrn J. Tomizis Gasthaus in Angern die konstituierende Versammlung zum Zweck der Errichtung der neuen Zahlstelle „Stillsried“ statt.

Bei der vorgenommenen Wahl wurden folgende Funktionäre gewöhlt: Georg Stemmer, Zahlstellenleiter; Sebastian Stadlbauer für die Strecke Stillsried, Josef Paulek für die Station Tünntrut, Johann Bartel für die Station Angern, Substanzier; Franz Seehofer, Oberbauarbeiter, Kontrollor; Franz Kojranek, Michael Wernhart, Josef Artnet, Vertrauensmänner.

Zuschriften in Vereins- und Geldangelegenheiten sind an Genossen Georg Stemmer, Wächter Nr. 38, Mannerdorf a. d. March zu richten.

Komotau. Sonntag den 22. Jänner l. J. fand im Restaurant „Volkshaus“ in Komotau die ganzjährige Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Der Bericht stellt sich wie folgt: Am Neujahrstag wurde in 16 Fällen angelehnt und von der Zentrale sowie von der Ortsgruppe nach Tünnlichkeit erwidert. Schriftstücke sind der Ortsgruppe zugekommen 222, abgefesdet wurden 284. Im vergangenen Jahr wurden abgehalten: 1 Generalversammlung, 2 Dienstliche Eisenbahnerversammlungen, 2 Werkstättenarbeiterversammlungen, 3 § 2-Versammlungen, 18 Ausschüftungen, 9 Monatsversammlungen, 5 Vertrauensmännerversammlungen und 2 Vortragsabende. Durch Delegierte war die Ortsgruppe in 13 Fällen vertreten. Mitgliederstand am 31. Dezember 1910 538 gegen 535 im Vorjahre. Neu beigetreten sind im verflossener Jahre 47, Abgetreten von anderen Ortsgruppen 4, nach anderen 10, ausgestritten 45, gestorben 4 Mitglieder. Der Massenbericht stellt sich wie folgt: Einnahmen Nr. 7644/10, Ausgaben Nr. 7330/39, somit bleibt Saldo Kronen 313/71. An Unterzöngungen wurden für 25 Bewerber 634 Kr. ausbezöhlt, außerdem gewöhrt die Zentrale mehreren bedürftigen Genossen über Ansuchen durch die Ortsgruppe den Betrag von 230 Kr. als Unterzöngung. Die Bibliothek besteht derzeit aus 484 Büchern im Werte von 480 Kr., ausgeliehen wurden im vergangenen Jahre 48. Nachdem die Kontrolle berichtet hatte, daß alles in größter Ordnung vorgefunden wurde, wurde dem scheidenden Ausschüft das Abolutorium erteilt. Beim dritten Punkt wurden folgende Genossen in den Ausschüft gewöhlt: Josef Blaha, Obmann, Edmund Sattler, Stellvertreter; Hugo Mügg, Kassier, Anton Wagner, Stellvertreter; Ludwig Müller, Schriftföhrer, Josef Jehnl, Stellvertreter; Anton Semrad, Franz Blomann, Revisoren; Jenzej Truka, Bibliothekar, Emil Schubert, Stellvertreter; sowie die Ausschüft: Wondra, Josef Walter, Josef Hilll, Ernst Seifert, Richard Stamm, Josef Lorenz, Ignaz Spiegl, Franz Kohn, Robert Fornak, Adalbert Krejzl, Heinrich Reichl, Josef Paschke, Peter Zuber und Josef Fejzmann.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung wurde es dem neugewöhnten Ausschüft überlassen, die Monatsversammlungen fallweise festzusetzen, und erklärten sich die Mitglieder hiermit einverstanden. Zum Schluß forderte Obmann Genosse Blaha die Mitglieder auf, eine kräftige Agitation für die Gewinnung neuer Mitglieder zu entfalten und den neuen Ausschüft in seinen Arbeiten tatkräftigst zu unterstützen. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Josef Blaha in Komotau, Bahnhofsstraße, zu richten.

Kann. Bei der am 19. Jänner 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewöhlt: Johann Baraga, Obmann; Franz Jaksch, Kassier; Anton Pirz, Schriftföhrer; Anton Puc, Revisor.

Alle Zuschriften sind zu richten an: Johann Baraga, Streckenbegeher in Cerne, Post Kann.

Pragerhof. Bei der am 23. Jänner 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewöhlt:

Alfred Widinin, Obmann, Bartholomäus Katak, Rudolf Witteregger, Stellvertreter; Matthias Donik, Kassier, Ignaz Kos, Simon Bestal, Stellvertreter; Johann Amalietti, Stephan Steinbacher, Schriftföhrer; Martin Kagan, Ludwig Dgrinc, Alexander Struc, Kasserevisoren; Alois Brenner, Karl Drolc, Bibliothekare; Stephan Wogobek, Josef Stanzler, Alois Ernestl, Ludwig Pogorenc, Alois Koros, Vinzenz Dolnicar, Johann Kirbis, Johann Blochl und Franz Skerbin, Ausschüftmitglieder; Substanzier für die Strecke: Anton Wansch, Windischmeister; Franz Cretnil, Grobelno, Anton Jrsic, Store.

Nachher erstattete Genosse Josef Kopad aus Trieste ein anderthalbstündiges Referat, in welchem er die Lage der Eisenbahner besprach.

Hütteldorf. Am 2. Februar fand die XII. Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Gewöhlt wurden die Genossen: Franz Schimon, XII 8, Hadingerstraße 59, 2. Stock, Nr. 18, Obmann; Alois Wallner, Karl Swoboda, Mag Dehler, Josef Guttmann, Josef Erb, Franz David, Rudolf Glabian, Karl Cermal, Ausschüft; Josef Andra, Johann Werthold, Revisoren. Die Vereinsabende finden jeden Dienstag um 7 Uhr abends für das gesamte Personal und jeden Freitag nach dem 1. und 15. um 6 Uhr abends für das Maschinenpersonal im Vereinslokal, „Eisenbahnerheim“, statt. Alle Mittwoch abends Uebung der Gesangsleitung im Vereinslokal. Ferner wurde die weitere Ausgestaltung des Sterbefonds der Ortsgruppe einem Komitee zugewiesen und die Mitglieder aufgefordert, mit dem Beitritt insoweit fortzuföhren, bis es der Zentrale gelingt, einen

obligatorischen Sterbefonds einzuföhren. Nach Schluß der zahlreich besuchten Generalversammlung fand eine gemüthliche Unterhaltung statt.

Attnang. Am 2. Februar hielt die Ortsgruppe Attnang ihre Generalversammlung in Dumers Gasthof statt. Folgende Genossen wurden in den Ausschüft gewöhlt: Heinrich Dörner, Obmann, Karl Zober, Stellvertreter; Ferdinand Grausgruber, Schriftföhrer, Franz Heiß, Stellvertreter; Johann Petritsch, Kassier, Matthias Henauer, Stellvertreter; Oberreiter, Fischer, Bibliothekare; Ignaz Kastberger, Revisor; Asböck, Fetsegger, Pichler, Mayer, Ausschüft. Nach der Wahl hielt Genosse Adolf Müller aus Wien einen Vortrag. Die Vereinsabende finden jeden ersten und dritten Sonntag, 7 Uhr abends, im Monat statt. Alle Zuschriften sind an Genossen Dörner, Attnang Nr. 172, zu richten.

Töppeles. Bei der am 2. Februar stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewöhlt: Heinrich Hammerlik, Zahlstellenleiter, Anton Cfort, Stellvertreter; Anton Wisch, Schriftföhrer; Anton Wohlrab, Kassier, Bartholomäus Ritsch, Substanzier; Anton Kempf, Oskar Weher, Revisoren; Thomas Krejzar, Ludwig Reiser, Weisiger.

Nimburg. Bei der am 15. Jänner l. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde Genosse Karl Marianek, Nimburg, Jizdecka al. 703, gewöhlt, an den alle Zuschriften zu senden sind. Als Obmannstellvertreter wurde Genosse Martin Firl, als Kassier Genosse Johann Kopic, Reslova al. 605, gewöhlt, welche letzterer alle finanziellen Angelegenheiten zu besorgen hat.

Bischofshofen. Die hiesige Ortsgruppe hielt am 1. Februar ihre diesjährige Generalversammlung ab. Die Versammlung war gut besucht und war für die Zentrale Landtagsabgeordneter Genosse Robert Preußler zu derselben erschienen. Folgende Funktionäre wurden in den Ausschüft gewöhlt: Franz Wöghhammer jun., Obmann, Johann Makotshnigg, Johann Schultes, Stellvertreter; Hans Pretting, Schriftföhrer, Johann Eder, Kondukteur, Stellvertreter; Johann Obersteiner, Kassier, Josef Scherling, Stellvertreter; Karl Kneß, Bibliothekar, Ludwig Rambacher, Stellvertreter; Matthias Meidl, Gottfried Pappacher, Revisoren. Die Monatsbeiträge sind entweder direkt dem Kassier oder an Sonntagen von 9 bis 12 Uhr im Vereinslokal, Gasthaus Maid, l. Stock Nr. 3, einzuzahlen. Zur Einweisung auf der Strecke sind berechtigt: Wiegner, Maier, Borawerter; Deblan; Neumayer, Wächter; Schlafmügg; Grill, Schlosser; Madlad; Josef Konrad, Wächter i. P.; Ebenhütten; Mitteregger, Wächter; St. Johann i. P.; Johann Neumaier jun. Alle Zuschriften sind an den Schriftföhrer Hans Pretting in Bischofshofen zu richten.

Verschiedenes.

Arbeiterdichtungen. Die „Glöhlichter“ haben seit einiger Zeit eine Rubrik für Dichtungen von Arbeitern, die Talent verraten, eingeföhrt. In der letzten Nummer finden wir darunter, unter dem Titel „Der Bahnwächter“ von Alois Kriegl, einem jungen Wiener Klaviermacher, folgendes Poem:

Steh ich auf dem kleinen Hügel  
Mit dem Föhnen in der Hand  
Und im Sonnenlicht die Schienen  
Gleisen tief hinein ins Land.  
Schnell, in abgegrenzten Pausen,  
Gröhen mich die Föhler der Maschinen  
Im Vorüberfahren . . . .  
Wie die Vögel singen und die Drosseln,  
Rings die Primeln decken Damm und Feld,  
Föhlt ich tief in mir ein Sehnen  
Einmal frei zu fahren in die Welt . . . .

Die Steigerung der Heereslasten. Seit der bosnischen Krise ist, wie die Politiker so lieblich sagen, „ein schöneres Tempo“ in den Rüstungen eingetreten. Dieses Tempo tritt in der Steigerung der Heereslasten zutage; es erweist sich, wie aus den folgenden Zahlen ersichtlich wird, auf alle großen Militärsstaaten.

Table with 3 columns: Country, 1908 (Millionen Kronen), 1910 (Millionen Kronen). Rows include Deutschland, Frankreich, Eng. and, Rußland, Italien, Türkei, Serbien, and Oesterreich-Ungarn.

Nun soll noch in Oesterreich-Ungarn auf dem Wege der Wehreform eine noch größere Steigerung eintreten. Um nicht weniger als 500 Millionen Kronen will der geföhrtige Militarismus und Marinismus seine Ausgaben steigern. Die starke Rüstungswelle, die in der Zeit der bosnischen Krise in Bewegung trat, hat somit noch lange nicht ihren Höhepunkt erreicht.

Technisches.

Eine Erfindung zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes wurde nach dem „Times“ in der Nähe von Sidney (Australien) erprobt. Der neue Apparat zeigt automatisch an, wenn sich ein Eisenbahnzug auf ein von einem anderen Zug besetztes Geleise begibt. Eine Lokomotive war mit einem derartigen Apparat ausgestattet und als sie in die von einem anderen Zug besetzte Linie eintrat, mit dem sie wenige 100 Meter später zusammengefahren wäre, gab der Apparat automatisch dem Lokomotivföhrer ein Zeichen, und ebenso wurden auch die Bremsen automatisch betätigt.

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 Patentanwaltsbureau mähigst berechnet.

Oesterreich. Ausgelegt am 1. Februar 1911, Einspruchsfrist bis 1. April 1911:

Nr. 19a. Oskar Melann, Ingenieur in Berlin. — Schienenstößverbindung mit radtragender Zwischenschiene, dadurch gekennzeichnet, daß die Zwischenschiene derart ausgebildet ist, daß sie Anlagenschieben sowohl zwischen Stöß und Innenlafche, wie auch am Stög oder an der Schnittfläche der Fahrriemensfüße und an der Unterseite der dem Schienenstöß abgewendeten Schienenfüße besitzt, und daß die Verspannung der Schienenenden mit der Zwischenschiene durch eine Innenlafche sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung erfolgt.

Nr. 20f. Siemens u. Halske, Aktiengesellschaft in Wien. — Ueberwachungsrichtung für Eisenbahnsignale, dadurch gekennzeichnet, daß ein Fahrtsignal nur bestehen kann, solange sich ein stöhrtiger Teil der Ueberwachungsrichtung im Zustand der Bewegung befindet.

Deutschland. Ausgelegt am 26. Jänner 1911, Einspruchsfrist bis 26. März 1911:

Nr. 20a. Georg Benoit, Karlsruhe in Baden. — Einrichtung an Seilhängebahnen, insbesondere zum Personentransport.

Ausgelegt am 30. Jänner 1911, Einspruchsfrist bis 30. März 1911:

Nr. 20a. Omer Lambotte, Nivelais, Belgien. — Seilklemme für Drahtseilbahnwagen mit beweglichen Nennmbaden und drehbar am Gehänge gelagertem Entspannungshebel.

Nr. 20i. Herbert Brown, Belfast, Irland. — Vorrichtung zum Uebermitteln von Nachrichten nach einem Zuge.

D. R. Gebrauchsmuster. Eisenwert „Kote Erde“, Aktiengesellschaft, Dortmund. — Pufferstangenrichtung für Eisenbahnwagen.

Clemens Müller, Kautern bei Allenburg, Ostpreußen. — Eisenbahntupplung, die selbsttätig fuppelt und von der Seite des Wagens entkuppelt wird.

Leo Richter, Mischischewitz (Post Sullenschin). — Eisenbahndampftupplung.

Karl Rüscher, Wombach. — Selbsttätige Kupplung für Eisenbahnwagen.

Literatur.

Volksebildung — Zukunftsglaube. Von Verus. Eine Broschüre, welche in warmen Worten für die Bildung breiter Schichten des werktätigen Volkes plädiert und in wichtigen Sätzen das Volk zur geistigen Befreiung ruft. Das lehrerwerte Werkchen ist im Verlage der Buchhandlung Bröder Schöftky, Wien X., zum Preise von 20 H. erschienen (bei freier Postzuzahlung 25 H.).

Das Recht. Volkstümliche Zeitschrift für österreichisches Rechtsleben. Herausgeber: Dr. J. Ingwer und Dr. J. Mosner. Die sieben erschienene Nummer 15 dieser Zeitschrift hat folgenden Inhalt: Die geöhrtete Vereinsfreiheit. — Berichtsentlastung. Von Dr. Siegfried Wahinger. — Rechtsprechung: Handelsrecht. — Bücher und Zeitschriften: Dr. Heinrich Schreiber: Das Wegerrecht für elektrische Leitungen und seine Beziehungen zum Privat- und Tabularrecht. — Allerlei aus dem Rechtsleben: Georg Jelinek: Ein Weinbruch und vier Wochen Gast dazu. — Zivilstaatsbeamte und Militärgast.

Diese Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jedes Monats. Das Abonnement beträgt jährlich 6 Kr., die einzelne Nummer kostet 30 H. Redaktion und Administration: Wien, VI., Stajernengasse 24.

„Der Kampf.“ (Sozialdemokratische Monatschrift.) Soeben ist Heft 5 (Februar 1911) erschienen. Aus dem vorzüglichen Inhalt heben wir hervor: Karl Renner: Politische Windstille. — Otto Bauer: Schlusswort zur Minoritätenfrage. — Janko Salafoff (Sofia): Neofaschismus, Baltanofaschismus und Sozialdemokratie. — Wilhelm Kofornig: Die Frau und die Nation. — Adolf Braun: Eigenproduktion als gewerkschaftliches Kampfmittel? — Julius Deutsch: Arbeiterheime und Baugenossenschaften. — Karl Volfer: Ein Jahr Jugendbibliothek. — Josef Antipold Stern: Franz Diederich. — Rundschau: Eduard Bailliant. Parteipresse und Parteiliteratur. — Wägerschau: Marx-Literatur. Parteiliteratur. Gewerkschaftsgeschichte. Bergarbeiterliteratur. Menschengeschichte. Frauenfrage. — Jeder organisatorisch tätige Genosse soll diese vorzügliche Monatschrift lesen.

„In Freien Stunden.“ Die Hefte 1 bis 3 sind erschienen. Der Roman: Der Jude von Karl Spindler wird fortgesetzt. Außerdem enthalten die Hefte noch kurze Abhandlungen über verschiedene Gegenstände von allgemeinem Interesse.

Unsere Leser seien nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß der Termin zum Beginn eines Abonnements auf „In Freien Stunden“ jetzt besonders günstig ist, da die wenigen bisher erschienenen Hefte nachgeliefert werden können.

„In Freien Stunden“ erscheint im Parteiverlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, und ist zum Preise von 10 Pf. per Heft durch alle Zeitungsausträger, Spediteure und Kolporteurs zu beziehen.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Was muß man von den Nerven und Nervenleiden wissen?

Man hat mit Recht das Nervensystem mit einem Netz elektrischer Leitungen verglichen, durch welches die verschiedenen Organe zum Funktionieren gebracht werden. Die schönste elektrische Leitung nicht aber nichts, wenn sie „stromlos“ wird, das heißt wenn die elektrische Kraft ausbleibt. Sie ist dann nur ein armseliges Strohrohr, ohne Zweck und Nutzen.

Auch das Nervensystem kann „stromlos“ werden, die Nervenkraft kann abnehmen, kann ganz vernichtet werden. Die Folgen sind sehr schlimm!

Nervosität, Neurasthenie, Neuralgie, Gelenkschmerz durch Mattigkeit, Kopfschmerzen, Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit und üble Laune, besonders des Morgens, Zittern der Hände, Schlaflosigkeit, Gedächtnischwäche, Angstgefühl, auch Unsicherheit beim Sprechen, Zuckungen der Muskeln und Glieder, Epilepsie, bohrende Schmerzen ohne Geschwulst, Schiass, Verdauungsstörungen, Melancholie und viele andere Beschwerden stellen sich ein.

Unter normalen Verhältnissen genügt die gewöhnliche Zufuhr von Kraft, um das Nervensystem hinreichend mit Energie zu versorgen. In der erschöpfenden Hast des modernen Erwerbs- und Gesellschaftslebens genügt aber die auf langsamen Verbrauch berechnete Versorgung nicht mehr, es treten ganz außergewöhnliche Ansprüche an das Nervensystem heran, und wenn dasselbe nicht entsprechend besser mit Kraft versorgt wird, so verjagt es, der Lebensprozess wird gestört und stockt. Schnelle Hilfe tut dringend not. Man muß die ermatteten, angespannten, überarbeiteten Nerven durch Kraftmittel stärken und stählen, und ein gutes, weil natürlich und schnell wirkendes Mittel ist die bekannte Nervennahrung „Bisnerwin“.

Das renommierte chemische Untersuchungslaboratorium von Dr. Lebbin, G. m. b. H., Berlin, sagt:

„. . . Neben diesen, dem Präparat einen hohen Nährwert verleihenden Bestandteilen enthält das „Bisnerwin“ wesentliche Mengen von Lecithin, jener organischen Phosphorverbindung, welche anerkanntermaßen zu den funktionell wichtigsten Stoffen des tierischen Organismus zählt. Lecithin befindet sich in fast allen tierischen wie pflanzlichen Zellen, vor allem im Gehirn und in den Nerven. Da ihm in erster Reihe die Aufgabe zufällt, die für das Belieben nötigen phosphorhaltigen Zellbestandteile aufzubauen, so besitzt das Lecithin hohe physiologische Bedeutung für die Entwicklung und das Wachstum des menschlichen Organismus sowie für die Ernährung des Nervensystems.“

Da in „Bisnerwin“ eine rationelle Vereinigung der oben angeführten Nährstoffe mit dem Lecithin erzielt ist, so ist dieses Präparat als ein vorzügliches Nervennähr- und Kräftigungsmittel zu bezeichnen, welches auf Grund seiner chemischen Zusammensetzung in hohem Maße geeignet

Abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

erscheint, den Gesamtstoffwechsel im Organismus anzuregen, der Ernährung und Förderung des Kräftezustandes sowie der Ernährung und Stärkung des gesamten Nervensystems zu dienen und einen Ersatz der verbrauchten Nervenzellen herbeizuführen.

Wie es wirkt, das sehen Sie aus der neuen Broschüre über Nervenleiden, die auch sonst noch zahlreiche, für jeden Nervenleidenden wichtige Aufklärungen enthält. Sie können es aber auch aus den Ergebnissen eines kostlosen Versuches, der Ihnen ermöglicht wird, erfahren. Sie erhalten eine große Probe ganz umsonst. Sie erhalten ferner die wichtige Broschüre: „So bekämpft man Nervosität, Neurasthenie, Nervenschwäche mit Erfolg“ sowohl, als auch die für einen ersten Versuch genügend große Probe „Bisnerwin“ ganz gratis, wenn Sie an unten genannte Adresse darum schreiben. Sie sollen selbst urteilen, sich selbst überzeugen, daß Ihnen nicht zu viel versprochen wird. Für den Erfolg wird sogar garantiert. Verlangen Sie einfach per Postkarte heute noch die kostenfreie Probe nebst Broschüre von Dr. Arthur Erhard, G. m. b. H., Berlin 35, Postfach 2. 145.

Witteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 27. Jänner 1911. Debatte über die schwebenden Angelegenheiten der Lohnarbeiter auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den verstaatlichten Privatbahnen, Beschlußfassung über die in Wien zu veranstaltenden Arbeiter-Demonstrationsversammlungen. Entgegennahme des Berichtes des Sekretärs in Triest über die Verhältnisse im slowenischen Gebiete. Delegation von drei Genossen zu den Konferenzen in Lemberg. Erledigung des Einlaufes.

Sprechsaal.

An das gesamte Personal der österreichischen Privatbahnen.

Eisenbahner! Genossen! Kollegen!

Infolge Ablaufes der Funktionsdauer der von den versicherten Eisenbahnbediensteten im Jahre 1908 gewählten Delegierten und deren Ersatzmänner hat der Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in Gemäßheit des § 9 des Statuts die Neuwahl der Delegierten und deren Ersatzmänner für die die Gesamtheit der Mitglieder vertretende Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ausgeschrieben.

Nach §§ 8 und 9 des Statuts ist von den der Unfallversicherungsanstalt als Mitglieder angehörenden Eisenbahnbediensteten jeder einzelnen Eisenbahnunternehmung ein Delegierter zur Generalversammlung sowie ein Ersatzmann desselben zu wählen.

Es ist somit von dem gesamten Personal (Beamten, Unterbeamten, Maschinen- und Zugbegleitungspersonal, Wächtern, Stationsbediensteten, Werkstätten-, Heizhaus-, Magazin- und Oberbauarbeitern etc.) der österreichischen Privatbahnen je ein Delegierter und ein Ersatzmann für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu wählen.

Wir empfehlen daher sämtlichen Bediensteten der österreichischen Privatbahnen ohne Unterschied der Kategorie nachfolgende Kandidaten zur Wahl:

Mohenseebahn.

Delegierter: Anton Schuntner, Maschinenmeister, Jenbach.
Ersatzmann: Anton Kainrath, Lokomotivführer, Jenbach.

Auffig-Teplitzer Eisenbahn.

Delegierter: Franz Kohl, Lokomotivführer, Auffig an der Elbe.
Ersatzmann: Josef Schiller, Schmied, Werkstätte Auffig an der Elbe.

Gaisbergbahn.

Delegierter: Alois Huber, Lokomotivführer, Parsch.
Ersatzmann: Josef Rauchen schwandter, Werkführer, Parsch.

Lokalbahn Innsbruck-Fall in Tirol.

Delegierter: Ferdinand Kindlmann, Kondukteur, Innsbruck.
Ersatzmann: Ludwig Eder, Ladierer, Innsbruck.

Friedländer Bezirksbahn.

Delegierter: Karl Seeliger, Stationsleiter, Haindorf.
Ersatzmann: Stanislaus Kaim, Anglist, Friedland.

Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Delegierter: Robert Kirschlagler, Wagenführer, Salzburg.
Ersatzmann: Rupert Solleber, Zugführer, Salzburg.

Stauding-Stramberger Lokalbahn.

Delegierter: Leopold Gindra, Magazinsaufseher, Neffeledorf.
Ersatzmann: Franz Kutz, Kondukteur, Stauding.

Südbahn.

Delegierter: Robert Scherbaum, Zugbegleiter, Wien.
Ersatzmann: Ludwig Beer, Lokomotivführer, Märzschlag.

Eisenbahn Wien-Aspang.

Delegierter: Wenzel Muzel, Werkstättenarbeiter, Wien.
Ersatzmann: Josef Dandler, Stationsaufseher, Willendorf.

Wiener Lokalbahnen.

Delegierter: Franz Moser, Kondukteurzugführer, Mährischleibsdorf.
Ersatzmann: Josef Pelikan, Lokomotivführer, Ingersdorf.

Salzkammergut-Lokalbahn.

Delegierter: Karl Mitz, Zugführer, Salzburg.
Ersatzmann: Josef Vochbichler, Lokomotivführer, Häftl.

Wachtelrader Eisenbahn.

Delegierter: Josef Dastler, Lokomotivführer, Pabna.
Ersatzmann: Wenzel Trnka, Werkstättenarbeiter, Komotau.

Brünner Lokaleisenbahngesellschaft.

Delegierter: Johann Sezurek, Motorführer, Mährisch-Odrau.
Ersatzmann: Alois Huletschny, Kondukteur, Mährisch-Odrau.

Schmalpurbahn Königshof-Koneprus.

Delegierter: Franz Koranda, Bahnmeister, Beraun.
Ersatzmann: Josef Werdub, Bahnwächter, Beraun.

Eisenbahner! Genossen! Kollegen! Wähler!

Es gilt alles daranzusetzen, daß unsere Kandidaten bei allen Privatbahnen gewählt werden. Die Negierung plant gegen die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt ein Attentat; man will anstatt verbessern noch verschlechtern; wir müssen daher auf der Hut sein. Jeder einzelne muß für unsere Kandidaten agitieren, damit die Wamelfucken, „Ja“-Jäger oder Demagogen, die unsere Feinde sind, in diesem Wahlkampfe neuerlich unterliegen.

Verfümt eure Pflicht am Wahltag nicht und laßt euch nicht einschüchtern, ihr habt das freie Wahlrecht. Jeder Wähler hat einen unausgefüllten Stimmzettel zu bekommen.

Jeder Bedienstete, welcher seitens seiner Vorgesetzten in ungesetzlicher Weise deshalb, weil er frei wählen will, beeinflusst wird, oder wenn ihm gedroht wird, wenn er frei wählt, soll sofort, ohne sich in eine lange Debatte mit einem solchen Vorgesetzten einzulassen, die Ausnahme eines Protokolls verlangen. Dieses Protokoll ist nur dann zu unterschreiben, wenn es wahrheitsgemäß abgefaßt ist.

Ueber jede Wahlbeeinflussung, respektive Wahlchwindel wolle man sofort unter Angabe von Zeugen etc. wahrheitsgemäß an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V., Bentztagasse 5, berichten.

Eisenbahner, Kollegen und Genossen! Wählt nur die oben angeführten Kandidaten, um jede Stimmenzersplitterung zu vermeiden. Die oben angeführten Kandidaten sind erprobte Männer, die jederzeit, soweit ihre Macht reicht, für die Rechte der Mitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen eintreten werden.

An unsere Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen der Privatbahnen.

Bezüglich der im Laufe der letzten Woche zur Besendung gebrachten Flugblätter zur Wahl der Delegierten und deren Ersatzmänner der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt auf den österreichischen Eisenbahnen und auf den österreichischen Privatbahnen stellt die Zentraleitung an alle Ortsgruppen- und Zahlstellenfunktionäre sowie an die übrigen Genossen Vertrauensmänner das Ersuchen, kräftig und eifrig zu agitieren und die Verteilung der Flugblätter zweckmäßig vorzunehmen, damit nicht in einer Station die Verteilung doppelt und in der anderen gar nicht erfolgt. Zu diesem Behufe haben sich die Genossen mit den Nachbarortsgruppen rechtzeitig zu verständigen, damit nichts veräußt wird und der Sieg auf unserer Seite ist.

Bezüglich der Stationsstrutinin, wo solche vorgenommen werden, ist es Pflicht unserer Vertrauensmänner, sofort Vorzeige zu treffen, damit für das Strutininum zumindestens in jeder Station, wo strutiniert wird, zwei Vertrauenspersonen nominiert und den maßgebenden Vorgesetzten bekanntgegeben werden. Die Ortsgruppen und Zahlstellen am Orte der Direktion haben ebenfalls sofort mindestens zwei Vertrauenspersonen zu nominieren, welche der Direktion für das Hauptstrutininum in Voranschlag zu bringen sind und um deren Zuziehung zu ersuchen ist.

An die Genossen Signalmeister!

Bereits zwei Jahre sind vergangen, seit die Signalmeister in Böhmen sich ernstlich um den Ausbau ihrer Organisation und Verbesserung ihrer Dienstverhältnisse bemühen. Diese Bestrebungen sind auch nicht erfolglos geblieben und erscheint es geboten, alle Kollegen Signalmeister in Böhmen von den Erfolgen der Organisation und der Tätigkeit des Aktionsausschusses zu unterrichten.

Aus diesem Anlaß veranstaltet der Aktionsausschuß der organisierten Signalmeister in Prag eine Beratung der Signalmeister am Sonntag den 12. Februar l. J. im Restaurant Vigalstý in Prag, Jerusalem gasse.

Genossen Signalmeister! Kommt alle und ladet auch jene zur Teilnahme ein, welche nicht Mitglieder unserer Organisation sind.

Nach Beendigung der Beratungen wird in denselben Lokalitäten ein freundschaftlicher Kollegenabend der Signalmeister veranstaltet und werden zu demselben alle Kollegen mit ihren Familien und eingeführten Gästen herzlich eingeladen.

Auf Wiedersehen am 12. Februar l. J. in Prag! Für den Aktionsausschuß der organisierten Signalmeister in Prag:

J. Wandl. A. Plesinger.

An alle Krankenkassemitglieder der k. k. privilegierten Südbahn.

Betrifft: Spezialärztliche Behandlung.

Ungeachtet der mit Zirkular 315 A, 1910, erlassenen Bestimmungen langen fortgesetzte Gesuche von Kassemitgliedern um die Begleichung, beziehungsweise um den Ersatz der Kosten einer spezialärztlichen Behandlung ein, der sie sich ohne vorherige Genehmigung seitens des Ausschusses der Krankenkasse unterzogen haben.

Wir bringen Ihnen daher das oben erwähnte Zirkular nochmals in Erinnerung und wiederholen ausdrücklich, daß die Krankenkasse nur dann für die Kosten einer spezialärztlichen Behandlung auskommt, wenn eine solche über Veranordnung des zuständigen Bahnarztes auf Grund eines im Dienstwege vorgelegten Gesuches vom Ausschusse der Krankenkasse bewilligt worden ist.

In jenen Fällen, in welchen die vorstehenden Bestimmungen nicht beachtet worden sind, wird künftighin ausnahmslos mit der Abweisung der betreffenden Gesuche vorgegangen werden.

Die Herren Dienstvorstände werden angewiesen, dieses Zirkular sofort allen Kassemitgliedern zur Kenntnis zu bringen. Eine Anzahl von Sonderabdrücken, deren Ausschickung an geeigneten Orten zu veranstalten ist, wird Ihnen in den nächsten Tagen zukommen.

Weitere Exemplare können beim Bureau für Kranken- und Unfallversicherung in Wien angesprochen werden.

Wien, am 31. Jänner 1911.

Für den Ausschuss: Der Obmann: Dr. Hermann m. p.

An die Arbeiter der k. k. Staatsbahnwerkstätte in Simmering.

Wir erlauben uns, bekanntzugeben, daß in Simmering eine Bezirksgruppe des Touristenvereines „Die Naturfreunde“ seit kurzer Zeit besteht und laden alle Bestimmungsgenossen ein, diesem Verein beizutreten.

Wir sind bestrebt, unseren Mitgliedern die Schönheiten der Bergwelt zu vermitteln und unternehmen leichtere und schwierige Ausflüge an jedem Sonntag und Feiertag in die schöne Umgebung Wiens sowie ins Vorarpen- und Alpengebiet. Diese Ausflüge (halbtägige, ganz- und mehrtägige) gehen unter Leitung bewährter Führer des Vereines. Die Mitglieder genießen Begünstigungen bei Bahn- und Schifffahrten sowie in verschiedenen Schuhhäusern, erhalten die reichhaltige, vornehm ausgestattete und illustrierte Vereinszeitung „Der Naturfreund“ kostenlos zugesandt. Wer außerhande ist, die Kosten alpiner Ausrüstung auf sich zu nehmen, kann denselben kostenlos ausborgen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt für das Jahr 3 Kr., für deren Frauen und Töchter Kr. 1.50. Einschreibgebühr 40 H. Das Vereinslokal befindet sich in Herrn Bömmingers Restaurant, XI, Sedgithgasse 10, wo jeden zweiten Mittwoch im Monat um 8 Uhr abends der Vereinsabend stattfindet.

Touristenverein „Die Naturfreunde“ Bezirksgruppe Wien XI.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Marchegg. Achtung, Oberbauarbeiter! Am Dienstag den 14. d. M. ist in Herrn Hellmers Gasthaus (Barnhof) um 1/8 Uhr abends eine große Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter, zu der auch die Bahnerhaltungsarbeiter der übrigen Stationen erscheinen sollen. Eintritt aus Wien. Die Versammlung ist sehr wichtig. Erscheine daher jeder!

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Villach I. Die Generalversammlung der Ortsgruppe Villach I findet am 11. Februar um 7 Uhr abends in Herrn Unterlassers Gasthaus statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig. Sollte ein Mitglied aus Versehen keine Einladung oder Kandidatenliste erhalten haben, so sind solche bei der Generalversammlung zu verlangen.

Ortsgruppe Eitelen. Die Generalversammlung findet am 12. Februar um 2 Uhr nachmittags, im Vereinslokal Gasthaus „zur Tanne“ statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Bodenbad. Sonntag den 12. Februar 1911, um 1/2 Uhr nachmittags, findet in der Gasthause in Bodenbad die Generalversammlung statt. Sehr wichtige Tagesordnung, unter anderem Sterbefälle und Wohnungstrage.

Ortsgruppe Linz. Im Laufe des Monats Februar werden für Werstätten- und Heizhausarbeiter in Linz Versammlungen abgehalten, womit zu den wichtigsten Gegenwartsbesetzungen Stellung genommen werden soll. Es sind dies: 1. Fügierung eines Grundgesetzes für Professionsisten. 2. Lohnautomat. 3. Anstellung. 4. Fahrartenweisen. 5. Erhöhung der Quartiergeldklasse oder Gewährung der bereits bestehenden Quartiergeldzulage für alle definitiv Angestellten in Linz etc.

Es sind dies lauter Punkte, welche für Linz durchgeführt werden können und welche gewiß sehr notwendig und, freilich ist es auch notwendig, daß wenn man etwas erreichen will, nicht nur verlangt oder auf die Organisation schimpft, sondern daß man in dieser selbst mitarbeitet. Alle Genossen sollen es sich zur Pflicht machen, mitzuarbeiten, ihre Kollegen aufzuklären und zu gewinnen.

Wenn auch diese Arbeit nicht angenehm ist, wenn auch manches harte Wort eingelegt werden muß, so soll es sich keiner der Genossen verdingen lassen.

Deute ist eine Gleichgültigkeit unter uns wie nie. Alte Weiber klagen und schimpfen; sollen wir es auch so machen? Sollen wir uns vor kleinen Dingen zurückziehen, wo es gut, nur zu gewinnen? Haben wir nicht schon Schwere vollbracht? Also vorwärts, mit neuem Mut und Kräften wollen wir an die Arbeit gehen. Lassen wir Feiglinge und Schwachmütige links und rechts neben uns stehen, hören wir nicht auf das Geschimpfe, welches Unverstand und Bosheit zeigt und wir werden das erreichen, was uns not tut.

Zahlstelle Admont. Die Generalversammlung findet am 19. Februar um 10 Uhr vormittags in Pitaris Gasthaus statt. Die dienstfreien Genossen werden bestimmt und pünktlich erscheinen.

Ortsgruppe Jägerndorf. Die Monatsversammlungen finden jeden zweiten Dienstag im Monat um 1/8 Uhr abends im Arbeiterheim statt. Die nächste Monatsversammlung wird daher am 14. Februar abgehalten. Die Ausschussungen werden jeden vierten Dienstag im Monat abgehalten. Die nächste Ausschussung findet wegen Fastung am Mittwoch den 1. März statt. Separate Einladungen zu den regelmäßigen Zusammenkünften werden nicht ausgeben.

Ortsgruppe Falkenau a. d. Eger. Die Generalversammlung findet am Sonntag den 19. Februar um 7 Uhr abends im Gasthaus „Deutsches Haus“ in Falkenau statt. Die Tagesordnung lautet: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 3. Vereinsangelegenheiten.

Nachdem in dieser Versammlung über wichtige Fragen beraten und beschlossen werden muß, ist es wohl eine Ehrenpflicht aller dienstfreien Mitglieder, in denselben zu erscheinen.

Genossen, agitiert daher allezeit, auch bei den noch indifferenteren Kollegen und sorgt für einen recht zahlreichen Besuch.

Advertisement for 'Erst' coffee. It features an illustration of a man looking tired and a clock showing 1:40. The text reads: 'Erst 1 1/2 4 stöhnt der Nervöse, wenn er vor Schlaflosigkeit sich nachts ruhelos auf seinem Lager wälzt. Er hat am Tage Kaffee getrunken und das darin enthaltene Pflanzengift Coffein raubt ihm den Schlaf. Der kurz Hag Kaffee genannte Bohnenkaffee ist koffeinfrei, und stört in keiner Weise die Nachtruhe, da ohne schädliche Nebenwirkung auf den gesamten Organismus.'



**Haben Sie Schmerzen?** Rheumatische, giftige, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Jeller's Fluid m. d. W. „Eisflüssig“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Reflekt! Probedukend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Jeller in Stubica Elaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Die „**Patent-Korkkappe**“ ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformscreien- u. Tuchfabriken  
**Wilhelm Beck & Söhne**  
Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.  
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Mechanische Strickereien u. Strickgarnhändler  
Kaufleute und Konsumierende kaufen Strickgarn (Baumwolle- oder Schafwollgarn) am besten und am vortheilhaftesten in der  
Ersten Strickgarnfabrik  
**Brosche & Cie., Reichenberg in Böhmen.**  
Filiale: Wien, VII. Schottenfeldgasse 21.  
Wustarten gratis.

**Schöne Wäsche**  
Herrenunterhosen la um K 2.—, 2-20, 3.—  
Herrenhemden la um K 2-20, 2-30, 3-40  
Damenhemden la um K 1-40, 2.—, 2-50  
Damenhosen la um K 1-30, 1-50, 2.—  
Damenunterröcke la um K 1-40, 2.—, 3.—  
40 Meter beste schöner Stoffe K 17.—  
Schreiben Sie um Muster und illust. Preisliste.  
Fabrik: Ostw. Kelen, Wälschrad in Böhmen.

Uhren- und Goldwaren-Exporthaus  
**Max Böhnel, Wien IV**  
Margarethenstrasse 27/9.  
„Omega“-Ankeruhr (15 Rubis) K 20.—, „Doxa“-Ankeruhr (16 Rubis) K 14.—, Eisenbahn-Roskopf (4 Rubis) K 4.—, Amerik. Roskopf K 8.—, Silber-Uhren K 8.—, 14 karät. Gold-Uhren K 10.—, Pendeluhren, Turmschlag K 10.—, Kuckuck K 7.—, Wecker K 2.—, 14 karät. Goldketten und Ringe nach Gewicht per Gramm K 2.—.  
Verlangen Sie meinen grossen Preiscurant mit 5000 Abbildungen gratis und franko.

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

**Gold-Sicht**  
Herrn und Damen  
Permanen a. d. Straßen  
Qualität u. eindrucksvolle Ausstattung  
Franko. — Vier verschiedene Ring- und Ohrring-Modellen.

Uhren Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren  
Grammophon Theater- u. Reisegeflöser

**Heile die Trunksucht**  
ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.  
Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.  
Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabscheuen wird.  
Coom ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.  
Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.  
Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen verstopft der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, um man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.  
Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trünke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Liqueur verwendet worden wäre.  
Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark:  
Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 19.—. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trünke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielenfalls dankend, verbleibe, ich Sie erndend, R. F., Döögör gyártótelep 1910, XI/25. Ungarn.  
Das Coom-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:  
**COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.**  
Erlöse sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

**Meine Original-Tiger-Schlaf-Decken**  
Größe 124 x 200 Zentimeter  
Gewicht circa 1050 Gramm, Preis Kr. 3.40

**Original-Eisbären-Decken**  
Größe 124 x 200 Zentimeter  
Gewicht circa 1100 Gramm, Preis Kr. 3.75

**Sahara-Kamelhaar-Decken**  
Größe 124 x 200 Zentimeter  
Gewicht circa 1050 Gramm, Preis Kr. 2.15

bewährte, langjährige Spezialität meiner Firma, sind in ganz Oesterreich-Ungarn als ganz besonders haltbare, wollige, weiche leichte und trotzdem sehr warme Decken bekannt u. eingeführt. Sorgfältige Sofa- und Schlafbede. Nur echt mit der Schutzmarke: Zwei goldene Tiger.  
Größe 124 x 200 Zentimeter. Gewicht circa 1050 Gramm. Preis Kr. 2.15.

Täglicher Saisonverkauf circa 600 bis 800 Decken, Tausende Anerkennungs-schreiben seitens zufriedener Kunden. — Minderwertige Nachahmungen existieren und bitte deshalb, nur von mir direkt zu beziehen.  
mein Risiko, weil nicht gefällende Ware gegen Verstattung des bezahlten Betrags ausstandslos zurücknehme. Ein Lohnpaket = 4 Decken liefert portofrei. Versand nur der Nachnahme

**„Meinor“ Müller, Deckenfabrik, Oberhennersdorf bei Rumburg (Böhmen).**

**ECHTES KORNBROT**  
von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allergünstigsten Bezugsbedingungen die Firma  
**JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE GARSTEN BEI STEYR**  
Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

Seltene Gelegenheit!!!  
= **Rechkümmerer!** =  
2 Stück Kr. 2.50.  
Wehe genau wie Abbildung, sehr schön gearbeitet, samt Bauung und Wägen, 15 mm Kr. 2.5, 17 mm Kr. —, 20 mm Kr. 3.00 der Baar, solange der Vorrat reicht.  
zur Nachnahme.  
Schlagel, Anhalter und Silberbestyger.  
Kraibitz bei Wien, Nr. 10.

**Gratis!**  
Neuer illustrierter Katalog!  
(Verschlossen für 20 Heller-Marke.)  
**Pariser Gummi-Spezialitäten**  
Neuheit für Herren: Stöck K 2.—, Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—  
Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

**Billige Bettfedern u. Daunen!**  
1 Alto grau gefüllte Kr. 2.—, halbweiße Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima grauweiße Kr. 6.—, hochprima Schweiß, bär Soie Kr. 8.—, Daunen, grau Kr. 6.—, Nr. 4 Kr. 10.—, Prüllhamm Kr. 12.—, von 5 Alto an franko.  
= **Fertige Betten** =  
aus billigen, roten, blauen, gelben oder weissen Quilt (Quilling), eine Tuchent, Größe 180 x 110 cm und 2 Koppkissen, diese 80 x 60 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten flüßigen und daunenartigen Federn Kr. 16.—, Halbweiße Kr. 20.—, Daunen Kr. 21.—, Tuchent alle Kr. 14.—, 16.—, 18.—, 20.—, Koppkissen 90 x 70 oder 90 x 80 cm Kr. 1.50, 2.—, 2.50, Unterbetten aus Quilt, 180 x 110 cm Kr. 13.—, 15.—, verpackt gegen Nachnahme, Versandung gratis von 10 Kr an franko.  
**Max Berger in Deltschitz, Nr. 1092 (Böhmerwald).**  
Preisliste über Matratzen, Federn, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franko. — Nichtkonvenientes tausche um oder gebe zurück.

Die schönsten  
**Surbazare sowie sämtliche Faschingsartikel**  
bei **Vertold Fuchs**  
Wien II/2, Nordbahnstraße Nr. 44.  
Bezahlung nach dem Feste. — Provinzaufträge prompt.

**Hammerbrotwerke u. Dampf-mühle Skaret, Hanusch & Co.**  
Bureau: Wien, II. Zirkusgasse 21.

**EIGENE FILIALEN:**  
I. Tiefer Graben 7  
II. Taborstrasse 50  
III. Erdbergstrasse 2  
IV. Grosse Neugasse 27  
VI. Damböckgasse 6  
IX. Grüne Torgasse 19A  
X. Favoritenstrasse 57  
XIV. Reindorfstrasse 37  
XVI. Joh. Nep. Bergerplatz 9  
XVIII. Karl Beckgasse 1  
XIX. Pantzergasse 12  
XX. Wallensteinstrasse 50  
XXI. Angererstrasse 27.

8358/4

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

Herausgeber Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vili.  
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, V., Wienstraße 89a.