

Wahlspruch:
 Was wir begehren von der Zukunft hoffen:
 Daß Brot und Arbeit uns gerettet seien,
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen,
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
 G. Herzog.



Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 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 einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88

Ganzjährlich 5.76

Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 10

Wien, den 1. April 1912.

20. Jahrg.

20

Zwanzig Jahre Eisenbahnerorganisation!

20

1892

„Die soziale Frage hört bei Bodenbach auf.“
 Graf v. Sotzka, österreichischer Minister des Innern, 1868.

1912

Nun hängt das Alltagskleid des grauen Werktages in den Kasten, und schmückt euch mit roten Rosen zum frohen Gedenken, und mit dem taufrischen Grün freudigen Zukunftshoffens!

Einen Jubilar begrüßen heute die Eisenbahner Oesterreichs, und sie feiern die zwanzigste Wiederkehr seiner Geburtsstunde im Geiste, indem sie die in harter Tagesironie wie im Waffenlärm des Kampfes sonst keine Muße zu beschaulicher Betrachtung finden, für einen Augenblick innehalten, um auf die Wegstrecke zurückzublicken, die wir im rastlosen Aufstiege gewandert sind.

Zwanzig Jahre! Sicher ist eine solche Periode, die im Leben des einzelnen eine ganz gewaltige Rolle spielt, kein Zeitraum, der geeignet wäre, im großen sozialen Werdepote, der das Los von Völkern und Staaten bestimmt, grundtüzrende Veränderungen hervorgerufen. Denn was sind auch zwei Dezennien im Verlaufe der gewaltigen sozialen Entwicklung, die mit ganz anderem Zeit- und Wertmaß rechnet, wie der einzelne Mensch in seinem rasch vergänglichem Dasein. Und dennoch haben auch diese zwanzig Jahre genügt, um das Leben der österreichischen Eisenbahnerschaft in ihrer Gesamtheit mit einem wesentlich anderen Inhalt zu erfüllen, und die Verhältnisse von damals einer gründlichen und tiefeinschneidenden Wandlung zu unterziehen. Vor zwanzig Jahren noch war der Bedienstete und Arbeiter des Eisenbahnverkehrs ein stummes und, fast möchte man sagen, ein seelenloses Werkzeug, mit dessen Hilfe der Staat und der private Kapitalismus Mehrwert schmiedete, ohne daß dem lebendigen Schöpfer aller neuen Werte irgendeine andere Rolle, als die des Amos zugezählt war. — Und in diesen Tagen einer beispiellos niedrigen Existenzbedingung, eines harten Druckes und einer Knechtung, die schlimmer als auf mancher anderen Berufsschichte auf dem Proletarier in der blauen Uniform lastete, kam der große Erwecker Sozialismus, und zeigte dem Verkehrs-personale die Wege zum gemeinsamen Handeln, zum solidarischen Zusammenschlus in einer modernen gewerkschaftlichen Organisation. Ueber die künstlichen Gegen-

sätze, die der Staat und die herrschenden Klassen durch die Züchtung des Kastengeistes und des Standesdünkels unter den Eisenbahnern geschaffen hatten, hinweg, bahnte sich das Empfinden Eingang, daß die allen gemeinsame Not ein gemeinschaftliches Handeln nötig mache, und weckte wie überall, auch unter den Eisenbahnern das Klassenbewußtsein.

Und seit diesen Tagen der großen und machtvollen Erweckung hat die Eisenbahnerschaft Oesterreichs in unausgesetztem und manchmal wahrlich recht hartem Kampfe sehr viel zur Hebung ihrer Klassenlage durchgesetzt. Die „Alten“ unter uns, die noch in den harten Tagen, wo das kleine Schifflein, umdräut von zornigen Wellen, in die stürmische See ging, das schwankende Fahrzeug mitbestiegen, kennen den Unterschied von damals und heute wohl, und sie wissen es, wie sehr gerade die jüngere Kollegenschaft jenen Wackeren Dank schuldet, die mit Mut und Ausdauer allen Gefahren trotzten, und so die mächtige Organisation schaffen halfen, die uns heute so wehrhaft zur Seite steht.

Aber noch sind die Tage des Kampfes nicht vollgezählt, und die Feinde und Gegner, deren Reihen sich nun fester schließen, sind eine Mahnung an uns, rastlos, in unerschöpflicher Ausdauer das angefangene Werk fortzusetzen. Aber in dieser Arbeit wollen wir am zwanzigsten Jahrestage für einen Augenblick stille halten und zurückschauen von der Anhöhe, die wir unter Ueberwindung mancherlei Fährlichkeiten erstiegen haben, auf alle jene Wegstrecken, wo wir so manchen Feind bezwangen und manch schönen Erfolg für uns mit nach Hause nahmen. Und aus dem Vergangenen wollen wir neuen Mut für die Zukunft schöpfen. Und dann mit neuer Zuversicht und frischer Tatkraft weiter und immer weiter, bis alle Feinde niedergedrungen und der Sieg unser ist. Das sei unser aller Gelöbniß am zwanzigsten Jahrestage unserer Organisation:

Und ob die Welt voll Teufel wär,
 Es muß uns doch gelingen!

Fr. L.

20

20

Rückblende auf die Entwicklung unserer Organisation.

Vom Reichsratsabgeordneten Josef Tomšajt.

Zwanzig Jahre sind seit der ersten Gründung unserer Organisation verflossen und viel Mühe und aufreibende Arbeit liegt hinter uns, aber selbstverständlich auch noch vor uns. Zwanzig Jahre, eine lange Spanne Zeit für ein Menschenalter, doch den Genossen, die stets mitten in der Organisationsarbeit gestanden, ist diese Zeit schnell vergangen, nur zu schnell, da so vieles im Interesse der Organisation der Eisenbahner zu leisten ist. Ohne mich auf allzu viele Details einzulassen, will ich im nachfolgenden die Entwicklung unserer Organisation während dieser zwanzig Jahre schildern. Ohne Ausschmückung, in knappen Zügen, soweit es mir der beschränkte Raum, der mir für diesen Artikel zur Verfügung steht, gestattet.

Im Jahre 1892 wurde der Verkehrsbedienstetenverein gegründet, der seine Tätigkeit auch auf die Wiener Tramwaybediensteten erstreckte. Das waren die ersten Anfänge der Eisenbahnerorganisation in Oesterreich.

Auf Schritt und Tritt stellten sich Hindernisse entgegen. Die Agitation für die Organisation war keine leichte, denn es hieß damals Mut haben, sich frei und offen zur Organisation zu bekennen.

Im Jahre 1893 wurden fünf Fachvereine, und zwar für die Eisenbahnbediensteten und Arbeiter der k. k. Staatsbahnen, der St. E. G., der Südbahn, der N. W. B. und der Nordbahn gegründet, deren Zentralen ihren Sitz in Wien hatten und die ihre Tätigkeit auf ganz Oesterreich erstreckten. Diese Gründungen waren damals hauptsächlich der Ansicht entsprungen, die Arbeit in den Zentralen bahnweise zu leiten, da bei jeder der Privatbahnen und bei den k. k. Staatsbahnen andere Verhältnisse existierten, und die Organisationsarbeiten von den Zentralleitungsmitgliedern einer jeden Bahn selbst geleistet werden mußten. — Im Jahre 1894 fand dann die Zusammenfassung der fünf Fachvereine und des Verkehrsbedienstetenvereines in einem Verband statt, dessen Aufgabe zuerst die Besprechung der gemeinsamen Angelegenheiten, wie Unfallversicherung, Verwaltung und Redaktion des Fachblattes „Der Eisenbahner“, Aktionen allgemeiner Natur, Agitation zc. war. Der Redakteur des „Eisenbahner“ hatte neben seinen redaktionellen Arbeiten die Agenden des Verbandes zu führen, und auch die meisten Agitationsversammlungen in der Provinz als Referent zu absolvieren.

Im Jahre 1896 fand, einberufen vom Verband der oben genannten Eisenbahnervereine, der erste österreichische Eisenbahnerkongress in Wien im Saal „zur goldenen Birn“ auf der Mariahilferstraße statt. Der Zweck dieses Kongresses war, die schlechte Lage des österreichischen Eisenbahnerpersonals zu besprechen und entsprechende Beschlüsse zu fassen, in welchen die Forderungen des Personals zum Ausdruck kamen. Von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen wurde nämlich die Lage der Eisenbahner in der Öffentlichkeit als eine rosige geschildert, und die Bestrebungen der im Verband vereinigten Fachorganisationen nach

Verbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten als das Werk von Hezern und Wühlern hingestellt. Dieser Kongress hatte nun den Zweck, durch Delegierte aus den Kreisen der aktiv dienenden Eisenbahner selbst der Öffentlichkeit die Lage der Eisenbahner zu verkünden. Die Delegierten, welche aktiv dienende Eisenbahnbedienstete waren, wußten sehr genau, daß sie das, was sie auf dem Kongress sprachen, auch zu verantworten hatten, und es konnte seitens der Bahnverwaltungen in der Öffentlichkeit nicht der Vorwurf erhoben werden, daß diese Redner unverantwortliche, bahnfremde Hezer und Wühler sind. Das Verdienst des Ersten österreichischen Eisenbahnerkongresses war, daß er das Elend der österreichischen Eisenbahner aufdeckte, dazu Stellung nahm und die Forderungen der Eisenbahner präzisierete.

Anschließend an diesen Kongress fand auch der Erste Verbandstag statt und es wurde auf demselben der Beschluß gefaßt, den Rechtsschutz und die Agitation zu zentralisieren und ein Verbandssekretariat zu errichten. Diesem Verbandssekretariat fiel die Aufgabe zu, in der Frage der Rechtsschutzfähigkeit Hand in Hand mit der Redaktion des „Eisenbahner“ bahnbrechend im Interesse der Eisenbahner Oesterreichs vorzugehen. Damals standen noch die meisten Richter in Oesterreich, wenn Eisenbahner wegen einem Zusammenstoß oder einem anderen Eisenbahnunfall sich vor Gericht verantworten mußten, auf dem Standpunkt, daß der Wortlaut der Instruktion maßgebend sei für die Handlungen der Eisenbahner. Die Richter waren damals noch nicht über den Unterschied, der zwischen dem Wortlaut der Instruktion und der usuellen Dienstverrichtung besteht, aufgeklärt und informiert. Das damals am besten organisierte Personal der Südbahn unterzog sich der mühevollen Aufgabe, um die Öffentlichkeit auf die überlangen Dienstzeiten und die Unmöglichkeit der Einhaltung der Instruktionen aufmerksam zu machen, in die passive Resistenz zu treten. Um eine kürzere Dienstzeit zu erzielen und den Gerichten den Widerspruch der Instruktionsvorschriften und der usuellen Dienstverrichtung aufzuzeigen, wurde die erste passive Resistenz in Oesterreich im Jahre 1896 auf der Südbahn mit Erfolg durchgeführt. Es war ein Verdienst unserer Organisation, welche eine ausgedehnte Rechtsschutzfähigkeit entwickelte und auch viele Provinzadvokaten mit der wirklichen Verrichtung des Eisenbahndienstes vertraut machte, und durch die fachkundigen Vertretungen der Eisenbahner bei Gericht auf die Richter aufklärend wirkte, daß die Freisprüche der angeklagten Eisenbahner zunahmen, so daß sich der ehemalige Eisenbahnminister Wittel zur Zeit der fahrplanmäßigen Eisenbahnfälle veranlaßt sah, in den Jahren 1898 und 1899 einen Erlass herauszugeben, in welchem davor gewarnt wurde, die Eisenbahnbediensteten ohne genügende Anhaltspunkte dem Gericht auszuliefern, da sonst die Freisprüche überhand nehmen und die Bahnverwaltung vor der Öffentlichkeit in Mißkredit kommt. Das war der erste Erfolg der Organisation.

Ein weiterer Erfolg der Organisation war, daß das Selbstbewußtsein der organisierten Eisenbahnbediensteten gehoben wurde, da die Organisation

gegen die brutale Behandlung der Bediensteten und Arbeiter seitens der Vorgesetzten energisch auftrat. Die Bediensteten, die früher sich nicht rühren durften, bekamen Mut, ihre Rechte zu fordern, wenn sie ihre Pflichten erfüllt hatten.

Die Organisation war anfangs des Jahres 1897 auf 25.000 Mitglieder angewachsen. Nun kam der brutale Schlag der damaligen Regierung Baden-Guttenberg, und die Organisation (Die Fachvereine und der Verband) wurde am 10. März 1897 als staatsgefährlich aufgelöst.

Es trat ein Rückschlag ein, die Organisation sank auf 11.000 Mitglieder herunter, die sich um das Fachblatt „Der Eisenbahner“ schartten. Es ging nun an eine neue Vereinsgründung, welche im Jahre 1898 durchgeführt wurde und die den Titel „Allgemeiner Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein für Oesterreich“ erhielt, den sie heute noch führt. Die Form der neuen Organisation war ein vollkommen zentralistische. Viel Agitation und Aufklärungsarbeit mußte geleistet werden, bis die Mitgliederzahl im Jahre 1903 wieder auf die Zahl von 25.000 gebracht war.

Im Jahre 1902 wurde der zweite österreichische Eisenbahnerkongress abgehalten, zu dem auch die Regierung einen Vertreter entsandte, und zwar vom Arbeitsstatistischen Amt, der auch das Eisenbahnministerium vertrat. Dieser Kongress befaßte sich mit der Frage, welche Organisationsform die wichtigste und zweckmäßigste für die Eisenbahner von Oesterreich ist, und faßte den Beschluß, keine separatistischen Kategorienvereine, sondern nur eine einheitliche, zentralistische Organisationsform für die Eisenbahner empfehlen zu können.

Der zweite wichtige Punkt, den der Kongress verhandelte, war die Beratung über die Möglichkeit der Durchführung unseres bereits im Jahre 1897 im Parlament durch den damaligen Abgeordneten Doktor Verkauf eingebrachten Gesetzesentwurfes über die Regelung der Vertragsverhältnisse der Eisenbahner. Da der damalige Eisenbahnminister Wittel die Behauptung aufstellte, daß 89 Millionen Kronen zur Durchführung unseres Gesetzesentwurfes notwendig seien, und die Durchführung des Gesetzesentwurfes daher unmöglich sei, war es Aufgabe des Kongresses, die Möglichkeit und Notwendigkeit der Durchführung des Gesetzesentwurfes zu beweisen.

Der Kongress hatte Aufklärungsarbeit unter den Eisenbahnern geleistet. Neuerliche Agitationsarbeit setzte ein. Der Ruf nach Verbesserung der Lage wurde von den Eisenbahnern immer lauter erhoben, und als im Jahre 1904 die Forderung der Lebensmittel und Wohnungen einsetzte, kam es im Jahre 1905 zum Kampfe, der außer dem Beginn der Verbesserung der Lage der Eisenbahner auch die Anerkennung der Organisation als Verhandlungsfaktor herbeiführte. Dieser Erfolg war um so bemerkenswerter, als im Jahre 1897 unsere Organisation als staatsgefährlich aufgelöst wurde. Von nun an ging es mit der Organisation aufwärts, die Zahl der Mitglieder stieg, und alle Eisenbahner fühlten, ob organisiert oder nicht, welchen Wert die sozialdemokratische

Feuilleton.

Aus vergangenen Tagen.

Erinnerungen aus den Jahren 1888 bis 1894. Von Rudolf Müller.

„Wir haben gebaut ein stattliches Haus.“

„Es nützt ja eh nichts!“ ist die bekannte Ausrede aller Jaghaften und Faulen, wenn an sie die Aufforderung gerichtet wird, an dem Ausbau ihrer Berufsorganisation teilzunehmen. Wie falsch diese Ausrede ist, beweist am besten der heutige Tag und die zwanzigjährige erfolgreiche Tätigkeit unserer Organisation. Wenn die Welt aus lauter Jaghaften und Schwächlingen bestände, wäre sie wohl wert, unterzugehen. Es gäbe dann keine Kultur und keinen Fortschritt.

Doch über dieses Kapitel will ich in heiliger Stunde nicht sprechen. ... An einem so hohen Festtag muß die Kritik für einen Augenblick innehalten. Wir wollen an diesem Tag nur die gesammelten Erinnerungen von „damals“ ein wenig vor unseren Augen vorbeiziehen lassen, an dem Geschaffenen uns erfreuen und dann feststellen, was war — was ist. Ein Geburtstag ist von altersher immer als der Tag eines Ereignisses angesehen worden, das festlich begangen wurde. Wir Eisenbahner hätten allen Anlaß und Grund, diesen Tag festlich zu begehen. Wenn wir es dennoch unterlassen, so tun wir es, weil auf uns unendlich viele Pflichten lasten, die zu erfüllen unsere Genossen ein Recht zu verlangen haben. Wir glauben daher in vollem Einverständnis mit unseren Genossen zu handeln, wenn wir diesen Tag in Arbeit und harter Pflichterfüllung verbringen, was wohl mehr Anerkennung finden wird als lärmende Feststimmung. Wir haben, um es kurz zu sagen, zu Festfeiern noch keine Zeit. Erst wenn die Ernte in der Scheune ruht, können Feier- und Erholungstage eingeschaltet werden. Zuerst die Arbeit, dann das Spiel, sagt ein altes Sprichwort.

In unseren Herzen, da feiern wir, da ist stolze Freude vorhanden! Was am heutigen Tage die organisierten Eisenbahner denken, die Gründer fühlen, kann man mit Worten nicht aussprechen, noch andeuten, noch durch Feste ersuchen; das muß mit ganzer Seele empfunden sein!

Aber nun zurück zu damals!

Die Kämpfe, die die österreichische Arbeiterschaft für den Bestand ihrer Organisation im Anfang zu bestehen hatte,

haben, außer Rußland, sich nirgends in so traffen Formen abgespielt wie in unserem unglücklichen Lande. Die Geschichte der österreichischen Arbeiterschaft ist in des Wortes wahrster Bedeutung mit dem Blute der Arbeiter geschrieben. Jeder Fortschritt von 1848 bis 1869 und von da aufwärts bis zum 17. September 1911 mußte mit dem Blute der Arbeiter erkauft werden. Doch:

„Kein Tränenlied, kein Klagehied,
Kein Lied um jeden, der da fiel!“

Und immer, wenn man der Meinung war, die Verfolgungswut der Gewalthaber haben ein Ende erreicht, brachte der nächste Tag noch größere Brutalitäten. Alle Künste der Staatsgewalt lief man an uns spielen!

Einmal wurden wir verlacht, das anderemal totgeschwiegen, das drittemal niedergeknüppelt. „Zuckerbrot und — Peitsche“ waren das Mittel, das die Bureaokratien anwendeten, um das Proletariat zur Räson zu bringen. Insbesondere die neuere Geschichte der österreichischen Arbeiterschaft ist voll von grausamen Brutalitäten.

Vom 31. Jänner 1884 bis 9. Juni 1891 lagerte über Wien, Klosterneuburg und Wiener-Neustadt die eiserne Hand des Ausnahmezustandes. In dieser Zeit suchten die Staatsanwälte nach jeder freien Regelung wie einst Herodes nach dem Kindlein. Und trotzdem blieb das Proletariat Sieger.

Aus dieser Zeit will ich nun einige Fragmente aus meinen Erinnerungen jenen Genossen erzählen, die das Glück hatten, damals nicht mitkämpfen zu müssen.

Gegen Ende des Ausnahmezustandes, der die überwältigende erste 1. Maifeier von 1890 zu Werke brachte, da keimte es in dem niederösterreichischen Proletariat überall. Überall regte es sich und es war, mit Ulrich v. Gutten zu reden, „eine Freude, zu leben“. Das Parteileben spielte sich damals fast ausnahmslos in den „nichtpolitischen Bildungsvereinen“ ab, von wo den Mitgliedern das sozialistische Gift tüchtig und sachgemäß eingepfropft wurde. Alle aus dieser Schule hervorgegangenen Böglinge waren wetterfeste und überzeugungsstarke Kämpfer, die für die Partei jederzeit Gut und Leben opfereten. Mitglieder, wie man sie heute zuweilen antrifft, die eine Krone in den Verein einlegen und dafür hundert sofort zurückverlangen, gab es damals nicht. Jeder arbeitete seiner Ueberzeugung nach mit allen Kräften für die Partei und für die große Idee des Sozialismus. Nur eine solche Kerntruppe konnte das Kunststück vollbringen, ein ganzes Reich von Fach-

organisationen (Gewerkschaften) innerhalb einer fabelhaft kurzen und gefährlichen Zeit über das ganze Reich zu schaffen.

Als im Jahre 1889 der Sozialistenkongress zu Paris den Beschluß faßte, alljährlich am 1. Mai die Arbeit ruhen zu lassen und diesen Tag als einen internationalen Arbeiterfeiertag zu begehen, an welchem die Arbeiterschaft ihre Forderungen an den Staat und die herrschenden Gewalten zu stellen hat, war in Wien und auch in verschiedenen Orten der Provinz schon eine tüchtige politische, besonders aber gewerkschaftlich geschulte Arbeiterschaft vorhanden. Die Nachricht über diesen Beschluß fand unter den Arbeitern den freudigsten Widerhall und wurde überall mit Jubel aufgenommen. Tag und Nacht wurde an der Durchführung dieses Beschlusses — was damals in Wien keine Kleinigkeit war — gearbeitet und über die Bedeutung des Tages gesprochen. Ich war damals tätiges Mitglied des Arbeiter-Bildungsvereines auf der Landstraße. Dieser war neben dem Gumpendorfer Bildungsverein der zweitälteste in Wien und aus seiner Mitte ging eine Reihe der tüchtigsten Führer der Partei hervor.

Am Vorabend des 1. Mai wurde noch eine Versammlung abgehalten, in der auch ich einige begeisterte Worte sprach. Damals hatte ich noch die übliche Gewohnheit, die übrigens auch jetzt noch grassiert, immer und überall zu sprechen. Ich fühlte einen stark ausgeprägten Drang, meine Gedanken den Versammelten in Worten mitzuteilen. Die Nacht vor dem 1. Mai und schon vorher brachte ich schlaflos in freudiger Erwartung der kommenden Dinge zu. Immer wieder beschäftigte ich mich mit dem großen Ereignis des kommenden Tages, vor allem aber mit der Frage, wie ich es anstellen soll, um an der demütigen Demonstration teilnehmen zu können. Ich mußte, wie schon so oft vorher, zu einer Nothilfe greifen, und krank werden. Und ich wurde krank.

Am 8 Uhr früh stand der Stationschef Bründl mit dem Chefarzt Madé vor meinem Bette, um die Krankheit und den Grad derselben zu konstatieren.

Etwas Fieber — ich soll das Bett hüten und die verordnete Arznei nehmen. Morgen wird es wieder gut sein, meinte der Chefarzt. Der Herr Stationschef machte über die Diagnose ein verärgertes Gesicht. Man sah es ihm an, daß ihm mein Marodieren wider den Strich ging. Ich war tatsächlich durch die vielen aufgeopferten Nächte ganz herabgekommen. Raum waren die Abgesandten der Direktion außer Scheweite, sprang ich aus dem Bette, zog mich an und eilte in Dreier-

Eisenbahnerorganisation für die Eisenbahner im allgemeinen hat.

Mit dem Jahre 1905, als der erste Kampf einsetzte, hat die Organisation, was die Verbesserung der Lage des Eisenbahnerpersonals Oesterreichs anbelangt, keinen Augenblick veräußert, die verschiedenen Situationen im Interesse der Eisenbahner auszunutzen. Im Jahre 1907 wurde auf den Privatbahnen die Durchführung der bereits im Jahre 1905 gemachten Zugeständnisse durchgesetzt und weitere Zugeständnisse erreicht. Im Jahre 1908 wurde die Einreichung der Wächter in die III. Dienergruppe zugestanden. Bei den Verhandlungen zur Aufbesserung der Lage wurde seitens der verbündeten Organisationen ein Betrag von 14 Millionen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahner auf den k. k. Staatsbahnen erreicht. Auch die Privatbahnen mußten diesem Beispiel folgen. In jüngster Zeit kam bekanntlich die Aufwendung der Summe von 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahner auf den k. k. Staatsbahnen.

Bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Privatbahnen (R. F. N. B., B. N. B., De. N. B. B. und St. C. G.) im Parlament haben die sozialdemokratischen Abgeordneten und die Organisation bei der Einreichung des Personals der verstaatlichten Bahnen in den Status des k. k. Staatsbahnschemas stets die Interessen des Personals auf das kräftigste vertreten und das Personal vor Schäden zu bewahren getrachtet, was auch zum großen Teil mit Erfolg gelungen ist. Der Erfolg ist deshalb besonders in Betracht zu ziehen, wenn man im Gegensatz dazu die Verstaatlichungsperioden der ehemaligen Elisabeth-Bahn, heutige Westbahn, der Karl Ludwig-Bahn, der Böhmisches Westbahn etc., ins Auge faßt, zu einer Zeit, als keine Organisation der Eisenbahner existierte, welche sich um die Wahrung der Rechte der verstaatlichten Eisenbahner gekümmert hätte.

Die Mitgliederzahl der Organisation ist gegenwärtig auf 59.000 gestiegen. Ueber 300.000 Eisenbahner sind auf den österreichischen Eisenbahnen beschäftigt. Wir haben also nur den sechsten Teil der Eisenbahner Oesterreichs nach 20jähriger Organisationsfähigkeit in unserer Organisation. Gewiß eine geringe Zahl bewusster Eisenbahner im Gegensatz zur großen Masse der außerhalb der Organisation stehenden Eisenbahner, welche ebenfalls die Frucht der Organisationsarbeit und Kampfstätigkeit des organisierten Eisenbahnerpersonals mitgenossen haben, ohne für die Organisation etwas zu leisten.

Zwanzig Jahre aufreibende Organisationsfähigkeit haben wir hinter uns. Die Organisation hat viel Gutes für die Eisenbahner erreicht, wenn ihnen auch viele materielle Erfolge wieder durch die Teuerung der Lebensmittel- und Wohnungspreise entzogen wurden. Doch man bedenke, um wieviel schlechter die Lage der Personals wäre, wenn diese Erfolge durch die 20jährige Organisationsfähigkeit nicht erobert worden wären.

Zwanzig Jahre Organisationsarbeit liegen hinter uns, und wir können stolz sein auf das, was geleistet wurde. Doch blicken wir nach vorwärts, was alles noch

zu vollbringen ist, und welche Gefahren uns drohen. Bereits Erreichtes will man den Eisenbahnen wieder entreißen. Es gilt, nicht nur neue Erfolge zu erzielen, sondern das Erreungene auch festzuhalten. Wollen die Eisenbahner schneller vorwärts kommen, und das, was sie erreicht haben, sicherer bewahren, dann gibt es nur ein Mittel:

„Sinein in die Organisation!“

Unser Jubiläum.

Ist es denn auch wirklich wahr, daß es schon zwanzig Jahre her ist?

Die Alten, die zu ihrer Ueberraschung heute die Kunde vernehmen, schütteln verwundert den Kopf. Unmöglich, schon zwanzig?! Wie Träumende reiben sie sich mit beiden Händen in den Augen, um das Erinnern rasch zu bewerkstelligen. Der Kalender und das schneeige Haupt der Alten bestätigen die Tatsache, daß am 2. April es wirklich schon zwanzig Jahre her ist, seit der Grundstein zu unserer heutigen Organisation gelegt wurde. Der 2. April ist daher für die Eisenbahner kein gewöhnliches Jubiläumsdatum, welches die Wiederkehr des zwanzigsten Jahrestages bezeichnet, an welchem sich die Gründung des „Fachvereines der Verkehrsbediensteten“ vollzogen hat, sondern er ist der Tag der geistigen und sittlichen Erhebung der österreichischen Eisenbahnerschaft überhaupt. Es ist der Tag, da zum erstenmal die Werbetrömmel des Sozialismus an das Ohr der Eisenbahner schlug, der Tag, an dem die Eisenbahner aus ihrem unheilvollen Schlaf für immer erwachten, der Tag, an welchem sie an den Sklavenketten zerrten und die Mündigkeit erlangten, selbständig zu handeln. An diesem Tag sprach ein Eisenbahner zum erstenmal die Eisenbahner als Genossen an. Fürwahr, dieser Tag, ist für uns ein heiliger Tag! Er steht in unserem Andenken höher, als alle jene, die uns die Geschichte oder die Kirche im Kalender rot anstrich. An diesem Tage wurden wir uns unserer Menschenwürde zum erstenmal bewußt und leisteten zum Gelöbniß den Nützlichkeitsfür den Sozialismus, mit dem wir uns vermählten. Diesem Stern folgten wir bisher in vollem Vertrauen, an ihn glauben wir, er wird unser Erlöser sein! An diesem Tage sahen einige der unsrigen weit, unendlich weit in der Ferne die Sonne der Freiheit aufgehen. Gesegnet sei dieser Tag für alle Zeiten! Tausenden und Abertausenden brachte dieser Tag Erbauung, eine neue Religion und reiche Früchte. Zwanzig Jahre! Ein kurzer Zeitraum! Und doch: Welch inhaltschwere Geschehnisse vermögen diese zwanzig Jahre in sich zu schließen! Nur eine Sekunde der Weltgeschichte zog an uns vorüber. Aber tiefe, weitreichende Wandlung brachte sie uns. Wie jene sagenhafte Blume, die in den wenigen Stunden einer Nacht die hundertjährige Hülle ihrer Blütenknospe sprengt, um diese zu unerhört farbenprächtiger Entfaltung zu bringen, so haben vor zwei Jahrzehnten die Sklaven des Flügelrades ihre Fesseln gebrochen, und hocherhobenen Hauptes, alle Hindernisse niederwerfend, streben sie dem Ziele zu, das auf ferner Höhe erglänzt. An

diesem unseren Festtage wollen wir wie der Wanderer, der dem Gipfel eines fast unbezwingbaren Berges zustrebt, einen Augenblick innehalten, um zu sehen, welche Strecke Weges schon zurückgelegt ist. Gottlob, wir sind am h a l b e n Wege!

Dort unten, wo die schweren Nebelballen lagern, um die Scharen von schwarzen Raben kreisen, ist er aufgestiegen. Vor ihm liegen die gähnenden Schlünde und Schluchten, die Risse und Fäden, die sich schon manches Opfer holten. Dester als ihm lieb war, mußte der Wanderer wegen Todesgefahr den geraden Weg meiden und einen weiten Umweg suchen, der an seine Kräfte und an seine Zeit große Anforderungen stellte, die ihn an dem Erfolg verzweifeln ließen, der aber dennoch zum sicheren Ziele führte. Ein großes Stück gefährlichen und beschwerlichen Weges hat er zurückzulegen, viel mehr, als er beim Aufstieg geahnt hatte.

Der Wanderer mit festem Ziel darf sich nicht lange des Beschauens freuen, denn aufwärts und vorwärts führt der Weg ihn zum Ideal. Bevor er seinen Fuß wieder in den Sties setzt, mustert er den Weg und die Entfernung seines Zieles. Der Weg ist schmal, steil und steinig und führt über fast unüberwindbare Hindernisse. Ein leiser Zweifel durchzuckt seine Brust ob all dieser Gefahren, die seiner harren. Ein ganzes Wolkenmeer lagert sich vor dem Aufsteigenden; Stürme wüten, Blitze zucken, der Donner grollt, Berge bebend, Baumriesen fallen stöhnend wie Strohhalme. Nieselwässer schäumen zu schwellenden Wildbächen an, die alles, was ihnen im Wege steht, in die unheilvolle Tiefe reißen. Der Wanderer steht fest. Er kennt die Naturgesetze. Des öfteren erlebte er mit Entsetzen bei seinem Aufstiege solche Stürme, solche Wetterrevolutionen. Er weiß, je höher er kommt, desto größer werden die Gefahren, desto fürchterlicher werden die Wetter. Ausdauer und Geduld sind die einzigen Mittel, solchen Gefahren zu trotzen. Gätte er diese Tugenden nicht geübt, so hätte er niemals an das h a l b e Ziel kommen können. Die Freude, so weit vorgebrungen zu sein, verstärkt seine Kraft und seine Hoffnung. Endlich hören die Stürme auf zu wüten, die Nebel teilen sich, der Donner verstummt und von dem Gipfel leuchtet purpurrot die alles belebende, alles befreiende Sonne! Aufwärts und vorwärts setzt der Wanderer mit frischem Mut und neuer Kraft den Weg zum Ziele fort. War und ist dieser Weg nicht genau so wie der unsrige?

Vor zwanzig Jahren war die Verbreitung des Organisationsgedankens bei den Eisenbahnern ein mühevolleres und in jeder Beziehung gefährliches Unternehmen. Einige stürzten ab, einige blieben auf halbem Wege stehen, aber ein Teil der Wackeren ging unbeirrt den steinigem Weg, den er gehen mußte.

Die Eisenbahnerschaft Oesterreichs dankt daher heute ihren Pfadfindern und Vorkämpfern für ihre zwanzigjährige Arbeit, für ihren Mut, für die Energie, die sie im Interesse der Organisierten aufwendeten, vom ganzen Herzen. Es wäre aber gefehlt, anzunehmen, daß es nur ihr Verdienst gewesen war. Die Organisierung der Eisenbahner war eine Notwendigkeit. Notwendigkeiten erfüllen sich von selbst, wenn die Initiative zur Durchführung gegeben wird. Zur Durchsetzung solcher Initiativen gehört nur Energie,

Saal, wo die Versammlung tagte. So gesund und stark habe ich mich in meinem Leben nicht gefühlt, als an diesem Valentinstag. Nachmittag marschierte ich mit im Zuge in den Praier und hätte vor Freude über den großartigen Demonstrationszug jubeln können wie eine Lerche.

Als ich um 11 Uhr nachts heimkam, wurde mir die Spielpost mitgeteilt, daß die besorgten Wächter meiner Gesundheit mich noch weitere zweimal besuchen wollten. Was mir geschah ist nicht interessant genug hier zu erzählen. Die diktierte Strafe habe ich für dieses Delikt leicht ertragen, „denn ich bin mit dabei gewesen“. Ich ließ mich deshalb durch nichts abschrecken und arbeitete von nun an erst recht für die Verbreitung des Sozialismus. Mir war ernst um die Befreiung des Proletariats. Jeden Augenblick wäre ich bereit gewesen, alles für die Partei daranzusetzen. So wie ich, waren auch alle anderen Genossen der damaligen Zeit gewesen. Familienrückichten und andere Bedürfnisse traten bei allen weit zurück. Wir dachten nur an die Partei, für die wir nur allein lebten.

So verging der Winter, und nach verschiedenen Fahrnissen war der 13. März, der höchste Feiertag und Demonstrationstag der Wiener Arbeiterschaft, angebrochen. Alle Branchen nahmen mit ihren Kränzen vor dem Vereinslokal Aufstellung, wo der Abmarsch zum Friedhof erfolgen sollte. Ich stand ohne Kranz und ohne Gefolgschaft da und wurde von den Ordner rückwärts im Zuge eingereiht. In dieser Stunde fühlte ich den ganzen Jammer der Rückständigkeit und den Indifferentismus meiner Berufsgenossen in mir! Es wurde in mir zum erstenmal der Gedanke rege: Ich werde, ich muß die Eisenbahner ebenfalls organisieren und zu den Gefallenen von 1848 führen. Ich mußte in meiner Rolle als Rückwärtsstehender einen recht kläglichen Eindruck gemacht haben. Da klopfte mir der Obmann des politischen Vereines, Genosse Wenzig, der leider schon gestorben ist, auf die Achseln, stellte mich an die Spitze des Zuges und übergab mir den Kranz des Arbeiterbildungsvereines zu tragen. Das war damals eine große Ehre und Auszeichnung für einen Parteigenossen! Während des langen Marsches beschäftigte ich mich mit dem Gedanken — der mich von nun an nicht mehr belieh — wie ich es anstellen sollte, eine Eisenbahnerorganisation, welche von sozialistischem Geiste getragen ist, zu schaffen. Ich habe diesen Gedanken niemand mitgeteilt, weil ich ausgelacht worden wäre. Eher hätte man daran geglaubt, daß man die Sterne

vom Himmel holen könnte, als die rückständigen Eisenbahner dem Sozialismus zuzuführen.

Am nächsten Abend schon besuchte ich Herrn Wigo, der Redakteur der wandelbaren und heute noch bestehenden „Verkehrs-Zeitung“ war. Ich war damals fleißiger Mitarbeiter dieser Zeitung und veröffentlichte einige Leitartikel und Notizen aus dem Eisenbahnerleben, die Aufsehen machten und die der alten Verkehrsstaute, wie wir sie später nannten, eine Reihe von Abonnenten eintrug.

Rasch setzte ich meinen Plan dem Redakteur sowie der Herausgeberin Frau Truga auseinander und fand in allen Punkten ihre Zustimmung und die Versicherung der werktätigen Mithilfe. Zur Ausführung und Propagierung meines Planes suchte ich mittlerweile gleichgesinnte Eisenbahner, die mir behilflich sein sollten. Der Bildungsbereich Landtrage, an den ich mich wandte, sandte über meinen Wunsch an alle Brudervereine ein Schreiben, in welchem ersucht wurde, uns mitzuteilen, ob bei ihnen Eisenbahner als Mitglieder eingeschrieben sind. Die Antworten, die einliefen, waren für mich tröstlich. Drei Leute, mich mit eingeschlossen, waren vom Flügelrad in ganz Oesterreich als Mitglieder angemeldet. Einer davon war Portier am Hauptzollamt. Ihm galt mein erster Besuch. Als ich zu ihm kam und meine Idee auskramte und ihm als Nachbar bat, an dem großen Werke mitzuhelfen, nannte er mich ein — über das anderemal einen Narren. Er sei, so sagte er, nur deshalb beim Vereine, wegen der Bücher, die seine Tochter brauche, hätte aber mit der Sozialdemokratie nichts zu schaffen. Ich ging gebetet meiner Wege.... Als ich am nächsten Tag wieder in den Bildungsbereich kam, teilte mir der Obmann mit, daß der Genosse Portier in größter Aufregung bei ihm war und um seine Streichung aus dem Verein ersuchte. Er bat flehentlich, seine Familie zu schonen und niemand etwas von seiner Zugehörigkeit zu diesem Verein zu verraten. Die erste Sondierung war also nicht verheißungsvoll. Die Genossen im Vereine meinten, daß meine Idee so gut wie schon begraben sei und rieten mir von dem zwecklosen Beginnen ernstlich ab. Ich aber ruhte nicht. Ich sondierte nun weiter unter meinen engeren Kollegen. Der erste war der Magazin-ausschreiber Köpfer, den ich in meinen Plan einweihte. Er versprach mir, mitzutun. Am anderen Tage aber ging er hin wie Judas Ischariot und verriet mich. Was mir das eintrug, will ich verschweigen. Zwei Tage lang wurde mit mir Protokoll aufgenommen und hernach wurde ich direkt unter Postinspektors gestellt. Ich wurde nun vorsichtiger. Im Vereine mit Genossen Wigo wurden in aller Eile die Statuten ausgearbeitet. Der Inhalt, der uns übrigens gleichgültig war, war ganz

harmlos. Das Statut trug den stolzen Titel: Fachverein der Verkehrsbediensteten Oesterreichs. Nach den gesammelten Erfahrungen war es ausgeschlossen, eine reine Eisenbahnerorganisation allein zu errichten. Darum wählten wir diese allgemeine Bezeichnung. Es fehlten einerseits die nötigen Leute hierzu, andererseits wollte man die definitiven Eisenbahner durch Annahme von Funktionen nicht an das Messer der Verwaltung ausliefern. Der Verein sollte daher im Anfang alle bei dem Verkehr beschäftigten Personen umfassen. Tramway- und Expeditionsbedienstete sollten wegen der bestehenden Gefahren vorläufig den Vorstand bilden und die erste Agitation auf den Bahnen betreiben.

Die Statuten waren fertig, die Vorarbeiten abgeschlossen. Als Proponenten des Vereines gewann ich den Aufleger Matausch der Expeditionsfirma Binder, einen für die Polizei ganz unbedenklichen Mann. Die vom Gesetz verlangte 28tägige Frist der Bewilligung kam mir wie eine Ewigkeit vor. Täglich wartete ich mit Sehnsucht auf den Genossen Matausch, der als Frächter zu mir am Bahnhof kam. Die Zeit lief ab, ohne daß ein Verbot gegen die Errichtung des geplanten Vereines erlassen wurde. Die Anzeige zur konstituierenden Generalversammlung an die gefährdete Polizei wurde gemacht und der 2. April als Versammlungstag festgelegt. Wailands Saal in der Brigittenau, der schon mehreren Vereinen als Wiege diente, wurde als Versammlungslokal aufgenommen. Die Einladungen wurden von den Expeditionsbediensteten auf den Bahnhöfen verteilt. Die wenigen Stunden, die mich von dem historischen Moment trennten, waren die aufregendsten meines Lebens. Jede Stunde wurde zur Unendlichkeit. Lange Sorgen tauchten in mir auf, ob denn das Werk gelingen werde. Was später sein wird und wie alles enden wird, daran dachte ich nicht. In den vorhergehenden letzten drei Tagen tobten in Wien fürchterliche Märzstürme. Alle Teufel schienen losgelassen zu sein. In den Nächten herrschten Märzfröste mit solcher Stärke, die alle früh aufsproßenden Knospen vernichteten. Der Winter wollte nochmals mit aller Kraft den Kampf für seine Herrschaft gegen den heranabenden Frühling aufnehmen. Er unterlag. Es kam trotz alledem der Frühling! Am Morgen des 2. April schien die Sonne nach so langer Finsternis in ihrer ganzen Herrlichkeit und verkündete, daß den Sieg der Frühling davontrug. Es war ein Wiedererwachen der Natur.

Der Abend rückte allmählich heran und ein warmer Frühling strich über unsere erhitzten Gesichter, als wir uns auf

Wissen und Ausdauer — mit ihnen muß das Werk gelingen. — Und es ist gelungen! Die materialistische Geschichtsforschung zeigt uns, daß geschichtliche Notwendigkeiten immer in Erfüllung gehen und daß die Träger der Werke immer die daran Interessierten sind. Aber sie leugnet es auch nicht, daß das Interesse den Interessierten oft, ja in den meisten Fällen erst beigebracht werden muß. Allerdings ist es eine klare, nachgewiesene Tatsache, daß Bewegungen nur dort entstehen können, wo die Bedingungen dafür vorhanden sind. Und diese fanden sich bei den Eisenbahnern im reichsten Maße vor.

„Aller gute Wille und alle Aufopferung der Begründer der ersten Eisenbahnerorganisation hätte nichts gefruchtet, wenn die Verhältnisse ihr Dasein und ihre Entwicklung nicht ermöglicht hätten, und wären den überaus tapferen Gründern alle denkbaren Mittel zu Gebote gestanden, über welche sie ja nicht verfügten, so hätten sie dieselben doch nur hinopfern können, ohne einen Erfolg zu erzielen.“

Die zwanzigjährige Geschichte unserer Organisation ist vor allem ein Beweis für die Notwendigkeit ihres Bestandes. Wie es damals um uns stand wissen viele. Lassen wir an diesem großen Feiertage die gewaltige Wandlung der Dinge vor unseren Augen vorbeiziehen, und es wird uns klar werden: Es geht aufwärts, es geht vorwärts, immer vorwärts! Es geht mit starkem, raschen Schritte dem Ziele entgegen, und immer rascher wird es gehen, je fester, je inniger sich die Eisenbahner aneinander schließen. Kampf gab es bisher, Kampf wird es weiterhin sein, aber der Sieg rückt näher — mit diesem Bewußtsein gehen wir hoffnungsfreudig und unerschrocken dem dritten Jahrzehnt mit der Losung entgegen:

Alles für und alles durch die Organisation!
Vorwärts mit vollem Dampf! R. M.

Zwei Jahrzehnte gewerkschaftlicher Arbeit.

Von Franz Hill.

Gedenktage im allgemeinen sind Meilensteine am Wege der Geschichte. Als aufragende Wahrzeichen lassen sie uns die einzelnen Stappen, die unsere Vorfahren und wir selbst auf unserer Wanderung zurückgelegt haben, prüfend überblicken, und gestatten uns, so eine Art Bilanz aufzustellen über die Ergebnisse der Vergangenheit. Und so gewinnen wir in dem Vorhandenen gleichsam eine sichere Warte, von der aus wir weiten Ausblick in eine fernere Zukunft halten, und uns selbst ein Prognosestufen stellen können.

Die Eisenbahnerchaft Oesterreichs geht heute daran, die Ergebnisse einer zwanzigjährigen organisatorischen Bilanz zu revidieren. Daß sie diese Aufgabe mit dem Gefühle innerlichster und stolzester Befriedigung vollziehen kann, beweisen die Tatsachen, mit denen die „Alten“ von heute immerhin Vergleiche mit den Verhältnissen von damals zu Nutz und Lehr der Jungen und Jaghaften anstellen mögen. Und wer irgendwie Sinn und Verständnis für lebendigen Anschauungsunterricht besitzt, der wird — ob Freund oder Feind — bekennen müssen, daß sich in den beruflichen Verhältnissen der Eisenbahner inner-

halb der verfloffenen zwei Jahrzehnte vieles gründlich geändert hat, was noch vor 20 Jahren zum unantastbaren Bestand der auf der Eisenbahn verbliebenen vormärzlichen eingerosteten Bureaucratie gehört hat. Daß es möglich war, unter heldenhafter Ueberwindung aller Widersände Verbesserungen in dienstlicher und beruflicher Beziehung zu schaffen, und den an militärischen Kadavergehorsam gewöhnten Eisenbahner die freie Menschenwürde und das Gefühl des vollwertigen Staatsbürgers zu geben, das ist das unvergängliche Verdienst der zwanzigjährigen Organisationsarbeit, die keine Kritik und hämische Nörgelsucht zu verkleinern vermag. Und in dieser moralischen und materiellen Hebung, die die Klassenlage der österreichischen Eisenbahnbediensteten in diesen letzten 20 Jahren erfahren hat, steckt zugleich ein gewaltiges Stück nationaler Arbeit, die den Stiefkindern der Nation, ob sie nun Tschechen, Deutsche oder Polen sind, ein Stück Kultur erschlossen hat, ohne die der Nationalbegriff leere, inhaltslose Phrase ist. In dem, was die Organisation in den letzten Jahren den Bahnverwaltungen und der Regierung an materiellen Zugeständnissen stückweise abgerungen hat, und an den ziffermäßig faßbaren Zuwendungen an Rechtsschutz und Unterstützungen an bedrängte Eisenbahner während dieser 20 Jahre, verkörpert sich ein so hoher nationaler Kulturwert, an den keinerlei chauvinistische Demagogie heranreicht. In den Tagen der verführten nationalen Massenverblödung sollte diese Selbstverständlichkeit bei jeder Gelegenheit festgestellt werden.

Aber es handelt sich heute, wo die organisierten Eisenbahner Oesterreichs stolze Rückschau halten können, nicht bloß um die positiven Erfolge allein. Noch ist der große und lange Werktag nicht vollendet, der nur durch eine kleine Pause zur innerlichen Sammlung und des dankbaren Bedenkens unterbrochen werden soll — und die Arbeit, die noch getan werden muß, harret in überreicher Fülle der Kraft und zähen Ausdauer mutvoller Kämpfer. Den Blick nach auf- und vorwärts gerichtet, so muß noch manches Vollwerk überfliegen werden, bis der freie Weg hinüberführt ins Sonnenland einer lichtereren Zukunft.

Aber vor diesem stetigen Fortschritt hängt eben heute mehr als je dem Staate und der Bourgeoisie. In der gesamten internationalen Welt des Kapitalismus regt sich heute der Geist des Widerstandes gegen die Forderungen der Arbeiterklasse stärker als je vorher. Gerade in einem Lande, wo man über die großen Kämpfe zwischen Arbeiterschaft einerseits und Kapital und Staatsgewalt andererseits längst hinaus zu sein schien, in England, sehen wir jetzt, wie alles, was zu den Nutznießern des bürgerlichen Klassenstaates gehört, sich in verjüngter Kraft gegen die Arbeiterschaft aufbäumt, um ihr bei dem soeben unternommenen Anlauf zu weiterem Fortschritt entschlossen in den Weg zu treten. Und denselben Vorgang beobachten wir in allen Staaten, wo die Kraft der Arbeiterschaft bisher hinreichte, der herrschenden Klasse Erfolge ab-zuzwingen. Aber mit ganz besonderem Nachdruck formieren alle kapitalistischen Staaten ihre Kampfschere gegen die Organisation der Eisenbahner, wie wir das in den letzten Jahren in Holland, Ungarn, Italien und Frankreich gesehen haben. Und in Oesterreich? Die Lohnkämpfe, die in den letzten

Jahren auf den Eisenbahnen geführt wurden, haben die ganze Meute unserer Feinde mobil gemacht, und es vergeht keine Gelegenheit, wo nicht der Staat von den großen kapitalistischen Organisationen gemahnt wird, es den übrigen Staaten gleichzutun, und den Eisenbahnern das Recht auf Koalition zu nehmen. Und wie sehr der Staat, der ja schließlich nur die Exekutive der besitzenden Klasse ist, diesen fortgesetzten Einflüsterungen unterliegt, das beweisen uns außer der unseren Lesern bereits vorgeführten beabsichtigten Strafrechtsreform zahllose andere Mahnungen aus jüngster Zeit. In allen diesen Vorgängen, die unsere schärfste Aufmerksamkeit erfordern, spiegeln sich die Niederschläge aus den Lohnkämpfen der Eisenbahner, die diese in der Öffentlichkeit auslösten, wieder. Die Öffentlichkeit steht, soweit sie aus rein proletarischen Klassen ausscheidet, eben nicht auf Seite streifender oder auch nur resistierender Eisenbahnbediensteter. Der Geschäftsmann, der seine Waren nicht oder im verdorbenen Zustand erhält, weil sie auf der Bahn nicht oder nicht rechtzeitig befördert werden konnten, wird in der Regel geneigt sein, den kämpfenden Eisenbahnern alle Teufel an den Hals zu wünschen, die ihn so in seiner Tätigkeit, Profit zu machen, stören. Fällt ein solcher Kampf der Eisenbahner noch dazu in eine Zeit außerordentlicher Preissteigerung, so ist gar kein Zweifel, daß die Wirkungen, die er auslöst, sich zunächst in einer wirklichen Hungersnot bei der am wenigsten kaufkräftigen Klasse bemerkbar machen können, was natürlich auch zu den damit unzertrennlich verbundenen Folgen von Hungerkrawallen führen kann. In einer solchen Periode wird natürlich der Staat, wenn er sich von den Mächten, die ihn repräsentieren — und das ist heute ohne Zweifel das Finanzkapital — in seinem Vorgehen gestützt weiß, gar nicht verlegen sein und die schärfsten Mittel gegen die Eisenbahner in Anwendung bringen. Er tut das selbstverständlich mit um so größerer Ruhe und Sicherheit, wenn er sich im Einklang mit der Stimmung weiterer Schichten der Bevölkerung weiß und nicht zu fürchten braucht, den Widerspruch der öffentlichen Meinung herauszufordern. Diese aber steht nun einmal unter dem Einfluß von realen Wirtschaftsinteressen und läßt sich keineswegs von ethischen Gesichtspunkten leiten.

Darauf könnte man freilich antworten, daß das alles auf den Streik zutreffen mag, daß es aber wesentlich anders bei einem passiven Widerstand sei. Dieser bestehe bekanntlich im Eisenbahnverkehr in der strikten Einhaltung der Instruktionen und Vorschriften, wodurch freilich der Verkehr gestört und die Strecken „verstopft“ werden. Aber das ist nicht die Schuld der Bediensteten, und sie können auf keinen Fall für die Folgen verantwortlich gemacht werden, die durch die strikte Befolgung von gesetzlichen Vorschriften entstehen. Das ist, theoretisch wenigstens, so richtig, daß man darüber nicht zu reden braucht. Aber praktisch liegt doch die Sache so, daß die Nichtbeachtung der Instruktion der regelrechte Normalzustand auf der Eisenbahn ist. Werden die Instruktionen wirklich einmal ganz allgemein eingehalten, so bedeutet das eben die Kriegserklärung an den Unternehmer, an Staat und Gesellschaft, denn es kommt doch lediglich alles auf die Wirkung an, die erzielt wird. Da diese aber erfahrungsgemäß bei einer passiven Resistenz den Wir-

den Weg dahin machten. Um halb 8 Uhr war ich am Klage. Einige Tramway- und Expeditionsbedienstete hatten bereits Platz genommen und diskutierten über die kommenden Dinge. Auf ihren Gesichtern lag eine feierliche Stimmung. Als die Zeit zur Eröffnung der Versammlung herannah, waren laut Protokoll 67 Personen anwesend, darunter 18 Bedienstete und Arbeiter der diversen Bahnen. Unter lautloser Stille und großer Spannung eröffnete der Proponent die Versammlung. Von einem Zettel las er die wenigen Worte, die er zu sagen hatte, herunter und gab die Tagesordnung bekannt. Nach Verlesung der Statuten und sonstigen Formalien wurde zur Wahl in den Vorstand geschritten. In denselben wurde der Proponent Watausch als Obmann, ich als Obmannstellvertreter, Peter Jilka (Tramway) als Kassier und Horik (Franz Josefs-Bahn) als Schriftführer gewählt. Die anderen Ausschußmitglieder, die ich niemals mehr wieder sah, wurden auf das Geratewohl aus der Versammlung entnommen.

Das Referat über Zweck und Nutzen des Vereines hielt Karl Höger, der damals fast alle Vereine aus der Taufe hob. Obwohl seine Rede ganz sachlich gehalten war, konnte es sich der Regierungsvorteiler nicht nehmen lassen, den Redner unangeseht zu unterbrechen. Es schien, als ob er Morgenluft witterte! Nach seiner Amtsmiene zu schließen, hätte er am liebsten unser neugeborenes Kindlein, das unbescholten in den Windeln lag, wieder erdroffeln wollen. Nach der Versammlung fand eine Besprechung mit den Funktionären statt. Das Vereinslokal wurde in die Innere Stadt, Hieselbergers Gasthaus, Sohenstausenstraße 15, verlegt, wo alle Donnerstage Sitzungen und Besprechungen stattfanden. Ein Flugblatt wurde an die Verkehrsbediensteten hinausgegeben, in welchem den Berufskollegen die vollzogene Konstituierung bekanntgegeben und kurz der Zweck des Vereines erklärt wurde. Dieses lose Blatt erfüllte seinen Zweck. Die Südbahner, die stets die Fortschrittlichsten und Radikalsten gewesen sind, waren auch damals die ersten, die in großer Zahl dem Verein beitraten und kräftig in die Spenden griffen. Die Namen dieser ersten Hülfsleister muß ich leider verschweigen, weil ich leicht den einen oder den anderen dieser Braven vergessen und unbeabsichtigt kränken könnte. Ein Zeit hängt heute noch in zäher Ausdauer und abgöttischer Liebe an ihrer Organisation. Die Bahn war von nun an frei und jeder tat das Menschenmögliche. Aber auch Hindernisse, die wir nicht voraussehen, taten sich turmhoch vor uns auf. Die offiziöse „Wiener Zeitung“ ließ einen Leitartikel mit der Ueberschrift erscheinen: „Der Sozialismus der goldenen Knöpfe“. In demselben wurden die Bahnverwaltung und die Staatsgewalt aufgefordert, Gegenmaßregeln gegen den

neuesten, aber gefährlichsten Feind anzuwenden. Der Scharfmacherartikel schloß mit den Worten: „Mögen die Konjunktur darüber wachen, daß Oesterreichs junge Volkswirtschaft keinen Schaden erleide.“ Der Lokomotivführer, Kondukteur- und Beamtenverein, die das Heil der Eisenbahner in der „Selbsthilfe“ sahen, waren unseren Bestrebungen gegenüber spinnfeind gestimmt. Sie alle sahen in dem neuen Verein einen unliebsamen Rivalen, der ihre veraltete und unbewährte Selbsthilfe über den Haufen rennen, ihre Ruhe und Alleinherrschaft stören könnte. Jeder Schritt, den wir taten, wurde bekrittelt, jede Tat herabgesetzt. Mißtrauen und einer ungezähmten Eifersucht begegneten wir auf allen Linien. All das genierte uns nicht; „Geh' deine Bahn“... war unsere Losung. Den Südbahnerkollegen gehört das unbedrittene Verdienst, die vorhandene Aversion im Kondukteurverein gebrochen zu haben. Je mehr wir angefeindet wurden, desto schneller wuchs die Zahl unserer Anhänger. Innerhalb sechs Monaten wurden in der Leopoldstadt, Prater, Alfergrund, Favoriten, Liesing, Meidling, Penzing, Rudolfsheim, Hernals, Währing, Döbling, Floridsdorf, Lundenburg, Auzsig und Bodenbach Ortsgruppen errichtet. Zahlstellen in Leoben, Lobnig, Graz, Salzburg und Ostrau waren auf einen Schlag entstanden. Ueberall wurde der neue Kämpfer mit Begeisterung aufgenommen. Die Mitgliederzahl betrug schon gegen 6000. Eines Tages traf den Obmann ein Herzschlag. Da niemand anderer zur Annahme dieser Stelle zu bewegen war, mußte ich diese Funktion annehmen, die mich beinahe ins Verderben brachte. Die unausgesehete Versammlungstätigkeit, die der junge Fachverein entwickelte und bei der ich ausnahmslos als Redner auftrat, hat die Bahnverwaltungen und insbesondere die Genossenschaft der Schmersfuhrwerker gegen mich aufgebracht. Mein Vorgesetzter, Inspektor Herweggen, der jegliche Regierungsrat und Direktor der E. W. A. ließ mich zu sich rufen und redete mir in wahrhaft väterlicher Weise zu, mein Vorhaben einzustellen, da er sonst außerstande wäre, den Ansturm auf mich abzuwehren. Herr Herweggen war damals Gemeindevater der Stadt Wien und stand der Politik sehr nahe. Ein Zurück gab es für mich nicht mehr. Und so wurde meine Verhüllung in das damalige Bauernnest Sollenau verfügt. Alle Witten, mich in Wien zu lassen, Rückficht auf meine kranke Familie zu nehmen, prallten an dem Willen des Direktors Jellinek wirkungslos ab. Ich mußte ohne Familie nach Sollenau. Bei meinem Abschied sagte mir Direktor Jellinek folgendes: „Ich bin alt geworden und habe mich um Politik niemals gekümmert und bulde dies auch von keinem meiner Angestellten.“ Als ich ihm sagte, daß das „sich um die Politik nicht kümmern“ der größte Schaden sei, den man der

Nation antun könnte, nannte er mich einen Frechling und Narren, dem er die Politik schon austreiben werde. Er schloß seine Mahnung: „Entweder biegen oder brechen“, und fügte noch, fast freundschaftlich, hinzu: „Sollten Sie jedoch Neue annehmen, dann werde ich für Ihr weiteres Fortkommen bestens Sorge tragen und Ihnen eine Station übertragen, wo Sie ein gemachter Mann sind.“ Die Neue kam nicht, weil ich nichts zu bereuen hatte. In Sollenau angekommen, setzte ich meine Tätigkeit mündlich und noch mehr schriftlich bis über Würzzuschlag fort. Die Direktion wollte mich auf eine andere Art fesseln machen. Sie verfügte, daß mein nachgesendetes Essen nicht mehr auf der Maschine mitgenommen werden dürfe, sondern als Gilguttolli gegen Entrichtung der tarifmäßigen Gebühr aufzugeben sei und strafe mich extra noch wegen „des Essens“ mit einem Gulden. Diese Blodnote habe ich noch bis heute als „Dokument der Zeiten Schande“ aufbewahrt. So ging nun auf Geheiß des Verwaltungsrates der Disziplinaraustrich unter Mitwirkung meiner lieben Kameraden hin und kündigte mir Knapp vor meiner Pensionierung (mir fehlten noch 2½ Monate auf zehn definitive Dienstjahre) den gesellschaftlichen Dienst. Jetzt war ich aller Fesseln frei und arbeitete mit Volldampf für die Organisation, die ich als meinen Lebensinhalt, als mein Lebenswerk betrachtete. Leider besaß der junge Streiter auch nicht einen disponiblen Kreuzer, den man mir als Unterstützung oder Entschädigung für die Abhaltung von Versammlungen geben konnte. Der Mitgliedsbeitrag betrug damals 7 Kr. per Woche, kaum hinreichend, die notwendigen Druckkosten anzuschaffen. Der Bezirksausschuß Landstraße, dem ich und die Organisation noch heute zu großem Dank verpflichtet sind, hielt ein Fest ab und leitete eine Sammlung ein, um mich und die junge Organisation über Wasser zu halten. Um die Organisationsidee propagieren zu können, ließ ich wieder einige Flugblätter hinausflattern, denen eine Broschüre, „Der erste Lichtstrahl“ beilegte, nachfolgte. Diese Broschüre erschien in einer für die damalige Zeit ungewöhnliche Auflage von 15.000 Exemplaren und wurde mit großer Begeisterung bei den Eisenbahnern aufgenommen. Von nun an verging kein Tag, wo nicht Versammlungen in allen Wiener Bezirken unter den verschiedenen Arten der Verkehrsbediensteten stattfanden und die Bildung neuer Ortsgruppen erfolgte.

Aber immer noch ging es mir und den anderen Genossen viel zu langsam vorwärts. Der Mangel eines Sprachrohrs, einer Zeitung, machte sich sehr fühlbar. Der Ausschuß,

lungen eines Streiks nahezu gleichkommt, so heißt es auch, damit dem Staate an seinen Lebensnerv greifen, der darauf im Interesse seiner Selbsterhaltung mit allen Mitteln reagieren wird. Auch die passive Resistenz bedeutet somit für den Staat einen ihm aufgedrungenen Kriegszustand, bei dem bekanntlich alle Grundzüge des geltenden Rechtes verlassen und der Kampf zu einer bloßen Machtprobe wird.

Für den modernen Staat und die bürgerliche Gesellschaft überhaupt, besteht also in einer wirklich ernsthaften Organisation der Eisenbahner, die Gefahr, die man los werden möchte unter allen Umständen. Und Lohnkämpfe, die die Eisenbahner zu führen gezwungen sind, werden dergestalt zu politischen Kämpfen, um so mehr, je vollkommener der Eisenbahnbetrieb sich zu einem Monopol des Staates entwickelt. Welche Ausblicke sich aus dieser Betrachtungsweise für die Zukunft ergeben, ist nicht schwer festzustellen. Die Mächte, die der Eisenbahnerschaft immer mehr geschlossen in den Weg treten, sind unabsehbar an Zahl und Einfluß. Und es wäre eine Unterlassungssünde, wenn wir nicht an dem Tage, wo wir rückwärtsgewandenes überprüften, nicht auch einen Blick in die Zukunft werfen wollten, um die Chancen zu überschauen, die sich für unsere Weiterarbeit darbieten. Sie sind nicht rosig, und nicht danach angetan, um auf unseren Lorbeeren rasten zu können. Aber es ist gut auch am Festtage zu wissen, daß noch arbeitsreiche Wochen vor uns liegen. Nur wenn wir voll und ganz verstehen, daß die gewaltigen Berge, die noch zu übersteigen sind, auf der kommenden Strecke liegen, dann werden wir rüstig weiterbauen und weiterschreiten, trotz aller Feinde und Querköpfe, bis hinan zum Bergesgipfel, von wo aus wir das Neuland der Zukunft schauen!

Wir sind die Kraft, wir sind Das Leben!

Als im Jahre 1897 im Frühjahr die Bediensteten der Schweizerischen Ostbahnen zur Durchsetzung ihrer Wünsche in den Streik traten, da glaubten die Gewaltmenschen Badeni und Guttenberg, daß es an der Zeit wäre, der so viel verhassten österreichischen Eisenbahnerorganisation den Todesstoß zu versetzen und dieselbe ein für allemal mit Stumpf und Stiel auszurotten.

Am 9. März, morgens 7 Uhr, wurde zum Schläge ausgeholt. Zu gleicher Zeit flatterte die ministerielle Verfügung nach allen Winkeln des großen Reiches hinaus und gab den Bezirkshauptmannschaften Gelegenheit, ihr Können zu erproben. Alle Inventargegenstände wurden versiegelt, der „Eisenbahner“ eingestellt, das Vereinsleben mit einem Federstrich sistiert. Hunderte von schlaflosen Nächten waren vergebens geopfert, alle Hoffnungen eingefahrt, das vorhandene Vermögen konfisziert. Die Heldentat selber war in den Amisblättern verlautbart und an allen öffentlichen Stellen affiziert.

Das war ein kalter Märztag!

Die Reaktion setzte mit ihren alten, verrosteten Waffen wie im Vormärz wieder ein und ver-

pflanzte ihre Absicht bis auf den letzten Assistenten fort. Das Reichsgericht bestätigte die Auflösung. Das Parlament, welches zur Wahrung der staatsbürgerlichen Rechte aufgerufen wurde, feierte vor Freude förmliche Orgien über diese Tat.

Inbesondere waren es die Christlichsozialen, welche zur Macht gekommen waren, die vor Rubel Purzelbäume schlugen. Unverrassen sollen die Reden der Abgeordneten Prohaska, Axmann und Krásk sein, die die Badeniten als Selben hinstellten und feierten. General Guttenberg als erster Eisenbahnminister, der sich sein Leben lang nicht mit sozialen Fragen beschäftigte, erklärte im Parlament: Die Auflösung des Vereines war eine Notwendigkeit, weil diese Organisation staatsfeindliche Tendenzen verfolge. Die Bediensteten verlangten mehr Lohn, kürzere Arbeitszeit. Würde man ihren Wünschen entsprechen müssen, dann würden die Bahnen passiv werden, der Unternehmungsgeist könnte sich nicht entwickeln und niemand würde mehr Bahnen bauen wollen, weil sich diese Unternehmen nicht mehr rentieren möchten.

Diese Darlegungen fanden begreiflicherweise bei den Kapitalistenvertretern freudigen Widerhall. Sie sahen ein, daß, wenn sie den Bediensteten mehr Lohn zahlen sollten und die Arbeitszeit verkürzen, der Unternehmergewinn kleiner, die Aktie fallen würde.

Wer dazu beiträgt, daß die Aktie falle, verfolge staatsfeindliche Tendenzen. Das Geständnis der Regierung war den bürgerlichen Abgeordneten klar. Die Auflösung blieb daher aufrecht. Es war ein Sieg der Aktie. Doch die Reaktionäre jubelten zu früh! Die Regierungen denken, die Massen lenken!

Der Sozialismus hatte bereits zu tief seine Wurzeln geschlagen. Mehr als die Hälfte der damaligen Mitglieder blieben ihrer Sache treu und scharten sich um ihr Fachblatt, den „Eisenbahner“, der ihnen die niedergerittene Organisation ersetzte. Nur die Jaghaften verhielten sich passiv. Aber es waren noch nicht alle Märsen vorbei!

Nach ungefähr einem Jahre feierte der Organisationsgedanke von neuem seine Auferstehung. So wie der Phönix aus seiner eigenen Asche von selbst erstand, so entstand und so wird für alle Zeiten die Organisation der Eisenbahner von selbst entstehen und bestehen müssen.

Für die Eisenbahner ist die Organisation eine Lebensnotwendigkeit geworden. Lebensnotwendigkeiten sehen sich trotz allem Entgegenstemmen von selbst durch, möge kommen, was da will! Das ist ein wirtschaftliches und natürliches Gesetz.

Im Jänner 1898 wurde die Wiedergeburt und das Sichwiederfinden in einem kleinen Gasthaus in der Hofmühlgasse des VI. Bezirkes gefeiert. Die Eisenbahner konnten den Gedanken nicht länger ertragen, daß sie ihre gerechte Sache, welche sie mit legalen Mitteln zu erreichen suchten, nicht im vollen Lichte der Öffentlichkeit vertreten dürften.

Dort, wo ein Wille vorhanden, ist bald ein Weg gefunden. Nach Ablauf eines Jahres standen wieder 13.642 Mitglieder, und zwar 11.624 deutsche, 1758 tschechische und 260 polnische in der Organisation. Drahtschmidt, Broške, und wie die Direktionsgewaltigen alle hießen, ließen es an Versetzungen, Strafen und Entlassungen nicht fehlen, um die Be-

diensetzten von ihrem Vorhaben einzuschüchtern und abzuschrecken. Aber all die Mittelchen und Mittel waren vergebens. Wurde ein Vertrauensmann verhaftet oder entlassen, traten zwei andere in die Bresche. Die Organisation wuchs allmählich und erreichte im Jahre 1905 die stattliche Zahl von 32.721 Mitgliedern. Sieben waren 21.633 Deutsche, 8028 Tschechen, 2238 Polen, 733 Slowenen und 89 Italiener. In diesem Jahre setzte in Oesterreich die Wahlrechtsbewegung mit seltener Stärke ein und riß die Indifferenten aus ihrem Schlaf. Die Eisenbahner benützten die Gelegenheit und setzten sich gleichfalls für die Erringung dieses Rechtes ein und verknüpften diese Forderung mit einer Reihe von Personalfragen. Zum erstenmal fühlten die Regierung und die herrschenden Gewalten die Macht der Eisenbahnerorganisation. Der Kampf wurde ohne Opfer und mit Erfolg für beide Richtungen abgeschlossen.

In diesem Jahre mußten die Bahnverwaltungen die totgegaubte Organisation als lebend, wirkend und zu Recht bestehend mit süß-saurer Miene anerkennen. Diese Errungenschaft ist eine bleibende kulturhistorische Tat ersten Ranges. Es wäre verfehlt, anzunehmen, als ob das Eisenbahnministerium und die Privatbahnen durch die Anerkennung der Organisation als gleichwertiger Kompazitent plötzlich von einem heiligen Geist überschatteten worden wären und sich zu einer sie ehrenden, modernen Auffassung bekannt hätten. Leider war dies nicht so. — Nicht aus eigenem Antrieb, sondern der eiserne Muß diktierte ihnen ihr Verhalten.

Als zwei Jahre später, 1907, die Eisenbahner den großen Privatbahnen den Krieg erklärten, weil diese ihnen vorenthalten hatten, was die Staatsbahnen bereits im Jahre 1905 ihren Bediensteten gaben, schwoll die Organisation auf 51.832 Mitglieder an. Es waren in derselben 35.235 Deutsche, 11.780 Tschechen, 2675 Polen, 1771 Slowenen und 371 Italiener. Im abgelaufenen Jahre (1911), wo die fürchterliche Teuerung die Eisenbahner neuerlich zum Kampf ums Leben rief, schloß sie mit einem Mitgliederstand von 59.470 ab. Dieselben verteilen sich auf 41.550 Deutsche, 11.534 Tschechen, 4190 Polen, 1756 Slowenen, 320 Italiener und 120 Ruthenen und Kroaten. Was von besonderem Interesse ist und nicht scharf genug hervorgehoben werden kann, ist, daß der Aufstieg von einem Jahr zum anderen in gleichem Tempo erfolgte und daß niemals ein Rückgang, ja nicht einmal ein Stillstand eintrat. Wer die Anstrengungen der Nationalen, Christlichsozialen und der Separatisten aller Grade in dem letzten Jahre beobachtete, wer die Mittel und die Niedertracht kennt, die sie in ihrer blinden Wut gegen uns anwendeten, der muß sagen, daß unser Wachsen und unsere Festigung ein Kunststück ist, das seinesgleichen in der Geschichte der Arbeiterbewegung sucht. Es zeigt dies, daß die Eisenbahner sich des rechten Weges und der rechten Waffen klar sind.

Wenden wir den Blick für einen Augenblick von den allgemeinen Kämpfen und Erfolgen ab und betrachten wir, was die Organisation aus eigener Macht den Mitgliedern seit dem Jahre 1899 bis Ende 1911, also innerhalb zwölf Jahren, geboten hat.

der seit anderthalb Jahren öfters gewechselt wurde, bestand zuletzt in seiner Mehrheit nur mehr aus Eisenbahnern. Dieser ging daran, die „Verkehrs-Zeitung“, das einzige damals bestehende Eisenbahnblatt, abzulösen. Als sich die Verhandlungen zerbrachen, wurde mit nichts und aus nichts ein selbständiges Eisenbahnblatt „Der Eisenbahner“ geschaffen, dem eine Beilage, „Der Tramwaybedienstete“, beigegeben wurde. Am 15. November 1898, also kaum 14 Monate nach der Gründung des Fachvereines, erschien die Probenummer. Qui, gab's da einen Jubel! Von vielen ersehnt und begrüßt, von vielen versucht! Daß die erste und alle nachfolgenden Nummern der Konfiskation verfielen, verticht sich von selbst. Erst jetzt konnte der Ausschuß daran schreiben, mich als seinen Sekretär und Redakteur mit einem Monatsgehalt von 30 fl. anzustellen. Das Dekret, welches mir eingehändigt wurde, trug die Unterschrift des Josef Goby, Kondukteur der Südbahn, als Obmann und Heinrich Wintersberger, Kondukteur der Südbahn, als Schriftführer. Von jetzt ab konnte erst von einer systematischen Aufklärungsarbeit und einer planmäßigen Agitation gesprochen werden. Bisher hatte sich das Vereinsleben in meiner Wohnung vollzogen. Jetzt erst nehmen wir einen drei Meter langen und zwei Meter breiten Tischladen, X, Van der Müllgasse 18, auf, wo der Verein und die Zeitung sich niederließen. Noch in demselben Jahre (Herbst 1898), als im Parlament die Novelle zur Unfallversicherung eingebracht wurde, nahmen der Verein und seine Presse trotz seiner Jugend großen Anteil und entscheidenden Einfluß auf den Gang der Verhandlungen. Die große Protestversammlung in den „Drei Engelfälen“ auf der Wieden, in welcher Genosse Axmann und Genosse Raff unsere Stellungnahme zum Gesetz prägten, hatte ihre Wirkung auf das Parlament ausgeübt. Unser Geist beherrschte die schier endlose Debatte ganz. Genosse Pernerstorfer, Dr. Lueger, Pataki und viele andere berieten sich in ihren Reden immer wieder auf unsere Wünsche. Ich verfaßte ein Flugblatt in der Sache und warf es von der Galerie des Abgeordnetenhouses auf die Plätze der erstaunten Abgeordneten. Bei meiner Verhaftung wurde mir mitgeteilt, daß ich der erste bin, der solchen Trebel beging. Ich war jedoch auf diese „Freiheit“ sehr stolz. Genosse Wintersberger wurde sodann ad hoc zu einer Enquete ins Parlament einberufen, in der er in mannhafter Weise der Regierung und den Abgeordneten unsere Wünsche bekanntgab. Das Verhandlungsmaterial wurde zu einer Broschüre verarbeitet, die den Titel „Kampf und Sieg der Aktie“ trug und die die beabsichtigte Wirkung vollkommen erfüllte.

In selben Jahre wurde eine große Aktion zur Errichtung einer Personalkommission bei der Südbahn eingeleitet und mit Erfolg durchgeführt. In die Wahlen der Kranken-

lassen der Staats-, Süd- und Oesterreichischen Nordwestbahn wurde zum erstenmal mit überwältigendem Erfolg von unserer Seite eingegriffen.

Der Anschlag, welcher Bilinski, der damals Präsident der I. I. Staatsbahnen war, auf den § 33 der Dienstordnung machte, wurde abgewehrt; der Geheimrat der N. W. gegen unseren Verein wurde derart zerzaust, daß er niemals dem Wortlaut nach angewendet werden konnte und die schrankenlose Brutalität der Herren von Görgey und Zeitelts, denen unser Verein ein Dorn im Auge war, eingeschränkt. Am 10. November 1898 fand die erste Wahlrechtsversammlung für die Eisenbahner in den „Drei Engelfälen“ statt, wo an Stelle des entschuldigten Genossen Pernerstorfer ich das Mejerat führte und die erschienenen Kollegen, so gut ich es konnte, in die Anfangsgründe der Politik einführte. „Wir brauchen“, so sagte ich am Schluss der Versammlung, „das Wahlrecht wie die Luft und das Wasser, wir müssen es aus Selbsterhaltungstrieb erkämpfen, koste es, was da wolle.“ Erst nach weiteren 14 schweren Kampfjahren wurde unser damaliger Traum erfüllt und die Eisenbahner erlebten die Freude, selbst einen Vertreter ins Parlament entsenden zu können.

Aber auch einen verzweifellen Streik mußte die junge Organisation mit der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft führen, welcher zwei Opfer forderte, wovon eines (Hofmeister) sechs Monate Kerker erhielt. Obwohl in diesem Lohnkampf die Bediensteten formell unterlagen, wurde dennoch eine Reihe von nicht zu unterschätzenden Vorteilen errungen. Mittlerweile hat der Staatsanwalt drei Anklagen gegen mich eingebracht, die mir zusammen 21 Tage Arrest eintrugen. Zum Glück standen wir im Kampf mit dem Eisenbahnkapital nicht mehr allein. Genosse Tomschik organisierte die Heizhaus- und Werkstättenarbeiter. Am Schluß des Jahres 1898 hatten die I. I. Staatsbahnen, die St. E. G., die Nord- und Südbahnbetriebe ihre eigenen Fach- und Unterstützungsvereine der Werkstätten- und Heizhausarbeiter. Diese Organisation wuchs unter der umsichtigen Leitung des Gründers und seiner Vertrauensmänner zusehends. Für diese Gruppe wurde ebenso ein Fachblatt wie für die Verkehrsbediensteten geschaffen, das den Namen „Die Eisenbahnerzeitung“ führte und bald auch in tschechischer Sprache herausgegeben wurde. Das Blatt hatte aber nur kurzen Bestand und mußte wieder eingestellt werden.

Im Jahre 1893 waren die Eisenbahnerorganisationen auf dem Ersten internationalen Kongreß zu Zürich und im Jahre 1894 am Zweiten internationalen Kongreß in Paris durch Genossen Tomschik vertreten. Durch das Nebeneinanderarbeiten der beiden Organisationen und ihrer Blätter entstanden Grenzstreitigkeiten, die der weiteren Entwicklung und Ausbreitung dieser Organisationen nicht dienlich gewesen

wären. Von beiden Seiten brach sich die Ansicht durch, diesen Zustand zu beseitigen und die vorhandenen Vereine zu einem Verband unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen. Ohne jede Störung und Bitterkeit vollzog sich der Zusammenschluß. Als Verbandssekretär wurde Genosse Tomschik ange stellt, der damals der einzige unter den Eisenbahnern war, der von Gewerkschaftsbewegung und deren Fragen etwas verstand. Die „Eisenbahner Zeitung“ wurde aufgelassen und als Verbandsorgan wurde der „Eisenbahner“ als der ältere Kämpfer beibehalten. Am 1. Juni 1894 übernahm Genosse Tomschik die Redaktion des „Eisenbahner“. Von da ab kann man erst von einer Gewerkschaftsbewegung und von einem Gewerkschaftskampf der österreichischen Eisenbahner im heutigen Sinn sprechen. Von da ab legte die Organisation ihre Kinderhülle ab, um Siebenmeilenstiefel anzuziehen. Mit Riesenschritten wuchs die Anzahl der Anhänger, aber auch ihre Feinde. Christlichsoziale und deutschnationale Eisenbahnerorganisationen gab es in der gefährlichen Zeit, wo jeder, der offen auftrat, seine Existenz auf das Spiel setzte, noch nicht. Erst als der Erzreaktionär v. Wittel Minister wurde, war der Boden für diese Sorte von Organisationen geebnet und der Weg für sie frei gemacht. Die Deutschnationalen kommen viel später. Sie sind konischerweise ein Produkt des allgemeinen Wahnsinns, gegen das sie sich immer wehren und noch wehren. Sie sind von den bürgerlichen Parteien als Wahlhilfe geschaffen worden, denen die Aufgabe zufallen sollte, die Einigkeit unter den Eisenbahnern zu sprengen.

Die kurz dargelegte Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte unserer Organisation ist zugleich ein Stück Parteigeschichte und ein Stück Kulturgeschichte Oesterreichs. Sie bildet ein Ruhmesblatt, das wohl schöner und ruhmreicher ist als manch andere Kapitel in der Geschichte unseres Vaterlandes; und gerade deshalb sind wir und die gesamte Arbeiterschaft stolz darauf. Der Aufstieg seit dieser Zeit gehört eigentlich schon mit in die neuere Geschichte unserer Organisation, weshalb ich hiermit abbreche. Es wird sich jedoch bald die Gelegenheit ergeben, auch diese zu skizzieren. Wer die Geschichte und die Tradition seiner Organisation nicht kennt, hat nicht bloß eine große Lücke in unserem Wissen, sondern wird auch oft zu falschen Schlüssen kommen und vielerlei Erscheinungen unrichtig beurteilen. So will ich diese Erinnerungen mit dem Titel au' Freiligrath schließen, welches ich vor zwanzig Jahren am 2. April 1902 am Schluß meiner Rede an der Wiege unserer Organisation gesprochen habe:

„Trotz alledem! Ihr könnt uns hemmen, doch ihr bezwingt uns nicht — unser die Welt trotz alledem!“

vordwärts kommen. Das war damals eine allgemein geübte „Sitte“ und galt als Richtschnur zum Vordwärtskommen.

Wie ganz anders ist es heute! Menschentum und Manneschre sind erwacht. Der Bedienstete hat sich eine geachtete Stellung unter den Mitbürgern und den Vorgesetzten aller Grade errungen und ist bestrebt, dieselbe zu erhöhen. Sein Auftreten ist sicherer, seine Intelligenz größer, die Lebenshaltung höher und seine Arbeitsleistung weit besser geworden. Aus eigener Kraft hat sich das Eisenbahnproletariat innerhalb zweier Dezennien zu einem Kulturfaktor emporgehoben. Der Bedienstete kennt sich heute in der Volkswirtschaft und Politik ebenso gut wie in seinem Dienst aus. Und kennt die Zusammenhänge. Die knechtische Disziplin mußte der selbst erwählten eisernen Pflichterfüllung weichen. Das Demunziantentum und der Kasstengeist sind im Aussterben und werden gegenwärtig nur mehr bei den „Gelben“ geduldet und geübt.

Der Dienst, die Arbeitszeit, die Anstellung, das Abancement, die Behandlung halten entgegen den damaligen Verhältnissen keinen Vergleich mehr aus. Täglich und stündlich arbeitet die Organisation an ihrem wirtschaftlichen und kulturellen Aufstieg.

Vom Grund aus hat der organisierte Eisenbahner die für ihn geschaffenen Humanitätsinstitute reformiert. Überall hat die Organisation ihre bewährten Vertreter sitzen, die die Interessen ihrer Mitkollegen manbar verteidigen. An Stelle des prozessualen Rechtes für die Krüppeln ist die liquide Unfallrente getreten. Mit einem Wort: an Stelle des einzelnen kommt der Wille der Gesamtheit in der Organisation überall zum Ausdruck. Wie ein roter Faden zieht sich die Organisationsarbeit durch unser ganzes Leben. Die falsche Scham und der Kasstengeist, die den Proletarier lehrten, Hunger zu ertragen und sich an den glühenden Knöpfen zu ergötzen, ist im Schwinden und zum Teil schon erloschen. Wie ein Märchen klingt es an unser Ohr, wie einst die Beamtenzeitung „Bahnfrei“ und die „Verkehrszeitung“ mit flammenden Worten Protest erhoben, weil die Bediensteten der Neuen Wiener Tramway eine den Eisenbahnern ähnliche Uniform bekamen. Mit tränenreicher Stimme beklagten die beiden Blätter, daß das „Ehrenkleid“ des Eisenbahners tief beleidigt worden sei, und riefen den Staatsanwalt und alle Teufel zur Hilfe auf.

Mit Behmut erinnern wir uns an das Guldigungstelegramm, welches die Bahnmeister bei ihrer Wlliner Tagung an den Eisenbahnminister Wlffel sandten und ihn flehentlich um Verleihung des Degens baten. „Alle Unbilden, die man ihnen auferlegte,“ so erklärten sie damals, „wollen sie mit Geduld ertragen; aber eines, — eines — den Degen, können sie unmöglich noch länger entbehren!“

Daß die Arbeiter in die Provisionierung einbezogen wurden, daß das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal die anderthalbfache Dienstzeit angerechnet erhält, daß das Quartiergeld erhöht und 40 Prozent in die Pensionsbemessungsgrundlage zugestanden werden, daß die Bahnwächter in die Kategorie III der Bediensteten eingereiht wurden, daß die Nachdienstzulage für einen großen Teil des Personals ausbezahlt wird und die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse als geregelt zu betrachten sind, daß die Erholungsurlaube festgelegt sind, daß die Bediensteten in den Arbeiterausschüssen und Personalkommissionen ein Vertretungsrecht besitzen, all das soll nur so nebenbei miterwähnt werden, um zu ersehen, wie es „damals war und wie es heute ist“. Wir sind die Letzten, die mit den Errungenschaften zufrieden sind, und wissen nur zu gut, was alles noch zu tun ist, um das Los des Eisenbahners erträglich zu machen. Es muß uns aber am heutigen Tage erlaubt sein, zu sagen, daß wir das, was wir bei der Gründung andeuteten, in vollem Umfang gehalten haben. Gätten die Eisenbahner ihre Mitgliedsbeiträge statt in die Organisation bei einer Sparkasse hinterlegt und diese Einlage mit 1000 Prozent verzinst erhalten, so wäre das Ergebnis ein Bettel gegenüber dem Erreichten.

An alle jene, die über dies und jenes nörgeln, stellen wir heute die Bitte: einen Augenblick innezuhalten und selbst zu prüfen, was war, was ist und was sein wird! R. M.

Ein Rückblick auf die internationale Eisenbahnerbewegung.

Von Hermann Jochabe (Berlin).

Heute, wo die österreichische Eisenbahnergewerkschaft auf eine zwanzigjährige Tätigkeit zurückblicken kann, geziemt es sich wohl, auch einen kurzen Ueberblick über die internationale Eisenbahnerbewegung zu geben. Es geziemt sich dieses um so mehr, da die österreichische Gewerkschaft vom Anfang an, wo von einer internationalen unter den Eisenbahnern überhaupt die Rede sein kann, stets mit dabei gewesen ist. Stets hat die österreichische Eisenbahnergewerkschaft ihren internationalen Charakter praktisch zum Ausdruck gebracht und stets als eine vom Sozialismus durchdrungene fortschrittliche Organisation mit im Vordergrund gestanden. Das ist es, was mich veranlaßt, die Verdienste der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, welche sie sich um die Ausbreitung internationaler Beziehungen unter den Eisenbahnern erworben hat, hier am zwanzigjährigen Jubiläumstag rückhaltlos und mit Freude anzuerkennen.

Schon sehr früh, wenigstens am ersten von allen Gruppen im Transport- und Verkehrsgewerbe, begannen die Eisenbahner internationale Beziehungen anzuknüpfen. Das lag ja auch ganz in der Natur ihres Berufes. Den Anstoß zu einer internationalen Verständigung gab der Verband des holländischen Eisenbahnpersonals „Steeds Voorwaarts“. Eine Verständigung war bald erzielt, und im Jahre 1893 fand dann der erste internationale Eisenbahnerkongreß in Zürich statt. Vertreten waren dort die Schweiz, Italien, Oesterreich, Frankreich, Holland und England. In Deutschland gab es damals noch keine moderne Eisenbahnergewerkschaft. Der Kongreß beschloß die Einrichtung eines internationalen Sekretariats, dessen Kosten vorläufig durch freiwillige Beiträge der einzelnen Eisenbahnerverbände

bestritten werden sollten. Holland wurde mit der Zeitung beauftragt. Ein Antrag der Holländer, die stark der sozialrevolutionären Nieuwenhuis'schen Richtung zuneigten, bei einem Kriegausbruch sofort den Betrieb einzustellen, wurde auf Betreiben der Schweizer und Engländer kurzweg abgelehnt, dagegen wurde ein Antrag angenommen, wonach die von einem Verband mit mindestens zwei Dritteln seiner Mitgliedschaft beschlossene Streiks moralisch wie finanziell von allen anderen Verbänden unterstützt werden sollten. Den Verhandlungen über die Arbeitszeit und Ruhepausen legte man das schweizerische Bundesgesetz vom 27. Juli 1890 zugrunde. Der Kongreß erklärte sich für den Achtstundentag für alle Eisenbahner und für eine wöchentliche ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden. Der gewöhnliche Güterverkehr sollte an Sonntagen eingestellt werden. Die Ausführungen dieser Gesetzesbestimmungen sollten besondere Eisenbahnerinspektoren überwachen.

Der zweite internationale Eisenbahnerkongreß war 1894 in Paris. Dieser Kongreß bestätigte die Beschlüsse des vorigen im wesentlichen, doch sollten Sonntags Frachtzüge zur Beförderung von Nahrungsmitteln und leicht verderblichen Dingen zulässig sein. Die Frage der Mindestlöhne wurde vertagt, weil ein „internationales Studienkomitee“ erst lohnstatistische Daten sammeln sollte. Der Kongreß erklärte sich des weiteren für Abschaffung der Akkordarbeit und der Prämien. Nach zwanzigjähriger Dienstzeit sollte jeder Eisenbahner eine Pension erhalten, die mindestens zwei Drittel seines früheren Lohnes ausmachen mußte. Schließlich sprach sich der Kongreß mit Mehrheit für die Vergeftlichung der Eisenbahnen wie aller Produktionsmittel aus. In einer vertraulichen Sitzung wurde auch über den Generalstreik verhandelt. England war in Paris wegen des gleichzeitigen Jahreskongresses des englischen Eisenbahnerverbandes nicht vertreten, wohl aber außer den auf dem Züricher Kongreß vertretenen Ländern noch Spanien. Frankreich wurde mit der Leitung beauftragt.

Der dritte internationale Kongreß der Eisenbahner tagte 1895 in Mailand. England war wieder nicht vertreten, wohl aber Spanien und Portugal. Aus England und Amerika lagen Sympathie-schreiben vor. Der Kongreß sprach sich unter Bestätigung der früheren Beschlüsse für Mindestlöhne, welche die einzelnen Nationen auf Grundlage der Kosten der Existenzmittel festzustellen hätten, aus, ebenso für die Einführung von gesetzlichen Schiedsgerichten, die aus einer gleichen Zahl von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu bestehen hätten. Der internationale Studienauschuß sollte alle drei Monate eine Zeitung herausgeben, die über den jeweiligen Stand der Eisenbahnerbewegung in den verschiedenen Ländern zu berichten hätte, ferner die Verhältnisse der Eisenbahner der verschiedenen Organisationen möglichst ziffernmäßig zur Kenntnis zu bringen. Die Leitung ging an Italien über.

Für 1896 konnte kein Kongreß zustande kommen, da die italienische Organisation, die auch die Leitung der Geschäfte bis zum nächsten Kongreß zu erledigen hatte, von der Regierung aufgelöst wurde. Die leitenden Personen flüchteten mit der Verbandskasse über die Grenze nach der Schweiz.

Im Jahre 1897 sollte dann ein Kongreß in Barcelona stattfinden. Es kam aber nicht dazu, infolge der spanisch-kubanischen Wirren, die auch die politischen Verhältnisse des Landes lahmlegten.

Das internationale Studienkomitee vegetierte nur, ohne Kraft und Saft, da es eben an den nötigen Geldmitteln zur Durchführung der Kongreßbeschlüsse fehlte. Das Komitee war aber nur auf die freiwillige Unterstützung der angeschlossenen Organisationen angewiesen. Eine sehr unsichere Sache! Bis zum Jahre 1900 existierte das Komitee ziemlich im Verborgenen und ließ wenig von sich hören.

Zwischen hatten sich auch die Hafenarbeiter und Seelente eine Organisation geschaffen. Am 30. Juli 1896 wurde in London die Internationale Federation of Ship, Dock and River Workers gegründet. An dem Gründungskongreß beteiligten sich Vertreter aus Amerika, Holland, Belgien, Deutschland, Frankreich, Schweden und England. Die Federation beschränkte sich vorläufig nur auf Hafenarbeiter und Seelente, aber schon einige Jahre später, im Jahre 1898, sah man sich gezwungen, den Titel umzuändern, und zwar in Internationale Transportarbeiterfederation, um auch Transport- und Verkehrsarbeiter aufnehmen zu können. Die Eisenbahner in Oesterreich, Frankreich und Deutschland schlossen sich auch dieser Federation an, um in dieser die Arbeiten des Studienkomitees fortsetzen zu können.

Nach Schluß des internationalen Transportarbeiterkongresses, 1900 in Paris, fand dann zum erstenmal wieder eine Zusammenkunft der Vertreter der Eisenbahner statt, und zwar waren solche anwesend aus Oesterreich, Frankreich, Deutschland, Holland und Spanien. Es wurde beschlossen, das Reglement der internationalen Eisenbahnerorganisation entsprechend den Beschlüssen des Transportarbeiterkongresses zu ändern und ein neues Studienkomitee eingesetzt, mit dem Auftrag, Erhebungen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner in allen Ländern zu veranstalten und das Material den Eisenbahnerorganisationen zugänglich machen. Die Unkosten sollten vorläufig aus dem noch vorhandenen Fonds von 2142 Fres., der sich in den Händen der italienischen Eisenbahner befand, gedeckt werden. Sodann sollte jede Organisation der Eisenbahner per Jahr 10 Fres. zur Bestreitung der laufenden Ausgaben an das Komitee zahlen. Die französischen Eisenbahner bekamen die Leitung und der Kamerad Guérard wurde Sekretär.

Der nächste internationale Kongreß 1902 in Stockholm ging vorüber, es folgte der Kongreß 1904 in Amsterdam, ohne daß man in der Zwischenzeit viel von der Tätigkeit des neuen Studienkomitees erfahren hätte. Eine Anregung des Kameraden Guérard, im Anschluß an den internationalen Kongreß in Amsterdam eine Konferenz der Eisenbahner abzuhalten, fand nicht die genügende Unterstützung. Dieser Kongreß im Jahre 1904 brachte überhaupt eine Wendung in der internationalen Bewegung der Transport- und Verkehrsarbeiter. Das kam so! Die Leitung der internationalen Federation

lag seit Gründung in Händen der Engländer. Eine nachlässige Geschäftsführung brachte die Federation ziemlich zur Auflösung. Auf dem Kongreß in Amsterdam erfolgte dann eine gründliche Abrechnung mit den Engländern, besonders seitens der Vertreter der deutschen und des Vertreters der österreichischen Eisenbahner. Die Leitung wurde den Engländern genommen und den Deutschen übertragen. Schreiber dieses wurde Sekretär. Darauf traten die Engländer aus der Federation aus. Es verblieben nur noch elf Organisationen mit 77.672 Mitgliedern in sieben Ländern. Die Mehrzahl der Mitglieder entfielen auf die deutschen Organisationen und auf die Eisenbahnergewerkschaft in Oesterreich. Diese begannen nun die Federation neu aufzubauen und den Versuch zu unternehmen, das verloren gegangene Vertrauen wieder zurückzuerobern. Und siehe da, es gelang!

Schon auf dem nächsten internationalen Kongreß, der 1906 in Mailand stattfand, gehörten der Internationalen Federation bereits 22 Organisationen mit 207.231 Mitgliedern in 13 Ländern wieder an. Diesem Kongreß ging eine Konferenz der Vertreter der Eisenbahner voraus. Vertreter waren anwesend aus Italien, Oesterreich, Frankreich, Schweden, Holland, Deutschland und Ungarn. Diskutiert wurde über die Frage, ob eine Reorganisation des Internationalen Komitees zum Studium der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahner auf der alten Basis, das heißt außerhalb der Internationalen Transportarbeiterfederation, vorgenommen oder ob den Eisenbahnerorganisationen empfohlen werden sollte, sich der Federation anzuschließen. Ein Antrag des Vertreters der Eisenbahner Oesterreichs, des Genossen Tomisch, daß Letzteres zu geziehen habe, wurde von der Konferenz angenommen. Damit war das Internationale Studienkomitee endgültig erledigt und die Arbeiten dieses Komitees jetzt der Leitung der Federation übertragen worden. Der nachfolgende Kongreß war auch insofern von Wichtigkeit, da hier zum erstenmal über die Taktik im wirtschaftlichen Kampf, speziell bei den Eisenbahnern, gesprochen wurde. Genosse Tomisch war Referent. Am Schluß seines Referats schlug er folgende Resolution vor:

Der V. internationale Transportarbeiterkongreß in Mailand 1906, empfiehlt zur praktischen Durchführung des wirtschaftlichen Kampfes den Eisenbahnern folgendes:

- 1. Aufhebung der separatischen Vereine (Kategorienvereine) und Gründung von Zentralvereinen in jedem Land mit genügend hohen Beiträgen.
- 2. Da man eine bestimmte Regel für die Art des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner für alle Länder gemeinsam nicht aufstellen kann, der Kongreß sich daher nicht darauf einlassen kann, ausnahmslos die passive Resistenz oder den Streik als Kampfmittel zu empfehlen, so empfiehlt der Kongreß den Eisenbahnern: „In eine Bewegung zur Eringung wirtschaftlicher Vorteile für die Eisenbahner ist nur dann einzutreten, wenn die Sympathie der Bevölkerung vollständig auf ihrer Seite ist.“

Mit Rücksicht auf die volkswirtschaftliche Bedeutung und der staatlichen sowie völkerrrechtlichen Bedeutung der Eisenbahner, ist die Verantwortung der Organisationsleiter in jedem Land im Interesse der Eisenbahner eine so hohe, daß Kampfmittel wie Streiks und passive Resistenz nur im äußersten Fall in Anwendung zu bringen sind, wenn sich weder auf dem Wege der Verständigung der Organisationen mit den Eisenbahnverwaltungen oder durch das Parlament eine dringende notwendige Verbesserung der Lebenslage der Eisenbahner erreichen läßt.

Die Vorbedingung zur Anwendung eines solchen äußersten Kampfmittels ist eine gute, zielbewußte Organisation.

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen und damit den Eisenbahnerorganisationen die Richtlinien für die Durchführung ihrer wirtschaftlichen Kämpfe gegeben. Das war ein großer Fortschritt, ein Fortschritt aus dem Grunde, weil bisher bei fast allen Eisenbahnerorganisationen in Bezug auf die einzuschlagende Taktik bei der Durchführung ihrer wirtschaftlichen Kämpfe vollständige Regellosigkeit vorherrschte.

Der auf Mailand folgende internationale Kongreß war 1908 in Wien. Der Internationalen Federation gehörten jetzt bereits 44 Organisationen mit 496.620 Mitgliedern in 18 Ländern an. Auch auf diesem Kongreß hielten die Vertreter der Eisenbahner eine Konferenz zur Beratung ihrer speziellen Berufsfragen ab. Vertreten waren die Eisenbahner von England, Frankreich, Italien, Schweden, Dänemark, Deutschland, Oesterreich, Rußland, Belgien, Schweiz und Ungarn, insgesamt mit 305.600 organisierten Eisenbahnern. Der Hauptanteil der Verhandlungen dieser Konferenz entfiel auf die Frage: „Welche Organisationsform ist für die Eisenbahner aller Länder die beste?“

Der Extrakt der Verhandlungen war eine von den französischen und österreichischen Vertretern ausgearbeitete Resolution mit folgendem Wortlaut:

Es ist notwendig, in jedem Land eine einzige zentralistische Organisation für das Eisenbahnpersonal zu errichten. Dies ist die einzige Form, die geeignet ist, Vorteile zu erringen und den privaten und Staatsbahnerverwaltungen ein Gegengewicht zu bieten.

Eine Ausnahme von diesem Prinzip ist nur dann zulässig, wenn das Gesetz eines Landes den zentralistischen Organisationen ein Hindernis entgegenstellt.

Demgemäß bestätigt der Kongreß den Beschluß des Kongresses von Mailand von 1906 und empfiehlt von neuem den Anschluß an die Zentralvereine.

Mit besonderer Entschiedenheit legt der Kongreß Wert auf den internationalen und interprofessionellen Charakter der gewerkschaftlichen Organisationen aller Eisenbahner. Von der Tatsache ausgehend, daß das Unternehmertum, gegen das wir uns zu wehren haben, international und interprofessionell vereinigt ist, muß in jedem Versuch, die Eisenbahner nach nationalen Organisationen innerhalb eines Staates zu trennen, eine Schwächung der gemeinsamen Kraft und somit eine Schädigung unserer wirtschaftlichen Interessen, die noch besonders dadurch bedroht werden, daß die Unternehmungen die Nationen eines Landes gegeneinander im wirtschaftlichen Kampf auszuspielen suchen, erlitten werden.

Von denselben Grundätzen geleitet, spricht sich der Kongreß schließlich gegen alle Versuche, religiöse Momente in die Berufsorganisation zu tragen, aus und weist insbesondere alle unter welchem Deckmantel immer eingeleiteten Versuche, die Eisenbahnergewerkschaft kirchlichen Zwecken dienstbar zu machen, wie auch das Bestreben, diese von einer energischen Vertretung ihrer wirtschaftlichen Interessen abzulenken, mit aller Entschiedenheit zurück.

Diese Resolution wurde im Plenum des Kongresses einstimmig angenommen. Mit Annahme dieser Resolution war neben der Festlegung der Taktik im wirt-

schafflichen Kampf nunmehr auch die Organisationsform international geregelt worden. Ein anderer Antrag, der von Brunner (Deutschland) gestellt war, fand gleichfalls Annahme. Der Antrag lautete:

Das Zentralkomitee der I. T. F. wird beauftragt, Erhebungen zu veranstalten in den der I. T. F. angeschlossenen Ländern:

a) über die Zahl der in den verschiedenen Gruppen des Eisenbahndienstes beschäftigten Arbeiter und Unterbeamten sowie über deren Dienst- und Lohnverhältnisse;

b) über Zahl, Umfang und Einrichtungen der auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Organisationen der Eisenbahner;

c) über Kampfweise und Errungenschaften der bestehenden Organisationen.

Die Erhebungen sollen alsbald begonnen und so gefördert werden, daß das Resultat derselben rechtzeitig vor dem Stattfinden des nächsten Internationalen Transportarbeiterkongresses den beteiligten Organisationen zur Information zugestellt werden kann.

Die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen werden verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, dem Zentralkomitee die Erhebungen zu ermöglichen. Die Art dieser Einrichtung ist jeder einzelnen Organisation überlassen mit der Maßgabe, daß eine Person zu ernennen ist, welche im Namen der Organisation die Korrespondenz mit dem Zentralkomitee zu führen hat.

Der nächste internationale Kongreß wurde 1910 in Kopenhagen abgehalten. Angehört waren der I. T. F. damals 42 Organisationen mit 467.918 Mitgliedern in 16 Ländern, gegen 1908 also ein kleiner Rückgang, der auf die Einwirkungen der wirtschaftlichen Krise zurückzuführen war. Dieser Kongreß beschäftigte sich hauptsächlich mit Angelegenheiten der Hafenarbeiter und Seelente. Seitens der Eisenbahner lag ein Bedürfnis zur Abhaltung einer besonderen Konferenz nicht vor. Dem Kongreß sollte ein Referat über „Stand, Anwendung und Einfluß der internationalen Gesetzgebung auf die soziale und rechtliche Lage der Eisenbahner“ durch Genossen Brunner (Berlin) erstattet werden, aber die Zeit war zu sehr vorgeschritten, es unterblieb, weshalb beschlossen wurde, das Referat dem Protokoll einzufügen. Ein Antrag der Eisenbahner Hollands wurde angenommen. Der Antrag lautete:

Der internationale Sekretär wird beauftragt, eine Uebersicht zusammenzustellen

a) aus den Bekommenen Informationen über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, in welcher die Angehörigen, die dieselbe Arbeit leisten, möglichst mit demselben Namen angedeutet werden;

b) über die Einrichtung und Arbeitsweise von Personalaussschüssen der Eisenbahner und über die gesetzlichen Bestimmungen gegen das Streikrecht;

c) über die finanziellen Ergebnisse der Staats- und privaten Eisenbahnbetriebe und die Resultate vor dem nächsten Kongreß den angeschlossenen Verbänden zuzustellen.

Ferner empfiehlt der VII. internationale Kongreß den angeschlossenen Organisationen der Eisen- und Straßenbahner, in den verschiedenen Ländern dahin zu streben, daß die Staatsbehörden Vorschriften über die Arbeitsbedingungen erlassen, die denen bei den Privatgesellschaften mindestens entsprechen müssen.

Siezu lag noch ein von den schwedischen Vertretern der Eisenbahner gestellter Zusatzantrag vor, der wie folgt lautete:

In Uebereinstimmung mit dem von den holländischen Eisenbahnern gestellten Antrag unterstützen wir diesen und ersuchen den Zentralrat der I. T. F., Informationen über den besagten Gegenstand zu sammeln, aber ferner auch Informationen betreffend die Lohn- und Arbeitsbedingungen, Pensionen, Krankenunterstützungen zc. einzuziehen und nach Bearbeitung dieses Materials den angeschlossenen Organisationen die Resultate mitzuteilen.

Auch dieser Antrag wurde angenommen. Es mangelt dem Internationalen Sekretariat nun nicht an Aufträgen, und es wird alle Kräfte anspannen müssen, um den in den verschiedenen Resolutionen geäußerten Wünschen gerecht zu werden. Natürlich wird dieses nur mit Unterstützung der Eisenbahnerorganisationen selbst geschehen können. An dieser mangelt es aber in vielen Fällen bedauerlicherweise sehr.

Neben dieser Tätigkeit hat das Internationale Sekretariat sein Augenmerk auch darauf zu richten, daß immer neue Kämpfer der I. T. F. zugeführt, ihr Einfluß und ihre Macht immer größer werden. Nach dem geringen Rückgang der Mitgliederzahl im Jahre 1910 stieg diese bis zum 1. Juli 1911 wieder auf 44 Organisationen mit 532.615 Mitgliedern in 18 Ländern. Am Schluß des Jahres 1911 waren es schon 46 Organisationen mit 707.839 Mitglieder in 19 Ländern. Das ist eine Zunahme seit dem letzten Kongreß in Kopenhagen (1910) um 211.219 Mitgliedern. Mit einem solchen Erfolg können wir zufrieden sein.

Der Wunsch nach Zentralisation wird immer stärker, ganze Gruppen von Organisationen schließen sich zu Federationen oder zu Einheitsorganisationen zusammen, und erhöhen so ihre Kampfbereitschaft und Stohkraft zum Vorteil der organisierten Berufscollegen.

Den Eigenbrödlern, den Zaubern und Unorganisierten wird dadurch die Notwendigkeit mit Gewalt aufgebrängt, nicht länger abseits zu bleiben, sondern einzutreten in die Reihen derjenigen, die durch Beseitigung des blöden Standesdünkels und aller egoistischen Bestrebungen eine Organisation geschaffen haben, in der alle ohne Unterschied ihrer Kategorie Mitglied werden und ihre Interessen vertreten können. Deshalb muß unser aller Wunsch sein, besonders am 20jährigen Jubiläumstag unseres österreichischen Bruderverbandes:

Weg mit dem Separatismus!

Der Agitator.

Von Josef Schwab.

Es war kurz vor der Auflösung der radikalen Eisenbahnerorganisationen im Jahre 1897.

Das Zentralabrechnungsbureau gab verschiedene Arbeiten an die einzelnen Bahndirektionen ab. Infolge der verringerten Arbeit wurde auch eine Anzahl Beamte verfügbar.

Nachdem aber die einzelnen Beamten grundverschieden waren, zum Beispiel Leistungsfähigkeit, Alter und sonstiges, wurde vereinbart, daß die zu versetzenden

Kräfte (je zwei per Bahn) von dem jeweiligen Vertreter der Bahnanstalt ausgelöst werden sollen.

Die Oesterreichische Nordwestbahn delegierte den Oberinspektor Gorgey zu dieser Mission. Dieser losie außer dem einen noch den Genossen Taub als zweiten aus.

Genosse Taub war schon damals sehr beliebt bei den Direktionen und so gab es lange Gesichter bei der Nordwestbahn ob dieses Haupttreffers.

Genosse Taub rührte sich gleich bei der Nordwestbahn und lernte auch dem bis dahin lammsfrommen Personal das „Nühren“.

Es gab eine Unmenge von Mißständen, die er studierte und nach deren Abhilfe er sann.

Um ihm aber die Zeit zum Studieren zu kürzen, wurde Taub von der Direktion zur Streckenleitung versetzt.

Die Direktionsgewaltigen sagten sich, der Mensch hat nach 3 Uhr nachmittags zu viel Zeit, wenn er aber bis 6 Uhr Dienst hat, wird er „braver“ werden. Es wurde ja vorher versucht und ihm nahegelegt, daß, wenn er „brab“ ist und die übrigen Leute in Ruhe läßt, er vermöge seiner Fähigkeiten Karriere machen wird, er wird Bureauchef u. i. w. Aber Taub blieb taub.

Normale Verletzungen gibt es bei der Bahn unzählige, insolge dessen wird kein Aufsehen dabei gemacht; anders bei der Verletzung des unruhigen Taub.

Es wurden bei der Streckenleitung Beratungen abgehalten, was der Mann arbeiten soll, wo er arbeiten soll u. i. w.

Beim Sekretär der Streckenleitung gings nicht, da kommen allerlei Personalangelegenheiten zur Sprache, zur Berichterstattung zc., da hört und sieht er zu viel.

Also hinüber zur Materialabteilung — ja, aber alles in der Welt hat zwei Seiten. Wohl war Taub jetzt seitwärts vom eigentlichen Betriebe, aber er war auch abseits wegen der Beobachtung, was er tut und was er läßt.

Taub verstand ja das Materialgeschäft zu wenig, insolge dessen suchte er die Zeit mit Besserem zu verwerten.

Er bekam Besuche vom Personal vor und nach dem Bureau, sah Zeitungen durch, verfertigte Artikel für dieselben, kurz er tat dasselbe, was er im Zentraldienst tat, nur war der Unterschied der, daß er in der Mitte des Bahnhofes war und nach allen Seiten gleich weit hatte, beziehungsweise gleich weit zu erreichen war.

Während man bei gewöhnlich sterblichen Bediensteten immer gleich die „richtigen“ Worte fand bei irgend einem Anlaß, wurde bei der Streckenleitung beim Genossen Taub eine Ausnahme gemacht. Die sonst sehr strenge Streckenleitung überließ zumeist dem Materialführer, bei dem Taub zugeteilt war, die Zurechtweisung Taubs. Sonst wurde der Uebeltäter, ob Ingenieur oder Oberbauarbeiter, mit ziemlich tief gehenden und einschneidenden Worten auf den Weg gebracht, wo man ihn gerne haben wollte, beim Genossen Taub hieß es: „Ja, er ist Ihnen zugeteilt, Sie müssen sagen, er soll dieses und jenes unterlassen und Sie fleißig unterstützen.“

Als alle Kunststücke nichts nützten, wurde Genosse Taub wieder zur Direktion genommen, er aber benützte immer und jederzeit die Gelegenheit, um das Personal aufzurütteln, er war der Pionier, er war der Agitator auf der Nordwestbahn.

Die Mitverwaltung im Lebensmittelmagazin, im Unterstützungsfonds, das Fallen des Witwenrentenzwanges und vieles andere hat Taub mit den damaligen wenigen nadensteifen Genossen dem Personal erworben.

Er legte Grund, er legte die Saat unter den größten Schwierigkeiten und mit den größten Opfern, Geld, Frau und Familie waren ihm erst in zweiter Linie lieb, in erster Linie waren es Organisation und Agitation. Und wenn heute so mancher nationale oder klerikale Held sich wichtig macht und schreit, so soll er bedenken, daß es Genossen waren, die wegen der Ernte vor Jahren vorgesorgt haben.

Er holte sich bei den vielen agitatorischen Arbeiten den Keim der Proletarierkrankheit, und möge Taub auch schwache Seiten gehabt haben, aber seine starken Seiten haben sie zehnfach aufgewogen.

Und als er im August vorigen Jahres zu Grabe getragen wurde, war nur ein kleines Häuslein Getreuer bei der Totenfeier, aber das Angedenken aller lebenden Eisenbahner, besonders der Nordwestbahner, ist dem Agitator Taub gesichert.

An die Unorganisierten.

„Wenn die Wässerlein kämen zu Haus Gäben sie einen Fluß; Weil jedes nimmt seinen eigenen Lauf, Ein's ohne das andre verdrohen muß.“

Diesen Sinnpruch des Dichters Rückert sollte sich jeder Eisenbahner nicht nur einmal, sondern zweimal durchlesen. Er ist bedeutsam vor allem für die Arbeiterschaft, und jeder Kollege, der den Wert und den Nutzen der Gewerkschaftsorganisation erfährt hat, wird das Zutreffende dieses einfachen Sprüchleins ohneweiters begreifen.

Der Dichter Rückert erzählt in diesem schmucklosen Verslein von den vielen Wässerchen, die in dünnen Fäden die Erde durchrieseln. Auf Bergeshöh im Tannen- und Buchendickicht entspringen sie und eilen zu Tal, eines hierhin, das andere dorthin. Und da geschieht es denn oft, daß solch ein Wässerlein sich verirrt, keines der anderen vereinigt sich mit ihm zu größerer Stärke, es geht seinen eigenen Weg, verliert sich schließlich im Sande und verdrohnet. . .

Wären aber diese Wässerlein vernunftbegabt, wüßten sie, daß Vereinigung mit ihresgleichen größere Stärke bringt, dann kämen sie zu Haus, Eins flöße ins andere. Und das Wässerlein wüßte schließlich zum Fluß und nach weiteren Vereinigungen der ineinander fließenden Gewässer zum breiten, starken Strom, auf dem stattliche Schiffe mit hohen Masten und bunten Fähnlein sich wiegten und der alle Wasserfahrzeuge auf seinem blanken, glänzenden Rücken sicher dahinführen würde.

Begehrst du nun das Verslein Rückerts, lieber Kollege? Es ist nichts weiter als eine symbolische An-

spielung auf die Notwendigkeit der Organisation! Rückerts Sprüchlein besagt, daß sich die einzelnen zusammenfinden müssen, um durch gleichen Willen und geeinte Kraft etwas Großes, etwas Vollkommenes, etwas Mächtiges darstellen zu können! In unser modernes Leben übertragen bedeutet der Sinnpruch Rückerts folgendes: Der einzelne Mensch ist machtlos, er irrt als solcher hierhin und dorthin, sinkt in die Tiefe und schließlich verirrt sein bißchen eigene Kraft hilflos im Sande. Aber in der als Ganzes gedachten Interessengemeinschaft können Menschen Großes und Kraftvolles leisten und große Taten vollbringen. . .

Der Spruch Rückerts symbolisiert also die Notwendigkeit der Organisation. Er zeigt, daß der einzelne machtlos ist, erhebt die entgegengesetzte Tendenz als Naturgesetz, erklärt, daß die organisierte Masse kraft- und machtvoll dasteht, daß die Organisation für die Erreichung eines großen Zieles Grundbedingung ist und daß ohne sie beim besten Willen nichts erreicht werden kann.

Diese ganz natürliche Lebensweisheit haben sogar viele Tiere instinktiv in sich aufgenommen und sie betätigen den Gemeinamkeitssinn zur Erhaltung ihrer Art. Wir wissen aus der Naturbeschreibung, daß dieser Gemeinamkeitssinn Bienen, Ameisen, Vögel, ja sogar den wilden Pferden und Wölfen innewohnt. Ist es da nicht ganz natürlich, daß nunmehr der vernunftbegabte Arbeiter er recht die Pflicht hätte, sich in der Organisation zusammenzuschließen, um das, wozu die Kraft des einzelnen nicht ausreicht, durch das verstärkte Gewicht der organisierten Masse durchzudrücken?

Alle, die ein gleiches Lebens- und Existenzinteresse haben, müssen gleiche Pfade wandeln und in ihren Zielen gleichen Sinnes sein. Alle muß das Band der geeinten und gefestigten Organisation umschließen, deren große Zauberkraft darin liegt, daß sie alle die einzelnen winzigen Bruchstücke von Schaffensdrang, Willens- und Tatkraft zusammenfaßt und zu einem kraftvollen, unwiderstehlich vorwärtsdrängenden Ganzen vereinigt! Jede Interessensphäre bedarf der umfassenden Organisation, anderenfalls das Stärkere sie unterwirft und zu Boden drückt.

Und nun schauen wir uns in der Praxis um. Was bist du, lieber Kollege, als einzelner? Was bist du, wenn du dich um die wirtschaftlichen und politischen Ereignisse nicht kümmerst und dem Ringen und Kämpfen deiner Klassengenossen mit verjähren Armen zuschaust? Du lebst in den Tag hinein und räsonierst meißlich, daß es dir schlecht ergeht. Die Preise der Lebensmittel steigen, du schimpfst darüber. Begreife es: Es sind machtvolle, dir feindselig gesinnte und stark organisierte Interessenclassen, die dir das Brot und Fleisch verteuern und sich dadurch eigene persönliche Vorteile verschaffen. Deine Steuern steigen, du schimpfst. Begreife es doch: Untorganisierte Kräfte sind am Werke, die aus deiner Not Vorteile ziehen wollen. Deine Wohnungsmiete steigt, du räsonierst. Bieher Kollege, es sind die wohlorganisierten Hauswirte, die dir erhöhte Mietpreise aufzwingen. Ueberall sind die Gegner der Arbeiter am Werke, um durch ihre Organisation ihre Interessen rücksichtslos zu vertreten und dir damit dein kümmerliches Leben noch mehr zu veräuern und zu verbittern. . .

Darüber schimpfst und räsonierst du. Damit aber erreichst du nichts und du lockst damit keinen Hund und keine Rahe hinter dem Ofen hervor. Schimpfe und räsoniere weniger, aber handle! Tue das, was jene schon getan haben: Schließe dich gleichfalls mit deinen Klassengenossen zusammen und kämpfe gegen das dich bedrückende Unrecht in starker und geschlossener Organisation! Nur die Organisation kann dir helfen!

Wir leben im Zeitalter der Teuerung, die wohlorganisierte und mächtige Interessenclassen zu ihrem Vorteil herbeigeführt haben. Alles wird teurer. Und dein Lohn bleibt gleich knapp und deine Arbeitszeit bleibt gleich lang. Möchtest du denn nicht billigeres Brot und Fleisch essen, höheren Lohn und kürzere Arbeitszeit haben? Das möchtest du ganz gewiß! Aber wenn du möchtest, dann wünsch nicht bloß, dann wolle auch! Als einzelner wirst du, wenn du eine Forderung stellst, nur Hohn und Spott ernten. Um etwas durchzusetzen, dazu gehört nicht bloß der Wunsch, dieser Trost der Schwachen, sondern der Wille, die Tat! So handelt der Starke. Als einzelner Mensch aber bist du nicht stark. Nur wohl, dann vereinige dich mit deinen Klassengenossen in machtvoller Organisation und erkämpfe durch sie und mit ihr das dir vorenthaltene Recht!

Die vornehmste Aufgabe der gewerkschaftlichen Organisation besteht darin, bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Berufsangehörigen zu schaffen. Sie macht aus dem einzelnen schwankenden einen willensstarken, aufrechten Menschen, der die Kraft der organisierten Masse in sich fühlt, die Solidarität seiner Berufscollegen empfindet und selbstbewußt seine Forderungen und die Interessen seiner Arbeitscollegen vertritt!

Mag nun dieser erneute Mahnruf nicht ungehört verhallen. Stehe nicht länger zurück und unterlasse nicht länger, was deine einfache Pflicht ist. Sieh auf die Unternehmmer. Sie sind vereinzelt stärker als du und trotzdem schließen sie sich in ihrer Organisation zusammen, um dich zu bekämpfen und auszubuten. Und da willst du noch länger zurückstehen? Tritt also endlich der Organisation bei. Stehe nicht länger teilnahmslos zur Seite. Ohne Organisation bist du nichts, mit ihr bist du eine Macht. Willst du, daß es dir und deiner Klasse besser ergeht, dann hinein in die Organisation! Hier darf es weder ein Wenn noch ein Aber geben! Du gehörst zu uns und wir gehören zu dir! Du brauchst uns und wir brauchen dich! Wir gehören zusammen, du und wir! Nur vereint sind die Schwachen mächtig! Das beherzige und deshalb hinweg mit allem schädlichen Zaudern und Schwanken, sei endlich ein ganzer Mann und werde ein tatkräftiges Mitglied deiner Organisation!

Das ist eine unbedingte Notwendigkeit und deine strenge, unabweißbare Pflicht. Uebertrage das Dichterverslein Rückerts auf dich selbst, beherzige, daß alle Wässerchen vereint einen stolzen und starken Strom und alle Arbeiter vereint eine große Macht bilden, jene solidarische

und organisierte Einigkeit, die dich und uns in unserem ebenio gerechten wie notwendigen Streben vorwärtsbringt!

Also hinein in die Organisation! Nur sie ist unsere große und mächtige Helferin im Kampfe für die Besserstellung unseres Lebens! Und je mehr in der Organisation vereinigt sind, um so größer ist unsere Macht und Stärke und um so leichter und schneller werden wir unsere Widersacher überwinden!

Unser Vereinsabzeichen.

1892 bis 1912.

Entgegen der allgemeinen Sitte begehen wir den heutigen Tag. Kein Feststaumel unterbricht die gehobene Stimmung all dorer, die für den stolzen Bau Ziegel herbeischleppten, damit diese Schutz- und Truhorganisation in ihrer heutigen Gestalt erstehen konnte. Aber deswegen ist uns der Tag nicht weniger heilig! Wir alle empfinden eine reine, aber stille Herzensfreude über unseren Fortschritt. Hindernis um Hindernis wurde überwunden, bis unser vor zwanzig Jahren geborenes Kindlein zum Hannibal heranerzogen worden ist, der mit eisernem Hammer vor den Toren Roms steht.

Regionen stehen hinter diesem Riesen, hören sein Wort und folgen seinem festen Schritt. Sie alle wissen, daß der Weg noch weit, unendlich weit ist, der uns aus der Knechtschaft des Kapitalismus führt. Aber alle, die ihm folgen, kennen keine Ermüdung, keine Verzagttheit. Ein inneres Feuer beleuchtet den beschwerlichen, steinernen Weg. Alle kennen die Gefahren, die ihrer noch harren, sie wissen genau, welche Miesenkräfte angewendet werden müssen, um das Ziel zu erreichen. Da gibt's kein Mühen, gibt's kein Zagen! Die Befreiung der Arbeiterklasse vom Joche des Kapitalismus und der Barbarei kann nur das Werk der Arbeiterklasse selber sein. Feinde auf allen Seiten! Oben und unten, hüben und drüben. Und dennoch: es muß sein! Wir werden sie alle bezwingen! Am heutigen Tage geloben wir aufs neue, den eingeschlagenen Weg bis ans Ende zu gehen, weil wir ihn gehen müssen.

Der Mann ist am stärksten, wenn er allein, ganz auf seine eigene Kraft angewiesen ist. Hilfe, Erlösung können wir uns nur selber bringen. Deshalb: Vorwärts, immer wieder vorwärts!

Eines aber wollen wir unseren Genossen am heutigen Tage doch bieten:

Ein Vereinsabzeichen

zur Erinnerung an den zwanzigjährigen Bestand unserer Truhburg, an die zwanzigjährige treue Freundschaft, die uns alle verbindet, und an die soziale Betätigung im Interesse unserer Berufsgenossen.

Es soll ein Ehrenzeichen, ein Erkennungszeichen für jene Soldaten sein, deren Lebensaufgabe und -Ziel ist, für eine neue, bessere und gerechte Gesellschaftsordnung zu kämpfen.

Dieses Abzeichen ist in Form und Ausdruck unserem Ziele würdig. — Mit Stolz wird jeder Eisenbahner dieses Ehrenzeichen tragen und damit nach außen dokumentieren, daß er der alten, zwanzigjährigen Kampfsorganisation als Genosse angehört und in ihrem Sinne lebt und wirkt.

Dieses Erkennungszeichen trägt auf rotem Grunde unser Lösungswort: „Auf freier Bahn der neuen Zeit entgegen!“ und die Jahreszahl 1892. Feld und Inschrift werden von einem kühnen Flügelrad geziert. Dieses Vereinsabzeichen darf nur an unsere Mitglieder abgegeben werden. Es wird vorläufig in deutscher, tschechischer und polnischer Sprache erscheinen, und ist nur durch die Administration des „Eisenbahner“ erhältlich.

Die Genossen müssen daher ihre Bestellungen an den bekannten Vertrauensmann der Ortsgruppe richten, der ihnen die Abzeichen gegen Barzahlung ausfolgen wird.

Wir glauben, daß die Wiederkehr des zwanzigsten Wiegenfestes unserer Organisation nicht sinnreicher und dauernder zum Ausdruck kommt, als durch dieses

Jubiläumsvereinsabzeichen.

Deshalb bitten wir um recht rege Verbreitung. Der Vorstand.

Aus eigener Kraft.

Wenn etwa vor zwanzig Jahren sich jemand anheischig gemacht hätte, uns unsere heutige Stellung, die wir innerhalb der Eisenbahner und der gesamten Arbeiterchaft einnehmen, vorauszusagen, der wäre ausgelacht worden. Eher hätte man uns den lammfrommen Bären des Herzogs von Gotsche als verunsicherten Prinzen vorstellen können, als zu ahnen, was wir heute sind. Denn so rosig und so leicht, wie heute noch viele Eisenbahner die Entwicklung der Organisation ansehen, stellten sich die Gründer den Ausbau ihres Vereines, der einmal zu so großen Erfolgen ausersehen sein sollte und dem die führende Rolle unter den Eisenbahnern zufällt, nicht vor. Es ging ihnen ungefähr so, wie es zuweilen dem Bräutigam vor der Hochzeit ergeht. Zuerst große Hoffnung und Enthusiasmus, weil seine höchsten Wünsche der Erfüllung nahen. Doch nach der Hochzeit, als die Mutter „Sorge“ sich neben dem „Glück“ breitmadte, da brachen ungeahnte, bittere und wehmütvolle Gedanken über ihn herein. Er sah nur zu bald ein, daß der Dichter Unrecht hatte, als er die bekannten Worte in die Verse kleidete: Raum ist in der kleinsten Hütte. . . Von Tag zu Tag wurde es ihm klarer, daß sich im engen Raume alles stößt, verdorrt und unentwickelt bleibt. Dieselben Gedanken übermannen die Gründer, als sie als Mieter im ersten Jahre ihres Glückes in dem

Kellerlokal

in der Höhenstaufengasse sich einmieteten. Arme Leute, so trösteten wir uns, kochen mit Wasser. Ein bitterer Trost liegt in diesen Worten.

„Wie kommen wir aus dem gesundheitschädlichen Lohde heraus?“ lag allen auf den Lippen.

Eine unsichtbare Hand schrieb in unser Herz, in unser Hirn die Antwort mit ehernem Griffel ein: Durch Arbeit und nur durch Arbeit! Und wir arbeiteten. Wir arbeiteten viel. Wir arbeiteten Tag und Nacht. Nach einem Jahre konnten wir uns einen zwei Meter langen und breiten Tischladen im X. Bezirk, Van der Mülkgasse 18, mieten. Vom Keller stiegen wir hinauf ins

Parterre.

Wir arbeiteten weiter! Und als wir größer und stärker wurden, zogen wir in die Magdalenenstraße und dann in die Schloßgasse und nahmen dort passablere Unterkunftslokale auf. Wir befanden uns bereits im

Mezzanin.

Wir arbeiteten ungeschwächt weiter! Als die Organisation immer stärker und mächtiger wurde und zu ihren Bestrebungen mehr Genossen benötigte, sprengte sie die Enge des Mezzanins und zog in den ersten Stock

in die Zentagasse.

Welch ein Wandel der Zeiten! Ein Stück Entwicklungsgeschichte!

Und wieder stehen wir vor einer neuen Etappe in dieser Entwicklung, vor der Erfüllung unseres Herzenswunsches, unsere Braut, die Organisation, in ein

eigenes Heim

einzuführen.

Werden wir diesen Wunsch durchsetzen können? so tritt des öfteren ein fecker Frager auf.

Da steigt wieder die unsichtbare Hand auf und schreibt in Riesenlettern die Worte nieder:

Durch Kraft und Arbeit werdet ihr euer Ziel erreichen. Und wieder beginnen wir eine schwere, eine ungelernete Arbeit zu üben. — — —

In einem Jahre, wenn unser Fachblatt sein zwanzigjähriges Jubiläum feiern wird, soll das

eigene Eisenbahnerheim

erstehen.

Eine Stätte der Erholung, der Erbauung wird es sein.

Nicht mehr unter fremdem Dache, durch Zahlung hoher Proskritaten wohlgehten, nein, im eigenen Heime, frei aller Fesseln werden die Organisation und ihre Mitglieder sich niederlassen können.

Der Eisenbahner, der weit von der Provinz nach Wien kommt, ist nun nicht mehr fremd. — — — Er geht in sein Heim, das er miterrichten geholfen hat, das ein Stück seiner Arbeit, seines Schaffens ist, wo er unter gleichgesinnten Freunden billig und bequem sich niederlassen, ausruhen und übernachten kann. Bäder stehen dem müden Reisenden zur Verfügung. Im eigenen Lese- und Schreibzimmer kann er seine Korrespondenzen erledigen. Telephone verbinden ihn mit der ganzen Welt. Mansarden und bequeme Einzelzimmer laden ihn zur Ruhe ein. Für gute und billige Kost sowie für einen Labetrunk wird gesorgt sein. Herz und Seele finden durch gute Vorträge, Bücher, Musik zc. ihre Nahrung. Lustige, moderne Sätze werden den Eisenbahnern zu Besprechungen und Konferenzen zur Verfügung stehen. Vier Tramwaylinien und die Stadtbahn verbinden sie mit allen Verkehrszentren der Stadt. Kurz, die Zentralleitung will alles daransetzen, den organisierten Eisenbahnern in Wien und in der Provinz ein gastlich Haus zu bauen.

Alle Vorbereitungen sind getroffen und in einigen Tagen werden die ersten Spatenstiche erfolgen.

Leider lasten auf dem Verein schwere Sorgen. Die Mittel, die zu diesem Zweck zur Verfügung stehen, sind beschämend klein. Der an euch ergangene Appell, Sammlungen und Spenden einzuleiten, fand wenig geneigte Ohren, aber viele zugeknöpfte Taschen. Trotz allen guten Willens und der aufreibenden Arbeit kann der Verein aus nichts kein sichtbares Zeichen der Macht erstehen lassen. Deshalb stellen wir heute an dem Jubeltage nochmals an alle unsere Genossen die eindringlichste Bitte, uns finanziell zu unterstützen. Mittel und Wege gibt es hierzu genug. Der Zweck ist sicher ein Opfer wert. Mit unserem Schweiße allein kann ein solches Werk nicht entstehen. Das Eisenbahnerheim gehört allen und alle sollen solidarisch ihr Schärfelein zum Gelingen des schönen, des hohen Zieles beisteuern, damit es gelinge!

Genossen! Macht dem Willspruch des Vereines, der an unser Haus geheftet sein wird, alle Ehren:

Aus eigener Kraft ein eigenes Heim!

Der Vorstand.

Inland.

Wie der Staat sich den Privatbahnverwaltungen ausliefert.

Wir haben kürzlich auf Grund einer Meldung in bürgerlichen Blättern mitgeteilt, daß gerüchtweise verlautet, der Sektionsrat im Eisenbahnministerium Dr. v. Gintl werde die Stelle eines Generaldirektors bei der Buzschietrader Eisenbahn übernehmen. Wir knüpften damals an diese Meldung die Bemerkung, man müsse erst abwarten, was man von offiziöser Seite aus zu dieser Meldung zu sagen haben werde, die deshalb nicht ohne weiteres zu glauben sei, weil die Buzschietrader Bahn zu den verstaatlichungsreifen Eisenbahnen gehöre, so daß der Staat gerade keine Veranlassung haben kann, noch vorher als Kontrahent einer seiner Beamten aus der obersten Stelle der staatlichen Eisenbahnverwaltung, an die Spitze des genannten Privatunternehmens gestellt zu wissen. Statt eines Dementis, das man hätte erwarten können, bringt nun das „Eisenbahnblatt“ folgende Meldung:

Am 15. d. M. hat Sektionsrat Dr. Hans v. Gintl die Stelle eines Generaldirektorstellvertreters der Buzschietrader Bahn angetreten. Dr. von Gintl ist im Jahre 1876 zu Prag als Sohn des verstorbenen Herrenhausmitgliedes und Präsidenten des Aussiger gemischten Vereines Hofrates Dr. Gintl geboren und absolvierte seine Universitätsstudien in Prag. Im Jahre 1898 kam er zur Staatsbahndirektion Prag und wurde zwei Jahre später in das Eisenbahnministerium einberufen, woselbst er zunächst im Tarifstellungs- und Abrechnungsbureau tätig war. Im Jahre 1902 kam er in das Departement für Transportangelegenheiten und 1906 in das Präsidialbureau, woselbst er in den letzten zwei Jahren als Stellvertreter des Vorstandes fungierte. In dieser seiner Stellung hat sich Dr. v. Gintl eine umfassende und gründliche Kenntnis der in das Eisenbahnfach einschlagenden Angelegenheiten erworben. Im Vorjahre wurde das Departement, aus dem Dr. v. Gintl hervorgegangen war, seiner Leitung unterstellt.

Die reichen Aktionäre der Buzschietrader Bahn werden sich nicht wenig freuen, daß sie für die kommenden Verstaatlichungsverhandlungen einen Mann aus der staatlichen Eisenbahnverwaltung in ihrem Unternehmen sitzen haben, der ihre Interessen mit Sachkenntnis wird vertreten können. Und sie haben alle Ursache, sich über die Dummheit dieses Staates königlich zu freuen.

Sofrat Pollak gestorben.

Sonntag den 24. März wurde Sofrat Pollak zu Grabe getragen. Sofrat Pollak hatte im Eisenbahnministerium das Departement V für Wohlfahrtsrichtungen und Wohnungsfürsorge inne. Auch wurde er als Regierungsvertreter des östlichen ins Parlament entsendet, wenn sozialpolitische Fragen, die die Eisenbahner tangierten, in Beratung standen.

Sofrat Pollak war seit einigen Jahren schwer krank. In diesem Zustand schleppte er sich fast bis zu seinem Ende in die Kanzlei, um dort seiner vermeintlichen Pflicht zu obliegen. Ein ungezügelter Ehrgeiz und ein nach allen Seiten ausgewachsenes Mißtrauen trieb ihn statt zur Erholung immer wieder ins Bureau. Seit 19 Jahren hatte dieser Beamte niemals einen Urlaub verlangt. Der Verblühene war unter den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner sehr bekannt, weil er in die Krankenkassen, in die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung, in den Provisionsfonds überall als Vertreter des Eisenbahnministeriums entsendet wurde. In dieser Eigenschaft hat der Verstorbene leider kein gutes Angedenken hinterlassen. In der Unfallversicherungsanstalt sowie in den Krankenkassen trat er stets als kurzschichtiger Bürokrat auf und stellte sich höheren Auffassungen feindlich gegenüber. Sofrat Pollak war auch der Verfasser des neuen Sozialversicherungsgesetzes der Eisenbahner und des in unserem Blatte besprochenen Motivberichts. Auch als Regierungsvertreter im Sozialversicherungsausschuß stemmte er sich mit Händen und Füßen gegen die Belassung des dermaligen Zustandes. Daß die Wohnungsfürsorge auf den Eisenbahnen so unfruchtbar war, muß schließlich auch auf sein Konto gesetzt werden. Aus diesen Gründen wird sein Heimgang von der Eisenbahnerschaft wenig betrauert und findet kein nasses Auge.

Wie sich die Unternehmer organisieren.

Ueber die Gründung einer internationalen Ausbeuterorganisation wurde letzthin der „Arbeiter-Zeitung“ aus Brünn geschrieben: Der günstigste Zufall weht uns ein Zirkular zu, aus dem hervorgeht, daß eine große Aktion im Zuge ist, um eine Organisation der deutschen und tschechischen Arbeitgeber während im Bauhandwerk zur Bekämpfung der sozialdemokratischen Gewerkschaften zu schaffen. Baumeister, Maler, Antreiber, Zimmerer, Tischler, Bildhauer, Steinmetze, Svengler, Installateure, Glaser, Dachdecker, Schlosser, Fuhrwerker, alle werden sie in dem Zirkular aufgerufen, dem Verband beizutreten, um „die unhaltbar gewordenen Verhältnisse, welche durch den Terrorismus der unter sozialdemokratischer Führung stehenden Arbeiter herbeigeführt werden, endlich einmal abzuschütteln“. Der Verband soll den Titel führen: „Arbeiterverband der Bauhandwerker und Baumaterialienlieferanten“, und er will „dem rastlos vorwärts schreitenden Geipen der Arbeiterorganisationen ein Bis hieher und nicht weitergeben“. Arbeitgeber, die sich weigern sollten dem Verband beizutreten, werden damit bedroht, daß sie keine Arbeit zugewiesen erhalten — was natürlich kein Terrorismus ist. Interessant sind die Unterchriften auf dem Zirkular, das friedlich deutsch-tschechische und tschechisch-tschechische Unternehmer vereinigt. Da steht zu lesen: Alfred Dreßler mestský rada a sochar (Stadtrat und Bildhauer), ein Führer der Brüner Deutschnationalen, und Frantisek Slavka, zamecnický mistr, mestský rada a předseda společenstva (Schlossermeister, Stadtrat und Genossenschaftsvorsteher), natürlich auch eine Stütze des Brüner Deutschturns. Dann folgen die Namen einiger tschechisch-nationalen Unternehmer. Für die Arbeiter, die man mit nationalen Sirenenklängen aus dem Lager der internationalen Gewerkschaften herauslocken will, um ihre Kraft zu zersplittern, sind die Bestrebungen, deutsche und tschechische Ausbeuter zusammenzuschweißen, sehr lehrreich und sollten ihnen immer wieder vor Augen gehalten werden. Auch das Motto des Zirkulars: „In der Eintracht liegt die Macht!“ unter dem die Ausbeuter zur Vereinigung gegen die Arbeiter aufgerufen werden, muß den Arbeitern mehr denn je richtunggebend sein.

Die diesjährigen baulichen Herstellungen der Staats-eisenbahnverwaltung.

Auf dem Gebiete der Stationserweiterungs- und Zugbeförderungsanlagen sind, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, bei den verschiedenen Staatsbahndirektionen größere Herstellungen geplant. Im Bereich der Staatsbahndirektion Lemberg kommt da vor allem die Ausführung eines Rangierbahnhofs (Abrollanlage) samt Zugförderungsanlage in der Station Lemberg in Betracht, ein Bau, dessen Kosten den Betrag von 15 Millionen Kronen wohl überschreiten werden und für den heuer die erste Rate eingestell ist. In der Station Lemberg werden ferner heuer die im Zug befindliche Erweiterung der Geleise- und Sicherungsanlage und eine Reihe Umgestaltungen im Bahnhof vollendet werden. Weiters wird man in diesem Jahre die Bauarbeiten für die Erweiterung der Station Lemberg-Podzamce und die Rekonstruktion des anschließenden Teiles der Betriebslinie Lemberg-Bodwolyzka zum Abschluß bringen. Für die Station Drohobycz ist die Adaptionierung und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, sowie der Bau einer Zugförderungsanlage und Herstellung von Einrichtungen für die Wasserreinigung vorgesehen.

Bei der Nordbahndirektion sind auch heuer wieder eine Reihe von Stationserweiterungen geplant. Wir erwähnen die Bauten in den Stationen Floridsdorf, Leopoldau, Strahhof, Lundenburg, Prerau, Seitendorf, im Hauptbahnhof Oder-

berg (Ausgestaltung für das gleichzeitige Ein- und Ausfahren der Personenzüge), ferner Bauten im Oederberger Außenbahnhof, die Ausgestaltung der Haltestelle Zabrzeg zu einer Ladestelle, die Zugförderungsanlage u. s. w. in Dziediz und den Umbau des Aufnahmegebäudes in Oswiecim. Bei der Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Krakau werden der Vorbahnhof und Rangierbahnhof heuer fast vollendet werden, während der Neubau des Personenzugbahnhofes wohl noch nicht begonnen werden wird. Kleinere Arbeiten sind in der Station Krakau und eine nicht unbedeutende Erweiterung in Wiala in Aussicht genommen.

Auf den verstaatlichten Linien der Staats-eisenbahngesellschaft werden in der Station Wien die in Ausführung begriffenen Arbeiten (Verlegung der Gütermagazine u. s. w.) heuer vollendet. Kleinere Bauten sind für die Stationen Bilowitz, Obřan, Königsfeld, Rimburg, Prag (St. E. G.) und Schönbrunn, Umschlagplatz, in Aussicht genommen.

Im Bereich der Nordwestbahndirektion ist eine größere Stationserweiterung in der Station Stockerau anlässlich des zweigleisigen Betriebes geplant. Weniger umfangreiche Herstellungen sind in der Station Wien, N. B. (Herstellung einer Entstaubungsanlage), ferner in den Stationen Oberhollabrunn, Poděbrad, Bad Pleshrad, Mlýnska, Znam, Deutschbrod, Königgrätz, Reichenau bei Gablonz und Zglau (Voreinleitungen für die dortige Stationserweiterung) in Aussicht genommen.

Ausland.

Von den reichsdeutschen Eisenbahnarbeitern.

Den Arbeitern der preussischen und der sächsischen Staatseisenbahnen wird von den Regierungen bekanntlich nicht nur das Koalitionsrecht rüdweg abgesprochen, es wird ihnen auch jede Beteiligung an sozialdemokratischen Bestrebungen bei Strafe sofortiger Entlassung verboten. So wurden kurz vor der Reichstagswahl die Eisenbahnarbeiter durch die bekannten Verfügungen für „nationale“ Stimmabgabe zu beeinflussen geübt, nachdem ihnen verschiedentlich kleinere Lohnzulagen gemacht worden waren. Die sächsische Eisenbahnverwaltung gewährte eine Lohnzulage von 20 Pf. per Tag ab 1. Oktober 1911 und diese Zulage bezeichnete der Finanzminister v. Seydewitz im sächsischen Landtag als weitgehende Vergünstigung. Inzwischen haben aber die Werkstatтары die Erfahrung machen müssen, daß die Lohnzulage für sie gar nicht in Frage kommt, denn es wird jetzt fortwährend an den Stückpreisen „reguliert“, so daß nach der Lohnzulage zum Teil weniger verdient wird als vorher. Aber selbst bei den Betriebsarbeitern und bei den Arbeitern der Bahnhofsverwaltung bildet diese Lohnzulage nur einen Tropfen auf einen heißen Stein. Von den Arbeitern wird immer höhere Arbeitsleistung verlangt und ihre Bezahlung wird schlechter statt besser. Man betrachte nur folgende Zahlen, die dem statistischen Bericht der sächsischen Staatseisenbahnen für 1910 entnommen sind. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen: 167,656,246 Mk. im Jahre 1909 und 179,087,253 Mk. im Jahre 1910. Auf einen Kilometer mittlerer Betriebslänge kamen 1909: 51,202 Mk., 1910: 54,014 Mk. Das ist eine ganz enorme Steigerung des Verkehrs. Trotzdem wurde das Personal nicht wesentlich vermehrt und die Gesamtsumme an Lohnausgaben ist von 1909 zu 1910 zwar nur um etwa 2 1/2 Millionen gestiegen; sie betrug aber im Verhältnis zur Gesamteinnahme 1909 20 Prozent und 1910 nur 19 Prozent, während die Ueberschüsse von 25-50 Prozent im Jahre 1909 auf 29-05 Prozent im Jahre 1910 im Verhältnis zur Gesamteinnahme gestiegen sind. Der Ueberschuß betrug 1909 42,757,497 Mk. und 1910 52,033,733 Mk. Das Jahr 1911 brachte nun eine ungeheure Mehrbelastung des Personals.

Aus dem statistischen Bericht ist weiterhin aber auch ersichtlich, daß die Löhne der unteren Eisenbahner gänzlich unzureichend sind. So beträgt der durchschnittliche Tagesverdienst im Jahre 1910 (vom 1. Oktober 1911 ab kommt dazu durchschnittlich 20 Pf. Zulage) für die Bauunterhaltungsarbeiter Mk. 3.03, bei der Bahnverwaltung sogar nur Mk. 2.72, bei den Neubauämtern Mk. 3.26, beim Zugbegleitungsdiens Mk. 3.24, bei den Werkstatтары in Zeitlohn nur Mk. 3.69, im Stücklohn Mk. 5.18. Der Durchschnittsverdienst sämtlicher Arbeiter, deren Zahl sich auf rund 30,000 beläuft, wird auf Mk. 3.46 per Tag angegeben. Bei solch geringem Lohn muß das Personal, mit Ausnahme der Arbeiter in den Hauptwerkstätten, deren Arbeitszeit täglich 9 Stunden beträgt, wöchentlich bis zu 142 Stunden Dienst leisten. Nicht mehr als 56 Stunden durchschnittlich der Woche arbeiten nur 4.78 Prozent, über 56 bis 63 Stunden 4.34 Prozent, über 63 bis 70 Stunden 22.66 Prozent, über 70 bis 77 Stunden 37.54 Prozent, über 77 bis 84 Stunden 19.29 Prozent, über 84 bis 91 Stunden 7.17 Prozent und mehr als 91 Stunden wöchentlich noch über 4 Prozent. Das ist eine ungeheureliche Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft, und die Lage der sächsischen Eisenbahnarbeiter ist nach diesen amtlichen Ziffern eine tief traurige.

Forderungen der italienischen Eisenbahner.

Zu der letzten Zeit waren die Kommissionen der einzelnen Eisenbahnerkategorien bestrebt, die Forderungen und Wünsche des Gesamtpersonales (Beamte und Arbeiter) in Bezug auf die Aufnahmsbedingungen, Entlohnung, Arbeitszeit und Dienstpragmatik zusammenzufassen, um sie dann den maßgebenden Instanzen zu unterbreiten. Die Kommission der Beamten zum Beispiel befahte sich mit der Regelung der Gehalts- und Arbeitsbedingungen der Schreiber (Kopisten). Diese Leute sind bis jetzt noch in keine Klasse eingeteilt. Am 21. Februar fand in Turin eine Konferenz statt, die sich mit dieser Frage befahte. Als erfreuliche Erfolge der Agitation ist zu konstatieren, daß vor der Konferenz noch der Generaldirektor der Eisenbahnen durch eine besondere Bekanntmachung die Stellung dieser Beamten provisorisch regelte. Die Ausschiffsbeamten hielten zwei Versammlungen in Florenz ab und beschloßen zu verlangen, daß nach 15jähriger Gesamtdienstzeit und nach

6jähriger Dienstleistung als Ausschiffsbeamte oder auch nach weniger als 15jähriger Dienstzeit, aber nach 9jähriger Dienstleistung als Ausschiffsbeamte diese zu wirklichen Beamten befördert werden müssen.

Das Zugpersonal und besonders die Maschinisten verlangen besondere Entschädigungen für die sogenannte Arbeitszeit, ferner eine Kilometerindemnität von 1.5 Lire per 100 Kilometer, eine Prämie von 2 Lire für jede gewonnene Minute, Regelung der Abzüge für Mehrgebrauch von Brennmaterial und für verlorene Zeit, Entschädigung für Nachtdienst, für Nachbereitschaft und im Falle der Uebersiedlung, Regelung der Entschädigung für Tunnelstrecken, Regelung der Dienstschichten sowie eine Reihe von weniger bedeutenden Aufbesserungen verschiedener Natur.

Die Kommission der Arbeiter hat ein Memorial an die Generaldirektion überreicht, worin folgendes verlangt wird: Gleichstellung der Arbeiter der verschiedenen Zweige sowohl in moralischer, als auch in ökonomischer Beziehung; Bezahlung der Feiertage; die durchschnittliche Arbeitszeit soll höchstens neun Stunden täglich betragen, ausgenommen die Arbeiter des aktiven Dienstes, für welche eine Arbeitszeit von zehn Stunden und Bezahlung der Ueberstunden verlangt wird; Teilung der Arbeiter in solche erster und zweiter Klasse (die jetzigen Arbeiter dritter Klasse sollen nach dem vierten Dienstjahre in die zweite, jene der zweiten nach dem sechsten Dienstjahre in die erste Klasse befördert werden); die Zulage, die jetzt bezahlt wird, soll in den Lohn inbegriffen und der höchste Lohn soll nach 23 Jahren erlangt werden und nicht erst nach 28 Jahren, wie jetzt üblich. Andere weniger bedeutende Aufbesserungen verlangen die Arbeiter der Instandhaltung.

Das Manövrierpersonal hat der Direktion den Entwurf einer neuen Dienstordnung unterbreitet. Es wird hiedurch eine Gehalts- und Arbeitszeitregelung verlangt, Erhöhung der Zulagen und der Entschädigungen sowie unentgeltliche Lieferung von zum Dienst notwendigen Gegenständen.

Der deutsche Bergarbeiterstreik ergebnislos beendet.

Der Streik der reichsdeutschen Bergarbeiter mußte ohne Erfolg abgebrochen werden. Ihrer Wider-sacher waren zu viele. Das großmächtige Grubenkapital nimmt keine Rücksicht auf die um ihr Recht kämpfenden Bergarbeiter. Es kennt nur den starren Despotenstandpunkt, dem selbst die Staatsmänner sich beugen müssen. Wehe dem Minister, der ernsthaft den Versuch gemacht hätte, sich vermittelnd zwischen die Parteien einzumischen. Der Handelsminister Möller hat seinen Frevler im Jahre 1905 mit seinem Sturz büßen müssen. Bis zum letzten Augenblick haben auch diesmal die Grubengewaltigen ihren Herrenstandpunkt gewahrt. Auch noch die verminderten Forderungen beantworteten sie mit der höhnischen Erklärung, daß allgemeine Lohnserhöhungen mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse der einzelnen Reviere unmöglich seien, daß Ueberschichten bei steigender Konjunktur nicht entbehrlich seien und daß sie die gezielten den Unternehmern zur Last fallenden erhöhten Anforderungen der Reichsversicherungsgesetzgebung nicht tragen könnten.

Neben diesem mächtigen Gegner stand die Treulosigkeit der Christlichen. Ihre früheren Zusicherungen, sich in die Reihen der Kämpfenden zu stellen, hielten sie nicht. Nach leeren Ausschlüchten kam der offene Verrat. Dazu der mächtige wirtschaftliche Druck der Grubenherrn; die Androhung der Strafschichten, die Kündigung der Werkwohnungen. Nur wer die große wirtschaftliche Abhängigkeit kennt, in die die Bergherren die Bergarbeiter zu zwingen mußten, kann ermessen, von wie großem Einfluß das auf die Lohnbewegung sein mußte.

Wie aus Deutschland berichtet wird, hat dieser momentane Mißerfolg aber keineswegs entmutigend unter den Bergarbeitern gewirkt. Es finden im Gegenteil zahlreiche Neubetritte zu der Gewerkschaft statt. Die deutschen Bergarbeiter werden also ihre Reihen fester schließen, um sich zu neuen und erfolgreichen Kämpfen zu rüsten!

Aus dem Gerichtssaal.

Mißwirtschaft und Polizeigeist in der Staatsbahnverwaltung. Die österreichische Bureaucratie ist in stände, die beste Einrichtung zugrunde zu richten. Ein Prozeß, der gegenwärtig beim Bezirksgericht Josefstadt geführt wird, ist ein drastischer Beweis dafür. Die Staatsbahnen werden nicht wie ein Verkehrsunternehmen verwaltet, sondern wie ein Polizeiamt. Es ist also, als ob die hohen Herren von der Bureaucratie die Absicht hätten, den Großkapitalisten Wasser auf die Mühlen zu treiben, und ihnen förmlich den „Beweis“ aufdrängen wollten, daß große Unternehmungen vom Staat viel erbärmlicher verwaltet werden als von Kapitalisten. Was sich in dem Prozeß zeigte, ist geradewegs eine Kompromittierung der staatlichen Bahnverwaltung.

Man vernehme! Der Spediteur Jacques Pollak hat im vorigen Jahre bei der Direktion der N. B. wegen der Nichteinhaltung der Lieferungsfristen beim Transport von Frachten sowie wegen anderer Umstände Reklamationen erhoben. Die Erledigung der Reklamationen ließ oft monatelang auf sich warten. Der Spediteur war darum gezwungen, die N. B. auf Zahlung der Beträge, die er durch die Reklamationen erlangen wollte, zu klagen. In der Mehrzahl der Fälle wurde auch die N. B. verurteilt. Die Staatsbahnen, die, wie die Herren Minister versichern, nicht in stände seien, die dringendsten Forderungen ihrer Angestellten zu bewilligen, haben also infolge des saumseligen Geschäftsganges Staatsgeld für Prozeßkosten hinausgeworfen!

Die Vergeltung für den Spediteur, der die Bahn geklagt hatte, blieb aber nicht aus. Die Nordwestbahndirektion hat beim Tagant die Anzeige erstattet, daß auf der Beilage zu einer Reklamation der Stempel nicht mit Tinte überschrieben, sondern mit einer Stampiglie überdrückt war. Wohl gemerkt, es handelt sich nicht um eine Stempel-hinterziehung, sondern um einen Formfehler, der jetzt gar keine Bedeutung mehr haben kann, da die gegenwärtigen Stempelmarken doch nicht abgelöst werden, also niemals zwei-

mal verwendet werden können. Bei staatlichen Behörden, auch bei Gerichten, besteht allerdings der schandhafte Gebrauch, „falsch“ gestempelte Eingaben oder Vollmachten ruhig anzunehmen und den „Schuldtragenden“ dann durch das Tagant strafen zu lassen, anstatt ihn — was viel weniger zeit- und arbeitsraubend wäre — auf seinen Fehler aufmerksam zu machen. Es ist das echtester Polizeistaat. Die Nordwestbahndirektion, die andere Aufgaben hätte, als Polizei zu spielen, trieb es aber auch nicht anders. Eine nette Verkehrsunternehmung, die sich nicht um die Erledigung von Reklamationen über den Verkehr, sondern darum kümmert, ob ein Stempel mit Tinte oder mit Stampiglie bedeckt ist! Pollak richtete eine Beschwerde an die Nordwestbahndirektion, in dem darauf bekam er die Antwort, die Bahndirektion sei wie jede andere Behörde verpflichtet, so etwas beim Tagant anzuzeigen! Man hat sich allerdings unter der Entziehung des Herrn Tauffig von der Diktatur über die N. B. etwas anderes vorgestellt, als eine neue „Behörde“ zu bekommen, noch dazu eine neue Polizei. Als nun der Spediteur zufolge einer Anzeige der Nordwestbahndirektion wieder mit einer Stempelstrafe belegt wurde, richtete er an die Direktion einen Brief, in dem er der Bahn Denunziation vorwarf und sie der Mißwirtschaft beschuldigte. Die Direktion der Bahn trat den Brief der Staatsanwaltschaft ab, die nun gegen den Spediteur die Anzeige wegen Verleumdung einer „Behörde“ erhob. Vor dem Bezirksgericht Josefstadt kam es nun zur Verhandlung. Der Verteidiger Dr. Mathias erklärte nun, der Angeklagte wolle den Wahrheitsbeweis für den Vorwurf der Mißwirtschaft erbringen. Der Bezirksrichter Dr. Blaschowitzschka vertagte deshalb die Verhandlung.

Hoffentlich werden die Herren, die für den Betrieb der Staatsbahnen verantwortlich sind, aus dem Prozeß lernen, was sie zu tun haben, wollen sie ihre Verwaltung nicht noch länger dem öffentlichen Spott aussetzen.

Vom Schiedsgericht der berggenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. (Ergebnis des Schiedsgerichtsverhandlungen vom 9., 12., 15., 19., 23., 24., 30. und 31. Jänner 1912.) Die an den obenangeführten Tagen verhandelten 64 Fälle wurden, wie nachstehend angeführt, erledigt:

Reintenerhöhung in 12 Fällen, und zwar: Cyril Gotovy (Nordbahn) von 12 auf 20 Prozent, Josef Tazscl (Znnsbrud) von 15.5 auf 22.5 Prozent, Josef Honarzhynski (Zemberg) von 30 auf 36 Prozent, Karl Brüdner (Nordbahn) von 90 auf 120 Prozent, Daniel Duszajnski (Zemberg) von 75 auf 90 Prozent, Johann Kaupa (St. E. G.) von 27 auf 45 Prozent, Josef Tomana (Nordbahn) von 9 auf 18 Prozent, Michael Hiru (Villach) von 50 auf 60 Prozent, Franz Zimmel (Wien) von 75 auf 90 Prozent, Franz Navratil (Nordbahn) von 24 auf 60 Prozent, Josef Srblička (St. E. G.) von 20 auf 30 Prozent, und Alexander Nag (Nordwestbahn) von 75 auf 90 Prozent.

Reintenerkennung in 7 Fällen, und zwar: Leopold Matujiat (Zemberg) 36 Prozent, Michael Juzwa (Zemberg) 6 Prozent, Johann Ruprecht (St. E. G.) 12 Prozent, Karl Subr (Prag) 9 Prozent, Cyril Subath (Nordbahn) 23.6 Prozent, Karl Böschinger (Steiertalbahn) 9 Prozent, und Siegfried Simer (Nordbahn) 10 Prozent.

Zurückweisung in einem Fall, und zwar: Adalbert Wolstch, Zemberg.

Klageabweisung in 44 Fällen, und zwar: Konrad Jenner (Nordbahn), Matthias Kriz (Wissen), Matthias Böhm (Nordbahn), Jakob Bevec (Triefst), Josef Lamprichter (Znnsbrud), Hermann Schmidt (Znnsbrud), Andreas Stanisch (Zernowitz), Heinrich Seidel (L. F. Post), Johann Michal (Südbahn), Jakob Slocaj (Südbahn), Stefan Stupina (Nordwestbahn), Anton Marc (Zemberg), Franz Mihelic (Südbahn), Anton Lariš (Nordbahn), Johann Samal (St. E. G.), Felig Witkowski (Krafsau), Johann Kulaj (Zemberg), Michael Dycis (Zemberg), Ferdinand Rohl (Zemberg), Adalbert Cebis (W. E. B.), Franz Kanischneider (Südbahn), Alois Renner (Znnsbrud), Johann Jarachl (Krafsau), Matthias Dolejs (Wissen), Josef Prolik (Prag), Michael Wallowicz (Zemberg), Wajilius Strul (Zemberg), August Janiczek (Stanislaw), Ferdinand Jaskiewicz (Stanislaw), Stephan Dinko (Südbahn), Franz Kozeluh (Prag), Miroslaw Pospisil (Nordwestbahn), Franz Tratnik (Südbahn), Ladislaus Cieslicski (Stanislaw), Anton Kral (Nordbahn), Valentin Mucha (Krafsau), Otto Gut (St. E. G.), Josef Mazurek (Zemberg), Demeter Suminski (Zemberg), Josef Helmerich (Villach), Rudolf Podtrajsek (Südbahn), Karl Hlbing (Südbahn), Franz Las (Prag), und Josef Krejčik (Nordwestbahn).

Streiflichter.

Eine Gratulation des Herrn Staatsanwaltes. Noch rechtzeitig vor dem 2. April, an welchem Tage vor zwanzig Jahren der Grundstein zu unserer Organisation gelegt wurde, hat sich auch der Herr Staatsanwalt als Gratulant eingefunden. Er gratulierte so, wie eben Staatsanwälte einer sozialdemokratischen Zeitung zu gratulieren pflegen. Zweimal hintereinander hat er die letzte Nummer des „Eisenbahner“ konfisziert. Und so wichtig war ihm diese Sache und so gründlich wurde diese Arbeit besorgt, daß auf den Wiener Bahnhöfen mit der Abfahrt der Postzüge zugewartet werden mußte, um nach konfiszierten „Eisenbahnern“ fahnden zu können. Alle Hochachtung vor dieser Gründlichkeit und diesem Pflichter! Sonst findet man sie nämlich bei der Wiener Polizei nicht immer. Zum Beispiel, wenn man etwa bei helllichem Tage von irgend einem Plattenjurosch überfallen wird und die Hilfe der Polizei in Anspruch nehmen will, da kann es einem schon passieren, daß das die Staatsgewalt repräsentierende Amtorgan, natürlich belehrend, sagt: „Kennen Sie den Mann? Haben Sie Zeugen? Nein? Na, da kann man halt nichts machen!“ Und als ordentlicher Staatsbürger geht man dann gedehnt weiter, weil man sich schließlich der Ueberzeugung nicht verschließen kann, daß die Staatsgewalt, die solchen verfährt hat, keine Zeit zu verlieren hat. Es könnte sonst unterdessen durch einen konfiszierten Zeitungsartikel der Staat gestürzt werden. Und der Staat darf nicht gestürzt werden, weil es erstens laut Paragraph soundso nicht erlaubt ist, und weil zweitens es um den österreichischen Staat auch sehr schade wäre. Und dann, wie gesagt, hat es uns recht gefreut, daß der Staatsanwalt zum zwanzigsten Jahrestage unserer Organisation nicht auf uns vergessen hat. Wie wäre es, wenn unsere Mitglieder die Aufmerksamkeit des Herrn Staatsanwaltes damit quittieren, daß sie für die 33,000 Blätter, die man uns wegnahm, ebensoviel neue Mitglieder anwerben würden?

Auch ein Eisenbahner-„Fackelblatt“. Die Zeitung des Verkehrsverbundes hat es im Schimpfen gegen die Sozialdemokraten und im Verleumdungen aller Handlungen derselben zur Virtuosität gebracht, wozu nicht wenig als Vorbilder die christlichsozialen Blätter beigetragen haben mögen. Die übrige geistige Kost, die die Verkehrsverbund-Zeitung ihren scheinbar recht anspruchsvollen Lesern vorsetzt, ist aber um so bescheidener geraten. Im Feuilleton der letzten Nummer der Verkehrsverbund-Zeitung bringt Herr Tschulil neben einer Schulbildungsansprache einer Bürgerkammerin unter anderem gereimte Regeln fürs Haus, die sehr stark an die goldenen Bauernregeln:

Regnet's zu Martini in der Früh,
Brauchtst du abends kein Paraplu!

oder:

Ist's am Silbestertag warm oder kalt,
Ist doch das Jahr zu Ende bald!

erinnern.

Herr Tschulil empfiehlt da den Eisenbahnern zu ihrem Nutzen und Frommen ganz ernst:

Vorsichtig geh' mit Feuerung um,
Brauch' nie dazu Petroleum.

Polstermöbel muß man klopfen,
Wasserleitung nicht verstopfen.

Petroleum, vergiß das nicht,
Hat schon manch' Unheil angericht'.

Die Lampen, sie seze am Tage in Stand,
Dann sind sie auch fertig des Abends zur Hand.
u. f. w. u. f. w.

Nächstens soll Herr Tschulil, wie man uns erzählt, selbst den Pegasus reiten, um ähnliche gereimte Regeln auch bezüglich des Eisenbahndienstes aufzustellen. Da wird es dann in der „Verkehrsverbund-Zeitung“ ungefähr heißen:

Oberbauarbeiter, gib acht und schau,
Daß dir der Krampfen den Schuh' nicht zerhau!

und

Willst du die Karten richtig zwicken,
Mußt du die Zange zusammendrücken!
u. f. w.

Unter Umständen können dann diese gereimten Ratsschläge Tschulils als bahnbrechende Reformvorschlüsse eine neue Epoche des Eisenbahnbetriebes einleiten.

Es sind recht einfältige Patrone die Herren Verkehrsverbundler mit ihrem Tschulil. Würde ihre Einfalt nicht zuweilen von ihrer bedenklichen Schimpferei überholt, mit der sie alles herabzusehen suchen, was immer im Interesse des Eisenbahnpersonals unternommen wird, könnte man ruhig über den kindisch-lappischen Inhalt ihres Fackelblattes hinweggehen. So aber mügen diese Proben aus dem Inhalt des christlichsozialen Eisenbahnerfackelblattes erweisen, von welchem Geist und Ernst die christlichsoziale Eisenbahnerbewegung beseelt ist, deren Kampftruf nunmehr lautet:

Petroleum, vergiß das nicht,
Hat schon manch' Unheil angericht'!

Die Auffsig-Leipziger Eisenbahn nimmt einen sonderbaren Arbeiterfreund. In der bürgerlichen Presse macht die folgende Notiz die Runde:

Wie der „Neuen Freien Presse“ aus Prag gemeldet wird, hat das Eisenbahnministerium in der Angelegenheit der Tarifierhöhung der Auffsig-Leipziger Bahn an diese einen Erlaß gerichtet, mit welchem in Berücksichtigung der von der Bahnverwaltung in Aussicht genommenen finanziellen Zuwendungen an das Personal, deren Erfordernis mit rund 400.000 Kr. beziffert wird und unter der Voraussetzung, daß diese Maßnahme in dem vereinbarten Umfang zur Durchführung gelangen wird, worüber die Gesellschaft binnen drei Monaten eine detaillierte Nachweisung vorzulegen sich verpflichtete, die Genehmigung zur Durchführung einiger Tarifierhöhungen erteilt, deren Gesamteffekt mit circa 300.000 Kr. veranschlagt wird. Es ist möglich, daß die Betriebsrechnungen des abgelaufenen Jahres etwas besser ausfallen als ursprünglich angenommen wurde. Jedenfalls ist die bisherige Maximaldividendenentschädigung von 85 Kr. als Minimum anzusehen und vielleicht wird die Dividende etwas darüber hinausgehen.

Immer stürmischer fordert das in einer guten Organisation vereinigte Personal der Auffsig-Leipziger Eisenbahn eine Lohnerhöhung, da die schändliche Bezahlung der Bediensteten der derzeitigen Teuerungsverhältnissen keineswegs entspricht. Der Herr Generaldirektor Anderes steht zwar als echter Echarfmacher auf dem Standpunkt, daß das Personal nichts zu fordern habe, daß es höchstens kniefällig betteln dürfe. Aber nichtsdestoweniger muß etwas geschehen, das begreift selbst dieser Herr, denn sonst könnte es leicht passieren, daß das notleidende Personal selbst holt, was ihm im Guten nicht gegeben wird. 400.000 Kr. soll das ausmachen, was an Lohnerhöhung dem Personal zufallen soll. Daß das für den einzelnen Mann eine Bagatelle sein wird, die einer Frozgelei ähnlicher sein wird als eine Gipse in der Not, das kann heute schon gesagt werden, selbst dann, wenn die Vermissten im Verhältnis die höchste Zuwendung erhalten, was eine gerechte Aufteilung wäre. Das Geschäftsergebnis des letzten Jahres ist nach obiger Notiz so, daß zumindest die bisher höchste Dividende auch heuer bezahlt wird, wahrscheinlich aber noch mehr. Die Bahn hat also glänzende Geschäfte gemacht. Fällt davon nun das ab, was die Bediensteten erhalten sollen? Ach nein, die Aktionäre wollen nicht auf einen Heller ihres durch eifriges Paulenzen „ermorbenen“ Anteiles verzichten. Die Auffsig-Leipziger Eisenbahn ist zum Eisenbahnministerium gelaufen und der Staat gewährt der im Gelde schwimmenden Gesellschaft eine Tarifierhöhung, um durch die Mehreinnahmen die „Zuwendungen“ an das Personal zu decken. Das ist ein echt österreichischer Stand!

Die dienstliche Austragung von Ehrenangelegenheiten. Der Blockwächter Ludwig Anderl der Stadtbahnhaltestelle Schönbrunn respektiert die Ehre seines Nebenmenschen sehr gering. Gelegentlich eines Gespräches unter Wächtern machte er die Äußerung, Genosse Sommerfeld habe die Wächter verkauft und verraten. Genosse Sommerfeld, dem es privat ganz gleichgültig ist, wie Anderl über ihn denkt, hielt es im Interesse der Funktion, die er als Personal-Kommissionsmitglied bekleidet, für angezeigt, die Sache nicht auf sich beruhen zu lassen, und er suchte im Dienstwege um die Erlaubnis an, Anderl gerichtlich belangen zu dürfen.

Kurz vor der Verjährung dieses Ehrenbeleidigungsbefehles wurde Genosse Sommerfeld zum Bahnbetriebsamt Wien-Westbahnhof berufen, wo ihm nahegelegt wurde, sich mit einer widerriefenden Erklärung des Anderl zufriedenzugeben, um eine Klage zwischen zwei Eisenbahndiensteten zu vermeiden. Genosse Sommerfeld ging gutmütig auf diesen Vorschlag ein und Anderl gab die weitestgehende Erklärung, daß er seine Äußerung zurücknehme, bewaure und daß er bereit sei, diese Erklärung auf seine Kosten im „Eisenbahner“ zu veröffentlichen. Letzteres tat Anderl aber bis zum heutigen Tage nicht. Der unter bahnamtlicher Vermittlung zustande gekommene Ausgleich wurde von Anderl nicht eingehalten und Genosse Sommerfeld sah sich daher veranlaßt, in der Sprechsaalrubrik unseres Blattes den Anderl energisch an die Erfüllung seiner Verpflichtung zu mahnen. Das Bahnbetriebsamt Wien-Westbahnhof hat zwar soweit ganz einwandfrei gehandelt, so weit es zur friedlichen Austragung der Angelegenheit vermittelte. Es nimmt aber sonst die an den Bediensteten begangenen Ehrverletzungen nicht sehr ernst, da es, wenn es den einen Teil bewog, sich der Klagemöglichkeiten zu begeben den anderen Teil zu verhalten hätte, die zur Herstellung der verletzten Ehre eingegangene Verpflichtung einzuhalten. Genosse Sommerfeld kann sich die schriftliche Erklärung, die er in Händen hat, nicht umhängen, das wäre gegen die Uniformierungsvorschriften, und der fühllose Ausgang derartiger Angelegenheiten verlor die Herren mit den großen Mäulern nur zu neuerlichen Ausschreitungen. Die gegen derartige Elemente geübte Geduld und Nachsicht muß einmal ein Ende nehmen. Es muß den Leuten energisch auf den Mund geschlagen werden, die bei jeder Gelegenheit schreien, verkauft und verraten worden zu sein und die selbst nicht das geringste zur Verbesserung ihrer Lage beitragen, die Vogelfreiheit der Ehre der sozialdemokratischen Vertrauensmänner muß endlich aufhören!

Korrespondenzen.

Zellerndorf. Von dort wird uns geschrieben: Mit trüblichen Gesichtern schleichen die Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner in Zellerndorf herum. Mit großen Versprechungen wurden die Bediensteten zum Beitritt herangeführt, und jetzt, wo einzelne Mitglieder durch verschiedene Unglücksfälle berechtigt wären, Ansprüche erheben zu können, zeigt sich, daß beim Reichsbund in Zellerndorf vieles faul ist. Am 24. Oktober 1911 verunglückte der Verschleber Leopold Kinast, welcher Mitglied des Reichsbundes war. Zur Anschaffung eines Kranzes für den an den Folgen der Verletzungen verstorbenen Kollegen wurde eine Sammlung eingeleitet, zu der auch Genossen beitrugen. Der Magazinmeister Lang besorgte einen Kranz mit schwarzrotgoldener Schleife. Dieser Kranz soll jedoch bis heute noch nicht bezahlt sein. Ebenso hat die Witwe die 30 Kr., die für jeden einzelnen Todesfall bezahlt werden, auch noch nicht erhalten. Am 21. November 1911 starb der Oberbauarbeiter Wechselberger in Pulkau, dessen Witwe bis heute immer noch auf die 30 Kr. wartet.

Der Obmann der Ortsgruppe in Zellerndorf ist Herr Krentler, Telegraphist in Zellerndorf. An diesen Herrn mügen sich die Reichsbundmitglieder in erster Linie wenden.

Dieser gute Mann ist verpflichtet, Aufschluß zu geben, wohin das für den Kranz gesammelte Geld gegeben wurde, und warum den beiden Witwen nach Kinast und Wechselberger die Sterbefondsbeiträge von je 30 Kr. nicht ausbezahlt werden.

Villach. (A. I. Staatsbahn.) Ein recht lebenswürdiger Vorgesetzter und nettes Vorbild seiner Untergebenen in Hinsicht auf Bildung und genauer Pflichterfüllung ist der Stationsleiter Herr Kenda in der Station Uggoiwitz. Dort ist nämlich alles umgekehrt. Statt daß der Stationsleiter die Dienstverrichtungen seines ihm unterstellten Personals beaufsichtigt, wäre gerade das Gegenteil notwendig. Dieser Herr glaubt, der Dienst müsse so verrichtet werden, wie es ihm paßt, die Vorschriften sind einfach auf die Seite gestellt, und wenn so ein Untergebener die Vorschrift höher hält, als es Herr Kenda lieb ist, der kommt dann bei diesem Herrn schon an. Dies soll folgender Fall beweisen. Der Wächterpostulant Franz Samonig bemerkte in seinem Dienstbuche die von Herrn Kenda so oft unterlassene Wechselkontrolle mit einem Fragezeichen, was diesem Herrn nicht allzuwenig in den Kopf stieg. Dies veranlaßte nun Herrn Kenda, den Wächtersubstituten am 13. d. M. in die Wächterhütte zu rufen, wo er denselben mit allen möglichen Kosenamen betitelt und sich noch weiters wie folgt ausdrückte: Wenn ich nicht im Dienste stände, möchte ich Sie schlagen, daß Ihnen Hören und Sehen verginge, so möchte ich Sie schlagen, daß Sie der Teufel holte, Sie Lausbub, Sie dreifiger; Sie werden nicht mehr Dienst machen in der Station. Es wird wohl kaum der Fall sein, daß die k. k. Staatsbahndirektion mit der Vorgangsweise des Stationsleiters Kenda einverstanden ist, und wäre es Pflicht derselben, die Sache genau zu untersuchen und diesen Herrn eines Besseren zu belehren.

St. Michael ob Leoben. Der Verkehrsbeamte Pfeiffer in der Station St. Michael kann es sich nicht unterlassen, die Angestellten und Arbeiter bei jeder sich bietenden Gelegenheit anzurufen. Kürzlich rief er einem Bediensteten zu: „Sie sind ein Angefallter? Wissen Sie nicht, was Sie zu tun haben? Sie haben mich zu grüßen!“ Selbstverständlich wird jeder Vorgesetzte und sämtliche anständige Menschen von dem Personal in St. Michael jederzeit gegrüßt. Doch die Hauptaufgabe bei der Ausübung des Dienstes in einer so verkehrsreichen Station wie St. Michael bleibt doch immer, sein ganzes Augenmerk der Sicherheit zu widmen. Dem ganzen Betrieb und der Sicherheit des reisenden Publikums wäre verdammt wenig gedient, wenn sich der Pflichten der Bediensteten nur im Komplimenten- und Budeckelmachen äußern würde. Die Hochachtung des Personals erwirbt sich der Vorgesetzte durch ein korrektes und unparteiisches Vorgehen. Vielleicht dürfte Herr Pfeiffer herausfinden, daß es einige Bedienstete geben mag, die gerade nur bei seiner Person jenes korrekte, mannhaftes Benehmen im Dienste dem Personal gegenüber vermischen.

Spittal a. d. Drau. Von dort wird uns berichtet: Wir haben hier in Meblach unter dem Bahnmeister Prutz eine Behandlung zu erdulden, die wir uns unter keinen Umständen länger gefallen lassen. Bahnmeister Prutz behandelt die Oberbauarbeiter, als wären diese die größten Verbrecher und Laugenstücke. Die Arbeiter sollen sich von dem Bahnmeister die ärgsten Beschimpfungen gefallen lassen und werden dabei mit der Hundspitze bedroht. Infolge dieser schlechten Behandlung ist eine starke Erregung unter den Oberbauarbeitern bemerkbar, die sich direkt gegen den Peiniger Prutz richtet. Zu all diesen Unannehmlichkeiten trägt auch der Umstand bei, daß der Bahnmeister Prutz eine sehr zweifelhafte Berechnungsmethode der geleisteten Leberstunden durchführt. Sämtliche Bedienstete und Arbeiter in dem Bahnmeisteramt wundern sich, daß sich bis heute noch keiner der Herren Vorgesetzten bemüht hat, die nicht immer einwandfreie Berechnungsmethode des Prutz genauer zu kontrollieren. Die gesamten Bediensteten fordern vor allem, daß dem Bahnmeister das mysteriöse Handwerk mit den Leberstunden gelegt, und daß eine menschliche Behandlung diesem Bahnmeister aufgetragen wird.

Pontafel. (Eine „Errungenchaft“ der deutschnational-gelben Organisation im Heizhaus.) Am 8. März gab der Maschinenmeister Kramer den Heizhausarbeitern bekannt, daß künftig die Leberstunden nicht mehr bezahlt werden dürfen, sondern für gemachte Leberstunden an anderen Tagen freie Stunden gewährt werden. Als nun am 10. März eine Versammlung der nationalen Organisation stattfand, brachten die Arbeiter die Angelegenheit zur Sprache und verlangten Abhilfe. Schließlich wurde beschlossen, daß eine Deputation unter Führung des Assistenten Dr. Weier beim Maschinenmeister intervenieren solle. Am 12. März wurde der Beschluß auch durchgeführt. Die Herren Dr. Weier, Ebenwallner und Kreisenbacher, welche die Deputation bildeten, sprachen beim Portier zur Audienz vor, die dann nach vorchriftsmäßiger Meldung der Maschinenmeister auch gnädig gewährte. Die Deputation soll der Maschinenmeister in zuvorkommender Weise behandelt haben. Er ließ sich sogar so weit herab, den Assistenten Dr. Weier neben ihm Platz nehmen zu lassen und versprach in seiner bekannt-n Arbeiterfreundlichkeit alles zu tun, was in seiner Macht steht. Und richtig gelang es den Bemühungen des Dr. Weier, den Maschinenmeister zu bewegen, die Leberstunden, die ohnehin ohne Zutun des Dr. Weier oder des Kramer bezahlt werden müssen, wieder zu bezahlen, denn schon am 13. März ließ Kramer verkünden, daß er über die Bitte der vom nationalen Verein entsendeten Deputation die Leberstunden wieder bezahle. Unter den deutschnationalen Arbeitern herrschte über diesen Erfolg große Freude, und Herr Dr. Weier, dem es gelungen ist, den Maschinenmeister so umzustimmen, ist der Held des Tages, und für Kramer wird eine Dankdeputation vorbereitet. Die Heizhausleitung in Villach, der das Heizhaus Pontafel, nicht aber die dortigen Angestellten unterstellt zu sein scheinen, wird wegen der Mißwirtschaft in Pontafel von Herrn Kramer in Disziplinaruntersuchung gestellt werden, und der Herr Maschinenmeister wird auch mit dieser wieder sehr gnädig sein.

Amstetten. Es ist dringend nötig, die Professionisten der Bahnerhaltung vor dem hier sein Unwesen treibenden Bahnwächter Weiß zu warnen. Dieser edle Menschenfreund gebraucht Nebenarten, die zwar manchmal durch übermäßig genossenen Alkohol oder Größenwahn verursacht sein mögen, die sich aber die Arbeiter im allgemeinen und die Professionisten im besonderen nicht länger mehr gefallen lassen dürfen. Herr Weiß, wir raten Ihnen dringend, lehnen Sie zuerst den ungeheuren Mißhaufen vor Ihrer eigenen Tür weg, bevor Sie sich um andere Leute kümmern. Sollten Sie auf einen guten Rat nicht hören, so könnten wir den Vorjaß fassen, auf Sie keine Rücksicht mehr zu nehmen. Wir könnten so viel von Ihnen an das Tageslicht bringen, daß Ihnen die Lust gewiß vergehen würde die Professionisten noch weiter zu bejammern. Ferner können wir nachweisen, daß auch andere Leute sich bereits dafür interessieren, wie oft und wie lange sich Herr Weiß während seiner Dienststunden in der Bahnhofrestauration aufhält. Auch ist es noch gar nicht so lange her, daß der ehrenwerte Herr Weiß selbst noch ein Arbeiter war und noch dazu gar kein durch besonderen Fleiß ausgezeichnet. Wäre alles, was dieser Mann früher tat und sagte, Herrn Inspektor Ableidinger bekannt, so könnte Weiß wahrscheinlich noch lange keine Arbeiter schikanieren, sondern er müßte froh sein, selbst nicht gefasst zu werden.

Also, Herr Weiß, baldige und sehr durchgreifende Besserung, sonst fahren wir mit schwererem Geschütz auf!

Znaim. Am 7. März 1912 kam es in der Station Oberhollabrunn zu einer ziemlich starken Streifung des von Wien verkehrenden Güterzuges Nr. 85 und des vor Teischn kommenden Schnellzuges Nr. 4, bei der glücklicherweise keine Opfer an Menschenleben zu beklagen waren. Es wurden einige Personen leicht verletzt, wobei auch der Schaden ungünstig auf den Gesundheitszustand der Verletzten wirkte. Recht eigentümlich ist jetzt die Suche nach dem Schuldtragenden. Wir wollen hier ein kleines Geheimnis lüften. Die eigentlichen Hauptschuldigen wären bei der Verwaltung der Bahn und bei den vorgefertigten Inflationen zu suchen. Es werden immer Erlasse und Zirkulare über die Manipulation der Züge herausgegeben, welche von der Station nicht im geringsten geachtet werden können, und jeder einzelne Beamte ist verhalten, nach seinem Gutachten zu handeln. Unter der privaten Verwaltung der Nordwestbahn gab es eine derartige Fülle sich gegenseitig widersprechender Anordnungen nicht als gegenwärtig, und jetzt wird nur an dem trockenen Paragrafen herumgeritten, ob ihre Anordnungen auch praktische Vorteile haben, davon haben die hohen Herren in den Tintenbüchern keine Ahnung. Da hat man eine Unmenge Züge, aber nirgends eine Zeit zum Manipulieren. Wollen die Stationen die Züge glatt fortbringen, damit keine Katastrophen entstehen, dürfen sie mit den Zügen nicht manipulieren, und da kommt es oft vor, daß die eine oder die andere Station ihr Brutto zwei bis drei Tage lang nicht wegdekommmt. Sind die Stationen dann doch mitunter gezwungen zu manipulieren, so wird der Zug verspätet und dann geht der Wirbel auf der ganzen Strecke los. Unter diesen Umständen hat das Zug- und Lokomotivpersonal am meisten zu leiden. Im Eisenbahnministerium wird fortwährend reformiert und es wird stets von einer Vereinfachung des Eisenbahndienstes gesprochen, aber man lacht da nicht über eine derartige Vereinfachung. Beim Personal wird ganz unsinnig gespart, es werden fortwährend Posten aufgelassen und Personalstände reduziert, aber wohlgerneht nur bei dem produktiven niederen Personal. Es kommt heute in vielen Stationen vor, daß auf einen arbeitenden Bediensteten zwei bis drei überwachende Organe kommen. Das kann unmöglich so fortgehen, wenn es nicht noch zu größeren Katastrophen kommen soll. Der Zug Nr. 85 in Hollabrunn war durch die Manipulationen in den Zwischenstationen, für die kein genügender Aufwandslohn vorgesehen ist, verspätet eingelangt. Dadurch hatte er in Hollabrunn mehrere Wagen- und Vorfahrzüge abzuwarten. Er hatte in diesen Stationen Wagen abzustellen und solche mitzunehmen. Dem Zuge Nr. 85 blieb nur eine Manipulationszeit von 15 bis 18 Minuten zwischen dem vorkommenden Zuge Nr. 161 und dem von Sekmansdorf, der nächsten Station, kommenden Zuge Nr. 4. Da mußte bei der unpraktischen Anlage der Station jede Minute gute ausgenutzt werden, um nach Zug Nr. 4 sofort wegfahren zu können, damit der Zug nicht eine derartige Verspätung erleide, daß derselbe dann überhaupt nur mehr schmerzhaft weitergebracht werden kann. Weiters hat folgender Umstand zum Entstehen dieses Unfalles wesentlich beigetragen. Der Bestand von Hollabrunn sucht in seinem übertriebenen Spareifer an der Beleuchtung zu sparen. Den Nacht- und Weichenwächtern wird unter Androhung von Strafen im Nichtbefolgungsfalle aufgetragen, einen Teil der Lichter in den Zugspausen auszulöschen. Der Zug Nr. 85 fuhr nach Zug Nr. 161 hinaus, um zu verschicken. Wie derselbe vom Magazinseleise hinausfuhr, um einige Verschiebungen vorzunehmen, wurde die Grenzmarke überfahren. Dies hätte aber den Unfall noch nicht herbeigeführt, wenn der Weichenwächter zur Stellung der Weichen für die Freimachung des Geleises für den einjährenden Zug auf seinem Posten gewesen wäre. Er mußte diesen aber wegen der Sparserei mit dem Lichte verlassen, um beim Einfahrtsignal das zweite Licht anzuzünden. Dadurch wurde die Zugpartie in der Vollendung des Verschiebes, es war nur mehr ein Wagen abzuholen, aufgehalten. Bevor sich der verschickende Zugbegleiter und der Zugführer überzeugen konnten, ob die Grenzmarke frei ist, war Zug Nr. 4 in der Nähe der Station. Der verschickende Zugbegleiter gab dem Zuge Nr. 4

noch Haltepunkte, aber die Distanz war bereits zu kurz geworden, und es frachte gleich darauf. Jetzt sucht man in dem Zugführer und in dem verabschiedeten Zugbegleiter nach der Instruktion den Schuldigen, wiewohl sie im Interesse des Dienstes gehandelt haben, um den Zug rechtzeitig fortzubringen und bei Annäherung der Gefahr ihr Möglichstes getan haben. Die Schuldigen sind ganz wo anders zu suchen als in diesen beiden Personen! Große Schuld an dem Unfall trägt auch die Sparerei mit dem Personal. Es soll eine Menge Arbeit geleistet werden, zu der das nötige Personal nicht beigelegt wird. Es sollen auch die Züge anders zeitlich verteilt werden, damit genügend Zeit zum Manipulieren frei wird und damit nicht so gehäuft gearbeitet werden muß. Dann werden sich derartige Fälle leichter hinanhalten lassen, aber es scheint die Sache abfälliger auf die Hasterei angelegt, da jetzt die Verspätungen nichts kosten. Würden die Züge länger gehen, müßte dem Personal die geleistete Arbeit laut Stundengeld bezahlt werden. Wir sind schon neugierig, wer diesesmal wieder zum Sündenbock auserufen wird. Wie wir sprechen hörten, soll Kondukteur Stöckl als Signalmann beim Zuge Nr. 78 im kritischen Moment in der Station Söllabrunn gewesen sein. Der genannte ist der Znamer Hauptling der „Jednota“. Was in dieser Organisation für eine Sorte von Leuten beisammen sein muß, die sich einen solchen Menschen an die Spitze ihrer Organisation stellen, möge folgender Fall lehren: Jeder andere Kollege ist froh, wenn er von Einnahmen über solche Dinge verschont bleibt. Stöckl hat sich selbst als Zeuge angetragen. Derselbe soll angegeben haben, daß der Zugführer dem verabschiedeten Zugbegleiter den Auftrag erteilt habe, nur bis zur Grenze vorzuziehen, was nicht einmal der Zugführer selbst behaupten konnte, da er selbst bei der Protokollaufnahme angab, daß er dies nicht sagte. Die Deffinitivität und die Kollegen mögen selbst urteilen, was das für ein Vorgang ist und wie dieser Vorgang geeignet ist, einen Kollegen zugrunde zu richten. Wenn diese tschechisch-nationale Organisation derartige Elemente als Obmänner hat, wie muß es erst dann im allgemeinen bei diesen Leuten aussehen? Wit Znamer Zugbegleiter werden, wenn es sich bewahrheitet, daß die Aussage Stöckls falsch ist, einen derartigen Menschen nicht in unserer Mitte dulden und darauf bestehen, daß ihn die wohlverdiente Strafe ereilt.

Czernowitz. (Die Heizhausmiserie.) Unser Heizhaus bekommt unter dem Personal immer mehr den Namen eines Karrenhauses. Infolge der Wirtschaft, die in demselben getrieben wird, geht es im selben auch fast schon so zu, wie in einem Karrenhaus, was auf das Sparsystem, die Tantiemenwirtschaft und auf die Willkür einzelner Vorgesetzter zurückzuführen ist. Dem Heizhaus Czernowitz ist die Beförderung der Güter- und Gütereilzüge nach Jskany und Stanislaw und die der gemischten Züge nach Nowosieliza zugeteilt. Es sind nach Jskany, Sabiffalva und Sibola 7 Zugsparre, nach Stanislaw 5 und nach Nowosieliza 6. Dem Schnellzug Nr. 1 muß des öfteren von Czernowitz nach Sabiffalva eventuell zurück vorgefahren werden. Außerdem sind täglich noch viele Erforderniszüge zu führen. Um eine solche Arbeit leisten zu können, sollten entsprechend viele und gute Lokomotiven samt dem erforderlichen Personal stets am Platze sein. Es wird aber bei uns im Heizhaus Czernowitz unökonomisch und oft bis zur Unsinntigkeit gespart, was manchmal in große Verlegenheit und Verzweiflung unseres Heizhausmachthabers endet und oft großen Skandal und Anstände verursacht. Daran, daß hier zu wenig Lokomotiven und daß sie alle in schlechtem Zustand sind, hat der Herr Inspektor Schneebaum die Hauptschuld, da er nicht vor dem Eisenbahnministerium den Mut ausbringt, um den Herren dort einmal die Wahrheit zu sagen. Es wird alles vorzüglich verübt, der Reiz der sich nicht verziehen läßt, wird mit Geldstrafen dem Lokomotivpersonal auf den Nacken gehängt. Der größte Teil der Czernowitzer Lokomotiven ist in einem verwerflichen Zustand und dieser Umstand ist auch erklärlich, weil sich die Lokomotiven ständig im Dienst befinden und von einer Hand in die andere wandern. Die Lokomotiven entsprechen hier auch nicht ihren Leistungen, es müssen zum Beispiel Lokomotiven der Serie 60 Vorspann den Schnellzügen leisten u. s. w. Es war die Rede davon, daß nach Czernowitz fünf Lokomotiven der Serie 429 kommen sollten, aber unser Herr Inspektor Schneebaum hat die Aufnahme dieser Lokomotiven abgelehnt, weil, was wir schon lange konstatierten, er in sachlicher Beziehung sehr konservativ ist. Mit den jetzigen Lokomotiven kann der Dienst nur schwer gemacht werden. Die Maschinenmeister trachten den Lokomotivführer mit den halbdefekten Lokomotiven außerhalb des Heizhausbezuges zu bekommen. Dann soll sich der Lokomotivführer behelfen wie er will. Trägt einer von den Lokomotivführern die nötigen Reparaturen ins Reparaturbuch ein, so bekommt er vom Herrn Inspektor Schneebaum den Titel: „schlechter Führer“ und wird von den Maschinenmeistern Nikorowicz, Bacher und Abratowski und dem Wertmeister Agner mit mürrischer Miene betrachtet und mit schiefem Blick gemessen. Einem jungen Anwärter, der die notwendigen Reparaturen einschreiben würde, wird die Feuerhaube unter die Nase zum riechen gegeben. Wird aber ins Buch keine Reparatur geschrieben und geschieht etwas auf der Strecke, dann spricht der Herr Inspektor abermals in seinem Urteil aus: „Sie sind bei mir kein Führer“. Die Schlamperei im Heizhaus Czernowitz geht über alle Grenzen. Strafen, Sektaturen und Protektionen, ein Durcheinander wie wirklich in einem Karrenhaus. Ein jeder von den Vorgesetzten ist nervös, jeder möchte gerne Strafen verhängen, benutzieren, an der Spitze der Untergebenen rüteln, sich rächen etc. Die Maschinenmeister diffidieren und der Inspektor bestätigt. Jüngere Lokomotivführeramtler fahren auf Befehl des Herrn Schneebaum beim Regulator, ältere bei der Schaufel, trotz des Mangels. Niemand kann hier sein Recht finden, weil es so die Heizhausmiserie will. Der Herr Heizhausinspektor Schneebaum wird obendrein noch manchmal mit dem Personal logengrob. Maschinenmeister Bacher belegte unlängst Bedienstete mit den größten Schimpfwörtern und niemand darf ein Wort des Protestes aussprechen, weil auch niemand beim Inspektor Schneebaum Gehör bekommen kann. Mit allen Erregungen der Lokomotivführer sieht es im Heizhaus Czernowitz traurig aus. Was heute bewilligt, wird morgen kassiert, ohne jemanden zu fragen. Die dritte Turnusgruppe besitzt einen elenden Dienst, die Herren haben etwas zusammengebracht, was aller Vernunft spottet und nur in Czernowitz einzuführen möglich war. Das Personal muß durch einige Tage ununterbrochen mit sehr kleinen Pausen immer im Dienst sein. In der zweiten Turnusgruppe wird durch sieben Nächte, zum Teil ununterbrochen, nacheinander gefahren, wobei noch mit mehrstündigen Verspätungen zu rechnen ist. Die Dienstdauer beträgt bis 18 Stunden, das sieht aber niemand. Jetzt wird ein großer Schwindel in Bewegung gesetzt, um Schnellzüge nach Czernowitz zu bekommen. Es war bereits eine Deputation dieser Tage in Wien im Eisenbahnministerium. Wir werden nächstens diese Maginationen schildern. Wenn einer von den Streckenreservelokomotivführern seine vorgeschriebene Ruhezeit zu Hause beanspruchen will und dem Hofe des Kaisers manchmal kein Gehör schenkt und Uebermüdung meldet, kommt der Herr Inspektor Schneebaum mit den Verdächtigungen: „Ihr vom Besten macht mir immer im Dienst Schwierigkeiten, warum machen mir die heiligen diese Schwierigkeiten nicht und warum fahren diese immer, so oft man sie abisiert!“ Ministerialverordnungen und Erlässe sind beim Herrn Inspektor Schneebaum für die Kasse, nur er und seine Maschinenmeister sind maßgebend für die

Dienst- und Ruhezeiten des Personals. Im Monat Mai 1911 wurde beim Zug 474 von Jskany am Graphikon der zweiten Turnusgruppe folgende Bemerkung stillschweigend hingeschrieben: Ad. Betriebsleitungsberl. Bl. 473/1 IV, ist das Personal dieses Zuges beim Eintreffen im Heizhaus abzulösen. Ausrüstung, respektive Abrüstung erfolgt durch das Betriebsleitungspersonal. Das alles ist nur geschrieben geblieben, man kann auch verspätet nach Czernowitz mit diesem Zug kommen, kein Hahn fräht um das Personal. Im Monat Februar, trotz des Beschlusses der Personalkommission, wurde der Prämienausweis nicht hinter Glas gegeben, weil, wie böse Zungen behaupten, einer der Lokomotivführer zu große Prämien hatte und die Herren das andere Personal damit nicht aufregen wollten. Der Kohlenmehlausweis wird nicht genau angegeben, die Zeitel werden nicht mit Datum versehen. Wir werden noch abwarten, welche Turnusse jetzt ins Leben kommen werden, welches Personal zur Zusammenstellung der Turnusse herangezogen werden wird, ob die Stationsreserve eine gründliche Reform erfahren wird, ob die Prämien eine gemeinschaftliche, gruppenweise Berechnung erfahren werden und ob im allgemeinen der Herr Inspektor Schneebaum gewillt sein wird, mit Hilfe des Herrn Baurats Keller die Schlamperei aus dem Czernowitzer Heizhaus wegzuräumen. Dann werden wir wieder das Wort nehmen.

Bodenbach. (Ein Schildbürgerstückchen des Werkstättenvorstandes.) In den letzten Tagen des Monats Februar 1912 kam in der Werkstätte ein Wagen, Serie Jna, mit geriffeltem Tragbaum von Triest hier an. Der Leiter der Wagenwerkstätte und der Wertmeister sagten sich nach der Untersuchung, daß dieser Wagen auf alle Fälle der Fabrik zugewiesen werden muß, und es scheint auch dem Oberhaupt der ganzen Werkstätte und des Heizhauses eine diesbezügliche Meldung gemacht worden zu sein. Kraft seines Amtes und anscheinend mit freisch gestimmtem Sprechorgan untersuchte dieser den Wagen noch einmal; das Resultat war, daß der Vorstand den Auftrag gab, dieses Gebrechen müsse auf alle Fälle hier behoben werden. Es dürften dem Herrn Vorstand wahrscheinlich die Tantiemen vor den Augen gestimmt haben, weil er von einem Kostenbeitrag sprach, über den wir nicht kritizieren wollen. Auftrag ist Auftrag; sich mit diesem Herrn auseinanderzusetzen, schien allen zwecklos, weil er ja niemand zu Worte kommen läßt, und es würde an die Arbeit gegangen. Jedoch vergebens. Der Tragbaum, welcher gemäß eine Länge von 12 Meter hat, war derart gerissen, daß der Riß an der oberen Kante 13 Millimeter und am Fuße, wo ein ganzes Stück mit herausgerissen war, 110 Millimeter betrug. Diese Arbeit muß in einer Pude, in der erstens kein Platz, dann kein Krahn und überhaupt keine Einrichtung für derartige Arbeiten sich befindet, begonnen werden. 14 Tage mußten die Arbeiter schinden, ganz zwecklos, ohne einen Schritt nach vorwärts zu kommen, sondern bloß deshalb, um den Wagen transportfähig zu machen, damit er bis nach Prag in die Fabrik rollen konnte. Wir fragen nun: Was für Arbeit, und zwar mühlige, hätten die Arbeiter, welche an diesem Wagen geschunden haben, fertig gebracht? Dazu dürften noch dem Herrn Vorstand diese Mehrausgaben die Tantiemen vermindern! Oder werden dieselben vielleicht dadurch erst recht höher? Um wie vieles wäre es besser, wenn der Herr Vorstand an jenen Wagen zu arbeiten ließe, welche Reparaturen bedürfen, die wirklich geleistet werden können. Wir verweisen da hauptsächlich auf jene Reparaturen, deren richtige Ausführung auf den Verkehr einen großen Einfluß üben können, und zwar auf die der Kuppeln und Bremsen. Es ist ein Standal, wie das Wagenmaterial aussieht, und man wundert sich nur, daß auf der Strecke Mähren-Bodenbach nicht mehr Unglücksfälle vorkommen. Die Kuppeln drehen sich nicht, sind aber derart beschmiert, daß die Zugbegleiter allem anderen nur keinem Kondukteur ähnlich sehen. Die Meider des Fahrpersonals werden frühzeitig durch das Herumkrüchen unter den Bremswagen ruiniert, weil das Fahrpersonal gezwungen ist, sich in den Zwischenstationen die Bremsen zu übersehen, wenn aus der regelmäßigen Talfahrt nicht eine Todesfahrt gemacht werden soll. Hier Herr Kellerhand, wäre Arbeit genug, und zwar mühlige, aber nicht solche, deren Inangriffnahme den bekannten Schildbürgerstückchen gleicht.

Wien XIII. (Aus dem Heizhaus Hütteldorf.) Die Zustände im Heizhaus Hütteldorf nehmen Formen an, die einer öffentlichen Besprechung dringend bedürfen; zwar führen die Verkehrsmängel des heurigen Winters eine beredte Sprache, doch die Ursachen derselben sind so mannigfaltiger Art, daß eine Klarstellung höchst notwendig erscheint. Völlige Apathie des sachmännisch ausgebildeten Heizhausleiters, nervöse, gedankenlose Spatwit der unter sich konkurrierenden und strebenden Supplenten, gepaart mit Unkenntnis der Details des Dienstes bilden die Signatur der Heizhausleitung. Die Stadtbahn mit ihrem eigentümlichen Dienst, dem fortwährenden Anfahren und Anhalten, den ständigen Tunneln, den heißen, geschlossenen Maschinen, der Menge von Signalen, der Menge der Vorschriften, betreffs Feuerens, Rauchens, Speisens, die Notwendigkeit des minutiösp- präzisen Verkehrs, stellen Anforderungen an das Maschinenpersonal, die seit Eröffnung der Stadtbahn, durch relativ geringere Dienstleistung, unterbrochen von ausgiebigen Ruhepausen ihre Verächtlichung fanden. Welche Erbitterung muß unter dem Personal entstehen, wenn diese wohl begründete Erleichterung im Dienst das Sparobjekt all dieser Gewerbeschüler und Ingenieure bildet, die das Heizhaus als Durchhaus zu höheren Posten benützen. Durch anderthalb Jahrzehnte tauchen immer neue Aspiranten auf, um immer wieder mit frecher, täppischer Hand die Dienstleistung als Objekt ihrer Spatkunft auszuwählen. Wann tritt hier ein solcher ein Stillstand in der Ausbeutung ein? Die Herren Singer und Aupitz treiben es wohl am ärgsten, da sie aus den letzten Reiten noch etwas herauszuschinden wollen. Während aber das Personal zu immer mörderischeren Touren gezwungen wird, immer mehr um die dienstfreie Zeit betrogen wird, ist in der Leitung etwas Erstaunliches vor sich gegangen. Vorstand die Heizhausleitung früher aus einem Oberingenieur, einem Ingenieur einem Gewerbeschüler, einem Wertmeister und einem Vortarbeiter, so besteht sie jetzt aus zwei Inspektoren, zwei Oberingenieuren, einem Ingenieur, einem Wertmeister und einem Vortarbeiter. Da glauben wir es gern, daß man, um so viele Herren zu erhalten, sparen muß. Daß diese unangebrachte Sparerei beim Fahrpersonal sowie die unrationelle Ausnutzung der vorhandenen Maschinen Verkehrsmängel im Gefolge haben muß, ist einleuchtend. Der geistige Urheber dieser Mängel, Oberingenieur Singer, tritt nun als Erhebungskommissar auf und trachtet mit allen Mitteln seine eigene Schuld auf die Bediensteten abzuwälzen. Wie hierbei der Glaube an Gerechtigkeit im Personal gerührt wird, so wird auch die Disziplin und Autorität untergraben. Und wie wird dieser Turnus gemacht? Mit einem ungarischen Pferdehändler alle Ihre machenden Ueberbeurteilung wird den Vertretern des Personals der mangelhafte Turnus aufgeschwätzt, um kaum unterschrieben, durch eingeschobene Mehrdienstleistungen überlastet zu werden. Beschwert sich nachträglich das Personal, erhält es von dem Herrn die höhnische Antwort: „Hätet ihr nicht unterschrieben.“ Nun Beispiele. Es ist Winter. Die Kohle im Tender zu einem Stück gefroren; sie geht infolge der langen Tour zur Reize. Der Heizer muß nach jedem Einfeuern, das ist auf der Stadtbahn je drei Minuten, in den Tender springen und mit Hammer und Meißel die letzten Reste losmeißeln und ist nicht imstande, nachzukommen. Der

Führer fährt und feuert, während der Heizer im Tender weitermeißelt. Der Führer fährt und feuert, ohne die Signale beobachten zu können, bringt sich und seine Fahrgäste in höchste Gefahr, und warum? Weil ein gedankenloser und unverantwortlicher Mensch Touren zusammengepreßt hat, die selbst bei schönem Wetter nur mit Ueberanstrengung zu bewältigen sind. Wir empfehlen solche Touren einer föhlichen Generalinspektion dringend zum Studium.

Der Verkehr, bekannt durch seinen berühmten Verkehrsinspektor Segula, der Züge und Maschinen wie in einer Manege durcheinanderwirbeln, alle Turnusse über den Hausen werfen darf, ohne daß es jemand wahr ist, ihm sein Handwerk zu legen, leitet Züge von einer Lokalstrecke auf die andere ein.

Die Reisenden sind an den Fingern abzuzählen, die im ganzen Jahre etwa von Klosterneuburg nach Purkersdorf fahren. Könnten diese paar Personen nicht in Hütteldorf aussteigen, am selben Perron fünf Minuten warten, um dann weiterzufahren? Am Hauptzollamt müssen alle Reisenden doch auch umsteigen. Nun, der Herr Verkehrsinspektor braucht von der Zugsförderung nichts zu verstehen; was tut aber die Heizhausleitung, um ihren an Kohle, Wasser, Leistungsfähigkeit ausgeplünderten Maschinen das Bewältigen dieser unmöglichen Touren zu ermöglichen? Statt in Hütteldorf auf Geleise 13 eine ausgerüstete Maschine zur Weiterfahrt bereitzuhalten, läßt sie die unangereifte Maschine weiterfahren und ersichert den Dienst noch dadurch, daß sie in der auswärtigen End- und Ausrüstung den Kohlenarbeiter heimischt, so daß die Führer und Heizer nach beendeter Tour noch die Dienste des Kohlenarbeiters verrichten müssen. Ein erparter Kohlenarbeiter und ein schamlos ausgebeultes Fahrpersonal einerseits, und zwei Inspektors o tutti quanti andererseits; ist das nicht ein höchst bedenkliches Sparen? Dürften wir als am Staatsguthalt interessierte Staatsbürger nicht verlangen, daß einmal die andere Seite als Sparobjekt ins Auge gefaßt würde? Nun wollen wir an einem Fall beweisen, wie Oberkommissar Singer Mängel erledigt. Trotz aller Bitten und Vorstellungen ist es dem Personal nicht gelungen, den Turnusmacher, Herrn Oberkommissar Singer, zu einer Fahrt auf der Maschine zu bewegen, damit er an eigenen Leib fühlt, was es heißt, auf der Stadtbahn nur 100 Kilometer zu fahren, was es heißt, mit leerem Tender, leerem Wasserfaß und vollem Aschentaßchen Dienst zu machen, und wie selbst die sogenannten Erholungspausen in den Umkehrstationen beschaffen sind. Es ist gar nicht zu verwundern, wenn der Herr vom Fahren so viel Begriff hat, wie ein deutscher Philosoph vom Kamelreiten im Wüstenland. Alle Mängel, die zum größten Teil seinen miserablen Turnus als Grundursache haben, läßt er mit der Bosheit, Faulheit und Dummheit des Personals zu rechtfertigen. Eine krankhafte Ueberreiztheit und Nervosität ist die Folge dieser oft heftigen Auftritte, da sich die Opfer des Turnusses nicht als Schuldige hinstellen lassen wollen. Es ist begreiflich, daß kleine Mängel, die oft der Rede nicht wert sind, durch das provokatorische Auftreten dieses Herrn, der sich sogar edrediret, dem in langer, bitterer Lehrzeit erprobten Personal Mangel an Fachkenntnissen vorzuwerfen, bald zu Verlusten des Personals führen, die weit über den eigentlichen Mangel reichen. Vor kurzem kam ein Lokomotivführer zu diesem Herrn, um einen kleinen Mangel zu erledigen; das war um 1/10 Uhr vormittags. Doch der Herr, unwillig über sein gestörtes Zeitunglesen, ließ den Führer, ein andermal zu kommen. Der Führer, ein höchst genauer, ernter Mann, doch leicht erregbarer Natur, war über diese Zumutung empört. Ein Wort gibt das andere und aus dem kleinen Mangel wird eine große Verletzung des heiligen Ansehens des Vorgesetzten. Nun kommt das Unglaubliche. Der Führer vom Dienst suspendiert, wird von Verzten und Spezialärzten untersucht, Auge und Ohr werden gesund, Intellekt normal befunden. Der Führer muß 23 Tage unfreiwillig feiern, erleidet dadurch einen Schaden, der einer empfindlichen Strafe gleichkommt, und steht etwa gar noch vor einer Bestrafung. Der nervöse, kranke Oberkommissar Singer, dessen angegriffenes Aussehen schon jedem Laien als Krankheitsphänomen auffällt, wird nicht untersucht und wird neuerlich auf das Personal losgelassen. Im harten Dienst der Strecke kämpft sich der Mensch brav durch und in der heimtückischen Heizhauskatzel passiert ihm sein Eisenbahnunglück. Diese Zustände schreien zum Himmel und erfordern eine gründliche Remedur, ehe das gequälte Personal zur Verzweiflung getrieben wird.

Villach. (Staatsbahnhof) Es ist höchst notwendig, wieder einmal über die Zustände zu schreiben, welche hier herrschen, damit Herr Hofrat Dsheim, welcher seinerzeit alles in Ordnung fand, sieht, wie sehr die Bediensteten leidet und wie sie ungerecht behandelt werden. Herr Sumetinger, welcher meinte, durch die Verletzung der Genossen Heißl und Birker vor dem bösen „Arbeiterwille“ Ruhe zu haben, täuscht sich. Wir werden nach wie vor mit unserer Kritik nicht zurückhalten. Es hat sich in Villach (Staatsbahn) ein System eingeschlichen, das ein wahrer Skandal ist; das Personal erfährt eine Behandlung, als wenn in Villach eine Strafstation wäre und lauter Verorecher dort ihren Sammelpunkt hätten. Ein ganzes Heer von Zutragern ist in Tätigkeit, denen jederzeit freier Zutritt gestattet ist. Auf Grund der Meldungen dieser Leute werden die Strafen bemessen. Die Strafen haben in Villach eine Höhe erreicht, daß man sich unwillkürlich fragt, wo die Aufsichtsbehörde, die Direktion ist. Fällt denn dies derselben nicht auf? Von einer einzigen Station laufen mehr Strafen ein, als vom ganzen Direktionsbezirk. Herr Hofrat Dsheim, dem die Sache schriftlich und mündlich mitgeteilt wurde, brachte nur ein negatives Resultat heraus. Warum, läßt sich leicht denken. Das Personal läßt sich aber diese Behandlung und das Abknöpfen der sauer verdienten Kronen nicht mehr gefallen. Es wird gezwungen sein, nachdem die Staatsbahndirektion sich nicht traut, Halt zu gebieten, zur Selbsthilfe zu greifen und den beiden Herren Sumetinger und Fugner den Standpunkt gehörig klar zu machen. Wir glauben, daß der Herr Vorstand, dem ein ganzes Heer von Hilfskräften zur Verfügung steht, doch in der Lage sein müsse, die Station selbst zu leiten und daß er die fortwährenden Belegungen des Sumetinger gar nicht braucht. Herr Sumetinger sollte einen Dienst zugewiesen erhalten, der ihm die Schiltanierung des Personals unmöglich macht. Der Herr Vorstand soll sich selbst über die Dienstleistung jedes einzelnen überzeugen und danach handeln. Es ist heute unmöglich (und dies muß festgehalten werden), mit dem Herrn Vorstand in irgendeiner Angelegenheit zu sprechen; kaum betritt man die Kanzlei, sieht schon der Sumetinger seine Nase herein, und der Herr Vorstand duldet es, weißt ihn nicht zurück und schadet dadurch nur seiner Autorität. Vom Herrn Vorstand Fugner, dem der Ruf eines strengen, aber sehr gerechten Vorgesetzten vorausgegangen ist, wundert es uns sehr, daß er sich als alter Vamper von einem Sumetinger beeinflussen läßt. Welches Respekt Herr Sumetinger zu bezogen hat, ist uns unfassbar. In größeren Stationen ist der Stellvertreter gleichzeitig Stationsassistent, und in Villach? Da hat er die strenge Aufgabe, den Herrn Vorstand täglich beim Rundgang durch die Station zu begleiten und zu schauen, ob die Zylinder wohl gepulvt sind. Dazu kommt er aber der Staatsbahnverwaltung denn doch zu hoch zu stehen.

Mürzschlag. (Zum Eisenbahnunfall im Semmeringer Haupttunnel.) Am 13. Jänner 1912 wurde an der Strecke Semmering-Mürzschlag der leere

Maschinenzug 827b abfiziert; als solche verkehren Lokomotiven, wenn der Typenzug Nr. 14 oder der Schnellzug Nr. 8 eine Vorspann- oder Nachschlepplokomotive von Mürzzuschlag bis Semmering benötigt, jedoch war das letztere am selben Tage nicht der Fall, oder es hat die Dirigierung zugezogen, daß die eine oder die andere Vorspann-, respektive Schlepplokomotive aus Erfordernisrückichten nach Gloggnitz weiterfahren mußte. Es wurde daher der Zug Nr. 827 b zu seiner regelmäßigen Abfahrtszeit vom Semmering mittels Glodenschlagssignal abgefahrt. Während dieser Zeit hatten die beiden Bahnwagenführer Vinzenz Berner und Franz Glaser, welche jeder mit einer Partie Arbeiter im Haupttunnel beschäftigt waren, ihre Bahnwagen beim Glodenschlag Nr. 41 vor dem südlichen Ende des Tunnels aus dem Geleise ausgeworfen, um den Zug 827 b sowie den Postzug Nr. 33 abzuwarten. Nachdem nun das Abfahrtsignal für Zug 827 b erfolgte und der Zug Nr. 33 um 4 Uhr 25 Minuten den Glodenschlag passiert hatte, bestand für die beiden Bahnwagenführer keine Gefahr mehr, daher sie ihre Bahnwagen in das Geleise warfen und in den Tunnel einfuhren. Zu bemerken sei hier, daß Zug Nr. 827 b um 3 Uhr 59 Minuten am Semmering seine Abfahrt hat und vor dem Zug Nr. 33 in Mürzzuschlag um 4 Uhr 28 Minuten anlangen sollte, also zu einer Zeit, wo Zug Nr. 33 erst in Steinhaus eintrifft. Infolgedessen konnten die beiden Bahnwagenführer einen Irrtum in der Signalabgabe nicht erblicken und galt für sie dieses Abfahrtsignal als zu Recht bestehend. Während der Zeit, in welcher die beiden Züge Nr. 8 und 14 verkehrten, wartete am Semmering der Güterzug Nr. 858. Bei der Vorspannlokomotive des Zuges Nr. 858 machte der Lokomotivführer Alois Weid die Wahrnehmung, daß seine Lokomotive für die Weiterfahrt nach Gloggnitz untauglich sei. Dies meldete er dem diensthabenden Verkehrsbeamten, und derselbe veranlaßte, daß die Lokomotive als verspäteter Zug Nr. 827 b nach Mürzzuschlag zurückkehre. Tatsächlich ließ der Beamte diese Lokomotive um 4 Uhr 39 Minuten vom Semmering abfahren, ohne daß eine schriftliche Abfizierung durch den Tunnel erfolgt wäre, daher auch die Arbeiter von dem neuerlichen Einleiten dieses Zuges keine Kenntnis haben konnten.

In dem Tunnel, in welchem durch den Verkehr der Züge Nr. 8, 14, 33 und 858 ein dichter Rauch angefangelt war, wodurch die Fernsicht für die Arbeiter sowie auch für den Lokomotivführer vollständig verhindert war, ereignete sich noch die unglückliche Situation, daß der Zug Nr. 827 b mit dem von Mürzzuschlag kommenden Güterzug Nr. 825 kreuzte, welcher am Semmering um 4 Uhr 42 Minuten eintrifft. Nachdem es wiederholt vorgekommen ist, daß solche Maschinenfahrten vom Semmering nach Mürzzuschlag ohne schriftliche Abfizierung eingeleitet wurden, ja sogar turnusmäßige Lastzüge von Mürzzuschlag nach Semmering kamen, und als der Lokomotivführer der Schlepplokomotive schon im Begriff war, an die Spitze des Zuges zu fahren, er erst den Befehl erhielt, zurück nach Mürzzuschlag zu fahren, so läßt es sich klar erkennen, was für eine leichtsinnige Manipulation getrieben wird. Die k. k. Generalinspektion möge ein solches Turnus- und Dienstverhältnis prüfen, wo der Lokomotivführer, welcher in Mürzzuschlag mit einem Zug abfährt, noch nicht weiß, daß er vom Semmering wiederum retourfahren muß, andererseits, daß mit einem nachfolgenden Personen- oder Schnellzug schon eine Lokomotive stärkerer Serie als dirigiert im Vorspanndienst nach Gloggnitz fährt. Das ist ein System, welches geeignet erscheint, Leben und Eigentum in Gefahr zu versetzen, daher der Tod des Oberbauarbeiters sowie die Verlegung des Partieführers Berner nichts anderes sind als ein Ausfluß dieses verwerflichen Systems, weshalb diese Personen, mit deren Wissen ein solches System praktiziert und gehandhabt wird, einzig und allein verantwortlich sind.

Recht sonderbar wandelt es den Sachmann an, wenn er wahrnehmen kann, daß bei diesem Unfall sogar der Glodenschlagdiener hierfür verantwortlich gemacht werden soll. Der Mann, welcher seinen Posten nicht verlassen darf, soll für eine Handlung verantwortlich gemacht werden, welche ihm nicht bekannt ist. Das Gericht wird die Aufgabe haben, den faktisch Schuldigen zu suchen.

Wrems a. d. Donau. Das hierortige Frachtenmagazin wurde vor zwei Jahren mit einem Magazinbeamten beglückt, der, allem Anschein nach, ein großer Sozialistenfreßer werden will. Sein Name lautet Dr. Roman Steinwender.

Daß ihm die Sozialdemokraten ein Dorn im Auge sind, beweist die Bevorzugung derjenigen Magazinarbeiter, die dem Reichsbund deutscher Eisenbahner angehören. Seine Ausdrücke beweisen es, mit wem man es zu tun hat. Als Genosse Brandl, den man direkt aus dem Eisenbahndienst hinausgeschleift hat, seine Abrechnung genommen, hat der Herr Doktor Steinwender in Gegenwart mehrerer Zeugen gesagt: „Der eine Sozi ist draußen und die anderen werden ihm nachfolgen!“

Die Angelegenheit mit Genossen Brandl ist es wert, etwas detaillierter besprochen zu werden, damit die Genossen wissen, mit welchen Mitteln hier im Magazin gegen Sozialdemokraten gearbeitet wird. Es ist hier einigemal vorgekommen, daß einige geringfügige Diebstähle im Magazin verübt wurden. Genosse Brandl hat einen alten Koff in dem Magazin hängen, welchen er schon einige Wochen lang nicht am Leibe gehabt hat. Nun in diesem Koff fand der Magazinindirektor Wagner einige Orangen, die angeblich aus einer Kiste herausgestohlen wurden. Genosse Brandl, darüber befragt, erklärte der Wahrheit entsprechend, daß er den Koff schon einige Wochen gar nicht benützt habe und daß er sich überhaupt nicht erklären kann, wie die Orangen gerade in seinen Koff hineingekommen sind. Genosse Brandl mußte mit dem Herrn Doktor Steinwender zum Herrn Bahnbetriebsamtsvorstand, Inspektor Pospischal, welcher ihm diesen Diebstahl vorhielt und den Dienst kündigte. Als Brandl ihm die Wahrheit sagte, fragte er ihn, ob er wieder arbeiten wolle. Genosse Brandl dankte aber und trat sofort aus dem Dienst der Bahnverwaltung. Nun fragt sich: „Hat Wagner gesehen, wie Brandl die Orangen in den Koff steckte? Hat Herr Dr. Steinwender, welcher gewiß soviel aus spürt hat, um eine Untersuchung unparteiisch führen zu können, auch diesen Fall genau untersucht? Mit demselben Rechte, als Wagner den Brandl des Diebstahls beschuldigte, mit noch größeren Rechte hätte Brandl dem Wagner den Vorwurf des Diebstahls machen können. Es bleibt immer die Frage offen: wie konnte Wagner es wissen, daß in dem Koff des Genossen Brandl die gestohlenen Orangen zu finden sind? Konnte nicht gerade er die Orangen hineingesteckt haben? Diese Frage ist allen Beteiligten zum Studium zu empfehlen. Daß aber der Herr Dr. Steinwender nicht auf diese Frage gekommen ist! Nun wir empfehlen ihm nachträglich, über diese Frage nachzudenken, vielleicht kommt er zu einem besseren Resultat als zur Beschuldigung eines vollständig schuldlosen.

Selbstverständlich muß er dabei den Chauvinismus beiseite lassen, sonst trübt ihm dieser den Blick und er würde nicht über objektive Untersuchungsrichter, sondern nur der nationale Parteimann sein.

Herr Dr. Steinwender! Als Vorgesetzter müssen Sie unparteiisch sein und bleiben und zu diesem Behufe empfehlen wir Ihnen den Herrn Inspektor Pospischal als Musterbeispiel der Unparteilichkeit.

Amstetten. In der Station Weher an der Enns treibt seit einiger Zeit ein Individuum, welches auf den Namen Kniewasser hört und seines Zeichens ein Magazinsaufseher ist, ein Spiel, welches sich die Zugbegleiter, die das zweifelhafte Vergnügen haben, mit genanntem Herrn dienst-

lich verkehren zu müssen, nicht länger gefallen lassen können. Kommt zum Beispiel ein Manipulant zur Uebernahme, respektive Uebergabe der Verrechnungspapiere über aus- und zuzuladende Güter in die Magazinkanzlei, so brüllt ihn genannter Magazinaufseher an, er habe in der Kanzlei nichts zu suchen; wartet dagegen der Manipulant im Dienstwagen auf genanntem Herrn, so kann er sicher sein, daß dieser Denunziant nicht zu ihm kommt, um im Interesse des Dienstes die Aus- und Zuladung möglichst rasch durchzuführen, sondern daß er stracks zum Diensthabenden und zum Herrn Vorstand läuft, um die ganze Zugsparte zu vernadern. Der Herr Vorstand, kommt dann im Sturmschritt herbei, um, ohne sich um den wahren Sachverhalt im mindesten zu erkundigen, über Zugsführer, Manipulanten und Kondukteure ein Donnerwetter niederzuraseln zu lassen und so unsinnige Befehle zu erteilen, daß ihn nicht nur die Zugbegleiter, sondern auch am Platz beschäftigte Holzverlader erstaunt ansehen. Ein solcher Fall ereignete sich am 6. März l. J. bei Manipulationsgüterzug Nr. 976. Die Kondukteure hatten bereits sieben Koff aus dem Kurswagen ausgeladen und ins Magazin gebracht, als Kniewasser erschien und zu schreien begann: „Hier wird nichts ausgeladen, wo ist der Manipulant?“ Auf die Antwort der Kondukteure, daß er im Dienstwagen auf die Uebergabe warte, schrie er weiter, er brauche in den Dienstwagen nicht zu gehen, und rannte sofort zum Herrn Vorstand. Der Herr Vorstand fiel natürlich gleich über den Zugsführer und Manipulanten her und befahl, daß mit dem Kurswagen sofort an den Zug zu fahren sei und daß die Aus- und Zuladung zu unterbleiben habe. Nur dem Pflichtgefühl und der ruhigen Selbstbeherrschung des Manipulanten ist es zu danken, daß dann doch noch die Ausladung bemerkte wurde. Bei dem gleich darauf ankommenden Zug Nr. 976 wiederholte sich fast genau derselbe Vorgang. Als der den Zug Nr. 976 führende Oberkondukteur dem Herrn Vorstand die Meldung erstattete, daß er auch einen Wagen abzustellen habe, machte dieser Herr die geistreiche Bemerkung: „Machen Sie mit dem Wagen was Sie wollen, meinestwegen werfen Sie ihn in den Graben hinunter!“ Wie sich eine solche Vorgangsweise mit gewissen Paragrafen der Dienstordnung und anderer Instruktionen zusammenreimen läßt, das zu begreifen muß man dem Herrn Stationsvorstand von Weher und seinem Schilling Kniewasser überlassen. Sollte das hier angeführte nicht genügen, die beiden Herren dahin zu bringen, daß sie den mit Arbeit überbürdeten Zugbegleitern die redliche Erfüllung ihrer dienstlichen Pflichten nicht unmöglich machen, so können wir noch mit weiterem Material dienen. Wir werden uns in Zukunft schon im Interesse des Dienstes gegen eine solche Behandlung mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu wehren wissen. Also bitte, Herr Vorstand und auch Herr Kniewasser, recht baldige Besserung, sonst müßten wir uns an dieser Stelle wieder sehen.

Selzthal. (Ein Willkürakt.) Das k. k. Bahnbetriebsamt Selzthal hat mit 15. Oktober 1911 den seit zirka zehn Jahren in der hiesigen Station für das Vershubpersonal bestehenden Turnus von der Zeit von 7 Uhr bis 7 Uhr auf die Zeit von 8 Uhr bis 8 Uhr verlegt. Es geschah dies ohne irgendwelche Notwendigkeit und ohne stichhaltige Begründung, rein nur aus dem Grunde, dem Vershubpersonal die Macht des nur zu bekannten Vorstandes, des Inspektors Koller, fühlen zu lassen. Daß diese Abänderung keineswegs mit dem Dienste im Zusammenhang steht, beweist folgender Umstand: Die Zuggruppierte ist sowohl in der Zeit von 7 bis 8 Uhr früh als auch in der Zeit von 7 bis 8 Uhr abends mit geringen Abänderungen dieselbe wie seit Jahren. Die kleinen Zeitdifferenzen bei den Personenzügen üben auf den Vershubdienst keine Wirkung aus. Mit dieser Turnusverlegung ist aber gegen das Vershubpersonal folgender Schlag ausgeführt worden. Es wurde diesem die Möglichkeit genommen, mit den um 1/8 Uhr früh abgehenden Personenzügen nach auswärtig zu fahren. Diese Möglichkeit müßten früher die Verschieber zu Einkaufsfahrten in größere Orte, wie Antersdorf, Leoben oder Linz aus. Nun ist diesem Personal diese Gelegenheit, sich etwas günstiger mit Bedarfsartikeln zu versorgen, benommen. Daraus mag die Rücksichtslosigkeit dieses Willküraktes gegenüber diesen Bediensteten, die man, wie wir an anderer Stelle ausführlich, unter den ungünstigsten Wohnungsverhältnissen leiden läßt, richtig ermessen werden. Wo ist das wiederholt betonte Wohlwollen der höheren Dienststellen, wenn die k. k. Staatsbahndirektion Villach derartige Willkürlichkeiten duldet?

Priesen bei Komotau. Bekanntlich besteht hier eine Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner. Durch verschiedene unrühmliche Vorkommnisse in der letzten Zeit wurden einzelne treubeherrschende Namen dieser merkwürdigen Organisation durch die Hüter des Gesetzes dienstlich — verjagt. Doch derartige Vorkommnisse sind für den Obmann der Ortsgruppe Priesen, Hermann Wagner, Zugsführer bei der G. E. L., ganz schmerzhaft. Dieser gute Mann hat gegen seine Berufskollegen ein sehr brutales Benehmen, wie man wohl nicht gleich einen zweiten derartigen Kerl treffen wird. Dabei hat Wagner an dem Stationsvorstand und an dem Bahnarzt in Priesen eine große Stütze.

Wir wollen uns heute mit diesem zweifelhaften Helben nicht weiter befassen, doch fordern wir den guten Mann auf, gegenüber dem übrigen Personal sich ein besseres Benehmen anzueignen und die rote Garde hübsch in Ruhe zu lassen.

Die Wanderln vom Reichsbund in Priesen haben alle Ursache hübsch ruhig zu sein, denn sonst könnten wir eines Tages mit einigem Material herausbrücken und die noch vom letzten Karambol übriggebliebene Herrlichkeit des Reichsbundes hätte ein schnelles Ende gefunden.

Verwaltungsberichte.

Selzthal. Sonntag den 10. d. M. sprachen hier die Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Genosse Wabitsch und Genosse Deder. Genosse Wabitsch besprach in leichtverständlicher Weise die Handhabung des Unfallversicherungsgesetzes sowie er an der Hand drastischer Beispiele die Nichtbeachtung des Gesetzes durch einzelne Dienststellen nachwies. Schließlich schilderte Genosse Wabitsch noch drastisch das Treiben des seinerzeitigen christlich-sozialen Vorstandes. Genosse Deder sprach ausführlich über die Aufgaben der Vorstandsmitglieder. Die Versammlung sollte diesen Ausführungen reichen Beifall.

Gmunden. Die Zählstelle hielt am 2. März eine Versammlung ab, in welcher Genosse Erhart über die Forderungen der Eisenbahner einen beifällig aufgenommenen Vortrag hielt.

Oberberg. Am 17. März sprachen hier in einer massenhaft besuchten Versammlung die Genossen Müller und Wawreča über die Forderungen der Eisenbahner.

Aus den Organisationen.

Leobersdorf. Bei der im März stattgefundenen Generalversammlung der Ortsgruppe Leobersdorf wurden folgende Funktionäre gewählt: Hermann Vinzenz, Leobersdorf, Badnerstraße 24, Robert Häusser und Johann Glas, Stellvertreter; Johann Bierl, Kaffier, Heinrich Maras, Leopold Schwarz und Franz Waldherr für Pottenstein, Subkassiere; Julius Stehsal, Schriftführer, Franz Haubenwaller und Rudolf Wiebauer, Stellvertreter; Leopold

Brandl und Theodor Reichel, Kontrolle; Johann Zemann, Oberkondukteur, Franz Holzinger, Kondukteur, Ignaz Dirrh, Kondukteur, Alois Hofstika, Kondukteur, Josef Schürer, Lokomotivführer, Johann Kofsteka, Verschleber, Josef Pfiker, Verschleber, Johann Banowik, Verschleber, Josef Selekalek, Umlader, Matthias Fretler, Wagenschreiber, und Josef Probst, Ausschüsse; Stehsal, Bierl, Reichel und Pfiker, Lokalausführer. Nach den Wahlen referierte Genosse Dusek aus Wien über Zweck und Nutzen der Organisation, über deren Arbeitsleistung und Kämpfe, wofür er riesigen Applaus erntete. Ferner brachte er einen ausführlichen Bericht betreffs der Hinterbliebenenunterstützung. Nach einem Appell um massenhaften Beitritt schloß der Obmann die sehr gut besuchte Versammlung.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann zu richten. Kuffstein. Bei der am 11. März stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Berger, Obmann, Jakob Wächter und Hans Kieblinger, Stellvertreter; Johann Wippl, Schriftführer, Paul Kollhofer, Stellvertreter; Leonhard Stotter, Kassier, Felix Gager, Stellvertreter; Gustav Suttac und Rudolf Kreidl, Bibliothekare; Karl Walter und Alois Dedeck, Revisoren; Josef Steidl und Johann Anewanter, Ausschussmitglieder. Genosse Scheibin brachte in anerkennenswerthem Referat die Berichte über die Lohnbewegung bei den k. k. Staatsbahnen und über die Arbeiterschutzsicherung am 6. Feber 1912 bei der Südbahn, welche mit großem Interesse entgegengenommen wurden. Anschließend daran erläuterte Redner auch den Zweck und Wert der Organisation mit der Aufforderung, daß derselben alle Eisenbahner beitreten müssen. Obmann Berger machte die Versammelten auf den großen Wert der Hinterbliebenenunterstützung aufmerksam, speziell auf den eminenten Vorteil, derselben noch vor dem 31. März 1912 beizutreten. Anmeldungen hiezu können bei den Partieren behoben und auch dort wieder abgegeben werden.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Johann Berger, Krankenhausgasse 14, in Geldangelegenheiten an Genossen Leonhard Stotter, Krankenhausgasse 14, zu richten.

Ilzmarkt. Bei der am 16. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Wieser, Obmann; Stefan Stadler, Schriftführer und Kassier; Engelbert Maier, Bibliothekar; Bratach und Josef Bucher, Kontrolleure; Jindro Gradichnig und Duesl, Ausschussmitglieder; Bratach Subkassier für Scheifling, Johann Wieser für St. Georgen und Duesl für Thalheim.

Alle Zuschriften sind an Johann Wieser, Bahnwächter Nr. 216 in St. Georgen a. d. M., zu richten. Vereinsabende werden schriftlich bekanntgegeben.

Villach. (K. k. Staatsbahn.) Als Turnusvertrauensmänner für das Zugbegleitungspersonal wurden gewählt: Personenzug: Matthias Omann, Oberkondukteur, und Josef Göbenbrunner, Kondukteur; für die Güterzüge: Christanth Ambros, Oberkondukteur, und Franz Raup, Kondukteur; für die Manipulanten: Johann Gruber, Kondukteur. Hiezu wird bemerkt, daß sich sowohl das Lokoperpersonal als auch das auswärtige in Turnusangelegenheiten nur an die Obmannen zu wenden habe.

Zägerndorf. (Mitteilungen der Ortsgruppe.) Es diene zur Kenntnis, daß jeden zweiten Dienstag im Monat die regelmäßigen Monatsversammlungen stattfinden, in denen über wichtige Organisations- und Tagesfragen beraten wird. Separate Einladungen werden in Zukunft nicht mehr ausgeben, deshalb diese Bekanntgabe ein für allemal gilt. Pflicht der Mitglieder ist es, nicht allein an den Monatsversammlungen, sondern an allen von der Ortsgruppe bekanntgegebenen Zusammenkünften, Vergnügungen und sonstigen Veranstaltungen, wenn möglich samt Frauen, teilzunehmen. Es soll die Bibliothek auch etwas mehr benützt werden. Die Ausgabe von Büchern erfolgt jeden Mittwoch und Samstag von 8 bis 9 Uhr abends.

Mitglieder, welche Rechtschug beanspruchen, haben rechtzeitig bei der Ortsgruppenleitung darum anzufordern, und zwar gleich nach der protokollarischen Einberufung. Nicht, wie es häufig vorkommt, erst die Vorladung zur Hauptberathung abwarten, weil die Frist dann öfters zu kurz ist, um sich mit dem angewiesenen Vertreter ins Einvernehmen setzen zu können, oder überhaupt einen solchen zu bekommen. Ferner darf ein Mitglied nicht drei Monate mit den Beiträgen im Rückstand sein, wenn dasselbe auf seine erworbenen Mitgliedsrechte nicht verzichten will, ist auch hier Pünktlichkeit das erste Gebot.

Auch kommt es mitunter vor, daß Mitglieder, die zur Hinterbliebenenunterstützung zahlen, glauben, es genügt, wenn sie die 50 S. für die Hinterbliebenenunterstützung zahlen, jedoch mit den Mitgliedsbeiträgen im Rückstand bleiben können. Der Beitrag für die Hinterbliebenenunterstützung wird nur unter einem mit dem fälligen Monatsbeitrag vom Kassier entgegengenommen.

Beschwerden, Wünsche, Ansuchen und sonstige Eingaben an die Ortsgruppe haben schriftlich zu erfolgen, und zwar auf reinem Papier, welches nur auf einer Seite deutlich und leicht leserlich zu beschreiben ist.

Im Interesse der Ordnung soll man es vermeiden, sich eines beliebigen klebeförmigen Käsetzettels zu bedienen. Ferner sind alle Zuschriften an den Obmann Genossen Alois Burkert, Marktplatz 14, Geldsendungen an den Kassier Genossen May Wahaß, Josef Wünschstraße 6, zu adressieren.

Zibit. Bei der am 17. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Gustav Winkler, Zahlstellenleiter, Anton Koller, Stellvertreter; Adalbert Swoboda, Kassier, Karl Schmidlung, Stellvertreter; Josef Leicht, Schriftführer, Anton Hopf, Stellvertreter; Anton Schreier, Bibliothekar; Anton Kneißl und Nikolaus Wäcker, Revisoren; Lorenz Gareis und Ludwig Schmidl, Ausschussmitglieder; Josef Gareis, Subkassier für die Strecke.

Nachdem Genosse Josef Kraus ein ausführliches Referat über den Bau des Eisenbahnerheims in Wien hielt, beschloß die Versammlung, als Gründer dem Verein Eisenbahnerheim mit dem Betrage von 20 Kr. beizutreten.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind wie bisher an G. W. Winkler, Glodenschlag in Zibit, in Geldangelegenheiten an Adalbert Swoboda, Weichenwächter in Zibit, zu senden.

Die Monatsversammlung findet jeden ersten Sonntag nach dem 8. jeden Monats in Kleiers Gasthaus in Kloben nachmittags statt, und die Mitglieder werden ersucht, stets zahlreich zu erscheinen.

Triest V. Am 18. März tagte die Generalversammlung der Ortsgruppe V Triest, die sehr gut besucht war. Folgende Genossen wurden in den Ausschuss gewählt: Ignaz Mihovec, Obmann, Anton Cutic, Stellvertreter; Friedrich Mastna, Schriftführer, Hans Poitl, Stellvertreter; Matthias Sumpancic, Kassier, Rudolf Rechl, Stellvertreter; Siegmund Schmalstieg, Liborius Scherger und Julius Juhardt, Kontrolle; Alois Tribil, Alois Bernhardt, Wenzel Gruschka und Franz Hirzenberger, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Ignaz Mihovec, Via Edmondo de Amicis Nr. 2, 8. Stock, Personalhaus.

Innsbruck (Ortsgruppe IV). Jedes Mitglied bekommt eine auf Kosten der Ortsgruppe angeschaffte Broschüre

unentgeltlich ausgefolgt und wird erjucht, diese zu studieren, nicht weiter zu borgen und nicht zu veräußern.

Ferner diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere gemeinsame Eisenbahnerbibliothek im Vereinslokal Wickl (ehedem Marsoner), Museumstraße, jeden Mittwoch von 7 bis 8 Uhr abends geöffnet ist.

Heiligenstadt. Bei der am 2. März stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: August Sutterer, Obmann, Anton Jandl und Dominik Drehob, Stellvertreter; Adolf Kotrba, Kassier, Heinrich Reibich, Stellvertreter; Franz Matous, Schriftführer, Adolf Pavek, Stellvertreter; Willibald Klouß und Johann Kozeluch, Bibliothekare; Genossin Marie Koiß, Subkassierin für Briggittenau; Thomas Nowak und Anton Birnbaumer, Kontrolle.

Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind zu richten an August Sutterer, XIX, Rüdorferlande 17, in Geldgebarung an Adolf Kotrba, XIX, Wochstraße 41.

Reinmünchen. Am 10. März fand hier die Gründung einer Zahlstelle statt. Genosse Jakubek aus Binz brachte ein ausgezeichnetes Referat über Zweck und Nutzen der Organisation.

Paffau. Am 2. März hielt die hiesige Zahlstelle ihre diesjährige Generalversammlung ab. Genosse Zajez brachte sämtliche Berichte zur Verlesung und gab bekannt, daß die Kontrolle alles in Ordnung gefunden hat.

Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Josef Fröschl, Paffau (Böhmen), Brunnstraße 15, zu senden.

Landek. Am 10. März fand die diesjährige Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. In die Ortsgruppenleitung wurden nachstehende Genossen gewählt: Alfred Lied, Obmann, Georg Kirschbichler und Josef Tschom, Stellvertreter; Adolf Tschom, Kassier, Johann Brandauer, Stellvertreter; Johann Siegl, Schriftführer, Johann Bach, Stellvertreter; Johann Jetter und Debelberger, Bibliothekare; Oswald Thurner und Josef Henginger, Kontrolle; ferner wurden zwei Genossen als Beisitzer und vier Genossen als Subkassiere bestellt.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Alfred Lied, Lokomotivführer, Landek, Schrottensteinstraße 12, zu richten.

Weiskirchitz. Sonntag den 10. März fand die diesjährige Generalversammlung statt. Die Berichte des Obmannes wurden mit großem Beifall entgegengenommen.

Alle Zuschriften sind zu richten in Vereinsangelegenheiten an Karl Hennlich, Blocksignaldienster, Lepky, Waldtor-Bahnhof Nr. 722, in Geldangelegenheiten an Heinrich Jofel, Weiskirchitz Nr. 50.

Weidling. Samstag den 2. März l. J. hielt in Otis Gaitthaus, XII, Ahmayergasse, die Ortsgruppe Weidling ihre diesjährige Generalversammlung ab.

Nach Erledigung der Tagesordnung fand im Anschluß an die Versammlung eine gemütliche Unterhaltung mit humoristischen Vorträgen und Musik statt.

Hiermit sei noch ersucht, daß alle Vereinszuschriften an Genossen Obmann Josef Sondl, XII, Eichenstraße 5, alle Zuschriften in Geldangelegenheiten an den Genossen Kassier Karl Ohage, XII, Murlingengasse 59, 1. Stock, Tür 5, zu richten sind.

Technisches.

Der schnellste deutsche Zug. In früheren Jahren hielt die preussische Staatsbahnstrecke Hamburg-Bittenberge (160 Kilometer in 111 Minuten durchfahren) unbestritten den Schnelligkeitsrekord unter sämtlichen deutschen Bahnstrecken.

also 87, beziehungsweise 88,2 Kilometerstunden. Nun sind auch diese beiden Schnelligkeitsrekorde abermals um ein geringes übertriften, und zwar von einer bayerischen Strecke, die noch dazu an Länge sämtliche erwähnten Strecken übertrifft.

Verschiedenes.

Unseren ersten Kämpfern!

Was war es, das das Werk euch wagen ließ, Das Werk, das keinen Ruhm, das keinen Lohn verhieß, War' ihr von totem Hebermut getragen.

Wenn Menschenwille, Menschenhand Die Erde zwang ins Eisenband, Wenn die Kolosse, die die Feuerfunken sprühen...

So dachtet ihr, und Hoffen euer Wagen trug Empor zum Sieg. Der Eisenwille schlug Den felsenstarken Widerstand entzwei!

Literatur

Als einmalige Vorzugsangebote bietet die Erste Wiener Volksbuchhandlung, Wien VI, Gumpendorferstraße 18, folgende Hauptwerke des Sozialismus und der Sozialpolitik an:

- 1. Heft: Das Gemeineigentum am Boden. Von Thomas Spence. Uebersetzt von F. v. Eichmann. Mit einer Abhandlung: „Der ältere englische Sozialismus von Thomas Spence“ von Georg Adler. Früher 50 Pf., geb. 90 Pf.; jetzt 35 Pf., geb. 70 Pf.
2. Heft: Das Eigentum. Von William Godwin. Uebersetzt von Dr. Max Bahrfeldt. Mit einer Abhandlung: „Der englische individualistische Radikalismus im 18. Jahrhundert und William Godwin“ von Georg Adler. Früher 1.50, geb. 1.90; jetzt 1.10, geb. 1.45.3. Heft: Das Volksbuch. Von Felicité de Lamennais. Uebersetzt von Alfred Bach. Mit einer Abhandlung: „Lamennais und der religiöse Sozialismus des 19. Jahrhunderts“ von Georg Adler. Früher 2 Mk., geb. 2.40; jetzt 1.50, geb. 1.80.4. Heft: Die Wirkungen der Zivilisation auf die Massen. Von Charles Hall. Uebersetzt von A. Odenberg. Mit einer Abhandlung: „Rehrverlechte und Bodenreform in England im 18. Jahrhundert von Charles Hall“ von Georg Adler. Früher 1.80, geb. 2.20; jetzt 1.40, geb. 1.70.5. Heft: Die Nationalökonomie des Saint-Simonismus. Von Prosper Enfantin. Uebersetzt von Dr. Albert Villaret. Mit einer Abhandlung: „Saint-Simon und der Saint-Simonismus“ von Georg Adler. Früher 2.20, geb. 2.60; jetzt 1.80, geb. 1.90.6. Heft: Fouriers System der Sozialen Reform. Von Viktor Considérant. Uebersetzt von Dr. Hugo Raab. Mit einer Abhandlung: „Fourier und der Fourierismus“ von Georg Adler. Früher 2.20, geb. 2.60; jetzt 1.80, geb. 1.90.7. Heft: Das Recht auf Grundeigentum. Von William Ogilvie. Uebersetzt von M. Freund. Mit einer Abhandlung: „Bodenreform früherer Zeiten“ von Georg Adler. Früher 2.20, geb. 2.60; jetzt 1.80, geb. 1.90.8. Heft: Vom menschlichen Glück. Von John Gray. Uebersetzt von M. Freund. Mit einer Abhandlung: „Der englische Sozialismus im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts“ von Georg Adler. Früher 2.20, geb. 2.60; jetzt 1.80, geb. 1.90.9. Heft: Die revolutionäre Methode. Von Enrico Ferri. Uebersetzt von Dr. Robert Michels. Mit einer Abhandlung: „Die Entwicklung der Theorien im modernen Sozialismus Italiens“ von Robert Michels. Früher 2 Mk., geb. 2.40; jetzt 1.50, geb. 1.80.10. Heft: Verteidigung der Arbeit gegen die Ansprüche des Kapitals. Von Thomas Hodgskin. Uebersetzt von Dr. Friedrich Raffel. Mit einer Abhandlung: „Der englische Sozialismus zu Anfang des 19. Jahrhunderts“ von Georg Adler. Früher 1.20, geb. 1.60; jetzt 90 Pf., geb. 1.20.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Zur Warnung! In verschiedenen Orten der Monarchie treibt sich ein Schwindler herum, der unter dem Vorwand, Vertreter der Firma Josef Kraus in Nachod zu sein, unbefugterweise Aufträge für die Firma entgegennimmt und sich Angaben von 2 bis 16 Kr. leisten läßt, die natürlich unterschlagen werden.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 19. bis 29. März l. J. eingelaufen: Ortsgruppen: Bruck a. d. M. 20 Kr., Mährisch-Neudorf 20 Kr., Ober-Gerspitz 20 Kr., Raudnitz 20 Kr., Meran 20 Kr., Ruffee 10 Kr., Amstetten 20 Kr., Rudigsdorf 20 Kr., Hünshaus 20 Kr., J. N. XIX. 10 Kr., S. Bl. II. 20 Kr., K. Papeš, St. 20 Kr., P. Frieser, Bruck a. d. M. 10 Kr., Veran 20 Kr., Trobach 20 Kr., Buchar 20 Kr., Bohrn 20 Kr., Lauffig 20 Kr., Falta 20 Kr., Golub 20 Kr., Prag, Zizkov, Ortsgruppe Trieste IV. 20 Kr., Stauding 20 Kr., Troppau 20 Kr., Böhmisches Kamnitz 20 Kr., Spittal a. d. Dr. 20 Kr., Furtch i. B. 20 Kr.

Werte Genossen!

Bezüglich der Abrechnung für das „Eisenbahnerheim“ bringen wir Ihnen zur Erleichterung der Durchführung folgendes zur gefälligen Kenntnis:

Die Ihnen feinerzeit gesendeten Druckorten, das ist Grönder-, Förderer- und Mitgliedsarten, sowie Mitglieds- und Sammelblatts müssen separat in die Abrechnung eingeklebt werden, und sind dieselben detailliert in die Einnahmen- sowie Ausgabeenseite im Kassenbuche zu buchen.

Alle diesbezüglichen Geldsendungen ersuchen wir auf separaten Erlagscheinen, welche die Bezeichnung E. V. S. tragen, uns zu übermitteln. Im weiteren müssen Sie, wer die Genossen, immer für jene Beiträge, die Sie an uns abführen, jedesmal den Namen sowie die Kartennummer des betreffenden Käufers oder Mitgliedes verzeichnen und auf dem Erlagschein abgefürzt vermerken; zum Beispiel: 1. Gr. Nr. 212, für Herrn Anton Müller, Linz, 20 Kr. 2. För. Nr. 326, für Herrn Albert Mayer, und Nr. 445, für Herrn Josef Brenner, Linz, 20 Kr. Für Sammelblatts 6 Kr., 16 Mitgliedsbeiträge à 50 Heller = 8 Kr.

Die Coupons, welche dem Mitglied übergeben werden, sowie jene, welche an die Zentrale abgeführt werden, müssen ebenfalls die Mitgliedsnummern sowie den Namen des Mitgliedes tragen und können der Gewerkschafts-Couponsendung alimonatlich beigelegt werden, um so das Postporto hierfür zu ersparen. Die Mitgliedsnummern sind Zentralnummern und finden Sie dieselben schon vorgegedruckt auf den Mitgliedskarten. Die Quittierung geschieht durch die Einlieferung mit der Ortsgruppenstempel für das betreffende Halbjahr.

Die Vereinsleitung.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausführung vom 20. März 1912. Aufstellung des Programms für die in der Zentrale zu beratenden Angelegenheiten. — Entgegennahme der Berichte über die Durchführung der Lohnregulierung. — Beratung über die Frage des Baues von Personalhäusern und der Gründung von Baugenossenschaften.

Sprechsaal.

Einladung

zu der am 6. April 1912, 8 Uhr abends, in Herrn Leopold Krizichs Weinhalle, Wien IX, Mserbachstraße 29, stattfindenden

Bahnrichterversammlung.

Tagesordnung: 1. Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission in der letzten Funktionsperiode. 2. Nominierung der Kandidaten für die Neuwahlen in die Personalkommission.

Kollegen und Genossen! Wir erwarten, daß ihr zu dieser wichtigen Versammlung alle pünktlich erscheint.

Der Einberufer.

Signalmeister in Mähren.

Die Kollegen werden hiermit zu der am Sonntag den 7. April 1912 um 12 Uhr mittags in Brünn, Zeile Nr. 15, stattfindenden Besprechung höflich eingeladen.

Mit kollegialem Gruß

K. Ernst, Obmann des Exekutivkomitees.

Advertisement for 'Das gesündeste Kraftnahrungsmittel ist mit 20 Jahren Kraftnahrungsmittel' featuring 'Finnische-Waldkoffen' and 'Ein nützliches Kraftnahrungsmittel!'. The text is enclosed in a decorative border.

Bedienstete und Arbeiter der Südbahn!

Alle Zuschriften in Angelegenheiten der Personal-Kommission der Südbahn sind an das Personal-Kommissionsmitglied Anton Münzer, Verschieber in Graz, Wabenbergerstraße 129, 2. Stock, zu adressieren.

Erklärung.

In einem Gespräch mehrerer Blodwächter äußerte sich der Blodwächter Ludwig Anderl der Haltestelle Schönbrunn der Wiener Stadtbahn, ich hätte die Wächter verkauft und beraten. Da ich den Blodwächter Anderl wiederholt vergeblich aufforderte, die Aeußerung im „Eisenbahner“ zu widerrufen, und da dieser dies bis nun nicht tat, erkläre ich ihn insoweit für einen Lügner und Verleumder, insoweit er seine Aeußerung im „Eisenbahner“ nicht widerruft.

Josef Sommerfeld,

Blodsignalbiener, Mitglied der Personal-Kommission.

Erklärung.

Da trotz meiner bereits abgegebenen Erklärung, daß Kollege Calert kein Recht habe, sich bei meinen Versammlungen auf ein Einverständnis mit meiner Person berufen zu können, mir neuerlich Mitteilungen zukommen, daß dies Kollege Calert trotzdem tue, erkläre ich von dieser Stelle aus, daß ich weder mit den Ausführungen, die ja meist Angriffe auf die Organisation als auch auf den österreichischen und ungarischen Lokomotivführerverein und Vorwürfe wegen der Haltung der beiden vorerwähnten Vereine in der letzten Lohnbewegung bildeten, noch mit den von denselben vertretenen, unseren Stand voraussichtlich keinesfalls zum Nutzen wohl aber zum Schaden gereichenden Auffstellungen einverstanden bin und sowohl in Villach als auch in Marburg in meinen Ausführungen gegen die Ausführungen Stellung nahm.

Dies zur Kenntnisnahme.

Mit Parteigrüß

Franz Kuziofa.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Leoben. Am Mittwoch den 3. April l. J. findet um 8 Uhr abends im Hotel „Lamm“ in Leoben eine Versammlung des Verächtpersonals statt, zu welcher Genosse Decker aus Wien als Referent erscheinen wird.

Das Verächtpersonal der Stationen Leoben, Bruck, St. Michael, Knittelfeld, Zellweg, Vorderberg und Selzthal wird im eigenen Interesse ersucht, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Versammlung, zu derselben recht zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Wolfsberg. Am 8. April l. J. findet im Hotel Schellander um 8 Uhr nachmittags eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, zu der alle dienstfreien Eisenbahner freundlichst eingeladen werden. Niemand veräume diese günstige Gelegenheit zu benützen.

Ortsgruppe Rudweis. Die nächste Mitgliederversammlung wird am 8. April um 9 Uhr vormittags im Vereinslokal abgehalten. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat, die Ausschüßsitzungen jeden ersten Dienstag nach dem 15. statt.

Ortsgruppe Lepitz. Die nächste Monatsversammlung mit Vorlesung wird am 7. April um 8 Uhr abends im Restaurant „zum Spaten“ abgehalten. Die Kollegen werden ersucht, für zahlreiche Besuch zu agitieren. Zuschriften sind an Josef Schmidt, Feislergasse 10, in Lepitz zu richten.

Ortsgruppe Marchegg. Am 5. April findet im Gasthaus des Herrn R. Tensch eine Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Zweck und Nutzen der Personal-Kommission und Arbeiterauschüße. Referent aus Wien. Um zahlreiche Erscheinen wird dringendst ersucht.

Zahlstelle Kuffee. Die Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher zur Kontrolle und Abstempelung an den Kassier abzuführen.

Zahlstelle Marienbad. Den geehrten Mitgliedern wird hiemit zur Kenntnis gebracht, daß am 8. April (Dienstag) um 2 Uhr nachmittags in Kempers Gasthaus (Bahnhof) unsere Hauptversammlung stattfindet. Vollzähliges Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Widau. Laut Beschluß der letzten Versammlung findet am 8. April im Vereinslokal ein Eisenbahnerfrühstück statt. Der Reinertrag von diesem Frühstücken wird als Beitrag zum Bau eines Eisenbahnerheims in Wien gespendet. Die Genossen werden ersucht, sich zahlreich an dieser Veranstaltung zu beteiligen und fleißig zu agitieren.

Ortsgruppe Frerau l. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 8. April (Dienstag) um 6 Uhr abends im Hotel „Austria“ statt. Es ist Pflicht eines jeden dienstfreien Mitgliedes, pünktlich zu erscheinen. Die rüchständigen Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbeiträge zu begleichen, um der Rechte nicht verlustig zu werden. Auch wird ersucht, die ausgeborgten Bücher aus der Bibliothek bis 5. April zurückzustellen, um eine genaue Kontrolle durchzuführen zu können.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Die nächste Mitgliederversammlung findet am 2. April um halb 8 Uhr abends in der Restauration „zur Schießstätte“ in Klosterneuburg statt, wo über die Tätigkeit der Arbeiterauschüße berichtet wird. Referent aus Wien.

Ortsgruppe Wiener-Neustadt. Am 31. März um 8 Uhr nachmittags findet im Arbeiterheim eine Mitgliederversammlung statt. Die Kollegen werden ersucht, für den Besuch dieser Versammlung fleißig zu agitieren und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Oberberg. Die Monatsversammlung wird am 2. April um 7 Uhr abends im Vereinslokal (Bellack's Gasthaus) abgehalten. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Zahlstelle Piersdorf. Die diesjährige Generalversammlung wird am 4. April um 1/4 Uhr nachmittags in der Restauration Oswald in Piersdorf abgehalten. Die Kollegen werden aufgefordert, zu dieser Versammlung vollzählig zu erscheinen. Referent aus Wien.

Inhalt der Nummer 9 vom 20. März 1912.

Artikel: Die Kartellmajorität. Ein Votum. Eine Eisenbahnkatastrophe bei Krakau. Augenoffensheiten und Wohnungsfrage. Zur bevorstehenden Lohnregulierung bei den l. l. österreichischen Staatsbahnen. Eine neue brutale Maßregelung auf der Auffsig-Teplitzer Eisenbahn. Unsere Hinterbliebenenunterstützung in Aktion. Bergarbeiterstreik. Feuilleton: Köhn. Die neue Eisenbahn. Inland: Die Demagogie des Deutschen Nationalverbandes. Der Gang zum Grabe der Märzgefallenen. Die

teuer Staatsbahnlilien in Galizien gebaut werden. Separatistischer Arbeitererrat.

Ausland: Der Streik auf der Illinois-Zentraleisenbahn. Die Lokomotivführer der New York, New Haven- und Hartford-Eisenbahngesellschaft fordern Lohnherhöhungen. Unzufriedenheit unter den Eisenbahnern in England.

Aus dem Gerichtssaal: Ueberfahren eines Fuhrwerks. Zuerkennung einer Vollrente. Die mit einem Unfall verbundene Todesgefahr ist bei der Rentenbemessung zu berücksichtigen.

Streiflichter: Was ist's eigentlich mit den Urlauben der Arbeiter? Die Entlohnung des Lokomotivpersonals bei Verschiebdiensleistungen. Eisenbahnhygine.

Aus den Amtsblättern: Zirkulare der Südbahn: 82, Berechnung des Nachzahlungsbetrages bei Uebernahme eines Bediensteten aus dem Pensionsinstitut für Diener in das Pensionsinstitut für Beamte. 83, Anhang zu dem Statut der Personal-Kommission für Beamte, Unterbeamte und Diener der Zentrale und der österreichischen Linien. 84, Anhang zur Geschäftsordnung der Personal-Kommission für Beamte, Unterbeamte und Diener der Zentrale und der österreichischen Linien.

Korrespondenzen: St. Valentin. Smünd. Bodenbach. Smünd. Innsbruck. Spielfeld. Triest-St. Andrea. Triest-St. Andrea. Triest-St. Andrea. Villach. Lebring.

Versammlungsberichte: Jägerndorf. Strahwalden. Neulengbach. Götz II. Padersdorf am Raup. Versammlungen der Stationsbiener der Wiener Stadtbahn.

Aus den Organisationen: Reuhaus i. B. Wien XVI. Chodau. Lundenburg. Knittelfeld. Innsbruck III. Leob. Weipert. Michelob. Priesendorf. Floridsdorf. Auffsig a. G. Oberhollabrunn. Binz a. d. D. Wien-Döbling. Admont. Goding. Znaim. Wifin. Tetschen. Brünn II. Cormons. Steyr. Marchegg. Feldkirch.

Technisches: Selbständige Untergrundbahnsignale. Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

Sprechsaal: An sämtliche Mitglieder des Spar- und Vorächtpersonals der O. N. B. Erklärung. Mitglieder des Lebensmittelmagazins Linz! Eisenbahner der l. l. Staatsbahndirektion Wien. Adressenänderung.

Offene Anfragen: An die Generalinspektion, an die Direktion der O. N. B., an die Staatsbahndirektion Olmütz, an die Verkehrsinspektion der Südbahn, an die Staatsbahndirektion Prag.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein: Stadlau. Lienz. Reuhaus i. B. Piersdorf. Komptau. Tetschen. Turnau. Wozen. Böhmisches-Leipa. Mürtzschlag. Peitau. Graz I. Trautenau. Bregenz. Rosenbach. Oberleutensdorf.

Briefkasten der Redaktion.

An viele Einsender: Nachdem die vorliegende Nummer des „Eisenbahner“ als Festnummer gedacht und dementsprechend mit Artikeln versehen ist, konnte eine ganze Anzahl von Einsendungen nicht untergebracht werden. Wir bitten daher um Geduld, bis es uns der Raum wieder allmählich gestattet, z. B. in N. S. Sie mühten im Dienstwege um Verbesserung ansuchen, was aber aller Voraussicht nach ganz erfolglos sein würde, außer daß Sie jemand finden, der auf einen Tausch eingeht, was aber auch nicht wahrscheinlich ist. — Johann Krüll. Wenn Ihre Angaben auf Richtigkeit beruhen, rüden Sie am 1. Juli 1912 auf 1200 Kr. und am 1. Juli 1914 auf 3000 Kr. vor — Weidhagen. Es ist uns nicht bekannt, von welchen Fabriken die privaten Firmen, die die Uniformen für die l. l. Staatsbahndienstlichen liefern, das Tuch beziehen. — Rubin. Nachlauf von Jahren kostet doppelte Beiträge und stufenweise zu berechnende 4 Prozent Zinsen (§ 4 des Provisionsstatuts). — P. F. in W. Die Patentanmeldebühre beträgt 20 Kr., die erste Jahresgebühre 40 Kr., die beide bei der Patentanmeldung zu erlegen sind. Mittellosen Personen, insbesondere Arbeitern, welche von ihrem Arbeitslohn leben, können diese Gebühren gestundet werden. Auch an und für sich brauchbare Erfindungen haben im Eisenbahnbetrieb wenig Aussicht auf wirkliche Verwendung, da deren Verwendung zumeist ganze Umwälzungen im Eisenbahnbetrieb mit unübersehbaren Kosten verursachen würde (so das mehrfach mehr oder weniger glücklich gelöste Problem der Selbststuppelung). Es ist auch eine Vermehrung von Verbesserungen an Einrichtungen des Eisenbahnbetriebs patentiert, so daß manche neu aufstrebende Erfindung lange überholt ist, ohne daß diese alten Patente ausgenutzt werden können. Davon, daß für die Verbesserungen auf dem angeführten Gebiet ein Preis ausgesetzt sein soll, ist uns nichts bekannt. Die Verwertung von Patenten ist in der Regel nur durch kapitalstärkige Unternehmungen möglich, die dann wohl auch den größeren Teil eines eventuellen Ertrages einheimen. — 252. Sie haben in Ihrem gegenwärtigen Gehalt gegenüber dem bestehenden Gehaltschema eine Differenz von 23 Jahren. Denn, wenn Sie am 1. Jänner 1879 mit 900 Kr. angestellt worden wären, so hätten Sie die Gehaltsstufe von 1200 Kr., die Sie erst am 1. Jänner 1910 erreicht haben, bereits am 1. Jänner 1887 erreichen müssen. Sie haben daher auf Grund des Härteausgleiches Anspruch auf zwei Rückgangsjahre.

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

Im Dienste geht nichts über eine wärmende und anregende Rindsuppe. Eine solche ergibt — nur durch Übergießen mit 1/4 Liter kochendem Wasser — MAGGI'S Würfel (fertige Rindsuppe) à 5 h. Allein echt mit dem Namen MAGGI und der Schutzmarke Kreuzstern.

„OLLA“ Hygien. Spezialitäten. Beste existierende Marke. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—. Frauenschutz, jahrelang verwendbar, K 3.—, 4.—, 6.—, 10.—. Neuheit für Herren, dauernd zu gebrauchen, Stück K 2.—. — Versand diskret. — Illustr. Preisliste gratis (Verschlossen 20 Heller.) J. Gruner, „OLLA“-Depot Wien V/2, Schönbrunnerstrasse 141E. Jeder Besteller, der sich auf dieses Blatt beruft, erhält ein Geschenk gratis.

Uhren. (in eigener Werkstätte reguliert und repariert, daher streng verlässlich und genau funktionierend). Gold-, Silber- u. optische Waren in neuen, sorgfältig gewählten Modellen erhalten Sie unter weitestgehenden Garantien gegen mässige Teilzahlungen im Teilzahlungshaus Max Eckstein k. k. beeideter Sachverständiger und handelsgerichtlich. protok. Uhrmacher Wien I, Wildpretmarkt 5 I. Stock (im eigenen Hause). Verlangen Sie meine reich illustrierte Preisliste

1000 und 1 Nacht. habe ich darüber nachgedacht, wie es anders bei geringem Einkommen anstellen, das sie sich stets elegant und schick kleiden, als ich endlich das Fabrikat-Versandhaus „Liberia“, Reichenberg 6 l. B., entdeckte, wo stets ein reichsortiertes Lager in Herren-Anzugs- und engl. Kostümfabrik etc. zu staunend billigen Preisen zu haben ist. Tausende Meter Reste stets lagernd. Kreditfähigen Teilzahlung ohne Aufschlag. Muster auswärts franko.

Billige Bettfedern und Daunen. Fertige gefüllte Betten. aus höchstwertigen, roten, blauen, gelben oder weissen Füllstoff (Wanzen). 1 Tuchent, ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopskissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, gefüllten gefüllt mit neuen, grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunenfedern K 24.—, Einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kopskissen K 3.—, 3.50, 4.—, 5.—, 6.—, 7.—, 8.—, 9.—, 10.—, 11.—, 12.—, 13.—, 14.—, 15.—, 16.—, 17.—, 18.—, 19.—, 20.—, 21.—, 22.—, 23.—, 24.—, 25.—, 26.—, 27.—, 28.—, 29.—, 30.—, 31.—, 32.—, 33.—, 34.—, 35.—, 36.—, 37.—, 38.—, 39.—, 40.—, 41.—, 42.—, 43.—, 44.—, 45.—, 46.—, 47.—, 48.—, 49.—, 50.—, 51.—, 52.—, 53.—, 54.—, 55.—, 56.—, 57.—, 58.—, 59.—, 60.—, 61.—, 62.—, 63.—, 64.—, 65.—, 66.—, 67.—, 68.—, 69.—, 70.—, 71.—, 72.—, 73.—, 74.—, 75.—, 76.—, 77.—, 78.—, 79.—, 80.—, 81.—, 82.—, 83.—, 84.—, 85.—, 86.—, 87.—, 88.—, 89.—, 90.—, 91.—, 92.—, 93.—, 94.—, 95.—, 96.—, 97.—, 98.—, 99.—, 100.—. Mag Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige Illustr. Preisliste aller Bettwaren gratis.

Männerkrankheiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Nummer. Keuchert Lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenentzündung, Folgen nervenrunder Leiden, Schindeln und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Lesen dieses Buches von geradezu unerschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Der Gesunde lernt sich vor Krankheit und Schicksal zu schützen, der bereits Leidende aber lernt den sichersten Weg zu seiner Heilung kennen. Viele interessante, belehrende Abbildungen. Für Kr. 1.00 in Briefmarken (franko von Dr. med. Nummer, Genf 881 (Schweiz).

Achtung, Eisenbahner!! Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf! Von Verächtpersonen eleganteste Herrenanzüge von K 14.—, Hosen von K 10.—, Bodenröcke, Westerkrögen von K 8.50, Röckchen von K 4.— aufwärts. Großer Lager Bettwäsche, weiß oder farblich, nur K 5.—, Reinwäcker K 1.50, schwere Bettzeuge, Damastgarnel, Bettuch, Leinen, Chiffone, Angine, per Stück nur K 0.50, Handtücher, Tischdecken, Bordtücher K 3.—, Garantierter geradenförmige Ware, alles erstaunlich billig. Einzige in Wien nur bei Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40. Auch Kleiderfabrikant, her Anna K 3.—, Strohbüchlein von 12 Kr. nachnahme.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern! 1 kg graue, gute, gefüllte K 2.40, bessere K 3.40; prima halbweiße K 3.80; weiße K 4.40; weiße, flaumige K 5.40; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllte K 6.40; 8 Kr. 1 kg Daunen (flaum), graue K 7.40; weiße, feine K 10 Kr.; allerfeinster Brustflaum 12 Kr. Bei Abnahme von 5 kg franko. Fertige gefüllte Betten aus höchstwertigen roten, blauen, weißen oder gelben Füllstoff, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Kopskissen, jeder 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunen K 24.—, Einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Kopskissen K 3.—, 3.50, 4.—, 5.—, 6.—, 7.—, 8.—, 9.—, 10.—, 11.—, 12.—, 13.—, 14.—, 15.—, 16.—, 17.—, 18.—, 19.—, 20.—, 21.—, 22.—, 23.—, 24.—, 25.—, 26.—, 27.—, 28.—, 29.—, 30.—, 31.—, 32.—, 33.—, 34.—, 35.—, 36.—, 37.—, 38.—, 39.—, 40.—, 41.—, 42.—, 43.—, 44.—, 45.—, 46.—, 47.—, 48.—, 49.—, 50.—, 51.—, 52.—, 53.—, 54.—, 55.—, 56.—, 57.—, 58.—, 59.—, 60.—, 61.—, 62.—, 63.—, 64.—, 65.—, 66.—, 67.—, 68.—, 69.—, 70.—, 71.—, 72.—, 73.—, 74.—, 75.—, 76.—, 77.—, 78.—, 79.—, 80.—, 81.—, 82.—, 83.—, 84.—, 85.—, 86.—, 87.—, 88.—, 89.—, 90.—, 91.—, 92.—, 93.—, 94.—, 95.—, 96.—, 97.—, 98.—, 99.—, 100.—. S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen. Reichhaltige Illustr. Preisliste gratis und franko.

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



Brunner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei
ETZLER & DOSTAL, Brunn 93
 Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines. 68
 Durch die direkten Stoffeinkauf von Fabriksplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch die kleinste Masse wird geschneitten.
Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.



Warum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

- Weil** keine Fracht, Zoll, Packung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlt, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube österreichisches Fabrikat ist, den Händlernutzen sparen.
 - Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattensetzit darauf liefern können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst getrennt gerichtet wurde, sondern seit 1888 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.
 - Weil** ich an salbete Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen am liebsten und 20 Monate Kredit gewähre. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.
- Katalog gratis. **Kein Cassenladen.**
 Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 55
Leop. D. Kimpf, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Begünstigung.

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach Triest das

„Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telephon 1253.

Gelegenheitskauf

Garantiert echter **Hirschbart** Riesen-Prachtexemplar



Fenichel, Wien IX, Altmüttelg. 3-14.

1000faden Dant

für Ihre vorzügliche **Pohl-Seife** (Etil Nr. 120), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Schicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Böhme in Kiehlhauer, Wien III, Kiehlhaufer 12.

die sich auch bei Weichen, Stechen, Jucken, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten J. G. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6. Depot in Wien: Apotheken: I. Plantengasse 4, I. Graben 7, I. Fleischmarkt 1, I. Hoher Markt 8, XII, Meidlinger Hauptstraße 45. 50

Billige böhmische Bettfedern
FERTIG GEFÜLLTE BETTEN
 aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duedent ober 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10—, K 12—, K 15— und K 18—, 2 Meter lang, 140 cm breit K 15—, K 16—, K 18—, K 21—, 1 Korbflüßler 60 cm lang, 89 cm breit K 9—, K 9 50, und K 4—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4 50 und K 5 50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe 3-reihige Paar-Matratzen auf 1 Bett à K 37—, bessere K 53—, Versand franco per Nachnahme von K 10— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet. **Benedit Sachtel, Kodes Nr. 170 bei Bülau, Böhmen.** 12

Parteigenossen!

Bestellen Sie für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Zeir für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. **40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr.** per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.
 Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.
 Mit Parteigruß
Leopold Wöfel, Handweber
 in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der politischen Orts- und Gachorganisation.

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen

mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen Engros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an
Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3.
 Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll. 69

Gutbezahlte Stellung

sanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerte „System Karnad-Hachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Vermeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstruktoren, Ingenieur, Formner und Siedermeister, Siedermeister, Bauhilfsschloffer und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektrotechniker, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnad-Hachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von
Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Die neue Adresse

unsere Druckerei: das bitten wir genau zu beachten:
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
 Swoboda & Co.
 V, Rechte Wienzeile 97
 (früher V, Wienstrass 89a)
 Telefon 2364, 3545

Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt

Rotte ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört hat 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 un-schädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
Coom ist das Noneste, 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 zum Beispiel die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie 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 Trunk auch nicht besonders ergeben ist, ob schwächt der Alkohol doch 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 Betroffene konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör 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 10 Kronen. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trunk ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten **Coom** habe ich schon drei Personen abgewöhnt; sie sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleiben wir Sie ehrend. R. F. Dösgyör gyártelep. 28. XI. 1910. Ungarn.
 Das **Coom** Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch
Coom Institut, Kopenhagen 314, Dänemark.
 Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren

Postentwurf

Ein Blockwächter in der Nähe von Gmünd wünscht mit einem Kollegen gleicher Dienstverhältnisse in Wien oder in der Nähe von Wien zu tauschen. Zuschriften an: **Jg. Grafinger in Würbach.**

!!! 500 Kronen !!!

zahle ich Ihnen, wenn Ihre Fähigkeiten, Sorgen, Harnhaut meine Bürgelbesitzer-Winfaße in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Fiegels samt Garantiebrief 1 Kr.
Kemény, Kaschau
 I. Postfach 12/115, Ungarn.

Danksagung

Anlässlich des Ablebens meines unvergesslichen Gatten, des Herrn Ignaz Walzer, Oberkondukteur in Wien, spreche ich meinen innigsten Dank aus für die zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnis und für die Kranz- und Blumenpenden; besonders Dank den Herren Beamten und dem ganzen Eisenbahnpersonal. Wien, im März 1912.
Edwig Walzer.

MÖBEL

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
 (neben der Löwendrogerie Schwärda)
 vollst. Blumeneinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Küchenrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplett Schloß- und Speisezimmer von Kr. 280. — Wiedrige Küchenrichtungen, aus Holz, grün, à Kr. 70. — Patentbetten von Kr. 9— und Matratzen, dreiteilig von Kr. 12— aufwärts. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Kleiner Preisverkauft für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.
 Direkte Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anschauung.
 Zusätze zu allen Maßzahlen und Bestellen Wien kostenfrei.
Warnung! Um meine B. L. Kunden vor Schaden zu bewahren, achte Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konturren meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. l. Kunden zu täuschen. Käufen Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.
 Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnkundentum“ in Lebensgröße in meinem Schaukasten sehen.
 Beste Heutz
 Erlaube mir Ihnen mitzuteilen, daß die Möbel, welche am 23. v. M. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre tolle und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.
 Hochachtungsvoll
Louis Stadler
 Kirchmeier in Saalfelden.

Bei Husten

Verschleimung
Heiserkeit
Rachenkatarrh
Luftröhrenkatarrh
Bronchialkatarrh
Lungenspitzenkatarrh
Lungenschwindsucht
Asthma
Atemnot
Dr. Kant's Lungentee!
 Preis per Paket K 1-50. Erhältlich in allen Apotheken oder direkt beim Hauptdepot
Schutzengelapotheke, Wien XII, Meidlinger Hauptstrasse Nr. 45.
 Herausgeber Josef Tomisch. — Verantwortlicher Redakteur Franz Hill. — Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co., Wien, V., Rechte Wienzeile 97.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten
Wien VI, Hirschengasse 25
 Fabrik für alle Arien Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten
 Preiskurante gratis und franko
 Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Moderner Anzug . . 24, 36, 44 K
Englischer Schliefer . . 30, 40 „
Eleg. Ueberzieher . 20, 30, 40 „
Steireranzug . . . 24, 30, 40 „
 Knaben- und Kinderkleider überraschend billig.
 Eigene Abteilung für Maßbestellungen.
 Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal und beschäftigten Personen der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten ersichtlichen Preisen. Illust. Kataloge und Muster gratis.
Kleiderhaus Albert Kern, Graz, Innere Str. 28.

Wertheim-Nähmaschinen

30 Tage zur Probe!
 Versand nach allen Orten der Monarchie.
Wertheim-Gleira K 85—, Wertheim-Schwingschiff, Wertheim-Zentral-Bohnen.
 Bekannt als vorzügliche Maschinen für Haushalt und Gewerbe. Jede Maschine, die sich in der Probezeit nicht ausgezeichnet bewährt, nehmen wir anstandslos auf unsere Kosten zurück. Viele tausend an Beamte, Lehrer, Köche und Privatpersonen gelieferte Maschinen können überall be-schafft werden. Bestellen Sie neueste Preisliste Nr. 132.
Auf Wunsch bequeme Teilzahlung.
:: Nähmaschinen-Versandhaus Strauß ::
 Wien VII, Siebensterngasse 13.
 Die Nähmaschine funktioniert tadellos und unserer Schule ist durch Ihren nationalen Epiermut ein großer Dienst geleistet worden.
 Joseph Strauß, Oberlehrer.
 Hocheng bei Gmünd.

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände. Riesenergebnisse erzielt. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 8. 25