

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 gespaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
 Das Brot und Arbeit und gerührt sehen,
 Das unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln sehen.
 G. Berwegl.

Kroys Reinwaschung.

Herr Kroy, der L. E. verstaatlichte Abgeordnete, führt das dringende Bedürfnis, noch weiterhin von sich reden zu machen. Stolz wie ein Spanier schreit er durch das Land, statt einfach still und geräuschlos aus der Sonne zu gehen, wie das ohne Zweifel mancher tun würde, dessen moralisches Prestige so zerschunden wurde, wie das in den letzten Tagen bei dem Oberleutensdorfer Volksvertreter geschehen ist. Und so zieht Herr Kroy wie ein fahrender Sänger in die Dörfer seines Wahlkreises und läßt sich von seinen konnationalen Tischgesellschaften bestätigen, daß seine Ernennung zum Oberrevidenten eine harmlose Geschichte ist, über die das deutsche Volk eigentlich noch erfreut sein müsse, weil sein „nationaler Befähigung“ wieder um genau einen Mann vermehrt worden ist.

So wird also der „Fall Kroy“ zu einem neuen typischen Schulbeispiel. Denn so wenig man auch über die Umstände erfährt, wie die Vertrauenskundgebungen zustandekommen, die jetzt Herr Kroy in Nordböhmen so eifrig sammelt, bemerkenswert bleibt es immerhin, daß es Leute im deutschen Bürgertum gibt, die mit ihrer Abstimmung die Korruption sanktionieren, der dieser „Volksvertreter“ seinen Auftrieb zum Range eines immerhin gut dotierten Staatsbahnbeamtenposten verdankt. Daß die Ortsgruppe Jolau des „Reichsbundes“ noch ein übriges tut und in ihrer Vertrauenskundgebung für Herrn Kroy auch den „ehelichsten Wiedereintritt in den Reichsbund“ verlangt, ist ja sicher eine Frage des guten Geschmacks, die in ihrer Art, wie man sie auffaßt, immer vom Willen, aus der sie herauswächst, abhängt. Und in dem Willen des deutschen Hypernationalismus gedeihen schließlich auch noch andere Sumpflilien, von denen sich leider unser öffentliches Leben schwer reinigen läßt, solange die moral insanity zur Berufskrankheit der bürgerlichen Politiker gehört.

Interessanter freilich als die ganze Affäre schlechtweg, wird jetzt der ebenso ungeschickte wie geschmacklose Versuch der Reinwaschung, die an dem L. E. Oberrevidenten vollzogen werden soll. Daß die Herren Deutschnationalen unter sich, wo sich ihre politische Moral von jeder Beimengung des sittlichen Empfindens der Allgemeinheit rein erhalten hat, Herrn Kroy ihres ungeschmälerten Vertrauens versichern, enthebt nämlich keinen der beteiligten Faktoren der Pflicht, die Frage zu beantworten, welche Motive zur Verstaatlichung des Herrn Kroys ausschlaggebend gewesen sind. Denn die Moral der deutschnationalen Tischgesellschaften steht jetzt nicht auf der Tagesordnung, die ja wahrlich die Öffentlichkeit weniger interessiert, als etwa die Gründe, die die Regierung hatte, die Uebernahme eines angeblich oppositionellen Abgeordneten in die staatliche Verpflegung zu wünschen. Für die, welche durch die Behauptung, durch das Siebenmeilenstiefelavancement des Herrn Kroy habe das deutsche Volk eine Akquisition gemacht, nicht überzeugt wurden, bleibt also diese Frage offen, die vorüberhand wichtiger ist, als das Sittenzeugnis, das sich der verstaatlichte Abgeordnete von seinen Wählern geben läßt.

Wer freilich auch recht beharrlich schweigt, das ist die Regierung. Sie aber wäre nach der ganzen Sachlage zunächst verpflichtet, zu sagen, was bisher in dunkles Schweigen gehüllt, freilich nur in formlosen Gedanken das öffentliche Gewissen bewegt. Die Regierung hielt nämlich vor ein paar Monaten wenigstens scheinbar auf ein maßloses Vorleben, als sie im „Fremdenblatt“ zu verstehen gab, sie wüßte bei Fragen, die Staatsangestellte betreffen, keine Intervention von Abgeordneten, da dadurch nur zu leicht

der Anschein einer parteipolitischen Beeinflussung der öffentlichen und staatlichen Verwaltung erweckt werden könnte. Heute freilich vollziehen sich, wie der Fall Kroy beweist, die Interventionen im umgekehrten Verhältnis und es unterhandeln nicht mehr bloß Abgeordnete für Staatsangestellte, die schließlich ja auch Staatsbürger sind, bei der Regierung, sondern die Regierung interveniert für Abgeordnete bei privaten Unternehmungen. Und warum? Das eben ist die Frage, auf die die öffentliche Meinung Antwort heischt, die zu geben zunächst die Regierung, die solche Akquisitionen macht, verpflichtet wäre. Aber es scheint, daß auch die Regierung als Angeklagte von der strafprozessualen Rechtswohlthat des Schweigens ausgiebig dort Gebrauch macht, wo sie sich durch ihre Antwort selbst beschuldigen müßte. Aber in solchen Fällen spricht auch das Schweigen eine deutliche Sprache!

Das Ende des Massenstreiks in Schweden.

Wir haben bisher unsere Leser über die einzelnen Phasen des grandiosen Kiesenkampfes, der sich in Schweden abspielte, unterrichtet. Der wirtschaftliche Kampf von nie dagewesener Größe kann nunmehr als beendet betrachtet werden.

Am Sonnabend den 13. November hat der schwedische Arbeitgeberverein sich endlich zu einem Eingeständnis bequemen müssen durch die bedingungslose Zurücknahme der Aussperrung in der Eisenhüttenindustrie. Die übrige Aussperrung ist schon längst vorher erledigt worden, indem die Arbeiter der Zelluloseindustrie u. s. w. größtenteils die formelle Erklärung des Austrittes aus der Landesorganisation der Gewerkschaften abgaben. Für die Arbeiterschaft hat jene Erklärung zwar keine bindende Kraft; sie ist einem Erpresser, nach deutschen Begriffen also einem gemeinen Verbrecher, gegeben worden, dem man nur auf diesem Wege beikommen konnte. Die Erklärung hat um so weniger Bedeutung, als sie erpreßt wurde unter Bruch geltender Verträge zwischen Arbeitern und Unternehmern. Eine Unternehmerorganisation, die den kollektiven Vertragsbruch anordnet, kann natürlich nie ernstlich erwarten, daß solche persönliche „Verträge“ der Arbeiter anders bindend sind, als staatliche Gesetze das verlangen. Und die enthalten auch in Schweden einstweilen noch keine Regalation des Koalitionsrechtsbrauchs.

Die Situation ist nun folgende: Die Aussperrung, die das schwedische Unternehmertum am 26. Juli und 2. August verhängte, ist auf der ganzen Linie abgewehrt, ohne daß die Unternehmer auch nur einen einzigen Punkt ihrer Forderungen erreicht hätten. Die gestellten Forderungen waren äußerst weitgehend. Die Gewerkschaften sollten auf zirka fünf Jahre, also für die ganze kommende Konjunkturperiode durch Verträge gebunden werden, die unter dem Druck der Generalaussperrung während der Krise ihnen aufgezwungen waren. Das ist nicht erreicht. Nicht einen Vertrag haben die Gewerkschaften sich aufzwingen lassen, nicht einen Vertrag haben sie unterschrieben.

Genau so ist es mit den großen Prinzipienforderungen des schwedischen Arbeitgebervereines gegangen. Schon gleich bei Beginn der Aussperrung kündigte die Unternehmerpresse an, daß der Zweck die Erzielung einer Vereinbarung sei, die den „Arbeitsfrieden“ in der Industrie garantieren sollte. Und als dann im September die ersten Verhandlungen stattfanden, trat der Arbeitgeberverein mit seinen positiven Forderungen hervor, die nichts mehr und nichts weniger bezweckten, als eine vollständige Ablenkung der Gewerkschaften, deren Organisationsgebiet eingeeengt, deren Statuten in Bezug auf das Selbstbestimmungsrecht der Verbände nach dem Bunde der Unternehmer ergänzt werden

solten. Ferner sollte die Schadenersatzpflicht der Gewerkschaften sowie eine Ausschlusspflicht gegenüber „vertragsbrüchigen“ Mitgliedern festgelegt werden. Einen Entwurf der staatlichen Vergleichsbeamten zu einer rein technischen Verhandlungsordnung lehnten die Unternehmerführer ab. „Ohne unsere Verhandlungsordnung kein Frieden“, lautete die Forderung.

Nach weiteren sechs Wochen Kampf haben die Unternehmer es aufgeben müssen, diese Forderung durchzusetzen. Sie haben den letzten Teil der Aussperrung, der noch praktische Bedeutung hatte, aufgeben müssen, ohne auch nur ein Jota ihrer prinzipiellen Forderungen durchgesetzt zu haben.

Gegenüber diesen Tatsachen gehört wirklich eine unglaubliche Portion Dummheitsigkeit dazu, die Aufhebung der Aussperrung damit zu „begründen“, daß der „vollständige Sieg der Arbeitgeber konstatiert“ sei! Wenn es ein Sieg ist, nicht ein Jota von dem durchgesetzt zu haben, was man als Bedingung des Friedensschlusses gefordert hat, dann allerdings haben die Strategen des schwedischen Unternehmertums glänzend gesiegt. In der rauhen Wirklichkeit freilich haben solche „Siege“ keine Bedeutung. Sie ähneln vielmehr der Aussage jenes tapferen Kriegers, der sich brühtete, zwei Gefangene gemacht zu haben, die verflixten Kerle ließen ihn nur nicht los!

Aber man kann den schwedischen Unternehmerrhäuptlingen ruhig das Vergnügen gönnen, sich in der Pose jenes tapferen Kriegers zu gefallen. Ihre große Aktion ist ohne jedes positive Resultat verpufft. Die Arbeiter haben einen Kampf durchgeführt, wie er glänzender nicht geführt werden konnte. Da sie nicht die Angreifer waren, sondern die Angegriffenen, kam es für sie nicht darauf an, positive Vorteile als Siegespalme heimzutragen, sondern die Aktion der Unternehmer abzuwehren. Und das ist ihnen zweifellos gelungen in einer Weise, wie sie es selbst kaum mehr erhoffen konnten, nachdem der fünfwöchige Zustand die Unternehmer nicht zurückzuschlagen vermochte. Wir schreiben seinerzeit, daß im Guerillakriege der Arbeiterschaft eine Reihe von Möglichkeiten der Kriegsführung erwachsen, die den Unternehmern bald genug fühlbar werden müßten. Wie recht wir die Situation beurteilten, zeigt die jetzige bedingungslose Zurücknahme der Aussperrung in ihrem letzten Teile. So fest geschlossen die Phalanx der Unternehmer während der allgemeinen Arbeitseinstellung blieb, ebenso sehr lockerte sie sich im Guerillakriege.

Aber diese Lockerung wurde nur möglich gemacht durch den allgemeinen Zustand. Ohne diesen, der formell zwar abgewehrt, aber nicht wirkungslos gemacht werden konnte, hätten die Unternehmer durch die sukzessive Aussperrung die Arbeiter sich verbluten lassen können und sie selbst hätten noch die Kraft gehabt, den späteren Guerillakrieg durch weitere Aussperrungen zu beantworten. Jetzt, nachdem die Arbeiterschaft durch den großen Zustand die Macht der Unternehmer außerordentlich geschwächt hatte, hatten diese nicht mehr die Kraft dazu, und in ihrer ohnmächtigen Wut häuften sie eine Brutalität auf die andere, einen Vertragsbruch auf den anderen. Aber dadurch kamen sie mit der öffentlichen Meinung in Konflikt und ihre Situation war, als vor vierzehn Tagen die neuen Verhandlungen begannen, nicht beneidenswert.

Davon legten die Vergleichsvorschläge der staatlichen Vergleichsbeamten Zeugnis ab. In den Spezialkonflikten, das heißt den Lohn- und Vertragskonflikten, die den formellen Anlaß zu den Aussperrungen gaben, wiederholten die Beamten im wesentlichen ihre früheren Vorschläge, die von den Vertretern der Arbeiter bis auf drei Punkte schon früher akzeptiert waren. In der Frage der Verhandlungsordnung aber, dem wesentlichen Kampfesobjekt der schwedischen Unternehmer, ließen die Vergleichsbeamten diese völlig im Stich. Sie beschränkten sich darauf, Unterhandlungen vorzuschlagen, die am 15. Dezember, das heißt so, wie es im September die Arbeitervertreter vorgeschlagen hatten, beginnen

und spätestens bis zum 31. Dezember 1910 beendet sein sollen. Bis dahin sollten keine Kämpfe aufgenommen werden dürfen, bevor nicht Verhandlungen zwischen den beiden Zentralen geführt seien. Nur eine Prinzipienklärung sollte jetzt abgegeben werden, wonach den Unternehmern das Recht der Leitung und Verteilung der Arbeit, der Einstellung und Entlassung der Arbeiter zugestanden wird und das Koalitionsrecht von beiden Seiten nicht angetastet werden dürfte.

Diese Vorschläge akzeptierten die Arbeiter. Sie konnten die Prinzipienklärung um so mehr unterschreiben, als es ihnen nicht einfallen kann, den Unternehmern die eigentliche Betriebsleitung streitig machen zu wollen. Wogegen sie sich in diesem Punkte wehren, sind lediglich die vertickten Angriffe auf das Koalitionsrecht der Arbeiter, die in der so beliebten Maßregelungspraxis der Unternehmer liegen.

Den Unternehmern genügen diese Vorschläge nicht. Ihre Niederlage war gegeben schon in den Vorschlägen selbst, verglichen mit den ursprünglichen oben erwähnten Forderungen der Unternehmerführer. Sie zogen es vor, diese Vorschläge nicht zu unterschreiben, um damit nicht selbst die erlittene Niederlage anzuerkennen. Lieber ließen sie ihre ganze Aktion im Sande verlaufen, wodurch es ihnen unbenommen blieb, sich selbst einen „Sieg“ vorzutäuschen, an den auch in ihrem Lager kein Mensch glaubt.

Das „Stockholms Dagblad“, dem die journalistische Vertretung der Unternehmer obliegt, hat die Gelegenheit wahrgenommen, sich nach allen Regeln der Kunst zu blamieren. Als die Vorschläge der Vergleichsbeamten am Dienstag gemacht wurden, erklärte das Blatt sich die Verantwortung nicht auflegen zu können, für deren Ablehnung einzutreten. Nachdem jetzt die Unternehmer dennoch die Vorschläge abgelehnt haben, fabelt das Blatt von einem Siege auf der ganzen Linie! Der Verkehr mit Herrn v. Reisswitz scheint eine unglaubliche Begriffsverwirrung in der Stockholmer Unternehmerrredaktion hinterlassen zu haben.

Soweit in diesem Kampfe von einem Siege die Rede sein kann, ist er der Arbeiterschaft zugefallen, der es durch beispiellose Opferfreudigkeit gelang, die Angriffe der Unternehmer auf die Aktionsfreiheit und Aktionsmöglichkeit ihrer Organisation abzuwehren. Das und nichts anderes war der Preis des Kampfes. Und der gehört der Arbeiterschaft.

Aber die Feststellung dieser unumstößlichen Tatsache soll uns nicht in den gleichen lächerlichen Fehler verfallen lassen, den die Unternehmerführer und ihre Pressevertreter begehen. Hat das Unternehmertum, gemessen an den realen Tatsachen, die Schlacht verloren, hat auch die Arbeiterschaft schwere Verluste erlitten. Aber diese wiegen sehr leicht gegenüber dem, was die Unternehmerführer ihr zugezählt hatten. Schon die Abwehr der vertraglichen Bindung der Gewerkschaften auf Grund von Löhnen, die in der Krise reduziert, für die Hochkonjunktur gelten sollten, ist an sich ein bedeutendes Resultat. Die Abwehr der Verhandlungsordnung des schwedischen Arbeitgebervereines aber ist allein der gebrachten Opfer wert.

Aber weit darüber hinaus wiegt die faktische Niederlage der Massenausperrungstaktik des modernen organisierten Unternehmertums. Ein so gründliches Fiasko hat diese Taktik noch nie erlitten, wie jetzt nach monatlichem Ringen in Schweden. Und dabei hat noch nie ein Unternehmertum unter günstigeren Umständen diese Taktik angewendet, als jetzt das schwedische. Es war ungemein stark organisiert, hatte unbeschränkte Verfügung über den staatlichen Apparat, über Regierung, Polizei, Justiz, Militär und zu einem guten Teile auch über die Bureaucratie. Dazu kam die Krise, die die Gewerkschaften fühlbar geschwächt hatte. Günstiger kann die Position des Unternehmertums nie und nimmer sein.

Und dennoch das vollständige Fiasko der Unternehmer! Das dies möglich wurde, verdankt die Arbeiter-

schaft ihrer eisernen Energie, ihrer ausgezeichneten Disziplin und ihrem bewundernswürdigen Kampfesmut in erster Linie. Daneben darf neben der Arbeiterschaft Dänemarks und Norwegens die deutsche Arbeiterschaft für sich in Anspruch nehmen, hier erkannt zu haben, um was es sich bei dem Kampfe handelte. Die von der Arbeiterschaft dieser drei Länder befundete Solidarität hat zu ihrem Teile dazu beigetragen, zum Vorteile der Arbeiterbewegung ganz Europas der Massenausperrungstaktik des Unternehmertums die empfindliche Niederlage beizubringen.

Das soziale Elend und der Kampf der Arbeiter.

V.

„Bei uns ist alles auf das Beste eingerichtet. Die Besitzenden regieren, die Besitzlosen verteidigen“, sagte einmal Frederik Orban, der Typus des Liberalismus, in der belgischen Kammer. Wahrlich, die Bourgeoisie hat sich in dem modernen Staate auf das Beste eingerichtet. Was liegt ihr daran, wenn dieses Wohlleben mit Millionen dahinsiegender Körper erkauft wird? Sie haben sich nicht nur wohl eingerichtet, sie haben ein Gebäude aufgeführt, so fest und sicher, daß es den heftigsten Stürmen trotzen zu können scheint, eine Zwingburg, bei deren Bau die Erfahrungen zahlreicher Generationen verwerlet wurden. Um die Verteidiger schlingt sich eine schier unzerstörbare Kette selbstischer Interessen. Sie sind im Besitze der furchtbaren Waffe, des Hungers. Wer soll da den ersten Sturm wagen?

Aber wie in jedem ereignisreichen Zeitalter, so standen auch dem unseren geniale Männer, welche das, was mehr oder weniger klar im Bewußtsein der leidenden Menschheit lag, tiefer fühlten, schärfer dachten und in beherzten Worten auszusprechen. Der Genius der Menschheit wach. Diese Männer belebte der Odem wahrer Humanität. Sie ergriffen die Ideen ihrer Zeit in ihrer Konsequenz und brachten sie in ein leicht faßliches System. Ihre Worte wucherten in der Brust eines jeden Leidensgenossen Widerhall. Sie sprachen seine Gedanken, seine Gefühle klar und kurz aus. Von ihnen ging der Lichtstrahl aus, der die Bahn des Fortschrittes beleuchtet. Von der Höhe erspähten und zeigten sie der Menschheit die Wege, die sie wandeln müsse. Marx und Lassalle verstanden ihre Zeit und übten deshalb über die Menschheit eine unwiderstehliche Gewalt. Die Grundstimmung, aus der ihre Worte kamen, lag in der Luft. Die Auffassung von den Beziehungen zwischen wachsendem Reichtum und wachsender Armut war nicht ihnen allein eigen. Sie war schon im dunklen Besitze der Volksseele. Marx und Lassalle sind die Verkörperung der sozialen Idee, welche sich nicht zu hemmender Gewalt Bahn bricht. Die siegreiche Kraft, die ihren Worten innewohnt, ist der beste Beweis, daß sie der Wahrheit nahe kamen. Dieser Männer stehen in und mit dem Volke. Kein Zweifel, das soziale System birgt die Summe der tiefsten Erregungen, der großartigsten Bestrebungen unserer Zeit, es schließt die Keime einer Revolution in sich und muß mit Notwendigkeit in Kampf mit allen bestehenden Gewalten geraten, welche an ihren ererbten Vorrechten sich anklammern. Zwischen den Bedürfnissen des Volkes und den Einrichtungen des modernen Staates besteht ein unverdägliches Gegenpaar.

Als inneren Gründen, nicht zufällig, wurden die industriellen Arbeiter die Träger der neuen Ideen. In ihren Leibern wurden die Spuren unserer Wirtschaftsordnung am sichtbarsten. Im Gegensatz zu den landwirtschaftlichen Arbeitern treten sie in kompakten Massen auf und flutieren. Sie sind deshalb empfänglicher, koalitionsfähiger und geeigneter, die Ideen zu verbreiten. Die ersten sozialen Kämpfe fanden daher zwischen Arbeitern und Industriellen statt, und sie nahmen ihren Anfang dort, wo die Industrie am entwickeltesten war. Seltsame Erscheinungen rief diese Bewegung hervor. Wer hätte in diesen durch Not und schwere Arbeit verklärten Leibern diese Begeisterung, diese Latenzkraft und trotz der Verbitterung diesen

gesellschaftlichen Sinn erwartet? Ihren Opfermut beweisen die bedeutenden Summen, die sie von dem künftigen Lohn zu Parteizwecken steuern; ihre Selbstaufopferung bezeugen die öffentlichen Versammlungen und Aufzüge. Wie haben es da gleichsam mit einer moralischen Demonstration zu tun. Darin liegt eine unberechenbare Macht. Unleugbar haben sie die Bahnen realer Verhältnisse betreten. Diese Erscheinungen sind nur zu erklären durch den großen Gedanken, der sie leitet, durch das hohe Ziel, dem sie zustreben: Befreiung der Menschheit von der Armut.

Der Bürgerstand ahnte ursprünglich gar nicht, daß dies Kämpfe von weltgeschichtlicher Bedeutung seien, in die er auch schließlich verwickelt werden müsse. So lange die Großindustrie nicht merklich die Feinde des kleinen Gewerbmannes war, freute man sich derselben, welche einzelne zu Millionären machte und fühlte sich behaglich. Man schalt noch die Begehrlichkeit der Arbeiter, die hohe Löhne und kurze Arbeitszeit verlangten. Man stellte sich an die Seite der Kapitalisten — man fühlte sich doch selbst ein wenig als solcher — und in diesem Dünkel wollte man, ja will man jetzt noch in den meisten Fällen von einer Interessengemeinschaft des Arbeiters, des Proletariats, und des Gewerbmannes, des in Proletarisierung begriffenen nichts wissen. Die unsichere Selbständigkeit des letzteren und die Abhängigkeit des ersteren hindert sie heute noch, die gemeinsamen Interessen zu schauen und sie gemeinsam zu verfolgen. Die Folgen der Großindustrie machten sich aber allzu sehr fühlbar. Der Kleingewerbetreibende, welcher infolge der Umlage seiner Unternehmung nie daran denken konnte, im Ausland ein Absatzgebiet zu finden, sah sich nun auch im Inland, seiner Domäne, von der Großindustrie immer mehr zurückgedrängt; gegen die billige Produktion seines Konkurrenten konnte er nicht aufkommen. So macht er in Oesterreich wie in allen Industriestaaten seine Lebenszeit durch. Aber die Ursache liegt nicht so offen da, wie bei dem Arbeiterstande; auch ist jener nicht so bildungsbegeistert wie dieser; seinem phantasielosen Geiste ist das Beweisen faßlicher als das Nachsichtdagewiesene; er ist immer mehr für die Ueberlieferung als für die Logik. Auch liegt der Gedanke nahe, daß, wenn die Einrichtung dieses Wirtschaftssystems wirklich so schlecht wäre, wie sie in der sozialistischen Weltanschauung erscheint, sie sich unmöglich durch Jahrtausende hätte halten können, während Sitten, Religionen, Künste wiederholt gründlichen Veränderungen unterworfen worden sind. Er konnte nicht Sozialist, sondern nur Antisemit werden.

Daß die bürgerliche Intelligenz dem Sozialismus heute noch meist gleichgültig, ja feindlich gegenüber steht, ist in erster Linie auf den geistigen Drill und den damit verbundenen Standesdünkel zurückzuführen, welcher sie abhält, über die Arbeiter unbefangenen zu urteilen und es nicht angemessen erachtet, sich mit dem Proletarier eins zu fühlen. Uebrigens ist es auch in diesem Stande mit dem Bildungsseifer nicht weit her, wenn man einmal sein „Brot“ hat. Wir sind in Oesterreich noch nicht so weit, daß die Intelligenz im großen und ganzen sich aufrichtig verlegt fühlte, daß Geburt und Adel mehr gilt als die tiefste Bildung. Nur ganz langsam beginnt erst der Geist der Unzufriedenheit zu reifen.

Aus all dem leuchtet ein, daß die industriellen Arbeiter am geeignetsten waren, die sozialen Ideen aufzugreifen und weiter zu verbreiten. Unter dem Einfluß derselben gewinnen sie neue Kräfte, in dem beständigen Kampfe gegen den Kapitalismus bemächtigt sich ihrer ein freier, selbstbewußter Geist.

Ihr erwachter Stolz verträgt sich nicht mehr mit der anergogenen Demut, aus langem Schlummer erwacht, entwickeln sie ein kaum geahntes Leben vor den erstaunten Augen der Mitwelt. Es wird ihnen klar, daß die materiellen Kräfte der herrschenden Partei in den Hilfsmitteln ruhen, welche sie selbst herbeischaffen, daß jene von ihnen abhängig ist, und nicht umgekehrt. Darin liegt die Zurückarbeit und die siegreiche Kraft des Volkes und der letzte Grund, daß ihm die Herrschaft zufallen muß. Schon blizt es aus seinen Tiefen auf. Schon hat es einmal seine Macht die Bourgeoisie fühlen lassen. In Belgien vollstreckte die herrschende Partei die Befehle des Volkes. Ein großer Moment in der Geschichte. Das Proletariat zeigte sich der

Neuiletton.

Schnellbahnen.

Die Dampfmaschinen, ohne die wir unser heutiges Leben nicht mehr denken können und die doch zum Teil von anderen Verkehrsmitteln allmählich verdrängt werden, sind eigentlich eine verhältnismäßig junge Erfindung. Vor 84 Jahren wurde die erste dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnlinie mit den Lokomotiven George Stephenson's in England eröffnet und erst am 7. Dezember 1831 sah Deutschland auf der Strecke von Nürnberg nach Jülich die erste Lokomotive laufen. Diese Lokomotive, die den stolzen Namen „Adler“ trug, aber nach unseren jetzigen Begriffen den Namen „Schnecke“ verdient, war von Stephenson und Ericson in England gebaut und kostete in damaligem Gelde circa 14.000 fl., also ungefähr 24.000 Mt. Heute hat Deutschland allein über 58.000 Kilometer Bahnen, während das Weltisenbahnnetz über 900.000 Kilometer Ausdehnung hat. Hand in Hand mit der Ausdehnung der Eisenbahnnetze ging auch die technische Verbesserung der Betriebsmittel und des Betriebes, in erster Linie die Vergrößerung der Geschwindigkeit. Die oben erwähnte erste Eisenbahn, die zwischen Stockton und Darlington fuhr, hatte eine Geschwindigkeit von 16 bis 17 Kilometern in der Stunde. In Deutschland werden heute Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielt, die mehr als viermal so groß, und Einzelgeschwindigkeiten, die noch viel höher sind. Die zulässige Fahrzeuggeschwindigkeit beträgt nach der für das Deutsche Reich maßgebenden Eisenbahn- und Betriebsordnung für Hauptbahnen 100 Kilometer in der Stunde und kann unter besonders günstigen Umständen noch gesteigert werden. So darf sie zum Beispiel in Gefällen 120 Kilometer in der Stunde betragen. Im Auslande, besonders in Amerika, wo man in Bezug auf Materialbeanspruchung und Menschenleben etwas strapelloser ist als bei uns, sind noch höhere Werte an der Tagesordnung, besonders auf den Strecken, wo Konkurrenzlinien im Wettbewerb um die Gunst des fahrenden Publikums stehen und sich gegenseitig in den Schnellleistersorden zu überbieten suchen. Auch die deutschen Lokomotiven würden ohne weiteres eine bedeutende Steigerung der Geschwindigkeiten zulassen. Auf der Gewerbeausstellung in Nürnberg war im Jahre 1906 eine Schnellzuglokomotive der bayerischen Staatsbahnen ausgestellt, die für Geschwindigkeiten bis zu 150 Kilometer in der Stunde gebaut war. Die Lokomotive ließ schon äußerlich erkennen, daß sie gebaut war, um die Rüste im rasenden Laufe zu zerhacken. Führerstand und alle außen liegenden Teile waren verkleidet und als Windschneiden aus-

gebildet, so daß sie wie ein modernes Riesenauto oder Rennboot aussah. Die große Leistungsfähigkeit der Lokomotiven hat man in erster Linie der Verwendung des überhitzten Dampfes in den sogenannten Heißdampflokomotiven zu verdanken. Es würde hier zu weit führen, die Bauteile des überhitzten Dampfes, das heißt eines Dampfes, der durch Erhitzung auf eine höhere Temperatur gebracht wird, als seinem Druck entspricht, auseinanderzusetzen. Es sei nur bemerkt, daß durch seine Anwendung die schädlichen Folgen der Kondensation vermieden werden und die Leistungsfähigkeit der Maschinen bei gleichem Kesselgewicht bedeutend gesteigert wird.

Man könnte glauben, daß durch diese modernen Rieselokomotiven, die Leistungen bis über 1700 Pferdestärken entwickeln, die Frage der Schnellbahnen gelöst wäre und einer allgemeinen Steigerung der Verkehrsgeschwindigkeiten nichts mehr im Wege stünde. Und doch sind bei Dampfmaschinen die oben erwähnten Geschwindigkeiten von 80 und mehr Kilometer in der Stunde eine Ausnahme und werden es wohl immer bleiben. Der Grund hierfür liegt in der Betriebskostenfrage. Diese schnellen schweren Lokomotiven brauchen sehr viel Kraft, um sich nur selbst fortbewegen zu können. Sie können also nur wenig Wagen ziehen, also wenig „zahlende Last“ befördern, wodurch die Betriebskosten und so die Fahrpreise bis ins Unwirthschaftliche und Unersehensbare steigen würden. Die Dampflokomotive verbraucht schon bei 90 bis 100 Kilometer Geschwindigkeit etwa die Hälfte ihrer Leistung für ihre eigene Fortbewegung und würde bei steigender Geschwindigkeit immer weniger ziehen können, so daß sie schließlich gar keine Wagen schleppen und nur zu ihrem eigenen Vergnügen fahren würde. Borriss berichtet, wie vor einigen Jahren in England zwei Linien einen erbitterten Geschwindigkeitskrieg führten, bei dem gefahren wurde, was die Maschinen hergeben konnten. Die Zuglasten waren aber so gering, daß beide Linien nie auf ihre Kosten kamen und daher Frieden schließen mußten. Die Dampfmaschinen sind mit Rücksicht darauf, daß immer von der Zuglast unabhängige hohe Betriebskosten vorhanden sind, gemangelt, viele Personen in größeren Abständen zu befördern. Schnellzüge bis 400 Tonnen Gewicht, die 200 bis 300 Personen befördern können, sind heute an der Tagesordnung. Leichte Schnellzüge sind bei Dampflokomotiven wirtschaftlich nicht durchführbar.

Es läßt sich aber nicht leugnen, daß auf bestimmten Strecken — unsere Ausprägungen beziehen sich nur auf Hauptbahnen mit interurbanen (Städte verbindenden) Linien und gelten nur zum Teil für Stadtbahnen, für die ganz andere Gesichtspunkte in Betracht kommen — ein großes Bedürfnis nach solchen Schnellzügen vorhanden ist, die vielleicht wenig oder weniger Personen als die jetzigen Schnellzüge befördern können,

daß aber um so öfter und rascher fahren. Dieses Bedürfnis läßt sich nur durch die elektrischen Schnellbahnen befriedigen. Dabei braucht nicht einmal Scherls famosel Schnellbahnsystem durchgeführt zu werden, bei dem die guten Ideen nicht neu und die neuen Ideen nicht gut und technisch nicht diskutierbar sind. Es werden sich auch, den jetzigen großen Eisenbahnlinien folgend, Schnellbahnlinien schaffen lassen, die auf Jahre hinaus den Verkehrsbedürfnissen entsprechen können.

Die Möglichkeit eines elektrischen Schnellverkehrs im wahrsten Sinne des Wortes wurde durch die berühmten Versuchsfahrten auf der Strecke Marienfelde-Bossen der Westfälischen Eisenbahn vor circa sechs Jahren bewiesen. Auch diesen Fahrten wurde mit elektrischen Triebwagen eine Geschwindigkeit von 210 Kilometern erzielt, eine Leistung, die bis heute noch unerreicht dasteht. Diese Geschwindigkeit wird vielleicht unter allen Lebensverhältnissen nur von der flinken Schwalbe erreicht, die bis 260 Kilometer in der Stunde zurücklegen kann, während es die ebelsten Rennpferde nur auf ungefähr 90 Kilometer bringen. Was diese Geschwindigkeit bedeutet, kann daran erkannt werden, daß man von Berlin nach Hamburg in anderthalb Stunden fahren könnte, eine Strecke, für die der schnellste Eisenbahnzug heute noch immer 3 1/2 Stunden braucht. Die Versuche haben zwar die Möglichkeit derartiger hoher Geschwindigkeiten, noch nicht aber ihre praktische Durchführbarkeit im regelmäßigen Betriebe bewiesen. Sie zeigten aber jedenfalls, daß die einzige Lösung der Schnellbahnfrage in der elektrischen betriebenen Bahn zu suchen ist. Wenn auch die Schnellbahnen der nächsten Zukunft nicht mit einer Geschwindigkeit von 200 Kilometern fahren werden so hat man doch bei diesen Versuchen unschätzbare Erfahrungen über die bei den hohen Geschwindigkeiten auftretenden Zugwiderstände, über die Beanspruchung der Geleise, über Bremsen und Erkennbarkeit der Signale u. s. w. gewonnen, Erfahrungen, die es wahrscheinlich machen, daß wir an die Einführung von elektrischen Schnellbahnen, die mit 120 bis 150 Kilometer laufen, denken können. Die elektrischen Schnellbahnen können aber auch allein ein zweites Verkehrsbedürfnis, das Bedürfnis nach einer großen Verdichtete befriedigen. Bei elektrischen Bahnen ist im Gegensatz zu Dampfmaschinen ein Verkehr von rasch aufeinanderfolgenden leichten Zügen technisch und wirtschaftlich viel günstiger als ein Verkehr von seltenen schweren Zügen. Durch einen dichten Verkehr werden die Leitungsanlagen und die Kraftstationen am besten ausgenutzt. Die Kraftstation wird dadurch, daß ein Zug vielleicht gerade ansfährt, während der zweite steht und der dritte in voller Fahrt ist, nicht so ungleichmäßig und unrationell beansprucht und braucht vielleicht bei mehreren Zügen, bei richtigem Fahrplan nicht größer zu sein, als wenn nur jeweilig ein Zug sich auf der Strecke befindet.

Bourgeoisie in einem Kampfe überlegen, den es allein auf sich genommen hat. Das Verhältnis zwischen Herrschern und Beherrschten wurde verschoben, die alte Verfassung geriet in Auflösung. Trotzdem in Oesterreich die Entwicklung des politischen Lebens gehemmt wird, gelangen auch hier die Volksträfte sichtlich immer mehr zur Reife.

Um die politische Ausbildung der dumpf dahinglebenden Massen haben sich die Sozialisten große Verdienste erworben. Die Regierungen sollten es dankbar anerkennen, daß diese Partei den Massen Disziplin beibringt. Sie verdienen als Beförderer der Freiheit und der Menschlichkeit die Achtung aller Menschenfreunde. Jung und tatkräftig tritt sie mit makelloser Schilde und frischen Kräften in die Arena und hält die Fahne der wirtschaftlichen und politischen Freiheit hoch, welche den entwerteten Händen der altersschwachen Parteien entfallen ist. Sie ist die einzige Partei, welche es mit den freiheitlichen Institutionen ernst meint. In keiner Partei findet man so nachhaltigen Enthusiasmus für die persönliche Freiheit. Alle anderen Parteien werden nur widerwillig in die Bahnen gedrängt, die zur Erweiterung politischer Rechte führen. Sie bildet im modernen Staat den kriegerischen Stand, der immer im Sattel sitzt, wenn es einen Streit gegen die politische Bevormundung auszufechten gilt. Sie kennt keine anderen Rücksichten als die auf ihre Prinzipien. Darin liegt ein gutes Teil ihrer Stärke. Ohne Bedenken übt sie die lauteste Opposition im ungleichsten Kampfe, oft mit der gewissen Aussicht auf eine Niederlage. Die Rechte und Interessen der Proletarier zu wahren, ist ihr letztes Ziel. Die wirtschaftliche Unabhängigkeit schrieb sie auf ihr Panier, und dadurch wird sie zu einer Macht, der der Sieg zufallen muß.

Die Kämpfe, welche anfangs nur zwischen Arbeitern und Industriellen gekämpft wurden, erweitern sich zu Kämpfen zwischen Besitzenden und Besitzlosen. Es läßt sich denken, welche Folgen es haben muß, wenn sich die gesamte Bevölkerung, die eine unsichere Existenz hat, sich mit der Arbeiterbevölkerung verbindet. Bis dahin stehen aber noch harte, langwierige Kämpfe den Fortschrittsfreunden bevor mit der Herrschaft der Herrschenden und mit der Langmut der Beherrschten. Dieses Ziel wird nicht so rasch erreicht, als es die Vorkämpfer wünschen, aber rascher, als die Reaktionen es hoffen.

So knüpft sich an die Kämpfe zwischen Arbeitern und Unternehmern die ganze weitere Entwicklung des Volkes. Der soziale Gedanke, mit Kraft aufgenommen, gibt dem Entwicklungsgange unserer Geschichte eine neue Richtung. Er bestimmt die Weltgeschichte. Die Proletarier treten, allen sichtbar, in den Zusammenhang der Weltbegebenheiten und bilden einen aktiven Teil der Geschichte. Der Gegensatz zwischen denen, welche bisher Geschichte gemacht zu haben scheinen, und denjenigen, welche für die Geschichte ganz bedeutungslos schienen, kommt den Proletariern zum vollen Bewußtsein und damit ihre Bedeutung im Staate. Wenn auch in den gesetzgebenden Körpern einflußlos, weist das Proletariat ihnen doch die Aufgabe zu, die sie lösen müssen. Bis vor kurzem ungeachtet, von der allgemeinen Entwicklung so gut wie ausgeschlossen, tritt es in den Mittelpunkt des Wirkungsbereiches der Kulturvölker. Nun macht das Proletariat Geschichte. Wir stehen an der Wende eines neuen Zeitalters.

Mut und Klugheit, starrer Sinn und Entschlossenheit wird das Volk zu dem machen, was es bisher nur in der Idee war, zur allumfassenden, allbeherrschenden Macht. Den Schlüssel bildet die Idee des Rechtes der menschlichen Persönlichkeit, ihre angeborene Geistesrichtung und Anlagen frei zu entfalten. Das Gesetz der Geschichte wird sich wieder erfüllen: den Fortschrittsideen nur wohnt siegreiche Kraft inne; den Fortschrittsideen gehört die Zukunft.

Reichskonferenz

der Wagenschreiber, Magazinbediener und Ladeschreiber.

Für Sonntag den 26. Oktober d. J. hatte die Zentrale des Allgemeinen Reichsverbandes der Wagenschreiber, Magazinbediener und Ladeschreiber eine Reichskonferenz.

Die Frage der Einführung des elektrischen Schnellbahnbetriebes ist noch mehr als die Frage des elektrischen Vollbahnbetriebes an und für sich eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Die Kosten für eine Schnellbahn von 200 Kilometern Geschwindigkeit betragen bei der 286 Kilometer langen Strecke Berlin-Hamburg über 200 Millionen Mark. Es ist fraglich, ob eine derartige Verkehrsteigerung bei einem Schnellbahnbetrieb zwischen den beiden Städten eintreten würde, daß die Anlage rentabel, das heißt die Fahrpreise so niedrig sein würden, daß sie mit den bestehenden Dampfseilbahnen konkurrieren könnten. Weit günstiger liegen die Verhältnisse, wenn reiche Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischer Energie zur Verfügung stehen, so daß die Erzeugungskosten des elektrischen Stromes sehr niedrig wären. Dann wäre durch die niedrigen Betriebskosten eine gewisse Wirtschaftlichkeit des Betriebes schon an und für sich gewährleistet. Die hauptsächlichsten technischen Fragen für die Einführung eines elektrischen Schnellbahnbetriebes scheinen gelöst zu sein. Die Fragen, ob diese Bahnen besondere Bahndörper erhalten sollen, wie der Seilseilbahn erfolgen soll u. s. w., sind nur sekundärer Natur und werden erst durch die ersten richtigen Ausführungen solcher Bahnen entschieden werden können. Mit einem Faktor muß besonders in Deutschland bei der Einführung der Schnellbahnen gerechnet werden: mit den Forderungen der Aufsichtsbehörden an die Betriebssicherheit, Forderungen, die oft sehr berechtigt und wohlthätig sind, aber ebenso oft die Einführung von guten Neuerungen verhindern oder zum mindesten erschweren. Bei dem Bau der Nürnberg-Fürther Eisenbahn wurde Anno 1835 von der obersten Gesundheitsbehörde verlangt, daß die Bahn auf beiden Seiten mit hohen Bretterzäunen versehen werde, damit die Zuschauer durch das Ansehen der rasch vorbeifahrenden Züge nicht geschädigt würden. „Glücklicherweise“ meinte Borries vor mehreren Jahren in einem Vortrage, den er im Verein Deutscher Ingenieure über die Schnellbahnfrage hielt, „wurden die Zäune nicht ausgeführt, sonst hätten wir sie jetzt vielleicht auf allen Bahnen. Jetzt handelt es sich wieder einmal um eine gleiche Geschwindigkeitszunahme wie bei der Kolonnie; hätten wir uns also vor neuen Bretterzäunen und prüfen wir, welche Hauptbedingungen der elektrische Schnellbahnbetrieb wirklich stellt.“ Die Frage der reinen Schnellbahnen ist in der letzten Zeit gegenüber der allgemeineren Frage der Elektrifizierung der normalen Vollbahnen etwas in den Hintergrund getreten. Es ist aber doch leicht möglich, daß wir vor den elektrischen Vollbahnen auf einzelnen besonders dafür geeigneten Strecken Schnellbahnen erhalten, und daß wir uns im Vergleich mit unseren Vätern in der Postkutsche wieder einmal freuen können, wie „herrlich weit wir es gebracht haben“.

und Ladeschreiber einberufen, die in Wien im Favoritener Arbeiterheim stattfand und zu welcher aus 34 Ortsgruppen 46 Delegierte erschienen waren. Die Zentrale war durch die Genossen Adolf Müller und Somitsch, das Prager Sekretariat durch den Genossen Koranda vertreten, die Zentralpersonalkommission durch Genossen Sommerfeld.

Nach der Eröffnung durch Genossen Müller wurde Genosse Sommerfeld zum Vorsitzenden gewählt; als Schriftführer fungierte Genosse Somitsch.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Die Lage, Wünsche und Forderungen der Wagen- und Ladeschreiber sowie der Magazinbediener aller Bahnen Oesterreichs“ erstattete Genosse Adolf Müller ein sachliches, ausführliches und vom Beifall der Anwesenden aufgenommenes Referat. Nachdem sich der Referent in eingehender Weise mit der Lage der drei Kategorien befaßt hatte, hob er hauptsächlich hervor, daß infolge der schlechten Lage und der nicht entsprechenden Behandlung eine Reihe berechtigter Wünsche vorhanden sind, die einer ehesten Durchführung zugeführt zu werden verdienen. Er fragte sich aber, ob es angezeigt erscheint, Forderungen aufzustellen, die in absehbarer Zeit nicht durchführbar sind, und ob es nicht praktischer sei, Anträge zu stellen, welche die betreffenden Vertretungen auch durchzusetzen imstande sind. Wenn auch noch vieles zu wünschen übrig bleibt, so muß doch mit aller Entschiedenheit gegen den Vorwurf der Gegner und jener Leute, welche nie denken, entgegengetreten werden, daß die Organisation für diese Kategorien nichts gemacht habe und daß für sie nichts geschehen sei. Früher waren diese Kategorien alle im Taglohn, wie sie bei den Privatbahnen zum Teile heute noch sind. Den Bemühungen der Organisation zufolge wurden sie nach und nach und insbesondere in letzter Zeit bei der Südbahn der Stabilisierung zugeführt. Redner verwies auf die nach langem Kampfe der Organisation im Jahre 1905 zustande gekommene Automatik, die Verbesserungen der Gehalte und der Automatik im Jahre 1906, die weiteren Verbesserungen im Jahre 1907 bei den Privatbahnen und die im Jahre 1908, beziehungsweise 1909, insbesondere auf die Erhöhung der Anfangs- und Endgehälter, die Verbesserung der Borrückungen, besonders jener, die mit dem Gehalt von 600 und 700 Kr. angestellt wurden, und die Kürzung der Borrückungsfrist bei 1000 auf 1100 Kr. von drei auf zwei Jahre für die bis zum 1. Jänner 1909 Angestellten, welche die 1100 Kr. noch nicht erreicht haben, welches Zugeständnis erst mit Aufwand vieler Mühe seitens der Personalkommission und der Organisation dem Eisenbahnministerium abgerungen werden konnte.

Die Organisation hat sich auch bemüht, für die älteren Diener eine Berücksichtigung der zurückgelegten Dienstzeit durch kürzere Borrückungsfristen zu erreichen, damit sie in eine den jüngeren Dienern gegenüber höhere Gehaltsstufe gelangen. Dadurch aber, daß die Deputationen Indifferenter mit gegnerischen Abgeordneten alle Türen einrammen und von einer Schädigung der Alten gegenüber den Jungen herumsahelten, zog sich das Eisenbahnministerium auf die billigste Weise aus der Schlinge, indem es den Alten nichts gab, den Jüngeren aber beim Anfangsgehalt die Borrückungsfristen verlängerte. Durch dieses Gebahren der Gegner und gedankenlosen Leute erhielten die Alten keinen Heller mehr, die Jüngeren aber müssen um 1 bis 1 1/2 Jahre länger warten. Auch in sonstiger Beziehung ist etwas geleistet worden, wovon hervorzuheben ist die Vermehrung der definitiven Posten und die Verkürzung der Dienstzeit.

Letzteres ist freilich nicht ganz durchgeführt, weil die einzelnen lokalen Verhältnisse dabei maßgebend sind. So kann nur mit Dummheit oder aus demagogischen Gründen behauptet werden, daß die Organisation nichts gemacht hat. Dabei ist zu bemerken, daß die Leute, welche diese verleumdnerischen Behauptungen aufstellen, in den Reihen derjenigen stehen, die das größere Stückchen Brot, das durch den Antrag Dr. Ellenbogen erreicht werden sollte, durch ihre Abstimmlung weggestamotierten, derjenigen Leute, die am liebsten dem Eisenbahner gar nichts hätten geben lassen.

Nachdem der Referent noch einmal betonte, nur solche Anträge zu stellen, welche in absehbarer Zeit auch durchgeführt werden können, wurde in die Debatte eingegangen, an der sich fast alle Delegierten beteiligten und nach welcher folgende Anträge zur Annahme gelangten:

a) für die Wagenschreiber:

1. Die Wagenschreiber sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren und nach Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen mit dem Titel „Wagenverkehrs-aufscher“ zum Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamten-schema einzureihen.
2. Erhöhung des Taglohnes der Ausschiffswagenschreiber und der im Taglohn stehenden Bediensteten auf 3 Kr.
3. Endliche Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses für alle im Turnus Dienst versehenen Wagenschreiber. Für alle übrigen Wagenschreiber, die nur Tagdienst versehen, sind mindestens zwei dienstfreie bezahlte Tage in jedem Monat zu gewähren.
4. Erhöhung des Schreibpauschales auf 1 Kr. per Monat.
5. Einführung eines Schulpauschales.
6. Kürzung der Tragzeit der Bluse auf ein Jahr, des Besages auf drei Jahre und Beteiligung mit schwarzen Mänteln und mit Regenmänteln.

b) für die Ladeschreiber und Magazinbediener:

1. Die Ladeschreiber und Magazinbediener sind als Ladeaufseher in die Gruppe B der Diener einzureihen.
2. Gewährung von zweijährigen Borrückungsfristen bis zur Endgehaltsstufe.
3. Zulassung der Magazinbediener und Ladeschreiber zur Ablegung der Dienstprüfungen für Magazinaufseher. Die Magazinaufseherposten sind prinzipiell nur aus der Kategorie der Ladeschreiber und Magazinbediener, beziehungsweise Ladeaufseher zu besetzen.
4. Gewährung eines Schreibpauschales von 1 Kr. per Monat für die Ladeschreiber und Magazinbediener.
5. Endliche Regelung der Arbeitszeitdauer im Sinne der vom Zentralarbeitsrat der k. k. Staatsbahnen beantragten Arbeitszeitregelung (neunstündige Arbeitszeit) mit Gewährung von mindestens zwei dienstfreien bezahlten Tagen monatlich.

Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses für alle im Turnus Dienst versehenen Ladeschreiber und Magazinsbediener.

6. Herabsetzung der Tragzeit der Bluse auf ein Jahr, des Besages auf zwei Jahre und Beteiligung mit schwarzen Mänteln.

Im übrigen schloßen sich die Wagenschreiber, Ladeschreiber und Magazinsbediener sämtlicher Bahnen den Forderungen des Gesamtpersonals der k. k. Staatsbahnen an, die bereits im Jahre 1907 im Zentralausschuß der Personalkommission und im Arbeiterzentralausschuß der k. k. Staatsbahnen eingebracht wurden.

Nachdem bei der Südbahn wesentlich andere Verhältnisse herrschen, wird beschlossen, das bereits ausgearbeitete Memorandum in Geltung zu belassen und die diesbezügliche Aktion durchzuführen.

Zum zweiten Punkt: „Organisation“ hielt Genosse Müller ein instruktives Referat. Nach einer sehr lebhaften Debatte wurde der Ausbau des Vertrauensmännersystems beschlossen und hierauf die erste Konferenz dieser Kategorien geschlossen.

Sache der Wagen- und Ladeschreiber sowie der Magazinbediener wird es sein, nicht nur Wünsche zu äußern, sondern durch eine gute Organisation und Arbeit in derselben den Beschlüssen der Konferenz den nötigen Nachdruck zu verleihen. F. Sh.

Nachtrag zur Reichskonferenz des Werkstätten- und Heizhauspersonals aller Bahnen Oesterreichs.

Am Schlusse der zweiten Spalte ist im Berichte der letzten Nummer von einer Resolution die Rede, die aber nicht enthalten ist, weil wir dieselbe aus taktischen Gründen nicht zur Veröffentlichung brachten.

Wir haben im Abschl. IX des Berichtes über „Organisation“ darauf hingewiesen, worauf wir die Mitglieder, besonders aber die Vertrauensmänner aufmerksam machen.

Ferner ist beim Ausarbeiten des Berichtes in der Masse der Anträge ein dem Wesen nach wichtiger Antrag übersehen worden und den wir deshalb nachtragen müssen. Der Antrag lautet:

Der Kampf der Werkstätten- und Heizhausarbeiter und Bediensteten um Verbesserung ihrer Lage wird in jüngerer Zeit erschwert durch die Propaganda für Separatorganisationen, insbesondere der für die beabsichtigte Gründung einer sogenannten unpolitischen Professionistenorganisation.

Die Konferenz spricht sich entschieden gegen jede Dezentralisation aus, verwirft jede Separatistenorganisation, weil jede solche den Kampf nur erschwert und die Erfolge fraglich macht und daher, als den Interessen der Arbeiter und Bediensteten schädlich, verworfen werden muß. Mitglieder einer solchen Organisation sind in unserer Organisation nicht aufzunehmen.

Zu unseren Tabellen

der Oesterreichischen Nordwestbahn.

In unserer heutigen Nummer bringen wir vergleichende Tabellen der Gehalts- und Quartiergeldbezüge sowie der Borrückungsverhältnisse der De. N. W. B. zum Abdruck.

Die De. N. W. B. gehört zu jenen Bahnen, die im Jahre 1905 trotz der passiven Resistenz die automatischen Borrückungsfristen nicht einführt, dennoch aber an dem bestehenden trostlosen Borrückungsschlüssel einige Verbesserungen durchführte, indem sie einzelnen Kategorien den Anfangsgehalt und auch den Endgehalt erhöhte. Das sah für die damaligen Verhältnisse zumindest auf dem Papier ganz nett aus, aber in der Praxis war für die wenigsten Kategorien die Erreichung ihres Endgehalts möglich. So finden wir in unserer ersten Tabelle, daß die Bahnmmeister nach den usuellen Borrückungsverhältnissen einen Endgehalt von 2040 Kr. auf dem Papier erreichen konnten: in der Praxis existierte aber auf der ganzen De. N. W. B. und S. N. D. B. nur ein einziger Bahnmmeister, der nicht den am Papier festgesetzten Endgehalt von 2040 Kr., sondern nur die Gehaltsstufe von 1920 Kr. erreichte. Das war der Bahnmmeister in Tetschen, dem man nur unter Berücksichtigung ganz besonderer Verhältnisse diese Gehaltsstufe zubilligte; alle anderen Bahnmmeister standen in niedrigeren Gehaltsstufen. Ebenso verhält es sich mit der Kategorie der Werkführer zc., aus der ebenfalls, trotzdem der Endgehalt mit 3000 Kr. festgesetzt war, niemand mehr als 2280 Kr. an Gehalt erreicht hatte. Den anderen Kategorien ging es nicht besser, herrschte doch auch bei der De. N. W. B. das berüchtigte „kann“ mit dem ebenso berüchtigten Protektionssystem.

Wenn nun schon der Erfolg, „automatische Borrückungsverhältnisse“ erreicht zu haben, allein ein sehr großer ist, so ist der Erfolg noch größer geworden durch die gemiß bedeutend verkürzten Borrückungsfristen. Das sind finanzielle Erfolge. Und diese wollten wir den De. N. W. B. Bahnern klar zum Bewußtsein bringen.

In unseren Tabellen setzen wir den usuellen Borrückungsverhältnissen vor 1. Oktober 1907 die automatischen Borrückungsverhältnisse nach dem 1. Oktober 1907, die noch gegenwärtig gelten, gegenüber. Den Schlüssel für die usuellen Borrückungsfristen vor dem 1. Oktober 1907 hat uns die Direktion der De. N. W. B. bekenntgegeben und uns so ermöglicht, die Vergleiche auf einer festen Grundlage aufzubauen.

Mit Rücksicht auf die bevorstehende Ueberleitung der Bediensteten der De. N. W. B. in das k. k. Staatsbahnschema haben wir in der dritten, beziehungsweise vierten durch einen fetten Strich und durch fetten

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

Druck gekennzeichneten Kolonne den gegenwärtigen Verhältnissen der Bediensteten der D. N. W. B. jene der k. k. Staatsbahnen in Vergleich gezogen.

Die ganze Arbeit ist in vier Tabellen geteilt:

- 1. eine Tabelle für jene Unterbeamten, die nach einem kurzen Provisorium direkt zu Unterbeamten ernannt werden;
2. eine Tabelle für jene Unterbeamten, die aus dem Dienersstand hervorgehen;
3. eine Tabelle für jene Diener, die noch zur Zeit der usuellen Vorrückungsfristen, also vor dem 1. Oktober 1907, nach Erreichung einer gewissen Gehaltsklasse automatisch zu Unterbeamten ernannt wurden.
4. schließlich eine Tabelle für Diener.

In allen vier Tabellen sind, wie bei den vorhergehenden Tabellen, die einzelnen Kategorien namentlich angeführt untereinandergeordnet und die gegenwärtig geltenden Titel fett gedruckt. In der nächsten mit „Regulierung“ bezeichneten Rubrik sind die einzelnen Vorrückungsverhältnisse, und zwar „Usus“ (die usuellen Vorrückungsfristen) vor 1. Oktober 1907“ (oder nach 1. Jänner 1905), „Automatik nach 1. Oktober 1907“ und schließlich die gegenwärtig bei der „k. k. St. B.“ geltende Automatik als nähere Bezeichnung eingefügt.

Bei der Verwendungskategorie der Lokomotivführeranwärter zum Beispiel ist (siehe Tabelle III) gegenwärtig nach der Automatik vom 1. Oktober 1907 der Anfangsgehalt 900 Kr., das Quartiergeld 350 Kr., in dem mit 2 bezeichneten Felde ist nun die nächste Gehaltsklasse von 1000 Kr. Gehalt und 350 Kr. Quartiergeld eingelegt, das heißt, daß der Lokomotivführeranwärter nach zwei Dienstjahren (oder im dritten Dienstjahre) diesen (1000 Kr. Gehalt, 350 Kr. Quartiergeld) erreicht, in dem mit 5 bezeichneten Felde ist wieder die nächste Gehaltsklasse (1100 Kr. und 400 Kr.) eingelegt, das heißt, daß er nach weiteren drei Dienstjahren, das ist nach fünf Dienstjahren, diese Gehaltsklasse erlangt.

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 dem Usus vor 1. Oktober 1907 gedient hätte und weiters das Einkommen, welches er in derselben Zeit bei der Automatik nach dem 1. Oktober 1907 sowie das Einkommen, welches der k. k. Staatsbahner derselben Kategorie und derselben Zeit nach seiner neuesten Automatik beziehen wird, ausgeworfen. Die 30jährige Dienstzeit ist selbstverständlich nur als Berechnungsschlüssel zur Vergleichsermöglichung gewählt worden.

bezogen. Nach der Automatik vom 1. Oktober 1907 stellt sich sein Bezug an Gehalt auf 51.600 Kr., an Quartiergeld auf 17.350 Kr. Der Vergleich ergibt also eine Differenz von 7900 Kr. an Gehalt, 680 Kr. an Quartiergeld, so daß sich demnach das Einkommen des Lokomotivführeranwärters für 30 Dienstjahre um 7120 Kronen (7900 + 680 = 7120 Kr.) erhöht hat, was im Jahresdurchschnitt 237 Kr. ausmacht. Nach der k. k. Staatsbahnautomatik hätte der Lokomotivführeranwärter in 30 Dienstjahren 57.700 Kr. an Gehalt, 19.700 Kr. an Quartiergeld bezogen, gegenüber der Automatik der D. N. W. B. vom 1. Oktober 1907, also um 6100 Kronen mehr an Gehalt und 2350 Kr. mehr an Quartiergeld, so daß nach der k. k. Staatsbahnautomatik sich das Einkommen des Lokomotivführers in 30 Dienstjahren zusammen um 8450 Kr. höher stellt, was im Jahresdurchschnitt ein Mehr von 282 Kr. ausmacht, das heißt in der Staatsautomatik würde der Lokomotivführer durchschnittlich jährlich um 282 Kr. mehr an Gehalt und Quartiergeld beziehen, als er nach der Automatik der D. N. W. B. vom 1. Oktober 1907 beziehen wird.

Wir erwarten, daß unsere Genossen Nordwestbahner, die mit viel Fleiß und Sorgfalt gearbeiteten Tabellen eingehend studieren werden. Sie lehren nicht nur, was jede einzelne Kategorie durch den Kampf der Organisation an Vorteilen für sich gewonnen hat, sondern sie sind auch ein Wegweiser für unsere weitere Taktik. Möge also die Sprache der Ziffern verstanden werden, damit auch fernerhin die Wege zu neuen Erfolgsergebnissen werden!

Vergleichende Tabellen

der Gehalts- und Quartiergeldbezüge seit den Verbesserungen anlässlich der passiven Restenz im Jahre 1905 für die Oesterreichische Nordwestbahn. Unterbeamte, im Wege der Erstanstellung ernannt.

Table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (1-35), an Gehalt und Quartiergeld in Kronen, in Kronen. Rows include categories like Werkmeister, Bahn-, Brücken-, Signalmeister, Wagenmeister, Stationsmeister, Offizianten, Magazinmeister.

U n t e r l i n i e: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere die Höhe des Quartiergeldes an. Die dritte mit k. k. Staatsbahn bezeichnete Kolonne mit fettgedruckten Ziffern zeigt die bei der k. k. Staatsbahn mit 1. Jänner 1905 in Kraft getretenen Verbesserungen in der Automatik gegenüber den bei der Oesterreichischen Nordwestbahn gegenwärtig bestehenden Verhältnissen in Vergleich. Das Zeichen - heißt Minus = weniger.

Unterbeamte, die aus der Dienerkategorie hervorgingen; bei den k. k. Staatsbahnen, die vor inklusive 1. Jänner 1909 ernannt wurden oder aber mindestens fünf Dienstjahre in der Dienerkategorie zugebracht haben.

Table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (1-35), Gehalt und Quartiergeld in Kronen, and in Kronen. Rows include various railway professions like Werkmeister, Signalmeister, Wagenmeister, etc.

Anmerkung: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere Zahl die Höhe des Quartiergeldes an. Die dritte mit k. k. Staatsbahn bezeichnete Kolonne mit fettgedruckten Ziffern zeigt die bei der k. k. Staatsbahn seit 1. Jänner 1909 geltenden Verbesserungen in der Automatik gegenüber den bei der Oesterreichischen Nordwestbahn gegenwärtig bestehenden Verhältnissen in Vergleich. Das Zeichen - heißt Minus = weniger.

1 Inbegriffen die in die Pension einrechnbare Dienstalterszulage. - Erreicht diese Gehaltsstufe: * nach 36 Dienstjahren; * nach 39 Dienstjahren; * nach 15 Dienstjahren; * nach 19 Dienstjahren.

Diener, die nach dem Usus vor 1. Oktober 1907 automatisch zu Unterbeamten ernannt wurden.

Table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (Anfang, 2-35), an Gehalt und Quartiergeld in Kronen, in Kronen. Rows include categories like Lokomotivführer, Verschubaufseher, Magazinverwalter, etc.

Anmerkung: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere Zahl die Höhe des Quartiergeldes an. Die dritte bzw. vierte mit f. f. Staatsbahn gegenwärtig bestehenden Verhältnisse in Vergleich. Das Zeichen — heißt Minus = weniger.

1 Inbegriffen die in die Pension einrechenbare Alterszulage von 100 Kr.

2 Nach dieser Markierung erfolgte nach den usuellen Verordnungsverhältnissen vor dem 1. Oktober 1907 automatisch die Beförderung zu Unterbeamten, welcher Modus auch bei der nach 1. Oktober 1907 geltenden Automatik beibehalten wurde, hingegen gibt es bei den f. f. Staatsbahnen eine automatische Beförderung zu Unterbeamten nicht, denn diese Beförderung hängt von der Normierung ab. Um jedoch einen richtigen Vergleich zu ermöglichen, wurde in diesen Tabellen der gleiche Modus auch für die Verhältnisse bei den f. f. Staatsbahnen angenommen.

3 Diese Gehaltsklassen wurden oder werden erreicht: 1 nach 38 Dienstjahren; 2 nach 44 Dienstjahren; 3 nach 37 Dienstjahren; 4 nach 23 Dienstjahren; 5 nach 29 Dienstjahren; 6 nach 30 Dienstjahren; 7 nach 32 Dienstjahren.

Diener.

Table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (Anfang, 2-35), an Gehalt und Quartiergeld in Kronen, in Kronen. Rows include categories like Dampfstraßen- und Wagenaufseher, Maschinen- und Pumpenaufseher, Lokomotivheizer, etc.

Diener. (Fortsetzung.)

Verwendungs- kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																															Reicht an Gehalt u. Quartiergeld nach 10 Dienstjahren	Gehaltssteigerung bei Eintritt in Pension	Anzahl der Stellen im Reich bei 1. Jänner 1909										
		an Gehalt und Quartiergeld in Kronen																																											
		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	31				32									
Brückenmainten- nehmer, Portiere und Türsteher (letzte früher Saal- diener)	Wuß vor 1./X. 1907	720 380		840 480			960 480			1080 480						1200 480																1320 600		32040 14500											
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600															1700 600		38600 14350	6560 170	218									
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																		1700 600		41500 15200	2900 650	125								
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																		1700 600		40800 14950	2200 600	93								
Verschieber (früher Verschieber und Oberverschieber)	Wuß vor 1./X. 1907	720 380		840 480			960 480			1080 480																							29400 13920												
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																	1700 600		37700 13350	8300 670	254									
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																				1900 550		39600 13900	1900 550	82								
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																				1500 600		39100 13650	1400 400	60								
Oberverschieber	Wuß vor 1./X. 1907	720 380		840 480			960 480			1080 480																							29400 13920												
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																		1700 600		38600 14350	9200 450	321								
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																			1700 600		41500 15200	2900 650	125							
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																			1700 600		40800 14950	2200 600	93							
Kanzleidiener	Wuß vor 1./X. 1907	720 380	840 480			960 480			1080 480																									29400 13920											
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																			1700 600		38600 14350	5480 530	165							
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																				1700 600		41500 15200	2900 650	125						
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																				1700 600		40800 14950	2200 600	93						
Drucker	Wuß vor 1./X. 1907	720 380	840 480			960 480			1080 480																										29400 13920										
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																				1700 600		38600 14350	5480 530	165						
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																					1700 600		41500 15200	2900 650	125					
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																					1700 600		40800 14950	2200 600	93					
Stationsdiener, Lampisten	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																									22240 13080										
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																					1700 600		37700 13250	14420 170	486					
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																						1500 500		39600 13650	1900 580	82				
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																						1500 500		39100 13650	1400 400	60				
Werkmann (früher Spengler)	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																										24840 13080									
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																						1700 600		38600 14350	13760 1370	501				
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																							1700 600		41500 15200	2900 650	125			
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																							1700 600		40800 14950	2200 600	93			
Türsteher (früher Türsteher)	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																											23280 13080								
	Automatf nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																							1700 600		38600 14350	15320 1370	553			
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																								1700 600		41500 15200	2900 650	125		
	f. f. St. B. am und nach 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																								1700 600		40800 14950	2200 600	93		
Weichenwächter	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																												24360 13080							
	Automatf nach 1./X. 1907	750 350				800 350				900 350																														1100 350		28250 16000			
	Einreichung in Dienergruppe III	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																								1500 500		37700 13250	13340 170	450		
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																									1500 500		39600 13650	1900 580	82	
Tag- und Nacht- wächter	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																													23280 13080						
	Automatf nach 1./X. 1907	750 350				800 350				900 350																															1100 350		28250 16000		
	Einreichung in Dienergruppe III	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600																									1500 500		37700 13250	14420 170	486	
	f. f. St. B. vor 1./I. 1909 angestellt	900 350	1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600																									1500 500		39600 13650	1900 580	82	
Strecken- und Zug- meldewächter (früher Bahn- wächter)	Wuß vor 1./X. 1907	600 360				720 360				840 480																														23280 13080					
	Automatf nach 1./X. 1907	700 350				750 350																																							

Richtigstellung der vergleichenden Tabellen

der Gehalts- und Quartiergeldbezüge seit den Verbesserungen anlässlich der passiven Resignanz im Jahre 1905 für die Staatseisenbahnen.

In der Nr. 27 I. J. veröffentlichten wir vergleichende Tabellen für die Staatseisenbahngesellschaft. Leider hat sich in diese Tabellen ein Fehler eingeschlichen; die Kategorie der Bahnmeister und Signalmeister wurde nämlich als in die Unterbeamtenkategorie I gehörig behandelt, während sie richtig in die Unterbeamtenkategorie II, aber mit einem Anfangsgehalt von 1400 Kr gehören. Dieser Fehler wird hiermit in Tabellenform richtiggestellt.

Unterbeamte, im Wege der Erstanstellung ernannt.

Verwendungs-kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																												Gesamtverdienst nach 30 Dienstjahren	Gesamtverdienst	Sofortberechnung der Beförderung			
		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	33
Bahnmeister, Signalmeister (früher Blockmeister)	Nach 1. X. 1907	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	49200	18300	306
	Automatik nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	57400	19900			
	f. t. e. s.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	6000	6200	6400	6600	6800	7000	7200	7400	7600	67200	
Signalmeister (früher Telegraphenmeister)	Nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	51800	19800	161		
	Automatik nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	57400	20800			
	f. t. e. s.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	6000	6200	6400	6600	6800	7000	7200	7400		7600	67200

Unterbeamte, die aus der Dienerkategorie hervorgingen, beziehungsweise bei der k. k. Staatsbahn die vor inklusive 1. Jänner 1909 ernannt wurden oder aber mindestens fünf Dienstjahre in der Dienerkategorie zugebracht haben.

Bahnmeister, Signalmeister (früher Blockmeister)	Nach 1. X. 1907	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	49200	18300	615
	Automatik nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	57400	19900			
	f. t. e. s.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	6000	6200	6400	6600	6800	7000	7200	7400	7600	67200	
Signalmeister (früher Telegraphenmeister)	Nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	51800	19800	50		
	Automatik nach 1. X. 1907	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	57400	20800			
	f. t. e. s.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	6000	6200	6400	6600	6800	7000	7200	7400		7600	67200

Anmerkung: 1 Inbegriffen die in die Pension einrechenbare Alterszulage von 100 Kr.

Reichskonferenz

der Portiere sämtlicher Bahnen Oesterreichs.

Am Sonntag den 31. Oktober l. J. tagte im Favoritener Arbeiterheim in Wien eine Reichskonferenz der Portiere sämtlicher Bahnen Oesterreichs, die auf mehrfachen Wunsch der in unserer Organisation stehenden Portiere von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich einberufen worden war. Zu der Konferenz waren von 36 Ortsgruppen 35 Delegierte erschienen. Außerdem waren anwesend: Von der Zentrale Genosse Weigl und Genosse Adolf Müller; vom Sekretariat in Prag Genosse Brodecky und vom Sekretariat in Triest Genosse Kopyac; von der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen Genosse Sommerfeld und von der Personalkommission der Südbahn Genosse Dsmeh. Ferner nahmen 6 Gäste an der Konferenz teil. Die Konferenz wurde vom Genossen Weigl im Namen der Zentrale eröffnet. Ins Präsidium wurde Genosse Sommerfeld als Vorsitzender, Genosse Dsmeh (Bozen) als Stellvertreter und Genosse Kaufmann (Innsbruck) als Schriftführer gewählt. Die Genossen Adolf Müller und Weigl von der Zentrale erstatteten zum ersten Punkt der Tagesordnung eingehende Referate über die Lage, die Wünsche und Forderungen der Portiere. Bei der Aufstellung von Forderungen ist in Erwägung zu ziehen, daß bereits im Zentralausschuß der Personalkommission der k. k. Staatsbahnen und auch in der Personalkommission der Südbahn eine Reihe von Forderungen der Portiere als Anträge eingebracht und vertreten wurden. Es handelt sich also darum, vorerst zu trachten, daß diese alten Forderungen einer entsprechenden Erfüllung zugeführt werden und kann es daher nicht im Interesse der Portiere liegen, neue, weitgehende Forderungen aufzustellen, die auf lange Zeit hinaus keine Aussicht haben, durchgeführt zu werden. Nach längerer Debatte gelangte folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Mit Rücksicht auf die herrschende und stetig zunehmende Teuerung erscheint eine weitere Verbesserung der Lage der Portiere sämtlicher Bahnen dringend geboten. In Erwägung dessen beharrt die Konferenz auf der ehemaligsten Durchführung nachstehender Forderungen, die bereits in den Personalkommissionen der einzelnen Bahnen als Antrag eingebracht und angenommen wurden.“

Die Portiere sämtlicher Bahnen sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren zum Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenschema einzureihen.“

Die Reichskonferenz ersucht die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß diese berechtigten Forderungen der Portiere ehestmöglich einer angemessenen Erfüllung zugeführt wird.

Im übrigen hält die Reichskonferenz an nachstehenden Forderungen fest, die ebenfalls bereits als Anträge in den Personalkommissionen eingebracht wurden:

Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit.
Vollständige Abschaffung des 24/24stündigen Dienstturnusses in allen Stationen.

Dort, wo permanent Nachdienste geleistet werden müssen, Einführung des 12/24stündigen Dienstturnusses, in allen anderen Stationen als Uebergangsstadium Einführung des 16/24stündigen Dienstturnusses.

Die Portiere dürfen zu anderen Dienstleistungen als zu Portiersdiensten nicht verwendet werden.

Bei Erkrankungen und Erholungsurlauben ist der Abgang durch Bestellung von Substituten zu erfolgen.

Die Regelung der Quartiergelder und der Erholungsurlauben hat im Sinne des diesbezüglichen Antrages der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen ehestmöglich zu erfolgen.

Die Nachdienstzulage ist allen Portieren, die tatsächlich Nachdienst versehen, ohne Einschränkung zu gewähren.
Einführung eines Schreibpauschales von 1 Kr. per Monat an alle Portiere, die Schreibarbeiten zu verrichten haben.

Hinsichtlich der Regelung der Monturfrage hält die Konferenz an den diesbezüglichen Anträgen der Personalkommission, betreffend die Ausrüstung und Herabsetzung der Tragzeit der Monturstücke, fest. Betreffend die Verbesserung der Qualität der Monturstücke zc. ersucht die Konferenz die Organisation, ehestmöglich eine allgemeine entsprechende Aktion in die Wege zu leiten, damit die traffen Uebelstände in der Monturausstattung endlich beseitigt werden.

Ferner gelangte noch folgender Antrag zur Annahme, welcher der Personalkommission der k. k. S. B. zu den Verhandlungen über die Einreichungsgrundsätze überwiesen wurde:

„Alle den Dienst eines Portiers stabil versiehende Bedienstete und davon hauptsächlich solche, die bisher in der Gruppe der Wächter standen, sind zu Portieren zu ernennen und in die Gruppe B der Diener einzureihen.“

Hierauf erfolgte die Wahl einer viergliedrigen Deputation, bestehend aus den Genossen Schaffelhuber (Prag, k. k. Staatsbahn), Stephan Schmid (Brünn, St. E. G.), Paul Martin (Oberhollabrunn, O. N. B. W.) und Kratochwill (Floridsdorf, k. k. Nordbahn). Diese Deputation hat die vorstehenden Wünsche und Forderungen der Portiere in einem Memorandum zusammengefaßt, welches von der Zentrale auszuarbeiten ist, dem Eisenbahnminister zu unterbreiten und dieselben entsprechend zu vertreten.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung wurde nach längerer Debatte einstimmig beschlossen, das Vertrauensmännerystem in der Kategorie der Portiere überall entsprechend auszubauen und verpflichteten sich die Delegierten, alles aufzubieten, damit die Organisation unter den Portieren einen kräftigen Ausbau erfährt. Nur dadurch wird es möglich sein, auch den Vertrauensmännern in der Organisation den nötigen Rückhalt zu bieten, damit sie auch imstande sind, die berechtigten Forderungen durchzusetzen. Nach der Erledigung des dritten Punktes der Tagesordnung wurde die Konferenz vom Vorsitzenden Genossen Sommerfeld mit einem kräftigen Appell um weitere Mitarbeit in der Organisation geschlossen.

Reichskonferenz

der Lampisten sämtlicher Bahnen Oesterreichs.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich hatte auf mehrfachen Wunsch der in unserer Organisation stehenden Lampisten für Montag den 1. November l. J. nach Wien in das Favoritener Arbeiterheim eine Reichskonferenz der Lampisten sämtlicher Bahnen mit folgender Tagesordnung einberufen: 1. Die Lage, Wünsche und Forderungen der Lampisten sämtlicher Bahnen Oesterreichs. 2. Organisation. 3. Eventuelles. Zur Konferenz waren von 32 Ortsgruppen, beziehungsweise Stationen 37 Delegierte und 6 Gäste erschienen. Die Zentrale war durch Genossen Weigl und Genossen Adolf Müller, das Sekretariat in Prag durch Genossen Brodecky und das Sekretariat in Triest durch Genossen Kopyac vertreten. Von der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen nahm Genosse Sommerfeld und von der Personalkommission der Südbahn Genosse Polkermann an der Konferenz teil. Zum Vorsitzenden wurde Genosse Sommerfeld gewählt. Beim ersten Punkt der Tagesordnung referierte Genosse Müller über: „Die Lage, die Wünsche und Forderungen der Lampisten“. Nach einer eingehenden sachlichen Debatte, an der sich die Delegierten lebhaft beteiligten, wurden folgende Forderungen zum Beschlusse erhoben:

„In Erwägung, daß von den Lampisten der Nachweis des erlernten Spenglerhandwerkes verlangt wird, fordert die Konferenz die Gleichstellung der Spenglerlampisten mit den Wagenaufsehern, beziehungsweise Einreihung der Spenglerlampisten in die Gruppe A der Diener. Im allgemeinen beharrt die Konferenz auf der ehesten Durchführung des Antrages der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen: Einreihung der Lampisten in die Gruppe B der Diener mit Einführung von zweijährigen Vorrückungsfristen bis zum Endgehalt.“

Enbliche Regelung der Dienst- und Ruhezeiten, und zwar: vollständige Abschaffung der 24/24stündigen Dienstturnusse und Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit unter Freigabe einzelner freier Tage im Sinne des vom Eisenbahnministerium im Vorjahr gemachten Zugeständnisses.

Die Lampisten dürfen zu anderen Dienstleistungen als zur Verrichtung von Lampistenarbeiten nicht verwendet werden.

Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit.
Regelung, beziehungsweise Erhöhung der Quartiergelder und der Erholungsurlauben im Sinne der diesbezüglichen Anträge der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen.

Bestellung von Substituten bei Erholungsurlauben und Erkrankungen.

Die Regelung der Monturfrage, und zwar betreffend die Herabsetzung der Tragzeit der einzelnen Monturstücke und Verteilung mit zwei Zwischenkleidern jährlich hat ehestmöglich im Sinne der diesbezüglich bereits eingebrachten Anträge der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen. Hinsichtlich der Beseitigung der diversen Uebelstände, betreffend die Qualität der Montur, ersucht die Konferenz die Organisation, eine diesbezügliche entsprechende Aktion ehestens in die Wege zu leiten.

Enbliche Durchführung der zugestandenen Verbesserung der Postennormierung dahingehend, daß sämtliche Lampisten, die mindestens ein Jahr dauernd Lampistendienst versehen, nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen stabilisiert werden und sämtliche Posten als Lampistenposten normiert werden.

Die Nachdienstzulage ist tatsächlich Nachdienst versiehenden Lampisten ohne Einschränkung zu gewähren.“

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung sprach Genosse Müller über die Notwendigkeit des Ausbaues der Organisation in der Kategorie der Lampisten. Nur eine gute und schlagfertige Organisation wird es den Lampisten sämtlicher Bahnen ermöglichen, die beschlossenen Forderungen mit der Gesamtorganisation in absehbarer Zeit einer entsprechenden Erfüllung zuzuführen. Die Konferenz beschloß im Sinne der Ausführungen des Genossen Müller die Errichtung des Vertrauensmännerystems in der Kategorie der Lampisten und sind die Delegierten verpflichtet, nach besten Kräften in der Organisation mitzuarbeiten und die fernstehenden Kollegen zu organisieren. Nach Erledigung einiger Angelegenheiten bei Punkt „Eventuelles“ wurde die Konferenz geschlossen.

Die Lebensmittelteuerung und die Gewerkschaften.

Die Not der Zeit, die fortwährende Steigerung der Lebensmittelpreise die alle Erwerbsklassen der Breite und Lohnbewegungen der letzten Jahre verschlungen hat, zwingt die Arbeiter zur Abwehr. Im Abgeordnetenhaufe haben die agrarischen Parteien zwar nicht die Mehrheit, aber sie herrschen tatsächlich durch die Unentschiedenheit und Feigheit der bürgerlichen Parteien, die zwar die Pflicht hätten, die Interessen der Städte, der Beamten und der Industrie zu schützen, es aber nicht wagen, mit den Agrariern anzubinden. Auch der letzte Dringlichkeitsantrag der sozialdemokratischen Abgeordneten, die Getreidezölle zu fixieren oder von Staats wegen Getreide im Ausland zu kaufen, und es billig abzugeben, hat bei den Parteien, die nicht den großen Grundbesitz zu vertreten hätten, keine Unter-

flüchtigung gefunden. Die de. ischnationalen Parteien, die die Industrie vertreten sollen, haben sich mit der christlich-sozialen Verschleppung in einen Studienauschuß einverstanden erklärt. Die hungernde Arbeiterklasse aber hat nicht Lust, für die Feigheit und schwandende Haltung der bürgerlichen Parteien zu büßen. Wenn die Industrie und der Handel so schlecht im Parlament vertreten sind, ist es ihre Sache, nicht aber Schuld der Arbeiterklasse. Entweder die bürgerlichen Berufskreise setzen im Parlament zusammen mit den Arbeitervertretern die Maßregeln zur Verbilligung der Lebensmittel durch, oder sie werden bei der Sache der Agrarier bezahlet und mögen sich dann bei ihren Vertretern bedanken. Die Arbeiter können nicht ruhig zusehen, wie sie und ihre Kinder den Hungerriemen immer enger schnüren müssen, sie können nicht ruhig zusehen, wie ihnen durch die Frechheit der Agrarier, unterstützt von der Feigheit der Industrievertreter, die letzten Aussichten genommen werden, Arbeit und Verdienst zu bekommen. Deshalb haben die Zentralvorstände der Gewerkschaften Oesterreichs in Wien nach dem Referat des Sekretärs der Reichsgewerkschaftskommission, Genossen Hueber, beschlossen, das folgende offene Schreiben an die Unternehmer zu richten.

Alle Zentralverbände, Lokalvereine und Unterausschüsse werden nun in den einzelnen Berufsorganisationen dieses offene Antwortschreiben zur Debatte stellen. Wenn sie es ebenso wie ihre Vorstände angenommen haben werden, werden sie diese deutliche Antwort auf die Politik der Lebensmittelveureuer den Unternehmern, ihren Organisationen und Genossenschaften überreichen und je nach der Antwort der Unternehmer und ihrer Vertretungen eine weitere Aktion einleiten, die sich auf alle Gebiete des Reiches ausdehnen dürfte.

Das offene Schreiben lautet:

An unsere Unternehmer!

Die gewerkschaftlich organisierte Arbeiterklasse Oesterreichs führt seit Jahren den Abwehrkampf gegen die wachsende Teuerung im Wege der direkten Selbsthilfe der Arbeiterklasse. Wer auf die Preisentwicklung der letzten zehn Jahre zurückschaut und die Feststellungen der offiziellen Statistik wie zahlreicher privater wissenschaftlicher Arbeiten zu Rate zieht, muß die Tatsache zugestehen: das ununterbrochene Ansteigen der Preise für alle Artikel des Massenkonsums hat die Lohnkrone des Arbeiters von Jahr zu Jahr mehr entwertet. Nicht der Geldbetrag des Lohnes, sondern die Summe der Lebensmittel, die für den Lohn gekauft werden können, das Quantum von Brotfrüchten, Fleisch, Gemüse, der Aufwand für Wohnung, Kleidung und sonstigen Bedarf, kurz die Warensomme, die für den Lohn gekauft wird, der Reallohn entscheidet über die Lage der arbeitenden Klassen. Dieser Reallohn ist durch die wachsende Teuerung tief herabgedrückt und dadurch die Lebenshaltung der Arbeiterklasse schwer geschädigt worden.

Nur einseitige Maßnahmen des Unternehmers und völlig verbotene Volkswirtschaften können in den schweren Lohnkämpfen der letzten Jahre einen mutwilligen Angriff sehen. Die Arbeiterklasse verteidigt ihre Lebenshaltung mühsam, sie führt einen Abwehrkampf! Und selbst in dem Lande der höchsten Löhne und billigsten Brotfrüchte, der erfolgreichsten Gewerkschaftskämpfe, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, hat das amtliche Arbeitsbureau in Washington sich zur Konstatierung der Tatsache genötigt gesehen, daß die Kaufkraft der gesteigerten Wochenlöhne hinter der Preissteigerung der Massenkonsummittel zurückbleibt. Um so schlimmer ist es bei uns, wo die Teuerung weit rascher fortschreitet.

Wir weisen mit aller Entschiedenheit die Argumentation kleinbürgerlicher und bäuerlicher Demagogen zurück, daß die mäßigen Lohnsteigerungen in der Industrie — die Landarbeiter entbehren noch jeder Organisation — die Teuerung der Agrarprodukte verursacht. Nicht nur der Augenschein, ziffermäßige Beweise widerlegen diese Fälschungen der Tatsachen. Wir konstatieren nur als Beleg eine einzige Tatsache: obwohl der Geldlohn der Vergarbeiter im ganzen gestiegen ist, entfällt auf den einzelnen Meterzentner geförderter Kohle heute eine geringere Lohnsumme als früher. . . .

Wir verfügen nur bei der Kohlenproduktion über eine ausführliche Lohnstatistik. Stellen wir die Hauptdaten der Steinkohlenproduktion für die letzten fünf Jahre, für welche statistische Nachweisungen publiziert sind, nach der amtlichen Statistik des Bergbaues im Durchschnitt für ganz Oesterreich zusammen:

	1902	1904	1906
Menge in Millionen Meterzentner	110.45	118.68	134.73
Arbeiterstand	66.582	66.507	68.115
Barer Nettojahresverdienst der Arbeiter in Millionen Kronen	44.968	45.874	51.355
Jährliche Arbeitsleistung eines Arbeiters in Meterzentnern	1659	1785	1977
Auf einen Meterzentner Steinkohle entfallen an Arbeitslohn Heller .	407	388	381

Unwiderleglich ergibt sich aus diesen amtlichen Ziffern: Trotz der vom 1. Juli 1902 an in Kraft getretenen Neumünzengesetze im Bergbau und trotz der Arbeiterklasse erkämpften Lohnerhöhungen ist weder die jährliche Arbeitsleistung der Arbeiter zurückgegangen, noch der Lohnanteil vom Preise des Meterzentners Kohle gestiegen! Die Jahresarbeitsleistung ist im Gegenteil von 1659 auf 1977 Meterzentner gestiegen, der auf einen Meterzentner entfallende Arbeitslohn aber ist von 407 auf 381 Heller gefallen! So im Staatsdurchschnitt. Es wäre ein Leichtes, zu erweisen, daß diese Tatsache in dem großen, hochergiebigen Steinkohlen- und im Braunkohlenbergbau noch krasser hervortritt. Diese Tatsache bezeugt unwiderleglich, daß der geringfügige Arbeiterschutz und die mäßigen Lohnerhöhungen des letzten Jahrzehnts weitaus weitgemacht werden durch die wachsende Intensität des Betriebes, durch die höhere Leistungsfähigkeit der besser entlohnten Arbeiter.

Jene demagogische Phrase vergißt oder verschweigt, daß die technische Verbesserung der Betriebsweise überall die Produktionskosten herabsetzt und dadurch die Lohnerhöhungen weit überholt!

Auf dem ganzen Gebiet der industriellen Produktion müßte die fortschreitende Anwendung des Maschinenbetriebes an sich selbst bei namhaft erhöhten Löhnen die Waren stark verbilligen. In der Lebensmittelproduktion aber übt die Arbeiterbewegung heute überhaupt keine direkten Einflüsse! Unleugbar ist es also, daß die Arbeiterklasse durch ihre Gewerkschaft bloß einen Abwehrkampf führt, der ihr vor allem durch die agrarische Wucherpolitik aufgezwungen ist. Wir erheben gegen die industriellen Verbände und vor allem gegen die in den Genossenschaften organisierten Gewerbetreibenden den ersten Vorwurf, daß sie die Natur dieses Kampfes nicht begreifen, daß sie ihre eigenen politischen und wirtschaftlichen Pflichten versäumen! Energieelos oder ohne Verständnis stehen sie den agrarischen Vorstößen gegenüber. Die verheerenden Wirkungen der Agrarwölle, der Prohibition jeder Fleischzufuhr, der Vereitelung guter Handelsverträge werden

von ihnen kaum verstanden, geschweige denn abgewehrt! Selbst dem Sklavenhalter liegt die Ernährung seiner Sklaven am Herzen, selbst auf dem Boden der bürgerlichen Gesellschaft sollte es für den Unternehmer nicht gleichgültig sein, ob und wie sich sein Arbeiter ernährt. Die ökonomische Bourgeoisie, die große wie die kleine, erfüllt auch diese allergeringsten Pflicht wohlverstandenen Eigeninteresses nicht. Widerpruchslos und ohne Abwehr läßt sie einen agrarischen Vortritt nach dem anderen über die Massen des Industrievolkes ergehen. Kaum erfährt die Bourgeoisie den primitiven Zusammenhang, daß der industrielle und gewerbliche Arbeiter, der nur mit seinem Unternehmer, nicht aber mit den Agrariern in einem Rechtsverhältnis steht, keinen anderen wirtschaftlichen Angriffspunkt hat als seinen Lohngeber. Will er seine Frau nicht der Verzweiflung, seine Kinder nicht dem Hunger preisgeben, so muß er den verzweifeltsten Versuch unternehmen, die Teuerung auf den Unternehmer abzumwälzen. Die Unternehmerschaft versteht nicht, daß die agrarische Begehrlichkeit vor allem immer wieder die Brandfackel der Lohnkämpfe in die Werkstätten wirft. Wenn der Hunger die Arbeiter zu Lohnkämpfen zwingt, wird die Unternehmerschaft die Phrasen kleinbürgerlicher Faselhänse von der Begehrlichkeit der Massen und von den bösen Degen nachplappert und in behäufeltem Unverständnis den äußeren Druck auf den Arbeiter als Konsumenten verdoppelt durch den Druck der Arbeitgeberorganisation auf den Arbeiter als Produzenten in den Werkstätten. Dieser doppelte Druck muß uns zu verzweifelter Gegenwehr aufstacheln, muß die besten Arbeitskräfte des Landes, wenn er nicht abgewendet wird, verelenden oder zur Auswanderung zwingen!

Wir haben mit den meisten Unternehmern Kollektivverträge auf mehrere Jahre hinaus geschlossen und wollen uns alle Mühe geben, durch getreue Einhaltung derselben den industriellen Frieden zu sichern. Aber schon jetzt ist der Moment vorauszu sehen, wo uns neuerdings die Sisyphusarbeit auferlegt wird, den neuerlichen Preisdruck der Agrarier auf unsere Unternehmung fortzuwälzen. Wir stellen schon heute die dafür Verantwortlichen fest. Schuld an der andauernden Beunruhigung der Werkstätten sind die begehrlichen Preisstreiberien der Agrarier und die in seltsamem Kontrast dazu stehende Indolenz der Bourgeoisie, welcher die kleinsten Quereilen weitaus wichtiger sind als die Fragen der Getreidezölle und der Handelsverträge, als die wirtschaftliche Bedrängnis von Millionen arbeitender Mitbürger.

Oesterreich steht an der Schwelle des Ueberganges vom Agrarstaat zum Industriestaat. In dieser Situation hat vor achtzig Jahren die englische Bourgeoisie den Kampf gegen die wucherischen Agrarwölle aufgenommen, siegreich durchgeführt und damit die Grundlage der großen Zukunft des Landes gelegt. In der gleichen Situation verlagert unser Bürgertum vollkommen, indem es eine lächerlich unwissende, kleinliche Geizart ergebene politische Vertretung von wirtschaftslosen oder, wenn es hoch kommt, zünftlerisch-reaktionären Politikastern ins Parlament entsendet. Die Regierung aber gibt die großen wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben des Staates preis, um inzwischend jedem Winke der Agrarier zu parieren, um jedem Machtkittel der jeder kleinlichen Gehässigkeit der Klerikalen sich dienstwillig und gehorsam zu bezeigen!

Angeichts der neuerlichen wucherischen Anschläge auf die Lebenshaltung der Massen, angeichts der Veruche, das Parlament arbeitsunfähig zu machen, in dem Moment, wo es seine Pflicht ist, die Getreidezölle aufzuheben, die Fleischzufuhr freizugeben, gute Handelsverträge abzuschließen und dadurch die Tore für die Ausfuhr unserer Arbeitsprodukte wie für die Einfuhr unserer täglichen Brotes zu öffnen, angeichts der drohenden Verzweiflung der Massen rufen wir als Vertreter der gewerkschaftlich organisierten Arbeiterklasse Oesterreichs der Regierung und unseren Unternehmern zu:

Diese Wirtschaftspolitik ist für die Massen des Volkes unerträglich. Wir lehnen jede Verantwortung für ihre Folgen ab. Wir werden nicht erlahmen, den Kampf um eine menschenwürdige Lebenshaltung der Arbeiterklasse, um das tägliche Brot unserer Frauen und Kinder fortzuführen. Wir können nicht für die rücksichtslose Begehrlichkeit der Agrarier und die schwachmütige, verständnislose Politik unserer Unternehmer büßen lassen. Darum stellen wir jetzt: Uns werden neuerliche Kämpfe aufgezwungen, wenn die gesamte Unternehmerschaft ihre politische Pflicht gegen den Agrarismus nicht erfüllt. Wir erwarten von den Industriellen wie von den Gewerbetreibenden, daß sie endlich die Kraft aufbringen, auch ihre Stimme im Lärm der chauvinistischen Hege zur Geltung zu bringen und der Regierung wie ihren politischen Vertretern energisch klar zu machen: Des Lebens Nothdurft geht allen anderen Sorgen voran! Wir erwarten, daß auch sie den Kampf gegen den Agrarismus und für die Handelsverträge, gegen die Teuerung und für die freie Einfuhr von Brotfrucht und Fleisch endlich aufnehmen.

Von der Wiener Lokalbahn.

Die Hochsaison ist vorüber und die Aktionäre warten teils schmunzelnd, teils lauernd auf den heurigen Rechenschaftsbericht, um dann ihren „mühsam“ erworbenen Lohn in Form hoher Dividenden einstreichen zu können. War doch die verflossene Periode eine der besten, der Verkehr ist ins Gewaltige gestiegen und dank der Sparsamkeit der Betriebsleitung an Personal und Material läßt sich schon heute auf eine zufriedenstellende Bilanz schließen. Doch ist den Herren Aktionären auch um die sogenannte schlechte Saison zur Winterzeit keineswegs bange. Was durch den Ausfall infolge Reduzierung des Betriebes an Einnahmen ausbleibt, wird von der Betriebsleitung mit Herrn Oberingenieur Böblich an der Spitze durch Entlassung des Personals und sonstigen Verfügungen reichlich gedeckt. Durch die Reduzierung des Betriebes und Entlassung des Personals wird der hohe Reingewinn für die Aktionäre gesichert, ganz unbekümmert darum, ob die Sicherheit des Personals und der Passagiere darunter leidet oder nicht. So wurde in der Strecke Baden-Vöslau-Heleneenthal und Kurpark-Ring der Betrieb seit 3. November bis 30. April 1910 reduziert und nicht weniger als 27 Bedienstete entlassen. Durch die allzugroße Reduzierung ist viel zu wenig Personal vorhanden und die Motorfahrer haben entschieden einen zu starken Dienst und gar keine Rast, da dieselben nur einige Minuten Umkehrzeit haben. Außerdem sind bereits auf mehrere Wagen Automaten für den Kartenverkauf angebracht, so daß der Kondukteur überflüssig wurde, da sich nun die Fahrgäste selbst bedienen können. Ob sich dieses Sparsystem nicht bitter rächen wird? Nehmen wir nur den ganz gewöhnlichen Fall an, dem Motorfahrer wird umwohlt oder es passiert sonst ein Unglück. Wer wird dem Motorfahrer beistehen, eventuell sofort an seine Stelle treten? Wie leicht kann der Train mit einem Führer zusammenstoßen, da bis heute immer

noch keine Sandtreuer angebracht sind. Wer wird dann helfend eingreifen und wer wird den Motorfahrer auf die Gefahren von rück- und seitwärts aufmerksam machen? Sehr interessant ist der Vorgang, wenn der Motorfahrer ohne Kondukteur die Wagen in die Remise führt. Da zur Bedienung der dort befindlichen zwei Hebelwechsel kein Wächter angestellt ist, so hatte bis jetzt stets der Kondukteur das Umstellen der Wechsel besorgt. Da nun seit neuerer Zeit der Kondukteur ebenfalls entfällt, so muß der Motorfahrer die nicht gerade einfache Manipulation ganz allein ausführen. Zu diesem Zwecke muß er erst den Wagen in Bewegung setzen, vom fahrenden Wagen abspringen und demselben bis zum Wechsel vorlaufen, den Wechsel mit den Händen fest anhalten, bis der fahrerlose Wagen vollständig über das Wechselgeleise hinweg ist und dann erst wieder dem davonlaufenden Wagen nachrennen, in voller Fahrt aufspringen und den Wagen an seinem Ort zu dirigieren. Wenn nun der Führer bei dieser Arbeit fallen würde und dann den Wagen nicht mehr einholen könnte? Wer wird zur Verantwortung gezogen? Und dieses gefährliche Spiel ist seit der Reduzierung des Personals zu ständigen Einrichtungen geworden und zwar beim Badener Viadukt und in Leobsdorf Zentrale. Beim Badener Viadukt steht der Wechsel in die Ablenkung und bei der Wiener Züge muß der Führer abspringen, den Hebel anhalten, bis alle drei Wagen den Wechsel passiert haben. Läßt er den schweren Hebelwechsel zu früh los, so würden die Wagen entgleisen, wie es tatsächlich schon vorgekommen ist. An solche Plätze gehört ein kundiger Weichensteller, der die Wechsel im gegebenen Falle zu bedienen hätte.

Doch unser Herr Oberingenieur Böblich hat den Auftrag zu sparen und wenn er beweist, daß auch ohne Weichenwächter das Werk funktioniert, so hat er Aussicht auf eine größere Remuneration. Um die Sicherheit des Personals und der Passagiere mag sich der Schutzpatron von Steinhof kümmern.

Wie raffiniert dieses Sparsystem angewendet und mit welcher erbärmlichen Hungerlöhnen die Wiener Lokalbahn ihre Beamten und Bediensteten abspeist, soll der Öffentlichkeit nicht weiter vorenthalten bleiben.

Erstens werden Posten unbelegt belassen, wo schon aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs und der Passagiere Weichenwächter aufgestellt sein müßten. Bei der alljährlichen Reduzierung des Personals werden zumeist ältere und verheiratete Leute, die bereits neun Jahre (in Inzersdorf ein Wächter, mit 23 Dienstjahren) dienen, entlassen.

Wenn schon Reduzierungen vorgenommen werden, so sollen in erster Linie die älteren Bediensteten davon verschont bleiben, da die Abriktion der im Frühjahr neu aufgenommenen jüngeren Leute mehr Geld und Zeit kostet als angeblich erspart wird. Doch der Wiener Lokalbahn ist mit Vernunftsgründen nicht beizukommen, da sich die Betriebsleitung nicht einmal von Tatsachen überzeugen läßt.

Eine Bahnverwaltung, die bei der herrschenden Teuerung Hungerlöhne bezahlt, die hier in Wien und Umgebung von jedem besseren Schuhmachergehilfen verdient werden, hat jeden Anspruch auf Anständigkeit verloren. So erhält ein Stationsvorstand bei der Wiener Lokalbahn, man höre und staune, nach neunjähriger Dienstzeit monatlich 105 Kr.

Durch dieses erbärmliche Trinkgeld, denn Gehalt kann man doch den Betrag nicht nennen, sind die Herren Stationsvorstände der Wiener Lokalbahn der größten Not preisgegeben. Kein Wunder, wenn ein so schlecht honorierter Beamter sich an fremdem Gelde vergreift und um den Hunger seiner Familie zu stillen.

So haben auf der „noblen“ Wiener Lokalbahn innerhalb 13 Monaten nicht weniger als sechs Beamte sich an den anvertrauten Geldern vergreift und Beträge zwischen 300 bis 7000 Kr. für sich verwendet.

Die Direktion der Wiener Lokalbahn war so vorsichtig, gegen die betreffenden Beamten keine Anzeige zu erstatten, damit die Öffentlichkeit nichts von der Roblesse dieser Bahnverwaltung erfahren soll.

Doch wird sich die Sache nicht länger verschleiern lassen, da sich der letzte Uebelthäter selbst den Behörden gestellt hat. Ob sich der ganze Wust von Aktionären, Direktion und Betriebsleitung nicht schon heute schämen muß, bei dem Gedanken, daß bei dem Prozeß des ehemaligen Stationsvorstandes W., die schoske Handlungsweise der Wiener Lokalbahn ihrem Personal gegenüber öffentlich gebrandmarkt wird?

Die Generalinspektion der k. k. österreichischen Eisenbahnen wird gebeten, sich die Manipulation bei der Fahrt in die Remise sowie die Fahrten über die Wechsel beim Badener Viadukt und Leobsdorf Zentrale genau anzusehen und auf Grund des Lokalaugenscheines die diesbezüglichen Anordnungen zu treffen.

Ein Fiasko der „Reichsbündler“.

Deutschnationale Phrasen in sozialdemokratischer Beleuchtung.

Aus Falkenau an der Eger wird uns berichtet: Wie überall, so sind auch hier die Nationalen bemüht, Mitglieder- oder besser gesagt Wählerfang für etwa kommende Reichsratswahlen zu betreiben, und da gerade in Falkenau die Eisenbahner eine ganz beträchtliche Anzahl Städtewähler sind, so versucht man, die Bediensteten unter die Fittiche des allein glückseligmachenden Reichsbundes deutscher Eisenbahner zu bringen. Es ist aber auch gar zu ärgerlich. Der „Reichsbund“, das heißt seine Falkenauer Ortsgruppe, kann es eben in diesem ver wünschten Gebiete, selbst unter Zuhilfenahme der Beamten von Chodau bis Annathal, Rothau mit zusammen mehr als 150 Mitglieder besitzen. Um nun wieder einmal einen recht gewaltigen Schlag gegen unsere „rote“ Organisation zu versuchen, berief man endlich einmal von deutschnationaler Seite eine öffentliche Eisenbahnerversammlung für den 7. November in Falkenau ein. Neben den „wirtschaftlichen Forderungen“ standen auch „Natio-

Inland.

nale Standesfragen des Personals" auf der Tagesordnung. Zu den Standesfragen sollten die Herren Reichs- und Landtagsabgeordneten Mühlwert und Morawetz, zu den wirtschaftlichen Fragen der Sekretär des Reichsbundes, Herr Köllner aus Oberleutensdorf sprechen. Also luden die Plakate unsere Eisenbahner und Volksgenossen zu einem Massenbesuche ein. Tatsächlich fanden sich etwa 200 Personen ein, von denen gegen 100 Personen „rote“ Eisenbahner und einige andere Arbeiter waren, etwa 50 bis 60 Mitglieder des Reichsbundes, dann der deutsche Turnverein und der germanische Jugendbund. Wären diese letzteren nicht gewesen, dann hätten die Reichsbündler schlechter abgeschnitten. Bei der Wahl des Präsidiums ergaben sich schon heftige Kontroversen. Nach wiederholten Abstimmungen wurde ausgewählt und nachdem sich von uns eine Anzahl der Abstimmung aus irgend welchen Gründen enthalten hatten, ergab sich für die Nationalen eine Mehrheit von fünf Stimmen. Uns wars auch recht, Hauptsache war, daß auch wir zum Worte kommen. Als erster Redner erhielt an Stelle des nicht erschienenen Köllner der Kondukteur Jung aus Komotau das Wort, der sich rechtlich Wähe gab, mehr zu sagen als er wußte. Er erregte dadurch oftmals gerechte Enttäufung, aber auch lebhafteste Heiterkeit. Schließlich bekannte er, daß die Brotfrage für die Eisenbahner eine internationale sei. Nun kam Herr Ritter v. Mühlwert an die Reihe, der bald die Wahrnehmung machte, daß man vor Arbeitern denn doch anders sprechen muß, als vor seinen geehrten Wählern unter dem Vorstiß des Herrn Bürgermeisters von Falkenau. Von den Arbeitern beständig mit Zwischenrufen bombardiert, gab er die Versicherung, daß er ja etwas lernen wolle, daß er sich auch über die Interessen der Eisenbahner informieren wolle, und daß ihm das Wohl seiner Wähler sowohl vor als auch nach der Wahl am Herzen gelegen, was er auch wohl beweisen könne. Aber Maß halten müssen die Arbeiter und die Eisenbahner! Er sei gewiß dafür, daß man die Eisenbahner auch gut bezahle, hängt ja doch das Leben Hunderte oft von einem Weichensteller ab. Er halte es für unredlich, daß sich eine kleine Anzahl Aktionäre auf Kosten der vielen Arbeiter bereichern und wenn er was zu reden hätte, er würde die Eisenbahner gewiß besser bezahlen. Bezüglich der parlamentarischen Lage betonte er, daß das Haus des allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrechts verfaßt habe, und daß die Tschechen dem deutschen Stamme das Leben künstlich, sauer machen. Bezüglich der Lebensmittelerhöhung wurde von den Eisenbahnern darauf verwiesen, daß gerade seine Partei gegen die betreffenden Anträge im Parlament gestimmt habe, was Herr Mühlwert leugnete. Dann besprach er die Affäre Kroyn und nahm denselben in Schutz. Kroyn habe seinerzeit nicht durch den Eisenbahnminister Verschatta, sondern durch die Vermittlung des Abgeordneten Sylvester einen bescheidenen Posten bei der Salzburger Lokalbahn angenommen erhalten und jetzt habe ihn der deutsche Landtagsminister Schreiner bei der Nordwestbahn untergebracht. Dann wehrte sich Herr Mühlwert gegen die Idee einer selbständigen deutschen Arbeiterpartei. Wiederholt kam es zu heftigen Auftritten, und so mancher Zwischenruf eines schlichten Arbeiters gab wohl Herrn Mühlwert die Ueberzeugung, daß die deutschen Arbeiter politisch viel reifer sind, als unser deutsches Bürgertum. Nach Herrn Mühlwert sprach dann Herr Landtagsabgeordneter Morawetz, für die bescheidenen Ansprüche, die unser Bürgertum an seine Abgeordneten stellt, viel zu gut. Er ist dafür, daß den Arbeitern ein Wahlrecht zum Landtag eingeräumt werde, nur muß zuerst eine reinliche nationale Scheidung durchgeführt werden. (Zu der es aber die deutschbürgerlichen Abgeordneten nicht kommen lassen. D. Red.) Auch kümmert sich Herr Morawetz um den nationalen Streit in unserem Lager (er zerbricht sich also auch unsere Köpfe? D. Red.) und meint, es müsse doch irgend etwas vorhanden sein, weil sich die Bauarbeiter und Eisenbahner nicht sozialdemokratisch organisieren. (Gelächter.) Nun kam Genosse Bill, Redakteur des „Eisenbahner“ zum Worte. In treffenden sachlichen Ausführungen geißelte er das volksfeindliche Verhalten der deutschen Abgeordneten im Parlament und wies an der Hand von vollständig einwandfreien Belegen nach, daß selbst die besten Leute im deutschen Lager mit der Politik ihrer Führer nicht einverstanden sind. Herr Mühlwert und Morawetz wehrten sich verzweifelt gegen die sachlichen Ausführungen des Genossen Bill, die Jungen vom Turnverein und Jugendbund machten durch ihr Gebrüll wiederholt einige Störungen, doch Genosse Bill war nicht aus der Fassung zu bringen. Die Geschichte mit dem Abgeordneten Kroyn behandelnd, wurden auch die deutschen Eisenbahner recht kleinlaut, dafür „heilten“ die Jungmänner, die von der ganzen Sache einen Schmarren verstanden, um so mehr. Bill machte den Führern der Deutschnationalen den Vorwurf, daß sie den Arbeiter erst kennen, seitdem er (der Arbeiter) Wähler geworden ist, ebenso wie die Politik der Unternehmer gerade durch die deutsche Arbeiterorganisation begünstigt wird. Den Gesetzesentwurf des Reichsbundes, betreffend die Regelung des Dienstverhältnisses der Eisenbahner, besprechend, sagte Genosse Bill: Herr Kroyn soll froh sein, daß dieser Entwurf heute noch nicht Gesetz ist, sonst müßte Kroyn heute nach seinem eigenen Entwurf eingesperrt werden. (Stürmische Zustimmung.) Wenn jemand eine vernünftige nationale Politik macht, dann sind es eben wir. Wir wollen für den deutschen Arbeiter deutsche Kultur, deutsches Wissen, wir wollen aber auch, daß dem tschechischen Arbeiter, wenn er durch die deutschen Unternehmer in deutsches Gebiet gebracht wird, seine Rechte gelassen werden. In diesem Sinne sind wir die einzige Partei, die ehrliche Arbeiterpolitik macht, die aber auch die nationalen Rechte aller Nationen am weitestgehenden wahrt. Stürmischer Beifall folgte diesen Ausführungen. Nun kam nochmals Herr Mühlwert, der an den sachlichen Ausführungen des Genossen Bill nicht das Geringste aussetzen konnte, zu einer Berichtigung zu Worte, aber Genosse Bill klärte Herrn Mühlwert dahingehend auf, daß diese Berichtigung eigentlich an die Adresse des Abgeordneten Wolf gehöre, nachdem er (Bill) nur die eigenen Worte Wolfs zitiert habe. (Allgemeine Heiterkeit.) Hiernach wurde diese interessante Versammlung geschlossen. Die Herren vom Reichsbunde werden es nicht so bald wieder wagen, eine Versammlung öffentlich abzuhalten, weil sie dadurch gar nichts gewinnen, jedoch sehr viel verlieren könnten. Für uns war diese Versammlung trotz aller Gebrülls der Jungen und einzelner deutscher Eisenbahner ein ganz guter Erfolg. Darum „Heil allen denen, die da brüllten!“

Zur Gründung eines Professionistenvereines der österreichischen Eisenbahnen. Wir haben bereits vor einigen Monaten den von einigen Leuten ausgetheilten Plan zur Gründung eines sogenannten unpolitischen Professionistenvereines für die österreichischen Eisenbahnen in unserer Blatte einer ausführlichen Besprechung unterzogen und unsere ohnehin durch alle bisherigen Organisationsbeschlüsse festgelegte Stellungnahme eingehend präzisiert. Wie uns nun aus Linz mitgeteilt wird, hat dort vor einigen Tagen nunmehr die gründende Versammlung dieses neuen separatistischen Vereines stattgefunden, bei der, nebenbei bemerkt, ein Herr Viktor Wardorff, der wegen Unverträglichkeit aus der Linzer Ortsgruppe unserer Organisation ausgeschlossen wurde, besonderen Anteil hat. Da die Gründer dieser neuen Organisation sich Wähe geben, die Meinung in die Öffentlichkeit zu lancieren, daß auch dieser neue Verein in die Koalition aufgenommen werden müsse, so sei heute nur in aller Kürze darauf hingewiesen, daß bei dem Umstand, als es sich hierbei um eine neue, allen bisherigen Kongreßbeschlüssen entgegengefegte Organisation handelt, von einer derartig etwa erhofften Anerkennung nicht die Rede sein kann. Die Berufung auf separatistische Vereine, die der Koalition angehören, ist eben deshalb unschlüssig, weil es sich hierbei um alte, bereits bestandene Unterstützungsvereine handelt, was vernünftigerweise kein Freibrief für Leute sein kann, die absichtlich oder aus Unverständnis Zersplitterung in die Reihen der Eisenbahner tragen. Um so mehr muß gerade das letztere angenommen werden, als auch heute schon dieser allerneuesten Vereinigung ausgesprochene Christlichsoziale und Deutschnationale angehören und daß weiter diese Gründung unter dem besonderen Weifall der deutschnationalen Provinzpresse erfolgt ist. Denkende Eisenbahner werden sich also auf keinen Fall für eine Sache mißbrauchen lassen, die den heute überall recht vorsichtig betriebenen „gelben“ Gründungen verflucht ähnlich sieht.

Aus der Hündlichkeit der deutschnationalen Arbeiterorganisationen. Am 31. Oktober fand in Prag eine „Reichskonferenz“ der deutschnationalen Arbeitervereinigungen statt. Was da für „Beschlüsse“ gefaßt wurden von den Vertretern der zumeist nur auf dem Papier stehenden „Organisationen“, ist natürlich für die Mitwelt höchst bedeutungslos; die Hauptsache ist nur die, daß die guten Leute Zentralorganisation spielen, so wie eben Kinder im Spiele den großen Leuten manches nachäffen. Im Schmollwinkel stand dabei ein Herr Adam Beyerl, der da nicht mittat; der will nämlich auf eigene Faust spielen und von Reichenberg aus die nationale „Arbeiterbewegung“ ganz Oesterreichs als Führer leiten. Die seinem „Reichsbund“ angehörenden Organisationen nahmen an der Tagung nicht teil. Dafür liest ihm in der „Deutschen Volkszeitung“ Herr Ingenieur Jung, der Macher der Reichenberger nationalen Eisenbahner, mit erschreckender Deutlichkeit den Text. Da wird ihm gesagt, daß er seine „Arbeiterpartei in der Westentasche“ habe. Herr Jung kündigt eine Versammlung an, in der mit Beyerl, der der Konferenz eine briefliche Schimpferei zuschickte, abgerechnet werden soll. Zum Schluß heißt es in dem Artikel:

Der Brief vom 22. Oktober d. J. war der Anfang vom Ende der Herrlichkeit, Herr Beyerl! Sie suchten den Kampf und nicht wir! Sie mögen in Ihrem Blatte wettern wie Sie wollen, mögen Worte aus diesem Aufsatz herausreißen, soviel Sie wollen, ich werde mich in keine Zeitungsfedde einlassen. Aber zur Versammlung werde ich Sie laden und mit Ihnen Abrechnung halten und dabei wollen wir uns auch mit zwei Geldangelegenheiten beschäftigen, die die Unabgängigkeit, mit der der Arbeiterführer so gerne herumwarf, in ein etwas eigentümliches Licht stellen.

Was für schmutzige Geschichten mögen wohl diese beiden Geldangelegenheiten sein? Da können ja, wenn sich die feindlichen Brüder nicht rasch wieder einigen, ganz nette Sachen herauskommen. Auf jeden Fall wird sich Adam Beyerl wegen der Geldangelegenheiten verantworten müssen.

Deputation der Zugbegleiter der Staatsbahngesellschaft beim Eisenbahnminister. Am 11. d. M. hat eine Deputation der Zugbegleiter der St. E. G., bestehend aus den Genossen Babovsky (Stadlau), Hanus (Prag), Schlesinger (Brünn) und Schilhanek (Wien), beim Eisenbahnminister vorgeprochen, um die Bewilligung der seinerzeit im Parlament zugesagten Erhöhung der Fahrgebühren mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Juli l. J. an zu urgieren.

Auf die einleitenden Ausführungen des Genossen Babovsky, ob die Zugbegleiter der St. E. G. dieselben Stundengeldsätze erhalten, wie sie mit Erlaß des Eisenbahnministeriums Zahl 33.168 vom 15. Oktober l. J. für die Zugbegleiter der alten Linien der k. k. Staatsbahnen systemisiert wurden, erwiderte der Herr Eisenbahnminister, daß die Ueberführung von den jetzt bestehenden Fahrgebühren in die neu systemisierten Sätze der Direktion der St. E. G. zur Ausarbeitung überwiegen worden sind und hierbei der Grundfah aufgestellt worden ist, sich möglichst an die mit oberwähntem Erlaß neu systemisierten Sätze anzupassen. Der Herr Eisenbahnminister versicherte, daß der feste Vorsatz besteht, nicht nur eine Verkürzung des Personals der St. E. G. zu vermeiden, sondern dasselbe aller der Verbesserungen teilhaftig werden zu lassen, die bei den Bediensteten der Staatsbahnen bereits eingeführt sind. Was die Bewilligung der Erhöhung der Fahrgebühren mit Rückwirkung ab 1. Juli l. J. anbelangt, so könne er nur mitteilen, daß die Einführung mit rückwirkender Kraft stattfinden wird, ob aber gerade vom genannten Datum an, könne er mit Bestimmtheit nicht sagen, da hierbei auch der Herr Finanzminister wegen der Bewilligung des notwendigen Betrages mit maßgebend ist.

Es entspann sich nun die Debatte, in der die Genossen Hanus und Schlesinger zu Worte kamen, welche betonten, daß das Fahrpersonal der St. E. G. die Nichtauszahlung der erhöhten Stundengelder mit Rückwirkung vom 1. Juli l. J. als eine Verkürzung und Zurücksetzung gegenüber dem übrigen Personal der St. E. G., welchem die erhöhten Nebengebühren (Nachzulagen) mit rückwirkender Gültigkeit ab obigem Datum bewilligt wurden, ansehen würde und daß wir zuversichtlich hoffen, daß eine solche von seiten des Eisenbahnministeriums nicht geplant sein wird. Auf die Ausführungen des Genossen Babovsky betreffend die weitere Auszahlung der auf den Strecken Wien-Brud und Wien-Marchegg eingeführten

Zugzulagen bemerkte der Herr Eisenbahnminister, daß es angezeigt sein wird, daß sich die Deputation mit dieser Gelegenheit an die Direktion der k. k. St. E. G. wenden möge, die hierüber die notwendigen Erhebungen pflegen wird.

Nachdem der Direktor der St. E. G. nicht in Wien war, konnte die Deputation bei ihm nicht vorsprechen, wird das aber in der nächsten Zeit tun.

Folgen unserer Zollpolitik. Das Handelsministerium veröffentlichte soeben das September-Fest 1909 der „Statistischen Uebersichten betreffend den auswärtigen Handel“. In den Monaten Jänner bis einschließlich September 1909 betrug die Einfuhr 2038.9 Millionen Kronen, war somit um 182.4 Millionen Kronen größer als in der gleichen Vorjahrsperiode; die Ausfuhr belief sich auf 1741.4 Millionen Kronen, das ist um 13.8 Millionen Kronen mehr als in der gleichen Vorjahrsperiode. Die Handelsbilanz für die Zeit vom Jänner bis einschließlich September 1909 weist somit ein Passivum von 297.4 Millionen Kronen auf, während sie in der gleichen Periode des Jahres 1908 mit einem Passivum von 128.9 Millionen Kronen abgeschlossen hatte. In erster Linie erklärt sich die auffallende Steigerung der Gesamteinfuhr und die hierdurch bedingte Verschlechterung der Handelsbilanz mit der erheblichen Mehreinfuhr von Getreide. Der Getreideimport weist gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 72.4 Millionen Kronen auf. Vom Gesamtimport im Werte von 83.1 Millionen Kronen wurde im Monat September allein Getreide im Werte von 32.3 Millionen Kronen eingeführt. Auf die Mehreinfuhr von Weizen allein entfallen 59.9 Millionen Kronen, da der Weizenimport jenen der gleichen Vorjahrsperiode um 2.6 Millionen Meterzentner übersteigt. Die Ausfuhr an Industrieprodukten sinkt, die Einfuhr an Getreide steigt. Die Kosten zahlt das arbeitende Volk dafür doppelt, indem es einmal unter den Folgen des schlechten Geschäftsganges leidet, andererseits die von den Christlichsozialen und Deutschnationalen beschlossenen hohen Getreidezölle in höheren Verkaufspreisen mitzugahlen hat.

Die Tarifierhöhungen der böhmischen Bahnen. Mit dem 1. Jänner 1910 werden ebenso wie auf den Staatsbahnen und der Südbahn auch auf den böhmischen Bahnen erhöhte Tarife in Kraft treten. Die Wächtigste rader Bahn hat auf Grund ihres letzten Vertrages das Recht, ihre Tarife, mit Ausnahme der für Kohlen, dem jeweiligen Staatsbahnbareme anzupassen. Von diesem Recht macht nun die Bahn Gebrauch und erhöht ihre Tarife vom 1. Jänner 1910 ab. Der Effekt der Tarifierhöhungen wird auf etwa eine halbe Million Kronen im Jahre geschätzt. Auch der Aufsig-Teplitzer Bahn wurden Tarifierhöhungen zugefanden, nachdem bei den bezüglichen Verhandlungen eine Verbesserung der Bestimmungen der Statuten bezüglich der Gewinnbeteiligung des Staates erzielt und Kantelen geschaffen wurden, daß die konzessionsmäßige Einlösungskrente im Falle einer Verstaatlichung durch die Mehreinnahmen infolge der Tarifierhöhung der Aufsig-Teplitzer Bahn dürfte etwa 600.000 Kr. betragen.

Die Wahlen in den Arbeiterausfchüß bei der Südbahn. Nun sind endlich auch die Wahlen in den Arbeiterausfchüß bei der Südbahn durchgeführt worden. Das am 10. d. M. bei der Südbahn in Wien vorgenommene Skutinium, an welchem als Vertrauensmänner für die Arbeiter die Genossen Posel, Werfäste; Egger, Bahnerhaltungssektion; Kocian, Heizhaus und Jirout, Station, teilgenommen haben, ergab einen vollen Sieg der von der Organisation aufgestellten Kandidaten, die alle und nahezu mit allen Stimmen gewählt wurden. Von einer Veröffentlichung der Gewählten mußten wir wegen Raummangel in dieser Nummer Abstand nehmen.

Zur Einreichung des Personals der verstaatlichten böhmischen Nordbahn in den Status der k. k. Staatsbahnen und die Auszahlung der verbesserten Nebenbezüge. Unter dem Personal der B. N. B. herrscht derzeit eine tiefgehende Erregung, weil demselben bis jetzt die verbesserten Nebenbezüge, die zur Auszahlung längst fällig sind, noch nicht ausgezahlt wurden und weil demselben bisher nichts näheres über den Zeitpunkt ihrer Einreichung in das Schema der k. k. Staatsbahnen und über die Flüssigmachung der damit verbundenen verbesserten Bezüge bekanntgegeben wurde. Reichsratsabgeordneter Genosse Tomfchik hat wegen dieser Angelegenheit wiederholt im Eisenbahnministerium interveniert und findet am 21. November l. J. in Böhmischo-Leipa eine Versammlung sämtlicher Bediensteten der Linien der B. N. B. statt, bei welcher das Personal zu der ganzen Angelegenheit in entscheidender Weise Stellung nehmen wird.

Die tiefgehende Erregung des Personals der B. N. B. kam auch in einer massenhaft besuchten Versammlung, die am 14. November l. J. in Bodenbach stattfand, in lebhafter Weise zum Ausdruck und gelangte folgender Beschluß zur Annahme:

Die am 21. November l. J. in Böhmischo-Leipa vom Allgemeinen Reichszug- und Gewerkschaftsverein einberufene Versammlung des Gesamtpersonals der B. N. B. hat einen bestimmten Termin für die Auszahlung der rückständigen Bezüge festzusetzen und ferner zu beschließen, was eventuell weiter zu geschehen hat. Die diesbezüglichen Beschlüsse sind dem Eisenbahnministerium in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

Wir bemerken, daß das Eisenbahnministerium auf die wiederholten energischen Interventionen des Abgeordneten Genossen Tomfchik bereits die Zuficherung gab, bis zum Stattfinden des Meetings in Böhmischo-Leipa einen endgültigen Bescheid erteilen zu wollen und erwarten wir, daß die Maßnahmen des Eisenbahnministeriums auch derartige sind, daß sie für das Personal annehmbar erscheinen und dadurch die äußersten Konsequenzen, die der berechtigten Erregung des Personals im Falle weiterer Verzögerung dieser wichtigen Angelegenheit seitens des Eisenbahnministeriums folgen müßten, nicht eintreten werden.

Ausland.

Eine interessante Gerichtsentscheidung für die italienischen Gewerkschaften. Der Mailänder Gerichtshof entschied kürzlich die Klage des Buchdruckerverbandes gegen ein Mitglied, das mit der Zahlung seiner Beiträge im Rückstand geblieben war, zugunsten der Organisation. Der Gehilfe arbeitete in einem der größten

Betriebe Mailands, **Pararelli**, dessen gesamte Arbeiterschaft durch einen Streik zudem die Entlassung jenes Arbeiters durchgesetzt hatte. Das Gericht vertrat den Standpunkt, daß der Beklagte, so lange er bei jener Firma in Kondition war, an den durch den Verband erreichten und aufrechterhaltenen Arbeitsbedingungen teil hatte und somit auch, entsprechend seinem beim Eintritt formell oder stillschweigend gegebenen Versprechen, die Pflicht übernahm, den Verbindlichkeiten seinem Verband gegenüber nachzukommen. — Wenn österreichische Gewerkschafter diese Pflicht von den Organisierten verlangen, nennt man das „Terrorismus“.

Das Koalitionsrecht der deutschen Eisenbahner wird durch folgende Verfügung der preussischen Eisenbahndirektion in Berlin illustriert:

Wir haben einer Anzahl von Güterbodenarbeitern das Dienstverhältnis aufkündigen müssen, weil sich ihre Zugehörigkeit zu dem Deutschen Transportarbeiterverband und dessen Sektion der Eisenbahner ergeben hat. Der Transportarbeiterverband verfolgt ordnungsfeindliche Bestrebungen und hat sich zum Ziel gesetzt, den Frieden zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Arbeitern zu stören. Nach § 2 Absatz 3 der gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist die Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen verboten. Wir retracten der Einsicht unserer sämtlichen im Arbeiterverhältnis stehenden Bediensteten, daß sie sich von dem Transportarbeiterverband und ähnlichen ordnungsfeindlichen Organisationen fernhalten, damit wir nicht zu weiteren Entlassungen gezwungen werden.“

Leider fehlt im Deutschen Reich eine starke einheitliche Organisation, um auf eine derartige Annäherung die richtige Antwort geben zu können.

In den Badischen und den Sächsischen Landtag wurden zwei Eisenbahnervertreter gewählt: der Gauleiter des Verbandes süddeutscher Eisenbahner August Schwall und der von der Sächsischen Eisenbahnverwaltung entlassene Wirth, beide als Kandidaten der sozialdemokratischen Partei. Herzlichen Glückwunsch unseren wackeren Kollegen!

Ersparnisse bei englischen Eisenbahnen. Die englischen Eisenbahnen machen, wie das „Eisenbahnblatt“ schreibt, große Anstrengungen, durch größere Wirtschaftlichkeit des Betriebes die üblen Folgen, die das Darniederliegen des Verkehrs mit sich bringt, wieder auszugleichen. Die Great Western hat mit diesen Bestrebungen recht gute Erfolge erzielt. Sie hat im ersten Halbjahr d. J. trotz einer Zunahme des Verkehrs die Zahl der Zugmeilen im Personenverkehr um 227.583, im Güterverkehr um 290.506 herabgesetzt. Die Einnahme für die Zugmeile (1 Meile = 1 1/2 Kilometer) betrug 4 Schilling 1 5/8 Pence (Mk. 4.14) im Personenverkehr und 7 Schilling 0 7/8 Pence (Mk. 7.06) im Güterverkehr, während die Betriebskosten sich nur auf 3 Schilling 0 5/8 Pence (Mk. 3.05) für die Zugmeile belaufen. Die Einnahmen der Great Western haben sich gegenüber dem gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres um 41.697 Pfund Sterling vermehrt, während die Ausgaben sich um 33.385 Pfund Sterling vermindert haben. Auf die Herabsetzung der gefahrenen Zugmeilen trotz Zunahme des Verkehrs ist die Gesellschaft nicht wenig stolz. Zu der Erhöhung der Ueberüberschüsse trägt der Umstand bei, daß die Kohlenpreise gegenüber dem Vorjahr gefallen sind. Bei der Great Western sind allerdings die Auswendungen für die Beschaffung von Kohlen nur um 13.708 Pfund Sterling zurückgegangen, was ein geringerer Betrag ist, als der Abnahme der Zugmeilen entspricht. Bei der Midland-Eisenbahn sind jedoch die Ausgaben für Kohlen um 96.748 Pfund Sterling zurückgegangen, von welcher Summe nur etwa 13.000 Pfund Sterling durch die geringere Zahl der Züge verurteilt wird. Dadurch ist diese Gesellschaft trotz eines Rückganges der Einnahmen um 103.144 Pfund Sterling in der Lage gewesen, eine höhere Dividende auszuweisen, weil ihre Ausgaben um 167.225 Pfund Sterling gefallen sind. Auch die Verembarungen der London and Nord Western, der Midland und der Lancashire-Eisenbahnen, die den Wettbewerb beseitigen sollten, haben einen günstigen Einfluß auf deren Ueberüberschüsse gehabt, obgleich sich dies in Zahlen kaum ausdrücken läßt.

Solche Ersparnisse lassen sich natürlich nur auf Kosten des Personals machen, das einer immer größeren Ausnützung ausgesetzt wird. Die Tendenz der steigenden Ausbeutung ist also heute im Eisenbahnverkehr eine internationale.

Aus dem Gerichtssaal.

Zuerkennung einer Heilverfahrensrente. Der Heizer der k. k. Staatsbahnen in Straßau, Andreas Marszalek fuhr am 26. November auf der Lokomotive N 1068 gegen die Station Swozowice zu. Vor Einfahrt in die Station erfolgte ein Zusammenstoß seiner Lokomotive mit einem in der Station befindlichen Güterzug. Der Zusammenstoß war so heftig, daß auch noch der letzte Wagen des Güterzuges zertrümmert wurde. Marszalek wurde mit der rechten Seite des Brustkorbes gegen die Spindel der Tenderbremse geschleudert und empfand an der rechten Seite der Rippengegend und am rechten Oberschenkel alsbald nach dem Unfall heftige Schmerzen. Der Unfall hatte bei ihm eine große Schreckwirkung ausgelöst. Stöhnend und zitternd ließ er sich auf den in der Nähe der Lokomotive aufgeschichteten Schwellen nieder. Er meldete sich sofort nach dem Unfall krank und verblieb bis 31. März 1908 im Krankenstand. Die Zuerkennung einer Heilverfahrensrente für die Zeit vom Unfalltag bis zu dem am 31. März 1908 erfolgten Dienstantritt wurde von der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt abgelehnt.

Dieser ablehnenden Entscheidung lag ein Bericht des Bahnarztes Dr. Czerny-Schwarzenberg zugrunde, der bei der am zweiten Tage nach dem Unfall vorgenommenen Untersuchung keinerlei äußere Verletzungen, nicht einmal eine Rötung oder Anschwellung an den durch den Kläger als beschädigt angegebenen Körperteilen konstatierte. Der Bahnarzt fand bei Marszalek, der erwiesenermaßen als Heizer einen schweren Verkehrs-unfall mitgemacht hatte und lange Zeit nach dem Unfall an solchen Nervenzuständen litt, daß ihm der Dienst unmöglich war, schließlich nur eine Magenvergrößerung und Milganhschwellung, deren Zusammenhang mit dem Unfall nicht zugegeben wurde. Auch der Lokomotivführer Josef Rundsztud, der am Unfalltag die Lokomotive geführt und beim Unfall ebenso wie Marszalek beschädigt wurde und sich gleichfalls sofort nach dem Unfall krank meldete, erhielt von seiten der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt gleichfalls einen die Zuerkennung einer Heilverfahrensrente ablehnenden Bescheid. Herr Dr. Czerny-Schwarzenberg hatte auch bei Rundsztud nach dem Unfall nur eine Milganhschwellung konstatiert, das Urhandeln von nervösen Beschwerden jedoch in Abrede gestellt. Demohi Marszalek als auch Rundsztud brachten beim Schiedsgericht durch Dr. Leopold Kay die Klage auf Zuerkennung der Heilverfahrensrente ein. Beiden Klägern wurde die Heilverfahrensrente zuerkannt und hat das Schiedsgericht die

Angaben des Herrn Dr. Czerny-Schwarzenberg seinem Erkenntnis nicht zugrunde gelegt.

Das Erkenntnis, das bei der am 28. Oktober 1909 unter dem Vorsitz des k. k. Landesgerichtsrates Dr. Anton Cap durchgeführten Schiedsgerichtsverhandlung gefällt wurde, hebt in seiner Begründung hervor, daß bei einem so bedeutenden Zusammenstoß, wie er der Klage des Marszalek zugrunde lag, die Ueberdienstleistung eines durch den Unfall auch nur leicht Beschädigten geboten erscheine. Zur Beseitigung der Schreckzustände, die nach einem solchen Unfall erfahrungsgemäß auftreten, sei immerhin für eine gewisse Zeit Ruhe notwendig.

Aus diesen Gründen hat das Schiedsgericht Herrn Marszalek die Heilverfahrensrente für die ganze Zeit (des Krankenstandes) zuerkannt.

Die Ausbeutung bei der Staatseisenbahngesellschaft in gerichtlicher Beleuchtung. Am 31. Juli d. J., gegen halb 5 Uhr früh, ereignete sich auf der Strecke der St. G. G. Gerasdorf-Wolkersdorf einer der vielen Unfälle, die, weil sie glimpflich ablaufen, nicht in die Öffentlichkeit bringen. Der Aufsicht Johann Schauer fand zur angegebenen Zeit den Bahnschranken beim Wächterhaus Nr. 15 offen und wollte das Geleise übersehen. In dem Augenblick wurde sein Fuhrwerk von dem herannahenden Zuge erfasst, zur Seite geworfen und er selbst vom Boche geschleudert. Er erlitt nur ganz geringfügige Verletzungen.

Die Verhandlung vor dem Bezirksgericht Wolkersdorf ergab einen typischen Fall der Ausbeutung eines Bahnbediensteten durch übermäßige Arbeitszeit; selbstverständlich war aber nicht die Bahnverwaltung, die gerade ihre schlecht entlohnenden Arbeitersichten bis zur völligen Erschöpfung ausnützt, zur Verantwortung gezogen, sondern der arme Teufel von Weichenwächter. Dieser gab an, daß er infolge seiner Uebermüdung nach etwa achtzehnstündiger Arbeitszeit eingeschlafen war. Der Strafichter in Wolkersdorf Dr. Brabec sprach den von Dr. Max Adler verteidigten Weichenwächter Johann Gschl frei, indem er sich von der schablonenhaften Beurteilung, die sonst üblich ist, emanzipierte und in anerkennenswerter Weise die von der Betreibung betonten sozialen Begleitumstände würdigte. In der Urteilsbegründung erklärte er nämlich der Richter, es könne der Angeklagte nicht dafür zur Verantwortung gezogen werden, daß er sich gegen den ihr infolge Uebermüdung überkommenden Schlaf nicht habe wehren können, da er zweimal nacheinander einen sechzehn- und achtzehnstündigen Nachtdienst gehabt habe, daher nur bei Tag habe schlafen können. Es sei aber nun an und für sich der Tages Schlaf nicht so erquickend; außerdem aber seien in dem Wohnhause des Angeklagten elf Kinder, die tagsüber vor dem Fenster seiner Wohnung spielten und lärmten; auch habe der Angeklagte selbst ein zwanzig Monate altes Kind, so daß er auch während des Tages nicht die zur Erholung nötige Ruhe finden konnte. Ueberdies würde auch die freie Zeit des Angeklagten dadurch, daß er von seinem Wächterposten in seine Wohnung einen circa einständigen Marsch habe, verkürzt. Alle diese Umstände im Zusammenhang mit der langen Arbeitszeit, ließen die Verantwortung des Angeklagten, er sei infolge der Uebermüdung eingeschlafen, gerechtfertigt erscheinen.

Streiflichter.

Explosion eines Gaskesselwagens auf der Südbahn. Aus Innsbruck schreibt man uns: Am 13. November explodierte am hiesigen Südbahnhof ein der k. k. Staatsbahn gehöriger Dolgasttransportwagen (Serie N. 500.004), wobei zwei Verschieber der Südbahn schwer verletzt wurden und ein in der Nähe stehender Kohlen-schuppen Feuer fing. Die Gewalt der Explosion war so stark, daß diese in der zwei Stunden von Innsbruck entfernten Stadt Hall sowie in den Ortschaften des umliegenden Mittelgebirges wahrgenommen wurde. Der Gaskesselwagen wurde vollständig zerstört und der schwere Kessel in zwei Stücken mehrere Meter weit auf ein anderes Geleise geworfen. Obwohl die Eisenwände dieser Kessel 1 1/2 Zentimeter dick sind, so wurden diese wie Papier gebogen. Das Untergestelle des Wagens war entgleist und stark beschädigt. Drei kleine Kesselteile, eines davon im Gewichte von 170 Kilogramm, wurden über die Häuser hinweg in einzelne Straßen der Stadt geschleudert, glücklicherweise ohne ein Menschenopfer zu fordern. Das 170 Kilogramm schwere Stück wurde circa 250 Schritte weit geschleudert, wo es das Dach und den Dachboden eines Schuppens durchschlug und noch die Decke des darunter befindlichen Pferdestalles deformierte. Die Flugbahn einzelner Stücke betrug bis 700 Meter. In den Straßen der Stadt Innsbruck fand man Schrauben, Nieten und kleinere Bestandteile, die von der Explosion herabfielen. Daß sämtliche Fenster der umliegenden Häuser durch den ungeheuren Luftdruck zertrümmert wurden, scheint erklärlich.

Selbstredend hatte die weithin hörbare Detonation einen kolossalen Menschenandrang zur Folge und mußte die Unfallstelle durch Polizei und Militär abgesperrt werden. Obwohl sogleich an der Räumung der verlegten Geleise gearbeitet wurde, hatte doch diese Explosion eine mehrstündige Störung zur Folge. Ueber die Ursache der Explosion sind verschiedene Meinungen; die einen behaupten Funkenflug, die anderen zu große Spannung, Erschütterung beim Verschub u. s. w.

Der Lampist Cazzonelli, welchem die Füllung des Kessels oblag, sagte aus, im Kessel befanden sich bei der Uebergabe an ihn um 11 Uhr vormittags noch zwei Atmosphären Druck. Der Kessel wurde dann von ihm wie immer auf 10 1/2 Atmosphären gefüllt. Eine Ueberfüllung schiebt Cazzonelli aus.

Der schwerverletzte Kuppler Schiegl sagte aus, die Explosion erfolgte in dem Augenblick, als er eben mit einer brennenden Laterne am Kessel vorbeischnitt. Demnach würde die Annahme gelten können, daß der Kessel defekt war und das an der schadhaften Stelle ausströmende Gas durch die Laterne entzündet wurde.

Zur Wohnungsfürsorge auf den k. k. Staatsbahnen. Aus Braunau a. J. schreibt man uns: Daß das Wohnungselend in Braunau a. J. von Jahr zu Jahr immer mehr um sich greift, das kann weder Freund noch Feind in Abrede stellen. Wiederholt forderten die Eisenbahner die Einreihung der Stadt Braunau in eine höhere Quartiergeldklasse, und zwar von 50 auf 60 Prozent des Wiener Quartiergeldes; denn die enorme Erhöhung der Mietzinsen hat die bisher bedeutungslose Erhöhung des Quartiergeldes schon längst illusorisch gemacht. Allein das k. k. Eisenbahnministerium sieht einer Erhöhung des Quartiergeldes prinzipiell ablehnend gegenüber, indem es auf die ins Werk gesetzte Errichtung von Bedienstetenwohnungen hinweist, durch welche dem Personal mehr gedient sei, als durch eine Erhöhung der Quartiergelder. Das ist allerdings richtig, daß durch die Erhöhung der Quartiergelder allein die herrschende Wohnungsmisere nicht aus der Welt geschafft werden kann, weil sich unsere Hausherren ganz sicher das erhöhte Quartiergeld durch

eine allgemeine Erhöhung der Mietzinsen aus den Taschen der Bediensteten wieder holen würden. Damit wäre tatsächlich den Bediensteten sehr wenig gedient, wenn nicht gleichzeitig für die Errichtung von Bedienstetenwohnungen Vorsorge getroffen würde. Nur diese Maßnahme würde unsere Hauszinsgeier ein wenig demütigen und ein weiteres Steigen der Mietzinsen verhindern.

Auch die öffentliche Gesundheitspflege in Braunau läßt sehr viel zu wünschen übrig. Braunau ist eine altertümliche Stadt, und jedermann, der die Wohnhäuser auch nur von außen betrachtet, kann sich beiläufig eine Vorstellung machen, wie es innerhalb der Mauern dieser ruinenähnlichen Häuser bestellt ist. Daß die Mehrzahl der Wohnungen feucht ist, geht schon daraus hervor, daß die Familien in Ermangelung von Waschküchen gezwungen sind, in den Wohnräumen Wäsche zu reinigen und vielfach auch zu trocknen. Kellerräume für die Parteien gibt es in Braunau überhaupt nicht, und damit die Unbequemlichkeit des Wohnens noch etwas gesteigert wird, müssen sich die Parteien oft Kohle und Holz im verkleimerten Zustande in die Dachbodenräume hinaufbefördern. Die Aborte lassen in sanitärer Hinsicht alles zu wünschen übrig, da ein Abort oft von vier bis sechs Parteien gemeinsam benützt werden muß.

Wir haben uns, soweit dies möglich war, die Mühe gegeben, über die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten in Braunau Erhebungen zu pflegen. Diese erstreckten sich auf 126 Wohnungen mit 320 Wohnräumen mit einem Flächenmaß von 6240 Quadratmetern, die von 531 Familienmitgliedern bewohnt sind und wofür gegenwärtig ein Jahreszins von 19.223 Kr. entrichtet wird, gegen 12.560 Kr. im Jahre 1899. Davon sind acht Wohnungen mit einem Wohnraum von 38 Personen, 51 Wohnungen mit zwei Wohnräumen von 299 Personen, 58 Wohnungen mit drei Wohnräumen von 102 Personen und 9 Wohnungen mit vier Wohnräumen von 47 Personen bewohnt. Das sind zwar Zahlen, welche dem Leser für den Augenblick nicht besonders unangenehm erscheinen mögen, weil sie darstellen, daß noch immer auf einen Kopf 13.63 Quadratmeter Flächenmaß entfällt. Doch lassen wir uns nicht täuschen. Die Wohnräume sind ihrer Mehrzahl nach ungewöhnlich nieder und haben nur eine Höhe von 1.80 bis 2.5 Meter, so daß der Luftraum der Wohnräume viel kleiner ist als bei modern gebauten Wohnungen. Eine Reihe von Wohnungen gibt es, die sich entweder oberhalb oder neben einem Pferdestall befinden und die von Verletzen direkt als gesundheits-schädlich bezeichnet werden. In vielen Fällen müssen einzelne Wohnräume durch Glastüren etwas Licht erhalten und Küchen im reinsten Sinne des Wortes gibt es überhaupt sehr selten, sie bestehen eigentlich nur dem Namen nach, da dieselben auch als Schlaf- und Wohnräume und der Mehrzahl nach auch als Waschküchen benützt werden müssen.

Was die Erhöhung der Mietzinsen seit dem Jahre 1899 betrifft, können wir nur die traurige Tatsache feststellen, daß unsere Hausherren ihren Raubzug ausschließlich nur auf die Taschen derjenigen Mieter gemacht haben, die durch ihre elende wirtschaftliche Lage gezwungen sind, möglichst billig zu wohnen. Nach unserer Statistik ist seit dem Jahre 1899 der Jahreszins für die 126 in Betracht kommenden Wohnungen im Durchschnitt um 6663 Kr. erhöht worden. 15 Wohnungen sind von der Zinserhöhung verschont geblieben, dafür gibt es andere, bei denen der Zins auf das Doppelte und Dreifache erhöht wurde.

Die Feststellung des Wohnungselends ist gerade jetzt von eminenter Wichtigkeit, wo in Braunau eine Fabrik für Haarverarbeitung in Betrieb gesetzt wird, welche etwa 80 bis 100 Arbeiter und Arbeiterinnen (die der Fabrikant von Sachsen importiert) beschäftigen wird. Auch dieser Umstand wird beitragen, daß die Wohnungsnot in Braunau noch mehr gesteigert wird und unsere Hausherren den Zinswucher noch unerschämter betreiben können. Wer die Wohnungsverhältnisse in Braunau gründlich kennt, der muß traurig gestimmt sein über die Bedürfnislosigkeit der Arbeiterklasse. Ein großer Teil der Arbeiterschaft ist noch ganz indifferent, ein anderer Teil gehört den „christlichen“ Bet- und Saufvereinen an und macht der bürgerlichen Gesellschaft Staffage bei ihren Feiern und Kirchenauszügen, statt sich um die Verbesserung ihrer Existenzbedingungen zu kümmern. Mühen sich aber die Arbeiter, empfinden sie, wie schmachvoll und unerträglich die Zustände sind, in denen sie dahinleben müssen, fordern sie mehr Lohn, um sich mehr Brot und eine bessere Wohnung verschaffen zu können, dann — ja dann jammert das elende Heuschreck mit und ohne Rutte über die bodenlose Begehrlichkeit der Arbeiter!

Korruption über Korruption. Noch haben sich die Wogen der Entrüstung über die skandalöse Affäre des deutschradikalen Messias Kroyn nicht geglättet und schon kommt eine neue Affäre in die Öffentlichkeit. In der letzten Nummer unseres Bruderblattes „Z. Z.“ lesen wir gar reizende Dinge über die Mannhaftigkeit der „selbstbewußten“ zwei tschechischradikalen Russiten, die Herren Durival und Choc. Der erstere heitelt bei den Direktionen in deutsch geschriebenen Briefen um Protektion für seine Schützlinge und gratuliert in devoten Briefen bediensteten-schindenden Oberbeamten; während der letztere bei Ministern antichambriert, um Protektion für tschechisch-nationale Macher zu erbetteIn. Unser Bruderblatt hat, um keinen Zweifel aufkommen zu lassen, ein Faksimile eines Schreibens des Herrn Choc veröffentlicht, welches in wörtlicher Uebersetzung folgendermaßen lautet:

Sehr geehrter Freund!

Meine Angelegenheit habe ich heute dem Minister Doktor Pacal übergeben und derselbe hat mir versprochen (ich muß sagen, bereitwilligst und sogar mit Freude), daß er die Sache erledigt und, wie er hofft, zu Deiner Zufriedenheit.

Nehme diese Mitteilung zur geneigten Kenntnis und behalte die Sache ganz für Dich.

1. Juni 1906.

Ich bin Dein
aufrichtiger
Wenzel Choc.“

So der Brief des Herrn Abgeordneten, der an den Obmann der „Zomska Jednota“ (Tschechisch-nationale Eisen-

bahnvereinigungen), der ganz geheim bleiben sollte und der durch Fügung des Schicksals in die Hände unseres tschechischen Redakteurs gekommen ist. Was mag denn das für eine wichtige Angelegenheit gewesen sein, die so geheim gehalten werden sollte? Könnte man sich vielleicht nicht aus den „gewissen Amtsblättern“ Auskunft holen?

Wir würden uns wahrlich um die geheimen Angelegenheiten und um die Liebeswerbungen der Herren Choc und Burival nicht kümmern, wenn die Herrschaften, die so viel Butter am Kopfe haben, nicht die Geschmacklosigkeit begangen hätten, in ihrem Blatte „C. L.“ vom 1. November 1909 über die Korruption zu wettern und wenn der unglückselige Fresl (dem bereits in Pilsen der Boden unter den Füßen brennt, weil die Rathausclique einerseits von weiteren Subventionen nichts wissen will und weil andererseits die Arbeiterschaft — auch die tschechischnational gesinnte — vom Fresl nichts mehr wissen will), den Genossen Dr. Ellenbogen, welcher an den Präsidenten des Abgeordnetenhauses in Angelegenheit Kroy eine Anfrage stellte, in seiner rüden Art nicht angefallen hätte. Aber auch des Herrn Choc wegen haben wir die Sache aufgegriffen, der als Mitglied des „tschechischen Nationalrates“ mit seinen bekannten Tiraden den zweiten Tag gegen die Worte des Genossen Dr. Ellenbogen zu Felde zog, indem er feierlichst erklärte, daß weder diese Institution (verstehe der Nationalrat) noch irgend ein Mitglied derselben ihren Einfluß auf die tschechischen Minister geltend gemacht haben, um entweder für sich oder für ihre Anhänger irgendwelche Vorteile zu erringen.

Man sagt: „Eine freche Stirn ist manchmal besser als ein Meierhof“ und wir meinen, daß dieses Sprichwort ganz für die Herren Burival, Choc o tutti quanti vortrefflich paßt. Erst in den Ministerien die Türschlösschen pugen und dann sich in die Brust werfen und gegen Korruption protestieren, ist wirklich zu schön. Nun hat Herr Choc das Wort!

Von der Personalkommission der Aufsig-Teplitzer Eisenbahn. Am 6. Oktober 1909 fand in Aufsig eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die Personalkommissionsmitglieder Genossen Schiller, Palme, Pohl und Sterlitz einen ausführlichen Bericht über die bisherige Tätigkeit und Errungenschaften der Personalkommission der A. T. E. erstatteten. Aus den Reden der Personalkommissionsmitglieder ging hervor, daß die Verwaltung der A. T. E. keineswegs ernstlich gewillt sei, den berechtigten Wünschen des Personals in entsprechender Weise Rechnung zu tragen. Im Gegenteil, die meisten der von der Personalkommission eingebrachten Anträge wurden nur teilweise erfüllt, eine große Anzahl der Anträge bedarf noch der Durchführung und eine Anzahl mußte zurückgezogen werden. Die Bediensteten der A. T. E., die sich von dieser Institution so vieles und manches erhofften, sind enttäuscht von den geringen Zugeständnissen. Den Mitgliedern der Personalkommission wurde von dem Herrn Generaldirektor versprochen, daß er die Anträge der Personalkommission in der Sitzung des Verwaltungsrates vorlegen werde, darin erblickten jedoch die Bediensteten eine Verzögerung, wenn nicht eine Verschleppung, und gaben auch in einer diesbezüglichen Resolution ihren Unwillen kund.

Bei Verlesung der Resolutionen sowie der einzelnen Anträge kam es oft zu lebhaften Debatten. Insbesondere wurde das Verhalten der Reichsbändler lebhaft kritisiert. Es sei durchaus inkorrekt, daß dieselben einerseits ein geeignetes Vorgehen der Personalkommissionsmitglieder verlangen und dann nicht in die allen Eisenbahnern zugängliche Versammlung kommen. Dies zeige nur, daß diese Herren ein schlechtes Gewissen haben und ihre gezwungene Freundschaft die wahre Liebe niemals sein kann. Der Bericht der Personalkommissionsmitglieder in dieser Versammlung dürfte dem Personale der A. T. E. gezeigt haben, was dieses von der Generaldirektion und dem Verwaltungsrat zu erwarten habe und auf welcher Seite seine wahren Freunde zu finden sind.

Nachdem Genosse Schiller zum Schlusse auf die bestehenden Mängel und Schäden unter den Eisenbahnbediensteten verwiesen und an alle die Aufforderung gerichtet hatte, zur Erreichung unseres gemeinsamen Zieles stramm zur Organisation zu stehen, wurde nachstehende Resolution zur Verlesung gebracht und einstimmig angenommen:

Die heutige Versammlung der Eisenbahner der A. T. E. drückt ihre Entrüstung über das Verhalten der Direktion bezüglich Behandlung der von der Personalkommission der 2., 3. und 4. Sektion gestellten Anträge aus. Trotzdem Herr Generaldirektor der aus Vertretern der Personalkommission bestehenden Abordnung versprach, daß die Antwort auf die eingebrachten Anträge in der nächsten Sitzung der Personalkommission erfolgt, geschah dies ganz ungenügend. Die Personalkommissionsmitglieder wurden mit dem Hinweis vertröstet, daß die Anträge einer im Monat Oktober stattfindenden Verwaltungsratsitzung vorgelegt würden. Darin erblickt die Versammlung eine ungerechtfertigte Verschleppung der Anträge und eine Schädigung der Bediensteten der A. T. E.

Die Versammlung fordert, daß gleich nach Abhaltung der Verwaltungsitzung eine neuerliche Sitzung der Personalkommission einberufen wird, in welcher eine präzise Antwort auf die eingebrachten Anträge zu erfolgen hat.

Mit dem Verhalten der Personalkommissionsmitglieder der 2., 3. und 4. Sektion in der zweiten Sitzung erklären sich die Versammelten voll und ganz einverstanden und sprechen den auf Grund der Koalition gewählten Mitgliedern ihr vollstes Vertrauen aus und fordern die dem Reichsbund angehörenden Personalkommissionsmitglieder auf, die wirtschaftlichen Interessen der Bediensteten künftighin energischer und aufrichtiger zu vertreten.

Das Lebensmittelmagazin und die verstaatlichte Nordwestbahn. Die Privatbahn gewährte dem Lebensmittelmagazin volle Frachtfreiheit allen Lebensmitteln für die Bediensteten der O. N. B. D. und die Kohle hatte den Regiestrafttag von 0.16 S. für 100 Kilogramm und 1 Kilometer. Außerdem ging alles auf Regie-Transportanweisungen. Nach Instruktion V der k. k. Staatsbahnen sollen nun für Brennmaterialien 2 S. für 100 Kilogramm und 1 Kilometer, und für Lebensmittel 0.16 S. für 100 Kilogramm und 1 Kilometer bezahlt werden. Außerdem sind die grünen Frachtbrieve à 4 S., beziehungsweise 12 S. statt den Transportanweisungen zu benutzen. In dem Einführungsdekret vom 29. September 1909 heißt es wohl unter anderem:

„Bis auf Widerruf wird für die Sendungen der Lebensmittelmagazine für die Bezugsberechtigten der frachtfreie Transport innerhalb des Direktionsbezuges, in dem

das betreffende Lebensmittelmagazin seinen Sitz hat, bewilligt. Desgleichen für die leeren Emballagen des Bezuges der Lebensmittel hin oder zurück.“

Weiters sind, gleichfalls bis auf Widerruf, jene leeren Emballagen, die seitens der Lebensmittelmagazine auf eigene Rechnung von den betreffenden auswärtigen Fabrikannten zum Geschäftsgebrauch bezogen werden zu dem ermäßigten Frachttage von 0.16 S. für 100 Kilogramm und 1 Kilometer zu berechnen. Was aber mit den Lebensmittelvorratsendungen an die Lebensmittelmagazine ist, ist nicht ausgesprochen. Wenn nun diese von den frachtfreien Begünstigungen ausgeschlossen erscheinen, entfällt eine starke Belastung selbst durch die Frachtsätze von 0.16 S. für 100 Kilogramm und 1 Kilometer für Brennmaterialien.

Um sich einen Begriff zu machen, genügt, wenn man die Auslagen für die grünen Frachtbrieve per Jahr annimmt. Von 16.000 Bediensteten sollen nur 10.000 Streckenkonsumenten sein, die nur einmal im Monat eine volle Sendung, und einmal die leere Emballage rücken, und es ergibt sich ein Betrag von 25.000 bis 30.000 Kr.

Weiters trifft eine Maßregel gerade wieder die Kleinsten der Kleinen. Jetzt konnte jeder Arbeiter sogleich im Lebensmittelmagazin beziehen, laut Instruktion V muß derselbe mindestens ein Jahr ununterbrochen im direkten Dienstverhältnis stehen. Gerade bei der gegenwärtig herrschenden Lebensmittelteuerung treffen diese Befreiungen die Bediensteten sehr hart, und es ist aus diesem Grunde von den koalitierten Eisenbahnerorganisationen eine öffentliche Eisenbahnerversammlung am Dienstag den 23. November 1909, um halb 8 Uhr abends im Brigittasaal, Wien, XX., Wintergasse 27, einberufen, um Stellung zu dieser Einschränkung der gebührenfreien Befreiung von Lebensmitteln aus den Lebensmittelmagazinen der O. N. B. D. zu nehmen. Es wird Pflicht eines jeden Genossen und Kollegen sein — gleichviel ob Beamter, Unterbeamter, Diener oder Arbeiter — in dieser wichtigen Versammlung zu erscheinen.

Es geht durchaus nicht, daß die Regierung und das Eisenbahnministerium stückweise nach den erworbenen Rechten und den von der Privatbahn durch 30 Jahre gewährten Begünstigungen greift, während die bestehenden Verbesserungen und Begünstigungen der k. k. Staatsbahner den verstaatlichten Privatbahnen vorenthalten werden. Darum komme jeder am 23. d. M. in die Versammlung, damit der Unwille gegen solche Anschläge zum Ausdruck kommt.

Die Sparwut auf der Südbahn. Am 4. d. M. fand in den Juliensälen in Graz nach § 2 des Versammlungsgesetzes eine sehr gut besuchte Versammlung des Zugbegleitungspersonals statt, in der gegen das Strafsystem bei Oberkonduktoren und Zugführern und gegen das planlose „ohne Dienst fahren“ Stellung genommen wurde.

Aus den Ausführungen sämtlicher Redner ging deutlich hervor, von welcher Sparwut die Südbahn befallen ist und wie sinnlos man auf der einen Seite knauseret, während auf der anderen Seite das Geld mit vollen Händen zum Fenster hinausgeworfen wird. Unter dieser Sparwut leidet insbesondere das in Graz stationierte Zugbegleitungspersonal, indem man die Zugführer fortwährend schikaniert, dieselben zur Verantwortung zieht und auch bestraft. So wurden in letzter Zeit circa 40 Oberkondukteure und Zugführer zur Verantwortung gezogen und einige darunter auch bestraft, weil sie im Bewußtsein ihrer großen Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit des Zuges einerseits und das Leben und die Gesundheit ihrer Mitmenschen andererseits, zum Bedienen der Bremsen bei Güterzügen eine ganz kurze Strecke um einen einzigen Mann mehr im Dienst verwendeten, als nach dem Bremsausmaß bestimmt ist und der Gesellschaft den lächerlich geringen Betrag von oft nur 10 bis 20 S. bei einem Güterzug an Mehrauslagen verursachten. Auf der Graz-Wöllacher und Lieboch-Wieser Linie ging man sogar so weit, daß man bei den Sammelzügen an Montagen weder einen Reservisten noch einen Packmeister beigab, und der Zugführer gezwungen war, die Verkehrssicherheit außer Auge zu lassen, um die schriftlichen Arbeiten bewältigen zu können, und den Verschub in allen Stationen von nur zwei Mann ausführen zu lassen. Wenn man bedenkt, daß man in den meisten Stationen auf dieser Linie mit ungünstigen Steigungsverhältnissen zu rechnen hat und die Züge eine große Strecke zur Nachtzeit zurückzulegen, so nimmt es einem förmlich Wunder, daß bis jetzt durch diese Sparwut noch kein größeres Unglück geschehen ist.

Die Verwaltung der Südbahn hat gewiß allen Grund zu sparen, aber daß sie bei den untersten Schichten, nämlich bei den Bremsern, anfangt und sich auf Kosten der Bediensteten überhaupt jamieren will, ist einfach läppisch. Wenn man in Betracht zieht, daß die Schreibkräfte für die Bewandlung der Anträge tatsächlich mehr kosten als durch eine verminderte Beigabe von Zugbegleitern zu den Zügen erspart wird, und eine einzige Viertelstunde Verspätung durch das Dampfhalten der Lokomotive mehr kostet als ein Zugbegleiter in einem Tag verdient, dann muß man denn doch sagen, daß die Veranlasser dieses Sparsystems niemals zum Sanieren der Südbahn geeignet sind.

Beim Betriebsinspektorat Graz wird ein ganzes Meer von Kontrollorganen geführt, um das Personal zu überwachen und täglich werden Oberkondukteure und Zugführer wegen Vorfällen einvernommen. Daß es hierbei häufig an Brutalität von seiten einzelner Kontrolloren nicht fehlt, soll nur nebenbei erwähnt sein. So äußerte sich kürzlich ein Kontrolleur einem Oberkondukteur gegenüber: „Ihr seid Dickschädeln!“ — und wußt die Leute nicht „ohne Dienst“ schreiben; aber wir werden euch auf die Finger klopfen.“ Wenn beim Grazer Betriebsinspektorat nur ein einziger denkender Sachmann vorhanden wäre, so hätte derselbe der Verkehrsdirktion schon lange nahelegen müssen, daß es auf einer Strecke mit so verschiedenen Niveauverhältnissen, wie sie die Graz-Wöllacher und Lieboch-Wieser Linie hat, nicht immer tunlich ist, die Leute streckenweise im Dienst und streckenweise ohne Dienst zu führen. Für was man bei der Südbahn gestraft werden kann, zeigt folgender Fall: Ein Oberkondukteur beklagte sich beim Leiter des Betriebsinspektorats kaiserlichen Rat Direktor Kille über die ungerechte Bestrafung von 2 Kr., nachdem ihn auf der Wieser Linie ein Passagier, welchem sein Hut zum Fenster hinausflog, aus dem Kupee sprang und liegen blieb. Der Oberkondukteur veranlaßte alles, was ihm seine Instruktion vorschrieb, er hielt den Zug an, nahm den Passagier mit, ließ ihn von einem Arzt, der beim Zug war, untersuchen und wollte veranlassen, daß derselbe, wenn nötig, ins Krankenhaus nach Deutsch-Landsberg gebracht werde. Man sollte glauben, der Oberkondukteur habe nicht nur seine Dienstpflicht, sondern auch seine Menschenpflicht erfüllt. Aber weit gefehlt. Er hatte vergessen, dem Passagier das Nationale abzunehmen, damit ihn die Südbahn hätte können einsperren lassen. Herr Kille kam die Strafe selbst bedenklich vor und versprach dem Oberkondukteur, mit Herrn Oberinspektor Schärtler, welcher Verkehrsreferent beim Betriebsinspektorat Graz ist und die Strafe verhängte, Rücksprache zu pflegen. Im selben Moment erschien auch Herr Oberinspektor Schärtler und schrie den Oberkondukteur in brutaler Weise an, er habe sich über ihn gar nicht zu beschweren.

Man glaubte, die Strafe werde dem Oberkondukteur erlassen werden, da ja der Leiter des Betriebsinspektorats deren ungerechte Verhängung einfaß, aber die Strafe wurde am 1. d. M. in Abzug gebracht.

Ferner wurde über die Ausnützung der Erholungsurlaube in der Versammlung Klage geführt. Dieselben werden vom Be-

triebsinspektorat zwar anstandslos bewilligt, aber der Herr Stationschef verleiht es, die Zugbegleiter um ihren gebührenden Erholungsurlaub zu bringen. So wurden Zugbegleiter, welche beim Herrn Stationschef um ihren Urlaub ansuchten, ohne Grund immer auf einen späteren Zeitpunkt vertröstet und muß man oft zwei- oder dreimal laufen, ehe man endlich seinen Urlaub oder einen Teil desselben bekommt.

Solche Zustände müßten nicht existieren, wenn man es verstehen würde, das Personal besser einzuteilen.

Zum Schluß wurde beschlossen, die Personalkommissionsmitglieder sowie die Vertrauensmänner zu beauftragen, bei der Verkehrsdirktion sowie bei dem Leiter des Betriebsinspektorats vorzusprechen und dringende Abhilfe zu verlangen.

Vom Lastzugspersonale der k. k. Nordbahn. Seitdem die k. k. N. B. in den Staatsbetriebe übergegangen ist, hat sich vieles zum Schaden der Zugbegleiter verschlechtert. Ein Erlaß jagt den andern, um die Zugbegleiter auf die ordnungsgemäße Manipulation der Wagenanweise aufmerksam zu machen. Die Zugführer erklärten, daß, insoweit die Direktion keine Dienstwagen zu den Zügen beistellt, auch auf keine ordentliche Durchführung der Stundenpässe und Wagenanweise zu rechnen sei, da der enge Raum und die Bitterungsverhältnisse auf einem Bremswagen derartige Arbeiten stark beeinträchtigen, ja in vielen Fällen sogar unmöglich machen. Auf die Beschwerden des Personals wurde eine große Anzahl von Dienstwagen angekauft und den Wagenpark der k. k. Nordbahn zugewiesen.

Gleichzeitig kam von der Direktion der berühmte Erlaß 158.965 vom 23. Oktober 1908 heraus, welcher anordnet, daß jeden Züge ein Dienstwagen beizustellen ist, ja zum Schlusse ausdrücklich bemerkt, daß es gänzlich ausgeschlossen wäre, einen Güterzug ohne Dienstwagen in Verkehr zu setzen.

Dieser Erlaß und die Ankunft der Dienstwagen wurde von allen Freunden eines geordneten Verkehrswezens, insbesondere aber vom Zugspersonale, freudigst zur Kenntnis genommen, sollte doch durch diese so nützliche Neuerung eine große Erleichterung für die Zugführer getroffen werden. Doch leider, wo sind heute nach einem Jahre die Dienstwagen und wie wird der dazu gehörige Erlaß beachtet und eingehalten. Das Beistellen der Dienstwagen hängt ganz allein vom diensthabenden Zugspedienten oder vom Verschubaufseher und den Verschubern ab.

Einzelne Vorstände, zum Beispiel Herr Hrubý in Gausendorf, erklärt ganz offen, daß den Zugführern bei Güterzügen kein Dienstwagen gebührt. Selbstverständlich wird in solchen Stationen, wo nicht einmal der Herr Vorstand den Erlaß beachtet, von den Verschubaufsehern mit der Beistellung der Dienstwagen der reine Schindluder getrieben wird. Selbst wenn die Dienstwagen noch um 200 Stück vermehrt würden, könnten wir keinen solchen erhalten, da wir nur auf Laune und Gnade der Zugspedienten und der Verschubpartien angewiesen sind. Auf unsere Bitten und Beschwerden erhalten wir meist die Antwort: Einen Dienstwagen bekommen Sie nicht zum Zug, sie haben ohnehin nichts zu tun und wenn es Ihnen auf der offenen Bremse des Kohlenwagens nicht paßt, so melden Sie sich einfach vom Fahrdienst weg. Zum Beweise, wieviel Dienstwagen beigefügt werden, geben wir bekannt, daß am 6. Oktober d. J. in der Strecke Pörsch-Wien nicht weniger als 22 Züge gezählt wurden, wo der Zugführer wegen Nichtbeistellung des Dienstwagens auf den Bremswagen seine Funktionen verrichten mußte. Auf das hin wird man, und zwar mit Recht, fragen müssen, wo stecken denn eigentlich diese Wagen, und zu welchem Zwecke werden diese verwendet? Zunächst werden die Dienstwagen als Frachtlammenwagen auf allen k. k. Nordbahnlinien verwendet, dann als Schlupfwagen bei allen Personenzügen der Strecke Jellenendorf, so daß bei jedem Personenzug gleich zwei Dienstwagen sind. Bei den Arbeiterzügen Wien-Floridsdorf sind ebenfalls bei jedem Zug zwei Dienstwagen einrangiert. Ferner finden wir bei jedem Wagazin in den größeren Stationen, wie Gerspitz, Brunn, Hullein, Troppau, Lundenburg u. s. w. gleich fünf bis zehn derartige Dienstwagen stehen. Am häufigsten finden wir die Dienstwagen an den Verschublokomotiven oft vier bis fünf angehängt, wo dieselben den ganzen Tag in den Stationen hin und her gezogen werden, wo dann diese durch die vielen Stöße und Erschütterungen reparaturbedürftig werden. Bei dieser unzweckmäßigen Verwendung gehen auch die meisten Einrichtungen gegenstandslos aus dem Innern der Wagen verloren.

Wir ersuchen die Verkehrsorgane sich von der Wichtigkeit der Angaben zu überzeugen und auf die Durchführung des betreffenden Erlasses zu dringen.

Das gesamte Zugspersonale kann im keinen Falle auf die Beistellung der Dienstwagen, wenn es seinen übertragenen Dienst voll und ganz erfüllen soll, verzichten. Erst im Dienstwagen ist dem Zugführer die Möglichkeit gegeben, die schriftlichen Arbeiten zu verrichten, insbesondere dann, wenn er verschiedene Druckorten und Begleitdokumente der einzelnen Wagen ordnen und sichten kann. Diese Möglichkeit ist auf den Bremswagen nicht gegeben, insbesondere bei Sturm und Regenwetter oder großer Kälte. Jene Herren, die jedoch das Gegenteil beweisen und die Einrangierung der Dienstwagen verweigern, dokumentieren in erster Linie ihre kolossale Unkenntnis des Fahrdienstes und seiner Beschwerden, zweitens beweisen sie nach unten und nach oben, welchen Wert sie auf die Erlasse und Anordnungen der Direktion legen. Das gesamte Lastzugspersonale stellt an das hohe k. k. Eisenbahnministerium sowie an die k. k. Direktion der k. k. Nordbahn die ergebenste Bitte, schon mit Rücksicht auf die mahnende Winterzeit, die Herren Stationsvorstände, Zugspedienten und Verschubaufseher nochmals auf die Bestimmungen des Erlasses vom 23. Oktober 1908 zu erinnern und deren strikte Durchführung zu fordern.

Korrespondenzen.

Innsbruck. (Klerikale Kampfesweise.) Unser Genosse Scheibeln in Innsbruck ist in der letzten Zeit die Zieltheibe ganz perfider Angriffe dieser schwarzen Massenbrut geworden, welche mit allem Eifer tätig ist, um unserm Genossen nicht nur das Leben sauer zu machen, sondern ihm auch seine Hauslichkeit zu vergiften. Wir wollen einen ganz besonderen Fall von Gemeinheit zur Kenntnis der Öffentlichkeit bringen und sind überzeugt, daß auch jene Anhänger der christlichsozialen „Ehrenmänner“, soweit sie Menschlichkeit und Anständigkeitsgefühl noch nicht ganz verloren haben, mit Abscheu sich von diesen Leuten, die die Nächstenliebe prebigen, den Haß aber säen, abwenden werden.

Der Sachverhalt ist folgender: Ein Wächter namens Wiesmeier kam zu Genossen Scheibeln und bat ihn um Rechtschutz, da er eines vorgekommenen Eisenbahnunfalles wegen einen Vertreter brauchen wird. Genosse Scheibeln sagte zu Wiesmeier, daß er wohl in diesem Falle auf einen Rechtschutz keinen Anspruch habe, weil laut § 8 der Statuten die dreimonatliche Karenzzeit noch nicht verlossen ist und gab ihm auf die Frage, was so ein Vertreter kosten würde, die Antwort: circa 100 Kr. Scheibeln versprach jedoch, das Ansuchen Wiesmeiers der Zentrale zur Entscheidung zu übermitteln. Die Zentrale hat in Berücksichtigung des Umstandes, daß zu dem Ablauf der Karenzfrist nur noch einige wenige Tage fehlten und auch, weil der Fall ein ganz besonderer war und für den Wächter schwere Folgen haben könnte, den Rechtschutz bewilligt und den Advokaten Herrn Dr. Erler in Innsbruck zu seinem Vertreter angewiesen. Scheibeln ging auch mit Wiesmeier zum Dr. Erler und dieser beauftragte den Wächter, nachdem er mit ihm eine Information aufgenommen hat, an dem Tage der Vorladung zur Verhandlung zu ihm zu kommen, damit er (Dr. Erler) sodann in die Gerichtssakten Einsicht nehmen kann, um eventuelle Beweisurteile stellen zu können.

Wer jedoch nicht kam, war Wiesmeier, der allein zum Gericht ging und von diesem auch verurteilt wurde. Wiesmeier, der seine Verurteilung entweder den Einspürerinnen

eines Dritten, nicht mehr zu den Notizen zu gehen oder aber seiner eigenen Nachlässigkeit oder gar seiner Dummheit zu danken hat, ist aus der Organisation auf Betreiben des Kooperators ausgetreten. Wiesmeier hat nämlich geheiratet und beim Examen frug ihn der Kooperator, ob er einer sozialdemokratischen Organisation angehöre, was Wiesmeier bejahte und ihm seinen Fall erzählte. Der examinierende Pfaffe, der hier einen ganz gewöhnlichen Amtsnachfrage befragt, zwang Wiesmeier, indem er denselben frug, ob er an einen Gottglaube und ob er nicht wisse, daß das erste Gebot lautet, daß der Mensch auf Erden zufrieden sein soll u. aus der Organisation auszutreten. Darnach erschien natürlich im Meritalen „Tiroler Anzeiger“ ein verlogener Artikel, der die ganze Sache anders darstellte.

Daraufhin sandte Scheibein dem christlichsozialen Verleumderblatte eine Berichtigung, in welcher der Sachverhalt der Wahrheit entsprechend geschildert wurde.

Das hinderte aber die ehrenwerten Pfaffen nicht, eine Hege gegen Scheibein in Szene zu setzen, durch welche seine Familie getroffen werden sollte. Scheibein hat nämlich vier im zartesten Lebensalter stehende Kinder und ist gezwungen, da sonst seine Frau die Hauslichkeit nicht besorgen könnte, ein Kindermädchen zu halten. Nach dem Erscheinen des Artikels hat die Mutter des Dienstmädchens, eine bigotte, fanatische Tirolerin aus dem Oberinntal im Auftrage des dortigen Kooperators Scheibein den Dienst mit der Motivierung gekündigt, daß sie ihr Kind nicht bei einem Sozialdemokraten, der an keinen Gott glaubt, im Dienst lassen kann. Man trachtet auf diese Weise, dem verhassten Scheibein beizukommen.

Nun, die Pfaffenbrut täuscht sich gewaltig. Weder Scheibein noch seine Frau, die, dem Himmel sei Dank, eine tüchtige und aufgekärte Frau ist, lassen sich durch solche Gemeinheiten abschrecken; sie werden auf dem betretenen Wege auch weiter beharren und die Blut der schwarzen Volksbetrüger wird an der Festigkeit der Leberzeugung zerfallen.

Dem Herrn Wiesmeier verzeihen wir gerne die Gemeinheit, die er gewiß nur im seelischen Zwang begangen hat und wünscht ihm, falls er nochmals in die Lage kommen sollte, einer Döse zu bedürfen, sich diese bei dem Pfaffen zu holen, der ihm den Rat gegeben, aus der Organisation auszutreten; der Mann wird sich überlegen, daß diese schwarzen Brüder nur insulange den Nächsten lieben, als es sie nichts kostet. Dann wird es aber zu spät sein!

Teischn-Bodenbach. (K. l. Böhmisches Nordbah.)

Das Verschubpersonal in den Stationen Bodenbach-Profawitz und Teischn hat neben seinem beschwerlichen Dienst das Abwägen der Wagen vorzunehmen. Da nun in keiner der uns bekannten Stationen die Bedienung der Wagen den Verschubern aufgebildet wurde und auch in keiner Anweisung etwas davon zu finden ist, so wäre es nur angemessen, wenn das Verschubpersonal von der Abwägung befreit würde. Wichtig ist, daß die Beistellung der Wagen auf die Kränzwage durch das Verschubpersonal erfolgt, doch das Abwägen selbst und die Konstatierung etwaiger Gewichtsdifferenzen besorgen stets andere Organe. Wer soll nun im Falle einer Gewichtsdifferenz die Verantwortung zu tragen haben? Sollen etwa die Verschieber die Verantwortung übernehmen? Hoffentlich genügen diese Zeilen, um die vorgelegte Dienststelle auf den Uebelstand aufmerksam zu machen.

Tzlan. Bezugnehmend auf den in unserem Blatte vom 10. Oktober enthaltenen Herrn Dr. Dubsky betreffenden Bericht sendet uns dessen Vertreter, Herr Dr. Steinschneider folgende Berichtigung:

1. Am 18. Mai 1909 erschien bei ihm Dr. Dubsky Vorarbeiter Wenzel Hrdlička und klagte über Stuhlverhaltung und nebenbei auch über Husten. Er hatte gar nicht die Absicht, sich arbeitsunfähig zu melden. Herr Dr. Dubsky verabreichte ihm einen Tee und Pulver. Am 24. Mai 1909 ließ ihm Patient sagen, sein Husten hätte sich verschlimmert, er möchte ihn besuchen. Dieser Berufung leistete Herr Dr. Dubsky noch in derselben Stunde Folge und beauftragte die Gattin, den Bahnmeister von der Erkrankung in Kenntnis zu setzen. Der Vorarbeiter war an akuter Lufttröhrenentzündung erkrankt. Im Verlaufe der Bronchitis gestellte sich eine trockene tuberkulöse Rippenfellentzündung ohne merkliches Fieber hinzu; der tuberkulöse Prozeß machte trotz energischer medikamentöser Behandlung rasche Fortschritte. Am 9. Juli früh teilte Frau Hrdlička Herrn Dr. Dubsky mit, bei ihrem Mann wäre unter starkem Fieberreiz Blut abgegangen. Noch in derselben Viertelstunde besuchte Herr Dr. Dubsky den Kranken, traf seine Anordnungen, sandte ihm sofort Medikamente, und als er ihn am 10. Juli früh besuchte, meldete ihm seine Frau, ihr Mann wäre toben gestorben.

Während der Behandlung war Hrdlička mindestens fünfzehnmal in seiner Ordination und während der bettlägerigen Zeit hat Herr Dr. Dubsky ihn täglich besucht. Alle ihm verabreichten Medikamente sind aus den Rezepten vom II. und III. Quartal 1909 ersichtlich.

2. Am 18. September 1905 brachte man auf der Stations-tragbahre Jakob Wujil in schwerverletztem Zustande zu Herrn Dr. Dubsky, mit der Angabe, er wäre beim Zementieren eines Kanals von der Leiter gefallen und bewußlos liegen geblieben. Herr Dr. Dubsky legte dem Verletzten einen regelrechten Verband an, verordnete Eisumschläge auf den Kopf und ließ ihn in seine Wohnung tragen. Der Bortwurf, er hätte den Verletzten gar nicht untersucht, wird am besten durch die Verlegungsberichte widerlegt, die er sofort in der vorgeschriebenen Weise dienlich abgegeben hat.

Schachtungsvoll

Dr. Steinschneider.

Politzka. Einige Oberbauarbeiter sind beim Bahnmeister Herrn Prohaska um Ueberlassung einiger alter Schwellen bittlich geworden. Der Bahnmeister sagte zu den Arbeitern: „Ich brauche die Schwellen und es ist besser, wenn ihr euch beim Herrn Stationsvorstand Kohlen dafür kauft.“ Der Herr Bahnmeister hat diese Schwellen gebraucht, um dieselben an Private zu verkaufen.

Wir erklären in dem Verlaufe der Schwellen an außerhalb des Bahndienstes stehenden eine grobe Pflichtverletzung und Schädigung der Bahnarbeiter selbst. Doch scheint sich unser Bahnmeister aus solchen „Meinlichkeiten“ kein Gewissen zu machen. Bei Herrn Prohaska ist Bahneigentum, Bahnwärter und Bahnmeister ein einheitlicher Begriff. In diesem Sinne hat er faktualisiert, als er am 8. und 9. Oktober die von der Bahnerhaltungssektion bezahlten Arbeiter zum Erdpäpel ausgraben verwendete, denn Eisenbahn und Bahnmeister gehören zusammen.

Jnsbruck. (Vohnbewegung der Lokalbahnbediensteten.) Vor kurzem fand im Gasthause „zum Bierstüb“ eine massenhafte Besammlung der Lokalbahnbediensteten statt, zu welcher Reichratsabgeordneter Genosse Josef Holzhammer sowie der Obmann des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich, Ortsgruppe Jnsbruck I, Genosse Wilhelm Scheibein erschienen. In ausführlicher Rede besprach Genosse W. Scheibein die vorerwähnte Feuerung in Jnsbruck und bezüglich dann die Lohnverhältnisse der hiesigen Lokalbahn mit anderen Lokalbahnern. Bei keiner einzigen Bahn sind die Lohnverhältnisse so traurige wie in Jnsbruck. Bei keiner Bahn existiert ein Anfangsgehalt von 700 Kr. für Kondukteur und Motorführer, wie es hier der Fall ist. Nach den Ausführungen des Genossen Scheibein wurde einstimmig beschlossen, an den Verwaltungsrat der Lokalbahn Jnsbruck-Hall sowie der Jnsbrucker Mittelgebirgsbahn ein Gesuch zu richten, worin auf die fortwährend zunehmende Feuerung des Allernotwendigsten hingewiesen und eine Regulierung der Gehälter und Löhne sowie des Dienstverhältnisses überhaupt analog der k. l. Staatsbahnen ersucht wird. Reichratsabgeordneter Josef

Holzhammer wünschte dem Ansuchen viel Glück auf den Weg und bemerkte, daß der Verwaltungsrat bei einigen guten Willen zu dem Resultat kommen muß, daß die mit 1. Jänner 1909 durchgeführte Regulierung eine Regulierung nach unten war. Er forderte alle Anwesenden auf, ihre berechtigten Ansprüche zu verteidigen, die Solidariät zu wahren und getreu der Devise: „Alle für einen und einer für alle.“ Schulter an Schulter das gefestete Ziel zu erkämpfen. Das diesbezügliche Memorandum wurde am 23. Oktober 1909 der Betriebsleitung obgenannt Bahnen mit der Bitte überreicht, dasselbe an den Verwaltungsrat gelangen zu lassen. — Wir wollen die Hoffnung aussprechen, daß die reiche Lokalbahnverwaltung das Ansuchen der Lokalbahnner nicht abfällig bescheiden wird. Wenn ein Unternehmer in der Lage ist, beschreibende Forderungen seines Personals zu gewähren, so die Lokalbahngesellschaft.

St. Pölten. (Bahnerhaltungssektion.) Der Bahnmeister Würgermeister in Kirchstetten hat eine ganze Arbeiterpartei mit Gauner und Räuberhande beschimpft, weil einige Arbeiter von einigen Zwickelbäumchen eine Handvoll Früchte heruntergenommen hatten. Zwei Arbeiter, die bei dieser Beschuldigung nicht beteiligt waren, verwahrten sich gegen diese Beschimpfungen und gingen zum Herrn Inspektor G. H. um sich über das Vorgehen des Bahnmeisters zu beschweren. Der Herr Inspektor versprach wohl, über diesen Vorfall ein Protokoll aufzunehmen, doch ist bis heute nichts geschehen. Um sich nun an den beiden Arbeitern zu rächen, verlegte der Bahnmeister die beiden beschwerdeführenden Arbeiter zu einer anderen Partie. Diese Verlegung ist für die beiden Arbeiter eine harte Strafe, da dieselben früh und abends zwei Stunden gehen müssen, um zu dem Arbeitsort, respektive in ihre Wohnung zu kommen. Durch diese harte Maßregel gezwungen, gingen die beiden Arbeiter nochmals zum Herrn Inspektor G. H. und klagten dort das ihnen zugefügte Leid. Doch trotz allem Bitten mußten die Arbeiter unverrichteter Sache abziehen und müssen noch heute als Strafe täglich zweimal den weiten Weg zurücklegen. Wir erlauben uns, die k. l. Staatsbahndirektion in Wien auf das Unstatthafte des Bahnmeisters Würgermeister aufmerksam zu machen, und verlangen, daß die beiden Arbeiter zu ihrem Recht gelangen. Den Herrn Bahnmeister möchten wir schon ernstlich fragen, wieso und auf welche Art er sich als Eigentümer der betreffenden Zwickelbäume aufstellt, denn niemand in der ganzen Gegend weiß, daß diese Bäumchen dem Bahnmeister gehören sollen. Das Anrecht auf die Früchte könnte jeder beliebige Bahnbedienstete mit demselben Rechte beanspruchen wie der Bahnmeister. Oder gehören diese Obstbäume auch zur ständigen Einrichtung als wie der Arbeiter Sauer, der als von der Bahnverwaltung gezahlter Bediensteter beim Bahnmeister Dienstmädchen machen muß?

Harberg. Im Monat März d. J. wurden mehrere Bahnarbeiter verhaftet und dem Bezirksgericht eingeliefert, weil diese verhaftigt wurden, an der unläuteren Manipulation mit Regiekohlen beteiligt gewesen zu sein. Die angeklagten Missetäter verblieben bis 8. April in Untersuchungshaft. Zwei von den verhaftigten Arbeitern wurden über Auftrag der Direktion wieder in Verwendung genommen, während die anderen nicht weiter beschäftigt wurden.

Die Aufregung unter den Bediensteten, ja unter der ganzen Bevölkerung von Harberg über die großartigen Kohlen-diebstähle war eine ungeheure und wurde noch durch die Berichte des „Grazer Tagblatt“ sensationell ausgeschrotet. So mancher Bedienstete verzichtete freiwillig auf den Bezug der Regiekohle, um ja nicht in den Verdacht zu kommen, irgendwelche Unregelmäßigkeiten zu fördern.

Es wolle sich niemand vom Personal verdächtig machen, etwa gegen ein gutes Trinkgeld Kohlen an Nichtbezugsberechtigte abzugeben. („Grazer Tagblatt“ vom 16. und 26. März d. J.) Nun hat dieser unerquickliche Zustand durch die Ende September beim Landesgericht in Graz stattgefundene Schlußverhandlung ein für die Arbeiter befriedigendes Ende gefunden. Die angeklagten Arbeiter wurden freigesprochen, da man denselben keine absichtliche Schädigung des Bahnarars nachweisen konnte.

Verurteilt konnte niemand werden, da die wahrhaft Schuldigen niemals angeklagt wurden. Wir sind neugierig, ob die Bahnverwaltung den durch diesen Vorfall brotlos gewordenen Bediensteten wiederum Arbeit geben wird.

Wir können uns an einen ähnlichen Fall erinnern, der vor drei Jahren beim Landesgericht in Salzburg ausgetragen wurde.

Ein Heizhausleiter in der Station Saalfelden hatte zum Nachteil der k. l. Staatsbahn Kohlen an einen Kaltwerksbesitzer abgegeben. Die k. l. Staatsbahndirektion in Innsbruck wurde durch die Anzeige eines ihrer Kondukteure auf diese dunkle Geschäfte aufmerksam gemacht und beauftragte den beschuldigten Heizhausleiter, seine Unschuld an dieser Veruntreuung zu beweisen. Aber o weh!

Trotz mehrmaliger Verhandlung und Berufung an das k. l. Landesgericht in Salzburg ist es dem Heizhausleiter nicht gelungen, den dreieigen Fleck von seiner Wäsche zu entfernen. Der Kondukteur erbrachte bei Gericht durch Zeugen den Beweis, daß der Heizhausleiter tatsächlich ein „Ehrenmann mit Struppen“ ist und bleibt. Dieser mattierte „Ehrenmann“ sitzt heute noch in Amt und Würden und freut sich vielleicht gar im stillen, daß er nur durch die Diebstahlsanzeige des Kondukteurs heute den schönsten Maschinenmeisterposten der ganzen Staatsbahndirektion Innsbruck bekleidet.

Warum wird nur immer bei Arbeitern so drakonisch vorgegangen, während man die großen Diebe auszeichnet? Die betroffenen Bahnarbeiter in Harberg wurden durch die aufsehenerregende Verhaftung und die Untersuchungshaft mit ihren Familien streng genug bestraft.

Falkenau a. d. Eger. (Buschtiehrader Eisenbahn.) Die beste Gewähr für die glatte Abwicklung des Verkehrsbediensteten bildet das gemeinsame Zusammenarbeiten des Dienstpersonals mit den diensthabenden Beamten. Es schadet dies nicht nur die gegenseitigen Interessen der Beamten und Diener, sondern ist sogar notwendig, wenn die Interessen der Gesellschaft nicht vernachlässigt werden sollen.

Nun sollte man meinen, daß gerade die Herren Beamten auf dem Standpunkt der weitestgehenden Wahrung der Gesellschaftsinteressen das harmonische Zusammenwirken ihres Dienstes mit dem des untergeordneten Personals anstreben sollten, um sich auf diese Weise die Durchführung ihres Dienstes zu erleichtern und das Vertrauen des Personals nicht zu erschüttern zu suchen.

Die Zeit nun, wo jeder Bedienstete zu seinen Beamten ein unbedingtes Vertrauen haben konnte, war in Falkenau schon einmal hier, es war die Zeit unter dem damaligen Vorstand Kraus und den Offizieren K. l. m. t. und W. e. s. f. Diese Herren verlangten nicht nur die strikte Durchführung des Dienstes, sondern sie kümmerten sich auch bei jeder Gelegenheit um die glatte Abwicklung des Verkehrsbediensteten; sie waren bei einer etwa zu befürchtenden Verkehrsstörung auf allen Seiten der Station zu sehen, verkehrten in einem angemessenen Ton mit dem Verschub- und Zugpersonal und trachteten so, gemeinsam sich den Dienst zu erleichtern.

Und was diesen Herren besonders die Achtung des Personals sicherte, war, daß sie Einküsterungen, Schmeicheleien, Zuträgerien oder Kriechereien durchaus unangenehm waren und jedem Denunzianten energisch die Tür wiesen. Herr Kraus rühte sich aber auch tatwoll gegen jede derartige Annäherung von Seite eines ihm unterstellten Beamten zu verwehren. Heute sind die Verhältnisse in Falkenau ganz andere. Die Beamten, die parteipolitische Zerissenheit des Personals, das ekelhafte Sirebertum, Ariederei, Denunziantenwesen, gegenseitiger Haß und dies daraus resultierende Mißtrauen haben hier in den letzten Jahren Zustände geschaffen, die einfach für einen rechtlich denkenden Diener unhaltbar geworden sind.

Wer gerade in das parteipolitische Horn der Herren Beamten bläst oder sich in blöder Berzinsmeierei nur um sein Berzinsamt kümmert, der hat es ja auch noch gut; doch wehe denen,

die, dem Strom der Zeit folgend, sich die Wahrung ihrer Interessen anders denken und anders vorstellen als die Herren Beamten und ihre Zuträger.

Während gegen die einen des Personals in schonender Weise vorgegangen wird, werden die anderen rücksichtslos behandelt, und dieses System hat Zustände gezeitigt, die alles andere, nur nicht die Interessen der Gesellschaft mahnen. Durch all diese Argumente kommt es nun zu Gefährlichkeiten, die ihre Ursachen wieder in hundertfachen aufgenommenen Denunziationen finden, ja es gibt Kreaturen hier in Falkenau, deren Hauptbeschäftigung eigentlich in der geheimen Ueberwachung des Personals besteht und die dann ihre Wahrnehmungen den diensthabenden Beamten sowie dem Stationsvorstand untertänigst zur Kenntnis bringen. Daß es dadurch oft zu scharfen Auseinandersetzungen von vernaberten Bediensteten mit dem Herrn Vorstand kommt, ist wohl unter solchen Verhältnissen begreiflich. Und gerade aus diesen Zuständen kann man so recht die Protektionswirtschaft erkennen, die in Falkenau geübt wird.

Da sind einmal in erster Linie die Mitglieder des schwarzrot-gold-schwarzen Sterbebrettes „Pietät“, die bei verschiedenen Gelegenheiten sich einer ganz besonderen Nachsicht ihres Herrn Protektors, des Herrn Vorstandes Simon, erfreuen. Diese Leute bekommen von Herrn Simon Urlaub bei allen möglichen Gelegenheiten, ein anderer, wenn er sechs Stunden Urlaub haben will, wäre es notwendig, sich erst an die Generaldirektion zu wenden.

Kommt von diesen Leuten einmal einer nicht zum Zuge oder gar in einem Zustand, der jede Dienstfähigkeit vollständig ausschließt, das sieht eben niemand in der Station, da drückt man sogar zwei Flugen zu. Dagegen werden andere Bedienstete, die sich nicht dieser ganz besonderen Gnade erfreuen, einfach der Generaldirektion zur Verfügung gestellt.

Eine ganz besondere Protektion genießen aber diejenigen, die sich mit dem Handel von Vögeln beschäftigen; wer da beispielsweise mit Grasmücken, Schwarzplättchen und Lauben gut umzugehen versteht, der kann sogar während des Dienstes ins Gasthaus gehen; da sind wieder die Vorgesetzten viel zu feig, Erfahrmänner zu verlangen, weil sie sich es eben mit den Diebstehlen des Herrn Vorstandes auch nicht verderben wollen.

Am Rangierbahnhof ist eine schlechte Beleuchtung (die dortigen Lampen brennen nämlich sehr schlecht) und sind da die Verschieber mit dem Ausschängen ein wenig vorsichtiger, da wüßten diverse Herren Verschubleiter gleich Bestizenzabteilungen, denunzieren beim Vorstand und lesterer droht gleich, die Verschieber der Direktion zur Verfügung zu stellen. Es wäre eben vieles anders, wenn Herr Simon nicht jeder alten Denunziantenwelt glauben und sich selber ein wenig mehr um die internen Angelegenheiten seines Dienstes kümmern würde.

Da ist einmal das Stellwerk Nr. 1 vis-a-vis dem Heizhaus. Schon wiederholt wurde da die Beschwerde laut, daß die Anlage dieses Stellwerkes zu niedrig ist und daß die Weichenwächter und Wochsignalbediener den Zugverkehr sowie den Verschub nicht gleichzeitig überwachen können. Am Auszugseise wird verschoben, den Bediensteten im Stellwerk ist jede Aussicht verstellt, das Dampfseignalsignal eingeschränkt, Maschinen vom und zum Heizhaus verkehren, und wenn der Wächter beispielsweise einmal den Zug Nr. 172, der unmittelbar vor Ankunft des Schnellzuges das dritte Geleise befährt, übersteht, kann es so oder noch besser wie in Neubau werden. Diese Leute sollen aber zu ihrem anstrengenden Dienst auch noch Weichen schmiereren und Beleuchtungsstöper herrichten.

In der Station müssen die Kontrollwächter Dienstleistungen der Beamten verrichten, Blockieren, Freistellen der Züge und Telephonieren, anstatt den Verkehr in der Station zu überwachen.

Herr Simon entschuldigt dies mit der Bemerkung, die Beamten hätten zu viel zu tun. Anstatt sich hier an die Generaldirektion zu wenden, duldet er die alte Schlamperet.

Und so wäre vieles, das nicht sein dürfte und durch bloße Intervention des Herrn Vorstandes bei der Generaldirektion behoben werden könnte. Aber Herr Simon ist eben für die Verhältnisse in Falkenau schon zu alt und auch zu launenhaft. Während er dem einen schmeichelt, haßt er den anderen, dem einen begünstigt er nach jeder Richtung, dem anderen verleiht er die Liebe zum Dienste gründlich. Und durch dieses Verhalten hat er Zustände heraufbesprochen, die einer großen Anzahl von Bediensteten einfach unerträglich geworden sind und die sich nach jener Zeit zurücksehen, in der man Denunzianten einfach die Tür wies. Dem Herrn Vorstand muß es gleichgültig sein, welcher Organisation oder welchem Verein das Personal angehört, er hat aber auch niemandem zu protegieren. Uns allen sind aber gleiche Pflichten auferlegt und wir wollen sie auch so gewissenhaft erfüllen, als es uns möglich ist, verlangen aber, daß uns dies nicht durch eine besondere Protektionswirtschaft verleidet wird. Wir haben lange genug geschwiegen, doch nun ist das Maß voll.

Leoben. (Zubilarum.) Am 6. November veranstaltete die Ortsgruppe Leoben des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines einen Familienabend zu Ehren des 35jährigen Arbeitsjubilarums des Genossen Franz Heuberger, Oberbauarbeiter der Südbahn. Der Eisenbahnergesangsverein „Bahn frei“ aus Donawitz brachte dem Jubilar vor dessen Wohnung ein Ständchen mit Feuerwerk dar. Hierauf begab sich der Zug der Sänger mit dem Jubilar und dessen Familie an der Spitze mit Lampen ins Vereinsheim, F. W. K. Gasthaus, wo nach der Begrüßungsansprache Genosse Adolf Müller als Vertreter der Zentrale die Festrede hielt. Genosse Müller schilderte den Lebensweg des Eisenbahners durch 35jährige Tätigkeit in überaus warmen Worten; er betonte, daß der Jubilar, welcher durch mehrere Jahre Streckenwächterdienst verrichtete, ohne Strafe geblieben sei; er schilderte die verschiedenen Unfälle des Jubilars und seine Entlohnung von Seite der Bahnverwaltung und erntete für seine Ausführungen reichlichen Beifall.

Tiffen. (Wichtigstellung.) Unser Vertrauensmann teilt uns mit, daß sich die in Nummer 32 vom 10. November 1909 geschilderte Szene nicht bei der Oberbauarbeiterpartei in Dittach, sondern in Tiffen zugetragen hat.

Tirchitz. (W. G. U. Unglücksfall.) Am 21. Oktober d. J. kam unser Genosse Georg Pitter, Verschieber, unter eine in Bewegung befindliche Lokomotive und konnte nur als Leiche geborgen werden. Genosse Pitter war ein stiller und braver Kollege, der sich der Achtung sowohl seiner Herren Vorgesetzten, als auch der Kollegen im weitesten Maße erfreute. An der Bahre des so früh und unerwartet aus dem Leben Geschiedenen trauerte eine junge Frau nebst altem Vater. Möge ihm die Erde leicht sein!

Wozen. Am Sonntag den 7. November l. J. fand in Waidbruck, „Hotel Sonne“, die Feier des 40jährigen Dienstjubiläums unseres Genossen Anton Alchholzer, Oberbauarbeiter, statt. Der hiesige Sektionsvorstand, Herr Ingenieur K. Magerle, überreichte dem Jubilar unter einer feierlichen Ansprache die Medaille für 40jährige treue Dienste, sowie ein Ehrengeheim der Baubirektion im Betrage von 100 Kr. Von der Ortsgruppe Wozen I, der der Jubilar als Mitglied angehört, wurde demselben eine schön ausgestattete Erinnerungsmappe überreicht, ebenso wurden mehrere Begrüßungsschreiben, wie von der Ortsgruppe Kufstein-Franzenshöhe u., verlesen, worauf dann der gemüthliche Teil des Festes folgte. Mit fröhlicher Musik, Gesang und humoristischen Vorträgen fand das Fest ein zufriedenes Ende. Von der Ortsgruppe Wozen I waren nicht 60 Genossen mit ihren Frauen und Kindern anwesend. Möge nun unser treuer Genosse Alchholzer nach dieser langen und schweren Dienstzeit viele und frohe Tage der Ruhe genießen.

Wriinn. Das Bahnbetriebsamt Lunbenburg hat vor kurzem gegen das Brüner Laßzugspersonale grundlose allgemeine Anschuldigungen erhoben.

Im Interesse der Gerechtigkeit und zur Vermeidung nutzloser Auseinandersetzungen innershalb der eigenen Reihen hat das

Brünner Fahrpersonal am 23. Oktober in öffentlicher Versammlung diese Beschuldigungen eingehend besprochen und folgende Resolution beschloffen, welche dem Dienstvorstande des Bahnbetriebsamtes Brunn der k. k. Nordbahndirektion bekanntgemacht wird:

„Das Brünner Lastzugpersonal sieht in den Beschuldigungen des Bahnbetriebsamtes Lundenburg gegen das Brünner Lastzugpersonal leichtfertige generalisierte Angriffe und weist diese energisch zurück.“

Es mögen wohl vereinzelte Fälle von Ungehörigkeiten vorgekommen sein, was bei dem in aller Eile aus vielen Domizilstationen zusammengezogenen Brünner Personal begreiflich ist. Das darf aber keinesfalls genügen, um gegen alle allgemeine Beschuldigungen zu erheben.

Gerade die organisierten Eisenbahner halten es für ihre erste Pflicht, den Dienst gewissenhaft zu erfüllen und strenge Disziplin zu halten und können daher allgemeine Vorwürfe nicht gleichgültig hinnehmen.

Die Brünner Lastzugbegleiter verlangen daher, daß die k. k. Direktion jene Beamten, die in nervöser Ueberregung solche Fehler machen, in die gehörigen Schranken zurückzuweisen.

Das Brünner Fahrpersonal aber wird seine Dienstpflichten ernst nehmen und jene Elemente, die den Dienstleister fehlen lassen, oder welche die Disziplin des Dienstes zu lockern beabsichtigen, selbst scharf im Auge behalten und gehörig zu behandeln wissen.

Leoben. Vom Zugbegleitungspersonal der k. k. Staatsbahn. Zu wiederholtenmalen hatten wir Gelegenheit, uns über die Einteilung und Heranziehung von rangjüngeren Zugbegleitern bei der Besetzung höherer Dienstposten zu beschweren. Seit zirka sechs Monaten kommandiert in unserer Station der Assistent Herr Gruner in einer derartigen Weise, daß wir diesem Treiben nicht länger geduldig zusehen können. Entweder kennt Herr Gruner die bestehenden Dienstvorschriften nicht, oder will er diese absichtlich ignorieren. Ganz junge Kondukteure werden den älteren Kollegen, die bereits vor Jahren die Zugführerprüfung abgelegt haben, vorgezogen und wochen-, ja monatelang als Zugführer subnutriert. Die alten Kondukteure mit Prüfungen fahren immer noch beim Lastzug, junge, ungeprüfte Kondukteure sind zum Personenzug und Manipulationsdienst kommandiert. Der gewöhnliche Einwand des Herrn Gruner, es handle sich ja nur um etliche Touren oder um ausbühlerweise Substitution, ist eine Entstellung von Tatsachen. Nicht um etliche Tage handelt es sich, sondern um wochen- oder monatelange Verwendung und auf solche Dienstkommandierungen erhebt das ältere Personal, gestützt auf nachstehenden Erlaß mit vollstem Recht Anspruch:

Zirkular Nr. 49 (20. Juni 1899).

Verleihung von Dienstposten beim Zugbegleitungspersonal.

An alle Zugbegleiter-Stationen und Verkehrs-Kontrolloren.

Um bei der Verleihung von Posten als Schnellzugs-, Personenzugs- oder Güterzugsführer, dann als Manipulations-, Schnellzugs- oder Personenkondukteur einen gleichmäßigen Vorgang zu erzielen, wird in Ausführung der einschlägigen Bestimmungen des Anhanges III zur Dienstordnung verfügt:

Jeder vakante Posten wird entsprechend den Bestimmungen des § 2, Anhang III, zur Dienstordnung nur im Wege der Ernennung, beziehungsweise Beförderung verliehen.

Die Verleihung dieser Posten geschieht bei guter Qualifikation nach Maßgabe jener Zeit, die in Betracht kommenden Oberkondukteure und Kondukteure in der gegenwärtig innehabenden Diensteskategorie zugebracht haben. (Wang.)

Wenn der Zeitpunkt der Erlangung einer Diensteskategorie bei den in Betracht kommenden Bediensteten derselbe ist, so entscheidet das Dienstalter.

Solche Bedienstete, die für den Posten als Personenzugs-kondukteur, welcher besondere, spezielle Eignung zur Voraussetzung hat, aus einer nicht ihrem Verschulden beizumessenden Ursache nicht zugelassen werden können, behalten ihren Rang für einen Manipulationskondukteurposten bei.

Nach dem Gesagten sind somit für die Verleihung der erwähnten Posten maßgebend:

- a) die Zeit, zu welcher ein Bediensteter in die bezügliche Diensteskategorie befördert wurde (Wang);
b) das Dienstalter;
c) die Qualifikation;
d) die abgelegte Dienstprüfung ohne Rücksicht auf die Zeit der Ablegung.

Eine nicht mit Erfolg abgelegte Wiederholungsprüfung schließt die Erlangung eines höheren Postens als jenen, welchen der Bedienstete innehat, aus.

Die Dienstprüfungen werden den Bediensteten für die in Rede stehenden Posten entsprechend den Bestimmungen des § 10, Anhang III zur Dienstordnung nach Maßgabe eventueller Balancen abgenommen werden und Vorsorge getroffen, daß für jeden der eingangs erwähnten Kondukteurposten eine solche Zahl rangjüngerer Bewerber vorhanden ist, daß die Verwendung rangjüngerer, ungeprüfter Bediensteten auf die seltensten Fälle beschränkt bleibt.

Für die Heranziehung der Bediensteten zu Substitutionen gelten auch dieselben Grundsätze wie für die definitive Besetzung derartiger Posten.

Die Nichternennung für einen in Rede stehenden Posten wird jedem Bediensteten separat bekanntgegeben und hat dies der Dienstvorschrift, so wie es bei der k. k. Staatsbahndirektion geschieht, vorzumerken.

Bezüglich der abgegebenen Qualifikation haftet jeder Dienstvorstand persönlich dafür, daß der vorgeschlagene Bedienstete in jeder Richtung die nötige Eignung für den angestrebten Dienstposten besitzt.

Willaoh, am 11. Jänner 1896. Zahl 8859 ex 1896.

Der Betriebsdirektor: Proste.

Damit der Einwand, daß dies Zirkular vom Jahre 1899 schon veraltet und überholt sei, sofort widerlegt wird, sei an folgende diesbezügliche Zuschrift erinnert:

k. k. Staatsbahndirektion Willaoh, 18. Dezember 1906.

In das k. k. Bahnbetriebsamt in Leoben. Auf die kumulative Eingabe vom 11. Dezember l. J., Z. 3598, sind die unterfertigt gemessenen Kondukteure in Kenntnis zu setzen, daß die Einteilung und Verwendung des Zugbegleitungs-personals auf höhere Dienstposten beim Fahrdienste in Ausführung der einschlägigen Bestimmungen der Prüfungs-Vorschrift mit Zirkular Nr. 49, Amtsblatt Nr. 9 ex 1896, geregelt worden ist. Demnach ist für die Erlangung eines höheren Postens maßgebend:

- 1. die Zeit, zu welcher ein Bediensteter in die bezügliche Diensteskategorie eingeteilt wurde;
2. das Dienstalter;
3. die Qualifikation;
4. die abgelegte Dienstprüfung ohne Rücksicht auf die Zeit der Ablegung.

Für die Heranziehung der Bediensteten zu Substitutionen gelten dieselben Grundsätze wie für die definitive Besetzung derartiger Posten.

Nach den obigen Bestimmungen bleiben die früher als Manipulationskondukteure eingeteilten Bediensteten bei Besetzung der Güter- und Personenzugsführerposten stets im Vorteil gegen solche, welche auf die Einteilung als Manipulationskondukteur verzichtet haben.

Nur jene Bediensteten, welche für den Posten als Personen-kondukteur aus einer nicht ihrem Verschulden beizumessenden Ursache nicht zugelassen werden können, behalten ihren Rang für die Manipulationskondukteurposten bei, weil die Leistung des Personenkondukteurs spezielle Eignung zur Voraussetzung hat.

Der k. k. Staatsbahndirektor: Proste.

Durch den Inhalt der beiden Zirkulare ist die bisherige Dienstkommandierung des Herrn Gruner gewiß nicht mehr aufrecht zu erhalten und er wird angewiesen werden müssen, bei Kommandierungen des Zugbegleitungs-personals die geltenden Vorschriften zu beachten. In diesen beiden obzitierten Anordnungen steht klar und deutlich, daß den älteren Dienern der Vorzug vor den jüngeren gebührt, und dies wird auch fortan für den Herrn Gruner Geltung haben müssen. Denn daß mit allen unerlaubten Mitteln auf Kosten der älteren Diener Kreuzel-männer erzeugt werden sollen, dazu können und dürfen wir uns nicht herbelassen.

Schredenstein. (Ungleiches Maß.) Am 17. September mußte die Partie vom Zuge 106 in Pimburg Zug 133 anfaßt des Zuges 105 übernehmen. Durch diese Kommandierung wurde die Dienstleistung dieser Partie um 3 Stunden 55 Minuten gegenüber ihrer turnusmäßigen Dienstleistung verlängert. Schon den Tag zuvor mußte die Partie statt mit Zug 5 in Regie, Zug 131 nach Teitschen fahren. Die Gesamtdienstleistung der Partie betrug die letzten neun vorangehenden Tage 109 Stunden 18 Minuten; die Verspätung bei Zug 111 am 11. September mit eingerechnet. Dieses entspricht einer durchschnittlichen Tagesleistung von 12 Stunden 12 Minuten. Obwohl die Abfahrt des Zuges 133 um 1 1/2 Stunden früher erfolgt als die Abfahrt des Zuges 105 und die gespätmähige Ruhezeit nur knapp gewahrt bleibt, so wurde die Partie bei ihrer Ankunft mit Zug 106 vom Turnuswechsel nicht verständigt. — In dem Glauben, daß sie ihren turnusmäßigen Zug fahren, begab sich die Partie erst um 11 Uhr schlafen. Als dieselbe dann um 3 Uhr früh zum Zug 133 geweckt wurde, ist von den Kondukteuren der Partie die Einwendung gemacht worden, daß sie nicht ausgeruht sind und deshalb Zug 133 nicht fahren können. Dieses wurde vom Zugführer beim Verkehrsbeamten gemeldet. Aber trotzdem begaben sich die Kondukteure der Partie zum Zuge, dessen Abfahrt mit 5 Minuten Verspätung, die infolge Verschiebung entstanden, erfolgte.

Ueber diese angebliche Dienstesmeigerung ist seitens der Station Schredenstein die Anzeige erstattet worden. Die protokollierte Einvernahme erfolgte durch den Chef, Herrn Steinhöcher. Auf Grund dieser Anzeige wurde der Zugführer Weich mit 2 Kr., die Kondukteure Dollube und Hoffmann mit je 1 Kr. und der Ausbühlerkondukteur Wenzel Rößel mit der Entlassung gestraft. Die Bestrafung des Ausbühlerkondukteurs Rößel muß als außerordentlich streng angesehen werden, was um so mehr auffallend ist, weil er sich bis jetzt in seinen dienstlichen Obliegenheiten nichts anschulden kommen ließ. Derselbe ist seit September 1907 im Vohndienst und seit 1. Jänner Mitglied des Provisionsfonds. Am härtesten wird Rößel durch die Entlassung getroffen, weil er für seine frane Frau die unentgeltliche ärztliche Behandlung verliert. Arbeitslos und eine frane Frau, der vom Arzt eine kräftige Nahrung verordnet wurde, ist freilich ein trauriges Los.

Die außerordentliche Härte dieser Strafe muß nun auch von jenem empfunden worden sein, welcher diese Entlassung beantragt hat. Als weiterer Grund der Entlassung wurde deshalb ein Konflikt benützt, den die Partie des Zuges 52 am 11. Juli in Lissa mit Jüdischen und einem Polizeimann hatte. Wegen diesem Vorfall wurde gegen den Ausbühlerkondukteur Rößel eine Anklage erhoben. Es muß zugegeben werden, daß derartige Anklagen dem Personal nach Möglichkeit vermieden werden sollen. Aber es darf nicht vergessen werden, daß die nationale Erregtheit der Jüdischen viel heftiger und daß die Angaben, auf welchen die Anklage beruht, selbst sehr widerprüchlich sind.

Wenn wegen dieses Voralles eine Bestrafung seitens der Bahnschaft erfolgen soll, warum dann nur einen einzelnen herausgreifen und warum schon strafen, wenn der Schulbige eigentlich noch nicht festgestellt ist? War doch auch der Zugführer Kettner daran beteiligt, und als Zugführer hätte er in erster Reihe die Pflicht gehabt, dahin zu wirken, daß solche Vorfälle vermieden werden.

Die außerordentliche Strenge berührt um so eigenartiger, weil in anderen Fällen eine gerade außerordentliche Milde Platz gegriffen hat. Wir wollen nur an den Prozeß Selinger erinnern, in welchem gerichtlich festgestellt wurde, daß Habich im Krankenstande sich von 9 Uhr früh bis spät abends in Gasthäusern herumgetrieben hat. Wir wollen daran erinnern, daß derselbe Habich am 1. Juli zu Zug 153 nicht erschienen ist. Als er vom Ausbühlerkondukteur Franz Rößel assistiert wurde, ist er von denselben in Gemeinschaft mit dem ihm zugeteilten Kondukteur Wärl im Gasthaus beim Kartenspiel angetroffen worden. Von diesem Fall soll durch den Adjunkt Stauda an den Herrn Vorstand die Anzeige erfolgt sein. In welcher Weise dann Habich seinen Dienst bei Zug 153 verrichtet hat, darüber können die Verkehrsbeamten in Tichlowitz und Neuhof sowie der Manipulant Spielvogel Auskunft geben. Für dieses grobe Dienstvergehen soll Habich 2 Kr. Strafe gezahlt haben. Der Ausbühlerkondukteur Sejnoha, der tatsächlich in jener Nacht den Zug 153 verschlafen hat, was schließlich jedem einmal passieren kann, wurde gleichfalls mit 2 Kr. bestraft, außerdem strafweise dem Magazin als Arbeiter zugeteilt.

Wir erinnern weiter an den Fall Kettner, während seiner Substitution als Wächterexpedit in Zabuben. In dieser Zeit war er tagelang von seinem Posten abwesend, was die Abloschwächter John und Gubisch sowie der Stradenwächter Sälz jederzeit bezeugen können. In dieser Zeit ließ er sich eine Handlung zuschulden kommen, die man im gewöhnlichen Leben Schwindelnennen könnte, wenn das zutrifft, was die Frau, welche in Mitleidenschaft gezogen wurde, dem Wagenauffeher Schiffner erzählte. Diese Frau machte am 21. September auch der

Stationsleitung hiervon Mitteilung. Ist darüber eine Amtshandlung eingeleitet worden?

Wenn zwischen der Bestrafung des Ausbühlerkondukteurs Wenzel Rößel und den hier angeführten Fällen ein Vergleich gezogen wird, dann steigt unwillkürlich die Vermutung auf, daß mit zweierlei Maß gemessen wird. Und sonderbarerweise ist Milde gegen Reichsbändler und Strenge gegen den Sozialdemokraten angewendet worden.

Sollte es vielleicht wahr sein, was die Agitatoren des Reichsbundes immer erzählen? Nämlich, daß diejenigen, welche beim Reichsbund sind, besser angesehen sind. Wenigstens erzählte am 14. Juni 1908 der Ausbühlerkondukteur, jetzt Kondukteur Böhm in Wegstätt gegenüber dem Kondukteur Paul und dem Brückenmauteinnehmer Sperl, daß der Habich ihr gesagt habe, er soll nur zum Reichsbund beitragen. Er habe dann ein ganz anderes Fortkommen. Als Beispiel soll er den Kondukteur Wärl anführen. Es würden sich wohl noch mehr Beispiele aufbringen lassen, daß mit solchen Argumenten für den Reichsbund Propaganda gemacht wurde.

Von dem besondern Teil des Personales der hiesigen Station wurde die letzten Jahre alles aufgeboten, um ein erträgliches Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Personal aufrecht zu erhalten. Nur darf dieses Verhältnis nicht auf Kosten der Befähigung des Personals gehen. Wenn Denunzianten bei Vorgesetzten ein williges Ohr finden, und wenn den Bediensteten ihre Befähigung soll nachgetragen werden, dann würde freilich ein erträgliches Verhältnis nicht aufrecht zu halten sein.

Es sei noch des Falles erwähnt, wie Habich den Ausbühlerkondukteur Josef Rößel fälschlich denunzierte. Letzterer hätte ihn absichtlich nicht geglaubt. Dieses war derselbe Habich, dem in öffentlicher Versammlung das Gehörgefühl abgesprochen wurde. Damals wurde dem Ausbühlerkondukteur Josef Rößel mit Entlassung gedroht. Vom Adjunkt Stauda wurde er gefragt, ob er von einem Obergewissen angefaßt sei. Wenn Herr Stauda seiner nationalen Befähigung Ausdruck verleihen will, so soll er in die Versammlung des Reichsbundes gehen, aber derartige Ausprüche nicht im dienstlichen Verkehr mit Bediensteten verwenden.

Versamlungsberichte.

Wien XIV. Am 2. November d. J. fand beim „weißen Hahn“ eine gut besuchte Versammlung der Werkstätten- und Gehäusarbeiter statt, in welcher Genosse Jungmanns und Somitsch über die Zugeständnisse des k. k. Eisenbahnministeriums referierten.

Studenzen. Genosse Pesendorfer, Mitglied der Personalkommission, hat in der Zeit vom 1. Oktober bis 7. November d. J. eine Reihe von Versammlungen abgehalten und sprach derselbe am 1. Oktober und 1. November d. J. in Fehring, am 5. November in Feldbach, am 7. November in Hartberg und Fürstfeld.

Friedsdorf. Am 24. September d. J. sprach hier das Personalkommissionsmitglied Genosse Hartl über die Aufgaben der Personalkommissionen.

Franzosenste. Am 8. November sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Gondl über die Unfallversicherung.

Wien XIV. Die Ortsgruppenleitung XIV hielt am 5. d. M. in Straßers Saalkafolitäten eine freie Werkstätten- und Gehäusarbeiterversammlung ab, wo zirka 400 Teilnehmer anwesend waren. Genosse Hartmann brachte einen Bericht seitens der Vertrauensmänner der Werkstätte, welche am 29. v. M. zur Werkstättenleitung berufen wurden, wo ihnen ein Erlaß der k. k. Staatsbahndirektion Wien zur Kenntnis gebracht wurde über den Arbeitschluß am Samstag. Auch wurde ihnen mitgeteilt, daß in Hintertum die Werkstätte erst um 12 Uhr 15 Minuten verlassen werden dürfe. Diese Verfügung machte große Erregung unter der Arbeiterschaft, so daß sich die Vertrauensmänner veranlaßt sahen, heute bei der Werkstättenleitung anzufordern, sie möge diese Verfügung zurücknehmen, was auch schließlich geschah. Genosse Somitsch besprach den Arbeitschluß am Samstag von mehreren Werkstätten und wies nach, daß dieser noch immer nicht überall durchgeführt sei, betonte, die Wiener Arbeiter sollen allen anderen vorausgehen, da sich die Provinz nach ihnen richtet.

Klosterneuburg. Am 4. November l. J. sprach hier in einer gut besuchten Eisenbahnerversammlung Genosse Spieß über Sozialversicherung und die Eisenbahner.

Leoben. Am 25. Oktober fand hier eine gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die Genossen Reichratsabgeordneter Tuller und Sekretär Josefsberg referierten.

Aus den Organisationen.

Dulstein. Bei der am 7. November stattgefundenen Versammlung wurde der Genosse Emil Rohatsch, Gasmeister in Dulstein, Bahnhof, zum Zahlstellenleiter gewählt. Die Mitglieder-versammlungen finden jeden ersten im Monat um 7 Uhr abends statt und werden dorthin die Einzahlungen und Anmeldungen entgegengenommen.

Triest l. Bei der am 4. November d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Andreas Bahun, Obmann, Julius Krajet und Franz Buker, Stellvertreter; Anton Stobec, Kassier; Ivan Wislel, Stellvertreter; Stobl, Schriftführer, Ivan Plecko, Stellvertreter; Anton Depaulis und Anton Schneider, Kontrolloren; Gombi, Cervinac, Mojina, Pecto, Ferri, Malouz, Juzzi, Lorenzon, Furlan, Reven und Bohinc, Ausschüsse. Sämtlich Zuschriften sind an Genossen Andreas Bahun, Magazinssarbeiter in Triest, Greta 345, zu richten.

Wielth. Die Generalversammlung der Ortsgruppe fand am 6. November d. J. im Arbeiterheim in Wielth statt. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Gruschla, Obmann; Sigmund, Kassier; Stanlewij, Czader und Rusin, Subkassier; Modowsky, Schriftführer; Schubert, Brodl, Tagbar und Giller, Revisoren. Nach der Wahl

Advertisement for various products including cameras, binoculars, gramophones, violins, and weapons. Includes images of a camera, binoculars, a gramophone, a violin, and a rifle. Text lists items like 'Photogr. Apparate', 'Goerz' Trieder-Binocles', 'Grammophone', 'Zithern aller Systeme, Violinen', and 'Waffen'. Prices and contact information for 'Bial & Freund' in Vienna are provided.

referierte Genosse Adolf Müller in deutscher und Genosse Arbeit in polnischer Sprache und ernteten beide Redner lebhaften Beifall.

Gmunden. Am 7. November fand hier die konstituierende Versammlung der Zahlstelle Gmunden statt. Als Referent war Genosse Weiser aus Linz gekommen, der in einer zweistündigen Rede den Zweck und Nutzen der Organisation erklärte.

abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Georg Vogel, Obmann, Richardus Brabacek und Franz Pretzner, Stellvertreter; Karl Tent Kaffier, Rudolf Koll (Station), Rudolf Eifelt (Reichhaus), Karl Sterbins (Magazin), Alexander Kasp (Werkstätte) und Florian Deposchig (Canale), Substanzier; Johann Kocianic, Alois Peller und Anton Pafis, Kontrolle; Franz Philipp II, Ignaz Gerie III und Laurenz Wöhrer, Schriftführer; Leopold Dibrich, Heinrich Weger und Johann Polynac, Bibliothekare; Rudolf Vernobsel (Werkstatt), Alois Boltolini Stationswächter und Rudolf Gaube, Kolporteur; Josef Klafberger, Josef Hoser, Johann Krepper, Anton Payer, Alois Ostermann und Kajetan Schöppel, Ausschüsse.

Nach der Wahl referierte Genosse Stobi in deutscher und Genosse Petican in slowenischer Sprache und wurde beiden Rednern lebhafter Beifall gezollt. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Georg Vogel, Piazza Christo Nr. 4 in Graz zu adressieren.

Süßenbrunn. Bei der am 14. November abgehaltenen Generalversammlung wurde Genosse Robert Sveticka, Wächterkontrollor in Süßenbrunn Nr. 14, zum Zahlstellenleiter gewählt. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Robert Sveticka, in Geldangelegenheiten an Genossen Anton Koller, Wagenverkehrsmeister der St. C. G., Verbindungsbahnhof, zu richten.

Verschiedenes.

Fürs Vaterland!

Es wird dem Menschen arg verteuert, womit er sich den Magen bläht, Da frag' ich denn: warum besteuert Man jenes nicht, was von ihm geht?

Zweimal'ger Steuer würdig wäre Jedwede Nahrung, kalt und warm; Erst auf dem Weg zur Speiseröhre Und später nach durchlaufnem Darm.

Dem es verdient die Gottesgabe, Daß doppelt sie der Mensch verehrt: Erst dient sie uns als Gaumen-Labe, Und dann wird unsere Kraft vermehrt.

... Man hat seit alter Zeit getrunken Auf's Vaterland so manches Glas: Hinfort darf jeder damit prunken, Für's Vaterland gefesse das.

Wär' jezt besteuert . . . (ich erröte, Doch was ich meine, ist bekannt) — So seib verfehrt: mancher täte Was für und auf das Vaterland.

Franz. (Berliner „Vorwärts“.)

Aus Arizona. Auf einer Redaktion findet sich ein sehr erregter Herr ein, der dem emsig arbeitenden Volontär zusehrt: „Wo ist der Chefredakteur? Der Mensch hat mich schwer beleidigt. Dafür werde ich ihm die Knochen entzweischlagen.“

Der Volontär schaute stützig auf und sagte: „Sehen Sie sich gefälligst einen Augenblick. Es sind drei Herren vor Ihnen, die in derselben Absicht gekommen sind. Sobald Sie den letzten aus dem linken Fenster auf die Straße fliegen sehen, kommt die Reihe an Sie.“ Sprach's und schreib weiter. Der Besucher entfernte sich schweigend. („Lustige Blätter“.)

Literatur.

„Aus der Tiefe.“ Beiträge zur Seelenanalyse moderner Arbeiter von Adolf Levenstein. Morgen-Verlag, Berlin 1909. Levenstein veröffentlicht in seinem Buche „Aus der Tiefe“ eine Sammlung von Arbeiterbriefen, Autobiographien, deren Verfasser sichtlich angehalten worden waren, im speziellen den Einfluß zu schildern, den ihre monotone Berufsarbeit auf den eigenen Seelenzustand ausübt. Es ist, allgemein gesprochen, eine starke Zumutung, wenn man von einem Arbeiter verlangt, daß dieser seelische Vorgänge gedanklich richtig erfassen soll und Menschen, die sich zu einer halbwegs objektiven Kritik ihres seelischen Zustands aufgeschwungen haben, gehören zu den Ausnahmen, auch unter der deutschen Arbeiterschaft. Man wird auch auf diesem Wege aus dem Grunde keine verlässlichen Beobachtungen sozial-psychologischer Erscheinungen anstellen können, als Arbeiter, und dies liegt in der Natur ihrer gesellschaftlichen Stellung, dort wo sie ihre Gedanken über innere, seelische Vorgänge in Worten preisgeben sollen, unbeholfen und verschlossen oder aber unbewußt unaufrichtig werden. Dies scheint nun Adolf Levenstein bei seiner Sammlung, die wohl ursprünglich psychologischer Forschung gedient haben sollte, erfahren zu haben und er verwertete einen Teil ihres immerhin interessanten Ergebnisses zu biographisch-literarischen Zwecken. Was aber der Wissenschaft frommt, frommt nicht der Kunst. Für psychologische Untersuchungen mag das Arbeiten mit Waffen angebracht erscheinen, in der biographischen Literatur werden Massenproduktionen, indem sie das Interesse an dieser verringern, deren Wert mindern. Levenstein läßt in seinem Buche neun Arbeiter ihre Lebensgeschichte erzählen und deutet in seinem Vorwort zu diesem Buche an, daß weitere Veröffentlichungen aus der überreichen Fülle von ihm gesammelter Arbeiterbriefe folgen werden. Schon bei seiner ersten Veröffentlichung wäre weniger mehr gewesen. Wir verkennen nicht, und wollen diesbezüglich nicht mißverstanden sein, den ethischen und den künstlerischen Wert von Paul Göhre erschlossenen Gebietes der literarischen Bewertung von Arbeiterautobiographien. Dort wo Adolf Levenstein in verbienliche Arbeit geleistet hat, und dies hat er in seinem Buche zum großen Teil, verlangen wir ihm nicht unsere Anerkennung. Jede Geschichte eines Arbeiterlebens wird aber wohl nicht Anrecht darauf erheben können, literarisch der Allgemeinheit zur Kenntnis gebracht zu werden.

Spredilaal.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen.

Die Zahlstellenleitung in Böhmischesamnit richtet an alle Ortsgruppen, Zahlstellen und Genossen die innigste Bitte um Ueberlassung von überzähligen Büchern und Briefen zur Anlage einer Bibliothek.

Für die Zahlstelle: Rudolf Urban, Konduktor in Böhmischesamnit.

Achtung, Bahnrichter!

Am 28. November d. J. findet im Gasthaus des Herrn Ballek, Wien, XIII., Goldschlagstraße 185, eine Versammlung der Bahnrichter statt. Tagesordnung: Der Bericht der

Bahnrichterdeputation beim Eisenbahnministerium. Beginn der Versammlung um 8 Uhr vormittags. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Offene Anfragen.

An die Verkehrsdirektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft in Wien.

Das gefertigte Personal erlaubt sich an eine löbliche Verkehrsdirektion die Anfrage zu richten, wann der seit acht Jahren angefangene und im heurigen Sommer begonnene und gleich wieder eingestellte Bau einer Kläue in der Zugsbegleiterkaserne der Station Ma beendet sein wird.

Das Personal ist gezwungen, in den Schlafzimmern mit Brennspiritus zu kochen, was gewiß nicht zur Erhaltung der Gesundheit beiträgt und außerdem nicht billig ist.

Eine baldige Erledigung dieser Angelegenheit hofft Das Zugbegleitungspersonal der Stationen Kufstein und Bozen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag.

Das Personal des k. k. Bahnbetriebsamtes Komotau erlaubt sich die höfliche Anfrage, wann die ihm gebührenden Uniformen ausgefolgt werden. Da noch eine Anzahl von Bediensteten weder mit Pelzen noch mit Winterlappen ausgerüstet sind, so besteht die Gefahr, daß diese Leute bei 10 bis 15 Grad Kälte auf offener Bremsen Dienst machen müssen und wegen Mangel an warmen Kleidern an der Gesundheit Schaden leiden, wie es bereits im verfloßenen Winter der Fall war.

Wir erwarten, daß diese Angelegenheit zugunsten des geschädigten Personals ehestens erledigt wird.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Josefsbad. Am 28. November l. J., um 4 Uhr nachmittags, findet im „Grand Hotel“ in Josefsbad eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Am selben Tage, um 9 Uhr vormittags, findet im Gasthaus des Herrn Bernard in Klein-Schwadowitz ebenfalls eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Prag.

Ortsgruppe Leitfisch. Montag den 22. November 1909, um 8 Uhr abends, findet im Saale des Gasthauses „zur Stadt Prag“ in Leitfisch eine große allgemein zugängliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Was hat das Lokomotivpersonal durch die Verstaatlichung zu erwarten? Referent Genosse Johann Smetkal, Lokomotivführer der k. k. Staatsbahnen in Wien, 2. Bericht über die Personalkommissionsfindung vom Oktober l. J. Referenten: Ludwig Chlumetzky, Lokomotivführer in Wien, Wenzel Martin, Kanzleigehilfe in Oberhollabrunn und Gustav Frauenhof, Akkordobmann in Neuhörsing.

Zahlstelle Lidstau. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Max Hördler in Lidstau Nr. 119 (Böhmen) zu senden.

Zahlstelle Ritzbühl. Die Streckenwächter der Bahnerhaltungsektion Ritzbühl werden ersucht, behufs Einleitung einer gemeinsamen Aktion ehebaldigst Berichte über die Einteilung der Sonntagsruhe in den einzelnen Bahnmesserstrecken an die Zahlstelle Ritzbühl einzusenden.

Ortsgruppe Salzburg I. Die Ortsgruppe ist mit 14. November in das neue Vereinsheim, Jglinger Hauptstraße 9, Barriere, übersiedelt und findet dortselbst jeden Sonntag von 4 bis 8 Uhr nachmittags die Ausgabe von Bibliotheksbüchern statt. Ueberdies ist unser neues Vereinstafel täglich von halb 7 bis 9 Uhr abends geöffnet und liegen dort den geehrten Genossen eine Reihe von Parteiblättern zur gefälligen Benützung auf.

Ortsgruppe Götz II. (k. k. Staatsbahnen.) Laut Beschluß der Ausschussung vom 25. Oktober l. J. findet jeden Sonntag vormittags von 10 bis 12 Uhr im Vereinslokal eine Mitgliederbesprechung statt.

Ortsgruppe Saaz. Die nächste Mitgliederbesprechung findet am 6. Dezember 1909 im Vereinslokal, Patrowsky's Gasthaus statt. Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher behufs Revision dem Kassier der Ortsgruppe zu übergeben.

Die restierenden Mitglieder werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher ehestens zu begleichen, ansonsten dieselben als ausgetreten behandelt werden und jeden Anspruch an den Verein verloren haben.

Ortsgruppe Bielitz. Die Mitglieder der Ortsgruppe Bielitz werden ersucht, die Vereinsabende, die jeden ersten Freitag im Monat (ist der Freitag ein Feiertag, so den Mittwoch vorher) im Gasthaus des Herrn Saffia, Söhlenstraße, stattfinden werden, recht zahlreich zu besuchen, woselbst Mitgliedsbeiträge eingehoben werden und mündlicher Rat erteilt wird. Diejenigen Mitglieder, die an genannten Tage nicht sein haben, können die Beiträge den Kassieren Sigmund Stankowicz, Szader oder Kufin übergeben.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Die Mitglieder der Ortsgruppe werden ersucht, ihre genaue Adresse mittels Korrespondenzkarte an den Genossen Franz Böhm, Fiennerstraße 13, in Klosterneuburg baldigst bekanntzugeben.

Die Diskussionsabende, bei welchen auch Einzählungen entgegengenommen werden, finden am 2. eines jeden Monats im Vereinslokal, Stadtplatz 6, statt. Die Genossen werden ersucht, die Vereinsabende fleißig zu besuchen und die noch der Organisation fernstehenden zum Beitritt zu bewegen.

Ortsgruppe Komotau. Am 28. November d. J., nachmittags 2 Uhr, findet im Hotel „Alder“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Brodezy aus Prag und Reichratsabgeordneter Genosse Tomshil über die gegenwärtige Lage der B. C. W. sprechen wird. Genossen, agitiert fleißig zu dieser Versammlung.

Gleichzeitig werden jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als zwei Monate im Rückstand sind, ersucht, ehestens zu bezahlen, da die restierenden Mitglieder jeden Anspruch verlieren und als ausgeschlossen betrachtet werden.

Ortsgruppe Rudis. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat im Vereinslokal, Gasthaus „zum Morgenstern“, statt. Ferner werden jeden ersten und dritten Sonntag im Monat in der Zeit von 7 bis 8 Uhr abends aus der Ortsgruppenbibliothek Bücher an die Mitglieder ausgeliehen. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden freundlichst ersucht, ehestens nachzu zahlen, damit der Jahresabschluss bis längstens 10. Dezember fertiggestellt werden kann.

Zahlstelle Böhmischesamnit. Die Monatsversammlungen werden jeden Samstag nach dem 1. im Monat in unserem Vereinslokal, Gasthaus „zur Nordbahn“, um 8 Uhr abends, abgehalten. Fällt der 1. jedoch auf einen Samstag, so wird die Versammlung den nächsten Samstag abgehalten. Alle an den Verein bezüglichen Zuschriften sind an Genossen Rud. Urban, Konduktor in Böhmischesamnit, zu richten.

Briefkasten der Redaktion.

M. St., Zeit. Der Artikel ist so allgemeiner Natur und müssen wir mit Rücksicht darauf, daß wir die Feuerungsfrage schon so oft und eingehend selbst behandelt haben, von einer Veröffentlichung absehen. — Wächterin. Wir haben bereits in Nummer 32 über die Versammlung berichtet — L. W. in Wilkau. Ist nicht von allgemeinem Interesse.

Amsonst. Kaufleute, Papierhändler, Krämer, Kantineure, Crastikanten — welche viel Geld verdienen wollen — verlangen unsere neueste illustrierte Preisliste gratis und franko über Eine Million Weihnachts- und Neujahrs-Postkarten zu Fabrikpreisen. Luxuspapierfabrik Adler, Beisel & Co. Wien, II. Praterstrasse 66. 100 Stück von Nr. 1'80 anwärts.

Vorzügl. Wein von den berühmtesten Weingebenden, garantiert naturreinhaltig. befeuchtet die Weingroßhandlung R. Kandolin, Pola, zu nächstehenden Breiten per Alter: Affaner, rot, Döbsteiner 42 h, Affaner, weiß, Döbsteiner 44 h, Dalmatiner, rot 34 h, Dalmatiner, weiß 40 h, Affaner, rot 28 h, 33 h, Affaner, weiß 26 h, Döbsteiner (Schiller) 28 h, Terrano, gereicht 28 h, Weißkato, weiß und rot 28 h, Maraschino 28 h. Die Preise verstehen sich ab Station Pola, per Nachnahme. Der Wein wird von 60 l aufwärts in Reihfässern, welche nicht in Rechnung gestellt werden, jedoch binnen 6 Wochen franco retourniert werden müssen, versendet. — Rotweine sind auch für Ostarräume angemeßener. Weinmuster auf Verlangen gratis und franko.

Halt! RESTE von Herren- und Damenstoffen, welche sich im Verkauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen und verlangen Sie mittelst Korrespondenzkarte kostenlose Demusterung. Tuch-Versandhaus FRANZ SCHMIDT Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Lokomotiv-Roskopf-Ank.-Rem. K 4-50 Ganz umsonst bekommen Sie von mir einen reichhaltigen Katalog über echte Schweizer Uhren, Gold- u. Silberwaren. Kaufen Sie keine Uhr, bevor Sie meinen Katalog gesehen haben. Wenn Sie eine wirklich gute, genau gehende, echte Schweizer Uhr haben wollen, so lassen Sie sich keine Bazarwareuroden, verlangen Sie meinen Katalog und Sie werden bestimmt zufrieden sein. H. Suttner, Weltversandhaus in Laibach Nr. 158.

Nachruf. Die Ortsgruppe Steindruck ruft dem nach Belgians verstorbenen Genossen Bahnwächter Franz Sinzove sowie dem nach Klabesina verstorbenen Genossen Franz Breit ein herzliches Gedenken zu. In der Ueberzeugung, daß die verstorbenen Genossen auch in der Hölle den Parteiprinzipien treu blieben, empfehlen wir sie den Genossen der oben genannten Orte auf das wärmste. Organisierte Eisenbahner Sagor a. d. Save.

Erklärung aus Amstetten. Montieren schöner Art scheint Herr Paul Capeller, Gebäckbäckmeister, Wien I. zu offerieren. In der Restauration aufseherwergende Genossen mit Passagieren bevorzugen, von diensthabenden Beamten zur Rede gestellt und dann einen unbeteiligten Bediensteten der Angelei beschuldigen, wie dies am 31. Juli in der Restauration III. Platz der Fall war, und dem Ueberversteher, Genossen Schmid gegenüber getan hat. Genosse Schmid findet hierüber veranlaßt, Herrn Capeller, bis zur Zurückführung der grundlosen Verächtigung oder zur Erbringung des Beweises, als Verleumder zu erklären.

Bezaubernd wirkt ein Weihnachtsbaum, geziert mit meinem Selbstleucht. Glas-Christbaumschmuck. Sie kaufen bei mir direkt vom Fabrikanten und deshalb kann ich Ihnen ganz besondere Vorteile bieten. — Ich verende auch dieses Jahr wieder einen Weihnachtsbaum mit selbstleuchtendem Schmuck. Ich habe über 300 Stück der unübertroffenen Reueiten in tabellarischer vornehmer Ausstattung: Atlas-, Panoramaa- und Feuerkugeln bis 9 cm Durchmesser, Serpentin-, Schne- u. Stranzkugeln, Pfeiler, Blumen, mit venezianischem Glas besetzte Früchte und Gebilde, Weihnachtsmann mit Selbstleuchtenden Blumenkörben, Luftschiffe und Luftballons, Gold- und Silberkugeln, Glühbirnen mit Goldkette, Eis- und Tannenzapfen, Wächter, Leuchtblumen zum Einhängen, Krampfen, Paradiesvogel, leuchtende Gloden, darunter 12 Ornamente selbstleuchtend. Alles zusammen mit einer Baumspitze mit Zanzelbüschel für K 6-50 franko geliefert. Sortiment II: 72 Stück nur größere Sachen in ausgewählter Auswahl und anerkannten Spezialitäten für K 6-80 franko geliefert. Sortiment III: 200 Stück in ähnlicher Ausführung wie Sortiment I (12 Stück selbstleuchtend), zum Ausnahmepreis von K 4-50 franko geliefert. Gratia sage ich den Sortimenten bei: Ein Luftschiff Zappellina D. M. G. W. mit Propeller und dem Bildnis unseres Nationalhelden des Grafen Appella, sowie einen selbstleuchtenden Engel und einen Luftballon aus Glas gefüllten Zanzelbüschel mit Wächter. Sämtliche Sachen sind jahrelang haltbar. Für Händler empfehle ich größere, nur höchste Sortimente zu Nr. 2- und 3-je. Ernst Seumann, Lauscha Sachs.-Wein. Nr. 10 Spezial-Fabrikation und Versand von Glas-Christbaumschmuck.

Von den überaus leichtfälligen Unterrichtsbüchern b. J. Jung kann man

ZITHERSPIELEN

ohne Lehrer und ohne Vorkenntnis besser, schneller, sicherer u. billiger als bei jedem gewöhnlichen Lehrer erlernen. Wie guter persönlicher Unterricht, von leicht zu schwer langsam aufsteigend, nicht ermüdend und nicht verwirrend. 2000 Schüler. Gehobenes Gehalt nicht. Bei Höhe und Willen ein Richterfolg vollständig ausgeschlossen. Auch bei Lehrern lernende Schüler sollen nach dieser Methode vorgehen.

I. Wiener Spezialschule für Zither, Wien VIII., Wickenburggasse 5.
Prospekte gratis.



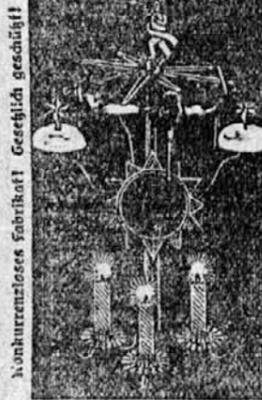
Silberglockenwecker

(Warte Junghaus), 21 cm hoch, Nickel oder Kupfer, 30tägig, weißt sofort laut, m. weithin hörbar Silberglocke, besser u. lauterer Wecker Preis per Stück Kr. 5.—, gewöhnlicher Wecker Kr. 2.—, mit Doppelglocken Kr. 3.—, mit Leuchtblatt Kr. 4.—, 3 Jahre Garantie, Umtausch oder Geld retour. Versand per Nachnahme.

MAX BÖHNEL
WIEN
IV. Margaretenstrasse 27/9.

Uhrmacher, gerät. beid. Schmelzer. Gepr. 1840.
Verlangen Sie meinen großen Preisvermerk mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann ohne jeden Kaufmann franko umsonst angest. et wird.

Das Grossartigste für den Weihnachtsbaum.



Christbaum - Glockengeläute
Engelreigen mit der Geburt Christi! ca. 30 cm hoch, garant. funktionierend per St. K 1.17. Bei Abnahme von 10 Stück auf einmal 1 Stück gratis. Versand p. Nachnahme oder Voranzahlung. Der Zoll beträgt lt. Tarif für 1 Kilo Glaschmuck im Werte von ca. K 7.— nur 28 h. für Wiederverkäufer u. bei Sammelauftrag, hohe Vergünstigung.

A. D. Wagner, Christbaumschmuck-Industrie, Lauscha (S.-M.) No. 216.
Reichillust. Weihnachts-Preisliste auf Wunsch kostenlos an jedermann



Billiger und besser

als überall kaufen Sie bei

Carl Meyer, Gold- und Silberwaren-Export
Auffig Nr. 129 (Böhmen).

Großes u. kleinstes Verkaufsgeschäft der Monarchie für Uhren, Gold- und Silberwaren nur bester Qualitäten.

Tausende Anerkennungs-schreiben aus allen Ländern.
Umtausch gestattet oder Geld retour, daher kein Risiko.

Verlangen Sie meinen Preisvermerk gratis und franko.
Versand nur per Nachnahme oder Voranzahlung des Betrags.

Kollegen! Eisenbahner!

Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8.

Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut

„Flugrad“

übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit

4 1/2 Prozent

vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.

Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelagerten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.



Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, gefüllte K 2.—, beste K 2.40, prima halbwische K 2.80; weiße K 4.—; weiße, haumige K 5.10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllte K 6.40, K 7.—; 1 kg Dämmen (flaum), graue K 6.—, K 7.—; weiße, feine K 10.—; allerfeinste Straßflaum K 12.—.

Bei Abnahme von 5 kg franko, aus dichtem roten, blauen, weißen oder gelben Dämmen, 1 Tugend, 180 cm lang, 115 cm breit, mit samt 2 Stoffkissen, jedes 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit neuen, grau-n. sehr dauerhaften, samtigen Bettfedern K 10.—, K 12.—, K 14.—, K 16.—; Dämmen K 21.—; einzelne Tugenden K 10.—, K 12.—, K 14.—, K 16.—, K 18.—, K 20.—, K 22.—, K 24.—, K 26.—, K 28.—, K 30.—, K 32.—, K 34.—, K 36.—, K 38.—, K 40.—, K 42.—, K 44.—, K 46.—, K 48.—, K 50.—; Untertugenden, Kissen, Unterbetten, Halbwische, Decken und Warranen zu billigen Preisen. Versand gegen Nachnahme von K 12.— an franko. Umtausch oder Rücknahme franko gestattet. Für Nichtabnehmer Geld retour. Ausführliche Preisliste gratis und franko. S. Benisch in Deschowitz Nr. 168, Böhmern.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Mio neue, gefüllte Kr. 9.00, bessere 12 Kr., weiße baumwollige, gefüllte 18 und 24 Kr., schneeweiße baumwollige, gefüllte 30 und 36 Kr. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto vergütet.

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

Petroleum-Heiz- und Kochofen

Diesen neuesten mit Zierplatte wenn er als Heizofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefert er ein-schliesslich Zier-u. Kochplatte für nur K 28.— gegen 3 Monate Ziel.

Ganz enorme Heizkraft! Einfachste Bedienung! Kein Russ und kein Rauch! Absolut geruchlos! Geringster Petroleumverbrauch! Angenehm und billig als Kochofen im Sommer und als Heizofen im Winter. — Der Ofen heizt das grösste Zimmer! Petroleumverbrauch ganz gering.

Staubzerstörende Erfindung! — Lieferung direkt an Private
Schreiben Sie sofort an: **PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**

Baumwoll- u. Schafwollstrickgarne

für Hand- und Maschinenstrickerei kauft man am besten und billigsten in der Ersten Strickgarnfabrik

Brosdie & Co., Reichenberg i. B.
Niederlage: Wien, VII. Schottenfeldgasse 21 Musterkarten gratis

Sie sind 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**

Günstiger Gelegenheitskauf

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

40-45 Meter à K 15.—

Sortiert. Stoffe auf Stoffen, 78 cm breit, feine neueste Mode-Deffins, Denden- und Blusen-Deffins, vorzügliche rote Hemdenwand, Kanerös, Petteng. Erford. für Männerhemden, Frauenhöschen, Saubücher, Blausätze auf Schürzen und Handtücher, hübsche moderne Deffins.

Bestenlänge 6-10 Meter. Garantirt ohne jeden Fehler und einfarbig, nur in prima Qualität. Für Nichtabnehmer sende ich sofort das Geld retour. Mindestabnahme: 1 Dm. Stoff, 40-45 Meter gegen Nachnahme franko

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!

Die hochfeine, echt silb. Remontoir-Horrenuhr, mit doppelttem Goldrand, kostet nur K 21.—. Dieselbe Uhr mit echt silbernen Staubdöckel kostet nur K 31.—. Die hochfeine Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppelttem Goldrand nur K 21.—, in echt Gold nur K 42.—. Die Uhren sind von erstklassigen Großfabrikanten zu genau abgemessen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden gefertigt, daher die große Verkaufslust! Preis- und Zahlungsbedingungen: 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keinen Heller billiger! Die Herren Beamten können sich durch Rücknahme der gelegentlichen Verrentung gegen Nebenverdienst verschaffen! Schreiben Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

PHOTOS 350 Miniatur, 30 Vista u. Kabinett K 1.30 (Briefm.)
O. Schladitz & Co., Berlin W. 57/21.

KOSTEN-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. Telephon 4755.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigen billigen e gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Ein herzliches Lebewohl!

Indem es nicht allen Genossen geöhnt war, sich von unserem Ausdruhmittglied Genossen Franz Vitschka, Lokomotivführer-Untw., zu verabschieden, benützen wir diesen Weg, ihm sowie seiner Familie ein herzliches Lebewohl nachzusagen, in der Erwartung, daß selber auch in der Ferne unserer Sache treu bleibt, empfehlen wir ihn den Wiener Genossen.

Die Ortsgruppe Wien II, Tirol.

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, VIII/2, Hirschengasse Nr. 25.

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

Preisverzeichnisse und Massnahmen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektuliert.

Wenn Sie husten



wenn Sie heiser sind, wenn Sie schwer atmen, wenn Sie nachts schwitzen, wenn Sie verschleimt sind, wenn Sie verschluckt sind, wenn Sie Schmerzen in der Brust empfinden, so nehmen Sie das von vielen Aerzten empfohlene Hausmittel Örkénys Lindenhonig (Sirup). Eine Musterflasche K 3.—, grosse Flasche K 5.—, 3 Flaschen franko K 15.— per Nachnahme durch das Hauptdepot: Örkénys Apostel-Apotheke in Budapest, Josefiring 64. Depot 11.

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

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

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwenärogorie Schawerda)

bestimmte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Küchenrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleine Preisverzeichnisse für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Streichliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anschauung.

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 mitbringt, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Schreiben Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Regist. Handels- und Firmenname „Eisenbahner“ in Lebensgröße in jedem Konduktour.

Gebührt Herr Eisenhammer! Webe Ihnen bekannt, daß ich mit den von Ihnen gelieferten Möbeln sehr zufrieden bin; gleichzeitig erlaube ich Sie, mir einen großen illustrierten Preisvermerk zu senden, um mir einen Dekorationszweck ausführen zu können; auch will ich jemand, den ich Ihnen rekommandiert habe, eine Einrichtung bestellen.

Unter-Schiffschiff bei Laibach. Hochachtungsvoll Franz Vertanitz, Konduktour.

Euer Wohlgeborener, Ich gebe Ihnen bekannt, daß ich die Möbel erhalten habe und bin damit sehr zufrieden, wofür ich Ihnen meinen besten Dank sende. Mit aller Hochachtung Martin Dojzjak, Weidnerfleiter.

Werter Herr! Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind wie sehr zufrieden; wenn wir wieder etwas brauchen, kommen wir nur zu Ihnen. Hochachtungsvoll Josef u. W. Wiesbauer.

Gebührt Herr Eisenhammer! Ich habe die Möbel am 10. Juli 1909 richtig und in gutem Zustand erhalten und bin mit denselben sehr zufrieden. Achtungsvoll Schibfester Franzschabl, Konduktour-Zugführer.

Pathéphon-Sprechapparate ohne Nadelwechsel

sind von Fachmännern bezüglich Reinheit und wunderbarer Klangfülle als die anerkannt besten befunden worden. Jeder Genosse verjähre daher, bevor er sich von marktfeindlichen Scheuderecken Schundware anhängen läßt, ein Pathéphon für die Familie anzuschaffen. Gebogene Ausstattung der Apparate von 45, 65, 90 bis zu 5.0 Kr. Platten ohne Nadelwechsel spielbar, völlig unabwischbar, zu Kr. 2.50 und 4.00. — Grammophone, Platten, Nadeln, Säulen-Dauerernte, 200mal zu spielen. — Lautsprecher, Angeln, Telephonartikel, Schnelllöcher, keine Feuersgefahr, erlischt beim Umwälzen, alle Eisenbahnartikel, Rabben etc. und diverse Spezialartikel zu den billigsten Preisen bei **L. M. Galle, Mürzzuschlag, Bahnstrasse 302.** Kataloge gratis! — Man wende sich an Genossen Galle, Mürzzuschlag, der jede Auskunft gern erteilt.

Zur Herbst- u. Wintersaison

empfehlen wir unsere Neuheiten in Wolle- und Halbwollstoffen, Kleiderbarochente, Blusenstoffe, Wäschebarochente, Tiroler Loden, Grosses Lager in Bett-Steppdecken, Garnituren, Tapeten, Vorhängen und alle Sorten Leinwandern. Horronwäsche, fertige, blaue Schürzenanzüge zu bekannt billigen Fabrikspreisen.

„Zum Bischof“
Hedzét & Koritnik, Görz
Via Corso Verdi Nr. 5.
Filiale: Via Ardescovado.
Auf Verlangen Muster und Beträge über K 20.— per Nachnahme, franko

Druckarbeiten jeder Art

verfertigt die

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Swoboda & Co.

Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine

Wien, VI. Mariahilferstrasse 89A.

Zur gef. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!

Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.