

# DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

Die zweimal gefaltene Randzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

**Abonnements-Bedingungen:**

Halbjährig . . . . . Kr. 2-88  
 Ganzjährig . . . . . " 5-76  
 Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Telephon Nr. 2325.

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

**Wahlspruch:**

Was wir begehren von der Zukunft fernem:  
 Daß Brot und Arbeit uns gerühret seien,  
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen  
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
 G. Herwegh.

## Der Generalstreik in Schweden.

Am vergangenen Donnerstag haben 300.000 Arbeiter in Schweden die Arbeit niedergelegt, täglich folgen neue Industriezweige nach dem Plane der Steigerung und in kürzester Zeit wird die gesamte Produktion bis auf wenige vorbehaltene Zweige lahmgelegt sein, Handel und Verkehr ins Stocken geraten, das ganze weite Land den Folgen dieses Riesenkampfes ausgesetzt sein.

Der schwedische Generalstreik stellt nicht die Verwirklichung des anarchischen und syndikalistischen Glaubensbittes von der „letzten Auseinandersetzung zwischen Bourgeoisie und Proletariat“ dar, sondern ist als eine unabwendbare Folge kapitalistischer Uebermutes anzusehen.

Die schwedische Arbeiterschaft hat die industrielle Entwicklung, die erst seit zehn Jahren kräftig einsetzte, zum Aufbau einer wunderbaren Gewerkschaftsorganisation ausgenützt. Von zirka 500.000 industriellen Arbeitern gehören 230.000 der Organisation an, weshalb es ihnen gelang, in der Prosperitätsperiode ihre Forderungen durchzusetzen. Dies können nun die zu einer modernen Industriepolitik und rationalen Betriebsweise unfähigen schwedischen Kapitalisten nicht vermeiden, weshalb sie die Krise benützten, um die Arbeiter wiederholt auszusperrten. Da die Krise noch anhält, wollten sie den Arbeitern sogar den erungenen Anteil vom Kapitalgewinn wieder entreißen, die Löhne reduzieren und die Gewerkschaften durch eine Aussperrung im großen Stil vernichten.

Die Arbeiter sind sich jedoch ihrer Kraft und Disziplin zu sehr bewusst, als daß sie diesen verächtlichen Schlag hingenommen hätten. Sie durchkreuzten den brutalen Feldzug der Kapitalisten durch den Generalstreik und setzten dem konzentrierten Angriff auf ihre Haushaltung die allgemeine Abwehr gegenüber. Obwohl die kapitalistische Presse diese Sachlage damit zu verdunkeln sucht, daß sie, wie die „Neue freie Presse“ behauptet, die Arbeiter hätten für die Industrie geradezu vernichtende Forderungen gestellt, wird die Tatsache, daß es die Industrie ist, die der Arbeiterschaft empfindliche Lohnreduzierungen aufzwingen wollte, dem Generalstreik einen ganz besonderen Schwung verleihen. Die schwedischen Kapitalisten müssen lügen, um die international-kapitalistische Solidarität wachzurufen, während die schwedischen Arbeiter der Solidarität ihrer Brüder im Ausland sicher sind, wenn sie nur eine objektive Darstellung der Sachlage haben und die Tatsachen sprechen lassen. Zunächst sind die heimischen Klassen intakt und die Berufsstände, welche vorläufig noch vom Streit ausgeschlossen sind, sorgen für neue Mittel. Die schwedischen Eisenbahner haben beschlossen, wöchentlich 5 Kr. an die Streikklasse zu zahlen, eine Solidarität, die eine ungeheure Höhe zeigt. Dann wird das Ausland gewaltige Summen zuschießen, daß neben der moralischen auch die wirtschaftliche Widerstandskraft gestärkt ist. Von einer Zuführung fremder Arbeitskräfte kann bei einer so dimensionalen Arbeitseinstellung keine Rede sein, sie würde auch die Position der Unzufriedenen keineswegs verbessern, sondern zu einer elementaren Gegenbewegung im Lande führen. Obwohl auch die Verbände der Unternehmer intakt sind und hinter ihnen die schwedischen Großbanken stehen, zeigt der Generalstreik schon vor seiner Entscheidung die Grenzen der Unternehmerrmacht.

Der Kapitalismus treibt zu immer größeren Machtkriegen gegen das Proletariat und offenbart dabei vor aller Welt sein kulturwidriges bestialisches Wesen.

Was bei all diesen Kämpfen die bürgerlichen Zeitungen über die höheren Interessen der Industrie, die von einem angeblichen Schreckensregiment proletarischer Zerstöreremacht in Gefahr gebracht werden, fasseln, ist purer Humbug und nicht einmal zu halten vor der vulgären bürgerlichen Nationalökonomie. Der höchste Wert ist und bleibt der produktive Mensch und das Ziel des Kapitalismus geht im Kriege wie im Frieden auf eine Verschleuderung und Zerstörung dieses Wertes hinaus. Privaten Interessen einzelner Nutznießer eines unvernünftigen Systems, das irrational und anarchisch produziert, bald Riesengewinne für einzelne schafft, bald Krisen und Hungerzeiten für die Masse erzeugt, soll die teure Volkskraft gespart werden. Bäumt sich diese Volkskraft auf, wie der sieberfranke Körper, der in kräftiger Reaktion die Krankheitskeime ausstößt, dann schreien die kapitalistischen Preskriptile über die Verletzung höherer Interessen der Ordnung. Es wird ein gräßliches Mingen, das in unserer Zeit anhebt. Das Proletariat reißt langsam, aber sicher zur Befähigung heran, der gefährlichen Profitgier, welche die Volkskraft verzehrt und Millionen gebrochener Existenzen schafft, mit eisernen Armen in den Nacken zu fahren. Niedrige Kämpfe stehen uns bevor, aber unbeschadet, ob sie mit Sieg oder Niederlage für uns enden, kann das Endergebnis nicht zweifelhaft sein.

Die Erhebung der Arbeiterklasse beginnt in der kapitalistischen Periode überall mit dem Kampf gegen die Maschine, die den Häusler aus seiner Selbständigkeit reißt und in die Fabrik zwingt. Die Fabrik wird Siegerin über die Hausindustrie, und lange Jahre geduldiger Lohnknechtschaft vergehen, bis der Kapitalismus die Arbeiterschaft an den Rand der Verzweiflung führt. (Siehe Friedrich Engels: „Die Lage der arbeitenden Klassen in England.“) Die Arbeiterklasse wird bis zur Erschöpfung ausgepreßt und mit solchen Hungerlöhnen abgefertigt, daß die ganze Familie arbeiten muß. Es beginnt ein betlehemitischer Kindermord, eine Vernichtung der Frauenkraft, bis spontane Arbeitseinstellungen die öffentliche Meinung aufrütteln und mit der grauenhaften Lage des Fabrikproletariats vertraut machen.

Gestützt auf das Mitleid der Öffentlichkeit müssen die Fabrikanten nachgeben und kleine Zugeständnisse machen, die sie jedoch den unorganisierten Sklaven immer und immer wieder entreißen. Dies führt die Arbeiterschaft endlich zu den Anfängen der Gewerkschaftsorganisation und ein mühsames Aufsteigen beginnt, bis die Zahl der erfolgreichen Kämpfe und bleibenden Erfolge zunimmt.

Nun beginnen auch die Unternehmer ihre Verbände in Kampforganisationen umzuwandeln, alle Rücken und Lücken wirtschaftlicher Exploitation und Vergewaltigung sehen ein und werfen die Arbeiterorganisation zeitweilig zurück. Schwarze Listen gehen um und bedrohen die Vertrauensmänner mit dem Hungertod, die Verwaltung und Justiz des Staates müssen sich zu Werkzeugen des Kapitalismus hergeben und greifen das Koalitionsrecht der Arbeiter an. Bürgerliche Arbeitervereine und gelbe, von Unternehmerrgeld gespeiste Gewerkschaften suchen den geschlossenen Ring der Freiorganisierten zu durchbrechen.

Das Arbeitsbuch als Steckbrief und viele andere giftige Mittel setzen ein, aber alles ist vergebens, die Mitgliederzahl der Gewerkschaften steigt auf dem Kontinent, steigt in England, in Amerika, in allen kapitalistischen Staaten.

Nun setzt eine Periode rücksichtsloser Aussperrungen ein, Schlag auf Schlag erfolgt gegen die Arbeiter. Preußen-Deutschland marschiert an der Spitze, aber auch das sonst so duldsame England bleibt nicht zurück,

Italien, Frankreich, Belgien und nicht zuletzt auch Oesterreich beschließen den liebevollen Reigen kapitalistischen Nachgedurstes und staatlicher Kurzsichtigkeit.

In dem Generalstreik in Schweden haben diese Kämpfe ihren bisherigen Höhepunkt erreicht, denn noch niemals erfaßte ein solcher Kampf das ganze Land. Der Generalstreik war hier von den schwedischen Kapitalisten nicht gewollt. Die Herrschenden wären zufrieden gewesen mit einer großen Teilaussperrung und mit der Schmälerung des Haushaltes in hunderttausend Arbeiterfamilien. Doch die Arbeiter sind zu reif, als daß sie die frechen Angriffe auf ihren Haushalt und ihr Koalitionsrecht geduldig hinnehmen, sie werfen die ihnen zugeworfene Sperre beherzt wieder zurück, daß es aufheult in dem ganzen kapitalistischen Blätterwalde.

Wie auch dieser Kampf, der den schwedischen Arbeitern von den Kapitalisten aufgezwungen wurde und der für die Arbeiterschaft die günstigsten Chancen hat, ausfallen mag, die Arbeiter der ganzen Welt werden daraus die Lehre ziehen, intensiver zu rüsten und energischer an dem Ausbau ihrer Organisation zu schreiten, da gleiche Kämpfe in allen Staaten über kurz oder lang folgen werden.

Immer gygantischer wachsen die Organisationen des Unternehmertums empor mit der Neigung den alten Fabrikabsolutismus wieder zur Herrschaft zu bringen. Immer auffälliger nimmt der Staat für die Zerstörer der Volkskraft Partei und stellt ihnen seine Verwaltung, seine Polizisten und Richter zur Verfügung, damit den Proletariern demonstrierend, daß er sich mit diesem Kapitalistenstaat niemals befreunden kann. Deshalb müssen die Proletarier aller Berufe rüsten.

Der Kapitalismus schafft zuerst das Proletariat, dann rüttelt er dasselbe durch Machtkriege solange auf, bis er sein eigener Todengräber wird.

Je gewaltiger die Kämpfe, desto näher die Entscheidung.

## Der Aufstieg der Gewerkschaften.

Unsere Gewerkschaften, die soeben wieder eine überaus hartnäckige Krise überwunden haben, zeigen eine ruhmreiche Geschichte auf und das Wort, daß die Arbeitervereine für den künftigen Historiker von größerem Werte sein werden, als alle aufgedorneten Taten unserer gegenwärtigen Staatslenker, wird sich auch an ihnen bewahrheiten. Die großartige kulturelle Wirkung der Gewerkschaften läßt sich heute schon an den englischen Trades Unions erkennen, von denen Sydnei und Beatrice Web in ihrer Geschichte der Trades Unions erklärten, daß sie ein gutes Stück englischer Kulturgeschichte darstellen.

Ohne die Tätigkeit der Trades Unions hätte England nie und nimmer seine große Rolle in der Weltproduktion und im Welthandel spielen können, die ihm bis vor kurzem die erste Stellung als Wirtschaftsmacht in Europa einräumte.

Die Arbeiter Englands haben in der Genossenschafts- und Gewerkschaftsorganisation eine Macht erreicht, welche der Gesellschaft die Achtung vor der teuersten Kraft, die sie besitzt, abnötigt, die alles erhaltende und alles bewegende Arbeit.

Die Gewerkschaftsorganisation des Deutschen Reiches und Oesterreichs hat eine kürzere Geschichte, doch indem sie weit ungünstigere Verhältnisse zu überwinden hatte, nahm sie sofort den Gedanken des modernen Klassenbewußtseins auf und durchlief die Bahn, welche die englische Gewerkschaftsbewegung in sechzig Jahren genommen, in der halben Zeit.

Man kann in der Staatsgeschichte Deutschlands und Oesterreichs in der Tat nichts großartigeres finden, als

Corget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

diese titanische Erhebung der erwerbenden und vorher vollständig ausgestoßenen Klasse.

Jede einzelne Gewerkschaft stellt einen Wunderbau dar und die deutsche Metallarbeitergewerkschaft bildet mit ihren 250.000 Mitgliedern allein eine Riesennorm bewußt handelnder Menschen.

Karl Henckell hat die Psyche dieses proletarischen Ringens in feinem Liede an das Proletariat festzuhalten versucht. Er singt:

Neue Kräfte seh' ich glühen,
Neue Säfte seh' ich blühen,
Lichtwarm steigt die neue Welt.

Das erste große Werk der Gewerkschaften ist, daß sie der arbeitenden Menschheit das Selbstvertrauen wiederzugeben haben und den befreienden Gedanken der Klassen-solidarität erweckt haben, die sie erst befähigten, sich aus dem Sumpfe der Unselbständigkeit und Unwissenheit zu erheben.

Kampflos gab der Indifferente seine Arbeitskraft und damit Gesundheit und Lebensglück preis, sein Glendlos war ihm unabänderliches Geschick und er ergab sich fatalistisch den Mächten, die ihn und ganze Generationen seinesgleichen bis zum fieschen Kadavertum ausnützten.

Wie unbedeutend schien doch die Tätigkeit am Anfange, als sich die ersten Fachvereine schüchtern ans Tageslicht wagten, und welche gewaltige Wahn haben diese Organisationsgebilde in der kurzen geschichtlichen Zeit durchlaufen.

Jahre der Krise können das Bild verdütern, können einen scheinbaren Rückgang bringen und den Glauben an die große Sache bei denen, die nur das Nächste sehen, trüben. Niederlagen da und dort können den Feind verleiten, eine Abflauung des proletarischen Klassenkampfes zu behaupten, politische Strömungen, das Teile unserer Bewegung in andere Bahnen ablenken, können die Hoffnung in den Unternehmer erwecken, der Bewegung den Stachel nehmen zu können, doch all diese Erscheinungen sind nur neue Anstöße zum neuen Aufstieg.

Feuilleton.

Dekler v. Liliencron.

Zum Todestag des Dichters.
Von Franz Lill.

Am Himmel der deutschen Lyrik ist ein leuchtender Stern erloschen. Vor wenigen Tagen haben sie einen der größten der bis jetzt lebenden deutschen Dichter hinausgetragen zur bleibenden Ruhesstatt, und wenn man gerade jetzt unter dem unmittelbaren Eindruck der Todesnachricht aus Ultra-Hlstedt auch in einem sozialdemokratischen Blatte den Versuch unternimmt, die Verdienste des toten Dichters zu würdigen, so zeigt damit die Arbeitererschaft nur ihre rege Anteilnahme an den kulturellen Ereignissen ihrer Zeit.

Biel freilich kennt die deutsche Arbeitererschaft von dem Wirken dieses Dichters nicht, kaum mehr als diese einzige Probe seiner künstlerischen Eigenart und Fruchtbarkeit. Und es kann auch kaum anders sein. Denn Liliencron selbst hat seine starke dichterische Begabung erst sehr spät entdeckt; mit 35 Jahren schrieb er eine Widmung auf ein Bild, die ungewollte rhythmische Formen erhielt — und einige Jahre, nachdem Liliencrons Namen schon unter den Lyrikern glänzte, ging das deutsche Bürgerium achtlos und ohne Verständnis an dem Genius eines ihrer Größten vorüber.

Fürs liebe Brot
Tritt einer dem Ueberbrett!

Proletarierbewegung kann sich nicht ohne gewaltige immer wiederkehrende Stürme vollziehen, sie muß auf tausend Hindernisse stoßen, muß den ganzen Sumpf kapitalistischer Verdorbenheit durchlaufen und erst im Widerstande zur Höhe wachsen.

Kein Fluch kann ihr schaden, keine bürgerliche Politit kann ihre Reihen dauernd lichten, alle Widerstände von außen sind sogar die Bedingung ihres weiteren Fortschrittes. Eines aber ist es, was schon am Anfange die größten Schwierigkeiten bot, was den ganzen Entwicklungsgang der Gewerkschaften hemmte und noch lange deren Entwicklung hinderlich sein wird: das Unverständnis der organisierten Arbeiter selbst, die Ignoranz jenes Teiles unserer Mitglieder, die sich nicht die Mühe geben, tiefer in den Entwicklungsprozess der Gewerkschaften hineinzublicken, welche den Ueberblick über das Ganze und den Maßstab für das Erreichbare verlieren und da die Organisation mit einem Schläge das Notwendige nicht schaffen kann, alles Errungene zu verkleinern bestrebt sind.

Ein Gewerkschaftler, der den Geist der Organisation haben will, muß bei allen Betrachtungen über das Leben seiner Organisation immer auf den Anfang zurückgreifen und darnach die Leistungen seiner Organisation betrachten. Er muß sich in jene öde und traurige Epoche versetzen, in welcher noch keine Organisation bestand und die Berufsgeossen wehr- und schutzlos allen Zufällen preisgegeben waren. Ein Beruf ohne Organisation stellt die faktische Sklaverei dar, den Absolutismus des Unternehmertums. Der Anfang der Organisation stellt an die Gründer ungeheure Aufgaben. In der Regel mußten sie ihre Existenz oder ihr besseres Fortkommen opfern, mußten die Interessen der Gesamtheit jahrelang über die eigenen stellen. Die ersten Mitglieder mußten die Tugend der Geduld und des Wartens zeigen, denn bevor die Organisation nicht genügend Macht über die Arbeiter und gegen die Unternehmer hatte, konnte von Kämpfen und Errungenschaften keine Rede sein. Nur Wenige waren es, die den ersten Erfolg vorbereiteten, eine größere Macht mußte ihn durchführen. Der Weg vom ersten zum zweiten Erfolg war dadurch möglich, daß die Majorität an dem Errungenen Freude hatte. Da es aber schon einzelne gab, die den ersten Erfolg verkleinerten und die Organisation dafür verantwortlich machten, daß nicht mehr errungen wurde, wurde der Weg zum zweiten Erfolg erschwert. Die Zahl der Widersacher wuchs von Kampf zu Kampf und als es gar Niederlagen gab, die eine selbstverständliche Erscheinung in unseren Kämpfen darstellen, mußte sich die Organisation oft jahrelang gegen die Verkleinerer in den eigenen Reihen wehren, die zwar niemals ausschlaggebend sind, doch viele vorübergehende Störungen verursachen. Welche Organisation hätte diese schlimmsten Feinde in den eigenen Reihen nicht kennen gelernt. Je größer und wahrer die Erfolge waren, desto hartnäckiger treten sie auf. Sie sehen nicht einmal, daß die Organisation sich zunehmend die Bewunderung und Achtung der natürlichen äußeren Feinde errang, sie handelten nach dem Grundsatz: Das bessere muß unter allen Umständen dem Guten Feind sein. Sie treten sogar zu Zeiten offen in Aktion und forderten die häßlichen Freunde des Feindes der Arbeiter heraus oder erweckten in ihnen gar die Hoffnungen eines Abfalles. Die Verkleinerer unserer gewerkschaftlichen Tätigkeit waren oft schädlicher für die Organisation als die Indifferenten, denn diese standen zwar unwissend, aber doch unbefangenen der Organisation gegenüber, sie wurden durch große

Kämpfe und Ereignisse angezogen und zeigten Freude darüber, während die Widersacher den Erfolg zu schmälern und die Freude zu trüben suchten.

Glücklicherweise haben aber auch die Widersacher etwas Gutes, sie rufen eine gesunde Reaktion in der Mehrheit der Mitgliedschaft hervor, welche ihre zerkende Tätigkeit paralyisiert, sie zwingen die positiven Kräfte der Organisation zu erhöhter Aufklärungsarbeit und schaffen dadurch die Voraussetzung für ihr allmähliches Ausscheiden. Die Gewerkschaften treten in ein Stadium, in welchem sie sich die Bemühungen ihrer Vertrauensmänner und ihrer Kämpfe und Erfolge nicht mehr schmälern, die Freude an ihrem Aufstieg durch zerkende Elemente nicht mehr vergällen lassen. Die Widersacher sind die Komnabazillen eines unfertigen Zustandes in der Organisation. In der höheren Entwicklungsperiode werden diese Krankheitserreger immer mehr ausgestoßen, daß sie nur noch in krisenhaften Zeiten oder nach Niederlagen aufzutreten vermögen. Der Aufstieg unserer Gewerkschaften ist in allen zivilisierten Ländern gesichert.

Wir nähern uns allmählich einer Periode, in welcher ohne Gewerkschaften eine gesunde Volkswirtschaft ebenso unmöglich sein wird, wie ein Arbeiter, der seiner Berufsorganisation nicht angehört.

Auf dem Blätterfeld das Werde!
Heil dir Wetterheld der Erde,
Siegfried Proletariat!
Leuchtend in der Kraft des Schönen,
Trittst einher du, Streit und Stöhnen,
Schweigst, wo deine Hoheit naht!

Ein Beitrag zur Geschichte

der Arbeits- und Lohnverhältnisse bei der f. f. Nordbahn.

IV. Fortsetzung.

Jeder Arbeiter, der sich entschließt, zu den normalen Beiträgen noch das weitere Opfer des Rückkaufes auf sich zu nehmen, ist daran interessiert, mit den Zahlungen sobald als möglich zu beginnen, am ersten dieses schweren Opfers in kürzester Zeit wieder los zu werden, und zweitens, weil er sich erst mit der ganzen Leistung der Nachzahlungsgebühr, das Wichtigste, was ein solcher Arbeiter in erster Linie anstrebt, die Genußberechtigung erwirbt.

Das Eisenbahnministerium räumte wohl wegen deren äußerst berücksichtigungswerten Verhältnisse den Nordbahnarbeitern besondere Begünstigungen ein; aber es wäre doch auch dafür zu sorgen, denselben diese Vorteile, die man gewährte, nicht in so unverantwortlicher Weise zu verleiden. Wir sind davon überzeugt, daß es nur eines energischen Eingreifens des Eisenbahnministeriums oder der Nordbahndirektion bedürfte, um diese Erledigungen in ein beschleunigtes Tempo zu bringen.

Aber es scheint, daß man mit der Methode des fortwährenden wie überall, auch in diesen Fragen nicht brechen will, man wird aber deshalb keine großen Sprünge machen, höchstens, daß man an Ansehen noch mehr verlieren will, als das ohnehin schon der Fall ist. Dies um so mehr, als ja die massenhafte Ansammlung der Gefuchseingaben bei der bürokratischen Schwerfälligkeit der Nordbahn zur Folge hat, daß an den Arbeitern Ungerechtigkeiten in Hülle und Fülle begangen werden. So ist die Tatsache zu ver-

Sein bißchen Ehre in den Not.

Herein! Ein Clown mit zweiunddreißig Ahnen,
Der für dich Purzelbäume schlägt. . .

Daß Liliencron nicht nur die Indolenz des deutschen Bürgertums, sondern auch die offene, anfangs geoffenbarte Feindschaft des zünftlerischen Literatentums bezwang und bis zur Höhe emporklimmte, wo ihm auch des Kaisers Gnadensonne lächelte, zeigt wohl am besten für die Stärke seiner Begabung. Wie keiner vor ihm hat er mit dieser eigenen Stätte des impulsiven Talentes seine eigene Kunst, seinen eigenen Reim geschaffen, der sich nirgends anlehnte und nach keinem Vorbild suchte, der sich frei aus sich selbst heraus entwickelte und auslebte zur herrlichsten klangvollsten Form. In einer Zeit, wo in der Literatur der große Welt Schmerz zur Mode wurde und ein von der Nachklassehausatmosphäre angefränktes Meschietum alle alt hergebrachten Begriffe von Schönheit und Kunstgeschmack über den Haufen warf, in einer Periode der allgemeinen Umwertung der Werte, entdeckte dieser Dichter, der aus gesündester Urwüchsigkeit und Natürlichkeit gekommen war, seine starke Persönlichkeit und sein befruchtendes Talent. Wie eine Eiche aus zwerghaftem Gestrüpp, so ragt er aus dem kleinen Epigonentum empor, das rasch von dem ehemaligen Offizier, der in zwei Schlachten foht, auch auf literarischem Gebiet eingeholt war. Seine Verse, in denen es klingt und singt wie vom reinsten Gold, waren mutige und kunstvolle Attaden ums feindliche Heerlager der ursprünglichen Widersacher, die er als ein Lachender schlug, mit der übersprudelnden Lebenslust, die auch noch als Fünfundsechzigjähriger sein köstlichstes Gut geblieben war. Er war der Dichter der Lebenslust und der gesündesten Sinnlichkeit, und in seinen prächtigen Versen kündet sich jenes Evangelium der Freude und der starken Lebensbejahung, das den Dichter uns so seelenverwandt macht in seinen Idealen. Er ist der Feind aller puritanischen Enstagnationstheorien und sieht im erhabenen Genuß des Schönen und Vollkommenen den Zweck des Lebens, nach dessen Erreichung die menschliche Persönlichkeit im steten Kampfe streben müsse. „March! March! Hurra!“, so klingt uns wie in seinen „Abjutantenritten“ die Parole des lebensfrohen Siegers.

... Nun sinkt mein Schwert ins reiche Blütenfeld,
Doch eh' mein Sarg die Erde noch erreicht,
Bräu' ich empor, daß alles rings erbleicht;
Hurra das Leben! . . .

So ist er von uns gegangen als einer, der das Leben besiegt hat, mit 65 Jahren noch in schäumender Jugendkraft. Die ewige Frohnatur, die er mit dem Altmeister Goethe gemein hatte, schmückte seine Verse mit lachender Lust und Schönheit und mit dem göttlichen Leichtsinn, die sich an keinen Mamonen klammert und die eben von den ehrsamten Krämerseelen nie verstanden worden ist. Denen schleudert er sein Bekenntnis ins Gesicht:

„Ach, schenken, schenken könnt' ich, immer schenken
Und lindern, wo die Not, die Armut haust,
Und brauch' ich nie mein Geld erst zu bedenken,
Wo ein Bergweiser den Welt sich zaust,
Und könnt' ich alle Krämerhölse herten:
Pfeffer in euern Schlund! Und meine Faust!
Könt' allen ich ein Tannenreis entzünden:
Seid froh, vergeßt für immer eure Sünden!“

Wiewohl bei Liliencron das Meisterhafte in der Lyrik zu finden ist, sind auch seine Prosaschriften von unvergänglichem Wert, die sich durch sinnfällige Anschaulichkeit und greifbarste Wahrsichtigkeit auszeichnen. Was er aus seinen Kriegsjahren schildert, verdient als stärkstes Agitationsmittel gegen die Greuel des organisierten Menschenmordes allgemeine Kenntnis. Man sieht und hört das Toben der Schlacht in folgenden hingeworfenen lapidaren Sätzen: „Die Gewehrläufe sind zum Berspringen heiß. Der Tambour schlägt unausgesetzt plumbum, plumbum, plumbum, immer nach dem zusammenfallenden ersten Schlag der nachfolgende einzelne. Ich geh' mit dem Hauptmann von der Kompagnie. Plötzlich sehen wir im Feld einen Ziehbrunnen. Hin! Hin! Er ist umkränzt von Toten und Verwundeten; längst ist der Eimer verschwunden. Alles umzingelt den Brunnen im Augenblick. Da schlägt (du Biest) eine Granate mitten in meine Leute. Sie reißt die halbe Einfassung mit; und einige kollern mit den Steinen in die Tiefe. Elf, zwölf Fusiliere hat sie erschlagen, die Eingeweide herausgeschpelt. Arme, Weine, Köpfe, große Fleischstücke hat sie gehackt. . .“ Das ist grauenhaftes Entsetzen aus der grellen Wirklichkeit der Schlacht.

Das „deutsche Volk“, das bei Biergelagen in nationale Begeisterung gerät und an besonderen Festtagen sich Heimatkunst treiben läßt, jedoch seine Dichter und Denker noch immer nicht kennt, steht auch dem geistigen Erbe fremd gegenüber, das Liliencron als ein für die Kultur des deutschen Volkes Schaffender hinterlassen hat. Auch diese Schätze werden erst gehoben und dem Volke zugänglich gemacht werden müssen durch die Aufgabe der sozialen Befreiung. Und als Volkstrecker dieser hohen Aufgabe rufen wir dem toten Dichter die Worte nach, in die Willig Seidel seinen Nekrolog ausklingen läßt:

... wir denken deiner, wenn im Gold
Der Herbst deutsche Felder schweigen,
Wenn eine ferne Trommel grollt,
Wenn Querschlag und Attaden stäuben!“

zeichnen, daß gerade jene Gesuchsteller, die ihre Gesuche am ersten überreicht haben, auf die Erledigung am längsten warten müssen, während andere wieder, die einige Monate später ansuchten, schon längst abgefertigt sind.

Daß das keine ordnungsmäßige Vorgangsweise ist, braucht wohl nicht mehr näher beleuchtet zu werden. Den Schaden muß selbstverständlich der Arbeiter tragen, weil sich die Organe der Staatsbahnverwaltung nicht aufzuraffen vermögen, diese Mißstände zu beseitigen.

Das Personal muß ja in allem der Prügelknabe sein; dasselbe Personal, das man rücksichtslos zur Verantwortung ziehen würde, wenn es seiner auferlegten Pflicht nicht mit aller Pünktlichkeit nachkommen würde.

Beize dem Arbeiter, der seine Pflicht nur im geringsten vernachlässigen würde, es würde ganz gewiß „nach aller Vorchrift“ und mit aller Strenge und auch rasch gehandelt werden. Verlangen aber die Arbeiter von ihren Vorgesetzten die Erfüllung ihrer Pflichten, dann ist man an Ausflüchten nicht verlegen oder aber es wird kurz erklärt, daß dies oder jenes nicht möglich sei durchzuführen. Was nützt in solchen Fällen dem Arbeiter das Einspruchsrecht, wenn zum Schluß doch nichts Ordentliches herauskommt.

In dieser Weise müssen auch die Arbeiter der Nordbahn so manches bittere Unrecht ertragen, und wer weiß, wie lange es noch dauern wird, bis diesen unhaltbaren, den Arbeiter tief schädigenden Zuständen ein Ende bereitet wird.

Beschwerden sind in dieser Beziehung schon oft genug laut geworden, und wenn es den maßgebenden Faktoren darum zu tun wäre, daß selbst auch die bescheidensten Wünsche der Arbeiter befriedigt werden und weitere Ungerechtigkeiten, die sich schon in stattlicher Anzahl besonders bei der Abfertigung der Nachzahlungsgesuche ergeben haben, in Zukunft unterbleiben, dann muß der Hebel sofort und energisch angelegt werden.

Alle maßgebenden Faktoren sind in dieser Angelegenheit hinlänglich informiert; nun mögen sie das ihrige tun, um diesem Söldner einhalt zu gebieten. Den Arbeitern würde damit gewiß ein großer Dienst erwiesen werden, denn sie sind es, die überall, wo herzlose Bureaukraten ihr Unwesen treiben, die Beche zahlen müssen.

Wenn schon die vor der vorgeschriebenen Altersgrenze stehenden Arbeiter, denen, soweit sie gesund sind, die Aufnahme in den Provisionsfonds nicht benommen ist, keine Ursache haben, über ihre mit beinahe unerschwinglichen Opfern erkaufte Alters-, Witwen- und Waisenversorgung erfreut zu sein, weil es den meisten, durch das vorzeitige Eintreten der Invalidität infolge der langen Arbeitszeit und der ungefunten allen hygienischen Vorschriften hohnsprechenden Verhältnissen, nicht mehr gegönnt sein wird, in den Vollgenuß der Provision überhaupt zu kommen, um wie viel trostloser muß sich aber der Lebensabend derjenigen gestalten, die oft mehr als ein Menschenalter im Bahndienste gestanden, die vorgeschriebene Altersgrenze zur Zeit der Einführung des Provisionsfonds bei der verstaatlichten Nordbahn bereits überschritten haben und sich jeder Möglichkeit beraubt sehen, ihre letzten Lebensstage versorgt beschließen zu können.

Das ist das düstere Zukunftsbild der alten Nordbahnarbeiter, deren langjährige Dienstleistung im Falle eintretender Arbeitsunfähigkeit mit einer bettelhaften Gnadenrente belohnt wird.

Die Aktionäre der alten Nordbahn haben natürlich für ihre Zukunft ausgiebig gesorgt, den Arbeitern aber hat man das Nachsehen gelassen.

Ungern erinnert man sich an die Skandale von der Bediensteten- und Arbeiterfreundlichkeit der alten Nordbahnverwaltung, während sie sich tatsächlich um das Wohl des Personals keinen Pfifferling geschert hat. Sie gab sich vollends zufrieden, als sie ihren Raub in Sicherheit gebracht hatte. Die Herren Aktionäre, die mit den erbeuteten Millionen ein Prasserleben führen, die sich mit ihrem arbeitslosen Einkommen die höchsten Genüsse verschaffen können, hätten wahrlich keine Not gelitten, wenn sie zur Versorgung des Alters ihrer Bediensteten und Arbeiter, die Jahrzehnte mit ihrem Schweiß zur Wehrung des Reichtums der Aktionäre beigetragen haben, einen Betrag zur Verfügung gestellt hätten. Aber die unergründliche Gargier dieser Geldprogen ließ der Betätigung menschlicher Regungen keinen Raum; der Kapitalismus, in welchen Formen und Gestalten er auch immer auftreten mag, kennt nur die Grundgesetze rücksichtsloser Ausplünderung der Arbeitskraft, er muß daher notwendigerweise auf Menschenwürde und Humanität vergessen. Darin findet auch der für die alten und arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter tragdienhafte Ausgang der Verstaatlichung der Nordbahn seine natürliche Erklärung. Deshalb und insoweit die Arbeiter und Bediensteten ihr Naturrecht auf Existenz und ihre summarische Kraft nicht kennen, werden sie auf Gnadengaben angewiesen sein und deshalb können auch die Ausbeuter aller Grade, trotz ihrer Habgucht, ihrem Personal die Gnadengaben als Ausfluß wohlthätiger Gesinnung vorgaukeln.

Im den Wohlthätigkeitssinn der Nordbahnverwaltung hat wohl niemand appelliert, aber ihre Pflicht wäre es gewesen, bei ihrem Abgang in erster Linie der alten Arbeiter zu gedenken, die ihren Blutsaugern ein Wohl- und Genußleben ermöglichten. Daß es nicht anders kam, konnte allerdings jedermann, der Zeiteles kannte, voraussehen.

Es darf dabei aber nicht geleugnet werden, daß auch die alten Arbeiter der Nordbahn durch ihr mangelhaft entwickeltes Solidaritätsbewußtsein, durch ihre organisatorische Minderwertigkeit ihr heutiges trauriges Los teilweise selbst verschuldeten, ja selbst verschuldeten, daß sie nun auf einen Bettel, den man Gnadengabe nennt, angewiesen sind; hätten sie sich frühzeitig aneinandergeschlossen und den Kampf gegen das damalige Zeiteles-System und für ihre Rechte mit aller Energie aufgenommen und nicht gewartet bis für sie Gnadengaben abfallen, da wäre es ihnen sicher gelungen, die Vorbedingungen für eine Altersversicherung zu schaffen und könnten heute rechtliche Ansprüche erheben. Jetzt aber wird es noch heißer und schwerer Kämpfe bedürfen, um die Sünden der Vergangenheit gut zu machen.

Nun soll noch untersucht werden, wie die gegenwärtige Nordbahndirektion trotz der Versicherung, daß

niemand, das heißt auch nicht die alten Arbeiter, geschädigt werden dürfen, mit den arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern verfährt.

Was bekommt ein alter Arbeiter, der 30, 40 und 50 Jahre den Staatsbahnen treue Dienste geleistet hat? Was hat er früher von der alten Nordbahn bekommen und was erhält er heute vom Staat?

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährte den Arbeitern nach der Länge der Dienstzeit und entsprechend der Höhe des letztbezogenen Taglohnes einen Gnadengehalt bis zur Höhe von 70 Kr. monatlich als Maximum. Diesen Voraussetzungen anpassend, wurden auch den Witwen Gnadengaben gewährt.

Doch wurde schon dieses System der alten Nordbahn mit aller Schärfe gebrandmarkt; so soll zur Charakterisierung des Ganzen noch die Ausführung der Tatsache genügen, daß auch damals die Protektionswirtschaft üppig in die Palme schloß und in den meisten Fällen Günst und Mißgunst für die Höhe der Gnadengaben entscheidend war. Die krassesten Ungerechtigkeiten waren unter dem Zeiteles-Regime durchaus keine Seltenheiten.

Und wenn dieser zum Teufel gegangenen Verwaltung noch der Vorwurf gemacht werden kann, daß sie arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter in der schmutzigsten Weise abfertigte, um wie viel schärfer muß dieser Vorwurf das k. k. Eisenbahnministerium sowie eine k. k. Nordbahndirektion treffen, die es sich längst abgewöhnt haben, Arbeiter mit 40- oder 50jähriger Dienstzeit das feinerzeit übliche Maximum des Gnadengehaltes in der Höhe von 70 Kr. zu gewähren.

In dieser Beziehung zeigt sich der Vater Staat noch schäbiger als die feinerzeitige Nordbahnverwaltung, obwohl er jedenfalls die Verpflichtung hätte, mit gutem Beispiel voranzuleuchten.

Man möge nur die in letzter Zeit bewilligten Gnadengehälter genau prüfen, speziell jener Bediensteten, die ein halbes Jahrhundert in den Diensten der Lokomotiven- und Wagenwerkstätten gestanden sind, so wird man finden, daß dieselben mit einem wahren Bettel von 50 Kr. monatlich abgefertigt wurden.

Die Einschätzung langjähriger, treuer Dienstleistung zeigt sich da in einem merkwürdigen Licht.

Wenig bis fünfzig Dienstjahre muß ein Arbeiter im Betriebe zugebracht haben, wenn er das gegenwärtige Höchstausmaß einer 50 Kr. betragenden Gnadenrente erhalten soll.

Man hat wohl bei jeder Gelegenheit versichert, daß keine wie immer geartete Schädigung des Personals beabsichtigt sei. Hat doch selbst Herr Baron Vanhans, der gegenwärtige Direktor der k. k. Nordbahn, feinerzeit einer Arbeiterdeputation die Versicherung gegeben, daß die Direktion nicht die Absicht habe, die alten Arbeiter gegenüber ihren Vorgängern, denen noch zur Zeit der Ferdinands-Nordbahn entsprechend ihren Dienstjahren Gnadenpensionen gewährt wurden, zu verkürzen. Er erklärte sogar ausdrücklich, daß, wenn die notwendigen Vorbedingungen zutreffen, auch die Staatsbahnverwaltung Gnadengaben bis zum Höchstausmaß von 70 Kr., wie das bei der alten Nordbahn üblich gewesen sei, gewähren werde.

Doch blieb es bis heute nur bei dieser Versicherung und es ist bisher kein einziger Fall zu verzeichnen, nach welchem unter der verstaatlichten Nordbahn ein arbeitsunfähiger Arbeiter einen Gnadengehalt von 70 Kr. erhalten hätte.

Wenn wir aber den Worten des Herrn Nordbahndirektors, dem strengste Objektivität nachgesagt wird, woran wir noch nicht zweifeln wollen, Glauben schenken sollen, dann wäre es besonders den Arbeitern erwünscht, auch einmal Taten zu sehen.

Der Nordbahndirektion würde es sicher nicht zur Ehre gereichen, wenn sie sich gerade bei den arbeitsunfähig gewordenen Arbeitern auf den Standpunkt stellen wollte, bei diesen ohnehin bedauerlichen Sklaven durch das Abzwacken einiger Kronen noch Ersparnisse zu machen.

### Fahrkartendruckerei der k. k. Staatsbahnen.

Es ist notwendig, die Aufmerksamkeit des k. k. Eisenbahnministeriums auf die unhaltbaren Zustände, welche in der Fahrkartenerzeugung der Nordbahndirektion herrschen, zu lenken. Diese Abteilung, welche demalen von einem Inspektor und drei Oberrevidenten geleitet, beziehungsweise (nach dem Sprichwort: Viele Köche verderben die Suppe) mißleitet wird, leistet sich in der Abwicklung ihrer Geschäfte schon das Unglaublickste. Der Chef der Abteilung, die derzeit bei der Nordbahndirektion VI a/5 benannt wird, hat wohl die besten Intentionen, den Dienst möglichst zu fördern und eine glatte Abwicklung zu ermöglichen, doch ist der Mann heute bereits zu alt und fehlt ihm auch für diesen Dienstzweig die nötige Uebersicht und Energie. Er ist demnach, um sich trotz seiner überlangen Dienstzeit noch möglichst lange aktiv halten zu können, nicht nur von oben, sondern hauptsächlich von seinen zugeteilten Souchefs beeinflusst.

Diese drei Souchefs — zwei offizielle und ein nicht-offizieller — schalten und walten demnach nach bestem Wissen, Pardon, nach bestem Nichtwissen und Unvermögen derart, daß heute bereits der Karren derart verfahren ist, daß er mit zehn Pferden nicht mehr aus dem D.... herauszuziehen ist.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit der im Jahre 1907 angeordneten Vereinigung des Fahrkartendepots der Staatsbahndirektion Wien mit jenem der Nordbahndirektion den Weg der Zentralisierung betreten, beziehungsweise den Versuch machen wollen, ob sich diese Zentralisierung auch bewähren wird. Wie es sich nun zeigt, hat sich die angebahnte Zentralisierung nicht bewährt, sondern total verjagt, weil durch die ungeschickte Leitung jeder Kontakt fehlt und ein geregelter Arbeiten namentlich in der Kartonsfahrkartenerzeugung zur Unmöglichkeit wurde.

Die Anstände häuften sich immer mehr, die Rückstände in der Kartonsfahrkartenerzeugung wurden immer größer, so daß die Privatfirma C. Zawadil seit Mai 1908 circa 20 Millionen Fahrkarten erzeugen mußte, um die westlichen Direktionen mit dem notwendigen Bedarf versehen zu können.

Wie weit durch die schlechte Leitung die Erzeugung der Fahrkarten zurückgegangen ist, erhellt daraus, daß das ehemalige Fahrkartendepot der Staatsbahndirektion Wien mit acht Handbetriebsmaschinen täglich circa 110.000 Kartonsarten erzeugte, während heute mit acht Handbetriebs- und sieben elektrisch betriebenen Maschinen und dem nahezu um das Doppelte größeren Personal im ganzen 130.000 bis 140.000 täglich erzeugt werden. Die Kartonsfahrkarten, die im Jahre 1907/08 bei der Staatsbahndirektion Wien auf Kr. 2.60 kamen, kommen heute durch die Personalvermehrung und die erhöhten Regiespesen auf Kr. 3.20 per 1000 Stück. Jede Privatfirma ist in der Lage, die Kartonsfahrkarten zum Durchschnittspreis von Kr. 2.20 bis Kr. 2.40 zu liefern und der Staat erzeugt diese Karten in eigener Regie um Kr. 3.20 und eventuell höher. Bei einem Jahresbedarf von circa 70 bis 80 Millionen Kartonsarten für die Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest und die Nordbahndirektion macht dies eine jährliche Mehrausgabe von circa 70.000 bis 80.000 Kronen aus, also statt eine Ersparung eine Mehrausgabe, welche de facto durch die verfehlte Leitung der zentralisierten Fahrkartenerzeugung hervorgerufen wurde.

Dabei ist das Druckerpersonal durch die schlechten Anordnungen und durch das Herabdrücken der Prämie für Mehrleistungen, durch welches man die bedeutenden Mehrauslagen vermindern wollte, arbeitsunmutig gemacht worden. Es ist bezeichnend für die mangelhafte Leitung der Abteilung, daß einschneidende Anordnungen, die heute vom Souchef „St“ gegeben werden, morgen vom nicht-offiziellen Souchef „N“ umgeworfen werden. Eine Anordnung jagt die andere und mit lauter nichtssagenden Details, die im großen ganzen belanglos sind, wird das Personal vom regelrechten Arbeiten aufgehoben und die Zeit verdröckelt. Die drei Oberbeamten (Souchefs) verrichten in ihrem Bureau mit einer Würde Arbeiten, die von jedem Kanzleigehilfen mit Leichtigkeit ausgeführt werden können. Souchef „St“... t stemple den ganzen Tag die Präliminare mit dem Datumstempel ab und versieht solche mit seiner „werten Unterschrift“. (Dient 36 Jahre.)

Souchef „N“ gibt alle Minuten Anordnungen, widerruft sie in der nächsten Minute, hüpfert herum und hält alle Drucker und Manipulanten von der Arbeit auf, dafür behauptet er, Philosophie studiert zu haben. So ist die Leitung beschaffen. Ja noch ein „Stiller Leiter“ wurde vergessen, und zwar die rechte Hand des Inspektors, der Adjunkt „St“, genannt „K t e n s c h m i e r e r a u f k o m m a n d o“, Sparmeister durch Herabdrücken der Prämie und Aufheben des Akkords — beim Personal außerordentlich beliebt — sonst arrogant bis zum Erzeß.

Souchef B—y, der etwas leisten könnte, ist durch diese Wirtschaft ganz lahmgelegt und läßt daher alles gehen, wie es läuft.

Die anderen zugeteilten Beamten und Unterbeamten haben das Maul zu halten, obwohl unter diesen jeder die Mißwirtschaft sieht, getraut sich doch keiner zu reden. So wird in der Fahrkartenerzeugung gearbeitet. Die Abteilung, die leicht von einem Oberbeamten und drei bis vier zugeteilten Beamten mit dem entsprechenden Unterbeamten und Kanzleipersonal geführt werden kann, wenn sie mit Verständnis geleitet wird, hat heute nicht weniger als 1 Inspektor, 3 Oberbeamte, 2 Revidenten, 2 Adjunkten, 2 Assistenten, 7 Unterbeamte, 3 Offiziantinnen, 3 Kanzleigehilfen z., kommt daher dem Staat auf ein enormes Geld und leistet nahezu nichts, beziehungsweise dem aufgegebenen Apparate nach — infolge Einführung unnötiger manueller Arbeiten zumindest viel zu wenig.

Die Zentralisierung hat sich in diesem Falle schlecht bewährt und klagten die Staatsbahndirektionen Triest, Innsbruck und Linz zu Zeiten auch die Staatsbahndirektion Wien bereits wiederholt über Fahrkartensmangel und konnte diesen Mangel nur durch Vergabung der Erzeugung mehrerer Millionen Karten an die Privatfirma C. Zawadil in Wien abgeholfen werden. Derartige Anstände, daß viele Stationen der einzelnen Direktionen die präliminierten Karten zu spät erhalten, zeitigen Uebelstände, die für diese Stationen, namentlich aber für deren Stassen, von unberechenbaren Folgen sind, und hat der vor einiger Zeit in Wien anwesende Vorstand der Abteilung 6 der Staatsbahndirektion Triest diese Mißwirtschaft auf das grellste beleuchtet und unter anderem auch gesagt, geben sie mir drei Maschinen und das Personal und wir drucken uns unsere Karten selber.

Allen diesen Uebelständen sieht die Direktion der Nordbahn beziehungsweise der kommerzielle Direktorstellvertreter Dr. Herzfeld ruhig zu und warum, weil er niemals einen wahren Bericht über die tatsächliche Arbeitsleistung der Fahrkartenerzeugung erhielt. Es ist richtig, daß dieser Zweig ein Spezialfach ist und daß der jeweilige Leiter desselben nicht nur Energie, sondern auch Verständnis haben muß, die Dienste des Druckerpersonals einzuteilen, doch eine Hezerei ist die Sache nicht und bei gutem Willen läßt sich auch in der zentralisierten Fahrkartenerzeugung mit dem heute vorhandenen großen Personalstand nahezu das Doppelte leisten.

Es wird bemerkt, daß, ohne einen Vorwurf aussprechen zu wollen, die Zentralisierung der Fahrkartenerzeugung kein besonders glücklicher Griff des k. k. Eisenbahnministeriums war unter den obwaltenden Umständen und der schlechten Leitung ist dieser Griff sogar zum entscheidenden Mißgriff geworden, weil in dem gegenwärtigen Durcheinander, der in dieser Abteilung nun schon über ein Jahr (seit Mai 1907) besteht und an dem nur die schlechte Leitung und Uebersicht die Schuld trägt, auf ein Besserwerden in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Dabei ist speziell das Druckerpersonal, welches infolge der schlechten Lokalisation zu leiden hat, auch noch durch die wirklich ungeschickten Anordnungen, die jede geregelte Arbeit hemmen, noch mehr gemartert.

Es gibt nur ein Mittel, und zwar die Dezentralisierung in dem Sinne, daß für die Staatsbahndirektionen Triest, Villach, Innsbruck und Linz eine Druckerei in Villach, für die Staatsbahndirektion Wien, die Nordbahndirektion, die St. E. W. und Nordwestbahndirektion eine solche in Wien ins Leben gerufen würden. Hierdurch ist die Möglichkeit geboten, den Anforderungen der Stationen der einzelnen Direktionsbezirke gerecht zu werden, die Uebersicht für die Leiter dieser Fahrkartenerzeugungen ist eine leichtere und würden sowohl die Rückstände als auch Fehlbrüche, wie

solche aus Mangel an Ueberficht jetzt unterlaufen, vermieden werden. Es wären dann auf den heutigen Staatsbahnhöfen vier Jahrkartenerzeugungen, und zwar Wien, Billa, Prag und Lemberg, welche mit Leichtigkeit den Gesamtbedarf decken können. Die in Wien entbehrlichen und überzähligen Maschinen mit Handbetrieb, zumindest 6 bis 7 Stück, welche jede durchschnittlich 6000 bis 8000 Karten bei täglicher normaler Arbeitszeit zu drucken imstande sind, daher per Tag 42.000 bis 56.000 Stück erzeugen können, wären an die Druckerei in Billa samt den notwendigen Druckereipersonale abzugeben. Durch diese Maßnahme würde der Staatsverwaltung eine Ersparnis und dem Druckereipersonal eine Erleichterung zugeführt. Die Kartontypen kämen nicht auf Nr. 320, sondern höchstens auf Nr. 250 per 1000 Stück.

Dieses gegebene Bild hat hauptsächlich den Zweck, dem k. k. Eisenbahnministerium zu zeigen, wie bei der Nordbahndirektion gearbeitet wird. Dem von der Staatsbahndirektion Wien hierher versetzten Personal: Beamten, Unterbeamten und Dienern verweigerte man die ihnen gebührenden Diäten beziehungsweise Gehälter um zu sparen, dagegen wirft man hier 100.000 Kr. und mehr hinaus ohne sich hierüber besondere Skrupel zu machen.

Das heißt man sparen!

## Die Eisenbahnlinien in Dalmatien.

Seit mehr als zwei Jahrzehnten wütet der Kampf in Dalmatien zwischen den Küstenstädten Zara, Sebenico, Spalato und Metkovic um den Vorrang bei einer eventuellen Eisenbahnverbindung. Den Zankapfel bildet jedoch die Stadt Spalato. Diese Stadt will die Verbindung mit Wien als auch mit neuen Reichsland Bosnien haben. Der Druck, welchen die Spalatiner auf die Regierung ausüben, damit die Strecke Bugojno-Zupanjac-Arzano-Spalato ausgebaut werde, stößt auf politische und kommerzielle Hindernisse. Die Ungarn wollen nicht zulassen, daß letztere Linie ausgebaut werde, und denken daran, zum Schaden Dalmatiens und Triests den bosnisch-herzegowinischen Hafen in Neum mit einer Eisenbahn in Putovo auf der Strecke Gabela-Magusa zu verbinden. Mit der Eröffnung der bosnisch-herzegowinischen Ostbahn Sarajevo-Biograd-Novac an der serbischen Grenze und Sarajevo-Novac an der Grenze des Sandstahls hat sich im Hafen von Metkovic der Handel bedeutend gehoben. Mit dem Abschluß des neuen Handelsvertrages mit Serbien wird die Viehtransport über Sarajevo-Metkovic nach Italien, Dalmatien, Triest und Fiume bedeutend werden, so daß schon im vorigen Jahre die Errichtung einer Viehfontunanzanstalt in Metkovic von der Regierung in Aussicht genommen wurde. Die Spalatiner drängen wegen dieser großen Viehtransporte, daß die Linie Bugojno-Zupanjac-Spalato sofort ausgebaut werde, ohne zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnstrecke Uvac-Vardiste-Sarajevo-Metkovic um 200 Kilometer kürzer ist als die projektierte Strecke Bugojno-Spalato. Ueberdies hat der Hafen von Spalato erwiesenermaßen keinen Platz, um eine Viehfontunanzanstalt zu errichten. In Metkovic sind in unmittelbarer Nähe des Hafens Felder übergenügend. In Metkovic laufen Dampfer bis zu 800 Tonnen Gewicht ein. Direkte Dampfer erreichen Triest in 28 Stunden, die Küste Italiens in 24 Stunden. Ueberdies hat Metkovic den Vorteil, daß die Eisenbahn bis Klek am Meere verlängert werden kann. Diese Strecke ist 18 Kilometer lang und würde in der Ebene laufen. Ein einziger Tunnel von 2000 Meter würde genügen. Klek ist der beste Hafen der Adria und Ozeanfahrer können dort anlegen. Die von Ungarn gewünschte Bahnverbindung Putovo-Neum würde um 50 Kilometer länger sein als Metkovic-Klek. Im Jahre 1907 wurde bereits das Projekt der Eisenbahn Zara-Benkovac-Knin-Sinj-Zmotst-Metkovic an Ort und Stelle revidiert. Die projektierte Reichsbahnlinie Wien-Spalato hätte in Knin Anschluß an die mittelländische Bahn (Zara-Metkovic), so daß bei Cattaro die Eisenbahnverbindung Wien-Knin, Metkovic-Magusa-Castellnuovo hergestellt wäre.

## Unsere Südbahntabellen.

Die in Nummer 33 des „Eisenbahner“ vom vorigen Jahre veröffentlichten vergleichende Tabellen für die k. k. Nordbahner und k. k. Staatsbahner haben allseits reges Interesse erweckt. Die mühevollen und sorgfältigen Arbeiten gibt mit geradezu plastischer Schärfe ein Bild über die durch die Organisation in letzten Jahren auf dem Gebiet der Automatik errungenen materiellen Vorteile wieder, die in dieser ziffernmäßigen Feststellung von niemanden bestritten werden können. Und so bilden sie für unsere agitatorisch tätigen Genossen eine unfehlbare Waffe gegen alle jene Gegner, Mörzler und Querulanten, die immer alles besser wissen, alles besser gemacht hätten, mehr erreicht hätten und die alle durch die Organisation bisher errungenen handgreiflichen Erfolge als ganz einfach nicht bestehend abtreten, ja, die gegenwärtigen Verhältnisse gegenüber den früheren sogar als verschlechtert bezeichnen.

Unsere Genossen haben die Tabellen richtig verstanden, sie studiert und auch ausgenüzt, und damit die Arbeit am besten gewürdigt. Der Erfolg der ersten Tabellen veranlaßte uns, solche auch für die anderen Bahnen auszuarbeiten und zu veröffentlichen, in der heutigen Nummer die der Südbahn.

In den Südbahntabellen beschäftigen wir uns wie in jenen der k. k. Staatsbahner und k. k. Nordbahner mit den Verhältnissen seit der ersten Automatik, die eine Errungenschaft der passiven Resistenz im Jahre 1905 darstellt, und stellen dieses die zweite verbesserte gegenwärtig geltende Automatik vom Oktober 1907 — ein Erfolg der Bewegung dieses Jahres — in Vergleich. Frühere Verhältnisse, wie dankbar diese Arbeit auch wäre, konnten wir aus Mangel an authentischem Material leider nicht bearbeiten. Mit Rücksicht auf das große Interesse, das die Staatsbahner an den Verhältnissen der Südbahner und umgekehrt diese an den Verhältnissen der k. k. Staatsbahner haben, zogen wir in der dritten, beziehungsweise vierten durch einen fetten Strich und fetten Druck gekennzeichneten Kolonne auch zwischen den gegenwärtigen Südbahnverhältnissen und den letzten Erfolgen der k. k. Staatsbahner auf dem Gebiet der Automatik nach den Oktoberzuständen des Eisenbahnministeriums, beziehungsweise der neu erschienenen Automatik, einen Vergleich. Hierbei

müssen wir aber, um jedes Mißverständnis vorzubeugen, ausdrücklich hervorheben, daß wir in Zitierung der Staatsbahnerautomatik sowohl bei den Unterbeamten- als auch bei Dienerkategorien das bereits mit inklusive 1. Jänner 1909, von welchem Termin diese Automatik Geltung hat, ernannte, beziehungsweise definitive Personal ins Auge gefaßt haben. Für die aber haben die Tabellen nur praktischen Wert. Die Verhältnisse der erst nach dem 1. Jänner 1909 definitiv angestellten Diener, beziehungsweise ernannten Unterbeamten, finden in den Staatsbahnerkolonnen keine Berücksichtigung.

Weiters sei erwähnt, daß in der in Nummer 20 des „Eisenbahner“ veröffentlichten neuesten k. k. Staatsbahnerautomatik die Vorrückungsfrist von der Gehaltsklasse 1000 Kr. auf 1100 Kr. mit drei Jahren festgesetzt ist, in den Tabellen aber mit zwei Jahren in Berechnung gezogen wurde, dies deshalb, weil den Abgeordneten Genossen Tomšič und Müller, die im Auftrag der Organisation im Eisenbahnministerium intervenierten und mit Rücksicht auf die im Oktober v. J. der Organisation gemachten Zugeständnisse die Festsetzung dieser Vorrückungsfrist mit zwei Jahren wie bereits zugesagt verlangten, die Erfüllung dieser Forderung zumindest für das bereits definitive Personal ausdrücklich zugesagt wurde. Dagegen konnten die ungünstigen Ueberleitungsbestimmungen der k. k. Staatsbahnerautomatik wegen ihrer Kompliziertheit nicht berücksichtigt werden.

Der Vollständigkeit halber bringen wir hier nochmals die Staatsbahnerautomatik:

Vorrückungsschema für die Unterbeamten.

Verwendungs-kategorien	Gehalt												
	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000		
	Kronen												
	Jahre												
Gruppe A	.	.	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	R
Gruppe B	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	R	.	.
Gruppe C	3	3	3	3	3	3	3	3	R	.	.	.	.

Anmerkung: R = Rest der Dienstzeit.  
Jenen Bediensteten, welche sich vor ihrer Ernennung zu Unterbeamten mindestens fünf Jahre im Dienstanstande befunden haben, werden die drei- und fünfjährigen Fristen um ein Jahr gekürzt.

Vorrückungsschema für die Diener.

Verwendungs-kategorien	Gehalt										
	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	
	Kronen										
	Jahre										
Gruppe A	.	.	3	3	3	3	3	3	3	3	R
Gruppe B	.	2	3	3	3	3	3	3	R	.	.
Gruppe C	.	2	3	3	3	3	R	.	.	.	.

Anmerkung: R = Rest der Dienstzeit.

Dienstalterspersonalzulagen werden gewährt:  
a) den Unterbeamten der Gruppen B und C nach fünf in der für ihre Verwendungskategorie vorgesehenen höchsten Gehaltsstufe vollstreckten Dienstjahren im Betrage von jährlich 100 Kr.;  
b) den Dienern der Gruppen B und C nach fünf in der für ihre Verwendungskategorie vorgesehenen höchsten Gehaltsstufe vollstreckten Dienstjahren im Betrage von 100 Kr.

Als Uebergangsbestimmungen haben zu gelten:  
Allen bis einschließlich 1. Jänner 1909 aus dem Dienstanstande hervorgegangenen Unterbeamten werden die dreijährigen und fünfjährigen Fristen ohne Rücksicht auf die Dauer der als Diener zurückgelegten Dienstzeit um ein Jahr gekürzt, und weiters werden alle bis einschließlich 1. Jänner 1909 unmittelbar zu Unterbeamten ernannten Bediensteten hinsichtlich der Dauer der regelmäßigen Vorrückungsfristen diesen aus dem Dienstanstande hervorgegangenen Unterbeamten gleichgehalten.

In Gruppen eingeteilt sind:

Unterbeamte:

Gruppe A: Werkmeister in Haupt-, Betriebs- und Signalwerkstätten sowie in elektrischen Anstalten, Maschinenmeister.  
Gruppe B: 1. Mit einem Anfangsgehalt von 1200 Kr.:

Locomotivführer, Maschinenisten, Offizianten, Schiffsmaschinenisten, Stottisten, Stationsmeister (Stationsexpedienten), Wagenmeister, Wagenrevisoren, Werkführer, Zugrevisoren.

2. Mit einem Anfangsgehalt von 1400 Kr.:  
Bahn-, Brücken-, Gebäude- und Signalmeister, Werkmeister in Beleuchtungs- und Imprägnierungsanstalten.

Gruppe C: Beleuchtungsmeister, Dolmetsche, Hafenmeister, Kanalarbeiter, Magazinmeister, Wagenmeister, Oberkondukteure, Platzmeister, Steuerwärter, Unterfeuerwärter.

Diener:

Gruppe A: Beleuchtungsaufscher, Brückenschlosser, Drucker, Rangleidner, Locomotivführeranwärter, Magazin-aufscher, Maschinen-aufscher, Oberheizer, Oberwärter, Pumpenwärter, Schiffsmaschinenanwärter, Signalschlosser, Verschub-aufscher, Wagen-aufscher.

Gruppe B: Bahnrichter, Blocksignaldiener, Haus-aufscher, Rangleidner, Kondukteure, Locomotivheizer, Matrosen, Motorführer, Oberverchieber, Portiere, Schiffsheizer, Stabilfesselheizer, Stations-aufscher, Wächterkontrollore, Wagenschreiber, Wertmänner.

Gruppe C: Badescheinschreiber, Lampisten, Magazin-diener, Stationsdiener, Verschieber, Wagenputzer, Wertgehilfen, Wächter.

In allen drei Tabellen sind die einzelnen Kategorien (Unterbeamte, Diener, die automatisch Unterbeamte werden und Diener überhaupt) namentlich angeführt, untereinander gereiht und die gegenwärtig geltenden Titel fett gedruckt. In den nächsten Rubriken wird die Regulierung mit dem Tage des Inkrafttretens der in Vergleich gezogenen Automatik angeführt. Die Gehalts- und Quartiergeldansätze sind dann in den weiteren, gleichmäßigen Feldern derart eingestellt, daß die im Kopfe fortlaufenden Zahlen genau angeben, nach welchem Dienstjahre die dort eingefetzte Gehaltsklasse erreicht wird.

Bei der Verwendungskategorie der Locomotivführeranwärter zum Beispiel ist gegenwärtig nach der Automatik

vom 1. Oktober 1907 der Anfangsgehalt 1000 Kr., das Quartiergeld 360 Kr., in dem mit 3 bezeichneten Felde ist nun die nächste Gehaltsklasse von 1100 Kr. Gehalt und 460 Kr. Quartiergeld eingefetzt, das heißt, daß der Locomotivführeranwärter nach drei Dienstjahren (oder im vierten Dienstjahre) diesen (1100 Kr. Gehalt, 460 Kr. Quartiergeld) erreicht, in dem mit 6 bezeichneten Felde ist wieder die nächste Gehaltsklasse (1200 Kr. und 560 Kr.) eingefetzt, das heißt, daß er nach weiteren drei Dienstjahren, das ist nach sechs Dienstjahren, diese Gehaltsklasse erlangt. Zwischen dem Felde 7 und 8 ist ein fetter Strich, der anzeigt, daß nach sieben Dienstjahren die Ernennung zum Unterbeamten automatisch erfolgen muß u. s. w.

Um die Wirkungen der durchgeführten Reformen scharf und deutlich hervortreten zu lassen, ist dann am Schlusse das Einkommen, welches der Bedienstete bezogen hätte, wenn er 30 Jahre nach der Automatik vom 1. Juli 1906 gebietet hätte und weiters das Einkommen, welches er in derselben Zeit bei der verbesserten Automatik vom 1. Oktober 1907 sowie das Einkommen, welches der Staatsbahner derselben Kategorie und in derselben Zeit nach seiner neuesten Automatik beziehen wird, ausgeworfen. Die 30jährige Dienstzeit ist selbstverständlich nur als Berechnungsschlüssel zur Vergleichsmöglichkeit gewählt worden. Die Differenz, die sich während der gewählten 30 Jahre nach der ersten (1. Juli 1906) und zweiten (1. Oktober 1907) Automatik, beziehungsweise zweiten (1. Oktober 1907) jetzt geltenden Automatik und der k. k. Staatsbahnerautomatik im Einkommen ergibt, ist in den letzten zwei Rubriken sowohl in der Gesamtsumme als in einzelnen Jahresdurchschnitten ermittelt worden. An einem Beispiel soll das verständlich gemacht werden: Der Locomotivführeranwärter hätte nach der Automatik vom 1. Juli 1906 in 30 Jahren 48.200 Kr. an Gehalt und 19.100 Kr. an Quartiergeld bezogen. Nach der Automatik vom 1. Oktober 1907 stellt sich sein Bezug an Gehalt auf 60.300 Kr., an Quartiergeld auf 22.140 Kr. Der Vergleich ergibt also eine Differenz von 12.100 Kr. an Gehalt, 3040 Kr. an Quartiergeld, so daß sich demnach das Einkommen des Locomotivführeranwärters für 30 Dienstjahre um 15.140 Kr. erhöht hat, was im Jahresdurchschnitt 505 Kr. ausmacht. Nach der Staatsbahnerautomatik hätte der Locomotivführeranwärter in 30 Dienstjahren 57.700 Kr. an Gehalt, 19.700 Kr. an Quartiergeld bezogen, gegenüber der Südbahnerautomatik vom 1. Oktober 1907 also um 2600 Kr. weniger an Gehalt und 2440 Kr. weniger an Quartiergeld, so daß nach der Staatsbahnerautomatik sich das Einkommen des Locomotivführers in 30 Dienstjahren zusammen um 5040 Kr. niedriger stellt, was im Jahresdurchschnitt ein Minus von 168 Kr. ausmacht, das heißt in der Staatsbahnerautomatik würde der Locomotivführer durchschnittlich jährlich um 180 Kr. weniger an Gehalt und Quartiergeld beziehen als er nach der Südbahnerautomatik vom 1. Oktober 1907 beziehen wird.

Aus den Tabellen geht hervor, daß bei der k. k. Staatsbahn die Gehaltsverhältnisse zumeist günstigere, dagegen die Quartiergeldansätze bedeutend und konstant geringere sind als bei der Südbahn, und dies deshalb, weil die Südbahn im Jahre 1905 eine Teuerungszulage in Form einer Quartiergeldzulage von durchschnitts 60 Kr. jährlich bewilligte, die nun definitiv dem Quartiergeldansatz zuge schlagen wurde.

Hervorgehoben soll noch werden, daß in der Tabelle der Unterbeamten mehrere Kategorien teilweise oder ganz aus dem Dienstanstande hervorgehen (Zugrevisoren etc.) und daß diesen für je drei in der Dienerkategorie zugebrachten Jahre je ein Jahr der Wartezeit gekürzt wird, was in diesen Tabellen, nicht immer berücksichtigt wurde und auch nicht berücksichtigt werden konnte. In derartigen Fällen stellt sich dann unter Vergleich selbstverständlich bedeutend ungünstiger, als es den Tatsachen entspricht.

In der Tabelle jener Diener, die automatisch Unterbeamte werden, haben wir bei der Kategorie der Kondukteur-zugsführer, beziehungsweise Oberkondukteure die Ernennung zum Unterbeamten mit Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. angenommen, weil in der offiziellen Automatik laut Anmerkung diese Möglichkeit gegeben ist. Demnach müßte der Kondukteur-zugsführer nach neun Dienstjahren Unterbeamter werden, was aber nach den gegenwärtigen Verhältnissen tatsächlich nicht zutreffen wird. Wohl wurden bisher die Kondukteur-zugsführer zumeist in der Gehaltsklasse von 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt, sie hatten aber bei der früheren ungünstigen Automatik auch schon 14, 15 und mehr Dienstjahre hinter sich.

Die Kompliziertheit des Materiales, das die Grundlage zur Ausarbeitung der Tabellen bildete, bringt es mit sich, daß derartige Widersprüche leider nicht vollständig vermieden werden können. Fleiß und Gründlichkeit haben aber das Theoretische mit dem Praktischen zu verbinden vermocht und nun stellen die Tabellen für die Tätigkeit der Organisation im allgemeinen, der Personalkommission und den Vertrauensmännern der Südbahn im besonderen das glänzendste Zeugnis aus. Die solcherart ziffernmäßig festgelegten Erfolge geben in der Form der Zusammenstellung der Tabellen der Organisation und ihren Vertrauensmännern für ihre weiteren Aktionen die verlässlichste Richtschnur an.

Gewiß müssen die Tabellen, um verstanden zu werden, auch richtig gelesen werden, und Tabellen liest der richtig, der alles liest und insbesondere die Anmerkungen nicht außer acht läßt. Bei Beurteilung aller jener Vorteile und Begünstigungen aber, die die Tabellen zur Darstellung bringen, muß selbstverständlich die Tatsache festgehalten werden, daß die Besserstellung nicht immer sofort nach der Regulierung wahrzunehmen werden konnte. Hier handelt es sich, wie eben bei jeder Regulierung, um Verbesserungen, die den einzelnen Bediensteten erst allmählich im Laufe der folgenden Jahre in ihrer Gänze zugänglich werden.

Die Tabellen müssen richtig gelesen, richtig verstanden und richtig ausgenüzt werden, dann ist mit ihnen eine nützliche Arbeit für die Gesamtheit der Eisenbahner geschaffen worden. Will man aber weitere Erfolge erzielen, dann legen gerade die Tabellen Zeugnis ab, daß Erfolge nur mit einer starken Organisation erzielt werden können, die noch weiter auszubauen Sorge jedes einzelnen unserer Genossen sein muß. Die Kraft der Eisenbahner liegt eben in ihrer Einigkeit, in ihrer Organisation, und je größer, je stärker diese sein wird, desto größer werden die Erfolge der Zukunft werden.

# Vergleichende Tabellen

der Gehalts- und Quartiergeldbezüge seit Einführung der ersten Automatik für die k. k. priv. Südbahn.

Unterbeamte.

Verwendungs- kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																												Gehalt an Gehalt und Quartiergeld in 20 Dienstjahren	Ergänzung	Sachverhältnis zur Ergänzung	
		1	2	3	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
		an Gehalt und Quartiergeld in Kronen																															in Kronen
<b>Werkmeister I. Kategorie in Werkstätten (früher Werkführer)</b>	ab 1./VII. 1906	1440		1680		1920		2160		2400		2640																			68400		
	ab 1./X. 1907	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				73600			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				78800			
<b>Werkmeister II. Kategorie in Heizhäusern u. elektrischen Zentralen (früher Werkführer)</b>	ab 1./VII. 1906	1440		1680		1920		2160		2400		2640																		64800			
	ab 1./X. 1907	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				67200			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				74900			
<b>Werkmeister II. Kategorie (früher Werkführer/Substituten), (Werkführer bei den f. t. St. B.)</b>	ab 1./VII. 1906	960	1080	1200		1440		1680		1920		2160																		55440			
	ab 1./X. 1907	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				67200			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		67500			
<b>Maschinenmeister I. Kategorie (früher Heizhausleiter, Lokomotivauffseher)</b>	ab 1./VII. 1906	1200		1440		1680		1920		2160		2400																		63360			
	ab 1./X. 1907	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				73600			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				78800			
<b>Maschinenmeister II. Kategorie (früher Lokomotivauffseher und Heizhausleiter)</b>	ab 1./VII. 1906	1200		1440		1680		1920		2160		2400																		63360			
	ab 1./X. 1907	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																			64000			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				78800			
<b>Maschinenmeister II. Kategorie (früher Heizhausleiter)</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																		58320			
	ab 1./X. 1907	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																			64000			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				78800			
<b>Maschinenmeister II. Kategorie (früher Heizhausleiter)</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																		58320			
	ab 1./X. 1907	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																			64000			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				78800			
<b>Lokomotivführer</b>	ab 1./VII. 1906	1200		1440		1680		1920		2160		2400																		57360			
	ab 1./X. 1907	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																			70900			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				75000			
<b>Zugrevisoren</b>	ab 1./VII. 1906	1200		1440		1680		1920		2160		2400																		56360			
	ab 1./X. 1907	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																			61600			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		67500			
<b>Maschinisten</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																		50520			
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		60300			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		63200			
<b>Stationsleiter, Stationsbedienten, Rangierbedienten, Wagnersbedienten</b>	ab 1./VII. 1906	960	1080	1200		1440		1680		1920		2160																		46200			
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		57400			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		67500			
<b>Telegraphen- und Bahnmeister, Zentralweichenmeister, Beleuchtungsrevisoren (früher Beleuchtungsmeister, Dynamometer- und Schalttafelmeister)</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																		52040			
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		57900			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				74900			
<b>Werkmeister II. Kategorie (früher Wagenmeister, noch früher Wagenauffseher Z)</b>	ab 1./VII. 1906	1200		1440		1680		1920		2160		2400																		50400			
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		57400			
	f. t. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																				67200			
<b>Verkehrsmeister (früher Wagenmeister V), Magazinmeister</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																		50520			
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		58400			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		60700			
<b>Oberkonduktoren</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																			50520		
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		56100			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		65100			
<b>Stationsmeister</b>	ab 1./VII. 1906	1080	1200	1440		1680		1920		2160		2400																			52200		
	ab 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		60300			
	f. t. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																		68200			

Anmerkung: Die zu den Tabellen gehörigen Erklärungen befinden sich auf Seite 7.

Diener, die nach den jetzt geltenden Normen bei Erreichung einer bestimmten Gehaltsklasse automatisch zu Unterbeamten ernannt werden.

Main table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (2-31), an Gehalt und Quartiergeld in Kronen, and final salary columns. Rows include categories like Wagenaufseher, Stationsaufseher, Lokomotivführer, etc.

Anmerkung: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere immer das Quartiergeld an. Die dritte, beziehungsweise dritte und vierte Kolonne mit f. f. Staatsbahn bezeichnet, zieht die bei den f. f. Staatsbahnen mit 1. Jänner 1909 in Kraft zu tretenden letzten Verbesserungen in der Automatik gegenüber den Südbahnverhältnissen in Vergleich...

Nach dieser Markierung erfolgt bei den Stationsaufsehern (wenn sie die vorgeschriebenen Prüfungen vorher mit Erfolg abgelegt haben), Wagenaufsehern, Lokomotivführern, Vershub- und Magazinseher, Telegraphen-, Bahn-, Zentralweichenmeistern und Beleuchtungsrevisoren automatisch, bei den Kondukteuren z. je nach dem Freiwerden von Oberkondukteurstellen, die Ernennung zu Unterbeamten. In der Rubrik der f. f. Staatsbahn wurde — weil bei den f. f. Staatsbahnen zufolge der Normierung die Ernennung zu Unterbeamten nicht automatisch erfolgt — die Ernennung zu Unterbeamten unter denselben Voraussetzungen angenommen.

Es wurde angenommen, daß die Lokomotivführer zwei Jahre in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. als Diener verbleiben, womit sie sich das Anrecht auf Ueberspringen der Gehaltsklasse von 1300 Kr. erwerben. Diese konnten früher gar nicht oder nur bei besonders günstiger Qualifikation Unterbeamte werden. Inbegriffen die in die Pension einrechenbare Alterszulage von 100 Kr.

Uns technischen Rückfichten konnten nicht mehr Dienstjahre als vorgegeben gegenübergestellt werden. Um aber doch immer den Endgehalt verzeichnet zu haben, wurden die nicht in die vorgegebenen sondern erst in späteren Dienstjahren erreichten Gehaltsklassen in fettdruckte Fetten gestellt und hierin bezeichnet das besondere Zeichen \*, daß diese Gehaltsstufe erst nach dem 29ten Dienstjahre, das Zeichen o, daß diese Gehaltsstufe schon nach dem 30ten Dienstjahre, das Zeichen Δ, daß diese Gehaltsstufe erst nach dem 32ten Dienstjahre und das Zeichen †, daß diese Gehaltsstufe erst nach dem 33ten Dienstjahre erreicht wird.

Diener.

Second table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (2-31), an Gehalt und Quartiergeld in Kronen, and final salary columns. Rows include categories like Stationsaufseher (ohne Prüfungen), Wasserleitungsaufseher, Portiere, Kanzleidiener, etc.

Verwendungs- Kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																												Weicht an Gehalt um Quartiergeld in 30 Dienstjahren	Gehaltsschnitt der Staatsbahn	Gehaltsschnitt der Südbahn					
		1	2	3	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			
		an Gehalt in Kronen																															in Kronen				
Kondukteur- zugführer	ab 1./VII. 1906	720			840			960				1080			1200																			31320			
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																39900	8580	388		
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																	41500	1600	4		
Frachtzug- kondukteur	ab 1./VII. 1906	720			840			960				1080																					28800				
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																38600	9800	469		
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																	41500	3400	74		
Magazinsdiener	ab 1./VII. 1906	720	840			960				1080				1200																				34680			
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																	38600	3920	164	
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																		39600	1500	36	
Zentralwärter (f. f. St. B., Block- signalbiener)	ab 1./VII. 1906	660		720				840					960																					28380			
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																	38600	10220	479	
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																		41500	6000	199	
Weichenwärter, Bahnwärter, Blockwärter, Zugmeldewärter	ab 1./VII. 1906	660		720				840					960																					27060			
	ab 1./X. 1907	800		900				1000					1100																					31400	4340	242	
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																		37700	10640	557	
Torwärter, Tagwärter, Nachtwärter	ab 1./VII. 1906	660		720				840					960																					25320			
	ab 1./X. 1907	750		800				900				1000																						27950	2630	92	
	f. f. St. B.	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																	37700	12380	619	
Lampisten (früher Lampisten oder Lampenwärter)	ab 1./VII. 1906	840		960				1080				1200																						36120			
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																	38100	1980	75	
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																		39600	1500	38	
Eveuglerlampisten, Lampenwärter (bei der f. f. St. B. Beleuch- tungsaufsicher), Autographbedruker (bei der f. f. St. B. Fahrplandrucker, Steindrucker)	ab 1./VII. 1906	840		960				1080				1200																						36120			
	ab 1./X. 1907	900	1000		1100		1200	1300			1400			1500			1600																		40400	4280	176
	f. f. St. B.	1000	1100		1200		1300			1400			1500			1600																			44000	3600	107
Stabfesselheizer, Motorführer, Lokomotivheizer, Oberwerkführer, Oberbaupartieauf- sicher (letzterer Bahn- führer bei der f. f. St. B.)	ab 1./VII. 1906																																		38600		
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																		38800		
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																			41500	2900	57
Verschieber	ab 1./VII. 1906																																		38100		
	ab 1./X. 1907	800	900		1000		1100	1200			1300			1400			1500																		38100		
	f. f. St. B.	900	1000		1100		1200			1300			1400			1500																			39600	1500	38

Anmerkung: Mit der zweiten Automatik im Jahre 1907 wurden bei der Südbahn folgende Kategorien neu geschaffen: Rangleihilfen, Pumpenwärter, Stabfesselheizer, Motorführer, Lokomotivheizer, Oberwerkführer, Verschieber, Oberbaupartieführer. Bei diesen Kategorien entfällt somit ein Vergleich mit früheren Südbahnverhältnissen. Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere das Quartiergeld an. Die dritte, beziehungsweise dritte und vierte Kolonne mit f. f. Staatsbahn bezeichnet, zieht die bei den f. f. Staatsbahnen mit 1. Jänner 1909 in Kraft tretenden letzten Verbesserungen in der Automatik gegenüber den Südbahnverhältnissen in Vergleich und in den Rubriken „Gesamterhöhung“ und „Jahresdurchschnitt“ erscheint das in 30 Dienstjahren nach den f. f. Staatsbahnverhältnissen gegenüber jenen der Südbahn an Gehalt und Quartiergeld Wenigerbezogene mit — (Minus = weniger) bezeichnet.

Die in die Pension nicht einrechnbare Dienstalterszulage von 120 Kr. inbegriffen.  
Die in die Pension einrechnbare Dienstalterszulage von 100 Kr. mitgerechnet.

Die vorhergehenden Erklärungen mußten wegen technischer Schwierigkeiten hier untergebracht werden, dieselben gehören in Wirklichkeit als Fußnote zu den Tabellen auf Seite 5 und 6.

Anmerkungen: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere das Quartiergeld an. Die dritte bzw. dritte und vierte Kolonne, mit f. f. Staatsbahn bezeichnet, zieht die bei der f. f. Staatsbahn mit 1. Jänner 1909 in Kraft getretenen Verbesserungen in der Automatik gegenüber den Südbahnverhältnissen in Vergleich und in den Rubriken „Gesamterhöhung“ und „Jahresdurchschnitt“ erscheint das in 30 Dienstjahren nach den f. f. Staatsbahnverhältnissen gegenüber jenen der Südbahn an Gehalt und Quartiergeld Wenigerbezogene mit — (minus = weniger) bezeichnet. Die Kategorie der Stontisten und Druckeriaufsicher wurde wegen deren geringer Anzahl nicht in Vergleich gezogen. Die Kategorie der Wagenführer der elektrischen Bahnen entfällt, da hierfür eine neue Dienerkategorie geschaffen wurde. Jenen Unterbeamten einzelner Kategorien, die aus dem Dienerteile hervorgehen, wird bei der Südbahn für je drei in der Dienerkategorie zugebrachten Dienstjahren, je ein Jahr von den vorgeschriebenen Wartejahren gekürzt, was aber in vorliegender Tabelle nicht immer berücksichtigt werden konnte.

In der Rubrik „aus dem Dienerteile“ ist die Kürzung von je einem Wartejahre für je drei auf einem systemisierten Dienerteile zugebrachten Jahre mitberücksichtigt und zwar wird hierbei das gegenwärtig geltende Dienerteile zur Grundlage genommen.  
Es wurde angenommen, daß die Lokomotivführer als Diener zwei Jahre in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. verbleiben, womit sich das Anrecht auf Ueberspringen der Gehaltsklasse von 1300 Kr. erwerben. Bei der f. f. Staatsbahn muß, um den Vergleich richtig zu gestalten, der Anfangsgehalt mit 1400 Kr. angenommen werden.  
Inbegriffen die in die Pension einrechnbare Alterszulage von 100 Kronen.  
Um einen richtigen Vergleich zu erhalten, mußte als Anfangsgehalt 1400 Kr. angenommen werden.  
Zu der f. f. Staatsbahnrubrik wurden nur Verhältnisse der schon vor 1. Jänner 1909 ernannten Unterbeamten in Vergleich gezogen.  
Wegen technischer Schwierigkeiten konnten nicht mehr Dienstjahre als vorgesehen, gegenübergestellt werden. Um aber doch immer das Endgehalt verzeichnet zu haben, wurden die nicht in die vorgesehenen sondern erst in späteren Dienstjahren erreichten Gehaltsstufen in fettgedruckter Weise gestellt und hierin bezeichnet wieder das besondere Zeichen \*, daß diese Gehaltsklasse erst nach dem 33ten Dienstjahre, und das Zeichen †, daß diese Gehaltsklasse erst nach dem 30ten Dienstjahre erreicht wird.

### Görzer Verhältnisse.

Das Kronland Görz, eines der am wenigsten bekannten Länder in Oesterreich, war bis in die letzte Zeit politisch und wirtschaftlich ganz vernachlässigt. Bekannt ist die Phrase des ehemaligen Ministerpräsidenten Kasimir B a n e i, daß er das Kronland Görz im Jahre 1897 erst entdeckt hätte. Und sie mag teilweise zutreffend sein. Das Görzische hatte nur eine Eisenbahnlinie: Triest-Nabresina-Monfalcone-Görz-Cormons und Nabresina-Divača. Im Jahre 1894 wurde die Lokalbahn Monfalcone-Cervignano und im Jahre 1901 eine solche Görz-Cormons erbaut. Beide Linien sind jedoch sekundären Charakters. Erst die Wocheinerbahn (im Jahre 1906 dem Verkehr übergeben) brachte in das Land eine wirkliche Hebung und Bewegung. Die Wocheinerbahn durchzieht das ganze Kronland vom Norden, Station Bobberdo, durch das Wippachtal bis Opšine, wo sie das Land verläßt und in das Gebiet der Stadt Triest übergeht.

1894 in Nabresina gegründet und feierte im laufenden Jahre den 15-jährigen Bestand. Erst in letzterer Zeit wurden die Ortsgruppen (I) der Eisenbahner der Südbahn, der Eisenbahner der Staatsbahn (II), des Fahrpersonals (Ortsgruppe III) in Görz und die Ortsgruppe in Divača gegründet und die Zahlstellen in Cormons, Gaidenschaft und St. Lucia abgezweigt. Das Land Görz zählt zirka 1200 Eisenbahner, somit für ein Land wie Görz, welches zirka 250.000 Einwohner zählt, einen ganz beträchtlichen Prozentsatz von berechtigten Wählern.

Das Land Görz zerfällt nach den Nationalitäten in zwei Teile: in den friaulisch-italienischen und in den slowenischen Landesteil, welche beinahe präzis durch die Eisenbahnlinie Nabresina-Monfalcone-Görz-Cormons geographisch abgegrenzt, beziehungsweise geschieden werden. Sowohl die friaulische als auch die slowenische Bevölkerung besteht aus Kolonien und Kleinbauern, die politisch und wirtschaftlich ziemlich rückständig sind und somit unter klerikalen Einflüssen und Leitung stehen. Um so schwerer fallen demgemäß im politischen Leben die Stimmen der Eisenbahner ins Gewicht, da dieselben unter der Arbeiter-

schaft und in der allgemeinen Kurie sozusagen den Stod der intelligentesten Wähler bilden. Zum erstenmal wählten die Eisenbahner in der allgemeinen Kurie im Frühjahr 1908 bei den Landtagswahlen, doch war ihre Beteiligung geradezu minimal. Die sozialdemokratische Partei war bis vor kurzem nicht organisiert, andererseits ist eine beträchtliche Anzahl der Eisenbahner deutscher Nationalität, die glauben, sich um die politischen Schicksale des Landes Görz nicht viel kümmern zu müssen.

Im Görzer Landtag herrschen slowenische und italienische Merkale und Liberale, die sich gegenseitig die Wage halten. Infolgedessen kommt der Landtag nicht zur Arbeit und wurde derselbe neuerdings aufgelöst und sind die Wahlen für die allgemeine Kurie auf den 26. September l. J. ausgeschrieben.

Deshalb wendet sich die gefertigte Landesorganisation an die Öffentlichkeit und insbesondere an die Eisenbahner deutscher Nationalität im Görzischen, um sie auf die Wichtigkeit der Lage aufmerksam zu machen. Italienscher- und slowenischerseits halten sich die Stimmen so ziemlich die Wage und wird die sozialdemokratische

Partei berufen sein, entscheidend aufzutreten. Im Herbst 1908 wurde die politische Landesorganisation im Kronland durchgeführt und wird die sozialdemokratische Partei bei den nächsten Wahlen organisiert und diszipliniert aufzutreten können. Schon jetzt appelliert die Landesorganisation an die Genossen Eisenbahner deutscher Nationalität, daß dieselben bei den bevorstehenden Wahlen ihre Solidarität mit den slowenischen und italienischen Genossen im Wahlgang bewähren und sich dazu rechtzeitig organisieren. Die Eisenbahner deutscher Nationalität werden somit aufgefordert, unverzüglich die Vertrauensmänner beauftragt der Wählerlisten und Reklamationen zu ernennen. Das politische Exekutivkomitee der Landesorganisation steht denselben zur Verfügung und sind alle Zuschriften um Vermittlung an das Landessekretariat der sozialdemokratischen Partei: Josp Petecjan, Görz, Via Teatro No. 20/1, zu richten.

## Reichskonferenz

### der Fahrkartendrucker und Steindrucker.

Am Sonntag den 25. Juli 1909 tagte in Wien im Favoritener Arbeiterheim eine Konferenz des Personals der Fahrkartendrucker und Steindrucker der k. k. Staatsbahnen, der k. k. Nordbahn, der De. N. W. B. und der St. E. G. Die Konferenz wurde auf mehrfachen Verlangen der organisierten Fahrkartendrucker und Steindrucker von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Österreich mit der Tagesordnung 1. Die Lage der Fahrkartendrucker und Steindrucker und die Wünsche und Forderungen derselben, 2. Organisation und 3. Eventuelles, einberufen. Delegierte waren erschienen von der k. k. Nordbahn, von den k. k. Staatsbahndirektionsbezirken Wien, Willach, Innsbruck und Krakau, von der De. N. W. B. und der St. E. G. Die Zentrale war durch Genossen Adolf Müller und das Sekretariat in Prag durch Genossen Brodecky vertreten.

Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde Genosse Popolorum und zum Schriftführer Genosse Toda (Wien) gewählt.

Zum ersten und zweiten Punkt der Tagesordnung wurden nach ausführlichen Referaten, die vom Genossen Müller erstattet wurden, und einer eingehenden sachlichen Debatte, an welcher sich sämtliche Anwesenden beteiligten, folgende Beschlüsse gefaßt:

Die versammelten Delegierten des Fahrkartendrucker- und Steindruckerpersonals sind nach eingehenden Beratungen, mit Rücksicht auf die Tatsache, daß die Lage dieses Personals noch einer weiteren Verbesserung dringend bedarf, zu folgendem Entschluß gelangt:

In hervorzuhebender Anerkennung der bisherigen Verbesserungen, welche den Fahrkartendrucker und Steindrucker die Tätigkeit des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, vereint mit dem übrigen Personal der österreichischen Eisenbahnen, zuteil wurden, ersuchen sie die Vertreter der Organisation, in analoger Weise wie bisher die Forderungen und Wünsche der Fahrkartendrucker und Steindrucker an maßgebender Stelle zu vertreten und einer entsprechenden Durchführung zuzuführen zu wollen.

Nachstehende Forderungen erachten die versammelten Delegierten als besonders dringend und im Bereich der Möglichkeit einer baldigen Durchführung gelegen:

1. Die gelehrten Drucker sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren unter Vorweisung eines Zeugnisses zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenchema einzureihen.

2. Einführung der täglichen sechsstündigen Arbeitszeit analog dem Kanzleipersonal.

Abfassung der Ueberzeitarbeit sowie des Sonn- und Feiertagsdienstes.

Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen gemacht werden und sind dieselben mit dem Betrag von 1 Kr. per Ueberstunde zu vergüten.

3. Die im Taglohn stehenden Bediensteten sind in die Normierung einzubeziehen und nach einjähriger Verwendung zu definitiven Dienern zu ernennen.

Durch die Stabilisierung darf kein Arbeiter in seinem Einkommen gekürzt werden.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines wird ersucht, vorstehende Forderungen in einem Memorandum zusammenzufassen, welches eine Deputation, bestehend aus den Genossen Popolorum und Gärtner (k. k. Staatsbahnen) und Toda (k. k. Nordbahn) im Laufe der nächsten Zeit dem Eisenbahnministerium zu unterbreiten und dort zu vertreten hat. Schließlich erachten es die versammelten Delegierten als ihre besondere Pflicht, durch eifrige Mitarbeit in der Organisation durch den Ausbau derselben unter den Fahrkartendrucker und Steindrucker sämtliche Bahnen Österreichs ihren berechtigten Forderungen den nötigen Nachdruck zu verleihen. Sie fordern alle, der Organisation noch nicht angehörenden Kollegen im Interesse jedes einzelnen auf, dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein unverzüglich als Mitglieder beizutreten, da sie der Ueberzeugung sind, daß auf andere Weise eine weitere Verbesserung der Lage der Fahrkartendrucker und Steindrucker nicht zu erreichen ist. Deshalb erscheint es auch notwendig, entsprechend den diesbezüglichen Aktionen anderer Kategorien in analoger Weise das Vertrauensmännersystem in der eigenen Kategorie auszubauen und wird die Zentrale ersucht, die diesbezüglichen nötigen Schritte einzuleiten.

Nach Beantwortung einiger Anfragen zum dritten Punkt der Tagesordnung „Eventuelles“ wurde die Konferenz nach mehrstündigen Beratungen vom Vorsitzenden mit dem Appell um rührige Mitarbeit und treues Aushalten in der Organisation geschlossen. Die Konferenz hat mit den gefaßten Beschlüssen dem Personal der Fahrkartendrucker und Steindrucker den Weg gebahnt, den dieses Personal gehen muß, wenn es auch künftig analog dem übrigen Personal Verbesserungen erreichen will. An der Hilfe der Organisation wird es nicht fehlen, wenn die Fahrkartendrucker und Steindrucker aller Bahnen Österreichs diesen Weg einschlagen werden.

## Inland.

**Vereinfachung des Geschäftsganges der Staatsbahnenverwaltung.** Wie das „Eisenbahnblatt“ mitteilt, hat gleichzeitig mit der hier schon besprochenen Kundmachung über die Vereinfachung des Geschäftsganges der Staatsbahnenverwaltung das Eisenbahnministerium einen Erlaß an alle Bediensteten gerichtet, in dem hervorgehoben wird, daß die nunmehr getroffenen Maßnahmen nur einen ersten Schritt auf dem Wege der Sicherstellung einer den berechtigten Anforderungen der Öffentlichkeit entsprechenden einfachen und raschen Geschäftsführung bedeuten. Weitere Reformen der Geschäftsführung im allgemeinen und speziell jener bei den exekutiven Dienststellen müssen dem Zeitpunkt der Einführung der Neuorganisation vorbehalten bleiben. Das

Eisenbahnministerium lege besonders Gewicht darauf, daß bei diesen Reformen, soweit als irgend tunlich, die Erfahrungen der Organe des exekutiven Dienstes verwendet werden und daß zu diesem Zwecke den letzteren die Möglichkeit geboten werde, durch geeignete Anregungen zur Erreichung des angestrebten Zieles mitzuwirken. Es wird demnach an sämtliche, zum Stande der Staatsbahndirektionen, der Nordbahndirektion, der Direktion für die Böhmisches Nordbahn, der Betriebsleitung Czernowitz und der diesen untergeordneten Dienststellen gehörigen Bediensteten die Aufforderung gerichtet, binnen bestimmter Frist beim Eisenbahnministerium im Dienstwege, gegebenenfalls aus eigener Initiative Vorschläge und Anregungen in vorbezeichneter Richtung vorzubringen. Die Vorschläge sollen sich nicht auf eine anderweitige Neugliederung des Gesamtorganismus der österreichischen Staatsbahnen erstrecken, sondern sich auf die Gestaltung des exekutiven Dienstes in seinen einzelnen Zweigen sowie auf die Einrichtung und den Geschäftsgang der verschiedenen exekutiven Dienststellen beschränken. Es bleibt den Bediensteten überlassen, innerhalb vorstehender Grenzen nach Maßgabe ihrer praktischen Betätigung jede beliebige Anregung vorzubringen, durch die eine Vereinfachung, Beschleunigung und Verbilligung der Geschäftsabwicklung, und zwar insbesondere durch Vermeidung von Doppelarbeiten und Verringerung des Schreibwertes erzielt werden könnte, weiter aber auch Verbesserungen und Vervollkommnungen der Betriebsdienleinrichtungen oder die Neueinführung einzelner Maßnahmen vorzuschlagen, die nach Anschauung der Antragsteller geeignet sein könnten, Ersparnisse im Betriebe herbeizuführen. Ausführliche Abhandlungen sind nicht erforderlich. Es genügt, wenn die Vorschläge kurz formuliert und begründet werden. Anträge, die sich zur Durchführung eignen, sollen in angemessener Weise auch durch Zuerkennung von Remunerationen anerkannt werden.

**Das Budget des Eisenbahnministeriums.** Im Finanzministerium finden gegenwärtig eingehende Beratungen über das Budget des Eisenbahnministeriums statt. Von allen staatlichen Betrieben ist das Netz der Staatsbahnen das umfangreichste, und das Budget des Eisenbahnministeriums schwillt heuer ganz besonders an, weil zum erstenmal die Rechnungen der verstaatlichten Bahnen, Staatsbahn, Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in dasselbe vollständig einbezogen werden. Das Bestreben der Finanzverwaltung geht dahin, die vorhandenen Ansprüche der einzelnen Ressorts und in erster Linie auch des Eisenbahnministeriums wesentlich zurückzuschrauben, während andererseits die staatliche Eisenbahnverwaltung mit Recht die Bereitstellung hinreichender Mittel zur Ausgestaltung der staatlichen Eisenbahnbetriebe begehrt. In den letzten Jahren wurde immer der Ausweg gewählt, daß die Anschaffungen von Waggons und Maschinen nicht aus dem regulären Budget, sondern aus dem Ueberfluß der vorangegangenen Periode gedeckt wurden. Ob dieser Weg diesmal gangbar ist, bleibt die Frage. Der Rechnungsabluß des Jahres 1908 ist noch nicht fertiggestellt, und es läßt sich noch nicht übersehen, wie derselbe abschließen wird. In informierten Kreisen glaubt man zwar, daß auch der Rechnungsabluß des Jahres 1908 einen Ueberfluß ergeben wird, doch dürfte derselbe keineswegs so groß sein, um aus ihm die notwendigen Anschaffungen von Fahrzeugen vollständig decken zu können. Es steht im gegenwärtigen Augenblick noch nicht fest, wie weit die Ansprüche der Eisenbahnverwaltung befriedigt werden und welcher Weg zu ihrer Befriedigung gewählt werden soll.

**Familie Kroy im Dienste der Tschechen.** In der „Freiheit“ lesen wir: Bekanntlich ist der deutschradikale Abgeordnete Otto Kroy einer der fanatischsten Schimpfer auf die Tschechen. Der Bruder des Herrn Otto Kroy ist Baumeister Karl Kroy in Auffig, ebenfalls ein eifriger Anhänger der deutschradikalen Partei. Doch das hindert den Mann nicht im geringsten, mit den Tschechen Geschäfte zu machen, und zwar solcher Art, daß sie im Sinne des nationalen Chauvinismus zum verwerflichen Volksverrat gezählt werden müßten. In Nr. 86 der „Eise-Zeitung“ schreibt im Sprechsaal die „Deutsche Uebacht“:

### Tschechisierung deutscher Gegend!

Unlängst berichteten die „Morobni Listy“, daß es dem Tschechisierungsverein Nordböhmens gelungen sei, drei Realitäten um den Gesamtpreis von 101.000 Kr. aus deutschen Händen zu erwerben. Dadurch wurden drei große tschechische Minoritäten auf heikunstritem Boden“ sichergestellt. Anschließend an diese Notiz können wir heute nach einer uns von glaubwürdiger Seite gewordenen Mitteilung berichten, daß in Schredenstein gegenwärtig zwei Häuser gebaut werden, und zwar für Tschechen, denen ein Deutschnationaler den Baugrund verkauft. (Im Tschechischen würde ein solcher Vorgang einfach unmöglich sein!) Dieser Deutschnationale ist der Baumeister Karl Kroy, Bruder des deutschradikalen Reichstagsabgeordneten Otto Kroy. Wenn Genannter Käufer im Auftrage von Tschechen baut, so könnte er das schließlich vom Existenzstandpunkte aus rechtfertigen; aber streng muß gesagt werden, wenn Grund und Boden zu tschechischen Ansiedelungen verkauft werden. Eigentümlich berührt es, daß der Schredensteiner Ortsrat sich in diesem Falle in Schweigen hält. Wenn es sich auch hier sogar um ein sonst eifriges Mitglied handelt, wenn es gilt nationale Bauheit zu geißeln, darf es doch bei Lieferhäufigung derartiger un-deutschen Vorgehens keine Ausnahme geben. Herr Kroy wird vielleicht mit Berufung auf die deutschen Namen dieser Tschechen Brunner und Schmieder in Abrede stellen, daß es sich um solche handelt; das muß aber jeder hören, der mit den Genannten spricht, denn sie radebrechen die deutsche Sprache gewaltig und ihre Frauen verstehen überhaupt fast nicht deutsch. Vom deutschen Arbeiter verlangt man stets nationale Opferwilligkeit, um so mehr kann man die Hochhaltung der ersten völkischen Schrift: „Die Erhaltung deutschen Besitzes vom deutschgesinnten Besizer deutscher Scholle“ verlangen.

Wozu nur noch zu bemerken wäre, daß man dem Herrn Abgeordneten Kroy, wenn er wieder irgendwo den Mund aufmacht, um seine Praesen vorzutragen, diese „Taten“ nicht vorhalten und zeigen müssen, daß der deutschradikale und nationale Radikalismus eitel Schwindel ist.

**Der Parteitag der deutschen Sozialdemokratie** findet heuer vom 19. bis 24. September in Reichenberg, der Wiege der sudetenländischen Arbeiterbewegung, statt. Auf der von der Parteivertretung veröffentlichten vorläufigen Tagesordnung stehen die Berichte der Parteileitung (Partei sekretär Abgeordneter Staret), des Kassiers

Abgeordneter Dr. Ellenbogen, dann Referate über die Organisation (Abgeordneter Staret und Abgeordneter Seliger (Teplih), über die indirekten Steuern und die Steuerung (Abgeordneter Dr. Kerner), über auswärtige Politik und Nütungen (Abgeordneter Dr. Viktor Adler), über die Parteipresse (Chefredakteur Austerlitz und Administrator Emmerling von der „Arbeiter-Zeitung“) und über die bekanntlich nicht vom Fick kommende Sozialversicherung (Abgeordneter Eldersch, Sekretär der Reichskommission der Krankenkassen und Genossin Adelheid Popp). Unter den Berichten sind noch die über die parlamentarische Tätigkeit zu vermerken. Ueber den Reichsrat berichtet Abgeordneter Seitz, über die Tätigkeit in den Landtagen Abgeordneter Wiesel (Graz) und über die kommunale Abgeordneter Winarsky. An den Parteitag schließt sich die erste Reichskonferenz deutscher sozialdemokratischer Gemeindevertreter an, die von der Fraktion des Wiener Gemeinderates einberufen ist.

**Elektrischer Betrieb auf den österreichischen Staatsbahnen.** Seit einiger Zeit prüft im Eisenbahnministerium eine besondere Kommission die Frage, wie die gewaltigen Wasserkräfte der Alpen zum Betrieb der Bahnlinien ausgenützt werden können. Für jene Strecken, die wegen starker Steigungen, Vorhandenseins von Tunneln (Rauchplage!) und der Nähe von Wasserkraften für die Elektrifizierung technisch und wirtschaftlich am geeignetsten erscheinen, werden schon die Detailentwürfe angefertigt, so für die Arlberg-, Karawanken- und Wocheimer-, Tauern- und Salzammergutbahn und verschiedene Anschlußstrecken. Insgesamt ist der elektrische Betrieb für 4000 Kilometer in Aussicht genommen.

**Die Erhöhung der Tarife im Staatseisenbahnrat.** Im Staatseisenbahnrat wurde eine der wichtigsten Fragen, die Erhöhung der Personen- und Gütertarije nach einer Reihe von Änderungsanträgen des Spezialausschusses durchgearbeitet.

Die Regierung gab die Erklärung ab, daß Erleichterungen gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen in Aussicht gestellt werden und stimmt dem Begehren des Ausschusses, daß die neuen Tarife erst am 1. Jänner 1910 in Kraft treten, zu.

Wir bringen im nachstehenden einen kurzen Auszug über die Reformen der Personentarije und werden in einer der nächsten Nummern diesen Gegenstand ausführlich behandeln.

### Die Reform der Personentarije.

Der eingesetzte Spezialausschuß hat ein eingehendes Gutachten über die Erhöhung der Personentarije erstattet. Auf Grund dieses Gutachtens hat die Staatseisenbahnverwaltung ihre ursprünglichen Anträge modifiziert. Es stellen sich die neuen Einheitsätze, einschließlich Fahrkartensteuer, wie folgt:

	Personenzug		
	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
1 bis 400 Kilometer	3 5	5 5	9
401 600 "	3	5	8 5
über 600 "	2 5	4 5	8
Der Schnellzugszuschlag beträgt in der			
	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
	S e i t e n		
	1 12	1 76	2 88

Angehts der ungleichen Vorzüge, die diese Vorschläge vom Standpunkt einer richtigeren Verteilung des Klassenverhältnisses besitzen, und mit Rücksicht auf die durch die kilometerische Berechnung im wichtigen Nahverkehr eintretenden Erleichterungen hat das Eisenbahnministerium dieselben als Basis für den neuen Personentarif akzeptiert. Hierbei ist jedoch den schon in Ausschuss geäußerten Bedenken, die sich gegen die allzu empfindliche Verteuerung des Fahrpreises speziell in der III. Klasse auf große Distanzen richteten, durch eine scharfe Herabsetzung der Staffelung Rechnung getragen worden. Dieser Abfall soll in der Weise erfolgen, daß der Einheitsfuß in der III. Klasse Personenzug schon bei 600 Kilometer um weitere 0 5 S., also auf 2 S. herabgesetzt wird, wodurch noch ungleich wirksamere Erleichterungen für die größeren Distanzen eintreten, als dies bei der ursprünglich geplanten Einschlebung eines weiteren Staffels bei 800 Kilometer der Fall gewesen wäre.

In analoger Weise werden auch die Grundtarife der zweiten und ersten Klasse auf 4 S., beziehungsweise 7 5 S. herabgesetzt. Hiernach werden sich die Einheitsätze bezziffern, wie folgt:

	Personenzug		
	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
1 bis 400 Kilometer	3 5	5 5	9
401 600 "	3	5	8 5
über 600 "	2	4	7 5

Ferner hat die Regierung den folgenden Anträgen des Spezialausschusses zugestimmt: die neuen Tarifgrundlagen bei allen Staatsbahnen, wozu die jüngst verstaatlichten gehören, gleichzeitig durchzuführen; die Tarifbegünstigungen für einzelne Lokalzüge auf den leichtverstaatlichten Bahnen aufzuheben; die Konkurrenztarife zwischen den bisherigen Staatsbahnstrecken und den jüngst verstaatlichten Bahnen zu beseitigen; den alten Wettbewerb der Zugverbindungen zwischen den bisherigen Staatsbahnstrecken und den jüngst verstaatlichten Bahnen, also namentlich der Böhmisches Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zu beseitigen; die Fahrzeugbetriebsmittel in genügender Zahl und moderner Ausstattung beizustellen; den Zugverkehr nach Maßgabe des Oberbaues und der verfügbaren Maschinen zu beschleunigen; die Fahrpreisbegünstigungen nicht mehr auszubehnen, sondern nach Möglichkeit einzuschränken.

## Ausland.

**Zustände in der Eisenbahnverwaltung in Sizilien.** Das Eisenbahnpersonal der Strecke Palermo-Corleone-S. Paolo hat eine Protestversammlung abgehalten, in der eine Resolution gegen die übermäßige Verspätung in der Auszahlung der Gehälter seitens der Verwaltung angenommen wurde. Das Personal beschloß, künftig jedesmal die Arbeit niederzulegen, wenn die Gehälter nicht am reglementarisch festgesetzten Tage ausgezahlt werden.

**Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahner in Deutschland.** Ueber die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten sind zwischen den beteiligten Bundesregierungen neue Bestimmungen vereinbart worden. Es heißt in den Bestimmungen, daß die Dauer der täglichen Dienstschicht des Bahnbenutzungspersonals 14 Stunden nicht überschreiten soll. Nur bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie auf Nebenbahnen, kann die Schicht auf 16 Stunden ausgedehnt werden. Das Stationspersonal soll bei anstrengendem Dienst nicht längere Schichten als acht Stunden, einzelne Schichten nicht länger als zehn Stunden machen. Sonst kann bis zu 12 und 14 Stunden

gegangen werden. Beim Zugbegleitungspersonal soll die tägliche Schicht nicht mehr als 11, die einzelne nicht über 16 Stunden betragen. Beim Lokomotivpersonal 10, 11 und 16 Stunden. Jeder Betriebsbeamte soll monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten. Auf Nebenbahnen genügt ein Ruhetag im Monat. Im Nachdienst darf kein Beamter mehr als sieben Nächte hintereinander beschäftigt werden.

**Der Verband süddeutscher Eisenbahner** hat laut Bericht an die Hauptversammlung — Karlsruhe, 24. Juni — nennenswerte Fortschritte an Mitgliederzahl und sozialer Aufklärungsarbeit gemacht. Seine allzweifache Agitation wurde sogar von einzelnen Vertretern beanstandet, von der Verbandsleitung jedoch durch Hinweis darauf, daß in manchen Eisenbahnerkreisen noch „zuviel militärischer Geist stecke“, verteidigt. Der Anschluß des Verbandes an die Generalkommission ist wieder von mehreren größeren Vereinen abgelehnt worden. Im württembergischen und im bayrischen Landtag hat der Verband zugunsten der Eisenbahner zu wirken verstanden. 152.000 Mk. Einnahmen standen 85.000 Mk. Ausgaben gegenüber. Angesichts des Vermögensbestandes von 129.000 Mk. beschließt man ohne Beitragserhöhung Herabsetzung der Wartekasse für Erwerbslosenunterstützung von 13 auf 10 Wochen. Die Hinterbliebenenunterstützung wird um zwei Klassen mit 55 und 60 Mk. erweitert. Kranke Mitglieder können von der vierten Woche an vom Beitrag befreit werden. Die Gehälter der Ortsbeamten werden auf 2200 bis 2600 Mk., der Gauleiter auf 2400 bis 3000 Mk., des Redakteurs auf 3000 bis 3600 Mk. bei 14 Tagen Urlaub im Jahre festgesetzt, die Gauleiter im Nebenamt erhalten 300 Mk. Vergütung. Der Name des Verbandes soll fortan sein: Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Hospersonals.

**Selbsttätige Wagenkuppelung und Betriebsunfälle auf den nordamerikanischen Eisenbahnen.** Die seit dem Jahre 1893 in den Vereinigten Staaten zwangsweise eingeführte selbsttätige Kuppelung der Eisenbahnwagen hat nach dem letzten Bericht des Commissioner of Railroads die beim Aus- und Einkuppeln entstehenden Unfälle beträchtlich vermindert. Während im Jahre 1893 von 1.130.734 Wagen 322.238 (20 Prozent) mit selbsttätigen Kuppelungen ausgerüstet waren und beim Kuppeln 433 Bedienstete getötet und 11.277 verletzt wurden, waren im Jahre 1907 von 2.010.584 Wagen 1.989.796 mit selbsttätigen Kuppelungen ausgestattet und nur 302 Tötungen und 3948 Verletzungen vorgekommen, was einen Rückgang der Unfälle um 64 Prozent bedeutet. Hätten sich die Unfallzahlen nach dem Verhältnis des Jahres 1893 vermehrt, so müßten sie in den folgenden 14 Jahren auf insgesamt 250.000 angewachsen sein. Trotzdem die Zahl der Beamten um 116.000 und die Anzahl der Fahrzeuge um 50 Prozent zugenommen hat, ist durch die vermehrte Einführung der selbsttätigen Kuppelung ein Minderungsverlust von 96.000 Toten und Verletzten erzielt worden.

**Daß die Gewerkschaften die vorteilhaftesten Sparfassen für die Arbeiterschaft sind,** dafür bieten nachstehende Zusammenstellungen den besten Beweis. Der durchschnittliche Wochenbeitrag der deutschen Arbeiterschaft betrug in den Jahren 1905 bis 1907 der Reihenfolge nach 40, 47 und 53 Pf. Die gewerkschaftlichen Erfolge stellen sich in denselben drei Jahren dagegen wie folgt: In Arbeitszeitverlängerung wurden im Jahre 1905 für 186.368 Arbeiter per Woche 696.259 Stunden, im Jahre 1906 für 339.469 Arbeiter per Woche 1.248.119 Stunden und im Jahre 1907 für 249.911 Arbeiter per Woche 912.660 Stunden erreicht. Auf die einzelne Person berechnet, ergibt dies eine Verlängerung per Woche im Jahre 1905 um 3 Stunden 44 Minuten, 1906 um 3 Stunden 41 Minuten und für 1907 um 3 Stunden 39 Minuten. Gleichzeitig ergibt eine Berechnung der im gleichen Zeitraum erreichten Lohnerhöhungen im Jahre 1905 für 427.187 Personen per Woche 885.311 Mk., 1906 für 691.703 per Woche 1.290.736 Mk. und im Jahre 1907 für 613.213 Arbeiter für die Woche 992.695 Mk. Auf die einzelne Person berechnet, ergibt dies eine Lohnerhöhung per Woche im Jahre 1905 um Mk. 2-07, 1906 um Mk. 1-89 und 1907 um Mk. 1-93. Es darf bei Bewertung dieser Uebersicht aber allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß die Durchschnittssätze der Lohnerhöhung jedenfalls in allen jenen Arbeiterkategorien überschritten wurden, wo auch ein höherer Gewerkschaftsbeitrag eine wirtschaftlich stärkere Macht der Organisation repräsentierte.

### Aus dem Gerichtssaal.

**Ein komischer Demokrat.** Nach einer kürzlich stattgehabten Generalversammlung der Südbahn erschien in der „Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ eine Glosse über den Antrag des Aktionärs Lucian Brunner, die Sanierung der Südbahn in der Weise zu bewirken, daß die bisherigen Gehälter für neuereintretende Beamte von 1600 Kr. auf den früher bestandenem Betrag herabgesetzt werden. In der Notiz wurde der sonderbare Demokrat Brunner wegen dieser Haltung gegen die Beamten glossiert und ihm Verrat seiner stets zur Schau getragenen Prinzipien vorgeworfen. Herr Brunner, eine der unsympathischsten Gestalten, die sich dann und wann in sehr ausföhrlicher Weise im öffentlichen Leben Wiens bemerkbar machen, füllte sich durch diese Bemerkung „beleidigt“. Bei der Verhandlung vor dem Bezirksgericht Josefstadt stellte der Vertreter unter Beweis, daß Brunner stets als Demokrat auftrat und als solcher kandidierte sowie daß er bei den Märzfeiern der Bürgerlichen immer voran war u. s. w. Andererseits aber habe dieser merkwürdige Demokrat (er wollte sich vor etlichen Jahren auch der Sozialdemokratie anbeihen, wurde aber deutlich abgewiesen) in der betreffenden Generalversammlung zum Sohn des demokratischen Prinzips tatsächlich eine Verklörung der Beamtengehälter beantragt. Der Bevollmächtigte erklärte, dies zuzugeben, eine Beweisführung sei daher überflüssig. Der Verteidiger des angeklagten Redakteurs fand, der Wahrheitsbeweis sei bereits erbracht, denn es stehe fest, daß Kläger den Demokratismus im Stiche lasse, wenn er seine eigenen Interessen vertrete. Weil aber in der gegen Herrn Brunner gerichteten Glosse auch noch andere Angelegenheiten besprochen wurden, für die aber kein Beweis erbracht werden konnte, wurde der verantwortliche Redakteur der „Eisenbahnbeamten-Zeitung“ zu einer geringfügigen Geldstrafe verurteilt. Jedemfalls wurde aber durch die Gerichtsverhandlung bewiesen, daß der Freiheits- und Gleichheitsdemokrat Lucian Brunner sofort für die Ungleichheit opfert, wenn es Bezahlung geleisteter Arbeit gilt.... Ein komischer Volksfreund!

**Mährisch-Schönberg.** Am 29. Juli d. J. fand beim hiesigen Bezirksgerichte die Verhandlung gegen den Bahnarbeiter Josef Neuhner statt. Derselbe beschuldigte die Funktionäre der hiesigen Ortsgruppe unlauterer Manipulationen mit dem Vereinsvermögen und wurde deshalb gefaßt. Bei der Verhandlung, wo er seine Anschuldigungen beweisen sollte, kam es infolge seiner verworrenen Redensarten zu Weiterleitungen.

Man scheint die Beschämtheit dieses Neuhner bemerkt zu haben, um von gegnerischer Seite der Organisation ein am Zeug zu sitzen.

Auf die wiederholten Vorstellungen des Verhandlungsrichters, den Angeklagten als armen Arbeitskollegen in seiner

Existenz nicht zu schaden, sahen die Kläger von einer Bestrafung des Angeklagten ab und waren mit folgender Erklärung einverstanden.

#### Erklärung.

Josef Neuhner, Eisenbahnarbeiter in Mährisch-Schönberg, bebauert durch unrichtige Informationen die Funktionäre des allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereins, Ortsgruppe Mährisch-Schönberg, eines selbstständigen Gebirgsbeschuldigt zu haben und erklärt, daß ihm hierfür keine Beweise zur Verfügung standen und dankt, daß die Kläger auf Grund dieser Erklärung die Klage zurückziehen.

Nun sollten wir aber gar zu bald einsehen, daß der Angeklagte unsere allzu große Rücksicht mißbrauchte, da er sich nach der Verhandlung mit höhnischen Bemerkungen brüstete, daß ihm nichts gefehlt hätte. Wir geben ihm aber den Rat, seine Junge künftighin besser im Zaume zu halten, da wir ein zweitesmal jede Rücksicht beiseite lassen werden.

### Streiflichter.

**Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn.** Die Wohnungsverhältnisse der Bediensteten dieser beiden Bahnen sind derart schlechte, daß wir uns gezwungen sehen, die leitenden Organe auf diese Mißere aufmerksam zu machen. So ist im Badeort Fischau absolut keine menschenwürdige Wohnung zu bekommen, da durch den von Jahr zu Jahr steigenden Andrang von Badegästen sowie durch die Ausbreitung und Vermehrung des Betriebes der k. k. Munitionsfabrik und Feuerwerksanstalt alle Wohnungen vergeben sind.

Infolgedessen sind die Eisenbahnbediensteten gezwungen, nach Brunn am Steinfeld zu ziehen. Doch auch dort sind keine entsprechenden Unterkünfte zu finden; so wohnen dort gleich zwei Eisenbahnerfamilien in einer Wohnung, eine andere Familie bewohnt nur eine Waschküche.

Selbstverständlich widerspricht dies allen hygienischen Anforderungen.

Die gleich schlechten Wohnungsverhältnisse finden wir auch in dem Luft- und Höhenkurort Puchberg am Schneeberg. Dort ist es schon vorgekommen, daß Eisenbahner überhaupt keine Unterkunft gefunden haben, trotz der Hilfe des betreffenden Abteilungs Vorstandes.

Die wenigen Wohnungen, die eventuell frei wären, sind wahre Tropsteinhöhlen, wo das Wasser sowohl von der Decke als auch von den Wänden reichlich herunterrinnt. Diese Wohnungen stehen auch noch gegenwärtig leer und werden niemals mehr als Unterkunftsraum für Menschen verwendet werden, da sich doch kein Bediensteter mit seiner Familie mit Gewalt eine Krankheit zuziehen will.

Gebaut wird in diesen Orten im Verhältnis wenig und wer baut, vermietet seine Wohnungen an Sommerfrischler und dergleichen.

Die Verwaltungen der Aspang- und Schneebergbahn schauen diesem Wohnungseldem ruhig zu, ohne irgendwelche Abhilfe zu treffen. Hier wäre es angezeigt, ja sogar vorteilhaft, wenn in den genannten Orten durch die Bahnverwaltung entsprechende Wohnungshäuser gebaut würden.

**Ein Schwerenöter.** Vergnügt schmunzelnd geht in den Couloirs des Abgeordnetenhauses der Herr Eisenbahnminister auf und ab und man sieht ihm an, daß sehr angenehme Gedanken ihn beschäftigen; ein leises Lächeln umspielt seine Lippen und der Gesichtsausdruck zeigt freudige Selbstzufriedenheit. Wie denn auch nicht; hat er doch vor einigen wenigen Minuten seine Rede im Saale beendet und den „sozialdemokratischen Lappschwänzen“ wieder einmal ein X für ein U vorgemacht.

Auf einmal bleibt er wie angewurzelt stehen, seinen Blick an das Ende des Couloirs geheftet, das Gesicht verfinstert, die Stirne in Sorgenfalten gelegt und ein Zittern geht ihm durch die Glieder. Was mag da nur geschehen sein? Was hat den plötzlichen Umschwung in der soeben noch so fröhlichen Stimmung hervorgerufen? Ein Blick an das Ende des Couloirs klärt die Frage auf; den Saal verlassend, schreitet eine Gestalt gerade auf den Minister zu. Die Gestalt selbst ist durchaus nicht imponierend oder furchterweckend; was aber imponiert, ist der hoheitsvolle Blick des Mannes, der interessante Kopf mit hoher, einen „hiesigen Denker“ verratenden Stirne, mit dem Blick eines Olympiers, eines Heros; das Furchtbare an dem Manne ist; seine tiefschwarze, auf Künstlerart gebundene Krawatte, wie selbe auch von den Anarchisten getragen wird und seine unverwundbaren Sprechorgane; wenn dieser Mann spricht, wenn die Schleusen seiner Beredsamkeit sich öffnen, dann ist jeder, der ihn zu hören bemüht ist, zu bedauern. Dieser Mann, der so einen furchtbaren Stimmungswechsel beim Herrn Minister verursacht, ist Herr Burival, Reichsratsabgeordneter, Zentralsekretär, pensionierter Eisenbahner, Bruder 2c., 2c. Er ist der Messias der Eisenbahner, Er hat die Eisenbahner aus der Wüste der Knechtschaft in das gelobte Land, in welchem Milch und Honig fließt, Er, der alles gemacht hat, was auf den Eisenbahnen Oesterreich gemacht worden ist und gemacht werden wird. Er, nein, das waren seine Brüder Vorgänger, die die „Zemská Jednota“ mit dem der aufgelösten Organisation gehörigen Gelde, welches sie liebevoll in Verwaltung nahmen, gegründet haben — aber Er war es, der alle Institutionen der dreimal verfluchten sozialdemokratischen Organisation — von den Arbeitskongressen angefangen, bis zu den Ausweisen der Administration, in seinem „Fach“ Blatt nachahmte; Er war es, welcher nicht nur diverse Forderungen enthaltende Memoranden, sondern auch den Gesegentwurf abschrieb und sich ein fremdes geistiges Eigentum nutzbar machte; Er war es schließlich, der alle Forderungen, die die Sozialdemokraten für die Eisenbahnbediensteten aufgestellt haben, dadurch übertrumpfte, daß er dieselben bedeutend höher hinaufschraubte, um schließlich das zu nehmen, was diese verräterischen Sozialdemokraten in fortgesetzten Verhandlungen erwickten; Er war es, der der erkauchten Eisenbahnerwelt den Verrat der gefausten sozialdemokratischen Führer aufdeckte; Er war es, der schließlich in seinem „Fach“ Blatte erklärte, daß die von den Sozialdemokraten erwickten Zugeständnisse Er mit seiner mächtigen Organisation erzwungen. Er war zwar bei keinen Verhandlungen, niemand hat ihn geladen, Er ist selbst gekommen, um in biblischer Bescheidenheit nach den Worten Christi: „Wer Klopft, dem wird aufgemacht“ nachzufragen, was die Sozialdemokraten erreicht haben; aber Er ist doch Retter der Eisenbahner, der tschechischen, deutschen, polnischen und slowenischen, alles hat er „gerettet“.

Und das macht ihn so fürchterlich, darum beugt sich der Eisenbahnminister so tief vor dieser hehren Gestalt, — die freilich mit ihrem bereits im Abwunden begriffenen Wächlein beinahe an „die von blutigen Eisenbahnerkreuzern sich mähtenden sozialdemokratischen Führer“ erinnert — und flüstert dem Erhabenen devot und furchtsam zu: „Sie Herr Abgeordneter, Sie sind sehr gefährlich mit Ihrem Material!“ Bei jeder Gelegenheit hält der Eisenbahnminister — trotz seiner Furcht — den „Schrecklichen“ auf, um ihm diese Worte zu wiederholen und ihn um Verzeihung und um Gebuld zu bitten, da sein in seinen Anträgen zusammengetragenes umfangreiches Material nicht so leicht durchzustudieren sei!

Nun steht ihr Eisenbahnbedienstete, so ist der Herr Burival und wir sind dessen gewiß, daß dieser Heros des zwanzigsten Jahrhunderts seine „Liebe zur Wahrheit“ nicht verleugnen und uns dementieren wird; denn wir verstehen ihn, daß wir diese Worte nicht vom Eisenbahnminister oder gar von einem sozialdemokratischen Abgeordneten, auch nicht von Eisenbahnbediensteten, sondern direkt aus seinem Munde in einer in Pardubitz abgehaltenen Eisenbahnerversammlung gehört haben. Nun Sie selbst wird Hr. Hochwohlgeboren denn doch nicht dementieren wollen. Nachdem er in seiner rhetorischen Meisterleistung — alle seine Leistungen sind nur meisterhaft — welche mit dem den Chinesen eigenen blumenreichen Wortreichtum durchsetzt war, konstatiert hatte: „daß der sozialdemokratische Abgeordnete Genosse Vinovec ein Lappschwanz ist, welcher seine Reden sich aufschreiben lassen muß, um sie dann von dem Papier abzullesen, erklärte er, daß Genosse Tomšik im Eisenbahnausschuss über die Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten ganze fünf Minuten gesprochen hat und dann zu ihm gekommen ist, um ihn zu bitten, sich der Eisenbahnbediensteten im Plenum anzunehmen. Alle Genossen Abgeordneten, sei es Tomšik, Vinovec, Ellenbogen, Wälder und wie sie alle heißen, haben nicht einen Deut Einfluß auf die Regierung, dafür ist aber Er allgemein gefürchtet. Also Eisenbahnbedienstete, tut herunter und allen Respekt vor der Hoheit Burival!“

Wie haben die Zuhörer in Pardubitz den Mund angeleert, als sie derartiges hörten; ein ganzer „Seisensieder“ ging ihnen im Kopfe auf und unter brausenden, frenetischen, nicht enden wollendem Beifallsorfan wurde ihnen klar, daß der Teufel sämtliche Sozialdemokraten, besonders Agitatoren und Fachblätter holen soll, weil sie nichts anderes verstehen als die zühörenden Bediensteten mit dem Organisationschema anzuspornern. „Bruder“ Burival scheint also noch immer nicht zu wissen, daß vom Erhabenen zum Lächerlichen nur ein ganz kleiner Schritt ist.

**Ämtliche Agitation auf der k. k. Nordbahn.** Zu wiederholtenmalen wurden uns Aufrufe und Einladungen von verschiedenen Vereinen und Klubs eingesendet, die neben dem Titel des betreffenden Vereines noch die ämtliche Stampiglie irgend einer Werkstätten- oder Heizhausleitung der k. k. österr. St. B. als Unterschrift tragen. Ja, es sind uns Fälle bekannt, wo auf den im Heizhausrayon affizierten Aufrufen irgend eines parteipolitischen Vereines einzig und allein die Stampiglie der Heizhausleitung als beglaubigte Unterschrift prangte.

Vor uns liegt heute wieder ein von der k. k. Heizhausleitung in Friedel unterfertigter Aufruf, den wir zur besseren Illustration wortgetreu zum Abdruck bringen:

#### Aufruf!

Zu dem am 1. August l. J. vom Deutschen Arbeiterverein Friedel veranstalteten Volksfeste im Pappelhaine nächst der Bahnstation Karlsbütte hat unsere Ortsgruppe beschlossen, sich an dem Ausmarsche, welcher von der Volks- und Bürger Schule stattfindet, korporativ zu beteiligen.

Zusammenkunft der Mitglieder samt Frauen und Kindern findet in der Bahnhofrestauration II. Klasse um 2 Uhr nachmittags statt.

Nachdem der Deutsche Arbeiterverein eben ein Gewerkschaftsverein ist wie unser Verein, wird um vollständiges Erscheinen ersucht.

#### Ortsgruppe Friedel:

Reichsbund deutscher Eisenbahner Oesterreichs.

#### K. k. St. B. (Nordbahn)

#### Heizhausleitung Friedel.

Wir vermuten hier entweder einen Mißbrauch der bahnamtlichen Stampiglie durch einen besonders fingerfertigen Parteigänger oder einen absichtlich demonstrativen Mißbrauch der Amtsgewalt. Nachdem wir heute mit unserem wenn auch alten und nicht mehr zeitgemäßen Vereins- und Versammlungsrecht notdürftig auskommen, so erscheint uns diese ämtliche Bestätigung von Aufrufen und Einladungen zumindest höchst überflüssig.

**Von der Lokalbahn Wien-Baden.** Schon zu wiederholtenmalen wurden die Bediensteten der Wiener Lokalbahn um eine Regelung der überaus strengen Dienstzeit und um Aufbesserung der gewiß niedrigen Löhne bittlich, doch zumeist immer ohne jeden nennenswerten Erfolg. Am 16. Juni d. J. sprach abermals eine Deputation vor, dieser wurde eine schriftliche Bekanntgabe der Zugeständnisse versprochen, da aber bis 22. Juli keine Antwort kam, so wurde auch dieselbe nochmals urgirt. Und so wiederholt sich die Geschichte von Jahr zu Jahr, die Bediensteten werden einfach mit Versprechungen auf lange Sicht getrostet — besser gepopt — und können sehen, wie sie bei den teuren Lebensbedürfnissen ihr Drauskommen finden. Dabei wird das Personal dieser Lokalbahn durch eine überlange Dienstzeit schrecklich ausgebeutet. Trotzdem vom k. k. Eisenbahnministerium eine durchschnittliche monatliche 40prozentige Dienst- und eine 60prozentige Ruhezeit vorgeschrieben ist, so fahren beim Personenzug der Wiener Lokalbahn die Bediensteten 50 Prozent Dienst und 50 Prozent frei (samt den freien Tagen), beim Postenverkehr sogar 60 Prozent Dienst und 40 Prozent Ruhezeit.

Da nun bei einer derartig überlangen Dienstleistung die Gefahren einer Ueberanstrengung des Personals gegeben sind, so ist es im Interesse des Verkehrs und des reisenden Publikums gelegen, die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Um so mehr, da die Linien der Wien-Badener Lokalbahn durch die verkehrreichsten Straßen von Wien

führen und somit jede Ueberlastung des Personals eine eminente Gefahr auch für die Passanten der Straßen und Plätze bleibt. Wer Gelegenheit hat mit dieser Bahn zu fahren und das betreffende Personal bei Ausübung des Dienstes aufmerksam beobachtet, wird zugeben, daß täglich drei Touren eine hinreichende Dienstleistung für die Bediensteten bedeuten. Gegenwärtig muß das Personal vier Touren, das ist acht Züge täglich fahren. Wenn nun ein Wagenführer oder Kondukteur seinen Vorgesetzten meldet, daß er infolge Ueberanstrengung die vierte Tour nicht mehr fahren kann oder wenn er schon fahren muß, keine Verantwortung infolge Abgespanntheit und Erschöpfung übernehmen kann, so erhält er einfach — keine Antwort.

Insbefonders an Sonntagen oder bei starker Frequenz wird der Wagenführer vom Verkehrsbeamten gezwungen, anstatt 5 gleich 13 Personen auf das Plateau zu nehmen. Macht der Wagenführer den Stationsaufseher auf die diesbezügliche Vorschrift aufmerksam, so wird er in der unhöflichsten Weise von dem Stationsaufseher Herrn Antosch angebrüllt und mit der Entlassung bedroht.

Was sollen sich die Passagiere von so einem Vorgang denken? Anstatt daß der Wagenführer von den Stationsbeamten in der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften unterstützt werden soll, wird er gezwungen, seine Pflichten unter Androhung von Strafen zu verlegen.

Wie viele tüchtige und geschulte Leute sind auf dieser Lokalbahn schon davongelaufen, weil die Ueberbürdung und die Verantwortung eine allzugroße Ausdehnung gewonnen hat.

Kaum ist der Neueintretende einigermaßen abgerichtet, so werden übermäßige Anforderungen an seine Person gestellt. So fährt nun der nur Halbausgebildete, oft noch im Zweifel über so manches Wissenswerte mit den vollbesetzten Wagen durch die belebten Straßen und über unzählige Ueberfegungen, bis ihm endlich auch die Sache zu dumm wird und er nicht vor Bericht den Prügelknaben für die Sparrut der Betriebsleitung abgeben will.

An die Stelle des Entlaufenen oder Entlassenen tritt eine wiederum nur oberflächlich ausgebildete Kraft, den die Gesundheit und das Leben der Fahrgäste „anvertraut“ werden.

Mit Entsetzen hat schon so mancher alte und erfahrene Wagenführer seinem jungen Kollegen seine ersten Fahrten nachgesehen und mit Bangen die Stunde der Rückkehr erwartet.

Was mag sich wohl da im Innern des jungen Wagenführers, wenn er zum erstenmale selbständig fährt alles abspielen? Der Herr Direktor hat darauf zu achten, daß die Einnahmen gut und größer werden, das Personal wird weiter gepöppelt und vertröstet.

Doch auch hier muß mit diesem Leichtsinne gebrochen werden, wenn nicht anders, so durch die Öffentlichkeit und durch die Fahrgäste selbst.

**Ein Röder für das Verschubpersonal.** Die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck hat unter Zahl 1321/V folgenden Erlaß herausgegeben:

Andie Bahnbetriebsämter Salzburg, Bischofshofen, Wilten, Landed und Bludenz und an die Herren Verkehrs-kontrolloren!

Die zahlreichen, auf den Abrollbahnhöfen vorkommenden Wagenbeschädigungen und die dadurch aufzufindenden hohen Reparaturkosten sowie der damit im Zusammenhang stehende vermehrte Wagenbedarf haben Veranlassung zu folgendem Antrage gegeben:

Um die Verschieber, welchen das Auffangen der Wagen obliegt, zur größtmöglichen Aufmerksamkeit anzuspornen, wäre denselben per Mann und Dienstreise eine Prämie von 30 S. zu gewähren, falls während derselben keine milderpflichtige Wagenbeschädigung vorkommt. Im Falle auch nur eines solchen Wagen Schadens verliert jener Verschieber, dem die Bedienung des Geleises oblag, auf dem die Beschädigung stattfand, die ganze Prämie, sämtliche übrigen im Dienste gestandenen Rollschuhvorleger die Hälfte derselben. Diese letztere, auf den ersten Blick zu hart erscheinende Bestimmung hat den Zweck, die Gesamtheit der Verschieber für die tadellose Dienstleistung jedes einzelnen zu interessieren und dieselben zur gegenseitigen Unterstützung anzuersinnern. Drei unmittelbar aufeinander folgende Verluste der ganzen Prämie haben die Abziehung des betreffenden Organs vom Rolldienst zur Folge.

Da dem Rollschuhvorleger auch das Wiederanladen der während der Rollmanipulation von den Wagen herabgefallenen Stücke Kohle oder Kots obliegt, wäre die Hälfte der Prämie auch in dem Falle der ganzen Partei zu streichen, wenn nach Beendigung der Dienstreise auf der Rollanlage Kohle oder Kots herumliegend vorgefunden wird. Selbstverständlich würde der Verlust der Prämie eine etwaige Weiterabhebung konstatierter Diensteschuldigkeiten mit Ordnungs-, beziehungsweise Disziplinarstrafen nicht ausschließen. Die k. k. Bahnbetriebsämter haben sich bis spätestens 10. August l. J. über die Zweckmäßigkeit dieses Antrages zu äußern, wobei auch eventuelle Abänderungen desselben in Vorschlag gebracht werden können, ferner die Anzahl und Namen der in Betracht kommenden Verschuborgane bekanntzugeben. Zu letzterem wird bemerkt, daß für die Beteiligung mit der Prämie nur die Rollschuhvorleger (Wagenauffänger) in Aussicht genommen sind.

Für die k. k. Staatsbahndirektion: **Krumholz**

Mit diesem Erlaß kommt eine eigentümliche Moral an die Oberfläche. Entweder vermutet man in der Direktion, daß das Pflichtbewußtsein der Verschieber derart defekt ist, daß dasselbe nur mit einer Zulage von 30 S. per Dienstreise und Mann repariert werden kann, welche Vermutung eben nur in der Direktion ihre praktische Grundlage hat, oder man strebt gleichzeitig auch darauf hin, diese versprochenen Lantienmen womöglich nicht zur Auszahlung zu bringen, was ja deutlich daraus hervorgeht, daß man die Verhütung von Wagenbeschädigungen mit dem Auflegen einzelner Kohlen- und Kotsstücke zusammenwirft. Dinge, die absolut in keinem Zusammenhang stehen. Ist etwa der beabsichtigte Zweck nicht erreicht, wenn kein einziger Wagen beschädigt wurde, aber von einem vollbesetzten Kohlen- oder Kotswagen einige Brocken heruntergefallen?

Wer ist nun damit betraut in den einzelnen Stationen, mit Hilfe einiger Kohlenbrocken die verdiente Prämie den Verschiebern streitig zu machen? Offenbar der Nächste, den der Reid dazu treibt. Weil aber anzunehmen ist, daß die Herren beim grünen Tisch keinen blauen Dunst vom Dienste auf Abrollanlagen haben, und nicht das Bestreben, die Wagenbeschädigungen zu vermindern, sondern wahrscheinlich die Hundstagszüge diesen Erlaß rechtzeitig hat, so wollen wir ihnen sagen, warum so viele Wagenbeschädigungen vorkommen und wie dem vorzubeugen wäre.

So ein Rollschuhvorleger hat oftmals 6 bis 10 und noch mehr Geleise zu bedienen, dazu hat er nur einen Rollschuh. An der Abrollanlage wird, sobald die Grenzmarke frei ist,

die nächste Wagenpartie abgelassen, mittlerweile hat der Rollschuhvorleger den Schuh an die vorhergegangenen Wagen eingelegt, ist daher ohne Schuh und es kommt die zweite, ja schon die dritte Wagenpartie. Haben diese Parteien vielleicht Bremsen, so bedient er sich derselben, die erste Partie aber ist, weil niemand dabei war, am Rollschuh aufgelaufen, zurückgeprallt — dies der Moment wo der Schuh herausgenommen werden soll — und wieder nachgerollt, so daß sie fest am Rollschuh aufsitzt. Währenddem kommen aber schon wieder Wagen nachgerollt und es mag so ein Verschieber zusehen, daß er die Wagen auffängt. Oder laut Instruktion — ha, ha, ha: Die Wagen sind innerhalb der Grenzmarke aufzufangen, der Schuh ist dieser Partie neuerlich auf eine gewisse Entfernung vorzulegen u. s. w. bis die Wagen am untersten Ende oder an eine bereits stehende, vor dem Entrollen gesicherte Wagenpartie angelangt sind. Das läßt sich ganz schön und wird auch dem Laien klar, daß dadurch Wagenbeschädigungen vermieden werden. Dazu aber gehören so viele Verschieber, daß keiner der Rollschuhvorleger mehr als zwei Geleise zu bedienen hat und auch mit zwei Rollschuhen ausgerüstet ist. Nicht aber, wie bisher, 10, 15 bis 20 Geleise, 4 bis 5 Verschieber, davon nur 1 bis 2 Rollschuhvorleger mit oftmals gar nur einem Rollschuh am ganzen Bahnhof, weil die übrigen defekt sind. Wenn nun diese Prämie eine so verlockende sein sollte, so wird sie jedenfalls sehr viel Geld ausmachen. Könnte man nun nicht diese vielen 30 S. zusammensparen und dafür mehr Verschieber anstellen? Vielleicht dazu ein Frauenzimmer — etwa eine Manipulantin — zum Kotsklauben verwenden. Wenn man vielleicht einen Sparmeister — natürlich gegen Lantienmen — mit der Lösung dieser Frage betrauen würde, könnte man ja zu einem günstigen Resultat kommen. Die Verschieber aber lassen sich mit diesem Versprechen nicht ködern; sie versprechen, auch ohne diese 30 S. ihren Dienst gewissenhaft zu machen. Daran aber, daß so viele Wagenbeschädigungen vorkommen, sind nicht die Verschieber, sondern die Einsichtslosigkeit maßgebender Faktoren schuld.

**Zur Wahl eines Delegierten und eines Ersatzmannes für den Direktionsbezirk Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.** Der christlichsoziale „Verkehrsbund“ ist bereits mit seinen Kandidaten zu dieser Wahl ans Tageslicht getreten. Es sollen dies, wie sie das Organ des „Verkehrsbundes“ marktshreierisch anpreist, Leute sein, deren Namen in Kreisen der Eisenbahner einen guten Klang und einen guten Ruf haben. Wir wollen gleich feststellen, wie es um den guten Ruf bestellt ist, der dem Kandidaten des „Verkehrsbundes“ für dieses Delegiertenmandat, dem Platzmeister Rudolf Teifer, in Eisenbahnerkreisen vorangeht.

Im Jahre 1904 hat Genosse Dusek beim Bezirksgericht Fünfhaus den Wahrheitsbeweis erbracht, daß Teifer seinerzeit eine Kandidatur in den Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt lediglich aus dem Grunde angenommen habe, um seinen zerrütteten finanziellen Verhältnissen aufzuhelfen. Teifer hatte gegen Genossen Dusek beim Bezirksgericht Fünfhaus eine Ehrenbeleidigungsklage angestrengt, weil Genosse Dusek in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung in Fünfhaus diesen Vorwurf gegen ihn erhoben hatte. Genosse Dusek wurde freigesprochen, Teifer zum Ersatz der Kosten verurteilt und der Richter begründete seinen Freispruch damit, daß für diese Behauptung der Wahrheitsbeweis erbracht worden sei. Teifer legte gegen den Freispruch Berufung ein, das Landesgericht bestätigte aber den erstrichterlichen Freispruch, gleichfalls mit der Begründung, daß der Wahrheitsbeweis für diese Behauptung erbracht sei.

Diese Gerichtsverhandlung warf aber auch sonst auf die Tätigkeit Trifers im Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ein schönes Licht. Teifer hatte die Kandidatur gegen den Beschluß des Wagenmeistervereines, der die Kandidatur unserer Organisation unterstützte, angenommen, war also seinen nächsten Berufskollegen in den Rücken gefallen. In der 266. Sitzung des Vorstandes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt am 19. Mai 1903 denunzierte er einen Rentner, weil ihm derselbe in einer Versammlung in Sant Weit an der Rußan, in welcher Teifer einen Bericht über seine ruhmreiche Tätigkeit brachte, gegenübergetreten war. Teifer verlangte vom Vorstand die Untersuchung des Krankheitszustandes des Rentners. Der damalige Vorstand verstand den Wink mit dem Raumpfahl und kürzte die Rente des Denunzierten.

So sieht es um den „guten Ruf“ aus, der dem Kandidaten der Christlichsozialen vorangeht. Wir wissen nicht, hat der „Verkehrsbund“ mit dem schlechten Gedächtnis der Eisenbahner gerechnet, als er Teifer wiederum aus der Beresung zog, oder sind es gerade Teifers moralische Qualitäten, die ihn zum Liebling der christlichsozialen Eisenbahner machen? Leute, die rein ihrer materiellen Vorteile wegen, die Erlangung von Mandaten anstreben und gelegentlich vor kleinen Denunziationen nicht zurückschrecken, die sind nach der Meinung des christlichsozialen Verkehrsbundes die richtigen Männer, die Rechte der verunglückten Eisenbahner zu vertreten, die haben sich das Vertrauen ihrer Berufskollegen in reichem Maße erworben.

Wir wollen ruhig abwarten, wie sich bei der Stimmenabgabe in der Zahl der für Teifer und Heizinger abgegebenen Stimmen das Vertrauen der Eisenbahner zu diesen beiden Kandidaten der Christlichsozialen ausdrücken wird, können aber dem „Verkehrsbund“ auch noch mit Reminiszenzen aus der Zeit dienen, als die Christlichsozialen, wie sich brüsteten, in der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt „die Herren waren“.

**Ein verheereter Zusammenstoß.** Unter dieser Aufschrift brachten wir in unserer Nummer vom 20. Juli d. J. eine von vertrauenswürdigem Seite gezeichnete Notiz, wo durch die Aufmerksamkeit des Personals ein Zusammenstoß verhindert wurde. Wir glaubten, daß die Direktion alle Hebel in Bewegung setzen wird, um durch eine strenge und unparteiische Untersuchung den wahren Schuldigen zu finden, doch ist uns bis jetzt von einer protokolllarischen Einvernahme der betreffenden Personen nichts bekannt geworden.

In der Station Penzing ist man über diese Notiz keineswegs so ruhig dahingegangen, doch hat man nicht etwa eine strenge und unparteiische Untersuchung verlangt, was einzig und allein eine entsprechende Aufklärung geschaffen hätte, sondern ein gewisser Herr Josef Niedere Mayer, Offiziant in der Station, sucht aus diesem Vorfall für sich Nettleme zu machen. Dieser Mann will Beamter werden und, da seine dienstlichen Fähigkeiten hierzu nicht ausreichen dürften, so muß eben so manches mithelfen, um sich „s ä h i g“ zu zeichnen.

In einem an unsere Redaktion gerichteten Schreiben beschimpft er den Einfender der betreffenden Notiz und fordert dieser „Seld in Pappendeckelung“ eine geharnischte Erklärung auf Grund des § 19 des Preßgesetzes. Wir wissen zwar nicht, in welchem Verwandtschaftsgrad der Offiziant Josef Niedere Mayer mit Herrn Inspektor Schneider, Stationsvorstand in Penzing, steht, ebenso wie wir jeden Rechtstitel zu einer Berichtigung in Namen des Herrn Schneider bezweifeln, doch das wissen wir genau, daß Niedere Mayer dienstlich mit dem verheereten Zusammenstoß nichts zu tun hatte, infolgedessen die ganze Sache den Herrn nichts angeht.

Wenn er trotzdem in vorwärtiger Weise eine Berichtigung auf Grund des § 19 des Preßgesetzes verlangt und den Einfender als Lügner beschimpft, so macht sich dieser „Beamteneantworter“ durch seinen Vorgang höchst verächtlich.

Zu welchem Zwecke die Enttäufung und die Unterschriften fabriziert wurden, ist dem doch für die meisten zu durchsichtig. Trotz der ausgerechneten Enttäufung und trotz der „freiwilligen“ Unterschriften ist die Tatsache (der verheerete Zusammenstoß) nicht aus der Welt geschafft. Im Gegenteil. Durch dieses Sammeln von Unterschriften wurden wir erst recht auf die dienstlichen Verhältnisse in der Station Penzing aufmerksam gemacht und da läßt sich eben der Verdacht nicht von der Hand weisen, daß dort, wo man die Bediensteten aushorchen und Unterschriften sammeln muß, der Dienst manchmal darunter leiden könnte, um so mehr, wenn man sich noch dazu aufgeregt gebärden soll.

Herr Offiziant Niedere Mayer, wenn Sie der Öffentlichkeit beweisen wollen, daß ihre Enttäufung keine Komödie war und daß sie ein uneigennütziges Interesse dazu bewegen hat, Unterschriften zu sammeln, so müssen sie, um nicht als „watschierter Ehrenmann“ zu gelten, nochmals den Unterschriftenbogen zur Hand nehmen und Unterschriften für eine strenge und unparteiische Untersuchung dieser Angelegenheit in der Station Penzing sammeln.

Auf Grund der ermittelten und erwiesenen Tatsachen wären wir selbstredend jederzeit bereit, anstandslos eine diesbezügliche Nichtigstellung ohne jede Berufung auf das Preßgesetz aufzunehmen.

Bis dorthin müssen Sie uns jedoch gestatten, daß wir uns an Ihren persönlichen Eigenschaften einwirken noch ergöhen. Zweifellos wird dann Ihre Tätigkeit an maßgebender Stelle entsprechend gewürdigt und dies dürfte Ihrer Beamtenkarriere nur förderlich sein.

### Korrespondenzen.

**Sammering.** (Stellwert I und II). Mit welcher Verantwortung die Zentralwärter dieser Stellwerke ihren Dienst verrichten müssen, zeigen die Menge spezieller Vorschriften, die in beiden Stellwerten affiziert sind. So befragt die eine, daß die fernbedienten Weichen binnen 24 Stunden viermal vom diensthabenden Zentralwärter zu besichtigen sind. Hierbei ist nicht nur der ordnungsmäßige Zustand der Spitzhähnen, sondern auch der ganzen Weichenanlage (der dazugehörigen Gleisteile, Herzstücke, Zwerghähnen, des Weichenbeckens, der Signalkörper u.) genau zu überprüfen. Dieser Dienst hat zu erfolgen um 6 Uhr früh, 12 Uhr mittags, 8 Uhr abends und 12 Uhr nachts. — Eine zweite Vorschrift ordnet an: „Der Zentralwärter hat wöchentlich mindestens zweimal die Weichen zu schmierem, einmal wöchentlich die Fenster des Stellwertes zu reinigen. Ebenso werden die Zentralwärter beauftragt, anlässlich der Weichenrevision den Zustand der Weichenriegel, Köpfe und Verbindungsstangen täglich um 12 Uhr mittags anzusehen und die Notwendigkeit des Schmierens zu melden.“ — Eine dritte Vorschrift für das Stellwert I befragt: „Schuß Verbindung von Wagenentrollungen hat bei Zügen, welche mit zwei Maschinen versehen, der Stadmann hinter dem Signalwagen den Wagenunterlegteil einzulegen. Der Zentralwärter im Stellwert I ist mitverantwortlich, daß der Stadmann beim Signalwagen anwesend ist und daß er den Keil unterlegt.“

Die vorstehenden Vorschriften sind selbstverständlich nur ein Bruchteil aller dort bestehenden, doch zeigen sie schon zur Genüge, was für Umfragen von Verpfichtungen diesen Zentralwärtern neben dem eigentlichen Stellwert- und Telephondienst noch zugemutet werden. Es wäre in der Station Sammering kein Wahnsinn denkbar, ohne daß nicht der Zentralwärter in diesem Maße von Verantwortung als der Schuldige hingestellt werden könnte. Es ist daher notwendig, öffentlich zu erklären, daß die Zentralwärter unmöglich für alle diese Anordnungen die Verantwortung übernehmen können, solange nicht andere Verhältnisse plagarren und diese Verordnungen daher das bleiben müssen, was sie sind: papierene Erlässe, die nicht eingehalten werden können.

**St. Michael ob Leoben.** In der Nacht vom 22. auf den 23. Juli streifte bei der Durchfahrt der Schnellzug 501 die leere Garnitur des Personenwagens 141. Beim Schnellzug wurde die Maschine, der Gepäckwagen und 1 A. B. e., welcher mit Reisenden dicht besetzt war, beschädigt. Zum Glück schaute niemand von den Reisenden bei den Fenstern heraus, sonst wären Verletzungen unvermeidlich gewesen.

Nun da ein Unglück geschehen ist, sucht man jetzt fleißig um den Schuldigen, das heißt einen Sündenbock, den man für die Nachlässigkeiten der anderen zur Verantwortung ziehen kann. Um in Zukunft derartige Unfälle in unserer Station zu verhüten, wäre vor allem die Verstellung von Kontrollmännern notwendig und möchte sich empfehlen, wenn der Schnellzug auf Geleise I eingelassen würde, da selbes ohnehin durch sieben Stunden von keinem Zug besahren wird.

Zur Erhöhung der Sicherheit kann auch die bei dem Wechsel stehende Laterne bei Dunkelheit angezündet werden. Hoffentlich ist dieses Kuriosum zu diesem Zweck dort aufgestellt worden.

Wir sind der festen Ueberzeugung, daß wenn unser wohlgemeinter Vorschlag durchgeführt wird, derartige oder ähnliche Unfälle vermieden werden könnten. Gerade zur kritischen Zeit sind drei Güterzüge zu verschieben, der diensthabende Beamte drängt auf Fertigstellung und der eützig anwesende Platzmeister läßt und springt mit seiner nur aus vier Mann bestehenden Partie, um den Verschub zur rechten Zeit zu beenden. In einem solchen Durcheinander kommt eben der Schnellzug an und jetzt wird der angebliche Missetäter gesucht. Wir sind diesmal sehr neugierig, wer diese Karabollage an Stelle der Verwaltung auslösen wird. Wir werden über den Ausgang dieser Angelegenheit berichten.

**Prerau I.** Eine der bestbekanntesten Personen wegen seiner Höflichkeit und Liebenswürdigkeit ist unstreitig der Herr Inspektor Quigala in Prerau.

Da nun Höflichkeit gepaart mit einer genügenden Portion von Liebenswürdigkeit auch zu geschäftlichen Zwecken von Vorteil sind, so unterhält Herr Quigala neben einem ausgebreiteten Strohhandel noch einige Liebesabenteuer.

Doch steht er in dieser Beziehung durchaus nicht einzelt da.

Was die „vielerühmte Höflichkeit“ angeht, hat er in dem Stellvertreter Herrn Hava einen gelehrigen Schüler und würdigen Nachfolger gefunden.

Seidem Herr Hava den dritten Stern durch das Kreuzsystem erhalten hat — woher das Verdienst dieser außerordentlichen Vorrückung, ist bei dem Mann einfach unverständlich — ist seine blöde Seltatur der Untergebenen unerträglich geworden.

So gibt dieses Geisteskind sogenannte Hauszirkulare heraus, deren Provenienz und Anwendung an den Narrenturm erinnern.

Wir wollen diese genialen Geistesprodukte des Herrn Hava nicht veröffentlichen, da wir fürchten, daß sich ein gewisses städtisches Organ mit der gefährdeten Drahtschlinge dieses Stellvertreters bemächtigen würde.

Doch erwarten wir, daß er so rücksichtsvoll sein wird und während seines Erholungsurlaubes mehrere kalte Wäschungen vornehmen und wenn möglich „Umgang mit Menschen“ lesen wird.

Vorteilhafter wäre wohl eine Reise nach dem Süden, damit einmal die viele Butter, die Herr Sava am Kopfe hat, zum Schmelzen kommt, denn sonst kommt er uns in demselben Zustand zurück, wie unsere verkörperte Höflichkeit, Herr Inspektor Quizala. Herr Inspektor Quizala ist von seinem Urlaub plötzlich zurückgekehrt, weil ihm angeblich sein Kohlengeschäft sehr viele Sorgen bereitet.

Will jedoch ein Bediensteter seinen von der Direktion bewilligten Urlaub antreten und trägt dem Inspektor seine Bitte vor, so kann er sofort die Höflichkeit des Herrn Quizala verspüren. „Geben S' einen Erlaß, dann können S' gehen, ich werde mir doch wegen eines Bediensteten den Kopf nicht zerbrechen, wo ich den Erlaß hernehmen soll. Dies einer seiner geistreichen Ausdrücke.

Es wäre höchste Zeit, wenn der Herr Inspektor Quizala den blauen Bogen nehmen möchte oder sich in irgend ein Bureau zurückziehen würde, wo er dann ungestört über seinen Kohlenhandel und seine pikanten Liebesabenteuer nachdenken könnte.

Den Bediensteten würde damit eine große Freude bereitet.

**Jamsbrunn.** (Oberinnthal.) Wie wenig die sogenannten leitenden Organe von den dienstlichen Arbeiten der Magazinsarbeiter verstehen, zeigt uns die Station Jams in Tirol.

Jeder, der die dortigen Verkehrsverhältnisse kennt, wird zugeben, daß zur Bewältigung der ungeheuren Arbeiten im Frachtenmagazin und der Station zumindest sechs gesunde und kräftige Arbeiter notwendig sind.

Die Staatsbahndirektion in Innsbruck, die doch aus den Berechnungen einen Ueberblick über den Frachtenverkehr haben muß und des öfteren irgend ein kontrollierendes Organ in die Station Jams entsendet, könnte zwar die Arbeiten im Magazin beurteilen und Abhilfe schaffen, doch wer kümmert sich bei einer Besichtigung des Magazins um die Arbeiter, wenn diese nur fleißig arbeiten, damit keine Beschwerden einlaufen. Die Vorstellungen und Beschwerden werden wohl von den Herrn Vorständen ruhig angehört, doch kommt immer dieselbe Antwort: Die Staatsbahndirektion bewilligt keine Leute. Die kontrollierenden Organe wiederum fagen: „Ja, was wollen Sie denn eigentlich, Sie haben doch vier Mann im Magazin, mit diese werden sie doch auskommen.“ Das sind so die Auskünfte, die man erhalten kann. Immer wieder muß man sich fragen, die Herren wissen nicht, was und welche Arbeiten von den Magazinsarbeitern geleistet werden, denn sonst würden diese nicht so sprechen.

Er sagt mit vier Mann werden sie doch ausreichen, ja wo sind denn eigentlich diese vier Mann?

Diese vier Mann reduzieren sich in Wirklichkeit auf nur zwei Mann, die beständig im Magazin oder auf der Rampe arbeiten.

Und diese zwei Mann müssen die sämtlichen Ein- und Ausladungen der vielen Frächter für die umliegenden Täler besorgen.

Ferner sind in der dortigen Gegend fünf große Fabriksunternehmungen, die jährlich mindestens 120 Waggons Kohle beziehen. Diese Kohlen müssen von den beiden Magazinsarbeitern nach Feierabend oder an Sonntagen als Draufgabe und ohne jede Entschädigung entladen werden.

Die Bahnverwaltung erhält wohl für jede Tonne Kohle, die abgeladen wird, eine Entladungsgeld von 20 S., doch der arme Teufel, der diese Arbeit nach Feierabend machen muß, geht leer aus. Wo sind dann eigentlich die vier Mann, wenn nur zwei Mann immer im Magazin zu sehen sind. Der eine Mann vom Nachtdienst ist bei Tag frei, infolgedessen bleiben nur noch drei Mann übrig.

Der dritte Mann hat vollauf mit den verschiedenen Stationsarbeiten zu tun, beim Güterdienst, Briefe und Gepäckdienst bei den Zügen. Hierzu gefeilt sich noch die Stationsbeleuchtung und diverse Gänge nach dem drei Viertelstunden entfernten Jams. Da in Jams kein Magazinsdiener und auch kein Ladeführer vorgefunden ist, so werden diese Arbeiten ebenfalls von Magazinsarbeitern verrichtet.

Wenn irgend eine Vermehrung des Stationspersonales notwendig ist, so in erster Linie in der Station Jams. Die Magazinsarbeiter in der Station Jams haben es redlich verdient, daß man mindestens zwei Mann noch aufnimmt und die alten Arbeiter endlich einmal zu definitiven Angestellten ernennen würde.

Die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck wird gebeten, die Verhältnisse in der Station Jams zu berücksichtigen und diesen arbeitsamen Leuten die verdiente Besserung ihrer Lage ehestens durchzuführen.

**Bischhofshofen.** Wenn auch anerkannt werden muß, daß beim hiesigen Bahnbetriebsamte sich so manches zum Besseren wendete, so haben wir unter dem Regime Diebaum trotz Interventionen noch immer eine alte, periodisch wiederkehrende Plage: die Auszahlungen am 1. und 15. eines jeden Monats. An diesen Tagen kommen die Gemüter des gesamten Personales immer in Erregung und mit Wogen steht, man demselben entgegen. Dem Herrn Inspektor Diebaum scheinen die Auszahlungen lediglich Gnadenakte zu bilden. Dem dienstfreien Personal, den provisorischen Bediensteten bedeuten die Zahltagelorene Tage, den Zugbegleitern vielfach gestörte und verkürzte Ruhezeit.

Als wenn dies gar keine Gebühren wären, die zu erhalten am Tage der Fälligkeit das Personal ein Recht hat, läßt man daselbe stundenlang auf die Auszahlung warten. Die letzte diesbezügliche Veröffentlichung hatte zur Folge, daß eine Tafel verfertigt wurde, auf welcher die Stunde der Auszahlung aufgeschrieben wurde. Daß damit dem Personal nicht gedient ist, geht daraus hervor, daß einerseits die Zeit willkürlich gewählt und kurz bemessen wird, andererseits auch diese Zeit nicht eingehalten wird. Da steht zum Beispiel: „Auszahlung der Provisionen von halb 10 bis 10 Uhr.“ Der provisorische Bedienstete kommt früh 8 Uhr sein Geld zu beheben, zieht angefangen dieser Affäre unverständlicher Dinge ab und erscheint vielleicht knapp vor 10 Uhr wieder. Zu spät; es ist schon vorüber. „Kommen Sie nachmittags“, hört es ihm entgegen und ein halber Tag ist pfützlich. Vielleicht nachmittags dazu dasselbe Schauspiel, so kann man die Erregung leicht begreifen. Das dienstfreie Personal kauft den Schlaf, erscheint zur Auszahlung und erfährt — laut Tafel — daß die Auszahlung zu ganz anderer Zeit stattfindet oder gar schon vorüber ist; daher ebenfalls Erregung. Die Zugbegleiter kommen mit den Zügen an und um nicht noch einmal fortlaufen zu müssen, warten sie auf ihr Geld. Der Herr Inspektor promentiert lustig plaudernd am Perron und während die Frau des Zugbegleiters daheim mit dem bereitgestellten Essen auf den Gatten wartet, wartet der Zugbegleiter auf die Auszahlung wie ein Bettler an der Klosterpforte auf die Suppe. Oder es gehen Zugbegleiter, welche mittags wegfahren, vormittags zur Auszahlung. Diese kommen dann entweder zu spät oder sie müssen dort so lange warten, bis — nun bis ihre Abfahrtszeit herangerückt ist, wo sie dann unverständlicher Dinge abfahren müssen und dergleichen mehr.

In allen übrigen Stationen beginnt die Auszahlung um 8 Uhr früh und endet um 6 Uhr abends und wird nur durch die Mittagspause unterbrochen; in Bischhofshofen seine Gebühren zu erhalten aufs erstmal und ohne warten zu müssen, ist ein Treffer.

Deshalb sagen wir: Wenn schon die Anwesenheit Diebaum am Perron und die Affizienz des Herrn Swaton bei der Auszahlung unerlässlich sind so möge eben die Auszahlung ausschließlich dem letzteren übertragen werden und die Auszahlung so erfolgen wie in den übrigen Stationen. Dann wird der Herr Inspektor am Zahltag vor uns und wir vor ihm Ruhe haben.

**Limberg-Weiffan.** Vor zirka zwei Monaten haben wir uns mit den Ausfühlsbahndirektor Klein in von der Bahnerhaltungssektion Eggenburg befaßt, in der Hoffnung, daß dieser Jüngling andere Manieren annimmt. Von dort wird uns nun folgendes berichtet: Der Ausfühlsbahndirektor Klein scheint bei der Bahnerhaltungssektion Eggenburg einen guten Protektor sitzen zu haben, sonst könnte er sich so manches nicht erlauben. So unternimmt dieser Jüngling Bahnwagenfahrten ohne Passierschein, trotzdem dies instruktionswidrig, Klein kann sich erlauben. Das Denunzieren ist diesem Menschen zur zweiten Natur geworden und mit Ekel und Abscheu muß man dieses widerliche Schauspiel betrachten, an den sich unsere Vorgesetzten durch Anhören des Denunzianten mitzuschuldig machen. Nun kommt erst das, was auch den Herrn Oberingenieur Koblner nicht ganz gleichgültig sein darf.

In vorigen Jahre wurde dieser Klein für farbenblind erklärt, im heurigen Jahre wurde er als zum Bahndienst tauglich befunden.

Als er im „Eisenbahner“ mit seinen Helbertaten veröffentlicht ward, wurde er von Herrn Oberingenieur Koblner getroffen. „Er soll sich nichts daraus machen, wenn er in die Zeitung kommt, das hilft ihm nur im Advancement vorwärts.“ Ausfühlsbahndirektor Klein hat die besondere Fürsorge des Herrn Oberinspektors für seine Person mit folgenden Worten figniert: Mir ist gar nicht bange, daß ich nicht Bahndirektor werde, ich brauch' nur ein Faßl Wein zum Herrn Koblner hinaustragen, dann kann ich alles haben. Bis jetzt wollen wir diese Äußerung des Klein als eine seiner vielen Phrasereien auffassen.

Hoffentlich wird der Herr Oberinspektor so freundlich sein und die Deffentlichkeit über den Sinn und Zusammenhang dieser Worte genügend aufklären.

**Wien-Penzing.** Aus der Station Penzing wird über die dortigen Verhältnisse des Verschubpersonals wie folgt geschrieben: In der Station Penzing dürfen die Verschieber kein Essen und keine Ueberkleider mitnehmen, da hier dem Verschubpersonal kein Platz zugewiesen ist, wo dasselbe sein mitgebrachtes Essen bewahren oder einnehmen könnte. Außer man hängt den Rock neben dem Essen auf einen Baum oder einen Schwellenhäufen zur allgemeinen Besichtigung auf. Ist bei Tag oder Nacht eine kurze Pause, um dem müden Körper eine kurze Erholung zu gönnen, so müssen die Verschieber unter die Magazinsrampe oder in einen leeren Güterwagen kriechen, wenn sie nicht mit dem ölgetränkten und schmutzigen Fußboden einer Wächterhütte fürlieb nehmen wollen.

Auf der Wien I-Seite kann der Bedienstete seinen Durst nur dann stillen, wenn er sich mit dem Wasser aus dem Kranbottich zufriedentut. Da nun in diesem Bottich die Hände und vieles andere gereinigt werden, so ist diese Labung nicht gerade appetitlich zu nennen.

Um ein gutes Trinkwasser zu bekommen, muß selbes durch einen Bediensteten vom entfernten Kirchenplatz geholt werden.

Auf dieser Seite kann der Verschieber nicht einmal seine Notdurft verrichten, ohne ungewollte Zuschauer anzulocken, weil Aborte hier eine Schandwahrheit sind. In beiden Fällen müssen sich die Verschieber von ihrem Dienstplatz entfernen, was weder im Interesse des Bediensteten ohne Nachteil erfolgen kann, da bei den Arbeitern kein Mann auch nicht für eine kurze Zeit befreit werden kann.

Da für die in Urlaub befindlichen Kollegen keine Substituten bereitgestellt werden, so ist es für den Oberverschieber fast unmöglich, den Dienst bei den heutigen Verkehrsverhältnissen anstandslos durchzuführen. Bei jeder Partie sind ein Oberverschieber und drei Mann. Bei der Spitzpartie, welche die Züge für die Hauptlinie zu rangieren hat, kuppelt ein Mann die Wagen ab, der zweite bedient die Bremsen und der dritte muß elf Geleise überwachen. Bei Nacht muß sich der Oberverschieber sogar mit nur zwei Mann behelfen, da der dritte in der Zeit von 9 bis 1 Uhr von der Partie abwesend ist, um die Zugmaschinen von der Magazinspektion abzuholen und das Brutto für die Lokalzüge abstellen muß. Gerade um diese Zeit gehen die meisten Züge auf die Hauptlinie ab, daher auch die meiste Arbeit. Wer nun den Verschubdienst einigermaßen kennt, wird zugeben müssen, daß es unter solchen Umständen den Leuten herzlichst schwer wird, den Dienst vorchriftsmäßig zu versehen, um so mehr, da in der Zeit der meißten Arbeit der dritte Mann abkommandiert ist.

Daß der Dienst des Verschiebers in der Station Penzing sich unter solchen Verhältnissen abwickeln muß, daran sind viele Schuld.

Obwohl es in der Macht des Herrn Vorstandes gelegen wäre, so manches Notwendige durchzuführen, so liegt doch der größere Teil der Schuld am Personal selbst.

Die Wünsche und Beschwerden des Personals wurden zum meist im Wirtshaus und an anderen Orten kritisiert, anstatt diese bei der kompetenten Dienststelle vorzubringen.

Die einzelnen, die den Mut haben, die verschiedenen Anliegen des Personals an kompetenter Stelle vorzutragen, werden als skandalös gebauhandelt. Die Folge davon ist, daß unsere bisherigen Forderungen nach einem entsprechenden Unterstand (einer Verschieberkaserne), Trinkwasser, Urlaubsstituten und Aborte bis jetzt unerfüllt blieben.

Da überdies das Spiegel- und Denunziantenwesen in Penzing noch in vollster Blüte steht, ja von einigen Herren mit Vorliebe gehegt und gepflegt wird, so fürchtet sich einer vor dem anderen, daß er von einem solchen Schurken denunziert werden könnte.

Doch auch mit diesem System muß endlich gebrochen werden, damit wir frei und offen bekennen, was wir denken und fühlen und was wir zum Schutz unseres Lebens und unserer Gesundheit von der Bahnverwaltung fordern müssen.

Um dies zu erreichen, wollen wir uns in einer strammen Organisation zusammenschließen, wo wir uns über die einzuschlagenden Wege schlüssig werden; darum hinein, Mann für Mann, in den Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich!

**Söhlsdorf.** (B. E. S. Eggenburg.) Die Arbeiter in dieser Sektion haben nicht nur unter der allgemeinen Teuerung der Lebensmittel und der Wohnungsmiete zu leiden, dieselben werden zum Ueberfluß von diversen gutbezahlten und wohlgenährten Vorgesetzten skaniert. Zum Beispiel früher war es Usus, daß man den Oberbauarbeitern am 15. eines jeden Monats einen Vorschuß gab, jetzt müssen die Leute mit dieser Begünstigung bis 18., ja bis 19. im Monat warten.

Eine weitere Benachteiligung erfahren die Bahnarbeiter auch durch die Entziehung der alten Schwellen. Nach vielem Bitten und Betteln kann man für das ganze Jahr höchstens fünf Stück bekommen, angeblich weil keine unbrauchbaren Schwellen vorhanden sind. Wandert man aber durch die diversen Dörfer und Städte, die nahe an der Bahn liegen, so finden wir bei so manchen Leuten, die doch keine Eisenbahner sind und auch keine Eisenbahner im Quartier haben, ganz ansehnliche Stöße von Schwellen vor oder hinter dem Hause aufgeschichtet oder bei Gärten, Wegen oder Feldern als Jauchträger in der Erde eingearammt. Wo zum Teufel mögen denn diese Leute die manchmal noch eigentlich sehr guten Schwellen eigentlich her haben? Wer verkauft denn so viele und billige Schwellen und wo sind diese jetzt zu kaufen? Sind das vielleicht gar jene Schwellen, die den Arbeitern entzogen wurden?

Für diesmal genug, wir rufen den Oberbauarbeitern auf dieser Strecke nochmals zu: „Hinein in die Organisation, denn so kann es nicht weiter gehen.“

**Wedenbach.** (Heizhaus der k. k. St. B.) Der provisorische Heizhausleiter Herr Fried will aus unserem Heizhaus eine Zwangsarbeitsanstalt machen, wo jeder Untergebene fortwährend beaufsichtigt und ununterbrochen zur Arbeit angetrieben wird. Die Heizer müssen auf der Strecke in den Zugspausen die

Maschinen reinigen“ ja man kann sogar bei Tafelfahrten bemerken, wie der Heizer am Kessel hängt und wischt.

Jede Minute und jede Gelegenheit muß ausgenützt werden, um zu putzen und zu reinigen, um ja keinen Finger im Heizhaufe mehr anzufassen.

Ebenso hat Herr Fried herausgefunden, daß die Kohlenarbeiter an Sonn- und Feiertagen, wo einige Züge ausfallen, hin und wieder einige Minuten Zeit zum Ausruhen haben. Zugs wurde schriftlich angeordnet, daß an diesen Tagen die Kohlenarbeiter Kohlen in die Depots auszuladen haben. Wenn Herr Fried nur eine Tour bei dieser Arbeit mitmachen würde, wir sind überzeugt, er möchte so schnell wie möglich mit seinem eigenen Erlaß wieder verschwinden.

Wesche demjenigen Arbeiter, der sich erlaubt, einmal die Hände abzuwischen oder mit einem Arbeitskollegen sprechend angetroffen wird, so gibt es Strafe, im ersten Fall 1 Kr., das zweite mal 2 Kr., im dritten Fall erfolgt die Entlassung. In dieser unmenschlichen Behandlung muß bemerkt werden, daß Herr Fried es zumeist nur den Kämpfern des Eisenbahnerpersonals zu verdanken hat, wenn er auf diesem Posten steht, jedenfalls praktiziert er eine etwas sonderbare Dankbarkeit. Doch auch hier muß ehestens Wandel geschaffen werden. Für die Dauer ist dieser Zustand nicht haltbar. Wäre im Heizhaufe Bodenbach eine richtige und zeitgemäße Einteilung getroffen und würde nicht alles durch unverständliche Anordnungen lächerlich gemacht, so brauchten die vielen Uebelstände nicht aufgedeckt zu werden. Also, Herr Fried, überlegen Sie sich die Sache sehr gut, entweder menschliche Behandlung und dort mit der Zwangsarbeit oder — wir vaden aus.

**Brünn.** (Steg.) (Kassierer Bahnhof.) In hiesiger Station droht seit letzter Zeit dank der aufreizenden Vorgangsweise der Vorgesetzten eine förmliche Anarchie unter den Bediensteten auszubrechen. Die Station hat jetzt nicht weniger als drei Souschefs und diese stierlich aus Mangel an einer nützlichen und notwendigen Arbeit, nachdem ihnen der „Zelezienszkeno“ die Staninchenzucht und das Grasmähnen sauer gemacht hat, aus Langeweile nur am Bahnhof herum und benützen jede Kapalie zum Vorwand einer Anzeige, damit der Verkehrschef respektive die Direktion sieht, daß sie doch etwas machen und ihren Gehalt nicht ganz umsonst einstecken. Der eine scheint eigens dazu bestellt zu sein, die Unterschritten im Normalienbuch zu bewachen, und wehe dem Unglücklichen, der eine Stunde nach Einlieferung eines Befehles oder einer kurzweiligen Unter-schrift nicht beigefügt hat. Unter dieser Haarbalkenleidet am meisten das Fahrpersonal des Personenverkehrs. Da das betreffende Personal laut Diensterteilung durch volle drei Tage am Kassierer Bahnhof nichts zu tun hat — die Personenzüge werden vom oberen Bahnhof abgefertigt und auch dort bei Ankunft aufgelöst — werden sie doch ohneweiters wegen Nichtunter-schreibens zur Anzeige gebracht und obwar sich dann ihre Unschub herausstellt, so haben sie doch eine Menge unnützer Laufereien und Schereereien, abgesehen davon, daß sie dadurch um ihre freie Zeit gebracht werden. Darum ein Normalienbuch nicht auch am oberen Bahnhof aufgelegt wird, wonach dann auch das Fahrpersonal des Personenzugstransportes vor jeder Ab-fahrt oder nach jeder Ankunft ohneweiters diese lesen und unter-sfertigen könnten, ist unbegreiflich.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir noch eines an Größen-wahnsinn leidenden Beamten gedenken und demselben einen guten Rat erteilen; es ist dies der Kommandierungsbeamte Herr Klimá. Dieser seine Herr wolle sich nur gütigst auf seine Anstellung bei der Firma Waniel und auf die Zeiten erinnern, wo auch ihr der Kondukteur Spary und Komp. Samariterdienste geleistet hat, und er möge seinen Mangel an Bildung, speziell gegenüber den älteren Dienern, nicht mit Arroganz weitmachen, denn die Zeiten, wo schwer mit Taschen und Herben beladene Leute seine Wohnung aufgesucht haben, sind für immer vorüber. Also, Herr Klimá, bezeiten umjatteln, und wenn Sie es schon dank der Ihnen bekannten Umstände zum Beamten gebracht haben, nur bitte mit der Butter am Kopfe, nicht gar zu viel an die Sonne zu gehen, sonst zergeht sie und da wäre die Klappe mit den Goldborten ganz fett und ruiniert, und diese Freude werden Sie schon mit Rücksicht auf Ihre Frau den Leuten nicht machen.

**Brünn.** (Streit der Werkstättenarbeiter.) Am 22. Juli d. J. wurde Genosse Moutka, Sekretär des mährischen Landesverbandes telegraphisch nach Prerau bernfen, um dort wegen ausgebrochener Differenzen Aufklärung zu schaffen. Ein angeblicher „Sekretär und Vertrauensmann der Arbeiter“ mit Namen Pelikan hatte die Aufteilung der bewilligten 4 Millionen für die Arbeiter als passende Gelegenheit benützt, um für die tschechisch-nationale „Zemská Jednota“ Propaganda zu machen.

Der tschechisch-nationale Bruder Pelikan hefte die dortigen Arbeiter auf, daß diese ohne weiters die Arbeit niederlegten und in den Streit traten.

Dann berief Pelikan eine Versammlung ein, in welcher er einige Vertrauensmänner wählen ließ.

An der Spitze dieser Leute begab er sich zu Herrn Inspektor Cerny und stellte sich dort als „Vertrauensmann der Arbeiter und Vertreter der Zemská Jednota“ vor.

Herr Inspektor Cerny wollte wahrscheinlich mit diesem bekannten Nabaubruder nichts zu tun haben und wies Herrn Pelikan mit den in freundlichstem Tone gehaltenen Worten: „Bitte, Herr, verlassen Sie das Zimmer“, die Türe. Herr Pelikan wollte jedoch den gutgemeinten Rat des Herrn Inspektors nicht befolgen, worauf der Herr Inspektor Cerny den Vertreter der „Zemská Jednota“ mit folgenden Worten hinausjattierte: „Herr! Bitte das Zimmer sofort zu verlassen, mit Ihnen haben wir gar nichts zu sprechen, wir haben unsere Arbeiter, mit diesen werden wir verhandeln, nicht aber mit einem Aufseher.“

Ohne sich weiter um die Arbeiter und Vertrauensmänner zu kümmern, packte Bruder Pelikan seinen Marschallstab zu seinen Kenntnissen und verduftete unbemerkt aus diesen unangenehmen Hallen und fuhr als „abgeblitterter Vertrauensmann“ nach Hause. Unser Genosse Moutka aus Brünn, der gerade zu der im Bräuhaufe stattfindenden Versammlung zurecht kam, über-nahm sofort das Referat und klärte die Arbeiter über den gegenwärtigen Stand der schwebenden Angelegenheit auf und nachdem mehrere an den Referenten gestellte Anfragen zur vollsten Zufriedenheit beantwortet wurden, war die ganze mit so viel Pomp in Szene gesetzte Angelegenheit geschlichtet.

**Armer Pelikan, wo bist du?**

**Brünn.** (Deforierung.) Am 1. August d. J. wurde unserem alten Parteigenossen und Mitgründer der Brünnner Ortsgruppe Herrn Alois Weiger, Magazinsmeister der k. k. Nordbahn, die Ehrenmedaille für 40jährige trene Dienste durch den substituierenden Leiter des k. k. Bahnbetriebsamtes Brünn, Herrn Offizial Kreyfa in feierlicher Weise im Beisein zahlreicher Beamter, Unterbeamter und Diener überreicht.

Möge es unserem wackeren Wirtkämpfer beschieden sein, noch viele und schöne Jahre in treuer Freundschaft unter uns zu wohnen.

**Wien-Brigittenau.** Der Herr Inspektor Neumann findet, daß durch die Verstaatlichung der St. E. W., De. N. W. und B. N. W. die Arbeiter dezent vermindert werden, daß das Personal vermindert werden kann und ist sehr fraglich, welche Art von Information sich Herr Inspektor eingeholt hat, um zur Überzeugung zu gelangen, daß nach der Verstaatlichung erwählter Bahnen die Arbeiter abgenommen haben. Wenn auch die Wagen auf der Uebergabsanlage zur De. N. W. B. nicht mehr wie früher in so großer Menge mit Uebergabszettel zu besetzen sind, so ist, da sich der Wagenpark der k. k. Staatsbahn vergrößert hat, dementsprechend auch die Dirigierung eine andere. Was nun das Magazin betrifft, so wird wohl auch dort

sehr viel gefündigt und mit den Arbeitskräften à conto der dort Bediensteten gewuchert.

Der Stand der Arbeiter ist immer in einer solchen geringen Zahl, daß nur mit größter Ausbietung und Anspannung die Arbeit geleistet werden kann.

Und nun zu unserem Herrn Restaurateur Pribil. Derselbe hat, wie schon einmal an dieser Stelle berichtet wurde, die Bierpreise erhöht, so zwar, daß er höhere Preise als im Bezirk die üblichen „Ueber die Gassenpreise“ hat.

Marienthal. Ein Muster von einem Bahnmeister ist unstreitig Herr Chmelik nur schade, daß sich dieser vielseitig verwendbare in der Berufswahl vergriffen hat.

Kommt den Oberbauarbeitern die Kreditfähigkeit des Bahnmeisters zweifelhaft vor und weisen sie das Ansinnen desselben unter irgend einem Vorwande ab, dann droht Bahnmeister Chmelik, daß er sich dies merken wird u. s. w.

Prerau. (Demagogie der Zemská Jednota.) Um die Zemská Jednota zu retten, bemüht sich ihr neugeborener Sekretär für Währen, auf alle mögliche Art Zwietsch unter das Eisenbahnpersonal zu säen.

Das schönste Stückel hat er zuletzt am 21. v. M. in Prerau ausgeführt. Trotzdem er wissen muß, daß die Lohnaufbesserungen auf Grund der für die Arbeiter ausgerechneten vier Millionen Kronen erst am 29. Juli zur Begutachtung in den Zentral-

Am 22. Juli wurde, als die Sache schon schief ging, Genosse Mouta telegraphisch nach Prerau gerufen und kam gerade zu einer Versammlung der Arbeiter, die im Brauhause abgehalten wurde, recht. Bei dieser Versammlung, die sehr zahlreich besucht war, außer den Tschedjtschnationalen, die im Wirtshaus gefessen, gefossen und die Rückkehr des Heilandes Petikan erwartet haben, besprach Genosse Mouta eingehend die Situation.

Die heute im Prerauer Brauhause versammelten Arbeiter der Prerauer Heizhäuser erklären, daß sie die bevorstehenden Aufbesserungen auf Grund der für die Arbeiter ausgerechneten vier Millionen Kronen abwarten werden; sollten diese aber nicht zufriedenstellend sein, nur im Einvernehmen des Arbeiterausschusses und der Personalkommission sowie der Organisation vorgehen zu wollen.

Karlshad. (Wuschtehrader Eisenbahn.) Die Station Karlshad der W. E. B. ist für den jetzigen Verkehr viel zu klein und es ist gerade ein Wunder, wenn es dem Verschubpersonal möglich ist, den Verschub ohne größere Zugverpätung zu vollziehen.

Wie schaut erst der Verschub bei Nacht aus? Unsere Station ist, wie jedem bekannt, in keiner Weise beleuchtet.

einmal eine kleine Entgleisung, so darf man nicht den schuldtragenden Faktoren im Personal suchen.

Noch viel ärger ist es bei den Magazinarbeitern. Diese Kategorie von Menschen scheinen die Sündenböcke zu sein. Jene müssen bei den Lastzügen die auszuladenden Güter oft zehn bis zwölf Wagenlängen schleppen, da sie meistens sich mit dem Sammelwagen nicht rühren können.

Hier sind einige Herren, die es wunderbar verstehen, den Dienst in der hiesigen Station zu leiten. Zum Nachtdienst sind 16 Mann kommandiert. Sie haben jeden vierten Tag 24 Stunden Dienst mit darauffolgenden 24 Stunden frei.

Der Herr Magazinier Franz Hoesel hat auch eine besondere Freude über das Denunzieren seiner Untergebenen. Vor allem gönnt er den Ausladern die halbe Stunde Frühstück nicht, und wie oft ist es vorgekommen, wo er diese „faule Bande“ schimpfte.

Nun, Herr Hoesel, wir fragen einmal, ist vielleicht ihr dicker Bauch von der vielen anstrengenden Arbeit, die sie verrichten?

Mitunter bläht sich auch ein gewesener Magazinarbeiter auf (durch rasstlose Tätigkeit emporgeschwungen zum Magazinier, Hausbesitzer und Stadtrat der Stadtgemeinde Fischern).

Abflug. Von dort wird uns geschrieben: In der Station Krainburg wurde im Monat Mai dieses Jahres unter der persönlichen Leitung und Kontrolle des Bahnerhaltungssektionsvorstandes Herr Poljak ein Wasserkran aufgestellt, und damit die Betonarbeit ja recht gut hält, nicht weniger als 32 Fässer Portlandzement hierzu verwendet.

Sämtliche Betonarbeiten mußten mittels starker Pulverladungen herausgeprengt und nochmals neu hergestellt werden. Solche und ähnliche Vöde soll Herr Poljak schon einige geschaffen haben, die dem Bahndiener Tausende Kronen kosten.

Weiters verlangt Herr Poljak, daß jeder Wächtersubstitut deutsch und slowenisch können muß, da er sonst nicht zur Wächtersubstitutenprüfung zugelassen wird.

Man hätte diesen Herrn bei seiner Sektion im Bahnerhaltungsdienst etwas gründlicher ausbilden sollen, denn zu einem Sektionsvorstand gehört doch so manches, was Herr Poljak heute noch gewaltig mangelt.

Brünn. (Die Misere des Brünner Lokomotivpersonales der Staatseisenbahngesellschaft.) Schon voriges Jahr waren wir gezwungen die miserablen Verhältnisse des Brünner Lokomotivpersonales zu erwähnen, in der Hoffnung dadurch eine Besserung herbeizuführen.

Wels-Gundkirchen. (Von der Strecke.) Derjenige Streckenwächter, welcher unlängst bei der Dienstübernahme, respektive Dienstübergabe seinen Ablöser grundlos beschimpfte und beleidigte, wird hiermit öffentlich vor einer derartigen Wiederholung gewarnt, da wir gegen Betrunkenen und Dienstunfähigen unnahtsichtlich die Anzeige erstatten.

Wolfsberg. Aus Wolfsberg wird uns geschrieben: Anfangs Juli 1909 wurde an die Expositurleitung ein anonymes Schreiben durch die Post gefendet, worin der dortige Herr Stationsvorstand beschuldigt wurde, daß er mit einer Maschine um halb 9 Uhr abends verschoben hätte.

Das gesamte Lokomotivpersonal verdammt und verurteilt eine derartige Kampfweise und erklärt diesen Briefschreiber als gemeinen Denunzianten, der feig und hinterlistig hinter den Kulissen arbeitet.

Bozen. (Eine deutsche Eisenbahnerorganisation in Meran in Sicht.) Eine Gruppe deutscher Männer in Meran, an der Spitze die Herren Adjunkten Fig. Pavlet, Zugrevisor Dypenauer und Magazinassistenten Bruh haben es für notwendig erachtet, für den 31. Juli l. J. beim „graunen Bären“ in Meran eine Besprechung nach § 2 behufs Gründung einer deutschen Eisenbahnerorganisation einzuberufen.

Wir wollen nicht näher darauf eingehen, weshalb der Wert der echt deutschen Sache erklärte. Das schönste an der Sache ist nur das eine, daß man einen Genossen mündlich und schriftlich eingeladen hat, dann aber mit Bedauern hinausgewiesen. Jedenfalls ist das echt deutsche Manier, das tun die internationalen Sozialführer, wie sich diese Herren auszubilden belieben, nicht.

Wert der echt deutschen Sache erklärte. Das schönste an der Sache ist nur das eine, daß man einen Genossen mündlich und schriftlich eingeladen hat, dann aber mit Bedauern hinausgewiesen. Jedenfalls ist das echt deutsche Manier, das tun die internationalen Sozialführer, wie sich diese Herren auszubilden belieben, nicht.

Wien, Hauptzollamt. Ein dienstfertiger Verkehrsbeamter, den sich jedoch das Personal keineswegs als Muster nehmen kann, ist der Aspirant Prinz in der Station Hauptzollamt. Wenn man seinen Dienstleiter in kurzen Worten kennzeichnen sollte, so genügen einige Sätze: „Unermüdliches Jagen.“

Besser wäre es, gar nicht pfeifen, damit dieser Herr in seinem verantwortungsvollen Dienst nicht gestört wird. Kaum ist diese unliebsame „Verkehrsstörung“ beboben, so erblüht sein stets nachsames Auge schon wieder eine rauchende Maschine. Um die drohende Gefahr abzuwenden, muß hier sofort geamtschandelt werden und die schuldtragenden Kerle des Maschinenpersonals mit den nötigen bahnamtlichen Ausdrücken beehrt werden, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen.

Doch das sieht unseren dienstfertigen Aspiranten Prinz nicht im geringsten an und ohne jede Spur von Erschlaffung zu zeigen, setzt er sich hin und fängt an — zu essen.

Dann rasch noch einige Zigaretten und geschwind hinter den Blockapparat auf den vielgeliebten Divan, um im Interesse der persönlichen Sicherheit bis 3/5 Uhr schlafen zu können. Ein zehnmaliges, vorchriftsmäßiges Wähnen ist das sichere Zeichen, daß Aspirant Prinz den schweren Nachtdienst überwunden hat, um mit nachahmenswertem Pflichteifer den Tagdienst begrüßen zu können.

Da nun der Dienstleiter des Herrn Prinz wieder Zeit, noch Gelegenheit gibt, den Verschubdienst gründlich zu studieren, so sucht er seine Unkenntnis auf diesem Gebiet durch die Stärke seiner Aussprache zu ersetzen. Dabei findet er in dem Adjunkten Herrn Regelsberger einen getreuen Sekundanten, von dem beide Herren vereint das unterstellte Personal schikanieren, eventuell auch ein bißchen denunzieren.

Rein-Reifling. Die Oberbauarbeiter der D. E. S. Gieslau beklagen sich bereits zu wiederholtenmalen über die unwürdige Behandlung durch den Bahnmeister Julius Pirn und den Partieführer G. Blant.

Rektoranter gehört viel früher in ein Säuerfaß, als denn als Partieführer und Vorgesetzter für nüchterne und fleißige Arbeiter. Durch die Mäufche des einen und die fachmännische Unkenntnis des anderen haben die Arbeiter viel unnütze Schikanierungen zu erdulden und das Bahndiener hat dadurch den Nachteil, Bezeichnend für den Bahnmeister Pirn ist es, daß er in seiner Kanzlei als Symbol seiner Würde eine — Peitsche zur Schau stellt.

Ob dieses fragwürdige Instrument noch von der früheren Beschäftigung des Herrn Pirn stammt, können wir nicht genau angeben, immerhin läßt die besondere Verheerung einer derartigen Melique auf die Worte der Beschäftigung Schlüsse ziehen.

Gür den Bahnmeister Pirn und den Partieführer Blant wäre es am vorteilhaftesten, wenn diese sobald wie möglich von der Bildfläche verschwinden würden, um dort hinzugehen, wo man die eigenartigen Charaktereigenschaften dieser beiden Vorgesetzten höher einschätzt als wie in Gieslau. Ja, ja, Herr Pirn, die Autorität ist beim Teufel!

Olmiß. (Todesfall.) Wiederum hat der unerbittliche Tod einen der besten Genossen aus unseren Reihen gerissen. Nach fast dreijähriger Krankheit ist Genosse Markus, Vertrauensmann für Hobolein und Mitglied der Personalkommission der L. T. Nordbahn an Lungentuberkulose gestorben.

Die Gausleitung des dritten mährischen Gauses war durch den Abgeordneten Schloßnitz vertreten, die Bezirksorganisation Olmiß durch Genossen Grim und Jastolny, von der Zentrale war Genosse Adolf Müller und als Vertreter der Landesorganisation der Eisenbahner in Mähren Genosse Mouta entsendet.

Am offenen Grabe hielt zunächst der altkatholische Pfarrer Ferk eine ergreifende Beichtrede. Hierauf sprachen der Reichsfolge nach: Reichsratsabgeordneter Genosse Schloßnitz, Müller, Mouta und Cenasek.

Genosse Markus wird uns unvergänglich bleiben und sein Wirten wird ein Ansporn für viele junge Genossen sein.

Leoben. (Südbahn.) Unter den Beamten der Südbahn in Leoben ist der Verkehrsbeamte Herr Löffler, ein ehemaliger Schullehrer, wegen Schikanierung des Personals weit über die Grenzen seines Dienstbereiches bekannt.

Wenn Herr Löffler als ehemaliger Jugendbildner seine Schüler ebenso behandelte wie gegenwärtig die Bediensteten, so ist seine Entfernung vom pädagogischen Gebiete notwendig gewesen. Wie hoch seine erzieherische Tätigkeit eingeschätzt werden könnte, zeigt seine Umgangsform mit dem Personal, die sich neben roher Behandlung noch in nicht ganz wahrheitsgetreuen Angaben erschöpft. Schimpfwörter wie „Gefindel“ u. s. w. sind an der Tagesordnung.

Wir wollen nicht näher darauf eingehen, weshalb der

Schullehrer Böfller den Bahndienst mit dem Mehrfach vertauschte, doch hoffen wir, daß in der Behandlung der Bediensteten eine baldige Besserung sich bemerkbar macht. In der Station Leoben machen doch so viele Beamte denselben Dienst wie Herr Böfller, doch hat sich keiner der Herren so weit erniedrigt, um aus dem Bahnhof einen Kasernenhof zu machen.

Darum, Herr Böfller, ehemaliger Pädagoge und Jugendbildner, etwas mehr Bildung und Anstand sowie männliche Wahrheitsliebe bei Ihren durchsichtigen Anzeigen.

### Aus den Organisationen.

**Wels.** Bei der am 24. Juli d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Leopold Polndorfer, Obmann; Franz Lehner, Kassier; Ludwig Konrad, Schriftführer; Holzmann, Fischer, Mayr, Bernhard, Jungmayer, Leibinger, Friedwanger, Huber, Licht und Hittmayer, Ausschüsse.

Hierauf erstattete Genosse Hattinger aus Linz den Bericht über die Zentralpersonalkommission.

An der darauffolgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Polndorfer, Vogel, Straßer und Ladel.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Leopold Polndorfer, Keimstraße 4, in Seibangelegenheiten an den Kassier, Franz Lehner, Stelzhammerstraße 16, zu richten.

**Wiesing.** Bei der am 25. Juli stattgefundenen Generalversammlung der Bahlfleiss wurden folgende Genossen gewählt: Johann Steiner, Obmann, Franz Kainer, Stellvertreter; Leopold Reiter, Kassier, Franz Brandstetter, Stellvertreter; Johann Brandl, Schriftführer, Anton Hauer, Stellvertreter; Anton Hauer, Kontrolle; Leopold Reiter, Bibliothekar; M. Figerl und F. Taus, Ausschüsse.

**Gaimfeld.** Die Sonntags durchgeführte Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe war gut besucht, der Bericht des Obmannes sowie die Berichte der übrigen Funktionäre fanden reichem Beifall und wurde dem scheidenden Ausschuss das Absolutorium erteilt. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgendes Resultat: Johann Brandstätter, Wächter, Obmann, Krumberg; Franz Hapfenhofer, Werkmann, Stellvertreter; Franz Chadin, Werkmann, Kassier; Kaspar Sundermann, Oberwerkmann, Stellvertreter; Johann Jeserer, Schlosser, Schriftführer; Martin Lornar, Konduktur, Stellvertreter; Josef Kotheneder, Verschleber, Bibliothekar; Rudolf Karbacher, Schlosser, Stellvertreter; Ignaz Siebenhofer, Lokomotivführer, Josef Preeh, Stationsarbeiter und Friedrich Heberle, Werkmann, Ausschüsse; Leopold Nagel, Werkmann und Johann Birker, Ausbittslotomotivführer, Kontrolle, sämtliche in Gaimfeld.

Nach Erledigung einiger Vereinsangelegenheiten und Beantwortung einiger Anfragen wurde die Versammlung um 5 Uhr abends geschlossen.

**Milting.** Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Pintar, Magazinsaufseher, Obmann; Anton Sousek, Portier, Stellvertreter; Lorenz Krottendorf, Magazinsaufseher, Schriftführer; Josef Schleich, Streckenwächter, Stellvertreter; Paul Krognit, Portier, Kassier; Josef Svasnil, Lokomotivbeizger, Karl Sausing, Kontrollwächter, Franz Cimza, Oberbauarbeiter, Stellvertreter; Johann Dmann I, Verschleber, Bibliothekar; Ferdinand Kartnig, Verschleber, Stellvertreter; Friedrich Traktner, Platzmeister, Kassierkontrolleur; Karl Gabriel, Wagenwärter, Stellvertreter; Josef Mat, Oberbaummeister, Anton Glinig, Magazinsarbeiter, Kaspar Feuerabend, Weichenwächter, Johann Dmann II, Weichenwächter, Josef Lozar, Kohlenpartieführer, Ausschüsse; Alois Prestor, Kohlenarbeiter, Karl Cherer, Oberbaupartieführer, Johann Amroz, Stationsarbeiter, Josef Bogataj, Weichenwächter, Ergasmänner.

**Mausniz-Slawitowiz.** Im Laufe des letzten Jahres ist die Anzahl der organisierten Eisenbahner auf unserer entlegenen Strecke derart angewachsen, daß die Zentrale der Organisation zur Errichtung einer Ortsgruppe an Stelle der bereits bestehenden Zahlstelle in Mausniz-Slawitowiz schreiten mußte. Die konstituierende Versammlung der neuen Ortsgruppe fand am 11. Juli statt und wurden in die Leitung derselben folgende Genossen gewählt: Chladel, Obmann, Dohnalet, Stellvertreter; Martin Sklavaneel und Frühau, Schriftführer; Gavranek, Kassier; Paulit, Witasek, Franz Skrivaneel und Mysaneel, Ausschussmitglieder; Frnony, Skrivaneel und Wasta, Kontrollkommission; als Ersatzmitglieder wurden bestimmt: Peter Poman für Wischau, Franz Kowalik für Gyanowiz und Karl Sztora für die Strecke Wischau-Gyanowiz.

Als Vertreter der Zentrale referierte Genosse Mouta über die Bedeutung der Organisation und schloß unter großem Beifall mit einem Glückwunsch für den neugeschaffenen Vorposten im Kampfe der organisierten Eisenbahner. Von allgemeinem Interesse waren ferner die Ausführungen des Genossen Rudolf Pauli, Mitglied des Direktionsarbeiterauschusses. Der Redner sprach über die Bedeutung der Personalkommission und Arbeiterauschüsse, sowie deren Verhältnis zur Organisation und verstand es, mit kurzen kernigen Worten die Aufmerksamkeit sämtlicher Zuhörer zu fesseln. Reicher Beifall lohnte den jungen Vorkämpfer, als er seinem Referat die Mahnung anknüpfte, jeder Eisenbahner möge eingedenk des Wahlspruches: „In der Einigkeit liegt die Macht!“ seine Pflicht erfüllen und unermüdet in der Organisation tätig sein, damit dieselbe sowie die Vertrauensmännerinstitutionen jederzeit bei Vertretung der Wünsche des Personals auf die Solidarität des Gesamtstandes hinweisen können. Der bisherige Zahlstellenleiter Genosse Kupnik, welcher demnächst in seine neue Domizilsstation Ödöding übersiedeln wird, richtete an die organisierten Klassenbewußten Eisenbahner den Appell, in der ankündenden Arbeit jederzeit auszuhalten und widmete hierauf kurze Abschiedsworte der ihm lieb gewordenen Ortsgruppe. Unter allgemeiner Bewegung würdigten hierauf die Genossen Mouta und Pauli und in Vertretung der politischen Organisation Genosse Smetana die unerermüdete Tätigkeit des Genossen Kupnik und begeisterten nachden die Versammelten die Versicherung auf, daß der ausgestreute Samen auf guten Boden gefallen ist, und daß die Eisenbahner dieser entlegenen Strecke jederzeit in der Lage sein werden, mit berechtigtem Stolz auf ihre starke Organisation hinzuweisen.

Es wurde hierauf noch der Beschluß gefaßt, die monatliche Mitgliederversammlung jeden ersten Sonntag im Monat um halb 3 Uhr nachmittags im Gemeindegasthaus in Slawitowiz abzuhalten, wo auch die Mitgliedsbeiträge eingezahlt werden.

Alle Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind zu adressieren an den Obmann Anton Chladel, Wächterkontrolleur, in Klassenangelegenheiten an Johann Gavranek, Stationsmeisteranwärter, beide wohnhaft in Slawitowiz, Post Neu-Mausniz.

**Zeltweg.** Samstag den 31. Juli fand in Herrn Richters Gasthaus die Abschiedsfeier des nach Amstetten veretzten Genossen Anton Ackerl statt, die durch den guten Besuch bewies, daß Genosse Ackerl bei der organisierten Arbeiterschaft sehr beliebt war. Es wurde ihm vom Genossen Fasser im Namen der Lokalorganisation und der Ortsgruppe der Eisenbahner von Zeltweg, vom Reichratsabgeordneten Genossen Vinzenz Muchitsch im Namen der Landesparteivertretung und vom Genossen Regner im Namen der Bezirksorganisation Mittelfeld für seine aufopfernde Tätigkeit Dank und Anerkennung ausgesprochen. Genosse Fasser überreichte ihm ein von den Genossen Eisenbahner gewidmetes sinniges Erinnerungszeichen für sein ununterbrochenes, verbienstvolles Wirken als Obmann der Eisenbahner der Ortsgruppe Zeltweg. Die organisierte Arbeiterschaft von Zeltweg bewahrt das Scheiden des Genossen Ackerl aus ihrer Mitte um so mehr, da sie an ihm einen tüchtigen Genossen verliert, und beglückwünscht die Amstetter Genossen zu ihrem neuen

Kämpfer. Die Zeltweger Genossen werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und wünschen, daß es ihm in seinem neuen Domizil sehr gut gehen möge, und rufen ihm und seiner Familie nochmals ein herzliches Lebewohl nach. Zum Schluß sei den erkrankten Genossen Sängern von Zeltweg der herzlichste Dank für ihr Mitwirken an der Abschiedsfeier ausgesprochen, wodurch sie uns die letzten Stunden, die wir noch mit dem Genossen Ackerl verbracht, verschönerten.

Die Genossen Eisenbahner von Judenburg, welche leider dienstlich verhindert waren, an der Abschiedsfeier teilzunehmen, rufen dem Genossen Ackerl ein herzliches Lebewohl nach.

**Graz.** (Seitzhaus der Südbahn.) Im Grazer Südbahnheizhaus hats immer einen Haken. Das, was die Herren Couches gern hätten, kann das Personal nicht tun und was das Personal nach Vorschrift macht, paßt den Herren Couches nicht. Und so kommt es leider vor, daß Rapporte nicht so eingetragen werden, wie sie die Meldung der Führer enthalten. Damit die betreffenden Herren das nicht abstreiten können, so reden wir etwas deutlicher darüber. Es kommt ja nicht selten vor, daß die Herren Vorgesetzten beim Nachdienst hie und da a Nagerl machen (was wir ihnen gar nicht verübeln) und da ist es leicht möglich, daß sie ihre Pflicht mitunter dabei vergessen. Es kommt auch vor, daß der Führer hie und da in seiner Meldung, wenn es um seine Haut geht, von der Pflichtvergessenheit seines Vorgesetzten Erwähnung tut. Dies fehlt dann in der Buchung vollständig und ist noch eher zugunsten des Herrn Couches eine Bemerkung dabei, obwohl er in Wirklichkeit die ganze Sache vernachlässigt hat.

Die Sonntagsfahrordnung wird fast alle Sonntage nach einem anderen Muster ausgearbeitet, weil mitunter doch ein Liebkind vorhanden ist, das mit etwas Besserem bedacht werden muß als die unverbesserlichen Strafeiler. Die sollen nur das Ueberbleibsel fressen.

Man muß wirklich sagen, daß mit der Verteilung der Sonntagszüge Herr Schmid, welcher derzeit Couchendienst macht, ein außerordentlicher Praktikus ist. Am 15. Juli wurde der sogenannte Einsprungturnus Rs mit dem Bemerkten abgeändert, daß die l. l. Generalinspektion drei aufeinanderfolgende Nächte nicht zulasse. Am 1. August d. J. trat ein neuer Turnus in Kraft, laut welchem das Personal wieder drei aufeinanderfolgende Nächte durchzuführen hat. Ob die l. l. Generalinspektion auch von dem neuen Turnus Kenntnis haben wird, wissen wir nicht, hoffen aber, daß sie auf unseren Bericht aufmerksam wird und dann aber sofort den Grazer Turnusfabrikanten anständig das Hintertuch ausstopft, zumal das Personal nach diesem Turnus gar keinen freien Tag hat, trotzdem der Ministerialerlaß einen 24stündigen freien Tag vorschreibt, in den die Ruhezeit nach der Dienstreise nicht eingerechnet werden darf.

### Versammlungsberichte.

**Waidhofen a. d. Ybbs.** Den 21. Juli, um 2 Uhr nachmittags, fand im Arbeiterheim eine gutbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Zentralkommissionsmitglied Genosse Sommerfeld den Bericht über die letzten Sitzungen der Zentralpersonalkommission erstattete. Reicher Beifall lohnte denselben für seine klaren und leichtverständlichen Ausführungen. Der Vorsitzende brachte hierauf folgende Resolution zur Abstimmung:

Die heute den 21. Juli 1909 in Waidhofen versammelten Eisenbahner der l. l. Staatsbahn sprechen ihren Vertretern in der Zentralpersonalkommission das vollste Vertrauen aus und fordern dieselben auf, unentwegt an dem dem Exekutivkomitee im Oktober 1908 gegebenen Versprechen, Automatenverkürzung von 1000 Kr. auf 1100 Kr. mit zwei Jahren festzusetzen. Ferner bestehen dieselben auf sofortiger Annullierung der Klausel im l. l. Ministerialerlaß Zahl 14.535, worin es heißt, daß eine Qualifikationsnote vierten Grades (ungenügend) die Vorrückung hemmt, was viele brave Eisenbahner um ihr langsehntes Avancement bringen würde.

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen. Nachdem noch einige Anfragen vom Referenten in zufriedenstellender Weise beantwortet wurden, schloß der Vorsitzende mit einem Dank für das zahlreiche Erscheinen um 5 Uhr nachmittags die Versammlung.

**Regenz.** Am 18. Juli d. J. fand in Levis eine freie Wächterversammlung statt, in welcher Genosse Bernardi den Bericht von der Reichskonferenz erstattete. Zur leichteren Durchführung einer regen Agitation wurde das Vertrauensmänner-system eingeführt und als Landesvertrauensmann Genosse Bernardi gewählt.

**Klosterneuburg.** Montag den 2. August d. J. fand in Strahers Gasthaus eine gutbesuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Sommerfeld referierte.

**Kleinreifling.** Am Sonntag den 27. Juli 1909 fand um halb 2 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur schönen Aussicht“ in Kleinreifling eine gut besuchte Mitgliederversammlung statt, in welcher Genosse Somitsch aus Wien in leicht faßlicher Weise die Organisation und ihre Erfolge besprach und allgemeinen Beifall erntete.

Mit einigen kräftigen Worten von seiten des Vorsitzenden wurde die Versammlung um 7/8 Uhr geschlossen.

**Wien.** (Versammlung der Oberbauarbeiter.) Am 31. Juli 1909 fand in Horals Saal, XV., Neubaugürtel 15, eine von 400 Personen besuchte Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter von Wien (l. l. Staatsbahn) statt, in welcher die gewählten Ausschussmitglieder des Direktionsausschusses dieser Kategorie über die am 22. Juli stattgefundene Sitzung wegen der Lohnregulierung Bericht erstatteten.

Genosse Schneider schildert in seiner Einleitung die Entwicklung des Kampfes im Jahre 1908 und die Auflösung der alten und Schaffung der neuen Arbeiterauschüsse. Der neue Arbeiterauschuss wurde sofort nach den Wahlen zu einer Vorberechung einberufen, in welcher die Staatsbahndirektion bekanntgab, welche Summe ihr zur Verfügung steht und wie sie dieselbe aufzuteilen gedenke.

In der offiziellen Sitzung am 22. Juli 1909 wurde dem Ausschuss das fertige Laborat vorgelegt, das sie nun annehmen oder ablehnen konnten, ohne daß daran etwas geändert worden wäre. Höchstens, daß sie insinuate gewesen wären, eine weitere Verzögerung herbeizuführen. Der Ausschuss hat daher diese Vorlage angenommen, jedoch verlangt, daß der eingesezte Betrag in der vollen Höhe noch einmal vom l. l. Eisenbahnministerium bewilligt wird, um die unzureichende Lohnerhöhung mit den Steuerungsverhältnissen in Einklang zu bringen. Genosse Schneider schließt mit dem Appell, die Organisation auszubauen, um dem Arbeiterauschuss auch den nötigen Rückhalt zu geben.

Genosse Hinterwallner zeigt an einem Beispiel die ungeredeten Löhne im Verhältnis zur Dienstzeit, davon wollte die Direktion nichts wissen, sie wisse nur die Fälle, wo einzelne mit kürzerer Dienstzeit einen höheren Lohn haben, als sie nach normalem Vordienste haben könnten. Damit glauben die Herren ihre Sozialpolitik schon bewiesen zu haben, wir wissen aber, daß dies nur auf Kosten und zum Schaden der großen Masse gemacht wurde und man dabei noch den edlen Fied verfolgte und auch erreichte, daß die Arbeiter gegen einander aufgebracht und uneinig wurden; es wäre endlich Zeit, daß die Arbeiter dies einsehen und solchen Sachen durch strammen Anschluß an die Organisation ein Ende machen würden.

Genosse Hofbauer erklärte die zugestandene Lohnregelung ebenfalls für unzureichend und beantragte eine Resolution, in der die Erhöhung der Minimallohne und die Verbesserung der älteren Arbeiter im Verhältnis zu ihrer Dienstzeit verlangt wird, wozu die nötige Summe vom l. l. Eisenbahnministerium noch zu bewilligen ist. Schließlich forderte er die versammelten Bahnerhaltungsarbeiter auf, die Organisation und

das Vertrauensmänner-system auszubauen, damit auch hier endlich einmal mit den schon längst unwürdigen Zuständen aufgeräumt wird.

In gleichem Sinne sprechen noch die Genossen Petrat und Dier, worauf der Vorsitzende Genosse Futterer nach einigen kernigen Worten um halb 11 Uhr nachts die Versammlung schloß.

**Prerau.** Am 2. Mai d. J. fand in Prerau eine Versammlung der Stationsmeister und Stationsmeisteranwärter statt, in der folgende Resolution einstimmig angenommen wurde: „Das Personalkommissionsmitglied Genosse Kupnik wird aufgefordert, bei der Direktion die nötigen Schritte einzuleiten, damit den beim Telegraphendienst in den Dispositionsstationen ausübenden Organen die Nachdienstzulage von 1 Kr. auf Kr. 1.50 erhöht wird.“ Genosse Kupnik ist dem Wunsch des Personals nachgekommen, aber das l. l. Eisenbahnministerium hat prinzipielle Gründe, die Forderung abzulehnen — wahrcheinlich, Herr Bilinski, das bosnische Abenteuer — es sandte ein Zirkular mit folgendem Wortlaut:

Nr. 28.064 W. J. B.

Sammlungs-Nr. 356.

Zirkular an die l. l. Bahnbetriebsämter Wien, Strahhof, Lundenburg, Gullein, Prerau, Brann und Olmütz.

Das l. l. Eisenbahnministerium hat dem Direktionsauftrag auf Erhöhung der Nachdienstzulage für die in den Dispositionsstationen den Telegraphendienst ausübenden Organe aus prinzipiellen Gründen keine Folge gegeben.

Hiervon wollen Sie das in Betracht kommende Personal in geeignet erscheinender Weise verständigen.

Wien, am 31. Juli 1909.

Der Betriebsinspektor:

J. B. Böhm.

Wir Sozialdemokraten, an solche Haltheiten gewöhnt, dachten an weitere Ausarbeitung unserer Forderung, anders aber unsere Gegner. Sie erhoben ein Petergeschrei, ja, daran sind nur die Sozialdemokraten schuld, die haben mit der Regierung einen Pakt abgeschlossen und jetzt müssen sie ruhig sein. Nun, liebe „Jednotaki“ und „Meichsbündler“, ihr habt keinen Pakt abgeschlossen, habt also die Hände frei, zeigt uns doch auch einmal, daß ihr Forderungen des Personals durchsetzen könnt, damit ihr nicht immer auf Raub ausgehen müßt, wie die Hyänen des Schlachtfeldes.

Und ihr, Stationsmeister, wißt nun, woran ihr seid, daß ihr euch weder mit Heil oder Radzargehrei, noch mit prinzipiellen Gründen von oben den Wagen fütigen könnt. Darum hinein in die Gewerkschaft und wenn jeder seine Pflicht tut, muß der Sieg unser sein.

### Verschiedenes.

**Einzahlen allein tut's nicht.** Es sind viele der Meinung, es sei genügend, wenn sie sich in eine Organisation einschreiben lassen und ihre Beiträge entrichten. Daß man aber als Mitglied nicht nur die Pflicht zur Zahlung der Beiträge hat, sondern daß man auch agitieren und mitarbeiten, mithelfen muß an allen Bestrebungen der Organisation, das übersehen sehr viele. Wie viele sind es, die glauben, für die Erreichung höherer Löhne, Verkürzung der Arbeitszeit, Durchführung des Ruhetages und anderer Arbeiterschutzesbestimmungen zur Wahrung der Gesundheit und des Lebens der Arbeiter Genüge getan zu haben, wenn sie einzahlen. Und doch ist mit dem bloßen Einzahlen noch keine einzige Forderung durchgesetzt, es ist damit allein noch kein höherer Lohn, keine Verkürzung der Arbeitszeit, kein Ruhetag, keine der übrigen Forderungen erreicht. Auch hat die Organisation nicht nur materielle Verbesserung zum Ziele, sondern sie sucht auch die Bildung unter den Mitgliedern zu fördern durch Vorträge, Versammlungen, Diskussionen, durch Unterrichte u. s. w., wo es sich jedes einzelne Mitglied zur Pflicht machen sollte, an allen diesen Veranstaltungen teilzunehmen. Nicht eine rechnungsmäßige Zahl von Mitgliedern allein wird der Organisation nützen, sondern sie müssen auch überzeugte, kampflustige Streiter sein. Und wenn wir das und noch vieles andere in Betracht ziehen, was noch zu tun ist und ungelöst auf alle, die es mit der Organisation ernst nehmen, wartet, so kann man den Mitgliedern, die ihre Pflichten schon im bloßen Zahlen gedeckt finden, nur zurufen: Es ist eure Pflicht wie die eines jeden Mitgliedes, mitzutun an allen Aufgaben und Bestrebungen eurer Organisation. Nicht alle können Schriftgelehrte werden, aber alle können mitarbeiten an dem großen Werke des Besserwerdens, ein jeder kann und soll Kleinarbeit leisten von Tag zu Tag, von Werkstätt zu Werkstätt, von Mann zu Mann. Tue deshalb jeder Genosse seine Pflicht. Wenn alle Mitglieder ihrer Pflicht voll und ganz genügen, dann ist unsere Organisation eine festgeschlossene, zielbewußte Schar von Streitern und Kämpfern. Das gemeinsame, einheitliche und zielbewußte Handeln kann und muß zum Ziele führen. Nicht nur kürzere Arbeitszeit, höhere Löhne u. s. w. wollen wir, sondern wir wollen unser Teil erstreiten an allem dessen, was uns von den Reichen und Mächtigen vorenthalten wird; auch wir wollen die Schönheit der Natur und ihre Poesie bewundern, auch wir wollen an all den Kulturthagen, die heutzutage nur Besseren zugänglich sind, teilnehmen. Aber wir müssen auch den Dornenweg durchschreiten, der zu einer gerechten, besseren, höheren Gesellschaftsordnung führt, der verbunden ist mit unmagiebigem Agitieren, Organisieren, Streiten, Kämpfen und Siegen. Aber Opfer einzelner können vermindert werden, wenn alle, die mit uns fühlen und denken, ein jeder ein wenig von den Opfern auf sich nimmt. Der Weg zum Ziele wird dadurch viel kürzer gemacht und die Gefahren werden viel leichter zu überwinden sein. Organisiert sein heißt in die Reihen dertreten, die für bessere Arbeits-, Lohn- und Lebensverhältnisse und somit für bessere Gesellschaftsverhältnisse kämpfen. Große Aufgaben harren unser, die keine einzelne Branche der Arbeiter instande ist, zu lösen, die nur erfüllt werden können mit den Arbeitern aller Nationen als Arbeitepartei der arbeitenden Menschen überhaupt. Wir müssen daher unsere Organisationen nach jeder Richtung zu vervollkommen trachten, denn nicht nur als Arbeiter einer wichtigen Branche organisieren wir uns, sondern als Glieder der organisierten Arbeiterschaft aller Länder, wo es solche gibt, um zusammenzutreten in Freud und Leid zum Kampf und Sieg.

**Die neue bayerische Lokomotive.** Die bayerischen Staatsbahnen sind mit den besten Betriebsmitteln ausgerüstet. Und das ist im Hinblick auf die besonderen Schwierigkeiten, mit denen sie bei den stark wachsenden Steigungen und Gefällen zu rechnen hat, notwendig. Sie wendete stets ihr Augenmerk der Verbesserung des Maschinens- und Wagenmaterials, namentlich auf den großen, dem Schnellzugverkehr dienenden Linien zu. Unterstützt

wird sie dabei von hervorragend leistungsfähigen einheimischen Maschinenfabriken. Die seit einigen Jahren die Schnellzüge fahrenden neuen bayerischen Schnellzugmaschinen S 2/5 und S 3/5, die trotz ihrer großen Ausmaße ein gefälliges Bild bieten, wurden in letzter Zeit sehr vervollkommen und zu noch höherer Leistungsfähigkeit gebracht. Eine solche, von der Firma Maffel erbaute Maschine (2/6) zierte bereits die vorjährige Münchener Ausstellung, und deren Schwestermaschinen — sieben Stück — (S 3/6) werden heuer in Betrieb gestellt. Diese Maschinen eignen sich besonders zur Beförderung sehr schwerer Schnellzüge und werden auf den Strecken München-Berlin, München-Salzburg-Wien und München-Paris in Dienst gestellt. Weitere zehn solcher Maschinen sind in Bau begriffen. Diese Maschinen sollen die kostspieligen Vorpannleistungen, deren Befreiung auch aus Gründen der Betriebssicherheit erwünscht ist, entbehren lassen. Ferner sollen durch sie die Vor- und Nachläufer von Schnellzügen eingespart werden. Der Schnellzugbetrieb wird also durch sie wirtschaftlicher. Die neue S 3/6 ruht auf sechs Achsen, wovon die drei mittleren als Triebachsen, die in einem Drehgestell vereinigten zwei vorderen Achsen sowie die hintere Achse als Laufachsen angeordnet sind. Der Durchmesser der Triebäder beträgt 1870 Millimeter, der der vorderen Laufäder 950 Millimeter und der der hinteren Laufäder 1206 Millimeter. Die Lokomotive hat ohne Tender ein Leergewicht von 78.6 Tonnen und ein Dienstgewicht von 86.1 Tonnen. Von diesem entfallen auf die drei Triebachsen je 16 Tonnen oder zusammen 48 Tonnen. Die vier nebeneinander gelagerten Dampfzylinder arbeiten gemeinsam, das heißt im Verbund, auf die mittlere getriebene Triebachse, die der Sicherheit wegen aus Nickelstahl hergestellt ist. Zwei Steuerungen, eine auf jeder Maschinenseite, regeln die Dampfverteilung in den vier Zylindern. Die zwei innen liegenden Hochdruckzylinder haben einen Durchmesser von 425 Millimetern und einen Kolbenhub von 610 Millimetern, während die zwei außen liegenden Niederdruckzylinder bei einem Kolbenhub von 670 Millimetern einen Durchmesser von 650 Millimetern haben. Der Kessel ist für eine Dampfspannung von 15 Atmosphären gebaut und mit Dampfüberhitzer, System Schmid, versehen. Seine Heizfläche beträgt 268.4 Quadratmeter und seine Kesselfläche 4.5 Quadratmeter. Die Lokomotive besitzt wie alle neueren Schnellzuglokomotiven einen geschmiedeten Barrenrahmen. Die innen liegenden Teile des Triebwerkes sind gut zu übersehen und leicht zugänglich. Der vierachsige Tender der Lokomotive faßt nicht weniger als 26.000 Liter Wasser und 75.000 Kilogramm Kohlen. Das Gesamtdienstgewicht von Lokomotive und Tender beträgt 141.8 Tonnen, die Gesamtlänge 21.396 Meter und der größte Maßstab 18.842 Meter. Lokomotive und Tender haben Westinghouse-Luftdruckbremse, die auf sämtliche Räder wirkt. Der Tender hat auch noch eine Handbremse. Die Kosten der neuen S 3/6 betragen ungefähr 118.000 Mk. Die Lokomotive hat bei den bisherigen Probefahrten einen Wagenzug von 400 Tonnen Gewicht auf wagrechtter Bahn mit einer Geschwindigkeit von 110, bei Steigungen von 5/100 mit einer solchen von 90 Kilometer und bei Steigungen von 10/100 mit einer solchen von 60 Kilometer in der Stunde befördert. Dabei hat sie Kesselleistungen bis zu 2000 Pferdestärken entwickelt. Einen Wagenzug von 480 bis 500 Tonnen Gewicht vermag sie auf wagrechtter Bahn ohne Ueberanstrengung des Kessels dauernd mit einer Geschwindigkeit von 90 bis 100 Kilometer in der Stunde zu fahren. Gegenüber der vor etwa 15 Jahren in Betrieb gewesenen Schnellzugmaschine B IX, die auf den Kilometer 13 Kilogramm Kohlen brauchte und bei 80 bis 90 Kilometer Geschwindigkeit 95 Tonnen beförderte, benötigte die neueste S 3/6 nur 14 Kilogramm Kohlen, wobei sie aber über 400 Tonnen bewegt und noch die Schnelligkeit der alten Maschinen weit übertrifft. Es sind also tatsächlich überaus große Fortschritte auf dem Gebiete des Maschinenbaues in kurzer Zeit erzielt und von der bayerischen Staatsbahnverwaltung ausgenutzt worden.

**Pfäffischer Größenwahn.** Wie eine jener berühmten Eruptionen der wahnwitzigsten Selbstüberschätzung, Selbstüberhöhung und Selbstgottesähnlichkeit aus der Zeit des Verfalls der römischen Kaiser, welche man als Cäsarenwahnsinn bezeichnet hat, nutzt uns eine Neuerung des bayerischen Pfaffenblätters „Die Welt am Montag“ an, die den Hochmut und Größenwahn der katholischen Priester in ebenso widerlicher als lächerlicher Weise zum Ausdruck bringt. Die Stelle, einem mit bischöflicher Genehmigung bei Auer in Donaueschingen erschienenen „Schutzengelbrief“ entnommen, der auch in Oesterreich stark verbreitet wird, lautet: „Keine menschliche Zunge ist imstande, die erhabene Würde eines katholischen Priesters zu schildern. Sie überragt die Höhe der Kaiser und Könige, ja selbst die Majestät der erhabenen Himmelsfürsten. Die Engel sind Boten Gottes, die Macht haben dieser Welt, Gottes Stellvertreter in irdischen Dingen. Doch über beiden stehen die Priester, denn sie sind Gottes Stellvertreter in Sachen des ewigen Heiles. Ihre Würde ist darum göttlich zu nennen. Die allerheiligste Jungfrau Maria hat nicht solche Macht, denn sie kann nicht die allerkleinsten Sünde vergeben; der Priester aber kann die himmelsreichsten mit einem Worte austilgen — er ist darum der Vater seiner Gemeinde, der größte Wohltäter des Volkes. Was folgt daraus? Schreibt der Katholizismus den Kindern schon Liebe, Gehorsam und Ehrfurcht gegen die Eltern vor, in wie viel höherer Maße gebührt sie dem Priester, dessen Würde und Wohlstand unermesslich größer sind als die der leiblichen Eltern! Darum darfst du nie des Priesters Ruf verlegen durch etwaige Schwächen — Fluch solchen Lippen, die eine heimliche Sünde des Priesters ans Licht ziehen oder auch selbst ein schweres Vergehen desselben anderen mitteilen! Hingegen sorgt für sein leibliches Wohl, seid pünktlich im Zahlen der Gebühren und Zinsen. Was Ihr ihm vorenthalten, das verweigert Ihr Gott selbst, dessen Stellvertreter er ja ist.“ — Sehr erbaulich! Am ersichtlichsten klingt der Auftrag an die Schäfer, für des Hirten leibliche Bedürfnisse gut zu sorgen. Das ist eigentlich des Pudels Kern: reichliche Speise und Trank und eine dralle, junge Wirtschaftlerin für den wüthigen Hühnerhund und beileibe keine able Nachrede. Sonst Fluch und Gottes Zorn!

Wenn in der Weltstadt der Verkehr stockt. Doktor Jacques Vertillon gibt antwortend an den Streit der französischen Postbeamten in „Je sais tout“ ein interessantes Bild der Möglichkeiten, die entstehen würden, wenn in einer Weltstadt wie Paris alle Staatsbeamten und Arbeiter gemeinsam in den Generalstreik träten und damit eine Menschenanhäufung von fast vier Millionen mit einem Schlag vom Nahrungsmittelkreislauf mit dem Lande abschneiden. Der Streit der Eisenbahner würde die Schlachthöfe veröden lassen. Paris verzehrt alljährlich 275.000 Ochsen und Kühe, 45.000 Pferde, 290.000 Kalber, 2.125.000 Hammel und 415.000 Schweine, täglich nicht weniger als rund 8600 Tiere, die alle aus der Provinz mit der Bahn nach Paris befördert werden. Dazu kommt noch das geschlachtete Fleisch und die 50 Millionen Pfund Geflügel

und 92 Millionen Pfund Fische, die alljährlich nach Paris versandt werden. Aber nicht an Fleisch allein würde es mangeln. Paris empfängt im Jahre rund 3 Millionen Zentner Mehl und Getreide, 1.512.000 Zentner Speisewaren, 1.798.000 Zentner Zucker, 305 Millionen Liter Milch. Eine der größten Gefahren aber wäre der eintretende Wassermangel. Der Wasserverbrauch von Paris beträgt zurzeit für den Kopf der Bevölkerung rund 260 Liter Wasser am Tage. Die gewaltigen Aquadukte mit ihrer riesigen Leitungslänge von 2650 Kilometern würden bei dem Streit der Wasserarbeiter bald verödet liegen, und die Einwohner wären genötigt, ihren Wasserbedarf in Wagen oder mit Eimern aus der Seine zu holen. Die Beleuchtungen, die Industrien, ja selbst die Heizungen in Privatwohnungen wären unmöglich, wenn durch das Stillliegen der Verkehrsmittel die 3 Millionen Tonnen Kohle ausblieben, deren Paris jetzt bedarf. Der Streit der Postbeamten würde in einer Woche so viel Brief- und Telegrammmaterial in den Postämtern zusammenhäufen lassen, daß man den Obelisk des Konforbienplatzes ohne Mühe in einen gewaltigen Papierberg begraben könnte. Denn ein einmündiger Postreife bedeutet 300.000 unbesetzte Depeschen, 100.000 unbesetzte Rohpostbriefe, 600.000 ausgehaltene Durchgangsbepeschen und 26 Millionen Papierbogen aller Art, Briefe, Drucksachen, Zeitungen; insgesamt mehr als 1300 Kubikmeter eingepreßten Papiers. Die Straßen würden in kurzer Zeit kaum mehr passierbar sein, denn im Jahre produziert Paris rund 1.325.000 Kubikmeter Straßenschutt und Schutt; dazu käme der Hausmüll, der im Jahre 220 Millionen Kubikmeter erreicht.

**Reliquiensächer.** In der Nummer vom 1. Mai der „Pfarramtlichen Nachrichten für Deutsch-Öbel und Nittelshain“ findet sich folgende Mitteilung an die frommen Gläubigen: Es ist ein Vorrat von Reliquien der seligen Zdislava in den Händen des hochwürdigsten Bischofs. Es können Gläubige Reliquien erhalten, wenn sie die Kosten einer Verschlusskapsel tragen wollen. Es sind solche um 3, 5 und 10 Kr. zu haben.

Die „selige Zdislava“ ist also zum Handelsartikel geworden. Und angesichts solcher Angebote wagen es die Pfaffen noch, den Reliquiensächer zu leugnen.

**Das Bett** ist eine kleine Betrachtung Peter Altenbergs in der „Wiener Allgemeinen Zeitung“ betitelt. Es heißt da: „Dein Bett ist wunderbar, so eine Art Refugium vor den Gefahren des wachen Lebens! Aber zugleich eine Gefahr selber — nämlich eine Art von Vorjag deines Geistes. Dein Leben erhält im Bett retardierende Kräfte, das alles, was entgegenwirken soll deinem Wiltwerden, läßt nach! Nur außerhalb deines Bettes bist du eigentlich widerstandsfähig den tausend feindlichen Mächten deines Lebens! Im Bett bist du ihnen unentrinnbar ausgeliefert, verfallen, und du selbst verfallst! Dein Bett schützt deine vorhandenen Kräfte, aber zugleich verhindert es die Zufuhr deiner neuen möglichen Kräfte durch das bewegte Leben des Tages! Du ziehst dich zurück aus dem nützlichen Stempel! Dein Bett ist eine Art von Vorjag! Es ist der Tod im Leben! Ein sanfter Tod, von dem es eine Auferstehung gibt! Aber vergiß es nie, Erwachsene: Kinder in der Wiege, Kranke in ihrem Bett schlafen unendlich lange! Das heißt einfach, sie sind noch nicht lebensfähig! Sonst würden sie das „Wachsein“ vertragen! Der wahre Mensch lebt, der schlafende ist gefordert! Man kann viele Sünden durch ausgiebigen Schlaf erlösen — Aber wenn man keine begehrt? Dein Bett ist dein Vorjag! Sobald du darin einschiffst, stirbt irgend etwas Wertvolles in dir ab!“

**Der tödliche Staub.** In dem Jahresbericht des Arbeitsbureaus der Vereinigten Staaten für 1908, der soeben veröffentlicht worden ist, wird eine Untersuchung über die verhängnisvolle Rolle, die der Staub für den allgemeinen Gesundheitszustand spielt, mitgeteilt. Es wird berechnet, daß im Lande jährlich das Leben von mehr als 22.000 Menschen gerettet werden könnte, wenn nur die Ventilationsbedingungen in den Werkstätten, in denen die Luft mit „tödllichem Staub“ gesättigt ist, verbessert würden. Die Zahl der Fälle von Tuberkulose würde um ein Drittel vermindert werden. 24.8 Prozent der Todesfälle unter den Fabrikarbeitern sind nach dieser Aufstellung durch Staub aus organischen Bestandteilen und 36.9 Prozent durch Metallstaub verursacht. Die höchste Ziffer wird bei den Arbeitern an den Zerreibungsmaschinen erreicht und 49.2 Prozent der Todesfälle werden bei diesen durch Tuberkulose herbeigeführt. Die mitgeteilten Zahlen führen zu dem Schlusse, daß eine der Hauptursachen der Sterblichkeit unter der Arbeiterbevölkerung dem Mangel an reiner Luft zuzuschreiben ist. Der Staub in den Räumen, in denen die Arbeiter sich den größten Teil des Tages aufhalten müssen, ist schädlicher als die Wirkung von ansteckenden Krankheiten; zudem ist diese Ansteckung in staubgeschwängelter Luft noch besonders erleichtert. Die Ventilation der Räume kann bis zu einem gewissen Grade die schweren Schädigungen, die der Staub für alle darin Weilenden mit sich bringt, herabmindern, so daß also eine ständige und strenge hygienische Kontrolle durchaus erforderlich ist. Als „tödlicher Staub“ werden alle die kleinsten Körpertheilchen bezeichnet, die sich beim Gebrauch von den Werkzeugen oder den hergestellten Gegenständen ablösen. Von welchem Stoffe diese Theilchen auch herühren mögen, sie bringen den Arbeiter in Gefahr, indem sie durch den Mund und die Nasenhöhle in die Lungen eindringen und sich in den Luftröhren festsetzen. Zur Bekämpfung des Staubes werden in dem Bericht des Arbeitsbureaus eine Reihe von praktischen Anweisungen gegeben, die auf Grund der Untersuchungen der Professoren Hofmann, Richardson und Waldane erprobt worden sind. Besonders bevorzugt hat sich das Verfahren, den Staub durch Saugröhren aus den Arbeitsräumen anzusaugen und ins Freie zu befördern, wie durch den Rauch ins Freie abzieht. Auch die Herstellung von Luftströmen, die in geeigneter Weise durch die Arbeitsräume geleitet werden, vermag große Dienste zu leisten.

**Wachtechnisches.**

**Patentbericht,** mitgeteilt von Dr. Fuhs und Ingenieure Kornfeld u. Hamburger, Wien, VII., Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abmementen dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zwei Monaten Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen

werden von dem angeführten Patentanwaltsbureau maßigst berechnet.

**Oesterreich.** Ausgelegt am 15. Juli 1909, Einspruchsfrist bis 15. September 1909. Kl. 20a. Abraham Horn, Kaufmann in Bufacowce (Galizien). Schutzvorrichtung gegen das Umfüllen von Eisenbahnwagen und dergleichen, gekennzeichnet durch zu beiden Seiten des Wagens gelenkig angeordnete Stützhelbe, die von der Wagenwand nach außen abgehoben werden können und sich beim Kippen des Wagens in die Erde rammen und hierdurch dessen vollständiges Umlegen verhindern. — Kl. 30a. Alois Kraus, Fabrikarbeiter in Gorma bei Kositz (Sachsen-Altenburg). Eisenbahnkipwagen mit durch Zahnstangentrieb in der Querrichtung des Geleises um die Drehpunkte der gegenüberliegenden Hebevorrichtung kippbarem Wagenkasten, dadurch gekennzeichnet, daß die Zahnstangen mit dem Wagenkasten mittels Gelenken verbunden sind, deren Zapfen auf beiden Seiten seitlich herausragen, so daß sie bei ihrer Auslagerung auf Quereisen des Untergestelles die Drehachse zum Kippen des Wagenkastens bilden.

**Ungarn.** Ausgelegt am 15. Juli 1909, Einspruchsfrist bis 1. September 1909. Kl. 4267. Pölk Wynum, Maschinenist in Straßon (Kanada) und Newton Barnwell, Maschinenist in Alberta. Eisenbahnrad. V/b. — Kl. 4388. Louis Voirault, Ingenieur in Paris. Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen. V/b. — Kl. 4528. Ferencz Buchbinder und Lipót Macieik, Tischlergehilfen in Ujpest. Stellbares Schiebefeinst für Eisenbahnwagen und Fahrzeug. V/b. — Kl. 1460. Société d'Etude et d'Exploitation des Atteleges Automatiques pour Waggon Brevets Moyet-Bonnier in Grenoble. Selbsttätige Eisenbahnwagenkupplung. V/b. — Kl. 3753. Madár v. Kovács-Sebestény, diplomierter Ingenieur, Professor der technischen Hochschule und Josef Weismahr, diplomierter Ingenieur, Adjunkt der technischen Hochschule in Budapest. Eisenbahnquerschwellen aus Eisenbeton. V/a.

**Deutschland.** Ausgelegt am 8. Juli 1909, Einspruchsfrist bis 1. September 1909. Kl. 20c. Hermann Wegner, Kaufmannstraße 43, E. Demperow, Göttingstraße 15, und Aug. Vuerschaper, Sophienstraße 4, Braunschweig. Gepäcknetz, insbesondere für Eisenbahnfahrzeuge.

**Literatur.**

„Der Bahnmeister.“ Handbuch für den Bau und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. II. Band. **Seft 1: Allgemeine Vorkenntnisse.** Bearbeitet von Oberingenieur a. D. H. Vort, f. f. Professor. Mit 36 Abbildungen im Text. Preis Kr. 4.80.

Inhalt: Geschichte, Bedeutung und Einteilung der Eisenbahnen. Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst. Die Betriebsmittel. Züge und Zugverkehr. Die Anlage der Bahn im allgemeinen.

Zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung W. Knapp in Halle an der Saale.

Sein diesjähriges **Vortrags- und Rednerverzeichnis** versendet soeben der Deutsche Monistenbund. Die hübsch ausgestattete Broschüre hat gegen das Vorjahr erheblich an Umfang gewonnen, ist sehr zweckmäßig angeordnet und führt 35 Redner mit ihren Vortragsstoffen auf, unter denen wir recht klugvolle und ernsthafte Namen finden wie die Professoren Dr. Ludwig Plate, Dr. Arthur Drehs, Dr. August Forel und Dr. Ludwig Gurtt, Wilhelm Wölfsche, Dr. Bruno Wille, Dr. Rudolf Penzig, Dr. Graf Matuschka, Dr. Johann Unold, Dr. Wilhelm Schallmayer, Dr. Helene Stoedcker, Dr. Walter Fielhaber, M. G. Vaegge, die Vöner Pastoren Ernst Baars, Viz. Dr. Lippius und Emil Felden und andere mehr. Das sehr reichhaltige und interessante Verzeichnis meist über 260 wissenschaftliche und volkstümliche Einzelvorträge und Zyklen auf und widerlegt in der Beseitigung der Probleme und der vertretenen Standpunkte deutlich die früher oft gehörte Meinung von einer einseitigen Aufklärung und Propaganda des Monistenbundes. Es ist deshalb allen Vereinsvorständen, Vortragskomitees u. s. w. zur Wahl von Vorträgen unbedingt zu empfehlen und von der Geschäftsstelle des Deutschen Monistenbundes in Berlin W 57 Kurfürstentrasse 167 gegen Einsendung von 30 Pf. zu beziehen.

**Mitteilungen der Zentrale.**

**Verwaltungskomiteefitzung** am 29. Juli 1909. Es liegen 112 Unterstützungsanfragen vor; für 86 Fälle werden Unterstützungen im Betrag von 2460 Kr. bewilligt; 20 Fälle abgewiesen; 6 Fälle an die Ortsgruppen rückgeleitet. Für 41 Fälle wird der Rechtsschutz bewilligt. Zur Begleichung von 94 Expensnoten werden Kr. 11.087.12 und 44 Mark 60 Pf. angewiesen. Entgegennahme des Berichtes über die Lohnbewegung unter den Oberbauarbeitern der Südbahn in Südtirol und auf der Strecke Marburg-Triest. Erledigung des vorliegenden Einlaufes. Personalangelegenheiten der Zentrale.

**Sprechsaal.**

**Funktionäre und Vertrauensmänner, Achtung!**

Genossen Funktionäre und Vertrauensmänner, die mit dem Prager Sekretariat des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines in Oesterreich in Verbindung stehen werden, aufmerksam gemacht, daß das Prager Sekretariat und die Administration und Redaktion des Bruderblattes „Zeleznični Zřizenec“ am 14. August l. J. in das von unserer Organisation angekaufte Haus, Zizlov, Krásavalič 914, mit den Kanzleien einziehen werden. Es sind deshalb ab 13. August alle für das Prager Sekretariat der Organisation oder für die Administration und Redaktion des Bruderblattes „Zelez-

				
<b>Photogr. Apparate</b> Stell-u. Handkameras neueste Typen zu bill. Preisen gegen bequeme Monatsraten von 2 Kr. an. Illust. Kamera-Katalog grat. u. frei. Postkarte genügt. <b>Bial &amp; Freund</b> Wien VI/50	<b>Goerz' Trieder-Binocles</b> für Reise, Sport, Jagd, Theater, Militär, Marine usw. gegen bequeme Monatsraten Andere Gläser m. bester Paris. Opt. zu all. Preis. Ill. Gläserkatalog. grat. u. fr. <b>Bial &amp; Freund</b> Wien VI/50	<b>Grammophon</b> und Schallplatten, nur prima Fabrikate, Automaten usw. gegen ger. Monatsraten von 2 Kr. an. Illust. Grammophon-Katalog grat. u. fr. Postk. genügt. <b>Bial &amp; Freund</b> Wien VI/50	<b>Zithern aller Systeme, Violinen</b> nach alten Meistermo., Celli, Mandolinen, Gitarren gegen geringe Monatsraten v. 2 Kr. an. Ill. Katalog über Saiteninstrumente grat. u. fr. Postk. genügt. <b>Bial &amp; Freund</b> Wien VI/50	<b>Waffen</b> Doppellint., Drillinge, Scheibentüde., Revolver usw. geg. bequeme Monatsraten Fachmann. Leilung. Ill. Waffen-Katalog grat. u. frei. Postkarte genügt. <b>Bial &amp; Freund</b> Wien VI/50

nični Zřizenec" bestimmte Sendungen an die neue Adresse:

"Železniční Zřizenec" Žižkov, Krásova ulice 914

zu richten.

Indem wir dies den geehrten Funktionären zur gefälligen Kenntnis bringen, zeichnen wir

mit sozialdemokratischem Gruß Böhmisches Sekretariat des

Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.

Achtung, Eisenbahner!

Anlässlich der in Pilsen stattfindenden Arbeiter-, Gewerbe- und landwirtschaftlichen Ausstellung veranstaltet die Ortsgruppe Pilsen am 12. September d. J., einen

Eisenbahnertag

mit folgendem Programm:

1. Vormittags Empfang der auswärtigen Teilnehmer am Bahnhof.

2. Um 11 Uhr vormittags Versammlung am Radektyplaz unter freiem Himmel mit folgender Tagesordnung:

15 Jahre soziale Kämpfe des österreichischen Eisenbahnerpersonals. Referenten: Reichsratsabgeordneter Genosse J. Tomšik, Reichsratsabgeordneter Genosse Vinovec und Landessekretär Genosse Probecky.

3. Umzug durch die Stadt in geschlossenen Reihen zum Ausstellungspalaz (Arbeiterheim).

4. Um 1 Uhr gemeinsames Mittagessen.

5. Besuch der Ausstellung. Rendez-vous am Ausstellungspalaz. Konzert zu Ehren der Teilnehmer am Eisenbahnertag (Eintritt 40 H).

Genossen, wir erwarten allerorts eure Zustimmung und zahlreichen Besuch.

Anmeldungen zum Eisenbahnertag in Pilsen sind bis längstens 5. September d. J. an Genossen

Báclav Snajdr, Ustava ulice 18 in Pilsen zu adressieren und müssen folgendes enthalten:

Ortsgruppe oder Zahlstelle. Anzahl der Teilnehmer und eventuelle Ankunft in Pilsen.

Ferner Anzahl der Teilnehmer, welche Mittagessen und Logis für Samstag und Sonntag oder einen dieser beiden Tage wünschen.

Für gute Bewirtung und anstandslose Unterkunft wird reichlich Sorge getragen.

Etwasige Anfragen wegen diverser Angelegenheiten, die sich auf den Eisenbahnertag beziehen, sind ebenfalls an Genossen Snajdr zu richten.

Anmeldungen, die nach dem 5. September einlaufen, können nicht mehr berücksichtigt werden.

An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins in Budweis.

Wir bemühen uns schon längere Zeit, um eine für die Mitglieder des Konsums nützliche Statutenänderung durchzuführen.

Dieses war uns aber bis jetzt wegen den Machinationen der „Zemská Jednota“ nicht möglich.

Um zu zeigen, wie dieser Verein kämpft, wollen wir nur ein Beispiel anführen.

Wir beantragen die Vermehrung des Aufsichtsrates von drei auf sieben Mitglieder, zugleich aber auch die Herabsetzung der Gesamtentlohnung des Ausschusses und zwar daß derselbe bloß 1/2 Prozent vom Verkauf erhält und nicht wie bisher auch vom Einkauf.

Die „Zemská Jednota“ will den Mitgliedern weismachen, daß durch die Vermehrung des Aufsichtsrates die Ausgaben erhöht würden, was aber ganz unrichtig ist, denn 1/2 Prozent bleibt immer bloß 1/2 Prozent, ob dasselbe auf zehn oder vierzehn Ausschussmitglieder aufgeteilt wird.

Um eine Statutenänderung durchzuführen, werden wir abermals um eine außerordentliche Generalversammlung ansuchen.

Um gewiß zu siegen, benötigen wir 50 Prozent der Vollmachten, das sind 770 Mitglieder, welche sich persönlich an der außerordentlichen Generalversammlung beteiligen.

Der Zweck sowie der Text der Statutenänderung wird durch Flugblätter bekanntgegeben.

Wir ersuchen daher sämtliche Konsummitglieder ihre Vollmachten, bloß unterschrieben und unausgefüllt, an uns abzugeben.

Wir ersuchen daher sämtliche Konsummitglieder ihre Vollmachten bloß unterschrieben unausgefüllt an uns abzugeben.

Die Mitglieder der Strecke machen wir aufmerksam, daß sie ihre Vollmachten von den Dienstvorständen fordern, an uns abgeben und nicht duben, daß die Vorstände diese wieder an das Lebensmittelmagazin zurückgeben.

In Budweis können die Vollmachten an sämtliche Vertrauensmänner und Ortsgruppenfunktionäre abgegeben werden.

Auf der Strecke Budweis-Linz sammelt dieselben der Oberkondukteur Franz Adl, Budweis-Saltau: Kondukteur Josef Schuh, Budweis-Wesely: Lokomotivführer Voleslav Weber.

Mitglieder, welche weit entfernt stationiert sind, werden ersucht, ihre Vollmachten per Post an den Obmann Karl Novak, Budweis, Rudolfsbatterstraße Nr. 425, zu senden.

Achtung, Eisenbahner!

Leopold Böwly, Beleuchtungsmeister und Ausschussmitglied des Provisionsfondsvereines der k. k. österreichischen Staatsbahnen, wohnt nunmehr in Wien, XV. Sechshäuser Hauptstraße 13, III/42.

Alle Zuschriften sind an diese Adresse zu richten.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen!

Die Ortsgruppen und Zahlstellen haben in den letzten Tagen ein Zirkular erhalten, worin sie ersucht werden, das seinerzeit besprochene Buch „Der Bürgerkrieg“, sozialhistorisches Drama von J. Prod für die Bibliothek anzuschaffen.

Wegen seines sozialpolitischen Wertes sollte dieses Buch in keiner Arbeiterbibliothek fehlen.

Wer die große Tragik der Pariser Kommune von 1871 kennen lernen will, dem sei dieses Werk bestens empfohlen.

Bestellungen können an die Redaktion des „Arbeiterkampf“, Wien, VI. Gumpendorferstraße 62 oder an die Administration des „Eisenbahner“, Wien, V. Bentagasse 5, gerichtet werden.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das Wächterpersonal der k. k. Bahnerhaltungsfektion Wien I bittet um Einführung der Gehaltszettel, wie selbe bei der Bahnerhaltungsfektion Wien III bereits eingeführt sind.

Durch das Fehlen einer Gehaltsliste respektive deren Einnahme und Unterschrift ist das Wächterpersonal das ganze Jahr nicht in der Lage sich über die Höhe der Abzüge und der Gebühren zu orientieren.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen in Mähren.

Die Photographien des verstorbenen Genossen Glaser (Größe 45 x 32) sind beim mährischen Landessekretariat um den Preis von Kr. 1.20 per Stück zu haben.

Um größere Portoaufgaben zu vermeiden, werden die Kollegen ersucht, gemeinsame Bestellungen zu machen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das gesamte Vershubpersonal von Wien I (Lastenseite) erlaubt sich die höfliche Anfrage, wann die Kaserne für das Personal gebaut wird.

Weim Bahnbetriebsamt Wien I wurde in dieser Angelegenheit bereits am 30. März 1909 vorgesprochen und von Seite der k. k. Staatsbahndirektion, Abteilung V, wurde zugesagt, diesbezügliche Erhebungen zu pflegen.

Das gesamte Vershubpersonal ersucht um dringende Erhebung.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Streckenblock- und Zugmeldevächter der Bahnerhaltungsfektion Saalfelden bitten um baldige Einführung des 16stündigen Dienstes mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit, wie selbe bereits bei der k. k. Bahnerhaltungsfektion Kitzbühel eingeführt ist.

Esuchen die Stationsblockwächter um den freien Tag im Monat, um sich mindestens einmal im Monat der Familie widmen zu können.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Blagensfurt. Am Freitag den 13. August l. J. um 8 Uhr abends, findet im Saale des Herrn Kollmann, Hotel „Bahnhof“ eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht der gewählten Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. 2. Die geplante Verschlechterung der Sozialversicherung beider österreichischen Eisenbahnen. 3. Anfragen und Allfälliges.

Als Referenten erscheinen die Genossen Karl Wild und Alois Bedl, Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in Wien.

Ortsgruppe Hütteldorf. Die Ortsgruppe Hütteldorf gibt auf diesem Wege allen jenen Genossen, welche die Vereinsabende mit einer Ausbauer boykottieren, die einer besseren Sache würdig wäre, bekannt, daß sie laut Ausschlußbeschluss dem Verein „Freie Volkshöhle“ beigetreten ist, und am 29. August die erste Vorstellung im Deutschen Volkstheater stattfindet. Karten zu derselben sind beim Kassier Genossen Franz David zu beziehen. Der Ausschluß erwartet zuversichtlich, daß sich die Genossen an dieser Bildungsarbeit rege beteiligen.

Ortsgruppe Eggenburg. Es diene den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe Eggenburg zur Kenntnis, daß Sonntag den 21. August die halbjährige Generalversammlung in Pann's Gasthaus um halb 4 Uhr nachmittags stattfindet. Die Genossen werden ersucht, zu dieser wichtigen Versammlung pünktlich und zahlreich zu erscheinen.

Referent aus Wien.

Ortsgruppe Inzersdorf. Sämtliches dienstfreies Personal der Lokalbahn Wien-Baden, wird für den 11. August 1909, in Seiter's Gasthaus in Siebenbrunn stattfindenden Versammlung freundlichst eingeladen. Es ist Pflicht eines jeden, zu dieser Besprechung bestimmt zu erscheinen, da wichtige Angelegenheiten besprochen werden.

Ortsgruppe Leoben. Am 15. August d. J., um 8 Uhr nachmittags, findet in Judendorf bei Leoben, Schmölgers Gasthaus, eine Versammlung der Eisenbahnbediensteten mit folgender Tagesordnung statt: Erfolge der Organisation.

Am selben Tage, um 7 Uhr abends, wird in Kaufmann's Gasthaus in Donawitz ebenfalls eine Eisenbahnerversammlung abgehalten.

In Leoben findet die Versammlung am 16. August, um 8 Uhr abends, im Hotel „Lamm“ statt.

Die Eisenbahner von Leoben und Umgebung werden aufgefordert zu diesen wichtigen Versammlungen zahlreich zu erscheinen. Als Referent zu diesen Versammlungen ist Genosse Somitsch aus Wien bestimmt.

Ortsgruppe Jaromer. Alle Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als drei Monate rückständig sind und bis 15. August den Rückstand nicht begleichen, werden als ausgetreten betrachtet und aus dem Mitgliederverzeichnis gestrichen. Es werden daher die rückständigen Mitglieder ersucht, ehestens ihren Verpflichtungen nachzukommen.

Ortsgruppe Lundenburg. Den Genossen der Ortsgruppe Lundenburg diene zur Kenntnis, daß das Vereinslokal ab 1. August in das Gasthaus des Herrn Rudolf Wimmer verlegt wurde, woselbst jeden Montag, 8 Uhr abends, der Vereinsabend stattfindet. Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Ausig. Sonntag den 15. August, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal Restaurant „Volkstheater“, Potauerstraße, Monatsversammlung mit Vortrag.

Die Mitglieder werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen.

Ferner diene den Genossen zur Kenntnis, daß die reichhaltige Bibliothek wieder zur Verfügung steht und die Bücherausgabe jeden Montag von 7 bis 9 Uhr abends im Vereinslokal stattfindet.

Weiters werden die Genossen der St. G. G. ersucht, sich in Organisationsangelegenheiten an Genossen Anton Kronich, Ziebnikerstraße 39, zu wenden.

Ortsgruppe Steinbrunn. Die öffentliche Eisenbahnerversammlung findet Dienstag den 17. August d. J., um 8 Uhr abends, im Gasthaus Moser statt, in welcher die Genossen R. Weigl und J. Kopac sprechen werden.

Um 6 Uhr abends findet eine Vorbesprechung statt, wo eventuelle Anträge und Anfragen besprochen werden. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Selthal. Es diene den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe Selthal zur Kenntnis, daß sämtliche Zuschriften an Genossen Josef Kollub, Wagenaufseher in Selthal zu richten sind.

Weiters werden jene Mitglieder, welche mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand sind, freundlichst ersucht, dieselben pünktlich zu entrichten, da wir sonst gezwungen wären, nach den Vereinsstatuten §§ 6, 7 und 9 vorzugehen. Die Vereinsabende finden jeden ersten Sonntag im Monat um 8 Uhr abends statt.

Sammlungsausweis.

Für die streikenden Oberbauarbeiter der Strecke Sankt Michele-Wido sind uns von folgenden Ortsgruppen Streikunterstützungen zugekommen: Von den organisierten Eisenbahnern der Ortsgruppe Weidling Nr. 50, von den Werkstättenarbeitern der Südbahn Ortsgruppe Innsbruck II, 2960, Ortsgruppe Franzensfeste 20, Ortsgruppe Graz I 50, Ortsgruppe Monfalcone 50, Ortsgruppe Leoben 10; bis zum 7. August 1908 zusammen Kr. 209.60.

800 Dutzend fertig gesäumter Leintücher ohne Naht

150 cm breit, 2 Meter 35 cm lang, garantiert Leinen, aus den besten Leinengarnen verarbeitet, werden infolge Reduzierung der Produktion um

2 Kronen 40 Heller

per 1 Stück abgegeben. — Dieselben Leintücher, jedoch in hochprima Qualität, aus den edelsten Leinengarnen verarbeitet, verwendbar für feinste Brautausstattungen,

2 Kronen 60 Heller

per 1 Stück. — Mindestabnahme 6 Stück gegen Nachnahme. — Für Nichtzussendes sende das Geld samt Spesen retour.

ACHTUNG! Bitte meine Ware mit der der Konkurrenz nicht zu verwechseln, da ich nur das Beste versende und ein jeder die Ware nachbestellt. Ich bitte auf die Länge zu achten!

S. Stein, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Kilo neue, gefüllte Kr. 9.00, bessere 12 Kr., weiße baumwollene, gefüllte 18 und 24 Kr., schneeweiße baumwollene, gefüllte 30 und 36 Kr. Versand franco per Nachnahme. Austausch und Rücknahme gegen Vorkauf vergütet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

KOS-TEN-LOS einen selbstspielenden Konzert-Apparat Schallplattensystem mit Blumentrichter. Der Versand erfolgt gratis, jedoch unfrankiert innerhalb der Staaten Europas. Näheres auf Anfrage! Exporthaus Hannich WIEN 55, Margarethenstrasse 122 E. Telephon 4755.

Nachruf. Die organisierten Blockwächter der Oberen Wienalblinie rufen auf diesem Wege ihren Vorstand Herrn Galtner der Station Siebing ein herzliches Beileben nach und werden denselben immer ihr Andenken für sein unparteiisches und gerechtes Vorgehen gegen seine Untergebenen bewahren. Gleichzeitig bedeuten die Eisenbahner der Ortsgruppe Penzing die Beilebung nach Stigmundherberg des Gen. Gaag, von ihrem unermüdbaren und eifriger Mitarbeiter als Schriftführer in der Ortsgruppe und sendet denselben auf diesem Wege ein herzliches Beileben sowie die besten Grüße der gesamte Ausschuss. Die organisierten Eisenbahner von Stigmundherberg beglückwünschen wir zu ihrer neuen Kraft, die sie an dem Gen. Gaag in der Ortsgruppe erlangen. Ortsgruppe Penzing.

8 Tage zur Probe. Neueste Musikpendeluhren mit Schlagwerk, Wecker, Musik. In prachtvollem Natur-Wurmbaum, farb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichtet mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franco unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden. Preis per Stück K 14.—. Ohne Musik K 10.—. 3 Jahre schriftl. Garantie, Versand per Nachnahme. Erste und grösste Uhren-Niederlage MAX BÖHNEL Wien, IV., Margarethenstrasse 27/8. Nickel-Roskopf-Uhr K 3.—, Silber K 7.—, Omega K 13.—, Silberkette K 2.—, Golduhr K 18.—, Goldkette K 20.—, Goldring K 5.—, Wecker K 2.—. Vorlagen Sie meinen grossen Preisverantw. mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franko zugesendet wird.

Nebenverdienst für Herren und Damen jeden Standes durch Uebernahme hochlohnender Vertretung. Hausindustrie schriftlich. Nebenverdienst häuslich gewerblicher Arbeit etc. Prospekte gratis. Reform-Verlag, Großschönau Nr. 30 in Sachsen.

Druckarbeiten jeder Art verfertigt die Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Evoboda & Co. Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderen sozialdemokratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine. Wien, VI. Mariahilferstraße 89A. Zur gef. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!



# Kraftlose Nerven.

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

Auch das Nervensystem kann „stromlos“ werden, die Nervenkraft kann abnehmen, kann ganz vernichtet werden.

**Die Folgen sind entsetzlich.**

Nervosität, Neurasthenie, Neuralgie, gekennzeichnet durch Mattigkeit, Kopfschmerzen, Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit und üble Laune, besonders des Magens, Zittern der Hände, Schlaflosigkeit, Gedächtnisschwäche, Angstgefühl, Unsicherheit beim Sprechen, Zuckungen der Muskeln und Glieder, Epilepsie, bohrende Schmerzen ohne Geschwulst, Ischias, Impotenz, Trunksucht, Neigung zu Ausschweifungen, Verdauungsstörungen, Melancholie und viele andere Beschwerden stellen sich ein.

Unter normalen Verhältnissen genügt die gewöhnliche Zufuhr von Kraft, um das Nervensystem hinreichend mit Energie zu versorgen. In der erschöpfenden Hast des modernen Erwerbs- und Gesellschaftslebens genügt aber die auf langsamen Verbrauch berechnete Versorgung nicht mehr, es treten ganz außergewöhnliche Ansprüche an das Nervensystem heran, und wenn dasselbe nicht entsprechend besser mit Kraft versorgt wird, so versagt es, der Lebensprozess wird gestört und stockt.

## Schnellste Hilfe tut dringend not.

Man muß die ermatteten, abgesehenen, überarbeiteten Nerven durch Kraftmittel stärken und stählen, und das beste, weil natürlichst und am schnellsten wirkende Mittel ist unsere Nerven-Nahrung „Visnervin“.

Das berühmte chemische Untersuchungs-Laboratorium von Dr. Lehbin, Berlin, sagt:

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

Da in „Visnervin“ eine rationelle Vereinigung der oben angeführten Nährstoffe mit dem Lecithin erzielt ist, so ist dieses Präparat als

## ein vorzügliches Nerven-Nähr- und Stärkungsmittel

zu bezeichnen, welches auf Grund seiner chemischen Zusammensetzung in hohem Maße geeignet erscheint, den Gesamtstoffwechsel im Organismus anzuregen, der Erhaltung und Förderung des Kräftezustandes, sowie der Ernährung und Stärkung des gesamten Nervensystems zu dienen und einen Ersatz der verbrauchten Nervenzellen herbeizuführen.

Wie es wirkt, das sehen Sie aus unserer Broschüre über Nervenleiden, die auch sonst noch zahlreiche, für jeden Nervenleidenden hochwichtige Aufklärungen enthält. Sie sehen es aber auch aus den Ergebnissen eines kostenlosen Versuches, den wir Ihnen ermöglichen.

## Ganz umsonst eine große Probe.

Wir senden Ihnen die hochwichtige Broschüre: „So bekämpft man Nervosität, Neurasthenie, Nervenschwäche mit Erfolg“ sowohl als auch eine für einen ersten Versuch genügend große Probe „Visnervin“ ganz gratis, wenn Sie uns darum schreiben. Sie sollen selbst urteilen, sich selbst überzeugen, daß wir nicht zu viel versprechen, selbst sehen, wie schnell sich die Anzeichen der Besserung bemerklich machen. Wir garantieren für den Erfolg laut Garantieschein. Verlangen Sie einfach per Postkarte heute noch die kostenfreie Probe nebst Broschüre.

**Dr. Arthur Erhard o. m. b. H., Abt. 15 Berlin W. 35.**

Nicht einen Heller kostet Sie meine Instruktion, wie man Brüche heilt. Viele Dankschreiben. Schreiben Sie sofort an **C. Wallner, Spezialist, Wien, VII, Mariahilferstraße 78/21**

## Nachruf.

Anlässlich der Verfehlung des Gen. Johann Pfatschbacher von Selzthal nach Willach erlauben sich die Genossen von hier dem Genannten ein herzliches Lebewohl nachzurufen und beglückwünschen die Genossen von Willach, da er hoffentlich in ihren Reihen ebenso wacker kämpfen wird, wie er dies in Selzthal getan hat.

Die organisierten Eisenbahner von Selzthal.

**Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?**

Um meine vorzüglichsten neuesten Starkton-Goldkartridgwalzen überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken. Verlangen Sie gegen Einsendung von 10 H. (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und kostenfrei erhalten.

**I. Sprechmaschinen-Versand „Lwin“**  
Wien, VI., Gumpendorferstrasse 111/9.

**Fleisch! Fleisch!**

Versende gutes frisches Fleisch, konserviert, 10 Tage haltbar, in Postpaketen à 5 Kilogramm per Nachnahme franco jeder Station, und zwar Rückfleisch hinteres Nr. 520, Kalbfleisch vom Schlegel Nr. 521, zur vollsten Zufriedenheit. Beste Garantie!

**Josef Ritter, Fleischexport, Zator, Galizien.**

**Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, gefüllene K 2.-; beste K 2.40; prima halblumige K 2.80; weiße K 4.-; weiße, flaumige K 5.10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllte K 6.40, K 8.-; 1 kg Danuen (flaum), graue K 6.-; K 7.-; weiße, feine K 10.-; allerfeinster Brustflaum K 12.-

Bei Abnahme von 5 kg franco. aus dichtblättrigem roten, weißen oder gelben Flaum, 1 Tuchent, 180 cm lang, 110 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, je 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit neuem, grauem, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern K 16.-; Halbduunen K 20.-; Danuen K 24.-; einzelne Tuchente K 10.-; K 12.-; K 16.-; Kopfkissen K 3.-; K 3.50; K 4.-; Tuchente, 180 cm lang, 140 cm breit, K 14.50; K 17.80; K 21.-; Kopf-Kissen, 90 cm lang, 70 cm breit, K 4.50; K 5.20; K 6.70; Unterbetten, Kinderbetten, Heberrillen, Betten und Matratzen zu billigem Preis. Versand gegen Nachnahme von K 12.- an franko. Austausch oder Rücknahme franco gestattet. Für Rückhaltendes Geld retour. Wirklichste Preisliste gratis und franco. **S. Benisch in Dachsenitz Nr. 158, Böhmerwald.**

**Günstiger Gelegenheitskauf**

für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Private:

**40-45 Meter à K 15.-**

fortiert. Stoffe auf Wägen, 70 Zm. breit, feine neueste Mode-Deffins, Domben- und Blüten-Repert, vorzügliche rote Fendelchleimwand, Karawab, Bettzeug, Erjord auf Männerhemden, Frauenhäutchen, Panischer, Blausche auf Schürzen und Handtücher, hübsche moderne Deffins.

Restenlänge 6-10 Meter.

Garantiert ohne jeden Fehler und echtfarbig, nur in prima Qualität. Für Nichtabfindendes sende ich sofort das Geld retour. Mindestabnahme: 1 Postfahne, 40-45 Meter gegen Nachnahme sende

**Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.**

**Wilhelm Beck & Söhne**  
k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider.**

**ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VIII/1, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VI/2, Hirschongasse Nr. 25.**

**FILIALEN:**  
SARAJEVO u. BUDAPEST, INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.

Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektiert.

**Kaufe bei Kraus**

wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdchiffon 84 Ztm. breit, 20 Meter lang K 9.-  
1 „ beste Rumburger 88 „ „ 23 „ „ 13.-  
1 „ Krauswebe Nr. 87 84 „ „ 23 „ „ 17.-

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

1 Dtzd. Leinenzwischhandtücher, weiss, 48x115 Ztm. gross, K 5.50.

**Leintücher ohne Naht**  
aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x200 Ztm. gross, K 13.20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14.88.

1 Dtzd. feine, reinleinene Taschentücher 48x48 Ztm. gross, K 0.-.

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

**Mechanische Weberei u. Leinwandfabrik**  
**JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.**  
Musterbuch gratis!

**MÖBEL** **aufruf an die Herren Eisenbahner!**

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o

**Fünfhäuser Möbelniederlage**  
**M. Eisenhammer 142**  
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142  
(neben der Löwendrogorie Schawarda)

politierte Zimmerneinrichtungen à Str. 130, 150, 170, 200 u. 240. Küchenneinrichtungen von Str. 34 aufwärts. — Kontierte Schlaf- und Speisestimmer von Str. 280. — Moderne Küchenneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Str. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Keine Preiskarte für die Provinz gratis. Größerer Möbelskatalog gegen 60 Heller Briefmarken franco.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswähl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

**Warnung!** Um meine B. T. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Regist. Schutzmarke: Eisenbahner in Lebensgröße in bahnkondukteur.

**Anerkennungsschreiben:**

Bin mit Ihren bisherigen Sendungen sehr zufrieden.  
Salzburg. Alois Seber, Lokomotivführer.

Teile Ihnen mit, daß ich mit den Möbeln sehr zufrieden bin. Werde Sie bei jeder Gelegenheit bestens rekommandieren.  
Innsbruck. Karl Kott, Kondukteur.

Habe die Möbel in gutem Zustande erhalten; bin damit zufrieden. Sie stets bestens rekommandierend.  
Bozen. Leo Brandstätter, Kondukteur.

**Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.**

Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.

**COOM** ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke vernachlässigen wird.

**COOM** ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

**COOM** ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervor gebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin gerettet.

**COOM** ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betreffende 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 vernachlässigen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

**COOM** sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trünke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose **COOM** einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Brantwein oder Likör verwendet worden wäre.

Das **COOM**-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:

**COOM-INSTITUT Kopenhagen 314F, Dänemark.**

Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

**Grässlich**

hohe Preise werden oft für Korren- und Damaustoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher sofortige Lieferung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Ergänzungs- und aparte Saisonarbeiten.

**Tuch-Versandhaus**  
**FRANZ SCHMIDT**  
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

**Vorzüglichen Wein,**

garantiert naturrecht, von den berühmtesten Weingegenden und zwar

**Liffauer, rot, zu 40 Hellern | Dessertwein, Liffauer, weiß, zu 44 Hellern |**

**Dalmatiner, rot, zu 32 Hellern, Dalmatiner, weiß, zu 40 Hellern, Schilcher (Opello) zu 36 Hellern, Istrianer, rot, zu 24 und 26 Hellern, Istrianer, weiß, zu 36 Hellern, Terano, gerebelt I, zu 36 Hellern, Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hellern, versendet in Weisfässern von 56 Litern auswärts ab Station Pola per Nachnahme die Weingroßhandlung H. Kandolin, Pola**

NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

Herausgeber: Josef Tomshil. — Verantwortlicher Redakteur Franz Rill.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.