

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Dass Brot und Arbeit uns gerettet seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Herwegh.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Edmonton 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die einseitige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 25

Wien, den 1. September 1913.

21. Jahrg.

! Neue Telephonnummern!

Bei telephonischen Anrufen des Sekretariats, der Redaktion, der Administration, des Vereines Eisenbahnerheim u. s. w. ist entweder die

alte Telephonnummer 2325
oder eine der beiden neuen Nummern
10.526 und 10.542

zu benutzen.

Gesetzlicher Eisenbahnerschutz.

Unter den für das Leben und die Gesundheit der Arbeiter gefährlichen Betrieben steht der Eisenbahnbetrieb an einer der ersten Stellen. Die Eisenbahnbediensteten sind außerordentlich hohen Unfallgefahren ausgesetzt. Die Unfallstatistik lehrt uns hierüber folgendes:

Bei den in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versicherten Eisenbahnbetrieben, es sind dies alle größeren und die Mehrzahl der kleineren Eisenbahnbetriebe, traten im Jahre 1910 bei den im Maschinen-, Zugbegleitungs-, Stations- und Streckendienst beschäftigten ständigen Bediensteten und Arbeitern (283.606) 259 Todesfälle und 4537 Erwerbsunfähigkeiten verschiedener Grade als Folgen von Betriebsunfällen ein. Es entfallen somit auf zehntausend Bedienstete oder Arbeiter im Maschinen-, Zugbegleitungs-, Stations- und Streckendienst (also im Eisenbahndienst mit Ausschluß des Kanzlei- und Werkstätten dienstes) 8.1 Fälle von Betriebsunfällen mit tödlichem Ausgang und 160 Fälle von Erwerbsunfähigkeiten verschiedener Grade.

Dem seien aus der Unfallstatistik des Deutschen Reiches (die österreichische Unfallstatistik eignet sich weniger zu derartigen Vergleichen, da bei den territorialen Anstalten Oesterreichs die Versicherung auf Grundlage der Lohnsumme erfolgt, da die Zahl der Versicherten nicht ausgewiesen wird und da die Lohnsummen weniger geeignete Anhaltspunkte für Vergleiche abgeben, als die Anzahl der Versicherten) nachstehende Zahlen für das Jahr 1910 gegenübergestellt. Von den in der reichsdeutschen Industrie im Jahre 1910 beschäftigten und unfallversicherten Personen (9.381.878) verunglückten infolge von Betriebsunfällen 5292 tödlich und in weiteren 64.019 Fällen hatten die Betriebsunfälle Erwerbsunfähigkeiten verschiedener Grade zur Folge. Das sind auf 10.000 Versicherte 5.6 Todesfälle und 68 Fälle von Verunglückungen im Betrieb, die Erwerbsunfähigkeiten nach sich zogen.

Man vergleiche diese Ziffern und man wird die übrigens nie bestrittene Tatsache der außerordentlichen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes bestätigt finden. Ein Teil der Gefahren des Eisenbahnbetriebes ist gewiß nicht gänzlich zu beseitigen. Darüber kann es keine Illusionen geben. Aber es ist ein gewaltiger Unterschied zwischen dem, was nach dem Stand des Fortschritts der Eisenbahntechnik an Betriebsschutz möglich wäre und dem, was tatsächlich an Sicherungseinrichtungen auf den Eisenbahnen eingeführt wurde. Dient eine technische Erfindung der Steigerung der Rentabilität der Bahnen, ist sogleich der Geschäftsgeist der Bahnverwaltung hinter ihr her, die neue Erfindung auszuschrotten. Die Erfindungen auf dem Gebiet des Signal-, Zugführungs- und Kuppelungswesens bleiben brach liegen, man erübrigt zu ihrer Einführung kein Geld, und dies besonders nicht auf

den österreichischen Bahnen, voran auf den österreichischen Staatsbahnen.

Im Lokomotivenbau erfolgen allerdings fortwährend Verbesserungen, denen mit der Anwendung des Heißdampfes der Weg gebahnt wurde. Die schwerste Gattung der Schnellzugslokomotiven wird, außer der Verwendung des hoch überhitzten Dampfes, mit Verbundwirkung und Vierzylinderanordnung konstruiert, womit die Kombination einer Dampflokomotive geschaffen wurde, die kaum von der machtvoll vordringenden elektrischen Lokomotive übertroffen werden wird. Der höheren Leistungsfähigkeit der Lokomotiven folgen Steigerungen der Zuggeschwindigkeiten und Steigerungen der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes, die eine Ausgestaltung des Signal- und Zugversicherungswesens erfordern würden.

Aber auf diesem Gebiet ist man über das Stadium der Prüfung und Untersuchung noch nicht herausgekommen. Nicht als ob es an brauchbaren Erfindungen mangelt würde. Es gibt zweifellos geeignete Hilfsmittel, um Beispiele anzuführen, zur Unterstützung des Lokomotivführers bei der Beobachtung der Signale und zur automatischen Anhaltung des Zuges in Gefahrenfällen. Die Eisenbahnverwaltungen machen allerdings über Versuche. Bei diesen Versuchen und Untersuchungen ist nur das eine gewiß, daß sie auch in absehbarer Zeit nicht eine Einführung neuer Sicherungseinrichtungen und damit eine Erhöhung des Betriebsschutzes zeitigen werden. Ein neuer Apparat allerdings hat Gnade vor den Augen einer großen Eisenbahnverwaltung, der preussisch-hessischen, gefunden. Dieser dient aber, und dies ist bezeichnend für den Standpunkt, von welchem aus Eisenbahnverwaltungen technische Erfindungen für ihren Betrieb nutzbar machen, nicht der Unterstützung, sondern der Kontrolle der Lokomotivführer. Er registriert das Ueberfahren von Haltsignalen. Dieser Apparat wurde tauglich befunden und sofort in mehr als 1000 Exemplaren von der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung eingeführt. Dem, was von der Technik an mechanischen und elektrischen Sicherungsmitteln, in der letzten Zeit auch mit dem Hilfsmittel der drahtlosen Telegraphie, konstruiert wurde, wird die Berechtigung zur allgemeinen Einführung abgesprochen. Nirgends bei den neuen Erfindungen trifft nach dem Urteil der verschiedenen Versuchskommissionen die unerlässliche Bedingung, die unbedingt sichere Funktion zu. Das amtliche Organ der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung rechtfertigt die Nichterführung automatischer Hilfsmittel bei der Signalgebung damit, daß nach der Berechnung des badiischen Bahnbauinspektors A. Blum der Signalbeobachtung durch die Lokomotivführer ein höherer Sicherheitsgrad zukomme als selbsttätig wirkenden Sicherheitseinrichtungen. Inspektor Blum stellt folgende Berechnung auf: 200 Millionen jährlichen Signalgebungen auf den deutschen Eisenbahnen stehen jährlich nach der Unfallstatistik höchstens 51 Unfälle gegenüber, die auf das Ueberfahren von Haltsignalen zurückzuführen sind. Würde jede selbsttätig wirkende Einrichtung nur einmal jährlich versagen, würde die Zahl der Versager 35.000 betragen. Der Sicherheitsgrad wäre also nicht annähernd so günstig, wie bei der Beobachtung der Signale durch die Lokomotivführer. Nach dem amtlichen Organ der preussisch-hessischen Eisenbahnverwaltung würde durch die Einführung automatischer Sicherheitseinrichtungen also nur die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer von der Beobachtung der Streckensignale abgelenkt und das Verantwortlichkeitsgefühl derselben geschwächt, so daß beim Versagen der Hilfseinrichtung erst recht ein Unfall zu befürchten wäre.

Derartige Argumentationen kommen jedenfalls billiger zu stehen als die Einführung von Sicherheits-

vorkehrungen. Sie sind aber auch falsch. Der Lokomotivführer würde sich der Verjagbarkeit der Hilfseinrichtungen immer bewußt sein und den Wahrscheinlichkeitsgesetzen nach wäre das gleichzeitige Zusammentreffen des Versagens der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers mit dem Versagen der automatischen Hilfseinrichtung eine überaus große Seltenheit. Das Ueberfahren von Haltsignalen wäre nahezu unmöglich.

Viel notwendiger noch als die Verbesserung der Zugsicherung wäre Arbeiterschutz im Verkehrsdienst. Die jetzt noch überall — die Vereinigten Staaten ausgenommen — übliche Art der Herstellung der Verbindung zwischen den Wagen durch Menschenhand erfordert alljährlich zahlreiche Todesfälle und sie verursacht alljährlich viele gräßliche Verwundungen. Die Unfallstatistik der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen für das Jahr 1912 weist diesbezüglich folgende Zahlen aus: Von den 5769 Unfällen des Jahres 1912 (Todesfälle und Erwerbsunfähigkeiten verschiedener Grade) im Eisenbahnbetrieb hatten 170 das Kuppeln von Fahrzeugen, oder das Verbinden und Lösen der Vakuum- und Dampfheizungsleitungen, 64 Fälle das Einklemmen zwischen Ruffern von Fahrzeugen, gelegentlich des Kuppelns, beziehungsweise das Hineintreten ins Geleise oder Heraustrreten aus demselben, 5 Fälle das Einklemmen zwischen Rad und Schiene, und 40 Fälle den Sturz und das Ueberrollen gelegentlich des Kuppelns von Fahrzeugen als Veranlassung. Dies sind lediglich von der gebräuchlichen Art des Kuppelns veranlaßte Unfälle, und sie sind dem Unfallgrad nach zum Teil Todesfälle, schwere Verwundungen und schwere Verletzungen. Das Arbeitsschutzgesetz verfehlt Personal partizipiert dann noch in hohem Grad an den Unfällen aus anderen Veranlassungen (zum Beispiel: 529 Fälle infolge Ueberfahrens der Geleise, 111 Fälle infolge Auf- und Abspringens von rollenden Fahrzeugen, 352 Fälle infolge Besteigen und Uebersteigen von Fahrzeugen u. s. w.).

Auch auf dem Gebiet des Kuppelns hat der technische Fortschritt die Möglichkeit eines höheren Arbeitsschutzes geschaffen. Es war Aufgabe der Technik, das gegenwärtige, ungeheuer gefährliche Kuppelungssystem durch eine selbsttätige, von außen zu lösende Kuppelung zu ersetzen. Diese Aufgabe ist für die Vereinigten Staaten von Nordamerika schon seit Jahren gelöst. Auf den Bahnen der Vereinigten Staaten ist schon seit dem Jahre 1898 unter gesetzlichem Zwang eine selbsttätige, von außen lösbare Mittelpufferkuppelung allgemein eingeführt. Argentinien wird den Vereinigten Staaten auf diesem Gebiet folgen. Es hat ein Gesetz erlassen, das die Anwendung selbsttätiger Kuppelungen auf allen Eisenbahnlinien des Landes vorschreibt. Nach Verlauf von sechs Jahren nach Festsetzung des einzuführenden Kuppelungssystems durch die Generalverkehrsdirection ist in Argentinien der Verkehr von Maschinen, Personen- und Güterwagen, die nicht mit dieser gesetzlich eingeführten Kuppelung versehen sind, verboten.

Auf dem europäischen Kontinent stehen der Einführung einer automatischen Kuppelung zunächst Schwierigkeiten betreffs des Zustandekommens einer internationalen Einigung über das zu wählende System, zur Erhaltung der durch Staatsverträge vereinbarten technischen Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen, entgegen. Auf dem Gebiet des Fahrplanwesens und betreffs eines internationalen Eisenbahnfrachtrechtes, also im finanziellen Interesse der Bahnverwaltungen werden internationale Vereinbarungen erzielt. Da einigt das allgemeine finanzielle Interesse alle Gegenwärtigkeiten. Betreffs Arbeitsschutzmaßnahmen sind internationale Einigungen nicht zu er-

zielen. Betreffs der Einführung automatischer Kupplungen scheint es stillschweigend nur zu dem Abkommen gekommen zu sein: zu einem internationalen passiven Widerstand gegen die mit hohen Kosten verbundene Einführung dieser Kupplungen. Davon machen Italien und Frankreich allerdings mit ihren ersten Versuchen über die Einführungsmöglichkeit automatischer Kupplungen eine rühmliche Ausnahme. Italien versuchte im Jahre 1911 durch neun Monate das im Mailänder Wettbewerb preisgekrönte System Pavia-Casalis auf der Nord-Mailändischen Eisenbahn. Die Versuche mit diesem Kupplungssystem ergaben keinerlei Uebelstände. Nunmehr wurden diese Versuche neuerdings aufgenommen. Das französische Parlament bewilligte, nachdem im Jahre 1908 und 1909 zu Friedensstellenden Versuche mit dem Kupplungssystem des Ingenieurs Boirault, eines Mitgliedes des Nationalen Syndikats der französischen Eisenbahner gemacht worden waren, im Jahre 1910 die Summe von 1.150.000 Frs. zu einem Versuch im großen Stil. Die abnehmbare automatische Kupplung wird hierbei in einem abgegrenzten Rayon allgemein verwendet. Nach Abschluß dieses Versuches in diesem großen Stil soll die Verhütung der automatischen Kupplung zonenweise weitererrücken. Es ist also durch diese Versuchsergebnisse sowie durch die Weiterverwendung automatischer Kupplungen in einem Rayon des französischen Bahnnetzes der Beweis erbracht, daß auch für die europäischen Wagen, die man immer als für die automatische Kupplung ungeeigneter erklärte als die amerikanischen, die technische Seite dieser Frage gelöst ist.

Vorwände zur Nicht-Einführung von Kontaktsignalen, sowohl als auch von Sicherungsanlagen und automatischen Kupplungssystemen werden immer möglich sein. Es handelt sich aber nicht um die von den Bahnverwaltungen geforderte, wohl nie zu erreichende Vollkommenheit der neuen Einrichtungen, nicht um eine gänzliche Aufhebung von Betriebsgefahren, sondern um eine Herabsetzung der Möglichkeit von Betriebsunfällen, nicht um eine vollständige Unfallverhütung, die wohl unmöglich ist, sondern um eine Erhöhung derselben. Es liegt nicht an der technischen Unzulänglichkeit, es liegt am Kostenpunkt. Unter den 8000 vorliegenden patentierten Kupplungssystemen sind zweifellos einige brauchbare zu finden. Die Beschaffung der in Frankreich probeweise verwendeten Kupplungen für den ganzen französischen Wagenpark würde 126 Millionen Franken und die Tilgung und Verzinsung dieser Ausgabe jährlich 20 Millionen Franken erfordern. Dort, wo das Privatbahnsystem vorherrscht, wie in den Vereinigten Staaten, entschließt sich die Gesetzgebung wohl früher dazu, die privatkapitalistischen Unternehmungen zu verhalten, für die Unfallverhütung Kosten aufzuwenden. Beim Staatsbahnsystem verjagt der Staatsverwaltung gegenüber die soziale Gesetzgebung.

Dem in Oesterreich dominierend gewordenen Staatsbahnsystem verdankt die österreichische Eisenbahnerenschaft nicht nur das Versagen der Gesetzgebung zur Otkroyierung von Schutzvorrichtungen. Der österreichische Eisenbahner entbehrt einer gesetzlichen Festsetzung der Maximalarbeitszeit und er entbehrt einer wirksamen Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, wiewohl beides für den österreichischen

Industriearbeiter bereits gesetzlich geregelt ist. Was an Sicherheitsvorschriften in Gesetzen und Verordnungen auf den österreichischen Eisenbahnen vorhanden ist, entstammt der Zeit des Privatbahnsystems und hat seinen Entstehungsgrund in der unangenehmen Eigenschaft des Eisenbahnbetriebes, daß dieser nicht allein für das Eisenbahnpersonal Gefahren birgt, sondern auch für das reisende Publikum und für das Bahneigentum.

Die Verordnungen, durch die die Dienst- und Ruhezeiten und die Arbeitszeiten des österreichischen Eisenbahnpersonals geregelt sind, tragen durchaus nicht den Charakter sozialpolitischer Maßnahmen in sich. Die Abänderung der Verordnung vom Jahre 1898 betreffs der Dienst- und Ruhezeiten im exekutiven Dienst humpelte lediglich den tatsächlichen seit 1898 veränderten Zuständen nach. Die neuen Arbeitsordnungen verschlechterten sogar die Regelung der Winterarbeitszeit der Oberbauarbeiter. Wenn im Werkstättendienst eine Verkürzung der Arbeitszeit eintrat, ist dies eine Reflexwirkung davon, daß in den größeren Betrieben der Metallindustrie der freie Samstagnachmittag errungen wurde.

Nun wird wohl auch dort, und nicht mit Unrecht, über einen allzu geringen Fortschritt der Arbeiterschutzesetzgebung geklagt, wo es sich nicht um Staatsbetriebe handelt. Aber wenn die Arbeiterschutzesetzgebung Oesterreichs auch nicht den mit dem Eintritt des allgemeinen Reichswahlrechts erwarteten Fortschritt genommen hat, ist sie doch nicht, soweit es sich nicht um Eisenbahnbetriebe handelt, vollständig stillgestanden. Wir verweisen da auf die Arbeiterschutzesetze der letzten Jahre, auf das gesetzliche Verbot der Phosphorverwendung in der Zündholzherzeugung, auf das gesetzliche Verbot der Nacharbeit der Frauen in industriellen Betrieben und das gesetzliche Verbot der Kinderarbeit und die gesetzliche Einschränkung der Frauenarbeit im Bergbau. Dazu kamen gleichfalls in den letzten Jahren wichtige ministerielle Verordnungen auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes: solche zur Verhütung von Unfällen im Hochbau und zur Verhütung von Unfällen in Steinbrüchen, Lehm-, Sand- und Schottergruben, Schutzvorschriften für Anstreicher, Lackierer und Maler, Landesverordnungen zur Verhütung von Unfällen im landwirtschaftlichen Maschinenbetrieb, Arbeiterschutzeschutzverordnungen für Buch- und Steindruckereien und Schriftdruckereien, Verordnungen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit in der Papierfabrikation und andere mehr.

Was aber gleich wichtig ist als die Arbeiterschutzesetze und Arbeiterschutzeschutzverordnungen für die gewerblichen und industriellen Arbeiter und was diese Gesetze und Verordnungen erst in wirksame Geltung setzt, ist die Gewerbeinspektion. Die für gewerbliche und industrielle Betriebe in Oesterreich eingesetzte Gewerbeinspektion mag unzulänglich sein und es mag die notwendige Vermehrung ihrer Inspektionsbezirke viel zu langsam erfolgen. Aber sie steht in ihrer Funktionierung hoch erhaben über jener Inspektion, die die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ausübt. Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vermag immer mehr als Inspektionsbehörde der österreichischen Eisenbahnbetriebe. Und sie muß auch versagen, da sie doch aus der Haut, in der sie mitsamt der Staatsbahnverwaltung steckt, nicht heraus kann. Sie kann sich Verdienste um die Fort-

würstelei und um das Vertuschen von Uebelständen erwerben, damit ist aber auch ihre Wirkungsmöglichkeit erschöpft. Was also dem österreichischen Eisenbahnpersonal auf dem Gebiete des Arbeiterschutzes zunächst not tut ist eine von der Bahnverwaltung unabhängige Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und der Einhaltung der Vorschriften über Dienst-, Ruhe- und Arbeitszeiten.

Die Zentralorganisation des österreichischen Eisenbahnpersonals hat wiederholt die Initiative zur Einführung einer unabhängigen Bahninspektion gegeben. Die parlamentarischen Vertreter des Eisenbahnpersonals haben auch einen entsprechenden Gesetzesentwurf eingebracht. Der Umstand, als das Gend. die Sorge um die Entlohnungsverhältnisse, dem Eisenbahner näher ist als der Koch, die Sorge um den Schutz seines Lebens und seiner Gesundheit, drängt aber immer wieder die Frage der unabhängigen Bahninspektion in den Hintergrund. Es besteht kein Zweifel darüber, daß, mit Einführung eines derartigen Inspektionsystems auf den österreichischen Eisenbahnen eine neue Epoche betreffs des Betriebsschutzes erstehen würde. Aus dem Chaos der sich oft widersprechenden Vorschriften, deren vollständige Einhaltung den Betrieb lähmen und hemmen würde, würde sich durch die Praxis dieser unabhängigen Kontrollorgane die Grundlage für einen gesetzlichen Eisenbahnerschutz ergeben. Die Vernachlässigung des Eisenbahnerschutzes, die in der Ignorierung des technischen Fortschrittes auf dem Gebiete des Sicherungswesens ihre treffende Charakterisierung findet, könnte nie wieder zu dem Grad gedeihen, den sie in der letzten Zeit erklommen.

Es ist keine leichte Aufgabe, die da die österreichische Eisenbahnerenschaft zu ihrem Schutze zu vollbringen hat, wenn sie einen einwandfreien Eisenbahnerschutz erreichen will. Aber das ihr auf diesem Gebiete vorzuschwebende Ziel ist der Mühe und des Preiswertes wert. Wer Kenntnis davon hat, daß Opfer des Eisenbahnbetriebes an ihren Verletzungen verbluten, wer die Zahl der Krüppel kennt, die ihre geraden Glieder im Eisenbahndienst einbüßten, dem ist es klar geworden, daß es eine hohe menschliche Pflicht ist, eine wichtige soziale Aufgabe, die sich von Kostenstandpunkten nicht heirren lassen darf, das im Betrieb schwerbedrohte Leben der Eisenbahner zu schützen. G. K.

Ein Verwaltungsstandal.

Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ist nach dem Gesetz berufen, die Aufsicht über die dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen zur Handhabung der Ordnung auszuüben; sie ist insbesondere verpflichtet, auf die genaue Einhaltung aller, den Eisenbahnbetrieb betreffenden Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Instruktionen zu drängen; die vorhandenen Gebrechen und Uebelstände so schnell als möglich zu beseitigen und bei gesetzwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesetzlichen Verantwortung zu ziehen und die Beseitigung der vorliegenden Uebelstände sofort zu verfügen.

Speziell ist der Generalinspektion die staatliche Ueberwachung und Aufsicht der, der Versorgung der

Feuilleton.

Bebels theoretische Entwicklung.

Von Eduard Bernstein.

„Ich bin viel mehr wie alle, die damals Sozialisten wurden, über Lassalle zu Marx gekommen“, schreibt Bebel in seinen Lebenserinnerungen. Er erzählt, daß er im beständigen Kampf mit den Lassalleanern sich genötigt gefühlt habe, Lassalles Schriften zu lesen, und dadurch zum großen Teil habe sich in ihm die Wandlung vom bürgerlichen Demokraten zum Sozialdemokraten angebahnt, auf die dann unter anderem Wilhelm Liebknecht, den Bebel gerade zu jener Zeit, 1865, kennen lernte, beschleunigend eingewirkt hat. Marx dagegen habe er erst später im Gefängnis studiert. Noch seine Ende 1869 verfaßte Schrift „Unsere Ziele“ lasse deutlich den Einfluß Lassalles erkennen.

Auch wenn Bebels Aufrichtigkeit nicht außer allem Zweifel stünde und die Schrift „Unsere Ziele“ nicht existierte, würde seine Darstellung bedingungslos als glaubwürdig anzuerkennen sein. Noch zur Zeit, wo der Schreiber dieses der Sozialdemokratie beitrug, spielten in den Kämpfen zwischen Eisenachern und Lassalleanern, die damals gerade auf die äußerste Spitze getrieben wurden, die tieferen Unterschiede zwischen der marxistischen Lehre und dem, was als spezifischer Lassalleanismus galt, keine Rolle. Man stritt um Annahmen, aber nicht um Fundamentalgedanken der Theorie. Noch im Jahre 1888 konnte ein Mann, der in der Sozialdemokratie Eisenacher Programms als Erklärer der Marx'schen Lehre außerordentliches Ansehen genoss, in einer Diskussion behaupten, er habe sein Lebtag nichts von materialistischer Gesellschaftsauffassung gehört. Vom Inhalt des „Kapitals“ intereffierte uns die Wehrwertlehre sowie die Kapitel über den Kampf um den Arbeitstag und die Fabrikgesetzgebung. Bis zur Zusammenbruchstheorie waren die wenigsten gekommen und auch diese legten ihre keine Bedeutung für den praktischen Kampf bei.

Ich habe Bebel zum erstenmal an dem Abend im Frühjahr 1872 reden hören, wo ich mich vom Berliner Vertrauensmann der Eisenacher Partei, dem unvergeßlichen August Meißner, in die Rissen dieser Partei als Mitglied einschreiben

ließ. Es war auf einem Feste des Demokratischen Arbeitervereins, das im Norden Berlins stattfand, und zu dem Bebel als Festredner angeladigt war. Der Besuch des Festes kann als Gradmesser dafür dienen, wie schwach es damals noch mit der Partei in Berlin stand. Obwohl Bebel schon einen Namen hatte und obendrein soeben im Leipziger Hochverratsprozess zu zwei Jahren verurteilt worden, war der kaum mittelgroße Saal doch nur gerade knapp besetzt. Für mich hatte dieser Umstand indessen die angenehme Folge, daß ich noch am gleichen Abend Bebels persönliche Bekanntschaft machte. Ein Neugewonnener war noch kein Alltagsobjekt, und da ich zu erkennen gab, daß mein Eintritt nicht Sache bloßer Augenblicksstimmung war, ward ich für würdig befunden Bebel vorgestellt zu werden. Auch durfte ich auf dem Heimweg an seiner Begleitung teilnehmen. Es ist mir noch erinnerlich, daß ein junger bürgerlicher Demokrat, der sich übrigens lebhaft gegen den Sozialismus sträubte, ihm an jenem Abend die Frage vorlegte, wie lange es wohl noch bis zur nächsten Revolution dauern könne. Die Antwort, die er erhielt, war offenbar von der Zusammenbruchstheorie unbeeinflusst.

Der Festrede Bebels, die zu hören ich vom äußersten Süden Berlins nach dem Norden gepilgert war — Straßenbahnen gab es damals noch nicht — fehlte aller oratorischer Schmuck. Nichtsdestoweniger gefiel sie mir und anderen sehr. Gerade ihre Einfachheit wirkte auf uns.

Bebels Beredsamkeit wirkte durch die Summe, durch die Fülle der Beweismittel, nicht durch den Aufputz. Er appellierte mehr an die Einsicht und das Mitgefühl als an die Leidenschaft, so daß Bebel trotz der radikalen Oppositionsstellung, die er als Politiker einnahm, bei vielen in den Ruf eines gemäßigten Sozialisten kam. Zugleich aber empfing jeder, der ihn hörte, den Eindruck, daß hier ein Mann sprach, dem es um den Sozialismus heiliger Ernst war, dem die Sache über alles ging.

Als Bebel schon mit Liebknecht in Subertusburg saß, erschien Eugen Dührings „Kursus der Nationalökonomie und des Sozialismus“. Das Buch wirkte auf mich, wie kaum eines vorher, und soweit meine Mittel reichten, kaufte ich Exemplare und verschenkte sie zu Propagandazwecken. Zu denjenigen, die ich so bedachte, gehörte auch Bebel, und ich hatte die Freude, daß er sich in einem längeren Briefe, den er mir aus Subertus-

burg zugehen ließ, kaum minder warm über das Buch äußerte. Liebknecht wollte zwar, fügte er hinzu, nichts von dem Buche wissen und table Dührings Methode, aber — so ungefähr lauteten seine Worte — „ich pfeife auf die Methode, sobald die Sache selbst gut ist“. Unter dem Titel „Ein neuer Kommunist“ schrieb er dann für den „Volkstaat“ eine sehr anerkennende Besprechung des Dühringschen Buches, die dort in den Nummern vom 19. und 20. März 1874 zum Abdruck gelangt ist.

Liest man diese Besprechung, so wird man finden, daß Bebel, der darin auf die von Dühring an Marx geübte Kritik zu sprechen kommt, den grundsätzlichen Unterschied zwischen Dühring und Marx damals sehr unterschätzte. Ihm, dem Kämpfer für die Sache, genügte die Anerkennung aller wesentlichen sozialdemokratischen Forderungen durch Dühring, eine theoretische Versöhnung zwischen Dühring und Marx für möglich zu halten. Nun stand oder stellte sich Dühring allerdings in der ersten Auflage des „Kursus“ Marx weniger feindselig gegenüber wie in den späteren Auflagen, und allzu buchstäblich darf man auch die Kritik, die Engels in „Herrn Eugen Dührings Umwälzung“ an Dühring geübt hat, nicht nehmen; es geht da wiederholt nach dem Sprichwort zu: Auf einen Schelm andert halbe. Indes schon die bloße Tatsache, daß Marx und Engels grundsätzlich jedes sozialistische „System“ verwarfen, Dühring dagegen ein solches, eine schematische Darstellung des Sozialismus beziehungsweise des sozialistischen Endzieles, für fundamentales wissenschaftliches Erfordernis erklärte, zeigte, daß hier Gegensätze waren, die nicht nur in Mißverständnissen oder persönlichen Boreingenommenheiten wurzelten. Für untergeordnet konnte sie nur halten, wenn die sozialistische Tendenz alles, die wissenschaftliche Methode aber noch recht wenig war.

Das war indes bei fast allen von uns der Fall. Eine ganze Reihe einflussreicher Genossen fingen damals an, sich für Dührings Buch zu erwärmen. Selbst der mit Marx und Engels korrespondierende Wilhelm Brade, den Fr. B. Fritzsche auf meinen Wunsch mit dem Buche bekannt gemacht hatte, verglich in einem Brief an diesen Marx mit der „Sonne“ und Dühring mit dem „reinigenden Gewitter“. Als zwei Jahre später Engels im Leipziger „Vorwärts“ Dührings Schriften unter die kritische Lupe nahm, erregten seine auf die wissenschaftliche Abschlagung Dührings gestimmten Aufsätze bei den

Eisenbahnbediensteten dienenden Institute aufgetragen. (Verordnung des Handelsministeriums vom 5. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 4.)

Wo aber ist das Gesetz und wo ist die Generalinspektion?

Wir haben uns bereits genötigt gesehen, untern 10. Mai 1913 in dem Artikel „Der Bankrott der staatlichen Eisenbahnaufsicht“ auf die skandalösen Verhältnisse hinzuweisen, die da in den Beziehungen der Generalinspektion zur Auffig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bestehen und die neuerlich anlässlich des Prozesses des Genossen Josef Schiller in Auffig gegen die genannte Eisenbahngesellschaft hervorgekommen sind.

Heute sind wir genötigt, uns neuerlich mit dieser Angelegenheit beschäftigen zu müssen. Wie bekannt, steht die Auffig-Teplitzer vor der Verstaatlichung. Bei dieser Aktion soll der Staat noch weit mehr angehäufte werden, als seinerzeit bei der Transaktion Teiteles-Nordbahn der Fall war. Diesem Zweck dienen unter anderem folgende Momente:

Man nimmt sich aus dem Beamtenstatus des Eisenbahnministeriums einen Beamten zum Generaldirektor. Das ist der bekannte Direktor der Auffig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Enderes, früher bedienstet beim Eisenbahnministerium. Seine Beziehungen zu den ehemaligen Beamtenkollegen sollen heute Dienste tun und sie tun es auch und werden es noch tun. Dann wird mit den unzulässigsten Mitteln getrachtet, in den unmittelbaren der Verstaatlichung vorangehenden Jahren den Reingewinn auf die größtmögliche Höhe zu bringen. Das erhöht die Ablosungskosten, sichert den Machern der Auffig-Teplitzer Millionenprofite, die im gleichen Umfang dem Staat aus der Tasche gezogen werden. Die Ertragssteigerung sollen erhöhte Tarife und sonstige Nebengebühren herbeiführen. In dieser Richtung findet die Auffig-Teplitzer bei der maßgebenden staatlichen Stelle das größte Gegenkommen.

Die wichtigste Post aber, welche die Auffig-Teplitzer ganz willkürlich beeinflussen kann, das sind die Regierersparnisse: Die erhöht sie durch Herabdrückung der Einkünfte des Personals, vor allem aber durch Unterlassung der notwendigen, der Sicherheit des Verkehrs dienenden Sicherheitsmaßnahmen. Die Investitionen erhält die Auffig-Teplitzer bei der Verstaatlichung eben nicht erfüllt und wenn der Staat die Bahn übernehmen wird, so wird er in dieser Richtung noch ein weit größeres Debacle vorfinden, als bei der Nordbahn. Die primitivsten Sicherheitsvorkehrungen werden faktisch oder in richtig funktionierender Weise nicht vorhanden sein und werden erst vom Staat hergestellt werden müssen.

Die Generalinspektion weiß genau, daß in dieser Richtung ihr wie dem Publikum von der Auffig-Teplitzer Potemkinsche Dörfer vorgemacht werden.

Die Wichtigkeit dieser Tatsache ist in geradezu schandhafter Weise hervorgetreten, bei dem im Dezember 1910 in der Station Komotau der Auffig-Teplitzer erfolgten großen Zusammenstoß. Als die Auffig-Teplitzer diesen Eisenbahnunfall, wie so viele Hunderte, die sich bei ihr jahraus jahrein ereignen, nicht vertuschen konnte, hat sie die Schuld auf den langgedienten und erprobten Lokomotivführer Franz Zabe zu wälzen versucht. Es kam aber im Laufe dieses Strafverfahrens hervor, daß es in der Station Komotau, der Endstation und einer der wichtigsten und größten Stationen der Auffig-Teplitzer, an den primitivsten Sicherheitsvorkehrungen, von der Signalscheibe ab, bis zum Semaphor, gefehlt hat.

Verstehen kann sich die Generalinspektion diesen, jedermann bekannten, ungläublichen Verhältnissen, nicht. Da hilft man sich aber davor, daß man die Herstellungen auf Jahre hinaus zufrischt, in der Gewissheit, daß mittlerweile die Verstaatlichung durchgeführt ist und diese Auslagen dann nicht mehr die Auffig-Teplitzer, sondern den Staat treffen.

Die Angelegenheit des Lokomotivführers Zabe hat mit dem Freispruch des letzteren geendet.

meisten von uns zunächst je nachdem Entrüstung oder wenigstens Verdruss. Die befehlende Wirkung setzte erst nachträglich ein.

Wie es damit bei Bebel zugeht, müssen wir ihm selbst überlassen zu schildern. Zwei Aufsätze von ihm in der „Zukunft“ von 1877 zeigen ihm schon bedeutend weiter auf dem Wege zu Marx vorgeschritten. Der eine ist die Abhandlung „Der Sozialismus und das Landvolk“, eine Polemik wider den gleichbetiteltten Aufsatz des Proudhonschülers Doktor Artur Wülberger. Der zweite ist eine Rezension von Lissagarays „Geschichte der Pariser Kommune“. Die Polemik gegen Wülberger ist ein interessantes Vorpiel zu den Agrardebatten, die in den Neunzigerjahren in der Partei die Gemüter erregten. Sie zeigt den Streiter Bebel in seiner Vehemenz, gleich scharf in der Form wie in der Sache, und in letzterer Hinsicht als leidenschaftlichen Streiter für Marx wider Proudhon. Sehr ruhig ist dagegen die Besprechung Lissagarays gehalten. Aber sie ist nicht minder margistisch. Ja sie kehrt in der Sache die margistische Geschichtsauffassung gegen einen Mann, der damals von Leuten sehr gefeiert wurde, die wir für die berufenen Interpreten von Marx hielten und halten mußten. Bebel wirft der in sozialistischen Kreisen zu jener Zeit noch ausschließlich üblichen melodramatischen Beurteilung der Kommune gegenüber dort meines Wissens zum erstenmal die Frage auf: Wie steht es eigentlich um die ökonomische Grundlage der Kommune im speziellen und der Entwicklung der Dinge in Frankreich im allgemeinen? Und er hält sich nicht an die banale Auffassung der ökonomischen Frage als Verteilungs- oder Einkommensfrage, sondern geht auf die Frage des Höhenstandes der Produktion und der technischen Kräfte zurück. Die Besprechung ist verhältnismäßig kurz gefaßt, sie zieht sozusagen nur erst Grundlinien, aber sie tut dies in einer Weise, die bis dahin in der Partei ganz ungewohnt war. Unter anderem erregte sie die Bewunderung Ignaz Auerers.

Es kam das Sozialistengesetz, und als ich Bebel im Frühjahr 1880 in Zürich wieder sah, da war er wohl schon ganz von der Marx'schen Theorie durchdrungen. Bei mir hatte der Prozeß später eingesetzt und war noch nicht so weit gediehen wie bei ihm. Aber er war doch so weit vorgeschritten, daß ich den dringenden Wunsch hatte, zwischen Zürich und London, die damals sehr gereizt wider einander waren, ein gutes Verhältnis herzustellen. Zwei Personen waren schon zu

Nach Abführung der Sache ging nun die Auffig-Teplitzer mit der dem Direktor Enderes eigenen Brutalität daran, sich aller jener unbequemer Warner und Mahner zu entledigen, die sie in ihrer Absicht, auf die Verstaatlichungsaktion zum Nachteil des Staates hinzuwirken, stören könnten. Sie stellte eine Proskriptionsliste der Vertrauensmänner der organisierten Bediensteten zusammen und verfügte die Mahregelung derselben. Das erste Opfer war der viele Jahre in Diensten der Auffig-Teplitzer stehende, als äußerst tüchtig bekannte Lokomotivführer Franz Kobl in Komotau. Derselbe wurde grundlos gemahregelt. Das nächstfolgende Opfer war der Obmann der Ortsgruppe Auffig des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines Josef Schiller. Der Mann mußte befeitigt werden, weil er als Mitglied der Personalkommission die Forderungen der Bediensteten der Auffig-Teplitzer nach Verbesserung ihrer materiellen Verhältnisse einerseits und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zum Zweck des Schutzes der Angestellten andererseits, in ruhiger, sachlicher, höflicher und angemessener Weise vertrat.

Nach zwanzigjähriger tadelloser und belobter Dienstzeit wurde Schiller rein aus diesem Grunde als Mitglied der Personalkommission entlassen. Und um recht intensiv abzuschrecken, wurde demselben, der sich in 20jähriger Dienstzeit verschiedene körperliche Gebrechen, die ihn zu dem von ihm verrichteten Dienste untauglich gemacht haben, zugezogen hat, die Provision verweigert. Schiller war Mitglied des Provisionsfonds der Auffig-Teplitzer Bahn seit dessen Gründung.

Diese Brutalität konnte sich die Auffig-Teplitzer leisten, weil in ihrem, im Jahre 1899 herausgegebenen Provisionsstatut eine Bestimmung enthalten ist, die geradezu als eine Kulturschande bezeichnet werden muß. Eine Bestimmung, wie sie in keinem Staat der Welt und auch bei den auf der niedrigsten Stufe der Ethik und Moral stehenden Menschen nicht vorkommen kann. Es ist darin in dem § 25 gesagt, daß ein sogenannter Verwaltungsausschuß endgültig und unter Ausschluß jedes Rechtsweges zu bestimmen hat, ob jemand eine Provision gebührt oder nicht. Dieser Verwaltungsausschuß, dem diese unglaubliche Machtbefugnis zugewiesen sein soll, ist aber ein, jeder Objektivität entbehrendes, von der Auffig-Teplitzer vollständig abhängiges Organ, das besteht aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates der Auffig-Teplitzer, deren Direktor, deren Direktorstellvertreter und vier Beiräten, die sich die Auffig-Teplitzer nach Belieben bestimmen kann — kurz, dieses Organ, welches über die lebens- und existenzentscheidenden Fragen der Bediensteten der Auffig-Teplitzer entscheiden soll, ist die Auffig-Teplitzer selbst.

Die Entscheidung über die Provisionsberechtigung eines Mitgliedes des Provisionsfonds der Auffig-Teplitzer ist der letzteren allein anheimgelassen; kein Mitglied hat eigentlich ein Recht auf eine Provision; die Provision ist ein reines Geschenk der Auffig-Teplitzer, ein Gnadenakt derselben. Trotz seiner durch Jahre geleisteten Beiträge und Dienste hätte nach dieser Bestimmung kein Bediensteter ein Recht auf einen Anspruch. Wäre er anderer politischer, sozialer Anschauung wie der jeweilige Generaldirektor dieser Bahn, so müßte er in Zittern und Bangen herumgehen, daß ihm bei allerbesten Dienstleistung die wohlverdiente Provision auf Grund des § 25 dieses Scheinstatuts, mit Hilfe dieses, lediglich als eine Kreatur der Auffig-Teplitzer sich darstellenden Verwaltungsausschusses verweigert wird und er nach jahrelanger, tadelloser Arbeit mit Weib und Kind der Not preisgegeben ist.

Diese geradezu unmenschliche Statutenbestimmung findet sich, wie erwähnt, bei keiner Bahn der Welt mehr; denn überall behalten die Bediensteten, wenn der Dienst von seiten der Gesellschaft zu einer Zeit gekündigt wird, in welcher sie die zur Provisionsberechtigung erforderliche Anzahl von einrechenbaren Dienst-

diesem Zwecke nach London gereist; es war aber alles beim alten geblieben. Da ward im Herbst 1880 nach dem Sprichwort „Alle guten Dinge sind drei“ ein dritter Versuch beschlossen und für ihn Bebel gewonnen. Auch ich sollte an der Reise teilnehmen, die im Dezember 1880 vor sich ging. Sie hatte das gewünschte Resultat zur Folge. Es handelte sich vornehmlich um Auseinandersetzungen über die Lage und Taktik der Partei in Deutschland, und hierüber gab nun Bebel Marx und Engels, die damals in Bezug auf diesen Punkt sehr mangelhaft unterrichtet waren, in seiner rückhaltlosen Weise ein von aller Schönfärberei freies Bild, das eine Verurteilung sehr leicht machte. Von theoretischen Dingen ist in jenen Tagen in London wenig gesprochen worden, denn prinzipiell brauchten wir nicht erst belehrt zu werden. Aber die persönliche Bekanntschaft ward zum Ausgangspunkt für einen zeitweise eingehenden Briefwechsel, der gelegentlich auch von theoretischen Fragen handelte.

Welchen tiefen Eindruck Bebel auf Engels machte, hat dieser in seinen Briefen an Fr. A. Sorge geschildert. Bebels gewissenhaft ausführliche Briefe waren ihm unschätzbare Informationsquellen, und auf seine Urteile über die politischen Vorgänge in Deutschland legte er den größten Wert. Er bedauerte nur, daß Bebel damals noch wenig vom Ausland gesehen hatte und daher nicht mit gleich sicherem Blicke die dortigen Verhältnisse über sah. Aber was Deutschland anbetraf, da ließ er sich, wenn gelegentlich einmal ihre Urteile auseinandergingen, gern von Bebel eines Besseren belehren. Und wie wir alle, so erkannte in theoretischen Dingen auch Bebel in Engels den berufenen Lehrer.

Zu jener Zeit nun, das heißt in der Ära des Sozialistengesetzes, vollzog sich erst völlig der Sieg der marxistischen Lehre in der deutschen Sozialdemokratie. Für sie wirkte von 1881 ab in Zürich der „Sozialdemokrat“, vom Oktober 1882 ab in Stuttgart „Die Neue Zeit“. Beide Organe hatten darob manchen Strauß auszufechten, mit mancherlei Gegnerschaften unter den führenden Genossen zu tun. Aber sie hatten in diesen Kämpfen einen unerschütterlichen Vorkämpfer und Verteidiger in August Bebel, der nun der eigentliche Verfechter der Marx'schen Gesellschaftslehre in den Reihen der Führer der Partei geworden war. Und meine kleine Skizze zeigt, daß sie ihm nicht zugesprochen, sondern als Erkenntnis in langer Arbeit von ihm erworben worden ist.

ahren bereits besitzen, selbstverständlich, ebenso wie ihre Frauen und Kinder die einmal statutenmäßig erworbenen Ansprüche.

Daß natürlich eine solche einzig dastehende Bestimmung, wie sie dieser § 25 der Statuten des Provisionsfonds der Auffig-Teplitzer enthält, ungesetzlich ist, sagt der § 878 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches ganz klar. Das Gesetz sagt ausdrücklich, daß Abmachungen, die unmoralisch sind, gegen Treue und Glauben verstoßen, rechtsungültig seien. Dergleichen verstößt diese Statutenbestimmung gegen § 16 und § 19 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches sowie § 15 des Staatsgrundgesetzes über die richterliche Gewalt, wonach niemand seinem Richter entzogen werden darf und jedes in Privatrechtssachen auf anderem Wege als dem der richterlichen Entscheidung erlangtes Erkenntnis als ungültig nicht zu berücksichtigen ist und niemand in der Verfolgung der ihm zustehenden Rechte vor dem staatlich bestellten ordentlichen Richter behindert werden darf.

Nun hätte man meinen sollen, daß die Generalinspektion, der doch diese Statuten bekannt sein mußten, der sie vielleicht sogar zur Genehmigung vorgelegt worden sind, der Auffig-Teplitzer sofort zum Bewußtsein bringen mußte, daß in Oesterreich, wenn es sich nicht aus dem Kreis aller Kulturstaaten ausscheiden will, ein solches Statut mit solcher Bestimmung, wie sie der § 25 enthält, die gegen die natürlichen Rechtsgrundsätze, gegen die strikten Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, ja sogar gegen das Staatsgrundgesetz verstößt, unmöglich ist, nicht passieren kann und den Gesetzen der Anständigkeit, der Moral und der Loyalität angepaßt werden müßte. Statt dessen läßt die Generalinspektion seit dem Jahr 1899 bis zum Jahr 1912, der Mahregelung des Genossen Schiller, ein solches Statut bestehen.

Anlässlich dieses Falles findet nun Genosse Abgeordneter Lomschik Gelegenheit, sich mit diesem jedem einfachen und natürlichen Rechtsempfinden hohnsprechenden Statut befassen zu können. Er unterzieht sich der Mühe, in einer im April 1912 der Generalinspektion vorgelegten Eingabe dieselbe auf die Bestimmung des § 25 dieses Provisionsstatuts aufmerksam zu machen und ihr darzulegen, daß diese Bestimmung, insofern nach derselben ein derart zusammengesetzter Verwaltungsausschuß endgültig und unanfechtbar unter Ausschluß des Rechtsweges über die Provisionsansprüche der Bediensteten der Auffig-Teplitzer entscheiden soll, unmoralisch und unzulässig ist und darum sofort deren Beseitigung verfügt werden müsse.

Nach monatelangem Harren erhält Abgeordneter Lomschik von der Generalinspektion die Erledigung, daß man in dem § 25 nichts Bedenkliches vorfinden könne, alles in Ordnung sei.

Darauf unterzieht man sich der Mühe, diese Ungeheuerlichkeit, diese Unmoralität, diesen Skandal, den da diese Provisionsstatutenbestimmung darstellt, gerichtlich feststellen zu lassen. Es wird gegen die Auffig-Teplitzer beim Kreisgericht in Leitmeritz die Klage überreicht, um die Ansicht der staatlichen Gerichte zu probieren, ob die Statutenbestimmung, daß ein Bediensteter der Auffig-Teplitzer mit seinem Provisionsanspruch nicht vor Gericht gehen darf, wirklich rechtliche Geltung habe oder nicht.

Die Auffig-Teplitzer wendet natürlich gegen die Klage des Genossen Schiller sofort ein die Unzulässigkeit des Rechtsweges, denn sie habe sich in ihren Statuten, § 25, lit. d, bedungen, daß nur ihr Verwaltungsausschuß unter Ausschluß des Rechtsweges endgültig über Provisionsansprüche zu entscheiden habe.

Zu dem Prozeß wird nun von dem Vertreter des Genossen Schiller, Herrn Dr. Hübsch, früher Auffig, jetzt Wien, in überzeugendster und hinreichendster Weise dargetan, daß diese statutarische Bestimmung nach allen Grundsätzen des positiven Rechtes und nach allem Rechtsempfinden ein direkter Hohn auf Recht, Treue und Glauben und Ehrlichkeit sei. Das Gericht kann sich der Wucht dieser, für jeden Menschen, der nur den primitivsten Begriff von Rechtsempfinden und Anständigkeit besitzt, überzeugenden Argumente nicht entziehen und es fällt „Im Namen Seiner Majestät des Kaisers“ am 8. März 1913, unter Zahl O G I 310/12/7 das Urteil, daß dieser § 25, lit. d, des Provisionsstatuts der Auffig-Teplitzer unzulässig sei, weil diese Bestimmung dem § 19 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches widerspreche, wonach jedermann, der sich in seinem Recht gekränkt zu sein erachtet, seine Beschwerde vor der durch das Gesetz bestimmten Behörde, das sind die staatlichen Richter, vorbringen kann; daß die Bestimmung des § 25 der Statuten, der Verwaltungsausschuß habe endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges über Provisionsanspruch zu entscheiden, als rechtsgültig nicht angehen werden kann, weil nach dem Staatsgrundgesetz vom 27. Oktober 1862, R.-G.-Bl. Nr. 87, über die richterliche Gewalt, niemand dem gesetzlichen Richter entzogen werden darf, weil ein Rechtsstreit zwischen zwei Vertragsteilen nicht von einem Vertragsteil entschieden werden darf, was aber vorliegend nach der Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses der Fall wäre, weil immer nur ein Teil, die Auffig-Teplitzer, entscheide, weil die Bestimmung des § 25 dieses Statuts der Auffig-Teplitzer im Sinne des § 878 a. b. G.-B. sich als eine unerlaubte und jedem Rechtsempfinden widerstrebende Bestimmung darstellt und daß, wenn dieses Statut von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen genehmigt worden wäre, diese Genehmigung ungültig wäre und das Gericht nach Artikel 7 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 44, die Gültigkeit einer solchen Genehmigung zu prüfen berechtigt und die Ungültigkeit einer solchen Genehmigung aussprechen müsse.

Gegen diese Entscheidung des Kreisgerichtes Leitmeritz, mit welcher die Ungültigkeit der erwähnten statutarischen Bestimmung ausgesprochen wurde, hat die Auffig-Teplitzer Rechtsmittel an die oberen Instanzen ergriffen und diese oberen Instanzen haben mit Urteil vom 9. April 1913, R. VI 52/13, das erstinstanzliche Erkenntnis bestätigt und haben ebenfalls „Im Namen

zu sein. Denn anders läßt sich ihr passives Verhalten nicht erklären.

Der Bahnrichter ist in Wirklichkeit der einzige zuerst verantwortliche Mann dafür, daß die Sicherheit des Verkehrs im Bereich des Bahnerhaltungsdienstes voll auf gesichert ist. Er ist derjenige, der bei Vornahme aller wie immer gearteten Erhaltungsarbeiten und auch bei Neuanlagen auf der Arbeitsstelle anwesend ist, anwesend sein muß. Denn der Stationsvorstand, der Bahnerhaltungsgenieur, der Bahnmeister, der Wächter, sie alle, welche in der Instruktion, also am Papier, hiefür mitverantwortlich gemacht werden, sind tatsächlich nicht auf der Arbeitsstelle, können es auch nicht sein, weil sie eben alle etwas anderes zu tun haben. Aber der Bahnrichter ist derjenige, der da sein muß, und die Erfahrung beweist, daß er für jedes Uebersehen, für jeden Zufall und für alle Fehler zuerst verantwortlich gemacht wird. Es kann auch praktisch gar nicht anders sein. Der Bahnmeister, den man ja allerorts durch Ueberhäufung mit Kleinlichen Schreibereien Tag und Nacht an die Schreibstube verbannt hat, kann nicht zehn, elf und mehr Stunden alle Tage am jeweiligen Arbeitsplatz seiner Parteien verweilen und die Arbeiter und ihre Arbeit beaufsichtigen. Er muß diesen wichtigsten Dienst bei allen Bahn- und Bauarbeiten jemand übertragen, und das kann naturgemäß nur der in jeder Hinsicht erprobte und erfahrene Bahnrichter sein. Man vergegenwärtige sich nur einen Augenblick die ungeheure große Verantwortung, die auf dem Bahnrichter lastet, und zwar gemessen an einem einzigen Vorkommnis, das sich kürzlich ereignete:

In Norwegen entgleiste kürzlich ein Personenzug. Ursache war nicht entsprechende Aufmerksamkeit der mit der Bahnerhaltung betrauten Organe über die in der heißen Jahreszeit vorkommende Schienenwanderung. Wer ist bei und vor dem Mann, der solche Erscheinungen verhindern kann? Der Bahnrichter ist es. Er muß bei der Vornahme der zutreffenden Erhaltungsarbeiten dafür sorgen, daß die verbundenen Schienenstränge jenen Spielraum zur Ausdehnung haben, den sie eben, soll nicht fürchtbares Unglück geschehen, naturnotwendig brauchen.

Allerdings geht der Bahnmeister und der Wächter und auch einigemal im Jahre der Herr Vorstand auf der Strecke und kann in solchen Fällen derartige Erscheinungen zur Kenntnis nehmen und deren Beseitigung veranlassen. Aber verhindern kann er diese Erscheinungen nicht. Denn der Bahnrichter muß, seine Vorschrift genau kennend, mit seiner Arbeitspartie dafür sorgen, daß solche Erscheinungen nicht vorkommen.

Ist das nicht allein so viel ungeheuerlich große Verantwortung, daß jeder weitere Hinweis unterbleiben kann? Wenn der Bahnrichter im heißen Sommer bei der täglichen Erhaltungsarbeit einmal darauf vergißt, den Schienensträngen den notwendigen Raum für ihre Ausdehnungsbedürfnisse zu schaffen, dann wird, wie das genannte Vorkommnis lehrt, unsagbares Unglück folgen. Menschen und Material, ungeheure Werte können durch das eine Versehen in wenigen Minuten in tausend Trümmern zerfallen sein. Und genau so ist die Sache bei allen anderen Dienstverrichtungen der Bahnrichter und der Arbeiter, die sie tagtäglich, jahraus, jahrein bei dem gewaltigen Zugverkehr zu leisten haben.

In den geringen Pausen, die zwischen den einzelnen Zügen sind, vollbringen sie gewaltige Leistungen. Fünf, zehn und mehr Schienenstränge müssen auf einmal ausgewechselt werden, die Schwellen und der Schotter ausgetauscht und muß die Bahn nach mannigfacher Richtung wieder fahrbar gemacht werden. Viele Hunderte kleiner und großer, leichtere und schwere Arbeiten müssen zumeist von bloß fünf und zehn Arbeitern unter der Verantwortung des Bahnrichters in Zugspausen von 15, 20 Minuten, vielleicht einer halben Stunde gemacht werden.

Man muß sich nur den Werdegang der Bahnerhaltungsarbeit veranschaulichen können, man muß wissen, daß die Grundlage jeder vollendeten Arbeit, nämlich die nötige Zeit, von vornherein fehlt, daß alles nur Hasten und Hadeln und nicht überlegendes, sicheres Arbeiten ist und man wird sofort die wahre Sachlage erkennen. Ein kleiner Fehler, ein Uebersehen, ein Nichtwissen einer scheinbar kleinen Notwendigkeit und das fürchtbare Malheur ist fertig.

Das ist der wahre Sachverhalt betreffs der Verantwortung des Bahnrichters für die Sicherheit des Verkehrs. Eine Verantwortung, die in ihrer vollen Größe und Tragweite mit Worten gar nicht darzustellen ist.

In diesen stündlich wiederkehrenden Situationen steht dem Bahnrichter außer seinen Arbeitern niemand zur Seite, der ihn auf das und jenes Versehen aufmerksam machen könnte. Der Bahnmeister ist in der Schreibstube, er muß dort sein, der Wächter auf der Strecke und der Herr Vorstand hat tatsächlich auch anderes zu tun, als bei der Streckenarbeit zu weilen. Die Arbeiter haben in der Arbeitschaft auch keine Zeit zu prüfen und zu sehen. Wenn sie nicht der Zufall den Fehler entdecken läßt, so bleibt er eben bestehen. Der Bahnrichter ist also ganz auf sich selbst angewiesen, auf sein Können, auf sein Gedächtnis; wehe, wenn dieses einzige Ich einmal, aber auch nur einmal, verhängnisvoll versagt. Dann wandert der Mann in den Kerker und manchmal auch mit den anderen ins Jenseits...

Der Bahnrichter hat aber nicht nur die Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrs, sondern auch die für das Leben der ihm zugeteilten Arbeiter und auch für die seiner eigenen Person zu tragen. Die fürchtbare Tragödie von St. Pölten ist noch in allzu frischer Erinnerung, wo die ganze Arbeitspartie vom daherbrausenden Personenzug mitten in der Arbeit zusammengerädert wurde. Und warum sie ihr Leben lassen mußten, die Braven, ist auch noch nicht vergessen. Gegen jede Vorschrift muß bis zur letzten Minute vor Ankunft des Zuges gearbeitet werden, intensiv, rasch, weil es sonst kein Fertigwerden gibt, weil andernfalls die Bahn zur Fahrt nicht frei ist.

Was nützen alle die schönen Vorschriften, wenn sie nicht eingehalten werden, weil sie einfach nicht eingehalten werden können. Da heißt es zum Beispiel so schön in der Vorschrift, daß bei Arbeiten an den Geleisen die Bahn 15 Minuten vor dem Eintreffen eines fahrplan-

mäßigen Zuges an der Arbeitsstelle fahrbar hergestellt sein müsse. Wenn die Vorschrift durchgeführt wird, dann kann die große Mehrzahl der nötigen Bahnerhaltungsarbeiten überhaupt nicht verrichtet werden. Die meisten Zugspausen haben nicht mehr als 15 Minuten Dauer. Und doch wird alle Arbeit beim Tag gemacht, weil für Nacharbeit, wo der Zugverkehr schwächer ist, kein Geld ausgegeben wird.

Es wird also geschuftet und geschunden, was das Zeug hält, weil es nicht anders geht. Solange kein Malheur ist, wird auch von den Vorgesetzten die vorschriftswidrige Dienstleistung nicht verpönt; heutzutage weiß ohnehin jedes Eisenbahnerkind, daß die Vorschriften nicht zum Einhalten, sondern nur dazu da sind, damit die wahren Schuldigen niemals erwischt werden.

Das ist nun der Bahnrichter in seiner wahren Größe. Vieles Wissen, tüchtige Praxis, eisernes Pflichtbewußtsein und viele andere gute Eigenschaften muß er haben, wenn er seinen ganzen Mann stellen soll. Die meisten Bahnmeister und die Vorstände, die mit dem Mann im persönlichen Verkehr stehen, wissen ihn zu schätzen und behandeln ihn auch dementsprechend. Aber nur die Staatsbahnverwaltung, das Eisenbahnministerium hält diese Braven, unentbehrlichen Bediensteten so knapp, als hätte es keinerlei dienstliche und menschliche Rücksichten zu üben und als hätte sie die Behandlung dieser Bediensteten von einem Standpunkt aus zu verfolgen, den ein rücksichtsloser Unternehmer einnimmt, der nur auf sein augenblickliches Profitinteresse bedacht ist.

Nicht einmal das, was vielen anderen Bediensteten gewährt wird, bekommt der Bahnrichter. Fast alle Tage des Jahres ist der Mann mit seinen Arbeitern gezwungen, das Mittagmahl auf der Strecke, außerhalb seines eigentlichen Amtsorts einzunehmen. Er muß es sich zumeist im Wirtshaus kaufen, eine enorme tägliche Ausgabe, für die er keinen wie immer gearteten Ersatz bekommt. Unsere Bahnrichter werden mit 900 Kr. Gehalt angestellt und in 23 Jahren können sie unter sehr günstigen Verhältnissen den Endgehalt von 1600 Kr. erreichen. Mit diesen fargen Bezügen müssen sie ihre häuslichen und ihre durch den Aufenthalt „auswärts“ bedingten Bedürfnisse decken. Für alle Bediensteten sieht die Dienstordnung und das Gebührenregulativ für solche durch die besondere Art der Dienstleistung bedingten Mehrauslagen Ersatz, Entschädigungen durch Zehrgelder und Pauschalien vor, alle Bediensteten bekommen diese Ersatz, nur die Bahnrichter sind davon ausgeschlossen. Und verweigert werden sie ihnen mit der lächerlichen Begründung, daß dann auch die Arbeiter die Entschädigung bekommen müßten. Warum nicht auch bei den anderen Kategorien, welche die Entschädigung bekommen, dasselbe Argument ins Treffen geführt wurde? Das ist sehr einfach zu erklären, weil sich die Bediensteten dieser anderen Kategorien eine derartig vage Ablehnung ihrer berechtigten Wünsche in der großen Mehrheit nicht bieten lassen. Weil sie nicht so demütigt und gottergeben ihr Können und Wissen, wie der größte Teil der Bahnrichter es heute noch tut, vor den Mäulen der Welt verbargen.

Die Erkenntnis der Macht der organisierten Einheit wird auch die Bahnrichter aus dem unwürdigen Zustand befreien, in dem sie heute seufzen. Der Wille zur geschlossenen Tat und seine Ausführung wird sie in jene Höhe bringen, die sie mit Recht fordern können. Aber helfen müssen sie sich selber, vereint mit dem großen Heer aller übrigen. Je eher sie sich in dieser Weise betätigen werden, um so früher wird die Stunde ihrer Erlösung schlagen.

Konferenz

der Hauptvertrauensmänner der Werkstätten- und Heizhausarbeiter der k. k. Staatsbahnen.

Im letzten Jahre wurde eine Reihe von Verschlechterungen hauptsächlich in den Lohn-, Lohnvorrückungs- und Stabilisierungsfragen projektiert und teilweise auch durchgeführt. Die Einführung des Prämienystems wurde durch verschiedene Proben bei dem Werkstätten- und Heizhauspersonal der k. k. Staatsbahnen angeündigt. Andererseits hat kein Eisenbahner darüber eine Ahnung, wie sich die Aufteilung der in Etappen zugebilligten Zuzunahmen von 15 Millionen Kronen, die im Parlament behandelt wurde, gestalten werde, so daß, beunruhigt durch verschiedene in die Verhältnisse der Arbeiter einschneidende Maßnahmen im Werkstätdienst, unter der Arbeiterschaft eine große Erregung Platz griff. Aus diesen Gründen hatte die Zentrale für Sonntag den 17. August d. J. nach Wien, 10. Bezirk, Arbeiterheim, eine Konferenz der Hauptvertrauensmänner der Werkstätten- und Heizhausarbeiter der k. k. Staatsbahnen einberufen und abgehalten. Es versammelten sich 45 Delegierte aus dem ganzen Reich. Von der Zentrale waren anwesend die Genossen Schwab, Somitsch und Soboda, vom Sekretariat Lemberg Genosse Racjanowski sowie sämtliche Arbeiterzentralausschußmitglieder dieser Kategorien.

Genosse Schwab eröffnet um 9 Uhr vormittags die Sitzung und entschuldigt die Abgeordneten Genossen Tomitsch und Müller, welche sich auf der Reise nach London zum Internationalen Transportarbeiterkongreß befinden.

- Die Tagesordnung:
1. Die in nächster Zeit durchzuführen Forderungen der Werkstätten- und Heizhausarbeiter;
2. Das Afford- beziehungsweise Prämienystem;
3. Vertrauensmännerorganisation und
4. Eventuelles

wird unter Zusammenziehung der ersten zwei Punkte genehmigt, worauf

Genosse Somitsch als Referent das Wort ergreift, die Situation schildern, in der sich gegenwärtig die Eisenbahner befinden, eine Situation, wie sich eine solche seit Wirtels Zeiten nie so arbeiterfeindlich gestaltet hat. Eingehend auf die Sache selbst behandelt er ausführlich die Frage des Prämienystems und dessen Wirkungen, die Frage der Stabilisierung, die entstandenen Schäden und Härten, die Frage der Grund- beziehungsweise Minimallohne und der Lohnvorrückungen und betont, daß die Arbeiter in verschiedenen Konferenzen zu allen diesen Fragen bereits ungewöhnliche Stellung

genommen haben. Er erörtert sodann die vom Eisenbahnministerium feinerzeit gegebenen Zugeständnisse und hält sie den bereits durchgeführten Verschlechterungen gegenüber, die Arbeits- und Lohnordnungen eingehend besprechend und hervorhebend, daß der Arbeiterzentralausschuß weder zur Arbeits- noch zur Lohnordnung trotz der entsprechenden Anträge und vorgelegten Entwürfe gebührenden Einfluß nehmen durfte. Der von der Zentrale an die Hauptortsgruppen feinerzeit versendete „Einspruch“ wurde selbstverständlich behandelt und die Arbeiterauschußmitglieder haben sich wohl überall bemüht, bei den Direktionen einzuwirken, daß die früheren, besser bestandenen Verhältnisse aufrechterhalten bleiben mögen. Allein das Eisenbahnministerium hält mit Bähigkeit daran fest, die Arbeiterschaft mit Verschlechterungen zu bedrücken. Trotzdem kann unsere Organisation durch eifriges, jahrelanges Bemühen auf die Wiedereinführung des 50 Kronen-Schlüssels als alleinigen, speziell als ihren, Erfolg hinweisen und werden die von dem 100 Kronen-Schlüssel betroffenen und enorm geschädigten Arbeiter wohl mit einem Ausgleich bedacht werden. Es müsse deshalb die Organisation mit aller Macht darauf hinarbeiten, von den etappenweise bewilligten 15 Millionen Kronen die Forderungen der Werkstätten- und Heizhausarbeiter durchzusetzen.

Genosse Weiser (Linz) bemängelt, daß durch den Umstand, daß im Wiener Direktionsbezirk eine Verbesserung dadurch eintritt, daß jene Arbeiter, die vor dem 1. Jänner 1912 schon in Bahndiensten gestanden sind, die alte Vorrückung beibehalten, während jene nach dem 1. Jänner 1912 aufgenommenen nach der Lohnordnung behandelt werden, eine zweite Kategorie von Arbeitern geschaffen wird, ein Verhältnis, das nicht gebilligt werden kann. Es muß auf eine durchwegs zweijährige Vorrückung als auf eine Hauptforderung hingearbeitet werden, der sich als nächste Hauptforderungen der Härtenausgleich und die Regelung in der Stabilisierungsfrage anschließen.

Genosse Winter (Wien I) erörtert eingehend die Hauptforderung nach einem Grundlohn von Kr. 3.60, während die Differenz bei den Professionisten hinsichtlich des Minimallohnes Kr. 1.40 betragen soll. Höchst unzufrieden sind die Arbeiter über die Verschiedenheit der Dauer des Probatoriums und fordert er, darauf hinzuwirken, daß der Antrag der Zentralpersonalkommission (zwei Jahre) endlich durchgeführt werde. Bezüglich der Einführung eines Afford- oder Prämienystems wird erklärt werden, daß ein guter Afford wohl angenommen werden könnte. Aber wir erinnern uns, daß bis jetzt die Eisenbahnen keinen einzigen guten Afford aufweisen können und jeder Eingeweihte der projektierten Maßnahmen wird urteilen müssen, daß auch in Zukunft die Eisenbahnen keinen guten Afford aufweisen werden. Es muß deshalb jedem solchen Antrag das höchste Mißtrauen entgegengebracht werden. Wir erklären: Weg mit jedem Afford- oder Prämienystem!

Genosse Schmiedhuber (Arbeiterzentralausschußmitglied) entrollt das Bild der wahrhaft derouten Verhältnisse der Heizhausarbeiter und hebt hervor, daß die Staatsbahnverwaltung kalt und gleichgültig diesen erbärmlichen Verhältnissen gegenübersteht. Er bittet um besondere Rücksichtnahme für diese Kategorie hinsichtlich ihrer Forderungen und ihrer Durchsetzung.

Genosse Linz (Lemberg) legt dar, daß in den gegenwärtigen Verhältnissen selbst dann, wenn die zweijährigen Vorrückungsfristen sofort eingeführt würden, nur einige Bedienstete den projektierten Endgehalt von 2000 Kr. erreichen könnten. Es sollte der Weg gefunden werden, daß jeder den Endgehalt erreichen muß.

Genosse Schnajdr (Bilsen) spricht tschechisch und erklärt, daß jedes Afford- oder Prämienystem abzulehnen ist und fordert von der Organisation ein scharfes Eintreten für die Verbesserung der Lohn- und Stabilisierungsverhältnisse.

Genosse Libora (Bubna) spricht gleichfalls tschechisch und betont, daß wir unbedingt auf dem Boden des in der vorjährigen Konferenz beschlossenen Regulativs stehen bleiben und dies durchsetzen sollten. Er behandelt die Ungleichheit in den Verhältnissen der Bediensteten und schildert folgenden trafen Fall: Die Prager und Nimburger Bediensteten haben das gleiche Quartiergeld; die Lohnprofessionisten hingegen haben in Prag Kr. 3.80, in Nimbura Kr. 3.40, also eine Differenz von 40 H.

Genosse Gilg (Mährisch-Ostau) geht auf den Unterschied ein, der zwischen den alten und den neu verstaatlichten Bahnen im Arbeits- und Entlohnungsverhältnis besteht und wünscht, daß sich die Werkstätten- und Heizhausarbeiter unbedingt die Mittel aussuchen mögen, eine Einheitlichkeit zu finden und durchzusetzen.

Genosse Rechal (Simmering) weist nach, daß die Affordarbeiter auf der St. E. G. die Grundlohn- und Automatikfrage auf das lebhafteste interessieren muß und wird. Auch er wünscht, wie Genosse Libora aus Bubna, daß die Konferenz auf dem Standpunkt des Lohnregulativs beharren möge. Wir verlangen die Stabilisierung, allerdings auf Grund unseres heutigen Verdienstes.

Genosse Schuster (Zedlitz) schließt sich in der Hauptsache den Ausführungen des Genossen Rechal an, das ist das Lohnregulativ. Er schildert sodann die Entwicklung der Werkstättenverhältnisse der O. N. B. W. und fordert Bekämpfung der Lohnordnung. Die Stabilisierung, wie sie bei den alten Staatsbahnen geübt wird, würde eine unendlich große Schädigung für die Arbeiter der O. N. B. W. sein, weshalb nur auf Grundlage des gegenwärtigen Verdienstes die Stabilisierung erfolgen darf.

Genosse Heider (Floridsdorf) erörtert die Affordverhältnisse in Floridsdorf, gleichzeitig den Kampf schildern, den die Gesamtarbeiterschaft der dortigen Werkstätten geführt hat.

Genosse Karger (Mährisch-Schönberg) spricht sich gegen eine Zerteilung der Arbeiter aus, daß nämlich die Arbeiter, die vor dem 1. Jänner 1912 schon im Bahndienst standen, die zweijährige, die nach dem 1. Jänner 1912 eingetretenen eine dreijährige Vorrückungsfrist haben sollen.

Genosse Humfort (Küttelfeld) bespricht eingehend die Verhältnisse der im Taglohn befindlichen Hilfsarbeiter und Professionisten im Villacher Staatsbahndirektionsbezirk und beharrt darauf, daß die Begrenzung des Lohnes (Endlohn) auf gelassen werde.

Genosse Strom (Wien, Nordbahn) eröffnet der Konferenz, daß in Wien-Nordbahn die Professionisten oft mit Kr. 3.40 bis Kr. 3.50 aufgenommen werden, also weit unter dem bestehenden Grundlohn. Er regt an, daß dort, wo die Direktion das Afford- oder Prämienystem aufzuringen will, die Vertrauensmänner sofort zusammenzutreten sollen und sodann unter Anschluß sämtlicher Werkstätten- und Heizhausarbeiter eine Entscheidung gefaßt werden soll. Endlich einmal muß die Solidarität angerufen werden!

Genosse Buzert (Jägerndorf) meldet sich zur Geschäftsordnung und beantragt „Schluß der Debatte“, welcher Antrag mit Rücksicht auf die bereits geführten ausführlichen Darlegungen einstimmig angenommen wird.

Genosse Somitsch behandelt in seinem Schlusswort alle in der Debatte aufgerollten Fragen und legt der Konferenz folgende Resolution vor:

Resolution:
„Die am Sonntag den 17. August 1913 im Arbeiterheim in Wien X versammelten Hauptvertrauensmänner der Arbeiter von den Haupt- und Betriebswerkstätten sowie der dazu gehörigen Heizhäuser aller k. k. Staatsbahnen protestieren vor allem gegen jede wie immer geartete Verschlechterung der Arbeits- und Entlohnungsverhältnisse und bestehen unter allen Umständen darauf, daß die Beträge, welche zur Verbesserung der Lage des Personals und vor allem der Arbeiter bewilligt worden

stanz, den Arbeitern auch zukommen und heben hervor, darüber auf das genaueste zu achten.

Die Vertrauensmänner sprechen sich auch gegen die Einführung des Prämien- oder Affordsystems aus, weil jedes derselben in den Eisenbahnanstalten vollständig zwecklos ist.

Unter Aufrechterhaltung der in den Konferenzen vom 25. und 26. März 1911 und 1. September 1912 gefassten Beschlüsse sowie des auf Grund dieser Beschlüsse verfahren, vom Arbeiterzentralausschuss und allen anderen Arbeiterausschüssen eingehenden Lohnregulativen (Lohnordnungen) bezeichnen die Hauptvertrauensmänner folgende Forderungen als am dringendsten zur Durchführung:

1. Erhöhung aller Löhne und Einreihung aller älteren Arbeiter in die ihrem Dienstalter entsprechende Lohnstufe nach Vereinbarung mit den Arbeiterausschüssen über die Art und Weise der Durchführung.

2. Verbesserung aller bisher bestehenden Lohnvorrückungen. Bei der eventuellen Gleichstellung der Vorrückung in den einzelnen Kategorien bei allen Staatsbahnen sollen die Anfangslöhne und die Löhne jener Arbeiter, welche durch die neue Vorrückung einen Verlust erleiden würden, um den Betrag der Differenz zwischen der alten verbesserten und der neuen Lohnvorrückung nach Punkt 1 erhöht werden. Die Lohnvorrückungen sind nicht abhängig zu machen von nach Maßgabe des vorhandenen „Kredits“, „zufriedenstellende Dienstleistung“ u. s. w., sondern sollen in allen Fällen gewährt werden.

3. Die Probezeit für die Professionisten hat zu entfallen und ist der Grundlohn (Minimallohn) für alle Professionisten mit Kr. 140, für qualifizierte Hilfsarbeiter mit 80 S. über den örtlichen Grundlohn festzusetzen. Der Lohn der Professionisten und der dauernd als qualifizierte Hilfsarbeiter in Verwendung stehenden ist nicht zu teilen und sind Zuschläge nur für vorübergehende Arbeiten festzusetzen. Alle bisher bestehenden Lohnzuschläge sollen weiter bestehen bleiben und sind sämtliche Lohnzuschläge mit den Arbeiterausschüssen zu vereinbaren und als Nachtrag zur Lohnordnung in den Amtsblättern zu veröffentlichen.

4. Neuerstellung der Stabilisierungsnormen nach den in dem Beschluss der Konferenz vom 25. und 26. März 1911 enthaltenen bezüglichen Punkten. Das sind:

a) Für die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter gelten folgende Grundzüge: Vom Stande der gesamten Arbeiterschaft in jeder Werkstätte sind immer 80 Prozent stabilisiert, und zwar immer 80 Prozent von den Professionisten, qualifizierten Hilfsarbeitern und Hilfsarbeitern. Die Stabilisierung erfolgt in jedem Falle auf Grund des 300-, beziehungsweise 365fachen des zuletzt bezogenen Taglohnes ohne Anrechnung der Dienstkleider.

Bei der Stabilisierung darf niemand einen Schaden gegenüber dem 300-, beziehungsweise 365fachen des zuletzt bezogenen Lohnes erleiden. Differenzen sind immer durch Rundung, das heißt Einreihung in die nächst höhere Gehaltsstufe auszugleichen;

b) alle Professionisten, welche als solche in Verwendung sind, sind als Diener der Gruppe A zu stabilisieren. Die Professionisten, welche als solche in Verwendung stehen und schon in der Gruppe B stabilisiert sind, sind in die Gruppe A der Diener einzureihen. Alle stabilisierten Professionisten sind, sofern sie als solche in Verwendung sind, in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. in die Kategorie der Unterbeamten einzureihen, und zwar nach Ablegung der erforderlichen Prüfung;

c) unter Geltung der in Punkt a) angeführten Grundzüge sind die qualifizierten Hilfsarbeiter als Diener der Gruppe B zu stabilisieren. Die in der Gruppe C stabilisierten qualifizierten Hilfsarbeiter sind in die Gruppe B einzureihen. Die Hilfsarbeiter sind unter Geltung der in Punkt a) angeführten Grundzüge, als Diener der Gruppe C zu stabilisieren;

d) jenen Stabilisierten, welche bei ihrer Stabilisierung gegenüber dem 300-, beziehungsweise 365fachen des zuletzt bezogenen Lohnes eine Einbuße erfahren haben, ist durch Separatabonements oder auch durch Kürzung der Vorrückungsfristen die Einbuße gutzubringen. In gleicher Weise sind jene zu berücksichtigen, welche am 1. Jänner 1909 stabilisiert wurden und bei welchen nicht beachtet wurde, daß sie zu diesem Zeitpunkt eine Regulierung, beziehungsweise Aufbesserung ihres Lohnes aus der Lohnregulierung erfahren hätten; in gleicher Weise ferner auch die, welche in gleicher Art bei den vorhergegangenen Lohnregulierungen unberücksichtigt blieben;

e) die Arbeiter der Werkstätten bei den verstaatlichten Bahnen sind nach folgenden Grundzügen zu stabilisieren: Jene Werkstättenarbeiter, bei welchen der Gesamtjahresverdienst den Anfangsgehalt, beziehungsweise das Quartiergeld der Diensteskatoren, in denen sie stabilisiert werden, übersteigt, sind in jene Gehalt- und Quartiergeldgruppe einzuführen, die, ohne Einbuße herbeizuführen, dem Gesamtjahresverdienst entspricht.

Wenn der Endgehalt, beziehungsweise das Quartiergeld nicht hinreicht, um den Gesamtjahresverdienst des zu Stabilisierenden zu decken, ist derselbe — weil aus seinem höheren Verdienst die dementsprechende Qualifikation hervorgeht — in die nächst höhere Diensteskatoren im Sinne des vorhergehenden Absatzes einzureihen. Jenen Arbeitern, bei welchen trotz der Einreihung in die höhere Diensteskatoren der Endgehalt, beziehungsweise das Quartiergeld nicht hinreicht, den Gesamtjahresverdienst zu decken, ist der Uebertrag in Form einer Zulage, die nach der Lohnvorrückung zu steigen hätte, zu bezahlen. Jenen Arbeitern, welche im Zeitpunkt der Einführung der Stabilisierung bereits im Dienst stehen und noch nicht oder nicht mehr stabilisiert werden können, ist der Gesamtjahresverdienst ungekürzt in definitivem Lohn umzuwandeln, von welchem sie sodann nach der festgesetzten Lohnautomatik vorzurücken haben. Der Prozentsatz des Standes der Stabilisierten hat auch in den Werkstätten der verstaatlichten Bahnen 80 Prozent des Gesamtarbeiterstandes in jeder Werkstätte zu betragen. Vor der Durchführung der Stabilisierung, beziehungsweise der Umwandlung des Gesamtjahresverdienstes in definitivem Lohn sind für alle Werkstätten die Grundlöhne (Mindestlöhne) und die Lohnvorrückungen im Einvernehmen mit den betreffenden Arbeiterausschüssen festzusetzen. Die nach dem Zeitpunkt der Einführung der Stabilisierung in den Dienst der Staatsbahnen eintretenden Arbeiter sind nach den im Einvernehmen mit den Arbeiterausschüssen erstellten Grundlöhnen, Lohnvorrückungen, den jeweils bestehenden Stabilisierungsnormen u. s. zu behandeln;

f) die Vorrückungsfristen betragen in allen Dienerkategorien je zwei Jahre, und zwar bis zur Erreichung des Endgehaltes.

5. Feststellung, welche Kategorien mit dem 300- und welche mit dem 365fachen des zuletzt bezogenen Lohnes stabilisiert werden. Arbeiter, welche mit 300 Tagen stabilisiert wurden und in eine Kategorie überstellt werden, in welcher die Stabilisierung mit dem 365fachen Taglohn erfolgt, haben in jedem Falle die Ueberstunden, Sonn-, Feiertags- und Nachdienstleistungen nach den für die Werkstätten bestehenden Bestimmungen entlohnt zu erhalten oder sie sind in jene Gehaltsstufe einzureihen, in der sie sich befinden würden, wenn sie mit dem 365fachen Taglohn stabilisiert worden wären.

7. Aufhebung des außerordentlichen Avancements, insofern solche nicht einem Härtenausgleich dienen und Verwendung dieser Beträge zum Ausgleich von Härten.

8. Einreihung aller Diener in die ihrem Dienstalter entsprechende Gehaltsstufe.

9. Wo der Afford nicht durch Stabilisierung oder Umwandlung in Lohn ohne Schaden für die Arbeiter aufgehoben wird, sollen die Affordarbeiter:

a) dasselbe Lohn- und Lohnvorrückungsverhältnis wie die übrigen Arbeiter gleicher Kategorien erhalten;

b) einen Minimalaffordverdienst über den Lohn garantiert bekommen;

c) nachdem bei den Affordarbeitern eine Lohnerrhöhung im Gesamtverdienst nicht zum Ausdruck kommt, eine entsprechende Erhöhung sämtlicher Affordpreise erfahren.

10. Alle aus dem Affordverhältnis sich für beide Teile ergebenden Rechte und Pflichten sind in einem gegenseitig vereinbarten Vertrag zu fixieren und von beiden Teilen zu zeichnen.

Die allgemeine Form des Vertrages für jede Kategorie ist im Zentralarbeitersauschuss festzulegen, für jede Kategorie in jeder Direktion mit dem Arbeitersauschuss zu ergänzen. Die Details der Verträge, das heißt, die Affordsätze (Text und Preise) sind mit jeder Affordgruppe, beziehungsweise mit den Vertrauensmännern vorerst zu vereinbaren, bevor die Zeichnung des Gesamtvertrages erfolgt. Für den im Turnusdienst verwendeten Arbeiter ist zur Berechnung des Verdienstes der Normallohn und eine Arbeitszeit von acht Stunden, beziehungsweise ein Dienst- und Ruheverhältnis von 1:2 zugrunde zu legen und jede darüber geleistete Zeit als Ueberzeit zu entlohnen.

11. Die bisher den Arbeitern zugestandene Bezahlung der freien Tage hat auch fernerhin aufrecht zu bleiben oder es ist der Verdienstausfall infolge Nichtbezahlung der freien Tage durch eine eigene Lohnaufbesserung voll zu decken.

12. Für die nicht im Turnus stehenden Heizhausarbeiter ist eine neunstündige Arbeitszeit festzusetzen.

13. Die definitiven Heizposten sollen vermehrt werden, in der Weise, daß alles erforderliche Maschinenpersonal definitiv angestellt ist.

14. Alle von der Staatsbahnverwaltung für das Personal zu treffenden Maßnahmen und deren Durchführung sind mit dem Arbeiterzentralausschuss und in weiterer Folge mit den Direktionsarbeitersauschüssen zu vereinbaren und die vereinbarten diesbezüglichen Bestimmungen über die Durchführung in den Amtsblättern zu veröffentlichen.

15. Die Sitzungen des Arbeiterzentralausschusses sowie der anderen Arbeitersauschüsse sollen immer so stattfinden, daß alle Gruppen beisammen sind, das heißt gemeinsame Sitzungen haben.

Dies die dringendsten Forderungen. Nachdem aber Worte allein nicht genügen, um die Lage zu verbessern, hierzu nachweislich in jedem Falle eine starke Organisation notwendig ist, fordern die Hauptvertrauensmänner alle ihre Kollegen auf, sich dem Rechtsschutz- und Gewerkschaftsberein anzuschließen, den Gegnern desselben kein Gehör zu schenken, denn deren Tätigkeit bestand bis jetzt in nichts anderem, als die Einigkeit der Werkstätten- und Heizhausarbeiter zu zerstören. Die Erfahrung hat dies gelehrt. Auf daher in jene Organisation, die bisher mit schwerer Mühe ihre Pflicht erfüllt hat. Kollegen! Die Vertrauensmänner, die Organisation wollen ihre Pflicht erfüllen. Tut auch ihr das curige, werdet einig, werdet stark!

Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

Zum zweiten, beziehungsweise dritten Punkt, „Vertrauensmännersystem“, referierte Genosse Somisch in ausführlicher, einständiger Rede, darauf erinnernd, daß wir seinerzeit eine eingehende Instruktion mit Musterlisten verabschiedet haben. Diese Listen sind nun gedruckt und werden demnächst zur Verfügung gelangen.

Genosse Winter beantragte Wahl eines Hauptvertrauensmannes; dieser Antrag wurde von den Genossen Reunteufel (Grund) und Frank (St. Pölten) unterstützt. Letzterer stellte den Antrag, den Genossen Winter zu wählen. Genosse Winter wurde einstimmig gewählt. Es wurden noch mehrere Anträge gestellt, über welche beschlossen wurde, sie der Zentrale zuzuwenden.

Nachdem beim Punkt „Eventuelles“ noch verschiedene Anfragen gestellt und beantwortet wurden, schloß um 7 Uhr abends Genosse Schwab die Konferenz.

Zur Aufklärung!

Auf die vielen Anfragen seitens des Personals wegen der Aufstellung der vom Eisenbahnminister in Aussicht gestellten 15 Millionen teilen wir folgendes mit: Abgeordneter Genosse Tomšik hat wiederholt im Eisenbahnministerium vorgesprochen und Aufschluß über die Verteilung des genannten Betrages verlangt. Im k. k. Eisenbahnministerium wird derzeit folgendes erklärt: Ueber die Art der Aufstellung der für die Jahre 1914 und 1915 in Aussicht genommenen Beträge sei man sich noch nicht klar. Der Betrag von 6 Millionen, das heißt im laufenden Halbjahre 3 Millionen Kronen, werde für Lohnerrhöhungen u. s. die Arbeiter betreffend, und für Aufbesserungen für das definitive Personal verwendet; über das Wie ist man sich ebenfalls noch nicht ganz klar. Es werden vom Eisenbahnministerium der Zentralarbeitersauschuss und der Zentralausschuss der Personalkommission einberufen und diesen beiden Institutionen die geplanten Reformen zur Begutachtung vorgelegt werden, wobei den Vertretern des Personals Gelegenheit gegeben wird, die Meinung des Personals zum Ausdruck zu bringen.

Die Exekutive.

Zur Frage der Stabilisierung der Arbeiter*).

Die Elektrizitätsarbeiter.

I.

Nur mehr eine Frage der Zeit wird die alleinige Anwendung der Elektrizität als „bewegende Kraft“ selbst auf den Hauptbahnen sein. Viele Lokalbahnen sind bereits ausschließlich nur elektrisch betrieben. In den Vordergrund gerückt wird die Anwendung der elektrischen Kraft vom Unternehmensegeist deshalb, weil, ohne die Betriebskosten zu mehrern, die Fahrgeschwindigkeit den Bedürfnissen und Betriebsergebnissen entsprechend gesteigert wird. Daß dabei noch große Ersparnisse erzielt werden können, so die Wasser- und Kohlenstationen und vieles dergleichen, wird oft gar nicht einmal ins Kalkül gezogen. Bei dem Umstand aber, daß das Eisenbahnwesen an sich als ein wirtschaftliches Kulturwerk allseits aufgefaßt wird, was sicherlich zutrifft, müßte selbst dann, wenn sogar Mehrkosten erkünden, dennoch getrachtet werden, mit den größten Opfern dessen Weiterbildung

* Siehe unsere Artikel in den Nummern 34 vom Jahr 1912 und 12 vom Jahr 1913 des „Eisenbahner“.

zu Ruh und Frommen der Menschheit auf die höchste Stufe der Vervollendung zu bringen. Von heute auf morgen freilich wird eine derartige Umwälzung nicht stattfinden, allein überall regt und rührt es sich. Abgegeben vom Telegraphen sind die elektrischen Sicherungsanlagen die ersten Vorboten gewesen; die Errichtung elektrischer Kraftanlagen zur Beleuchtung der Bahn- und Rangierbahnhöfe, der Tunnel u. s. sind nur die weitere natürliche Folge. Und so hat sich mit der Errichtung dieser elektrischen Kraftanlagen durch dieselben nicht nur ein neues, modernes, absolut nicht zu entbehrendes Hilfsmittel der Eisenbahnen, sondern auch ein eigenes, der modernen Einrichtung entsprechendes und deshalb besonders qualifiziertes Personal in die Kategorien der durch die diversen Instruktionen und die Diensttragnematik festbezeichneten Bediensteten eingeschoben, ein Personal, das sich, weil es durch die weise Fürsorge der Verwaltung nicht gleich genügend gewirkt und seinen Fähigkeiten entsprechend eingereiht ward, insbesondere bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, leider selbstverständlich erst Geltung verschaffen muß. Ueber die Behandlung dieses Personals seitens der k. k. Staatsbahnen müssen wir heute reden und gleichzeitig unseren prinzipiellen Standpunkt in der Frage der Elektrizitätsarbeiter unabweislich und klar festlegen.

Nach dem Wilinskischen Erlaß wissen wir, daß es die Verhältnisse der Eisenbahnen erfordern, zwei Hauptkategorien von Arbeitern zu besitzen, und zwar Arbeiter, die dem Betrieb angehören und über die aus Rücksichten des Verkehrs zu jeder Zeit verfügt werden kann, und Arbeiter, die in Hilfsanstalten (Werkstätten, Bahnerhaltung u. s.) beschäftigt werden. Die ersteren unterstehen hinsichtlich der Arbeitszeiten den jeweils geltenden Bestimmungen, die letzteren dem Gesetz, ein Unterschied, der natürlicherweise auch in der Entlohnung zum Ausdruck kommt, indem die ersten Lohn oder Gehalt für 365 Tage, die letzteren nur für 300 Tage beziehen. Die elektrischen Kraftanlagen sind nun im Sinn des Wilinskischen Erlasses sowohl als auch in dem des erwähnten Gesetzes Hilfsanstalten und die in denselben beschäftigten Arbeiter unterstehen demnach hinsichtlich ihrer Arbeitszeit dem erwähnten Gesetz, gerade so wie die Arbeiter der Werkstätten und der Bahnerhaltung, das heißt, daß auch für die Elektrizitätsarbeiter die gesetzlichen Bestimmungen der Sonntagsruhe zu gelten haben. Teilweise geschieht in den vorhandenen Erlässen des k. k. Eisenbahnministeriums*) der Elektrizitätsarbeiter schon dementsprechende Erwähnung, die leider nur so nebenher läuft, aber außer einigen Arbeitsordnungen diverser Direktionen ist jedoch für die Elektrizitätsarbeiter nichts festgesetzt. Allein auch diese Arbeitsordnungen sprechen von der Sonntagsarbeit als von einer Arbeit im beschränkten Maß und ordnen an, daß, sofern diese Sonntagsarbeiten länger als drei Stunden dauern, den dabei beschäftigten Arbeitern mindestens eine 24stündige Ruhezeit am darauffolgenden Sonntag gewährt wird. (§ 7 der Arbeitsordnung, k. k. Staatsbahndirektion Wien). Wenn wir ferner noch die Bestimmungen derselben Arbeitsordnung über die Bezahlung der geleisteten Ueberstunden ins Auge fassen, insbesondere den für diese Arbeiter hochwichtigen Satz, daß „die Ueberstunden unbeschadet den entgegenstehenden Bestimmungen der für das definitive Personal erlassenen Dienstordnung besonders entlohnt werden“ (§ 6), so ist die Einreihung dieser Arbeiter, als zur zweiten Hauptkategorie gehörig, jedermann klar.

Aber noch auf eine andere Weise erbringen wir den Nachweis, daß die Elektrizitätsarbeiter Anspruch auf ihre gesetzliche Sonntagsruhe haben, beziehungsweise mindestens die Zuerkennung des freien Sonntags haben müssen, so daß, wenn der Umstand einer Sonntagsarbeit durch die Art des kontinuierlichen Betriebes zur zwingenden Notwendigkeit wird, und daß dieses zutrifft, werden wir nicht bestreiten, diese Arbeit als eine besondere Arbeitsleistung in einer besonderen Zeit auch besonders entlohnt werden muß. Wir gehen bei diesem Nachweis von dem Grundsatz aus, daß jeder Arbeiter, der eine gewisse Lehrzeit hinter sich und sich während dieser bemüht hat, in sorgfältigem Studium unter Entbehrung und ohne Entgelt, weitere Beschwerden gar nicht erwähnen, sich zu tüchtigem Können und Wissen aufzuschwingen, dieses Können und Wissen nach seiner Lehrzeit noch Tag für Tag in seinen Feierstunden strebsam bereichernd, um in fachtechnischer Hinsicht als vollkommen ausgebildet und qualifiziert zu gelten — daß jeder Arbeiter in allen Privatbetrieben in seinem ihm gesetzlich gewährleisteten Rechte, sei es immer wo es sei, auf der ganzen Welt auch gesetzlich geschützt werden wird. Wir nehmen also die qualifizierte Leistung zur Grundlage; sein Lehrzeugnis hat ihm seine Rechte verbrieft. Ein derartiger Arbeiter ist doch schlechthin kein Tagelöhner, er hat es wahrlich nicht nötig, sich für jedwede Arbeit erbötig zu machen, er wird vielmehr mit Stolz, mit Bewußtsein sein qualifiziertes Können in den Dienst stellen. Ein solcher Arbeiter wird in Privatbetrieben eine Schätzung erfahren, eine Schätzung nicht nur in der Entlohnung, sondern auch im Umgang, in der Behandlung. Und dort, wo ihm dies nicht geschähe, wird er sich diese Schätzung erzwingen. Aber hat er nicht auch deshalb seine Profession erlernt, damit er durch sie bestehen, und zwar geschützt bestehen kann? Gewiß; rechnen wir noch dazu sein bestes Schutzmittel, daß er sich kraft seiner Organisation erworben hat, den Betrag, der ihn wohl bindet, aber ihn um desto sicherer vor freier Entfaltung seiner Kräfte, seines Könnens bringt, weil seine Kraft, sein Können zeitgemäß bemerkt und bezahlt wird, so ist zu ersehen, daß der Professionist, der qualifizierte Arbeiter den Schutz, den ihm sonst das Gesetz zubilligen muß, durch das ihm innewohnende Bewußtsein sich sicherer und sorgfältiger bereits selbst gegeben hat. Es ist also klar, daß der Elektrizitätsarbeiter in den Privatbetrieben, selbst wenn sie kontinuierlich betrieben werden, unter dem Gesetz der Sonntagsruhe, beziehungsweise zu einem dieser Bestimmungen entsprechenden Erlaß, steht, das heißt die

*) Vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156. Auch in diesem Gesetz werden die elektrischen Kraftanstalten bereits als Hilfsanstalten benannt.

*) Auch die Instruktion VIII, § 54, hat schon diverse Bestimmungen.

für ihn bestimmten Werkstage betragen im Jahre 300, so daß alle über diese Summe hinausreichenden Arbeitsleistungen als Ueberzeitleistungen, welche einer behördlichen Genehmigung unterstehen, separat bezahlt werden müssen. Und dieser Tatsache fehlt nicht einmal mehr ein gerichtlicher Beleg. Die Elektrizitätsarbeiter der Firma Bartelmus u. Donat in Heiligenstadt haben, nachdem ihnen die Firma die Sonntage als bloße normale Arbeitstage oktroyieren wollte, eine gewerbegerichtliche Entscheidung provoziert, die selbstverständlich aber auch ausdrücklich mit dem Passus, daß: „Die Einrechnung des Sonntags als Arbeitstag nicht gerechtfertigt erscheint“ dem Sinn sowohl der Gewerbeordnung, als auch dem entsprechenden Gesetz Rechnung trägt. Diese Firma wurde nun auf Grund dieser Entscheidung verurteilt, die von den Arbeitern an Sonntagen geleistete Arbeit als Ueberstundenarbeit separat zu entlohnen, und es ist nunmehr für alle Zukunft das Rechtsverhältnis in Hinsicht der Werk- und Sonntage für die Elektrizitätsarbeiter hergestellt.

Man sollte meinen, daß für die k. k. Staatsbahnverwaltung in Oesterreich derartige rechtskräftige Entscheidungen maßgebend sein müßten, um auch bei Regelung der Arbeitsverhältnisse ihrer Elektrizitätsbediensteten gebührend darauf Rücksicht zu nehmen, wenn schon nicht vorausgesetzt werden soll, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung solche Entscheidungen überhaupt braucht, ihre zu regelnden Arbeitsverhältnisse gesetzmäßig zu bestimmen. Steht dem Eisenbahnministerium doch eine ganz stattliche Zahl Juristen zur Verfügung, die von vornweg schon genügendes Rechtsempfinden für eine Sache haben sollten, für die sie auch verantwortlich sind. Indessen hat die Staatsbahnverwaltung die Arbeitsverhältnisse ihrer Elektrizitätsarbeiter nicht nur noch nicht geregelt, sondern noch mehr verwirrt, absichtlich verwirrt, um aus dieser Verwirrung Nutzen zu ziehen. Sie hat das klare Verhältnis von sechs Wochentagen durch Umrechnung der bei den Privatfirmen höheren Tagelöhne bei gleicher Verdienstsumme in sieben bezahlte Tage mit dem Zugeständnis eines freien und bezahlten Tages verwandelt und sodann das Zugeständnis gestrichen, um solcherart den Sonntag zu einem Arbeitstag zu machen. Die Elektrizitätsarbeiter der k. k. Staatsbahnen stehen demnach infolge juristischer Verdrehungskunst und Ausbeutungslust in Gefahr, ihrer vom Gesetz bestimmten Sonntagsruhe verlustig zu gehen, so daß sie 365 Arbeitstage im Jahr haben sollen. Durch diesen Kniff würde die Ueberstundenbezahlung sowie die Bezahlung der Arbeit an Sonntagen gänzlich entfallen!

Aber die Umrechnung hat noch weitere Konsequenzen. Nicht nur an Lohn, der durch die Umrechnung kleiner geworden ist, der Entfall der Ueberstunden und der Wegfall der Bezahlung der Sonntagsarbeit und der Verlust des gesetzlich bestimmten freien Tages, auch in Zukunft, wenn das Lohnverhältnis in ein stabiles erfolgen sollte, wird der Schaden von Jahr zu Jahr, von Avancement zu Avancement größer und bedeutender. Daß dadurch auch die Stabilisierungsnormen vollständig durchbrochen werden würden, ist vielleicht der ureigenste Zweck dieses Vorstoßes und ist die übrige Arbeiterschaft der zweiten Hauptkategorie verpflichtet, die Phasen dieses Prozesses zu beobachten, um im gegebenen Moment sicher eingzugreifen. Es ist nun höchste Zeit geworden, in dieser Sache vollständige Klarheit und Aufklärung zu schaffen, die wir in dem Artikel der nächsten Nummer unseres Blattes ausführlich darlegen werden. F. S.

Inland.

Der Nationalverband und die Sistierung der Landesautonomie in Böhmen.

Die Deutschbürgerlichen Böhmen schlagen in der letzten Zeit gewaltigen Lärm. Eine Vertrauensmännerversammlung in Komotau trug dem Deutschen Nationalverband auf, wegen der Einsetzung der Landeskommission in Böhmen aus der Regierungsmajorität des Parlaments auszutreten und der Regierung die schärfste Opposition zu machen. Die regierungstreuen Führer des Nationalverbandes wären nun in einer argen Klemme. Aber man müßte die Bürgerlichen Deutschböhmen und erst recht ihre Wortführer nicht kennen. Ihr ganzes Loben entspringt einzig und allein der Todesangst, daß die Beamten der Landeskommission sich vielleicht doch nicht mehr zum systematischen Amt- und Amtsgeldermißbrauch für die Chauvinisten und gegen die deutschen Arbeiter und die tschechischen Minderheiten hergeben werden, worin zuletzt das ganze Wesen der „Selbstverwaltung“ bestand! Und zum zweiten ist der Beweggrund des Spießbübchens, die Besorgnis von dem Aufzwingen einer Landtagswahlreform, die endlich auch die beiden Völker Böhmens, nicht nur die Spießherren und die Agrarier im Landtag zum Wort kommen ließe. Und dann der Nationalverband! Der wird sich wohl zu einer ernstlichen Opposition gegen die Regierung nicht entschließen. Die Sprengung der Regierungsmajorität hätte zweifellos Neuwahlen zur Folge und wie würden bei solchen die Nationalverbändler ohne Regierungshilfe abschnitten? Zumal der Nationalverband die Rüstungen und Mobilisierungen, die Erhöhung der Staatsschuld, die Tabakpreiserhöhung und dann die Notwendigkeit mitzuerantworten hätten, daß neue Steuern eingeführt werden müssen. Es wird also voraussichtlich der ganze Kummel so verlaufen wie der Sturm im Wasserglas.

Ein Räuberangriff auf einen Schnellzug in Galizien.

Die Staatsbahndirektion Lemberg machte am 26. August nachstehende amtliche Mitteilung: „In der verflorenen Nacht wurde der von Czernowitz nach Lemberg abgehende Schnellzug Nr. 2 auf der Strecke Davidow-Sichow durch ein Alarm-signal, das ein unbekannter Mann durch Ziehen der Notleine gegeben hatte, zwischen den Wächterhäusern Nr. 14 und 15 zum Stehen gebracht. Gleichzeitig umringten mehrere mit Revolvern bewaffnete Individuen die Lokomotive und den Postambulanzwagen, in den sie einzudringen versuchten, woran sie jedoch vom Dienstpersonal, das die Türen des

Postwagens schleunigst schloß, gehindert wurden. Das Zugbegleitungspersonal und die Reisenden jagten die Strolche, die gegen den Postambulanzwagen mehrere Schüsse abfeuerten, in die Flucht. Im Postwagen, in dem sich bedeutende Wertgegenstände befanden, wurde eine Fensterscheibe zertrümmert. An den Wänden finden sich die Spuren der abgegebenen Schüsse, deren Zahl nach den Angaben des Dienstpersonals 20 bis 25 betragen haben soll. Von den Reisenden und dem Dienstpersonal ist niemand verletzt worden. Der Zug erlitt eine einstündige Verspätung.

Die Gendarmerie und die Bahnbehörde leiteten unverzüglich eine Untersuchung ein. Die Täter konnten bisher nicht eruiert werden.“

Der Raubanfall, wie er sonst nur in den Prärien Amerikas vorzukommen pflegt, erfolgte vor der Station und die Banditen scheinen absichtlich eine finstere und regnerische Nacht zur Ausführung ihres Anschlages erwählt zu haben. Auch die Stelle, wo der Anschlag erfolgte, spricht für eine längere Vorbereitung der Tat, da sich auf viele Kilometer im Umkreis keine menschliche Wohnstätte befindet. Außerdem bot ein in der Nähe der Ueberfallstelle befindlicher Wald den Banditen Gelegenheit, in der Finsternis der Nacht zu entkommen.

Die Polizei und die bahnamtlichen Organe nahmen ursprünglich an, daß jemand vom Zugbegleitungs-personal mit den Banditen im Einverständnis war und mit diesen gemeinsame Sache machte. Es liegen aber bis-nun keine Meldungen vor, die diesen Verdacht begründet erscheinen lassen würden. Nur der Heizer des Zuges machte sich verdächtig. Er sagte aus, er sei von einem Mann, der eine schwarzen Bart trug, gebunden worden, so daß er sich nicht rühren konnte. Als der Anschlag mißglückt war, sei dieser Mann wieder zu ihm gekommen und habe ihn von den Fesseln befreit; wobei der Unbekannte ihm befohlen habe, sofort weiterzufahren. Da jedoch diese Angaben vom übrigen Zugpersonal nicht bestätigt werden konnten, diese Aussage somit sehr unwahrscheinlich erschien, wurde von der Polizei über den Heizer vorläufig die Verwahrungshaft verhängt. Es kann sich aber bei diesen jedenfalls unwarhen Angaben des Heizers auch darum handeln, daß er auf eine ungeschickte Art seine Kopflosgigkeit bemänteln wollte. In einer Lemberger Vorstadt wurden drei notorische Diebe, Lam, Skibnicki und Wołoszyn, festgenommen, die verdächtig erscheinen, an dem Eisenbahnüberfall teilgenommen zu haben.

Die Vermehrung unserer Staatsschuld um 250 Millionen Kronen.

Die Staatsschuldenkontrollkommission legte vor einigen Tagen den Nachweis über den Stand der Staatsschulden am Ende des zweiten Semesters (Ende Dezember) 1912 vor. Der Ausweis ist kein Beleg zu der Versicherung des Finanzministers, daß „mit dem Schuld-machen Schluß gemacht“ werde. Denn seit Ende des vorhergehenden Jahres ist zwar die Allgemeine Staatsschuld von 5179 Millionen Kronen auf 5158.4 Millionen Kronen, also um 20 Millionen Kronen gesunken; allein die Staatsschulden Zisleithaniens sind im Jahr 1912 von 7061.6 Millionen Kronen auf 7312.7 Millionen, also um 251.12 Millionen Kronen gestiegen, so daß sich im ganzen eine Vermehrung der Staatsschulden um 230.4 Millionen Kronen ergibt. Die Staatsschulden betragen sonach — allgemeine und zisleithanische zusammen — 12471.1 Millionen Kronen mit einem jährlichen Zinsenerfordernis von 493.3 Millionen Kronen. Die Völker Oesterreichs haben demnach täglich weit mehr als eine Million Kronen für die Verzinsung der Staatsschuld aufzubringen!

Ein Dankschreiben des Vereines der Wiener Spediteure an das Polizeipräsidium.

Der Verein der Wiener Spediteure hat an das Wiener Polizeipräsidium folgendes Dankschreiben gerichtet:

Die unterfertigte Vereinsleitung fühlt sich gedrungen, für die kräftige und namhafte Unterstützung, welche den Spediteuren seitens des k. k. Polizeipräsidiums während des Streiks der Speditionsarbeiter zuteil geworden ist, den verbindlichsten Dank zum Ausdruck zu bringen. Während der Dauer des Streiks, der volle acht Tage währte, waren mit großer Umsicht die unersäglichsten Vorkehrungen seitens des k. k. Polizeipräsidiums getroffen, wodurch es ermöglicht ward, dringende und unaufschiebbare Transporte nach Tzschickowitz unter ausreichender Bedeckung durch berittene und Wagen zu Fuß abzuwickeln. Durch eine vortreffliche Organisation war auch bei den Lagerhäusern der Spediteure und in den Wiener Bahnhofen ein ausreichender Schutz geboten, der die Spediteure vor Schaden bewahrte. Der ständige Kontakt, den die Polizeibehörde mit dem Komitee der Spediteure aufrecht erhielt, hat es ermöglicht, die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig und mit Nachdruck ergreifen, wo sich die Notwendigkeit hiezu ergab. Wir bitten deshalb nochmals unseren wärmsten Dank für das zielbewusste, kräftige und erfolgreiche Vorgehen, für die Umsicht, für die treffliche Organisation des gesamten Dienstes entgegenzunehmen. Ganz besonderen Dank wollen wir auch den Herren Hofrat Freiherrn v. Gorup und Polizeirat Schober sagen, welche unermüdet und mit größtem Entgegenkommen den Betroffenen ihren Schutz und ihre Fürsorge angebeihen ließen.

Verein der Wiener Spediteure: Hermann Winds, Obmann. Adolf Zerle, Schriftführer.

Ein besserer Beweis dafür, daß die Behörde ganz im Dienst des Kapitalismus stehen, als obiges Dankschreiben, ist wohl nicht leicht zu erbringen. Die Objektivität der Wiener Polizei erscheint nach diesem Schreiben in einem eigentümlichen Licht. Einen großen Dienst hat also der Verein der Wiener Spediteure der Polizeibehörde mit seinem Dankschreiben nicht erwiesen.

Erweiterung der Fahrbegünstigung — für hohe Staats- und Hofbeamte.

Das Eisenbahnministerium hat sich bestimmt gefunden, die Gültigkeit der den Staats- und Hofbeamten der oberen Rangsklassen, bis einschließlich der VIII. Rangsklasse gebührenden fünfjährigen Legitimationen

dahin zu erweitern, daß von nun an auf Grund dieser nur für die I. und II. Wagenklasse lautenden Legitimationen ermäßigte Fahrkarten auch für die III. Wagenklasse gelöst werden können. Das gleiche Zugeständnis wird auch den pensionierten Staats- und Hofbeamten der obbezeichneten Rangsklassen eingeräumt.

Ausland.

Streik der Eisenbahner in Nordspanien.

Nach einer offiziellen Meldung aus Valladolid sind die Eisenbahner in den wichtigsten Betriebszweigen im Norden des Landes in den Ausstand getreten und haben heute vormittags die Arbeit verlassen. Ursache des Streiks ist ein Konflikt zwischen den Arbeitern und einem Ingenieur. In offiziellen Kreisen ist man sehr optimistisch über den Ausgang des Streiks gestimmt.

Verkauf falscher Eisenbahntickets in Italien.

Die italienische Polizei hat mehrere Verhaftungen unter dem Portierpersonal einiger großer Hotels in Turin, Mailand und Venedig vorgenommen. Die Verhafteten werden beschuldigt, gefälschte Eisenbahntickets an Fremde verkauft zu haben. Durch die Vernehmung der Beschuldigten ist die Polizei einem ausgedehnten Handel mit solchen Fälschungen auf die Spur gekommen. Weitere Verhaftungen stehen bevor.

Brand eines Frachtenmagazins der ungarischen Staatsbahnen.

In Maria-Theresiopel entstand am 20. August nachmittags aus unbekannter Ursache in einem etwa 150 Meter langen, aus Holz gebauten Frachtenmagazin ein Brand, der binnen kurzer Zeit das Magazin und sämtliche eingelagerten Waren vernichtete. Das Feuer ergriff auch mehrere umliegende Magazine und einige gegenüberliegende Gebäude, von denen vier niederbrannten. Der Materialschaden, den die Staatsbahnen erlitten haben, beträgt etwa 200.000 Kr., der Wert der verbrannten Waren etwa 500.000 Kr. Die niedergebrannten Privathäuser repräsentieren einen Wert von etwa 150.000 Kr.

Ferhinsanfall eines Eisenbahnbeamten.

Wie nachträglich gemeldet wurde, befanden sich vor wenigen Tagen zahlreiche internationale Durchgangszüge in großer Gefahr, als man erkannte, daß ein auf der Strecke Berviers-Welkenraedt tätiger Bahnbeamter plötzlich von Geisteschwäche befallen worden sei. Er gab nur noch den Zügen in der Richtung nach Welkenraedt die Durchfahrt frei, während er für diejenige nach der entgegengesetzten Richtung die Durchfahrt schloß. Glücklicherweise kam man bald dahinter und löste den unglücklichen Menschen ab, ehe er größeres Unheil hatte anrichten können.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein christlichsoziales Komplotz gegen den Wiener Gemeinderat Moisl. Vor dem Bezirksgericht Josefstadt hatten sich die Bedienerin Marie Schäufel und ein gewisser Janitsch zu verantworten die sich dem freisinnigen Gemeinderat Moisl nach dessen Beurteilung wegen Wahl-mißbrauches erbürg gemacht hatten, ein Protokoll zu liefern, in welchem angeblich niedergelegt war, daß dem Kronzeugen gegen Moisl vom Chefredakteur der „Reichspost“ Dr. Funder ein Betrag von 800 Kr. eingehändigt worden sei. Als Moisl scheinbar auf das Anerbieten einging und in Gegenwart zweier Zeugen der Frau 1000 Kr. für das Protokoll versprochen hatte, erstatete diese gegen sich, Janitsch und Moisl die Strafanzeige wegen Verleitung zum Einbruch. Das Protokoll sollte sich nämlich in einem Schreibstisch in der Redaktion der „Reichspost“ befinden. Gegen Moisl wurde das Verfahren eingestellt, da es der Staatsanwaltschaft bald klar wurde, daß es sich um eine Falle handelt, die von christlichsozialer Seite dem Gemeinderat Moisl gelegt wurde, um ihn durch eine Verurteilung wegen Verleitung zum Einbruch unmöglich zu machen. Janitsch belästete in seiner Verteidigung die christlichsoziale Partei, indem er mitteilte, es sei der Bedienerin Schäufel für ihre Mitwirkung von christlichsozialer Seite eine Markthütte im III. Bezirk in Aussicht gestellt worden, welchen Bezirk der Gemeinderat Dr. Mataja, ein christlichsozialer, im Stadtrat vertritt. Es wurde auch in der Verhandlung ein Brief der Schäufel an den Gemeinderat Dr. Mataja vorgelesen, worin sie ihm vorhält, daß die Partei schändlich an ihr gehandelt habe. Dieser Brief wurde geschrieben, nachdem das Verfahren gegen Moisl eingestellt worden war. Wertwüßigerweise hat auch Dr. Mataja zu einer Zeit in der Strafsache eine Eingabe an die Polizei gerichtet, als er noch keine Kenntnis von der ganzen Angelegenheit haben konnte. Der Richter verurteilte die beiden Angeklagten zu einem Monat strengen Arrest und verfügte die Abschaffung Janitschs aus dem Wiener Polizeirang. In der Urteilsbegründung führte der Richter aus, daß aus der Zeugenaussage und den vorgelegten Briefen sich klar ergibt, daß es sich um ein Komplotz gegen Moisl handelt und daß es zweifellos erscheint, daß politische Gründe das Vorgehen der beiden Angeklagten beeinflussten. Es sei das außerordentliche Strafmilderecht deshalb nicht angewendet worden, weil es sich um einen raffinierten Betrug handle. Abgesehen davon, daß jemand um einen Geldbetrag gebracht werden sollte, war das Vorgehen darauf angelegt, daß ein Mann in seiner politischen Karriere vernichtet und unmöglich gemacht werden sollte.

Streiflichter.

Die Bewegung unter den österreichischen Bediensteten der Raschau-Oberberger Bahn. Bereits vor zwei Jahren brach eine Unzufriedenheit unter den Bediensteten dieser Bahn aus, und aus selben Gründen macht sich heute eine direkte Empörung bemerkbar. Bitten, Gesuche und Deputationen wurden mehrmals im Jahr um die Vorsehung, eigentlich um die Gleichstellung mit den österreichischen Staatsbahnen unternommen, aber alles dies wurde einfach nicht beachtet. Deputationen wurden mit Tröstungen abgepeist. Dafür wurden die die Deputation führenden Beamten, welche es verstanden, das Personal immerwährend zu verfrachten, zu Oberinspektoren, Oberkontrolloren und Kontrolloren ernannt und außerdem mit Remunerationen beteuert. Die Entziehungsurache der Un-

Zufriedenheit war die Schmälerung der Rechte durch die Einführung der Dienstordnung im Jahre 1907, welche erst einige Jahre später dem Personal vollinhaltlich bekannt wurde. Durch zwei Jahre hindurch gab es keine Instruktion, da die österreichische Regierung mehrere Ansuchen zurückgewiesen hatte. Diese verzögerte Herausgabe der Dienstordnung hatte zur Folge, daß vor zwei Jahren eine allgemeine Unzufriedenheit entstand, die mit Ausnahme von einem Oberinspektor, einem Inspektor und zwei Oberkontrolloren, alle übrigen Beamten, Unterbeamten und Diener erfaßte und mißlich. Diese Unzufriedenheit trägt zweierlei Charakter, weil sie einerseits die materielle Frage und andererseits das übrige Dienstverhältnis betrifft, und in beiden Fällen ist das Gesamtpersonal interessiert. Deshalb wurde das Personal darin einig, daß Wandel geschaffen werden muß und begannen Ausreden, Konferenzen u. s. w., laut welchen Beschlüssen ein vorgezeichneter Weg die Erfüllung der Hauptforderung, und zwar die Erlangung der Gleichstellung mit den österreichischen Staatsbahnen mit sich bringen sollte. Beschlüsse sind leicht zu fassen und zu Papier zu bringen, aber nicht so einfach zu erwirken, gar, wenn die Vorgesetzten des Personals die größten Feinde desselben sind. Die Vereinbarkeit begann und ist heute eine rastlose, trotz der feindseligen Haltung der Vorgesetzten. Man gebrauchte als Ausrede, daß die ungarische Regierung ein Rechtswort in der Personalbesoldung zu sprechen hätte. Das Gegenteil mußte bewiesen werden und hatte unvermutet eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in der Schibiter Gemeindevahl in sehr kurzer Zeit den klaren Beweis gebracht, daß die österreichische Strecke und das österreichische Personal ein eigenes Unternehmen für sich bildet, daher von der ungarischen Verwaltung vollkommen unabhängig sei. Hiemit wurden die politischen Hindernisse sofort beseitigt und hatte man nur mit internen Hindernissen zu rechnen. Diese internen Hindernisse bestanden nun in der Haltung der erwähnten vier Beamten und der Haltung der Betriebsleitung und Direktion, welche bekanntlich nach ungarischem Muster jedes Freiheits- und jedes Gerechtigkeitsgefühl durch brutales Vorgehen im Keime ersticken. Von der ungarischen Korruptionswirtschaft sprechen wir heute noch nicht, denn die heutigen Zeiten sollen nur die Entschuldigende der Bewegung und die bisherigen Erfolge behandeln. Einige Vorgesetzte gingen nun so weit, daß sie auf Anregung des Stationschefs Klein in Teschen den Beamtenkörper so weit bearbeiteten, daß dieser mit Ausnahme einiger wirklich standhafter Charaktere als Antwort auf die vom Personal getroffene Maßnahme, und zwar Annahme der Resolution betreffend die Gleichstellung der Kaschau-Oberberger Angestellten mit den österreichischen Staatsbahnen in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung, welche von zirka 600 Eisenbahnern besucht war, ein Memorandum an den Direktor sandte, worin gegen die eigentliche innere Ueberzeugung der Beamten selbst eine Gegenaktion enthalten war. Doch nach ganz kurzer Zeit wurde unter dem Beamtenstand eine Verstimmung bemerkbar, denn sie wurden nachträglich eines Besseren belehrt. Stationschef Klein wurde Oberinspektor und sie erhielten nichts. Diese Verstimmung trat deutlich zutage, als in einer solchen Gegenaktion Stationschef Wójnar den Antrag stellte, dem Generaldirektor Pulszky eine Guldigungsadresse zu senden. Seit dieser Zeit wurde nun auch wahrgenommen, daß der größte Teil des Beamtenkörpers die Wünsche und Forderungen des organisierten Personals als seine eigenen Wünsche betrachtete und dem Personal behufs Durchsetzung seiner Wünsche nichts mehr in den Weg legte. Sind es denn noch wenig Fälle, sagte neulich ein Beamter, wo unter der Leitung des Oberinspektors Wilhelm und Klein Ungerechtigkeiten dem Beamtenkörper zugefügt werden? Wie viel fähige, tüchtige Beamte werden gegen junge oder unfähige Kollegen zurückgesetzt. Warum duldet es Wilhelm und Klein, daß zum Beispiel Kontrolloren einem jungen Beamten unterstellt werden, warum läßt Wilhelm zu, daß bei Besetzungen von Stationschefsstellen und deren Vertretern nicht der Rang eingehalten wird? Wenn im Beamtenkörper solche Sachen vorkommen, was haben die übrigen Angestellten, wie Unterbeamte, Diener und Arbeiter auszuhalten. Darum wurde energisch die Errichtung einer österreichischen Direktion von der Organisation verlangt und auch bereits erwirkt, und auch die Erlangung der Gleichstellung mit den österreichischen Staatsbahnen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln angeregt. Es ist wohl nicht leicht, diesen bereits große Dimensionen angenommenen gerechten Kampf auszufechten. Dies beweist die erste Maßnahme, welche die Direktion der Kaschau-Oberberger Bahn verlor, aber ein Erfolg ist es doch. Es ist wohl eine unzutreffende, unvollkommene Maßnahme, aber der erste Erfolg jahrelanger organisatorischer Tätigkeit. Zur Stunde ist noch nicht klar, was das Ueberkommen zwischen Kaschau-Oberberger Bahn und Regierung enthält, doch diene den leitenden Organen und der Regierung zur Richtschnur, daß nur die Maßnahmen die Kaschau-Oberberger Eisenbahn befriedigt, wenn die Kaschau-Oberberger Eisenbahn genau dem Staatsbahndienstverhältnis angepaßt wird, damit endlich geregelte, menschenwürdige Verhältnisse geschaffen werden. Es wird dem organisierten Personal auf diesem Wege bekanntgemacht, daß die Organisation sofort Schritte unternommen hat, daß die Maßnahmen seitens der Regierung zur vollständigen Gleichstellung umgewandelt werden, weil die veränderten Maßnahmen nur in Form von einer Zulage gegeben werden sollen und niemand befriedigen. Es muß die Wartezeit geregelt und der Ausgleich in den Gehalts- und Quartiergeldifferenzen genau geregelt werden.

Die Ausbeutung der Innsbrucker Signalschlosser. Die Verhältnisse bei den Signalschlossern im allgemeinen lassen sehr viel zu wünschen übrig. Das ist eine bekannte Tatsache. Allem Anschein nach werden diese Verhältnisse noch untraglicher, besonders im Innsbrucker Direktionsbezirk. Wir müssen mit Bedauern der Wahrheit den Weg frei machen. Die Hauptschuld an diesen Zuständen tragen im genannten Direktionsbezirk die Signalemeister. Natürlich sind alle stramme, deutsche Volksgenossen. „Heil dir“, „Heil ihm“ und „Heil mir“, nur keine Solidarität. Wenn es gilt, persönliche Vorteile, wie außerordentliche Avancements, Prämien und dergleichen herauszufischen, so lassen sich diese Signalemeister gern Streckenverlängerungen, Ueberbürdung mit Montierungsarbeiten aufhalten. Von der Signalwerkstätte werden keine Hilfskräfte beigegeben und somit fällt diese ganze Arbeit auf die mit den Instandhaltungsarbeiten ohnehin überbürdeten Signalschlosser. Diese werden aber des Genusses der angeführten Vorteile nicht teilhaftig. Es sind in der letzten Zeit mehrere größere Montierungsarbeiten durchgeführt worden, für welche die Signalemeister Montierungsprämien von 400 bis 500 Kr. erhielten. Die Signalschlosser gingen dabei leer aus, obwohl diese in puncto fachmännischer Ausbildung und Leistung gewiß nicht zurückstehen. Denn es kommt hierbei die Schlosserarbeit genau so wie die Mechanikerarbeit in Betracht. In einem Eisenbahnministeriums Erlaß wird zwar verfügt, daß größere Montierungsarbeiten nur vom Personal der Signalwerkstätten durchgeführt werden sollen. Mit dem Personal in der Signalwerkstätte schaut es aber sehr traurig aus. Mit 3 Kr. Anfangslohn kann ein Schlosser in Innsbruck unmöglich sein Auskommen finden und so wird diese Signalwerkstätte von den Arbeitern gemieden, was zur Folge hat, daß einzelne Kräfte mit Arbeit überbürdet sind. Die Signalschlosser haben daher berechtigten Anspruch auf eine bessere Entlohnung. Es wäre nur recht und billig, wenn die k. k. Staatsbahnverwaltung derartige Prämien, zur Hälfte geteilt,

den Signalmeistern und Signalschlossern zukommen lassen würde. Was die Verlängerung der Strecken betrifft, genügt die Auflösung des Signalemeisterpostens in Zell am See. In Zell am See scheint aber derselbe Fall einzutreten, wenn nicht die Herren bei der Fachgruppe vernünftiger handeln als die Signalemeister selbst. Das Bedauerliche ist, daß diese Herren Signalemeister ihre zugeordneten Signalschlosser nur als „Reisende“ betrachten und behandeln, zum Beispiel sich bei jeder Kleinigkeit an den elektrischen Einrichtungen (und ist auch nur ein Batterieglass zu reinigen oder zu füllen) bedienen lassen. Ist es denn der k. k. Staatsbahnverwaltung wirklich gleichgültig, daß eine solche fachmännisch gebildete Kategorie durch eine unsinnig hergestellte organische Gliederung so herabwürdigend behandelt und durch die Bequemlichkeit solcher Herren den Arbeiten und Revisionen an den mechanischen Einrichtungen entzogen wird? Diese Leistungen, die ein unerlaubtes „Sichbedienenlassen“ darstellen, sind in den Tagesberichten natürlich nicht vorgemerkt. Die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck räumt deshalb aber den Signalschlossern noch immer nicht das Recht ein, über ihre Leistungen selbst die Tagesberichte zu schreiben, wie es in anderen Direktionen schon teilweise eingeführt ist. Diese Tatsachen verschaffen auch Klarheit, warum die Herren im Direktionsbezirk Innsbruck so ausgeprägte Gegner der Trennung zwischen den elektrischen und mechanischen Arbeiten sind. Auf Kosten anderer stellen sie sich die Prämien ein und die vorgeschriebene Arbeit lassen sie sich von den Signalschlossern machen. Dies würde dann nicht mehr gehen, denn gerade so wie heute der Signalschlosser die Arbeiten an den mechanischen Einrichtungen selbstständig durchführen muß, würden dann auch die Signalemeister die Arbeiten an den elektrischen Einrichtungen durchführen müssen. Sie könnten sich dann nicht mehr zum Nachteil der k. k. Bahnverwaltung von den Signalschlossern bedienen lassen. Wir erwarten, daß die Herren von der Fachgruppe endlich zur Ueberzeugung kommen müssen, daß hier eine gründliche Remedur notwendig ist, und zwar vor allem im Interesse eines geordneten Betriebes. Die Fachgruppe hat alle Ursache, die berechtigten Wünsche der Signalschlosser auf das tatkräftigste zu unterstützen.

Die Lokomotivführer der k. k. Heizhausleitung Görz an das k. k. Eisenbahnministerium. Gegen Ende Juni 1913 wurde das Lokomotivpersonal des Heizhauses Görz von einer Reduzierung der Brennstoffausmaße mit Rückwirkung ab 1. Juni 1913 verständigt. Wenn nun laut Norm eine Erhöhung mit rückwirkender Kraft verboten ist, müßte vernünftigerweise diese Bestimmung auch bei einer notwendig werdenden Reduzierung Gültigkeit finden; aber unsere wohlwollenden Vorgesetzten sehen sich über Vernunft und Gerechtigkeit hinweg und verfügen, was ihnen augenblicklich gutdünkt. Wie kann die k. k. Staatsbahndirektion Triest diese Verfügung sonst rechtfertigen? In den kleinsten Privatbetrieben werden das materielle Interesse der Angestellten berührende Neuerungen stets zugerechter verfügt, beziehungsweise vereinbart, jedenfalls aber nie mit rückwirkender Kraft! Die jetzigen Herren der Direktion Triest und besonders der Fachabteilung IV kennen die Bedürfnisse des Lokomotivpersonals dieser schwierigen Gebirgsstrecken mit insgesamt 32 Kilometer Tunnellänge und entsprechenden Lokomotiven mit komplizierter Bedienung viel zu wenig, verkennen zumeist die Wichtigkeit unseres Dienstes und die für unsere ebenso kostbare Gesundheit bestehenden nachteiligen Folgen desselben. Diese Herren finden aber den Mut, die Einladung, einen ganzmonatigen Schnell- und Güterzugsturnus auf der Lokomotive, jedoch auf bequemem Sitz, also ohne besondere körperliche Anstrengung und Verantwortung, mitzuführen, einfach mit den Worten abzuwehren: „Ja, hiezu sind wir nicht geboren!“ So geschah es gelegentlich der Vorgesprache einer Deputation des Lokomotivpersonals bei Abteilung IV der k. k. Staatsbahndirektion Triest! Die Ersparnisprämien sollten doch in erster Reihe auf Grund der von Fachmännern angestellten Versuche und Beobachtungen bei Probe- und Kontrollfahrten mit den unterschiedlichen Lokomotivtypen bestimmt werden und sollten solcherart ermittelte tatsächliche Verbrauchs- und Leistungsziffern als Basis auch einen Wertmesser für die Größe der Anforderungen an das Lokomotivpersonal im praktischen Lokomotivbetrieb bilden. Man soll sich hierbei aber nicht unbelümmert um Verantwortung und Arbeitsumfang kleinlich an den Buchstaben der Vorschrift klammern und vom grünen Tisch aus Passierungsätze bestimmen, beziehungsweise regulieren und Dienstturnusse erstellen. Von den gegenwärtig berufenen Faktoren im Zuförderungsamt der k. k. Staatsbahndirektion Triest, welche ihre hohen Bezüge durch bequem in der ersten Wagenklasse verlebte Däten zu erhöhen wissen, ist besonders unter der Gewalttherrschaft Mauthner u. Komp. eine den Dienstverhältnissen angepaßte gesunde Reform in diesem Belange nicht zu erhoffen. Es wirt dieser Umstand zwar befremdend, weil gerade dieser Herr, solange er Heizhausvorstand war, doch einigermaßen Bestreben zeigte, mit dem Personal ein erträgliches Dienstverhältnis zu unterhalten. Gegenwärtig trifft dies aber nicht mehr zu, was besonders das Lokomotivpersonal des Heizhauses Görz sehr drückend empfindet. Es wäre deshalb in der angeedeuteten Richtung eine energische Revision von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums schon sehr erwünscht, um endlich den als Gewalttherrscher verschrienen Referenten Mauthner zu belehren, daß die Fachabteilung noch nicht alle Instanzen in sich vereinigt. Es müßte eine Revision im richtigen Sinne des Wortes sein, welche einen höheren Zweck verfolgte, als einen warmen Händedruck mit den exponierten Kollegen zu wechseln und Erkundigungen nach dem persönlichen Befinden einzuziehen. Die Geduld des Personals mit diesem Zauderanten hat schon ihren Höhepunkt erreicht und liegt der Zeitpunkt nicht mehr fern, wo das Personal selbst zu Maßnahmen sich gezwungen sehen wird, deren Folgen weniger rückwirkend, aber stark nachwirkend sein könnten.

Vom Heizhaus Wien-Südbahn. Am 1. Juli l. J. trat Herr Oberinspektor Mayer, der der Heizhausleitung durch 23 Jahre vorgestanden hat, von seinem Posten als Heizhauschef zum Bedauern des gesamten Personals zurück. Das Bedauern des Abganges dieses Heizhauschefs war beim Personal durchwegs ein aufrichtiges, da Herr Oberinspektor Mayer durch humane Behandlung das ihm unterstellte Personal zu arbeitsfreudigen Mitarbeitern erzogen hatte. Nicht so der neue Heizhauschef Herr Ingenieur Dolinschek. Dieser scheint sich für einen mit unumschränkter Macht ausgestatteten Herrscher zu halten. Auf die Serbilität der Untergebenen bauend, hat er sich eine recht eigentümliche Behandlung derselben zu recht gelegt. Er versucht auch durch verschiedene Aeußerungen, seinen Vorgänger herabzusetzen und macht Aeußerungen, wie Saustall (damit ist die Rechnungskanzlei gemeint), Schweineerei (was eine Kritik eines kleinen Verschens sein soll) u. d. m. Damit soll gewissermaßen sein Vorgänger als unfähig hingestellt werden, nachdem derselbe diesem Saustall durch 23 Jahre vorgestanden ist, welcher Saustall, nebenbei bemerkt, dem Personal bis jetzt zu keiner Klage gegeben hat. Im Verkehr mit dem Personal wirt er ausnahmslos mit den Ausbrüchen, als: Frecher Bursche, Lügner u. s. w. herum. Trotz dieser der heutigen Zeit hohnsprechenden Behandlung kann man Herrn Dolinschek den Sinn für Wohlfahrtsrichtungen nicht absprechen. So scheint er ganz besonders den Pensionsfonds ins Herz geschlossen zu haben, denn er trachtet, denselben durch möglichst viele und große Strafzüge zu kräftigen. Er verfolgt dabei, um ja nicht von seinem einmal gefassten menschenfeindlichen Entschluß abzukommen, die Taktik, einer Rechtfertigung mit einem derartigen Stimmaufwand ent-

gegenzutreten, daß die Wände des Heizhauses erbeben und die Stimme des zur Rechtfertigung Bezogenen ungehört bleibt. Für sein Vorgehen in Disziplinarangelegenheiten erlauben wir uns in dem nachfolgenden Äußerungen, vom Herrn Heizhauschef eigenhändig an die Maschinenleitung gerichteten Bericht, welcher einen famosen Strafantrag in sich schließt, eine Illustrationsprobe zu liefern:

Wien, 9. August 1913.
B. 641 vom 9. August 1913.
Betriebsinspektorat Wien!

Beehren uns mitzuteilen, daß die im Leistungsheft per Juni laufenden Jahres beanstandete Fehlerzahl sich auf die Beteiligten Herren wie folgt verteilt:

Herr A.	3 Fehler
" B.	1 "
" C.	2 "
" D.	21 "
" E.	3 "
" F.	6 "

In den Ueberstunden für die Arbeiten am Leistungsheft partizipieren:

Herr A.	30 Stunden
" B.	34 "
" C.	30 "
" D.	45 "
" E.	40 "
" F.	48 "

Von dieser Zahl der Stunden ausgehend, macht der gefertigte den Vorschlag, jedem der genannten Herren eine straffreie Fehlerzahl zuzugestehen und für jeden dieser Zahl überschreitenden Fehler eine Ueberstunde in Abzug zu bringen. Die zugestandene Fehlerzahl könnte betragen:

Für Herrn A.	1 Fehler
" B.	1 "
" C.	1 "
" D.	3 "
" E.	2 "
" F.	2 "
Summe	10 Fehler

mit welchen das Leistungsheft des Heizhauses Wien unbeantstandet geliefert werden kann u. s. w.

Mit Rücksicht auf ungeweihte Leser sind einige erklärende Worte nötig. Die Fehlerzahl ist auf dem ersten Blick etwas groß, jedoch nur für den Unkundigen. 21 Fehler entfallen hiebei auf Eintragungsfehler die sehr häufig durch unrichtige, respektive undeutliche Ausstellung der Stundenpässe hervorgerufen werden, also eigentlich den mit dem Abschluß betrauten Organen nicht zur Last gelegt werden können. Das Leistungsheft in Wien umfaßt 360 bis 400 Bogen und entfallen auf diese Anzahl 14 Abschlußfehler. Zum vollständigen Abschluß eines Bogens bleibt 30 Minuten Zeit, sofern die Beteiligten keine Gratisleistung vollbringen wollen. Es muß hervorgehoben werden, daß diese mit 80 S. per Stunde entlohnte Leistung meistens nach vollbrachten Amtsjahren, daher zur Nachtzeit, geschehen muß. Seinerzeit, als Herr Ingenieur Dolinschek im Heizhaus Wien als Heizhauschefstellvertreter tätig war, schien ihm die noch derzeit in Kraft stehende Entschädigungsnormierung zu hoch und er schloß deshalb probeweise selbst einen Bogen ab, zu welcher Arbeit er zirka fünf Viertelstunden Zeit verschwendete, wiewohl letzterer Ausbruch vollkommen gerechtfertigt ist, da er den Bogen weder richtig noch vollständig fertigbrachte, auf welchen Fall wir Herrn Dolinschek, da er ihm aus dem Gedächtnis entschwinden zu sein scheint, erinnern. Außerdem machen wir Herrn Ingenieur Dolinschek aufmerksam, daß das Wiener Personal (ob Exekutiv- oder Angliederpersonal) vernünftigen Neuerungen durchaus nicht feindlich gegenübersteht und er hierbei auf die Unterstützung des Personals rechnen kann, sofern er dasselbe entsprechend, aber nicht wie jetzt, feindselig behandelt. Auch möge er sich, eingedenk des Wahrspruches „Der Wurm frisst sich, wenn er getreten wird“ vor Augen halten, daß diese Krümmung auch einem Heizhauschef gefährlich werden könnte, bei einem so großen Wurm, wie ihn das Personal des Heizhauses Wien darstellt. Also, Herr Heizhauschef, nicht zu scharf, das macht scharf!

Die Erhöhung der Ablege- und Auflegegebühren auf den Eisenbahnen. Am 1. November 1913 soll eine Erhöhung der Nebengebühren auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen eintreten. Dem Staatseisenbahnrat gelang es nicht, die Staatseisenbahnverwaltung von dem Plan der Erhöhung der Nebengebühren abzubringen, weil dieselbe behauptete, daß die Gebühren dazu bestimmt seien, die Eigenkosten der Staatsbahnen zu decken. Unter den Nebengebühren ist zunächst die Ablege- und Auflegegebühr zu verstehen, das heißt die Gebühr für die Ueberladung vom Straßenfuhrwerk auf die Rampe oder umgekehrt. Dieselbe wird für alle Sendungen von 2 auf 3 S. per 100 Kilogramm erhöht, was per Wagon mindestens 1 Kr. ausmacht. Außerdem wird für höhergewichtige Stückgüter diese Gebühr von 6, 8 und 10 S. auf 10, 12 und 14 S. hinaufgesetzt. Ferner erfährt die Verlade- und Abladegebühr, das ist die Gebühr für die Verladung von der Rampe auf den Wagon oder umgekehrt, per 100 Kilogramm eine Erhöhung von 2 auf 4 S. und für höhergewichtige Stückgüter von 6, 8 und 10 S. auf 10, 12 und 14 S. Die Ueberladegebühr, das ist die Ueberladung vom Straßenfuhrwerk auf den Wagon oder umgekehrt, wird für alle Sendungen für je 100 Kilogramm von 3 auf 5 S., für höhergewichtige Stückgüter von 8, 10 und 12 S. auf 10, 12 und 14 S. erhöht. Die Mindestgebühr von 5 S. für jede Stückgutendung erfährt keine Veränderung. Auch wird das Wägebild bei Eilgut von 4 auf 6 S. per 100 Kilogramm und bei Benützung der Gelsewage von Kr. 1.20 auf Kr. 1.80 erhöht. Durch diese Maßnahmen wird in erster Reihe der Stückgutverkehr betroffen. Bei dem Wagenlabungsverkehr kommt hauptsächlich das Wägebild in Betracht. Es soll gleichzeitig von der Einhebung der beabsichtigten statistischen Gebühr abgesehen werden.

Aus den Amtsblättern.

Bestimmungen betreffs der Kontumazierung von Arbeitern der Südbahn. Die Generaldirektion der Südbahn hat nachstehendes verfügt:

In alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektorats- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 23. Juni l. J. folgendes beschlossen:

Arbeiter, welche wegen einer in ihrer Familie herrschenden Infektionskrankheit, die der ärztlichen Anzeigepflicht gegenüber der politischen Behörde unterliegt, über ärztliche Verfügung vom Dienst fernbleiben müssen (kontumaziert werden), sind unter gleichzeitiger Einstellung ihrer Bezüge für die Zeit der Kontumaz vom Dienst zu entheben.

Solche Arbeiter erhalten unter der Bedingung, daß sie zur Zeit der Kontumazierung mindestens ein Jahr ununterbrochen in gesellschaftlichen Diensten gestanden sind und nicht etwa während der Kontumaz anderwärts in Arbeit treten, für die Dauer der Kontumaz, längstens aber für die Dauer von drei Monaten einen Ent-

tationsbeitrag in der Höhe desjenigen Betrages, welcher dem Kontumazierten Arbeiter für den Fall seiner eigenen Erkrankung nach dem Statut der Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Netzes der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft als Krankengeld gebühren würde.

Die Auszahlung des nach dem vorstehenden entfallenden Sufstantationsbeitrages erfolgt zu den üblichen Lohnzahlungs-terminen.

Die Berechnung des Sufstantationsbeitrages hat in gleicher Weise wie die Berechnung der an beurlaubte Arbeiter ausbezahlten Tagelöhne zu erfolgen.

Eine Unterbrechung der für die automatische Lohnvorrückung, für den Urlaubsanspruch sowie für die Aufnahme in das Provisionsinstitut für Arbeiter vorgeschriebenen ununterbrochenen Dienstzeit erfolgt infolge der Kontumazierung nicht.

Die Mitgliedschaft bei der Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Netzes der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft bleibt Kontumazierten Arbeitern unter den im § 5 des Statuts der Krankenkasse festgesetzten Voraussetzungen gewahrt; es ist jedoch der auf der gleichen Grundlage wie vor der Kontumazierung zu berechnende Krankentafelbeitrag in diesem Fall nicht im vorhinein zu entrichten, sondern während der Dauer der Kontumazierung jeweils von dem zur Auszahlung gelangenden Sufstantationsbeitrag in Abzug zu bringen und in der Lohnzahlungsliste (Lohnarbeitsbuch) zu verrechnen. Besteht ein Anspruch auf den Sufstantationsbeitrag nicht oder dauert die Kontumazierung länger als drei Monate, so ist der Krankentafelbeitrag bei Wiederaufnahme der Arbeit bar einzulösen und mittels gelber Münzliste zugunsten der Krankenkasse an die Hauptkasse in Wien abzuführen.

Kontumazierte Arbeiter, welche Mitglieder des Provisionsinstituts für Arbeiter sind, gelten für die Dauer der Kontumazierung als beurlaubt; wegen Herbeibringung der Provisionsinstitutsbeiträge solcher Arbeiter wird auf § 9 (3) des Provisionsstatuts verwiesen.

Die Bestimmungen dieses Zirkulars treten rückwirkend vom 1. Juli 1913 an in Wirksamkeit.

Wien am 6. August 1913.

Der Generaldirektor: J. B. Neßler m. p.

Korrespondenzen.

Graz, Südbahn. Mit ungleichem Maß gemessen. Wir haben schon wiederholt gesagt, daß der Protektion für Anhänger des Reichsbundes deutscher Eisenbahner auf der Südbahn Tür und Tor geöffnet sind. Diese Bemerkung konnte bisher insbesondere bei Dienstpostenbesetzungen beobachtet werden. Man war in vielen Fällen bemüht, Reichsbündler auf systematisierte Dienstposten zu geben oder gar zu stabilisieren, wozu eigentlich andere vermöge ihrer Dienstzeit oder Dienstleistung berufen waren, nur gelang der Schwindel nicht immer, weil rechtzeitig Widerstand geleistet wurde. Viel trauriger tritt die Protektion bei Dienstvergehen zutage. Reichsbündler können zu beliebiger Zeit sich vom Dienst absentieren und eventuell auch mit einem Kauf zurückkehren und sich sonstige ungebührliche Dinge zuschulden kommen lassen. Da schreit der Donnergott, während andere Bedienstete auf Schritt und Tritt beobachtet und, falls ein Fehltritt gemacht wird, sofort zur Anzeige gebracht werden. Das alles ist bekannt, und man wird sich merken. Besonders auffallend und aufregend wirkt ein Unterstützungsfall an einem Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner von Seiten der Südbahnkrankenkasse und der Verkehrsdirektion. Kein Mensch wäre dem Reichsbündler um die ihm gewährte Unterstützung neidig, wenn mit gleichem Maß gemessen worden wäre, aber wenn man Bedienstete, die sich sekundär viel schlechter sehen, ganz abweist und einem eine Unterstützung anweist, wie eine solche unter tausend Fällen bei Bediensteten oder Arbeitern kaum einmal zu verzeichnen ist, so ist das etwas auffallend. Der Sachverhalt ist folgender: Vor nicht allzu langer Zeit fanden zwei Bedienstete in der Heilanstalt Hörgas Aufnahme, wovon der eine dem Reichsbund deutscher Eisenbahner und der andere der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation angehörte. Nach der Rückkehr von der Anstalt wandten sich beide Bedienstete mit Gesuchen an ihre Fachdirektionen und an die Krankenkasse um eine Unterstützung, und da fand merklich würdigerweise der im Gehalt höher stehende Reichsbündler mehr Berücksichtigung als jener, der noch fast im Anfangsgehalt steht. Da in solchen Ansuchen die Schilberung der Familienverhältnisse die Hauptrolle spielt, und dieselben in den Ansuchen auch zweifellos zugrunde gelegt waren, so mußte die Verwaltung der Krankenkasse wissen, daß der im Gehalt sich besser stehende Gesuchsteller zwei unbesorgte Kinder und der im Gehalt schlechter bestellte Bedienstete vier unversorgte Kinder zu erhalten hat, und es wäre daher bei objektiver Behandlung dieser Ansuchen am Platze gewesen, vorerst den am Dienstfeinkommen schwächer gestellten und mit unversorgten Kindern reicher gesegneten Bediensteten mit jenem Betrag zu unterstützen, den der verhältnismäßig besser situierte Bedienstete tatsächlich erhalten hat. So aber war die Sache umgekehrt, die Krankenkasse wies den armen Teufel gänzlich ab, nur seine Fachdirektion bedachte ihn mit einem Betrag von 30 Kr., während der besser situierte mit 50 Kr. von der Krankenkasse und mit dem gleichen Betrag von seiner zuständigen Direktion, die sonst sehr zugetriebene Tache hat, bedacht wurde. Zugegeben, daß weder die Direktion noch die Krankenkasseverwaltung von der Parteizugehörigkeit des einen oder des anderen Kenntnis gehabt hat; die Befürwortung in den Ansuchen oder gar persönliche Intervention sprechen für die berechnete Annahme, daß ein solcher Widerspruch in der Behandlung der Unterstützungsansuchen platzgreifen konnte. Man weiß ja, daß den Reichsbündlern deutscher Eisenbahner kein Mittel so schädlich ist, um sich Agitationsstoff zu verschaffen, und Tatsache ist, daß jetzt dieser reichlich unterstützte nationale Agitator mit der ihm gewährtesten Unterstützung haufieren geht. Daß insbesondere die Verkehrsdirektion es ist, die den bekannten Unternehmerrandpunkt gegenüber der gelben Organisation vertritt, ist längst bekannt; daß sich aber auch die Verwaltung der Krankenkasse, von der bisher nur Gutes bekannt war, von den nationalen Schwindlern beeinflussen lassen sollte, ist fast unglücklich, und doch hat sie diesmal einen Fehler, bewußt oder unbewußt, begangen, der die berechnete Aufregung unter den gesamten Mitgliedern hervorgerufen muß. Hier zeigt es sich wieder, wie notwendig der Einfluß unserer gewählten Ausschussmitglieder in der Krankenkasse auf die richtige Beurteilung im Unterstützungswesen ist, leider scheint ihnen dieser Einfluß bei Inkrafttreten der Familienangehörigenversicherung nach dieser Richtung gefürzt worden zu sein. So blüht die Schmarokerpflanze Protektion immer schöner und ihr Duft wird immer wunderlicher.

Stauding. (Aus dem Heizhaus der Stauding-Stramberger Eisenbahn.) Wie oft finden wir in den deutschnationalen Wäutern das Sprüchlein: „Den Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden.“ Ausgehend von dieser Anschauung, bemühten sich nun einige nationale Draufgänger, die Stauding-Stramberger Lokalbahn zu germanisieren. Troß dieser Germanisierung sind die dienstlichen Verhältnisse für das Personal keineswegs besser geworden. Das Lokomotivpersonal, sowohl Führer wie Heizer, werden grob und brutal behandelt. Die Schikanierungen des gesamten Personals sind so schwer, daß sich das Personal eine derartige Behandlung nicht länger gefallen lassen kann. In

den letzten Tagen sprach eine Deputation von Führern und Heizern beim Herrn Betriebsleiter Oberinspektor Klaudy um Verbesserung ihrer Lage vor. Insbesondere wurde um den dienstfreien Tag gebeten. Auf die Bitte des Personals wegen der dienstfreien Zeit erhielt die Deputation folgende Antwort: „Bei der Eisenbahn da gibt es kein frei, da heißt es Dienst machen.“

Nach langem Debattieren wurde der dienstfreie Tag zugesichert. Dabei fanden die Herren heraus, daß es nicht angebracht und korrekt sei, wenn Lokomotivführer und Heizer eine Aktion zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage gemeinsam durchführen. Ein Vorgesetzter sagte: „Der Führer ist der Herr und darf mit dem Heizer nicht verkehren.“ Es wäre für den Herrn wohl besser und vernünftiger gewesen, wenn er diesen weisen Ausspruch für sich behalten hätte. Hat der gute Mann die Dienstordnung nicht gelesen? Dort heißt es doch, daß sich die Bediensteten in der Ausübung des Dienstes nicht nur tätig zu unterstützen haben und aufeinander fördernd wirken sollen, sondern auch außer Dienst sich verträglich und mit Höflichkeit zu begegnen haben. Ueberhaupt sind einige Herren auf die Lokomotivbeizeger nicht gut zu sprechen, denn sonst würde es nicht vorkommen, daß zur Reinigung der Maschinen die Heizer verwendet werden. Zur gründlichen Reinigung der Maschinen sind zwar eigene Ruber angefaßt, doch was diese Leute eigentlich putzen, wollen wir lieber nicht feststellen. Tatsache ist, daß die Heizer beim Ruben der Lokomotiven fest mitzanken müssen. Ob dies auf spezielle Anordnung der Betriebsleitung geschieht, bezweifeln wir sehr.

Auch bei der Stauding-Stramberger Eisenbahn wird das Personal nicht früher Achtung und menschliche Behandlung sichern, bis alle bis auf den letzten Mann sich in der Organisation befinden werden.

Willaß. (Zum Unfall des Lampisten Kaminschek.) So wie sich jede Ueberbürdung des Personals rächt, so ist dies auch bei dem Lampistenturnus in Willaß der Fall. Als im vorigen Jahre im Oktober am Hauptbahnhof die elektrische Beleuchtung eingeführt wurde, hatte man herausgefunden, daß ein Lampist überflüssig ist. Auf einen Bericht der Station Willaß erschien ein Direktionsorgan, der den zweiten Lampisten bei Nacht strich. Dadurch ist es dazugekommen, daß dieses Sparsystem ein Menschenleben kostete. Als Kaminschek nach einer 12stündigen Ruhepause den 24stündigen Dienst antrat, war er nicht vollständig ausgeruht. Er hatte vor der Ruhezeit eine 16stündige Dienstleistung absolviert. Bei der vielseitigen Inanspruchnahme (Ausrüsten der Personenzüge, Instandhaltung von 15 Semaphorlaternen, 32 Wechsellampen, alle Laternen des Vershubes, des Zugspersonals und der Gültgutarbeiter, Beleuchten der Züge, Auswechslung der Gültkörper, Füllen von Gaswagen und viele andere Arbeiten) muß jedermann zugeben, daß eine 12stündige Ruhezeit zur Erholung nicht genügt. Auch fällt noch ins Gewicht, daß sich die Tätigkeit der Lampisten fast auf die Länge eines Kilometers erstreckt. Man kann sich vorstellen, in welchem Zustand sich ein Lampist nach einer derartigen kurzen Ruhezeit befindet und in einem derartigen Zustand muß der Lampist an den Wagen herumtriefen, Krane beleuchten und dergleichen. Ein kleiner Fehltritt und das Unglück ist geschehen. Beim Ueberfahren der Geleise wurde dem Genossen Kaminschek der Zustand, in dem er sich befand, zum Verhängnis, indem er den einfahrenden Zügen nicht mehr die volle Aufmerksamkeit schenken konnte. Zu allem Ueberfließ mußte er noch eine 5 Meter lange Leiter tragen, um den Kran bei jedem Zug anzuknüpfen und wieder auszuknüpfen, um ja ein paar Tropfen Öl zu ersparen. Diese Leiter war auch die Hauptursache seines Todes. Er selbst äußerte sich zu seinem Kollegen nach Abziehen des zweiten Lampisten bei Nacht: „Das Gassen wird sicher noch ein dem das Leben kosten.“ Leider erfüllte sich sein Ähnen nur zu bald. Wir eruchen die löbliche Verkehrsdirktion, den Lampisten einen menschenwürdigen Turnus zu geben, der nur in 12 Dienststunden und 24 freien Stunden bestehen kann. Wir glauben, daß sich die löbliche Verkehrsdirktion nicht noch ein zweites Opfer auf ihr Gewissen laden wird.

Rappenberg. (Zum Eisenbahnunfall auf der Landesbahn.) Alles ist noch aufgeregt darüber, daß bei dem letzten Unglück ein so junges Menschenleben den Tod fand und mehrere Reisende Verletzungen erlitten. Nach den bürgerlichen Mättern und nach den Aussagen des verstorbenen Betriebsleiters Matusek hat es den Anschein, daß nur der getötete Kondukteur Franz Köd schuldtragend erscheint, weil er die Waggons auf einem starken Gefälle losmachte und diese dann in den vor ihm stehenden Zug hineinführte. Nun, der Wahrheit die Ehre: Seit langem besteht diese Gepflogenheit, daß wenn in der Station Seebach-Turnau Wagen mitzunehmen waren, bei Kilometer 22 außerhalb der Station der vordere Teil des Zuges rasch in die Station fährt, und auf dem Magazinsgeleise auf die mitzunehmenden Wagen ansfährt, die nachrollenden Wagen von rückwärts auf dieselben auffahren und der Zug Nr. 2510 ist dann zur Abfahrt fertig; der scharfplanmäßige Aufenthalt von einer Minute wird weiter nicht beeinträchtigt, da bei einem anderen Vershub mindestens 10 bis 15 Minuten benötigt würden. So geschah es auch am 6. August bei finsterner Nacht und Regenwetter. Köd mußte nicht, daß der Train bei Kilometer 21 stehe, der zur Aufnahme von Grasputern vom Partieführer des Oberbaues angehalten wurde, auch das übrige Personal des Zuges hatte keine Ahnung, warum ein Salten des Zuges verlangt und dem Haltsignal unbedingt Folge zu leisten war, da ja leicht ein Hindernis zur Weiterfahrt gegeben ist. Durch das Anhalten des Zuges geschah das Unglück. Der verantwortliche Leiter der Bahn, Matusek, fährt oft selbst mit den Zügen, wo in Seebach, vor Höfel, vor Rappenberg, solche Zugstrennungen auf der Strecke gemacht werden, und hat dies ohne Anstand stets gebuldet. Auch das Anhalten der Züge, um Oberbauarbeiter, Grasputer abzusetzen oder aufzunehmen, geschieht beinahe täglich seit vielen Jahren. Der Mann hat also kein Recht, jetzt die ganze Schuld seines Auftrages auf das Personal, welches schwer unter der überlangen Dienstzeit zu leiden hat, abzumwälzen, um selbst schuldlos zu erscheinen und um nur seine ausführenden Bediensteten hineinzubringen. Matusek erstreckte sich, das ganze Zugpersonal, welches am 6. August den Zug 2510 führte, außer Dienst und Bezüge zu sehen, damit er als schuldloser Engel dastehet und diese Unschuldigen, die seine feinerzeitigen Aufträge und Anordnungen stets stillschweigend ausführen mußten, bestraft werden. Hoffentlich wird das Kreisgericht, wohin die Angelegenheit kommt, nicht das Personal bestrafen, das nur ausführt, was der Betriebsleiter anordnet, sondern dem Matusek die Pforten öffnen, damit er das süßen kann, was er an der Allgemeinheit verbroschen hat. Bezeichnend ist es, daß Matusek, der durch die Macht der Organisation von Graz weggebracht wurde und mit ihm der Ingenieur Hohenegg, der mit vieler Mühe aus dem Heizhaus in Würzschlag hinweggefegt wurde, diese Posten bei der Landesbahn erhielten, um das Personal zu drücken und keine andere Organisation als die der Streifbrecher aufkommen zu lassen.

St. Veit an der Glan. (Von der Bahnstation Glandorf-Rangierbahnhof.) Glandorf-Rangierbahnhof gehört zum Bahnbetriebsamt St. Veit an der Glan, mit Herrn Inspektor Holub als Vorstand. Sind die ihm unterstellten Bediensteten nicht auf Kosten gebettet, so dürften unter allen Kategorien doch das Vershubpersonal am meisten zu leiden haben. Glandorf-Rangierbahnhof ist bereits zur Hauptrangierstation geworden, wo das Brutto der Güterzüge für die Nordbahn sowie für Böhmen genau nach Richt-

bezirke rangiert werden soll. Nachdem die Züge stets marginal ausgerüstet sein müssen, hat man stets mit 50 und mehr Wagen zu rechnen und sind die einzelnen Frachten, nach Richtbezirken genommen, oft derart durcheinandergewürfelt, daß ein Zugsrangieren nach Vorschrift in den normalen Aushalten beim besten Willen nicht möglich ist. Zudem haben die Verschieber, sämtliche mit den Zügen ankommenden und mit denselben abgehenden Lokomotiven zu begleiten, sämtliche Lampen der Weichen zu putzen und zu füllen. Als Dirigierstation die leeren Wagen auch nach Richtbezirken zu begeteln, selbst die Zettel herzurichten u. s. w. Die Platzmeister müssen nebst Vershubüberwachen noch Wächterkontrolldienst machen. Die Partien bestehen aus 1 Platzmeister, 1 Oberverschieber und 6 Verschiebern, von denen der Herr Inspektor rücksichtslos einen Verschieber ersparen will, obwohl gerade in jüngster Zeit der Verkehr bedeutend stärker wurde (monatlich bis über 100 Erforderniszüge), sowie in Zukunft das Vershubpersonal nur Erholungsurlaub erhalten soll, wenn es sich per Partie einen Mann abwidern läßt. Herrn Inspektors besondere Fürsorge für die Verschieber wird noch dadurch gekennzeichnet, daß er wegen der falschen Einfahrt des Zuges 963 am 1. August auch die Verschieber zu Protokoll schlepte und ihnen die Schuld anhängen wollte, wo sie aber der Erhebungs-Kommission als an der Sache unbeteiligt sofort wegschickte. Herr Holub rechtfertigt sein Sparsystem immer mit den Worten: „Die Direktion spart, und ich spare.“ Das verspürt das Vershubpersonal wohl ganz besonders.

Hat dann dieses Sparsystem mit ihrer eiligen Hast zu einem Karaboll geführt, dann kommen ganz empfindliche Strafen, mit welchen dann das Unmögliche möglich gemacht werden soll. Dabei äußert sich Herr Inspektor Holub noch immer: „Daß die Verschieber ja so nichts zu tun haben, auch nichts machen und besonders am Personenbahnhof fünf Stunden nichts machen und die übrige Zeit schnarchen (schlafen).“ Uns dauert Herr Holub wirklich, daß er Inspektor werden mußte, und den hiemit verbundenen Strapazen fast unterliegt — wo er es als Verschieber doch so golden gehabt hätte.

Nun müssen wir auch die Magazinsarbeiter in Glandorf-Rangierbahnhof erwähnen, welche nach Ansicht des Herrn Inspektors ein wahres Schlaraffenleben führen. Je zwei Mann haben abwechselnd 24 Stunden Dienst, während welcher Zeit sie wirklich nicht wenig Arbeit zu bewältigen und nebstbei vielfach auch noch das Vershubpersonal zu ergänzen haben. Damit die armen Teufel ja nicht glauben, daß es ihnen schlecht geht, faßelt Herr Holub stets, daß zu diesen „setten Posten“ ein solcher Zubehor herrscht, daß er immer sagt: „Arbeiter zum Schwaine füttern“ bekommt.

Nun möchten wir Herrn Holubs treuen Ratgeber Herrn Magazinsmeister Doru erwähnen, welcher als nationale Hauptstütze überall ein sehr gewichtiges Wort dreinsprechen hat und die zitierten Uebelstände hauptsächlich den Herrn Magazinsmeister Doru zum Urheber haben. Vom Herrn Platzmeister Janik eifrig unterstützt, will Doru alles in den alleinseligmachenden Reichsbund zwingen, was ihnen bei den von ihnen abhängenden Personal häufig gelingt, indem sie ihre Autorität als Vorgesetzte mißbrauchen.

Leider können wir jene, welche unter dieser Misere leiden, nicht von der Mitschuld freisprechen, indem sie ihrer eigenen mitleidigen Lage gleichgültig gegenüberstehen und so ihr trauriges Los mitverschulden. Soll es endlich anders werden, dann aufgewacht und mitgearbeitet in einer einheitlichen Organisation, wo jeder einzelne zur Geltung kommt. Darum erschalle der Mahnruf: Bis zum letzten Mann; hinein in den Allgemeinen Reichsbund und Gewerkschaftsverein!

Von der Mittelmalerbahn. Am 20. August nachts wurde der bei einer Nachtpartie auf dem Oberbau nach Scharnitz beschäftigte Josef Rauch von seinem Nachbar zu unglücklich mit einer Krampe getroffen, daß er sofort bewußtlos zusammenfiel. Neben einer zehn Zentimeter langen vollständigen Durchtrennung der Schädelhaut wurde auch die Schädeldecke stark verletzt. Rauch mußte infolge mangels eines Kollwagens den weiten Weg zu Fuß nach Seefeld zurücklegen. Gemeindegarzt Doktor Piehl übernahm sofort die Behandlung des Schwerverletzten, so daß derselbe der häuslichen Pflege übergeben werden konnte.

Zinsbrud. (Unfall.) Der 44jährige Eisenbahnbedienstete Holuschek kam nachts den 25. August im hiesigen Hauptbahnhof unter einem verschiebenden Zug. Der Kopf wurde ihm vom Rumpfe getrennt. Der Unglückliche war sofort tot. Natürlich heißt es nun, daß der Unfall „aus eigener Unvorsichtigkeit“ herbeigeführt wurde. Die Hast der Arbeit, die schlechte Beleuchtung der Bahnhofsanlagen und die Art, wie vershoben wird, zählen natürlich nicht mit.

Reben. (Staatsbahn.) Der Zugsführer und Oberkondukteur Pieber, ein sehr grißlicher Hausbesitzer, macht es sich zur Gewohnheit, unterstellte Bedienstete grob zu beschimpfen, auch wenn hiezu kein Anlaß vorhanden ist. Wir warnen Pieber hierin fortzufahren, da sich einmal die Gelegenheit ergeben könnte, mit ihm gründlich abzurechnen.

Abmont. Die organisierten Eisenbahner veranstalteten am 14. August unter gefälliger Mitwirkung des Donaufelder Arbeiter-Sängerbundes „D. Weidlinger“ einen sehr gut besuchten heiteren Abend. Für die vortrefflichen Leistungen des beliebten Sängerbundes wird auf das herzlichste gedankt.

Wien-Hauptzollamt. Die Genossen und Kollegen der Station Wien-Hauptzollamt bringen ihrem allbewährten Kollegen Josef Heuberger anlässlich seiner 50jährigen Dienstzeit und 20jährigen Zugehörigkeit zur Organisation, ihre besten Glückwünsche dar. Genosse Heuberger war seinerzeit Delegierter des Ersten österreichischen Eisenbahnerkongresses im Jahre 1896 und ist heute noch ein treues, pflichteifriges Mitglied der Organisation.

Zinsbrud. (Staatsbahn.) Unlängst hielten die deutschellen Eisenbahner eine Versammlung ab, die, wie gewöhnlich, auch von Gelben anderer Berufe besucht war. Als Referenten wurden Abgeordneter Dr. Erler und noch zwei Chargen der gelben Sippe aus Zinsbrud engagiert. Herr Erler erklärte, es sei die Erhöhung des Quartiergeldes besser als die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener, weil die Regierung von der Abkürzung der Automatik nichts wissen wolle. Den eigentlichen Grund des Fehlzuges, den der gelbe Bund gegen die Lebensforderung der Diener unternimmt, hat Herr Erler natürlich nicht angegeben. Der Reichsverband besteht nämlich zum größten Teil aus Beamten, und diese stehen einer Vesserstellung des niederen Personals entweder gleichgültig oder direkt feindlich gegenüber. Was brauchen die Diener eine Erhöhung ihrer Bezüge, wir gelben Beamten sind die Gehilfen des Unternehmers Staat und wollen als Antreiber des niederen Personals unseren Lohn. Die Regierung ist mit der zweijährigen Vorrückung für die Diener nicht einverstanden, und das Parlament sei heute zu schwach, die Regierung zu etwas zu zwingen. Ja, Herr Erler, war denn die Regierung jemals mit einer größeren Forderung des Volkes einverstanden? War sie denn einverstanden mit der Forderung der Einführung der Automatik und mit der Erhöhung der Nebengebühren und mußte sie nicht dennoch nachgeben? Und diese kleine Reform der Gehaltsverhältnisse für die Diener wird auch gegen den Willen der Regierung und ihrer Knechte gemacht werden. Traurig ist es nur, daß es unter den Dienern immer Kreaturen gibt, die den gelben Beamten nachlaufen und für deren Wüßnisse Propaganda machen, denn mit der Quartiergeldregulierung bekommen die Beamten viel, die Unterbeamten wenig und die Diener fast gar nichts. Aber wir kennen diese Gelben aus dem Diener- und Unterbeamtenstande. Sie haben nur ihren eigenen Vorteil im Auge. Bei allen Gelegenheiten,

insbesondere bei Werbung von Mitgliedern, sagen sie: „Geh zum Reichsbund, da hast du Protektion!“ Eine nette Organisation, wo jedes Mitglied nur seinen eigenen Vorteil im Auge hat! Jeder Eisenbahner, der etwas auf Reinlichkeit und Charakterfestigkeit hält, muß sich mit Ekel von dieser Gesellschaft abwenden.

Weipert. (Eine geborstene Säule des Reichsbundes.) Es ist noch nicht lange her, als der hiesige Magazinsmeister verstorben wurde, der, wie bekannt, ein Reichsbundler erster Güte war. Dieser arbeitete zum Schaden der Verwaltung der B. E. B. Er mußte gehen und ein anderer kam an seine Stelle. Aber statt besser, wurde es schlechter. Dieser neue Herr, der schon bereits in allen Parteilagern stand und jetzt beim Verkehrsband gelandet ist, machte bei seinem Dienstantritt bekannt, er sei von der löblichen Generaldirektion nach Weipert berufen worden, um „Ordnung“ im Magazin zu machen. Aber weit gefehlt. Wir wollen auf Einzelheiten nicht eingehen, nur sei kurz erwähnt, daß er aus lauter Nächstenliebe einem Holzhändler seine Arbeit erleichtern wollte und den Verkauf von Hopfenstangen selbst besorgte. Das sind aber alles nur Bagatellen gegen den Urgermanen Gnaterl, der selbst Tscheche von Geburt ist, und jetzt alle Tschechen auf einmal vertilgen möchte. Dieser deutsche Rede machte auch von den Sitten und Gebräuchen, welche dem Germanen anhaften, ausgiebigen Gebrauch. Da aber die Mittel zu solch lugubrem Leben nicht ausreichten, so wußte sich dieser Schweifwebelnde Reichsbundler auf ganz raffinierte Weise Geld zu verschaffen. Er war Magazinsaufseher und Zolldeklarant, was ja auf allen Grenzstationen so eingeführt ist. Er entwendete bei Gelegenheit Frachtbriefe über ganze Wagenladungen von der königlich sächsischen Staatsbahn, bezahlte dieselben regelrecht, ließ sich den Betrag vom Frachtlaffier der B. E. B. auszahlen und den Parteien in anderen Stationen anrechnen. Die erforderlichen Zollquittungen hatte er sich in Abwesenheit der Zollbeamten aus den Diensträumen gestohlen, welche er dann gleich dort abstempelte und selbst unterschrieb. Dann ging er mit den Falsifikaten zum Kassier, der natürlich keine Ahnung von dem Betrug hatte, der ihm das ganze auf den Zollquittungen stehende Geld auszahlte. Er führte dann zum Beispiel für drei Ladungen das Geld ab, und für zwei, welche er gefälscht hatte, behielt er es für sich. Auf diese Art verdiente sich H. manden Tag gegen 500 Kr., welche dann mit seinem Gefinnungsgenossen E. verbrachten wurden. Das waren Nächte, wie in Venedig. Es wurde gespielt, getanzt, Lokale mit Damenbedienung besucht, mit dem Auto gefahren, kurz und gut, alle Leute dachten, H. habe eine Millionenerbschaft angetreten. Aber mit des Geschickes Mächten ist kein ewiger Bund zu schließen. Mitten im schönsten Trieb, beschwerte sich da ein Abfender von einer Ladung Zollgut, daß sein Empfänger doppelt soviel Nachnahme zu bezahlen hatte, als sonst üblich war. Nun war das verbrecherische Treiben mit einem Schlage entlarvt. Nun machte sich unser Teutone auf die Sohlen und riß aus, aber nicht weit, bloß bis Krina-Neuborf, dann kam er wieder und wurde in das Weipert Arrest gefesselt. Hoffentlich stellt der Reichsbund einen tüchtigen Rechtsfreund bei, damit H. freigesprochen wird.

Brünn. (St. E. G. Czernowih-Schlapant.) Seit 13 Jahren versah die Gattin eines in Czernowih durch 26 Jahre auf Posten stehenden Streckenwärters die Reinigung der Kanzlei ohne Anstand. Am 1. Mai d. J. wurde dorthin der Kangleigehilfe Johann Wiso versetzt. Wiso — in seinem Dienstfever — (wahrscheinlich mangelt es ihm an sonstigen entsprechenden Kenntnissen) bewarb sich um den Posten der Reinigungsfrau, und da er gut mit Wasen und Besen umgehen kann, erhielt er diesen für einen Kangleigehilfen gänzlich unwürdigen Posten. Nicht nur, daß er sich für derartige Arbeiten als Kangleigehilfe schämen sollte, hat er den kargen Verdienst einer armen Wächtersfrau geschmälert und diese dem Elend und dem Nummer ums tägliche Brot noch mehr in die Arme geworfen. Wir erlauben uns, den Herrn Stationsvorstand in Schlapant, der sich sogar an Sonntagen für die Reinhaltung und das Putzen der Aborte interessiert und die Leute an diesen Tagen direkt dazu zwingt, widrigenfalls sie angezeigt werden, auf diese Kraft aufmerksam zu machen und bestens zu empfehlen. Den Kangleigehilfen rufen wir aber zu: Weibet einen solchen Kollegen!

Brünn. (R. I. Nordbahn.) Bei unserem Frachtenexpedit herrschen trotz wiederholter Anzeigen, und obwohl, was lokalweise anerkannt werden muß, Herr Inspektor Benesch dem jetzigen Leiter des Expedits das Best aus der Hand genommen hat, so zum Beispiel in pupeto Aufnahme und Reduzierung der Arbeiter, Angelegenheit der Postbesetzungen, z. z. trostlose Zustände. Es wäre zu wünschen, wenn der Herr Transportkontrollor von diesen Sachen mehr Notiz nehmen würde. So besteht der Wus noch immer, daß, wenn bei Sammelwagen nicht so viel Gewicht bei der Verladung in einem Wagon erzielt werden kann, als zur Anmeldung des Sammeltarifs notwendig wäre, die Differenz als Nachsendung (als ob das Gut irrigerweise zurückgeblieben wäre) expediert wird. Natürlich beschwerten sich dann die Stationen und drohen mit Anzeigen. Es ist merkwürdig, was einem sehr oft bis zur Ungerechtheit zugeht, trotzdem aber aufertourlich beschriebenen Individuum, das im besonderen Maße die Günst des Herrn Expeditsvorstandes genießt, bei Verladung von Sammelwagen geschieht. Ein zweites Individuum, das sich gern auf den vorgelegten Magazinschef, trotz seiner nicht maddelosen Vergangenheit, vis-à-vis den Magazinsarbeitern, Magazinsaufsehern und Magazinsmeistern aufspielen möchte, befindet sich in der Expeditionsleitung. Dieser saubere Herr, ein besonderer Günstling des tschechisch-nationalen Expeditsvorstandes, der es nicht verschmäht, auf die Rechnungszettel der tschechischen Magazinsarbeiter vier Kreditoren zu lassen, hat eine besondere Vorliebe, bei älteren Bediensteten und Arbeitern, ja sogar Magazinsmeistern, den Mentor zu spielen. So drohte dieser Herr vor einiger Zeit einem Ladungsschreiber bei einer Prüfung, die er unbefugterweise vornahm, mit Abzug vom Dienste. Einen Magazinsaufseher vernaberte er beim Magazinsleiter, daß er ihm zu wenig verlaude; ein Magazinsmeister gegenüber hatte er die Frechheit, als er ihm, als den Eidenzführer des Arbeiterstandes, auf den Abgang von drei Mann in seiner Partie aufmerksam machte, aufzufordern, selbst zur Nobel zu greifen. Da wäre wohl eine entsprechende Züchtigung am Platze gewesen. Und nun zur dienstlichen Verriachtung selbst. Dieser Herr scheint auf seinem ihm zuteilten Dienstposten nicht viel zu tun zu haben, denn er liest vor Langeweile die Zeitungen während der Dienststunden; es wäre an der Zeit, solche Posten mit mehr Arbeit zu belasten oder gänzlich aufzulassen.

Der Herr, der auch so gern Nebenbeschäftigungen sucht und sich für die Reklamationen einer gewissen Firma interessiert, möchte auch gern ins Kariswesen hineinspucken, um beim Telephon gewissen Parteien Auskünfte geben zu können. Daß solche Zustände dem Dienste nicht zuträglich sind und nur Verbitterung und Haß hervorbringen, ist bekannt. Es wäre die höchste Zeit, solche Leute, welche sich hier von Arbeitern kreditieren lassen, von derartigen Posten zu entfernen.

Stadlau. (Heizhaus.) In letzter Zeit macht sich in Stadlau Herr Anton Altrichter, bulgo „Scharfrichter“, sehr unangenehm bemerkbar. Derselbe glaubt wahrscheinlich, für die in Aussicht genommene Ernennung der Maschinenmeister zu Beamten, in erster Linie in Betracht zu kommen und sucht sich nun, durch sein in letzter Zeit an den Tag gelegtes Benehmen schon im vorhinein die nötige Autorität zu erwerben. Seine Umgangsformen sowohl mit den Lokomotiv- als auch mit dem Heizhauspersonal spotten jeder Beschreibung. Er hat nur zu

halb vergessen, unter welsch schwierigen Verhältnissen er das geworden, was er heute ist. Viele der älteren Kollegen haben so manchmal ihr Scherflein beigetragen, um seiner Mutter, die oft nicht wußte, wo aus und ein, unter die Arme zu greifen. Nun lohnt er's ihnen dadurch, daß er die, mit denen er als Scherling gefahren ist, vor allen Leuten mit Ausdrücken beittelt, über deren Anwendung er sich selbst schämen sollte. Aber auch sonst hat niemand Ruhe vor ihm. Herr Altrichter, der während seiner ganzen Schlofferlaufbahn nicht viel mehr machte, als Binden numerieren, Signallaternen reparieren, Maschinen, die nach Simmering gingen, herrichten zc., ist nun plötzlich so ein Techniker geworden, daß er Leuten, die ihr Handwerksordnungsgemäß erlernt und durch viele Jahre mit Erfolg ausgeübt haben (wir möchten seinen Lehrbrief sehen), die ungerechtfertigtesten Ausstellungen, die er wohl selbst nicht berechtigt, macht. Als Altrichter Maschinenmeister wurde, konnte der Kollege, welcher die Maschine von ihm übernahm, seiner eigenen Aussage nach, gar nicht fahren, weil er jede Tour alle Staubbeutel zc. verlor. Schon als Führer war er einer der unbändigsten, der oft dem Maschinenmeister, notabene einem alten, gebildeten Kollegen, solche Auftritte machte, daß das ganze Heizhaus zusammenlief. Sein jetziges Tun und Lassen ist noch genau daselbe. Kriegerisch nach oben und brutal nach unten. Während er, wenn er mit einem Vorgesetzten spricht, vor lauter „Bitte schön, bitte sehr, danke sehr“ gar nicht herauskommt, braucht ihm dieser Vorgesetzte nur den Rücken zu kehren und er ist wie ausgewechselt. Er läßt sich das nicht gefallen, das wird er sich verbieten, er wird dem Doktor schon einen Herrn zeigen; das sind dann seine Redensarten, was das legte mal gelegentlich des Inspezierens des Herrn Soprates der Fall war. Er wartet seiner eigenen Aussage nach nur die Ernennung zum Beamten ab, um mit den Herren „anders reden“ zu können. So ist sein Gedankengang. Auch die Dualifikation hängt nur von ihm ab. Wen er nicht gut will, der wird nicht aufertourlich qualifiziert. Von solchen, mit allen Leidenschaften beherrschten Menschen erwartet man ein objektives und gerechtes Beurteilen der dienstlichen Eigenschaften. Da wäre wohl noch viel Belehrung über die strengen Vorschriften der Dualifikationskommission nötig und ist dies wieder ein Beweis über die Art des Zustandekommens der einzelnen Dualifikationsbeschreibungen. In den Dienst geht der Herr Altrichter nur mit einem geladenen Revolver, und laden wir Herrn Dr. Ruzhbaum ein, die Waffe bei Gelegenheit zu besichtigen. Wir bitten Herrn Dr. Ruzhbaum, Herrn Altrichter über die betreffenden Paragrafen der Dienstordnung, welche den Verkehr der einzelnen Bediensteten untereinander betreffen, in Erinnerung zu bringen, ansonsten wir gezwungen wären, bei der I. I. Direktion vorstellig zu werden. Herrn Altrichter machen wir aber aufmerksam, daß es an der Zeit ist, sein jetziges Benehmen einzustellen, da wir sonst gezwungen wären, andere Maßregeln zu ergreifen, was ihm sehr unangenehm werden könnte. Wir haben schon für andere Späßen Stile gefunden und finden auch hier einen, das kann er sicher sein, trotz seines Dienstrevolvers.

Verwaltungsberichte.

Der Protest des Personals der I. I. Nordbahn gegen die Qualifikation.

Die große Erbitterung, die unter dem größten Teil des Nordbahnpersonals gegen die diesjährige Qualifikation herrscht, kam in einer am 13. August in Wien in der Jaroschauer Weehalle stattgefundenen Massenversammlung des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals, das aus allen Stationen der Nordbahn vertreten war, drastisch zum Ausdruck. Folgende Resolution fand einstimmige Annahme:

„Anlässlich der Verteilung der diesjährigen Qualifikation kommt das beteiligte Personal zur Ueberzeugung, daß die jetzige Vorgangsweise mit den bestehenden Bestimmungen nicht in Einklang zu bringen ist, und im größten Teil des Personals ein Gefühl erzeugt, welches weder im Interesse der Anstalt noch dem des allgemeinen Wohles liegt. Da die diesbezüglichen Bestimmungen der Dienstordnung betreffs der Qualifikationen so mannigfache sind, daß es in den seltensten Fällen einer Kommission möglich ist, vollständige Objektivität zu wahren, beschließt die heute am 13. August 1913 tagende Versammlung des Zug- und Maschinenpersonals der I. I. Nordbahndirektion, alle in Betracht kommenden Vertreter des Personals (wie Zentralauschuss, Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutzes und Gewerkschaftsvereines, als auch unsere Vertreter im Parlament) aufzufordern, mit allen möglichen gesetzlichen Mitteln auf die Beseitigung der jetzigen Qualifikation hinzuwirken. Ferner wird von allen vorgenannten Faktoren erwartet, daß sie dafür eintreten, daß die vom Personal erstellte Ranginteilung nicht tangiert und minder qualifizierte Bedienstete von besser beschriebenen präteriert werden.“

Die Exekutive der Personalkommission der Nordbahn und auch die Zentrale unsere Organisation hat sich bereits vor dem Stattfinden der Versammlungen mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Es wurde vom Herrn Nordbahndirektor die Einberufung der Exekutive der Personalkommission verlangt, damit diese Gelegenheit hat, die unzähligen Beschwerden des Personals über die vorgekommenen trassen Ungerechtigkeiten an geeigneter Stelle zu vertreten und Abhilfe zu verlangen.

Ludiz. Am 3. August fand hier eine § 2-Versammlung statt, in welcher Genosse Kraus aus Falkenau referierte.

Linz. Am 22. Juli versammelten sich die Werkstättenarbeiter, um in folgender Entscheidung auf die am 17. August stattfindende Konferenz der Hauptvertrauensmänner der Werkstätten und Heizhausarbeiter der I. I. Staatsbahnen einzuwirken. Die Entscheidung lautet:

„Sämtliche im Taglohn stehende qualifizierte Hilfsarbeiter der Werkstätte Linz sehen sich veranlagt, zufolge der neuen Lohnordnung von seiten des I. I. Eisenbahnministeriums, die durchwegs Verschlechterungen bringt, dagegen energig Stellung zu nehmen. Demgemäß wurde einstimmig in der Versammlung besprochen und beschlossen, daß alle qualifizierten Hilfsarbeiter der Werkstätte Linz, welche eine qualifizierte Arbeit leisten, auch nach Art ihrer Arbeit ihre Benennung erhalten sollen, wie zum Beispiel Hobler, Stoher, Schleifer zc. zc. Es soll hauptsächlich die Vorrückung im Taglohn derart bleiben, wie es früher war, und zwar: daß die qualifizierten Hilfsarbeiter mit den Professionisten im gleichen Sinne mit je zwei Jahren um 20 S. vorrücken können. Da sich doch die qualifizierte Arbeit mit der der Werkstättenhilfsarbeiter im wesentlichen unterscheidet, und qualifizierte Hilfsarbeiter überall in jeder Fabrik mit den Professionisten in der Professionistenliste geführt werden, sind wir durch die Lohnordnung schwer benachteiligt.“

Diese Resolution wurde der Konferenz unterbreitet.

Versammlung des Zugbegleiterpersonals in Franzensfeste. Am Sonntag den 17. August fand in Franzensfeste eine Versammlung des Zugbegleiterpersonals der Südbahn statt, die eigentlich schon mehr als Konferenz wie als Versammlung zu betrachten war, weil die Versammelten von allen benachbarten Ortsgruppen, was ist Innsbruck, Wogen, Linz und Willach vertreten waren. Als Vortragender war Personalkommissionsmitglied Genosse Auinger aus Willach erschienen. An

seinen Vortrag über die neueste Rangordnung für das Zugbegleiterpersonal, in welchem er alle mit der Geschichte der Rangordnung verknüpften Arbeiten der Personalkommission behandelte, schloß sich eine rege Aussprache, in der besonders die Vertreter des Wogner Personals ziffernmäßig die ungerechte Ranginteilung mit ihren Schäden behandelten. Allgemein wurde über Beweise des Genossen Auinger erkannt, daß sich die Südbahndirektion in vielen Fällen gar nicht nach den mit den Vertretern des Personals ausgearbeiteten Bestimmungen richtet, sondern ganz einfach kurzerhand Einteilungen trifft, welche sinnwidrig sind und zum Schaden des Personals sojann bestehen bleiben sollen. Auch hat die Südbahn die materiellen Bestimmungen für das Personal schon in so vielen Rundschreiben niedergelegt, daß sich niemand mehr darinnen auskennt. Ueber Anregung des Vorsitzenden, Genossen Stanzl aus Wogen, wurde der Beschluß gefaßt, daß alle Ortsgruppenleitungen aufgefordert werden sollen, unter den Mitgliedern der Gruppe „Zugbegleiter“ Erhebungen zu pflegen und das hieraus erfließende Ergebnis, welches begründete Klagen beinhaltet, einer von der Zentrale für diese Gruppe einuberufenen Konferenz vorzulegen. Natürlich wird es notwendig sein, daß auch die Staatsbahndiensteten dieser Gruppe herangezogen werden, um überhaupt die materielle Lage des Zugbegleiterpersonals zu studieren und gemeinsame Verhandlungen einzuleiten.

Wolfsberg. Am 23. August fand hier eine ziemlich gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Somitsch aus Wien über „Eisenbahner und Parlament“ referierte. Dem Referenten wurde für seine sehr treffenden Ausführungen am Schlusse lebhafter Beifall gezollt.

Kriessdorf. Am 22. August fand in Sabatils Gasthaus um 8 Uhr abends eine Bahnerhaltungsarbeiterversammlung statt, in welcher Genosse Swoboda von der Zentrale über Lohnfragen referierte. An dieses Referat schloß sich eine interessante Debatte, bei der hauptsächlich die Genossen Marek, Such und Marschall das Wort führten. Gegen 11 Uhr nachts schloß Genosse Kerschbaum die Versammlung.

Aspang. Am 17. August fand um 8 Uhr nachmittags in Aspang im Gasthaus des Herrn Müller eine gut besuchte Versammlung des Personals der I. I. Staatsbahnen und der E. B. A. statt. Der von der Zentrale entsendete Referent Genosse Nobler berichtete in einer längeren Rede über die Verschlechterungen bei den I. I. Staatsbahnen sowie über die zu ergreifenden Abwehrmaßnahmen. Vorsitzender Genosse Ruzek referierte belehrend über die Unfallversicherung.

Wielitz. Am 20. Juli wurde in einer mit den hiesigen Magazinsarbeiter in der „Neuen Welt“ abgehaltenen Versammlung die herausgegebene, aber einstweilen stilltete neue Arbeitsordnung aus dem Grunde einer eingehenden Besprechung unterzogen, weil aus derselben schon bei oberflächlicher Betrachtung Verschlechterungen bemerkbar waren. Der hiesige Gewerkschaftssekretär Genosse Meginski unterzog sich der Aufgabe, den nur polnisch sprechenden hiesigen Magazinsarbeitern die Wirkungen der neuen Arbeitsordnung in kritischer Beleuchtung zu zeigen, wobei allerdings die geahnten Verschlechterungen recht deutlich sichtbar wurden. Um der Verwirklichung dieser Verschlechterungen zu begegnen, wurde beschlossen, schriftlich von der I. I. Direktion Abänderung zu erbitten und hiezu die Unterstützung unserer Vereinskräfte in Anspruch zu nehmen.

St. Pölten. Eine gut besuchte Versammlung der Oberbau- und Bahnerhaltungsarbeiter wurde am 15. August abgehalten. Als Referent war Genosse Hofbauer anwesend. Hierbei wurde folgende Resolution beschlossen und einstimmig angenommen:

„Die am 15. August 1913 in den Stadtfällen St. Pölten versammelten Oberbauarbeiter und Professionisten der Sektionen St. Pölten und Welf eruchen einstimmig die I. I. Bahnerhaltungssektion mit Rücksicht darauf, daß die gewährte Lohn-erhöhung in keinem Verhältnis zu der in den letzten Jahren entstandenen Teuerung steht, um eine Erhöhung des Grundlohnes von 3 Kr. auf Kr. 3.00. Gleichzeitig wünschen die Versammelten die Durchführung eines Härtenausgleiches für jene älteren Arbeiter, welche den derzeitigen Grundlohn und den ihrer Dienstzeit entsprechenden zweijährigen Vorrückungen à 10 S. noch nicht erreicht haben, analog der Durchführung in den Wiener Sektionen. Außerdem eruchen die Versammelten, die I. I. Sektion möge bei der I. I. Staatsbahndirektion dahin wirken, daß die Vorrückungen mindestens in jenem Ausmaß aufrechtzuerhalten, wie sie mit Erlaß der I. I. Staatsbahndirektion, Z. 102.531/08, beziehungsweise mit Erlaß des I. I. Eisenbahnministeriums, Z. 40.831/4 vom 7. Oktober 1909, der I. I. Staatsbahndirektion, Z. 24.562/1 vom 25. Oktober 1909, festgesetzt wurden.“

Nachdem die Deputationen gewählt waren, welche obige Resolution zu überreichen haben und nach einigen anfeuernden Worten des Genossen Sedlaczek, im Kampfe nicht zu erlahmen, wurde vom Vorsitzenden Genossen Grassl die Versammlung geschlossen.

Favoriten II. (Staatsbahngesellschaft.) Die mißlichen Zustände, welche im Heizhaus Wien-St. E. seit Jahren herrschen und von welchen konstatiert wird, daß sie wie eine bössartige Krankheit immer ärger werden, haben die Lokomotivführer endlich auf den Gedanken gebracht, sich zu vereinigen. Es traten binnen kurzer Zeit über 80 Prozent des gesamten Lokomotivpersonals unserer Organisation bei, und es hat den Anschein, daß die noch Ausständigen nicht mehr lange ägern werden, diesem Beispiel zu folgen. Behufs Gründung einer Sektion der Lokomotivführer fand nun am 8. August eine konstituierende Versammlung statt, zu welcher von der Zentrale Genosse Swoboda entsendet wurde. Als Delegierter der Ortsgruppe fungierte der Obmann Genosse Reib, als Delegierter der Ortsgruppe Stadlau, beziehungsweise deren Sektion der Lokomotivführer erschien Genosse Jzer. In die Sektion wurde Genosse Rrieg als Sektionsleiter und die Leitung selbst durch Wahl mehrerer Vertrauensmänner ergänzt. Sodann sprach Genosse Swoboda in einem Vortrag die Notwendigkeit, sich zu organisieren, auf die wichtigsten und Ständesfragen des Lokomotivpersonals ausführlich eingehend. Namens der Ortsgruppe sprach Genosse Reib, namens der Sektion Stadlau Genosse Jzer. Die Versammlung repräsentierte in der Tat einen schönen Erfolg.

Aus den Organisationen.

Grasli. Am 27. Juli fand die Generalversammlung der Zahlstelle statt. Als Referent war Genosse Kraus aus Falkenau erschienen, welcher in einem zweistündigen Referat die Lage der gesamten Eisenbahner Harlegte. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Albin Giasl, Obmann, Franz Örg, Stellvertreter; Martin Schuster, Schriftführer, Anton Göhl, Stellvertreter; Eduard Seifert, Kassier, Franz Müller und Wenzel Hammer, Subkassiere; Richard Böhm, Kontrollor. Sämtliche Aufschriften sind bis auf weiteres an Genossen Seifert, Grasli, Oberer Bahnhof Nr. 619, zu richten.

Ferner diene jedem einzelnen Genossen zur Kenntnis, daß jeden ersten Sonntag im Monat eine Versammlung abgehalten wird, bei der Beiträge, beziehungsweise Beitrittserklärungen angenommen werden. Es hat zu dieser auch jeder Genosse sein Statutenbüchel, beziehungsweise seine Interimskarte behufs Durchsicht und zum Abstempeln mitzubringen. Vom

September angefangen findet die erste Monatsversammlung im Gasthaus des Herrn Andreas Pecher in Graslitz statt.

Wissen. Im Monat September werden die Vereinsversammlungen wie folgt abgehalten: Die Mitglieder- und Einzahlungsversammlung findet Dienstag den 9. September um 8 Uhr abends im Vereinslokal im Gasthaus Juna statt.

Prerai II. Bei der am 12. August im Hotel „Austria“ stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung der Ortsgruppe Prerai II wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Eduard Kleibl, Obmann, Adalbert Karl, Stellvertreter; Karl Kordula, Kassier, Josef Eder und Gottlieb Goral, Subkassiere; Wild und Liebermann, Revisoren; Johann Kubitz, Rajetan Prosch, Franz Kojina, Rudolf Christen, Johann Krejcha, Anton Süß, Eduard Hoffmann, Johann Biegler, Johann Bedl, Rudolf Knauer, Josef Rassel, Ludwig Mayer, Vinzenz Schmiedt und Martin Jurasa, Ausschussmitglieder.

Wien-Hauptzollamt. Am 2. August 1913 hielt die Ortsgruppe Wien-Hauptzollamt die außerordentliche Generalversammlung ab, wo folgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Blasius Seiffleisch, Obmann, Matthias Schumann, Stellvertreter; Viktor Haselmayer, Kassier, Franz Bieger, Stellvertreter; Siegfried Stern, Schriftführer, Hugo Böhm, Stellvertreter; Johann Feindl und Otto Koboitz, Kontrolloren; Johann Fraal, Stefan Gabler und Josef Dibsch, Ausschüsse; Gottlieb Filip und Karl Musil, Bibliothekare.

Ducina. Jene Mitglieder, die den Eisenbahnerkalender kaufen wollen, werden ersucht, dies bis 1. Oktober dem Obmann oder dem Kassier bekanntzugeben.

Seitzthal. Bei der am 28. August stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Marhofer, Obmann, Franz Böhrner, Stellvertreter; Konrad Duhner, Schriftführer, Julius Gasser, Stellvertreter; Franz Eberl, Kassier; Johann Gassenbauer und Johann Schweiger, Bibliothekare.

Verschiedenes.

Die öffentlichen Verleumder.

Ein Ungeziefer ruht In Staub und trockenem Schlamme Verborgen, wie die Flamme In leichter Asche tut. Ein Regen, Windbeschlauch Erweckt das schlimme Leben, Und aus dem Nichts erheben Sich Seuchen, Blut und Rauch.

Aus dunkler Höhle fährt Ein Schächer, um zu schweifen; Nach Beuteln möcht' er greifen Und findet besseren Wert: Er findet einen Streit Um nichts, ein irres Wissen, Ein Banner, das zerrissen, Ein Volk in Blödigkeit

Er findet, wo er geht, Die Beere dürftiger Zeiten, Da kann er schamlos schreiten, Nun wird er ein Prophet, Auf einen Rehrich stellt Er seine Schelmenfüße, Und zischt seine Grütze In die verblüffte Welt.

Gehüllt in Niedertracht, Gleichwie in einer Wolke, Ein Lügner vor dem Volke, Ragt halb er groß an Macht Mit seine Helfer Zahl, Die hoch und niedrig stehend, Gelegenheit erspähend, Sich bieten seiner Wahl.

Sie teilen aus sein Wort, Wie einst die Gottesboten Getan mit den fünf Vroten, Das flücht fort und fort! Erst log allein der Hund, Nun lügen ihrer tausend, Und wie ein Sturm erbrausend, So murchert jetzt sein Pfund.

Hoch schießt empor die Saat, Verwandelt sind die Lande, Die Menge lebt in Schande, Und lacht der Schöfelat. Jetzt hat sich auch erwahrt, Was erstlich war erfunden: Die Guten sind verschwunden, Die Schlechten steh'n geschart.

Wenn einstmals diese Not, Gang wie ein Eis gebrochen, Dann wird davon gesprochen, Wie von dem schwarzen Tod, Und einen Strohmann bau'n Die Kinder auf der Heide, Zu brennen Lust aus Leide Und Nicht aus allem Graun.

Gottfried Seifler.

Veranstaltungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Wien-Hauptzollamt. Am 2. September um 7 Uhr abends im Vereinslokal Lindners Gasthaus. Wahl der Vertrauensmänner.

Alt-Bata. Am 11. September um 8 Uhr abends im Hotel „Frang“ am Bahnhofplatz. Furtch im Walde. Am 14. September um 1/11 Uhr vormittags im Vereinslokal.

Enns. Am 17. September um 1/3 Uhr nachmittags in Mayers Gasthaus, Lingerstraße, nach § 2 des Vereinsgesetzes. Böhmisches-Leipa. Am 8. September um 8 Uhr abends im Hotel „Bahnhof“.

Sprechsaal.

Erklärung.

Gefertigter erklärt den Oberkondukteur Ludwig Svoboda der k. k. Nordbahn in Mährisch-Osttau insofern für einen Lügner und Verleumder, insofern derselbe nicht zumindest einen Beweis für seine Verdächtigung und Verleumdung erbringt, die er in der öffentlichen, im Saal „zum Kaiser von Oesterreich“ in Oderfurt abgehaltenen Versammlung mit der Behauptung beging, er (Svoboda) habe genügend Beweise, daß die gewählten Personalkommissionen Mitglieder die Interessen der Direktion vertreten.

Oderfurt, am 9. August 1913.

Geinrich Blazek,

Magazinsaufseher, Mitglied der Personalkommission der k. k. Nordbahndirektion.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium in Wien.

Die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen und der Pöbsta-Bahn in Waidhofen an der Ybbs erlauben sich die höfliche Anfrage, wann mit dem Bau der bereits im Jahre 1911 bewilligten Personalhäuser begonnen wird.

An die Direktion der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Die Bediensteten und das Personal der Station Wien bitten eine löbliche Direktion, den Assistenten Herrn Eisler dahin zu befehlen, daß Beschimpfungen und Beleidigungen des Personals im dienstlichen Verkehr unstatthaft sind.

An die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

Ist es der Generalinspektion bekannt, wie bis zu dem Eisenbahnunglück am 6. August in Seebach-Turnau auf der steirischen Landesbahn Kapfenberg mit Wissen des Betriebsleiters Matuzek gegen die Vorschriften, ohne Rücksicht auf das Leben und die Gesundheit der Reisenden und des Personals, gearbeitet wurde?

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Wir erlauben uns, die Anfrage zu stellen, wann die k. k. Staatsbahndirektion ihr gegebenes Versprechen einlösen wird und wann sie aus den Zimmern der Kaserne in Villach die überflüssigen Kästen entfernen lassen und dafür die notwendigen Tische einstellen lassen wird?

Briefkasten der Redaktion.

Abonnent 44, K. R. zc. Ihre Frage ist etwas unklar. Jedenfalls rüden Sie in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. Jemand, der am 1. Juli 1911 mit 900 Kr. angestellt wurde, rüdt in die 1000 Kr. am 1. Juli 1913 vor. (615/3. M. 913.)

Inserate

Eleganter Anzug für Herren 20, 30, 40 K Mod. Ueberzieher „ „ 19, 30, 36 „ Steirer-Anzug „ „ 24, 35, 40 „ Modehose 5, 7, 10 „ und aufwärts.

Knabenkleider staunend billig. Eigene Abteilung für Maßbestellungen. Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal sowie den beschäftigten Personalern der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten erichtlichen Preisen. — Illustrierte Kataloge und Muster gratis. Albert Kern, Graz, Annenstraße 28.

Nur kurze Zeit mit Wasser gekocht, ergeben MAGGI'S Suppen In Päckchen schmackhafte und kräftige Suppen. Gegen 20 Sorten, wie: Erbs mit Speck, Schwammerl, Nudel etc. 1 Päckchen für 2-3 Teller 12 h.

Billige böhmisches Bettfedern FERTIG GEFÜLLTE BETTEN 5 Kilo: neue geschlossene K 200 bessere K 120, weiße daunenweiße geschlossene K 180, K 240, schneeweiße daunenweiße geschlossene K 200, K 260, K 420, aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duedent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 100, K 120, K 150, K 180, K 210, 1 Kopfkissen 140 cm breit K 120, K 150, K 180, K 210, 1 Kopfkissen 80 cm lang, 58 cm breit K 20, K 250, K 400, 90 cm lang, 70 cm breit K 400 und K 500. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe 8-teilige Daunen-Decken auf 1 Bett K 270, bessere K 320, Versand franco per Nachnahme von K 100 - aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Bortovergütung gestattet. Benedikt Gschel, Lobes Nr. 170 bei Bülten, Böhmen.

Billige Bettfedern und Daunen 1 Kilo graue geschlossene K 200, bessere K 240, halbweiße prima K 280, weiße K 400, prima daunenweiße K 600, hochprima K 700, 5- und 600. Daunen, graue K 80, 700, weiße prima K 1000, Brustbaum K 1200, von 5 Kilo an franko. Fertig gefüllte Betten aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 130 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, feinsten und dauerhaften Bettfedern K 160, Halbdaunen K 200, Daunenfedern K 240, Einzelne Tuchente K 100, 120, 140, 160, Einzelne Kopfpolster K 80, 800, 400, Tuchente 200x140 cm gross K 130, 150, 180, 200, Kopfpolster 80x70 cm gross K 400, 500, 600. Untertuchente aus bestem Bettgradel 180x116 cm gross K 130, K 160, versendet von K 100 - an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung. Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Wasserfudyt Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Zuckerkrankheit, geschwollene Füße befeuchtet man rasch durch Dr. Novllies Herz- und Wasserfudyttee. Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen. Alleniger Versand: Stadtapotheko Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Bayern).

Ohrensaufen Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beiligt in kurzer Zeit. Gehöröl Marke Gault Stadtapotheko Pfaffenhofen a. d. Ilm 154 (Bayern).

1913er Junggeflügel! Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 Stück grosse Brathähne 20 K, 12 Stück schöne, grosse Enten 22 K, 6 Stück schöne, grosse, weiße Gänse 22 K franko per Nachnahme liefert. BERNHARD SCHAPIRA Geflügelhändler, Tarnopol 10.

! 500 Kronen! zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzelverfügor „Ria-Balsam“ augen, Warzen, Hornhaut, nicht in 8 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone. Kemeny, Kaschau (Kassa) I., Postfach 12/115, Ungarn.

60 Kronen zahle ich dem, der mir behilflich sein könnte, eine Anstellung bei der Bahn zu erlangen. Ich bin 29 Jahre alt, ledig, Schloffer, besitze sehr gute Zeugnisse über Besuch des Maschinenfachschulwesens, sowie der absolvierten Bürger- u. einer Fachschule. Habe schöne Handschrift, bin geübt in Rechnen und Rechnen. Beste Angebote erblicke ich unter „Stets Dankbar“ an die Administration.

1913er Junggeflügel! Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 St. grosse fetto Brathühner K 190, 12 St. grosse fetto Hiesonen K 210, 6 St. grosse fetto Hiesonen K 210, franko per Nachnahme liefert. S. ELLENBERG Tarnopol Nr. 10 (Postfach XI). Achtung, Eisenbahner! Meine imprägnierte, kalt abwaschbare Anodenverpackung (kein Hautschad und dgl.) erprobet durch die vielen Stellen für Waschen und Blätten. Zu beziehen durch M. Azehat, Wien XI, Felsg. 3. Vertreter aus Eisenbahnerkreisen gesucht. — Preisliste gratis.

Beste böhmisches Bettfedern! Billige Bettfedern! 1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, besser 2 K 40; prima halbweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, feinsten 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunen (Rein), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustbaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko. Fertig gefüllte Betten aus dichtfüßigem roten, blauen, weissen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 130 cm lang, 116 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, feinsten Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K; 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 8 K, 8 K 80, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 12 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 60, 5 K 70; Untertuchente aus feinstem, gestricheltem Weabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen. Reichhaltige Preisliste gratis und franko.

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS
 Wien V, Rechte Wienzeile 97
 liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem Bedingungen
 Telefon 4331 Telefon 3545

Sensationell!!! Direkt aus Paris! Neuester illustrierter Katalog über berühmte hygienische und kosmetische Neuheiten und Schutzmittel für Herren und Damen ohne Konkurrenz! Alleiniges Depot für Oesterreich. Verlangen Sie sofort Gratiszusendung des Kataloges durch: **Kosmetischer mod. Versand Wiener-Neustadt IV.** Verschlossene Zusendung 30 Heller.

Parteigenossen!
 Bestellen Sie sich für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kamevas für Bettüberzüge, starken Seidenborjod, Besir für Seiden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. **40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr.** per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.
 Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.
 Mit Parteigruss
Leopold Witzel, Handweber
 in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der poltischen Orts- und Fachorganisation.

Grässlich
 hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.
Tuchversandhaus Franz Schmidt
 Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schles.)

Mit jedem Tage
 werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit geübten Kenntnissen kommt man heute vorwärts und besteht siegreich den harten **Kampfs Dasein.**
 Bedienen Sie sich daher der weitberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Gründl. Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug- Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießmeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer und -Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektro- u. Uhrmacher, Elektroinstallateur, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karack-Hachfeld“ mit Probetafeln werden auf Verlangen jedem kostenlos zugesandt.
Schallehn & Wollbrück
 Wlao XVII, Schwendeng. 59.

Unsere Welt-Camera
 ist das Ereignis des Tages
 denn sie ermöglicht es Jedermann, ohne Mühe und ohne Vorkenntnisse die vorzüglichsten Bilder anzufertigen. Was bisher eine Kunst war, ist nun ein Kinderspiel. Mithingun ausgeschlossen! Unsere Welt-Camera, welche wir Ihnen ohne jede Anzahlung **5 Tage zur Probe** liefern, vereinigt alle denkbaren Vorzüge: Handliches Format, Gr. 9x12x4 cm, Gewicht nur 800 g, für Glaspl. u. Films verwendbar, bequem in der Tasche unterzubringen, stabilste Bauart etc. Wir liefern Ihnen die Camera gegen **nur 4 Kr.** monatlich bei einem Preise von insgesamt nur 80 Kronen. Lassen Sie sich sofort unsere Welt-Camera zur Probe kommen. Postkarte genügt. Bei Nichtgefallen haben Sie nur die ganz minimalen Postspesen zu tragen. Ein Risiko haben Sie demnach nicht.
Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 554/2 Wien VI,
 Unseren reichillustrierten Katalog über andere Modelle in allen Preislagen senden wir Ihnen auf Verlangen gratis und frei.

OLLA-GUMMI
 beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.
Neuheit für Herren
 dauernd zu gebrauchten, per Stück 2 und 4 Kronen.
 Frauenschutz, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen.
 Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h. Marke.
J. GRUNER
 Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.
 Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.

Kaufe bei KRAUS
 wer edle, schöne Leinen schätzt.
 1 Dtz. Leinenzwilchhandtücher, weiss, 60/112 cm gross K 6—
 1 Dtz. schwere Reinleinen-Doppeldamast Prachthandtücher, 64/125 cm gross K 12-50.
 1 sechspers. erstklassige Speisegarnitur, Reinleinen-Damast K 6—
Leintücher
 ohne Naht aus kerniger, bester Garnleinwand.
 6 Stück, 150/225 cm gross, um K 17-20.
 1 Dtz. Batisttaschentücher, 44 cm gross, weiss . K 2-40
 Jedo Art gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung, seit 46 Jahren berühmt als fest, schön und billig — per Nachnahme.
 Nichtpassendes Rücknahme.
Leinenfabriken Jos. Kraus
 Nachod VII, Böhmen.
 Musterkollektion kostenlos.

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden
 (offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das **Seitliche Universal-Heilmittel**, bestehend aus Salbe, Gaze, Wundreinigungsmittel (Preis komplett Kronen 3-80 inklusive Postspesen) vorzüglich bewährt. — Schmerzen verschwinden sofort. — Anweisungen (deutsch) laufen fortwährend ein. — Das Universal-Heilmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **Seitliche Apotheke, Nierhofen B 25** (Niederböhmen). **Seitliche Universal-Heilmittel, Gaze und Wundreinigungsmittel** sind gefälligst gefordert.

Der wesentlichste
 im Haushalt ist Butter. Die sparsame und kluge Hausfrau verwendet an ihrer Stelle den einzig wirklichen, erprobten Buttersatz **Blamachsins „Unikum“**-Margarine, welche bei gleicher Qualität nur die Hälfte kostet. — Bezugsquellen in jeder Stadt oder jedem Dorfe Oesterreichs teilen auf Anfragen mit die alleinigen Erzeuger der Weltmarke Blamachsins „Unikum“-Margarine: **Vereinigte Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.**

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei
 Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.
Fünfhäuser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142
 Wien XV, Mariahilferstrasse
 (neben der Löwendrogerie).
 Vollst. eingerichtete Zimmerleistungen von 140 Kr. anwärts; Kücheneinrichtungen von 40 Kr. anwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. anwärts; Sessel- und Stuhlgruppen von 280 Kr. anwärts; Büchschränke von 60 Kr.; Betteneinlagen von 9 Kr.; Matratzen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preiskatalog für Provinz gratis. Großes Möbelkabinett für 90 Heller in Briefmarken franko.
 Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
 Zufuhr in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.
Warnung! Wählen Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbelniederlage** und meine **Edelmärkte „Konditionen“**, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in jedem Möbelstück eingegraben sind. Wählen Sie sich nicht verführen. Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie neben **Edelmärkte, Firma** und **Namen** auf gelben Schildern vor dem Geschäftstisch stehen.
 Herrn M. Eisenhammer, Wien.
 Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden war, so erlaube ich Sie freundlichst, auch für meine Schwester folgendes zu senden u. s. w.
 Achtungsvoll
 Alois Wahnin.
 Postkarte, 19. Mai 1913.

Arbeiter-Bäckerei Reichenberg
 (Konditorei und Bäckerei)

Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

Wilhelm Beck & Söhne
 k. u. k. Hoflieferanten
 Wien VI, Hirschengasse 25
 Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsorten
 Preisurkunde gratis und franko
 Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Porzellanpfeifen
 Solapfeifen, Stradapfeifen, Mundbläser, Pfeifenrohre und alle Rauchpfeifen.
 Ferner Englers Gesundheitspfeifen etc.
Photographien
 auf Porzellanpfeifen in unverwundlicher Ausführung. Schönster Geschenkartikel. Kaufen Sie Pfeifen und Rauchpfeifen nur beim Erzeuger. Verlangen Sie Preisliste. Sammeln von Aufträgen hoher Rabatt.
Josef Engler
 Pfeifenfabrik und Porzellanmalerei
 Linz a. d. Donau, Melchergasse 4.
 Größtes und größtes Spezialgeschäft der Rauchpfeifenbranche Oesterreichs.

Bei Flechtenleiden
 aller Art, speziell bei nässenden und Schuppenflechten unübertrefflich. Dankschreiben, Hautausschlägen, Mollusken, Hautgeschwüren, selbst in den hartnäckigsten Fällen, wo alle bisher angewandten Mittel versagten, verschafft **Apotheker Stauders Euzema-Balsam** sofort Hilfe. — Euzema-Balsam ohne jede Verunreinigung. — Patentamtlich gesch. 141.995. Preis 5 Kr.
Probeflasche 3 Kr.
 Wenn nur echt durch die **Wolfsche Apotheke, Kaufbeuren D. 37** (bayer. Allgäu). Zahlreiche Dankschreiben von Geheilten, insbesondere von Soldaten, die jahrelang alle möglichen Schmierereien ohne jeden Erfolg angewandt.

Universal-Fernglas 1913
 Ein billiges aber gutes Glas!
 Hervorragende Lichtstärke, erzeugt durch Resonanzlinsen außergewöhnlicher Qualität, zaubert Bilder von überraschender Plastik hervor. Enorme Helligkeit, welche noch bei Dämmerung die fixierten Gegenstände wie durch einen Reflektor beleuchtet erkennen läßt, macht unser Modell 1913 zum besten Universalglas für Reise, Sport, Jagd, Theater etc. Zusendung erfolgt **ohne jede Anzahlung 5 Tage zur Probe** mit vollständig bedingungslosem Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen und berechnen wir dieses vorzügliche Glas samt feldtäuschigem Etui und zwei Umhängeriemen mit nur 48 K bei monatlichen Zahlungen von nur **3 Kronen**. unsere Ansichtsendung.
Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 557/3 Wien VI,
 Illustrierte Kataloge über andere Modelle auf Verlangen gratis u. frei.

Kropf
 dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch **Hollerdauer Kropfbalsam** fläschchen 4 Kronen.
Stadtpflichte Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayer).
Von Versatzämtern
 Elegante Anzüge von K 14—, Sport- und Touristenanzüge K 18—, Modouberzieher K 10—, Salons, Frack- und Smokinganzug K 20—, feine Herrenhemden, Unterhosen K 1-40, Damenhemden, Korsetten, Hoson K 1-50, Bettwäsche K 4-50, Leintücher K 1-30, Vorhänge K 2-20 etc., alles erstklassig billig. Auch Kleiderlohanstalt, per Anzug K 2—. Zahlungsvereinfachung wird gewährt. Einzig in Wien nur bei **Goldstein, Kaiserstrasse 40.**

Trinken Sie gern?
 ehten Kognak, ff. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.
 Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und **1 Flasche Likör gratis** gegen Postobergütung von 20 h in Marken.
Max Noa, kgl. Hoflieferant V. SPANIEN U. GRIECHENLAND Bodenbach a. d. E. 182.

Brünner Stoffe
 für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei **Etzler & Dostal, Brünn Schwedongasse Nr. 153.**
 Lieferanten des Lehrbundes und Staatsbeamtenvereines.
 Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Privato viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mass wird geschneitten.
 Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Trinken Sie gern?
 ehten Kognak, ff. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.
 Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und **1 Flasche Likör gratis** gegen Postobergütung von 20 h in Marken.
Max Noa, kgl. Hoflieferant V. SPANIEN U. GRIECHENLAND Bodenbach a. d. E. 182.

GUMMI
 Direkte aus Paris.
 4 hochfeine Muster 1 Kr. (Porto 20 Heller), 10 hochfeine Muster 2 Kr. (Porto 20 Heller, auf Gegenseitigung von Marken).
Gummiartikel für Herren jahrelang brauchbar, 1 Stück 4 und 5 Kr.
Frauenstuh jahrelang brauchbar, 3, 5 u. 6 Kr.
So interessant Ratgeber für Eheleute mit Abbildungen und Preisliste von Schönheits- und Schönheits- Spezialitäten für Damen und Herren von Ärzten und Professoren empfohlen, gratis. (Verschlossen 20 Heller.) Wiederverkäufer gesucht. Kosmetischer Versand, Wiener-Neustadt 4.