



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernens
Dass Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Weisheit nicht mehr betteln gehen.
O. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Scheffonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsfrist: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage
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.

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

Nr. 17

Wien, den 10. Juni 1913.

21. Jahrg.

Steigerung der Betriebsökonomie bei den österreichischen Staatsbahnen.

Neue Versuche mit Ersparnisprämien.

Das eiserne Grundgesetz, durch das der Kapitalismus beherrscht wird, besteht in der Sucht auf Mehrung des Gewinns. Im allgemeinen hat der Kapitalismus dazu zwei Wege: er kann technisch den Produktionsprozess beschleunigen, und durch Verbesserungen an den betrieblichen Einrichtungen und Anlagen Zeit und Raum immer besser und rationeller überwinden. Diese Art, in der die Beschleunigung des Leistungsertrages und der höheren Ausnutzung des gesamten Arbeitsprozesses vor sich geht, können wir am allerdeutlichsten im Verkehr beobachten und studieren, weil wir hier die vollendete Form des kapitalistischen Großbetriebes vor uns haben, der sich zu solchen Experimenten allein am besten eignet. Hier besteht, wie jedermann weiß, zwischen den Einrichtungen von heute und jenen in den Anfängen der Eisenbahnen ein himmelweiter Unterschied, der sich zunächst in der höheren Zugsgeschwindigkeit, in der größeren Belastung und in der Verkehrsdichte ausdrückt. Der Verkehr ist eben rationeller geworden und alle weiteren Bemühungen laufen darauf hinaus, durch technische und ökonomische Neuerungen die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Aber neben diesen rein technischen Hilfsmitteln, die dem Kapitalismus zur Verfügung stehen, gibt es auch solche rein psychologischer Natur. Sie sind sowohl für das Unternehmen, wie für den Angestellten und Arbeiter von gleich hoher Wichtigkeit. Einmal nämlich handelt es sich dabei für den Unternehmer um eine Methode, bei der er weder höhere Investitionskosten noch irgendwelche betriebliche Ausgaben riskiert, um dennoch eine höhere Leistung und eine bessere Rentabilität zu erzielen, während der Angestellte und Arbeiter eine höhere Ausnutzung an sich selbst, an seiner Arbeitskraft vornimmt, ohne in den meisten Fällen auf diesen Umstand aufmerksam geworden zu sein. Wie kommt das?

Die Antwort auf diese Frage ist einfach: jedes Mittel, das geeignet ist, den Arbeitseifer zu beleben und zu erhöhen, bewirkt zugleich, daß der Angestellte und Arbeiter so viel als möglich aus sich, aus seiner Leistungsfähigkeit herausholt. Die beliebtesten und häufigsten Mittel, um das zu erreichen, sind, wie man weiß, das *Effordlohn*-System und die Prämien, welche letztere ganz speziell im Eisenbahnbetrieb eine hervorragende Rolle spielen. Schon vor ein paar Jahren flatterten im Zusammenhang mit den Klagen über die schlechte Rentabilität unserer Staatsbahnen Gerüchte auf, die von der Vorbereitung einer sogenannten Gewinnbeteiligung bei unseren österreichischen Staatsbahnen wissen wollten, ein Gedanke, der übrigens auch damals im „Deutschen Eisenbahner“ begrüßt und befürwortet wurde. Nun hat, wie man weiß, unsere Staatsbahnverwaltung mit der Verwirklichung dieses Vorhabens bereits den Anfang gemacht, indem sie beim Versuch die in und im *Magazinsdienst* probeweise sogenannte Ersparnisprämien einführt, und es wird voraussichtlich von den Ergebnissen dieser Versuche abhängen, ob diese Neuerung auch bei den übrigen Kategorien vollends zur Einführung gelangen soll. Haben wir es hier zunächst abermals mit einer Bereicherung der bei unseren Staatsbahnen bestehenden verschiedenen Formen von Prämien zu tun, so obliegt es auch andererseits für den Kundigen keinem Zweifel, daß diese neueste Prämienform zugleich eine Art der angeforderten Gewinnbeteiligung der Angestellten beinhaltet, denn der Sinn des Erlasses, womit das Eisenbahnministerium die neuen Prämien anordnet, ist der, daß sie für Ersparnisse, die im Betrieb durch eine raschere Abwick-

lung im Verkehr erzielt werden, gezahlt werden sollen. Das bedeutet natürlich, daß mit weniger Zeitaufwand, und möglichst auch mit weniger Aufwand von Personal dieselben Leistungen wie früher erzielt werden sollen, mit anderen Worten, daß der Betrieb ökonomischer gestaltet und die Rentabilität der k. k. Staatsbahnen gehoben werden soll. Nun wäre ja gegen einen solchen an sich löblichen Voratz nichts einzuwenden, da er schlechterdings im Interesse der großen Allgemeinheit und damit auch im Interesse der Bediensteten liegt, daß unsere Staatsbahnen einmal rentabel werden, das heißt, daß der Staat es vermeiden kann, aus dem Steuersäckel auf deren Betrieb noch daraufzuzahlen. Aber andererseits haben die Bediensteten auch das sehr begreifliche Interesse, genauer kennen zu lernen, um was es sich bei dieser beabsichtigten Neueinführung eigentlich handelt, und zwar ehe dieses zu einer allgemeinen und ständigen Einrichtung geworden ist.

Das Eisenbahnministerium spricht vorderhand von einer Ersparnisprämie, und so hat es den Anschein, als ob man sich scheut, vorläufig von einer Gewinnbeteiligung zu reden. Nun aber besteht die Form, unter der diese Ersparnisprämie an die Bediensteten bezahlt werden soll, darin, daß, falls es gelingt zum Beispiel beim Versuch eine raschere Verkehrsabwicklung zu erzielen, und somit diese Manipulation verbilligt werden kann, das beteiligte Personal an dem dadurch ersparten Betrag teilnehmen soll. Gelingt das Vorhaben wirklich, und gelingt damit der Nachweis, daß das Personal raschere Arbeit verrichten kann, wenn es will, dann ist natürlich für die Staatsbahnverwaltung der zwingende Grund gegeben, diesen Modus in allen Betriebszweigen einzuführen und sie wird damit auch keinen Augenblick zögern. Und sie wird es um so eher mit gutem Gewissen tun, weil die Sache einen gewissen ethischen Hintergrund besitzt, indem es so aussieht, als ob es sich um eine Prämie auf den Arbeitseifer und auf den höheren Fleiß handelt. Also soll die Tugend des Fleißes und des Pflichterfüllens prämiert werden! Man staune also über die sittlichen Grundsätze, die da auf einmal in unsere Staatsbahnverwaltung eingezogen sind!

Freilich, rühmen kann sich unsere Staatsbahnverwaltung nicht, daß ihr Einfall neu oder originell wäre. Das System der Gewinnbeteiligung ist nämlich ziemlich alt und wir werden sehen, daß auch da etwas, was anderwärts schon längst zu den *Ladenhütern* sozialpolitischer Einrichtung gehört, als funkelnelnagelneu ins Oesterreichische übertragen werden soll. Das ist offenbar auch unseren Staatsbureauxtraten nicht fremd und so scheuen sie sich offenbar, vorderhand offen von einer Gewinnbeteiligung zu reden und ziehen die Bezeichnung einer Ersparnisprämie vor.

Der erste Unternehmer, der das System der Gewinnbeteiligung in seinem Betrieb einführt, war der am 15. Mai 1801 geborne Jean Leclair, der in Frankreich allgemein als der Vater der Gewinnbeteiligung bezeichnet wird. Leclair kam mit 17 Jahren nach Paris und trat als Lehrling in ein Malergeschäft ein. Mit 28 Jahren machte er sich selbständig und übernahm größere Bauarbeiten; da es ihm aber an ausreichenden Mitteln fehlte, nahm er die Hilfe seiner früheren Kollegen und nunmehrigen Gehilfen in Anspruch, die ihm einen Teil des Lohnes stundeten und ihm ihre kleinen Ersparnisse vorstreckten. Dies brachte ihn auf den Gedanken, daß es ein Unrecht sei, den in seinem Betrieb erzielten Gewinn allein in die Tasche zu stecken, da er ihn doch nur mit Hilfe seiner Mitarbeiter erzielt habe. Nachdem er im Jahre 1838 eine auf Gegenseitigkeit beruhende Hilfskasse unter seinen Arbeitern ins Leben gerufen hatte, führte er im Jahre 1842 die Gewinnbeteiligung ein, trotzdem ihm

die Polizei und die Behörden Schwierigkeiten in den Weg legten. Mit welcher Begründung dies die Polizei tat, ist heute nicht uninteressant zu erfahren. Die Polizei stützte sich nämlich auf ein Gesetz vom 22. Germinal des Jahres XI, durch das die Freiheit des Arbeiters gewährleistet werden sollte. Der Arbeiter sollte nach diesem Gesetze vollkommen frei sein, seinen Lohn festzusetzen und zu regeln. Die Behörde folgerte aus dieser Vorschrift, daß ein Vorhaben nicht ermutigt werden dürfe, durch das der Arbeiter mit seinem Herrn über ein Jahr abschließe. Die Zusammenkünfte der Arbeiter des Unternehmers Leclair seien deshalb gefährlich für die arbeitenden Klassen und die verlangte Erlaubnis zu verweigern. Diese polizeiliche Einsicht in das Wesen der Gewinnbeteiligung ist in ihrer historischen Art deshalb bemerkenswert, weil sie zeigt, daß sie den Kern der Sache trifft, wenn sie in dieser Form der Gewinnbeteiligung das Mittel erblickt, womit der Angestellte und Arbeiter so fest an das Unternehmen gekettet werden soll, daß er sich des Rechtes und der Freiheit begibt, auf seinen Lohn irgendwelchen Einfluß zu nehmen, weil er nur den Anteil vom Gewinn scheidet und sich selbst für ein Stück Unternehmer hält. Leclair setzte aber sein Vorhaben durch und als er am 13. Juni 1873 starb, konnte er ein Vermögen von 1.200.000 Frs. hinterlassen, ein Beweis, daß die Gewinnbeteiligung immerhin eine sehr rentable Sache war — für ihn.

Das Beispiel Leclairs fand zunächst in Frankreich und sodann auch in anderen Ländern zahlreiche Nachahmer. In Frankreich zählte man im Jahre 1898 ungefähr 120 Firmen, bei denen die Gewinnbeteiligung besteht; darunter befinden sich unter anderen die Eisenbahngesellschaft Paris—Orleans, die Suezkanalgesellschaft, die Elektrizitätswerke und die Allgemeine Telephongesellschaft in Paris, die Transatlantische Dampferkompagnie, die Champagnerfabrik Pommery in Rheims, die großen Warenhäuser „Le Printemps“ und „Du bon Marche“ in Paris u. s. w. In Nordamerika sind augenblicklich 36 derartige Geschäfte vorhanden, darunter der Modewarenbazar von John Wanamaker in Philadelphia mit 3000 Angestellten, die Pillsburys Mühlen in Minneapolis und die Dampfpumpenfabrik von R. D. Nelson in der Kolonie Leclair bei St. Louis; in Deutschland finden wir 29 und in anderen europäischen Staaten 42 Firmen mit Gewinnbeteiligung; außerdem ist dies System noch in vielen Genossenschaften eingeführt. Aus England liegt eine Statistik von 1898/99 vor, wonach die Gewinnbeteiligung in 93 Geschäften bestand, von denen allerdings nur 85 Bericht erstattet haben. Von diesen beschäftigten 79 Unternehmungen in Großbritannien je nach der Jahreszeit 49.220 bis 51.487 und 5 koloniale Firmen 1427 bis 1523 Leute. Unter 75 Geschäften, die im Jahresdurchschnitt 24.122 Leuten Arbeit geben, von denen im Ganzen 14.738 an der Gewinnbeteiligung partizipieren, konnten allerdings 17 im abgelaufenen Jahre keine Dividende verteilen. Auf die Lohnbeträge berechnet, erhielten in 3 Geschäften die Arbeiter unter 1 Prozent Gewinnanteil, in 8 bis 3 Prozent, in 7 bis 5 Prozent, in 15 bis 7 Prozent, in 6 bis 9 Prozent, in 11 bis 11 Prozent, in 2 bis 13 Prozent, in 2 bis 15 Prozent, in je 1 Geschäft 16, 18, 19 Prozent und eine Unternehmung, die 3257 Arbeiter beschäftigte, zahlte sogar 32 Prozent. In 9 Unternehmungen ward die Gewinnbeteiligung wieder aufgehoben. Ursache davon war in 4 Fällen Aufgabe des Geschäftes, in 2 Fällen schlechter Geschäftsgang, in 1 Fall Umwandlung der Unternehmung in eine Aktiengesellschaft und in 2 Fällen schlechte Erfahrungen mit der Gewinnbeteiligung. Wie weiterhin sowohl Praktiker wie sozialpolitische Theoretiker über das System urteilen, das soll in einem folgenden Aufsatz auseinandergesetzt werden.
Fr. L.—1.

Die Wünsche der Eisenbahner.

Der 17 Millionen-Antrag neuerlich im Budget-ausschuß eingebracht.

Die unbeglichene Schuld, die an die Eisenbahner abzustatten sowohl die Regierung wie die bürgerlichen Parteien sich bisher beharrlich geweigert haben, ist nun abermals im Budgetausschuß eingemahnt worden. Abgeordneter Genosse Tomšič hat nämlich seinen Antrag auf Einstellung der fehlenden 17 Millionen Kronen in das Budgetprovisorium abermals gestellt, und so werden zunächst die bürgerlichen Mehrheitsparteien sich darüber schlüssig werden müssen, ob sie noch weiterhin den österreichischen Staatsbahnen ihr längst fälliges Guthaben verweigern wollen. Natürlich liebt man schon jetzt wieder in den bürgerlichen Blättern, daß die Regierung bemüht sei, die Mehrheitsparteien dafür zu gewinnen, daß sie diesen Antrag abermals ablehnen, „weil sie ein belastetes Budgetprovisorium mit Rücksicht auf die prekäre Lage der Staatsfinanzen nicht zur Sanktion unterbreiten könne“. Wie das „Deutsche Volksblatt“ wissen will, scheint man aber sowohl im christlichsozialen wie im nationalverbändlerischen Lager doch vom starken Zweifel befreit, ob man neuerlich der Regierung diesen Liebesdienst erweisen und dadurch auch die eigenen Anhänger unter den Eisenbahner vollends kopfschütteln machen soll. Und so soll nach dieser Darstellung ein großer Teil der christlichsozialen und nationalverbändlerischen Abgeordneten geneigt sein, für den Antrag zu stimmen. Abgeordneter Genosse Tomšič hat begründete seinen Antrag in ausführlicher, sachlicher Rede, in der er insbesondere auch die Schädigungen auseinandersetzt, die in der letzten Zeit an den Staatsbahnen fortgesetzt verübt werden. Wir geben im nachstehenden einen kurzen Bericht und werden noch a l s f ü h r l i c h auf die Verhandlungen und auf die Rede des Genossen Tomšič zurückkommen:

Abgeordneter Tomšič stellte im Budgetausschuß folgenden Antrag:

Als Absatz 2 ist beim § 1 des Gesetzes über das Budgetprovisorium folgender Absatz einzuschalten:

„Die Regierung hat für die Erhöhung der Bezüge der Bediensteten und Arbeiter der k. k. Staatsbahnen mit rückwirkender Kraft vom 1. Jänner 1913 an den Betrag von 17.010.171 Kr. und für die Erhöhung der Bezüge der Arbeiter der Hof- und Staatsdruckerei, der Tabakregie, des Salzgefälles, des Hauptminzamt, der Telegraphen- und Telephonanstalt, der Triester Lagerhäuser, der Staatsmontanwerke, der Forste und Domänen und der Straßenwärter der zur Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 20. Dezember 1911 den erforderlichen Betrag rückwirkend vom 1. Jänner 1913 zu verwenden.“

Zur Begründung führte Abgeordneter Tomšič aus: Das Eisenbahnministerium hat die letzte Lohnregulierung bei den Staatsbahnarbeitern dazu benützt, ein Geschäft zu machen. Was den Arbeitern auf der einen Seite gegeben wurde, wird ihnen auf der anderen Seite durch die neue Lohnordnung in den einzelnen Direktionsbezirken weggenommen. Ebenso

geht man mit Verschlechterungen bei dem definitiven Personal vor. Redner bespricht den Krämmerstandpunkt des Eisenbahnministeriums hinsichtlich der Personalwirtschaft. Man will das Personal bis aufs Blut aussaugen, auf der anderen Seite aber nichts zahlen. Er empfiehlt seinen Antrag zur Annahme, und zwar mit der Begründung, daß das Sparen bei den Aufbesserungen für das Personal nicht im Interesse der Staatsbahnverwaltung und der Staatsbetriebe überhaupt liegt. Wenn man sparen will, soll man bei den Ausgaben für Diäten sparen, die im letzten Jahre bei sieben Millionen Kronen ausmachten. Auf jeden Bediensteten kommt beinahe ein Kontrollorgan und trotzdem hört man in letzter Zeit von einer Reihe bedenklicher Manipulationen. Er stellt die Anfrage an den Eisenbahnminister, wie es kommt, daß in Pardubitz mit den Lohnlisten manipuliert werden konnte; wie es kommt, daß man nicht früher auf die Güterverrechnungsmanipulation in Klattau gekommen ist. Er wünscht Aufklärung über die Pensionierung des Regierungsrates Dr. Wefely in Linz, dem noch einige Oberinspektoren folgen sollen. Auch da soll es sich um solche Manipulationen handeln. Ferner bespricht er die Verhältnisse in der Trienter Werkstätte und in der Knittelfelder Werkstätte.

Die planlose Art und Weise, wie das Eisenbahnministerium bei den Aufbesserungen vorgeht, zeigt sich neuerlich bei der Gewährung der Nachdienstzulage von 50 S. an die Weichensteller. Die übrigen Wächter hat man nicht berücksichtigt. Die Weichensteller hat man nicht befriedigt, weil man ihnen um 50 S. weniger und den anderen Wächtern aber gar keine Nachdienstzulage gegeben hat. Redner bespricht die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahner in ausführlicher Weise. Wir bringen die Rede in nächster Nummer.

Berammlungstaktik.

Ueber die Notwendigkeit und den Nutzen von Sektionsversammlungen dürfte man überall im klaren sein; dagegen scheint es nicht überflüssig zu sein, etwas über die Art und Weise zu sagen, wie diese Versammlungen sich oft gestalten.

Gerade der Zugsdienst macht das Abhalten von Versammlungen nicht leicht; der Dienst ist derart, daß sozusagen nie alle Mitglieder daran teilnehmen können. Es mag dies auch einen Einfluß haben auf die sehr geringe Zahl von Versammlungen, die im Laufe eines Jahres in einzelnen Sektionen stattfinden, die eben mit den örtlichen Verhältnissen rechnen müssen.

Zur Versammlungstaktik gehört in erster Linie eine gründliche Vorbereitung der zur Behandlung stehenden Traktanden, damit diese nicht eine allzu lange Zeit in Anspruch nehmen. Auf diese Weise wäre Zeit zu gewinnen, damit ab und zu an den Versammlungen ein Vortrag eingeschaltet werden könnte, um auch dem Zugspersonal zu ermöglichen, seine Meinung kundzugeben zu den verschiedenen Fragen, die uns direkt oder indirekt berühren. Ein solcher Vortrag wird anregend wirken und eine Diskussion auslösen, die unter Umständen ergänzend und abklärend wirken kann.

Nun ist es gerade die Diskussion, die uns veranlaßt, die Feder zu ergreifen. Wir möchten nämlich dartun, welche Fehler oftmals in Versammlungen unterlaufen, die geeignet sind, die nachhaltige Wirkung eines guten, anregenden Vortrages abzuschwächen, ja manchmal sogar veranlassen, daß ein solcher Vortrag einfach wirkungslos verpufft. Wir beobachten oft, daß einem guten Referat eine Diskussion folgt, die in ihrem Wertinhalt zum Vortrag in gar keinem Verhältnis steht. Der Vor-

tragende hat ein wichtiges Problem ausgiebig behandelt und eine gute Wirkung auf die Zuhörer ausgeübt, und nun folgt eine an der Oberfläche plätschernde Diskussion, die geeignet ist, die Wirkung des Vortrages erheblich abzuschwächen und oftmals sogar die Zuhörer zu langweilen.

Es gibt eben Mitglieder, die der Meinung sind, zu allem etwas sagen zu müssen. Eine Versammlung hat für sie wenig Wert, wenn sie in ihr nicht auch das Wort ergreifen können. Das könnte noch hingehen, wenn sie wirklich Inhaltreiches und Wichtiges sagten; in diesem Falle wäre es sogar n o t w e n d i g, daß sie ihr besseres Wissen auf die Zuhörer übertragen. Aber zumeist ist das gar nicht der Fall. Es handelt sich leider viel zu oft nur um einige gepreizte Schwägereien, die gar nicht einmal den Vortrag der Neuheit haben. Die Folge ist, daß sich die Zuhörer zu langweilen beginnen, weil ihnen der Redner keine Anregung bietet, das Interesse schwindet und das schlimmste: der gute Eindruck des vom Referenten gehörten Vortrages verblaßt und bleibt vielen nur noch mangelhaft in der Erinnerung haften. . .

Es kann deshalb gar nicht ernst genug ermahnt werden, daß nur der in einer Diskussion etwas sagen soll, d e r a u c h w i r k l i c h e t w a s w e i ß und außerdem in der Lage ist, in wenig störender Form seinen Gedankengang auf die Zuhörer zu übertragen. Wo das nicht der Fall ist, da s c h w e i ß e man lieber. Das ist für das gehörte Referat vorteilhafter und damit auch für die Zuhörer erspriechlicher. Auf alle Fälle ist es besser, einem guten Vortrag gar keine Diskussion folgen zu lassen, als eine leichte, oberflächliche Schwägerei, die nur schadet und absolut keinen Nutzen stiftet.

Die querulierenden Geister, die oftmals den Schrecken der Versammlungen bilden und mit ihrer umfassenden „Kritik“ nie hinter dem Berg halten, auch dort, wo es nach Ansicht aller Vernünftigen nichts zu kritisieren gibt, erwarten oftmals mit geradezu rührender Sehnsucht die Ankunft des Referenten. Sie haben ja schon so lange etwas in petto für ihn und seine „ungerechte“ Handlungsweise nach jeder Richtung hin, in der Wirtschaft oder im Personalzimmer, erörtert. Nun kommt der Referent, hält ein zündendes Referat, das allerdings nicht auf den querulierenden Geist, aber sonst auf alle Zuhörer einen guten Eindruck macht.

Den guten Freund hat nämlich das Referat gar nicht interessiert. Vielmehr hat er während des Vortrages nur aufmerksam darüber nachgedacht, in welcher imponierenden Form er wohl am besten sein Monita gegen den Redner vorbringen könne. Jetzt ist der Vortrag zu Ende und die Diskussion wird eröffnet. Wie elektrisiert springt unser Freund auf, meldet sich zum Wort und verbrämt seine Ausführungen in mehr oder weniger geschickter Form mit dem belagten Monita, das schließlich den „Kern“ seiner Ausführungen bildet. In der Versammlung entsteht Unruhe und es bedarf nunmehr der ganzen Umsicht und Tatkraft des Präsidenten und des Referenten, um die Diskussion wieder in das Fahrwasser strenger Sachlichkeit zu leiten. Oftmals ist das gar nicht mehr in befriedigender Weise möglich, denn der querulierende Geist hat zumeist auch einige „Parteiänger“, die bemüht sind, den von ihm gesponnenen Faden weiter zu entwickeln. Dann ergibt sich ein Hin und Her im Meinungsaustausch, der Referent hat zwar die Genugtuung, seinem Freund

Feuilleton.

Sommerqual.

o Sommerqual, wenn die metall'nen Dächer flimmern
Und das verdünnte Bier im Trinkgefäß versiegt!
o Sommerqual, die unsere Nacken krummer biegt
Und hundert Senfer wirbt, die Qualen zu verschlimmern!

Nur jetzt nicht wissen, daß dies Glüh'n die Felder segnet
Und am Spalter die runden Früchte reifer locht,
Indes erhitztes Blut an unseren Schläfen pocht,
Und hundert Senfer wirbt, die Qualen zu verschlimmern!

o Sommer, den wir so wie einen Fluch verspüren
Und der uns bis auf die erschlafte Scham entblöht!
o Sommer, der uns zwingt, ein Leben ohne Sinn zu führen,
Und unsere Frauen, die verweinte Kinder fragen,
Tags in die engen Höfe der Kasernen stößt,
So wie man Kinder zwingt in schmale Schlächterwagen.

Paul Bed.

Der Spion.

Das ist, wenn uns die Erinnerung aus der süßen Zeit der Flegeljahre nicht trügt, der Titel eines ehemals viel gelesenen Romans von Gerstäder. In diesem Falle aber ist es der Titel einer Kriminalgeschichte, deren tragischer Schluß sich soeben in Wien abgespielt hat. Es ist die Geschichte des Obersten Redl.

Auch er ist ein unmittelbares Opfer jener aus dem Balkankrieg entspringenden politischen Krise, die, von anderen Opfern ganz zu schweigen, der k. k. Militärmonarchie durch die Mobilmachung und Kriegsbereitschaft Hunderte, vielleicht Tausende von Millionen Kronen gekostet hat. Während dieser Mobilmachung nämlich, als drüben die Kosaken und haben die Winkischgrätz-Dräger oder Esterhazy-Gusaren erwartungsvoll über die Grenze des Nachbarstaates hinüberspähten, wunderte man sich in der österreichischen Heeresleitung daß, daß die Herren Russen anscheinend genau über alle strategischen Absichten und Pläne der k. k. Armee unterrichtet waren, denn machten die österreichischen Truppen heute eine Bewegung, sofort antwortete man auf russischer Seite mit einer Gegenbewegung. Hier konnte, hier mußte einer geplaudert haben, der vom Bau war und um das Allerintimste Verschweid mußte. Der Kreis dieser Personen war nicht groß. So zog man Neße, stellte Fallen, und schließlich hatte man den Oberst Redl. Er wurde nach Wien gelockt und dort erschienen ein paar Offiziere in seinem Hotel, um den Fall sozusagen „kameradschaftlich“ zu erlebigen. Wer etwa an eine k. k. Schlamperei in unserer Armee glaubt, wird durch die Behandlung dieser Angelegenheit bitter enttäuscht, denn die Herren brachten mit

der peinlichen Gewissenhaftigkeit eines Rangleirates nicht nur eine Browningpistole, sondern auch eine Schießvorschrift mit, in der die Seiten über den Gebrauch von Brownings umgehndt waren. Weides legten sie dem Ertappten auf den Tisch, und er ging dann auch prompt, gewissermaßen mit schlichem Abschied, aus dem Leben. Das Begräbnis hatte etwas Werthersches an sich: „Sandwerker trugen ihn zu Grabe“ — wenigstens wird von zwei Männern in Semdarmeln berichtet, die ihm diesen allerletzten Dienst leisteten.

Als die ersten Nachrichten über die Verwandnis dieses Todes in die Oeffentlichkeit durchsickerten, schoß man in Wien sofort ein paar Dementis ab und die schwarz-gelben Kriegs- heftblätter versicherten unwirksam, die ganze Sache sei erlunten und erlogen. Man kann dieser Sorte von Blättern nachfühlen, daß ihnen die Geschichte wahre Herzbeklemmungen verursacht, denn hier handelt es sich nicht um einen armen Teufel von ararischem Schreiber, der für ein paar Kreuzer an eine fremde Macht das Geheimnis verschachert, bei wieviel Grad Hitze die Feldbäckereien ihre Brote baden, sondern um einen hohen und einflußreichen Offizier, der sogar Generalstabschef des achten Armeekorps war und wirklich etwas zu verraten hatte. Er war ein Meisterespion geradezu. Denn die Ironie des Schicksals will es, daß er bei allen Spionageprozessen, die in den letzten Jahren in Oesterreich verhandelt wurden, als der Sachverständige des Generalstabs fungierte. So manchem armen Teufel hat seine Aussage zu ein paar Jahren Kerker verholfen, und dann ging der Herr Oberst, überall achtungsvoll begrüßt, aus dem Gerichtssaal stolz nach Hause und schickte die neuesten Mobilmachungspläne der österreichischen Armee nach Petersburg. Dafür saßte er Hunderttausende ein. Er hatte ja auch rasch Karriere gemacht, war ein sogenannter Flieger, mit dreißig Jahren Hauptmann, stand jetzt vor der Beförderung zum General, und wenn er nicht jetzt erwischt worden wäre, so hätte er vielleicht noch einmal als Chef des großen Generalstabs die ganze k. k. Wehrmacht gegen bare Bezahlung an die Russen verkaufen können.

Der Fall hat freilich eine individuelle und eine typische Seite: Die individuelle: es handelt sich hier um eine Spionage, gemilbert durch Homosexualität. Oberst Redl gehörte zu jener großen Schar anormal Veranlagter, die ihre Triebe unterdrücken oder unter allerhand Gefahren befriedigen müssen und die zu Unrecht als minderwertig von den normal Empfindenden geachtet werden. Wir Sozialdemokraten sind immer für die Aufhebung des unseligen Paragrafen, der den Homosexuellen mit Strafe bedroht, wenn wir auf der anderen Seite auch jener Propaganda keinen Geschmack abgewinnen können, die die Urninge als die Blüte der Menschheit feiert, und auf uns, die wir nach dem Wort des Dichters unser Glück in den Armen eines Weibes finden, als auf Stiefkinder des Schicksals verächtlich herabschaut. Der Oberst Redl nun hatte sich zum strafbaren Verfehr mit Untergebenen verleben lassen, und es war etwas wie ein Seitenstück zu den Garbedukorps-Organen in der Rotzbamer Adlervilla; nur mit dem Unterschied, daß

hier die Untergebenen mit der Anzeige drohten und wieder drohten und so Ansummen von ihm erprekten. Dafür verkaufte er dann sein militärisches Seelenheil, aber trotz der Hunderttausende, die ihm durch die Finger flossen, wird er wenig ruhige Stunden gehabt haben.

Das Typische aber ist der Verkauf militärischer Geheimnisse. Oberst Redl war wohl der höchste, der begabteste und darum auch gefährlichste, aber er war heileibe nicht der einzige Spion unter den österreichischen Generalstabsoffizieren, er war nicht einmal der einzige, dessen Vergehen ans Tageslicht kam, sondern teilte dieses Schicksal mit drei oder vier Leutnants, die man allein in den letzten Monaten zur Strecke brachte. Die russische Armeeführung scheint einen ganzen gekauften Generalstab innerhalb des österreichischen Generalstabs zu unterhalten, und wer weiß, wer noch alles geheime Dokumente nach Petersburg schickt. Nun fällt es uns selbstverständlich nicht ein, für diese Verräter mit Epauletten eine Lanze zu brechen. Ein Mensch, der in ihn gefestetes Vertrauen für schönen Mammon täuscht, ist immer eine widerwärtige Erscheinung, und ganz sicher war der Oberst Redl ein Lump, wenn auch vielleicht ein unglücklicher Lump. Aber gleichwohl läßt sich sagen, daß diese Spionageoffiziere nur einem Zug der Zeit folgen. Auch sie wollen, wie die Warenlieferanten, an dem Militarismus verdienen. Die Landesverteidigung ist ja heute keine heldische Angelegenheit mehr, sondern nur eine Gelegenheit zu guten Geschäften. Moralisch niedriger stehen die Redl und Konforten ganz gewiß nicht als Waffenfabriken, die in Blätter des „Erbfeindes“ Artikel lanzieren, um hüben wie drüben den kriegerischen Chauvinismus anzustacheln und so fette Profite einzustreichen, oder Nützungsfirmen, die mit Beflechlungen arbeiten oder dem Ausland ihre Panzerplatten billiger ablassen als dem vielgeliebten deutschen Vaterland. Es führt eine Linie von dem Fall Krupp zu dem Fall Redl. Am Militarismus verdienen! ist in beiden Fällen die Losung und der Zweck, der alle Mittel heiligt. Es hat dabei fast etwas Tragisches, daß der Militarismus, weil er nur eine unproduktive Einrichtung ist, keine anderen Handelsartikel auf den Markt bringen kann, die, wie Geheimdokumente und Mobilmachungspläne, letzten Endes doch nur einen sehr bedingten Wert haben.

Nämlich nur, solange das menschliche Massenmorden, Krieg genannt, legitim ist. Wenn ihr die Spione bekämpfen wollt, ihr Patrioten, erlaßt nicht Strafverschärfungen, die lediglich den Belagerungszustand schon im Frieden proklamieren, sondern bekämpft den Nützungsmammon und wirkt für den Weltfrieden! Kein Nord mehr, keine Nordgeheimnisse und keine Spionage mehr! Wenn sich die Staaten, wie es die Völker längst tun, friedlich und nicht bis an die Zähne bewaffnet, gegenübersehen, dann haben Spione kaum noch die Existenzberechtigung wie der königliche bayerische Gesandte in Bern, der bekanntlich die Löcher im Schweizer Käse zu zählen hat.

ordentlich heimzuleuchten, jedoch der gute Eindruck seines Referats ist verwischt, zum Teil aus dem Gedächtnis der Zuhörer verschwunden und viele gehen unbefriedigt nach Hause.

So kommt es, daß manche unserer Sektionsversammlungen in ihrem Wert eine bedeutende Einbuße erleiden. Abhilfe ist nötig und auch möglich. Wo nicht die Kräfte vorhanden sind, die das Zeug dazu haben, eine gute, anregende Diskussion zu entfachen, da vermeide man die Debatte und beschränke sich auf Fragen, die der Referent dann in zufriedenstellender Weise beantworten wird. Und wenn in den Sektionsversammlungen die geborenen Rörgler ihr Sprüchlein unbedingt in die Waagschale werfen wollen, da mag der Versammlungsleiter, der ja seine Pappenheimer zur Genüge kennt, bei der geringsten Abweichung vom sachlichen Pfade eingreifen und den querulierenden Geist energisch und bestimmt zur Sache rufen.

Auf diese Weise wird es stets möglich sein, unsere Versammlung in würdiger und nutzbringender Weise zum Abschluß zu bringen. Sie sollen den eingangs dieses Artikels erwähnten guten Zwecken dienen und nicht der Befriedigung persönlicher Eitelkeit oder um geborenen Rörglern Gelegenheit zu geben, sich auszuleben. Darum hinweg mit solchen unschönen und schädigenden Dingen! Wir haben höhere Ziele vor uns und dabei bedarf es der sachlichen und freudigen Mitarbeit aller! Und wenn manches unserer Mitglieder aus dem hier Niedergeschriebenen eine gute Lehre zieht und nunmehr sein künftiges Verhalten gründlich revidiert, so sollte uns das freuen. Nicht um unser selbst willen. Aber es handelt sich hier um das Weitergedeihen unserer Organisation! Und dafür tritt neben uns jedes aufrichtige Mitglied mit Freuden ein. In diesem Sinne sind aber auch die vorstehenden Zeilen geschrieben worden.

Der Bremstod und seine Ursachen.

Im Laufe der letzten Wochen sind, wie in Tagesblättern berichtet wurde, auf verschiedenen Bahnen schwere und auch tödliche Verunglückungen vorgekommen. Die näheren Umstände, die Ursachen all dieser Unglücksfälle wurden nicht erörtert. Das ist begreiflich; die Ergründung der Ursache ist unter Umständen nicht mehr Sensation, ja dieselbe könnte sogar oft dem Unternehmen materiellen Schaden bringen, was wohl nicht der Zweck der bürgerlichen Tagesblätter ist. Denn so lange die Ausbeutung des Arbeiters nur diesen allein tödlich zu treffen imstande ist, hat das Bürgertum, der Adel, der Staat keine Sorge, um so mehr, wenn ihm die Verunglückung oder der Tod des Arbeiters nichts oder nicht viel kostet. Solche Tatsachen sind nicht sensationell, es interessiert sich niemand für sie, weshalb keine bürgerliche Zeitung es der Mühe wert finden braucht, Ergründungen anzustellen, die höchstens dem Arbeiter Nutzen bringen und ihn eventuell gar von tödlichen Verunglückungen bewahren könnten. So kommt auch hier der Klassengegensatz zum Ausdruck.

Die Verunglückungen der Bremser, schwere und auch tödliche, die stets ferios zu verzeichnen sind, haben natürlich verschiedene Ursachen. In der Hauptsache liegt dem Bremstod wohl die Unkenntnis der Instruktionen zugrunde, jene Instruktionen, deren Kenntnis für den Verkehr unbedingt notwendig sind. Die Bremser besitzen sie nicht, sie dürfen sie deshalb nicht besitzen, weil sie (die Instruktionen) zu viel kosten! Und deshalb wohl nur sind die Bremser von der Ablegung der Prüfung ausgeschlossen: Die Prüfungsvorschriften der k. k. Staatsbahnen lassen die Bremser, die neuerdings „Arbeiter des Fahrdienstes“ heißen, zur Prüfungsablegung nicht zu. Im § 1 der Prüfungsvorschriften heißt es zwar: „Der unmittelbare Dienstvorstand hat Vorloge zu treffen, daß das zur Verwendung im exekutiven Betriebsdienst bestimmte Personal mit den entsprechenden Instruktionen und Vorschriften beteiligt und über den wesentlichen Inhalt dieser Instruktionen und Vorschriften eingehend belehrt werde.“ In derselben Instruktion heißt es noch, „daß die dem exekutiven Dienst zugewiesenen Bediensteten erst dann dem Dienst zur Ausübung beizuziehen sind, wenn sie unter ständiger Bewachung die nötige Selbstständigkeit in der Ausübung ihres Dienstes erlangt haben.“

Die Bremser erhalten jedoch keine Instruktionen und sie können deshalb von ihrem Dienst keine erschöpfenden Informationen erlangen. Sogar ist es nur als Wunder zu betrachten, daß eine große Anzahl Bremser nachweisen kann, Lichtigkeit und Selbstständigkeit im Fahrdienst an den Tag zu legen. Aber diese haben sich ihre Kenntnisse jedoch erschlichen, indem sie durch Ausbilden der Instruktionen vom Zugführer fleißig trachteten, sich so vollständig auszubilden, daß sie imstande sind, sich vor Verunglückungen zu behüten. Das aber ist von der Bahnverwaltung nicht gewollt, sonst würde sie bestrebt sein, die Ausbildung der Bremser nicht dadurch zu verhindern, daß man ihnen keine Instruktionen gewährt und keine Prüfung ablegen läßt. Wohl hat man jene Bediensteten, die den Bremsern die Instruktionen borgen, noch nicht bestraft, aber man ist daran, die Arbeiter im Fahrdienst vom Lernen dadurch zu verhindern, daß man dieselben während ihrer Ruhezeiten im Domizil in Magazin zum Arbeiten kommandiert! Die Arbeiter im Fahrdienst unterstehen also nicht mehr den Verordnungen über die Dienst- und Ruhezeit. Man geht daran, die Möglichkeit des Bremstodes noch zu verschärfen, indem man die Bremser während ihrer Ruhezeit im Magazin vollständig austradert, damit sie auf der Strecke leichter verunglücken können!

Ebenso wichtig, als die Nichtausfassung der Instruktionen und Nichtablegung der Prüfung ist auch die Nichtausführung der Fahrordnungen. Diese Tatsache ist derart verblüffend, daß wir die Möglichkeit in Zweifel gezogen haben, worauf uns die Südbahnverwaltung wie folgt aufklärte:

3. 6286/V, II. Wien, 12. Februar 1913.
„Ueber das geschätzte Schreiben vom 9. November 1912 beehre ich mich unter Bezugnahme auf unser Schreiben, Z. 36.392/V, vom 17. September 1912 mitzuteilen, daß wir zu unserer Bedauern nicht in der Lage sind, die Verfügung betreffend die Nichtbeteiligung der Bremser mit Fahrordnungsgebühren abzuändern und daß wir uns hierin in Übereinstimmung mit den bei den meisten übrigen Bahnverwaltungen geltenden Normen befinden.“

Auch können diese Befehle den Bremsern nicht käuflich überlassen werden.“)

Nach diesem Schreiben haben wir uns bei allen Vertrauensmännern im Reiche erkundigt und diesbezüglich die Bestätigung erhalten, daß nicht nur die Verwaltungen der Privatbahnen, sondern auch die k. k. Staatsbahnen den Bremsern tatsächlich den notwendigen Dienstbefehl vorenthalten. Dieses Ergebnis zwang uns, an die k. k. Generalinspektion unter Darlegung des ganzen Sachverhalts und unter Hinweis auf die Gefahr, welcher die Bremser ausgesetzt sind, die Beschwerde zu richten, daß die Bremser auf den österreichischen Bahnen keine Fahrordnung erhalten, das Ersuchen stellend, die k. k. Generalinspektion möge mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs überhaupt anordnen, daß das dem exekutiven Dienst unterstellte Bremserpersonal Fahrordnungen erhalte. Darauf erhielten wir von der k. k. Generalinspektion folgenden Bescheid:

3. 2973/III. Wien, 10. April 1913.

„Auf Ihr geschätztes Schreiben vom 27. März 1913 beehre ich mich mitzuteilen, daß zufolge der bestehenden Vorschriften nur die Lokomotiv- und die Zugführer, dann die Manipulationskondukteure sowie alle Revisionskondukteure bei personalführenden Zügen mit den Fahrordnungen jener Strecken, in welchen sie verwendet werden, zu betrauen sind.“

Ich bin daher um so weniger in der Lage ... eine diesbezügliche weitgehende Beteiligung des Zugbegleitungs-personals aufzutragen, als hierzu ein tatsächliches Bedürfnis nicht vorliegt!“

Ein tatsächliches Bedürfnis für eine Sicherung des Verkehrs liegt nicht vor, so der Weisheit letzter Schluß der k. k. Generalinspektion! Ja, diese Behörde geht noch einen Schritt weiter, denn nach ihrer Meinung braucht außer dem Zugführer und Manipulanten das ganze Güterzugpersonal keine Fahrordnungen! Selbst der Stotmann nicht! Fürwahr, wer den Ursachen der großen Verkehrsunfälle auf den Grund geht, muß schauernd vor einem Abgrund zurückschrecken. Man stelle sich nur eine Strecke im Gefälle vor, wo die Bremser als Zugbegleiter die Fahrgeschwindigkeit des Zuges im Spielen der Bremse nach der Fahrzeit, die in der Fahrordnung vorgeschrieben ist, regeln, ohne diese Fahrordnung zu besitzen! Man stelle sich vor, wie ein solcher Güterzug, der mit einem in vollständiger Unkenntnis befindlichen Personal besetzt ist, einem Personenzug folgt, ob da nicht schauernd ein Unglück zu erwarten ist? Und ist es hier bloß Bremstod, der auf dem Spiele steht?

Denn wenn hier andererseits die Bremser und das Fahrpersonal überhaupt die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit infolge Unkenntnis der Fahrzeiten, beziehungsweise der kürzesten Fahrzeiten, übersehen, wenn sie bei zu frühem Ankommen in der Station (früher als fahrdienstgemäß!) bestraft werden, wenn bei einem Unglücksfall durch Überschreiten der kürzesten Fahrzeiten der Bremser den Tod findet, ist denn diese Strafe, sei es mit Geld, sei es mit dem Tod, gerecht und steht sie denn in Einklang mit der Aufsichtsbehörde oder mit den Bahnverwaltungen überhaupt? Steht sie, so müssen wir heute fragen, in Einklang mit der Öffentlichkeit, selbst dann, wenn das Publikum nur erst mit einem solchen Unfall bedroht ist? Wer kann es sagen, ob nicht schon in zahlreichen Fällen dies die Hauptursache war? Warum verschwinden die Akte in den Bahnverwaltungen? Warum gibt man nicht öffentlich Rechenschaft von stattgehabten Unglücksfällen? Zumeilen hatte das Publikum, die große Öffentlichkeit, flüchtigen Einblick erhalten, daß der Mangel an Ausbildung, an Tüchtigkeit, an Energie und Geistesgegenwart schuld an Unglücksfällen war. Aber die große Schuld der österreichischen Bahnverwaltungen liegt darin, daß die Behörden, die über den Bahnverwaltungen stehen und sie beaufsichtigen sollen, leider selbst vielfach die eigentliche Ursache sind. Und Bahnverwaltungen, denen bloße Ausbeutung zum Grundsatz ist, werden stets Mangel an Erziehungsmaterial zur Tüchtigkeit haben, weil unter ihnen bloß der Ausbeutungswucher zur Meister-schaft gelangt, sie selbst aber Dilettanten im Eisenbahnwesen bleiben, so daß der Dilettantismus den Fachmann erschlägt, sei es in der Verwaltung, sei es im ausübenden Dienst. Hier wird selbst der Bremstod nicht Wandel zu schaffen vermögen!

Der Eisenbahnunfall in Auffee.

Am 3. Juni um halb 7 Uhr früh ereignete sich in der Station Bad Auffee ein Eisenbahnzusammenstoß, bei dem neun Eisenbahnbedienstete verletzt wurden. Zur kritischen Zeit wurde in der genannten Station ein Personenzug zusammengestellt. Plötzlich gewahrte man, daß ein in voller Geschwindigkeit erst später fälliger Materialzug heranbrauste. Gleich darauf fuhr auch schon der heranbrausende Materialzug auf die den Personenzug rangierende Maschine, welcher ein Kohlenwagen vorangeschleppt war, auf. Aber nicht nur der Kohlenwagen, sondern auch andere Wagen des Materialzuges wurden zertrümmert, während beide Maschinen samt Tender entgleisten. Von den Schwerverletzten starben am Unfalltag der Zugführer des Materialzuges Georg Egger und der Oberbauarbeiter Johann Plimm.

*) Die Bremser der Südbahn hatten in verschiedenen Domizilen den Beschluß gefaßt, falls ihrem seit Jahren erfolgten Ansuchen um Beteiligung der Fahrordnungen nicht stattgegeben werde, die Organisation zu beauftragen, bei der Südbahn dahin zu intervenieren, daß den Bremsern die Fahrordnungen wenigstens käuflich überlassen werden mögen. Es ist also auch das abgelehnt worden.

Als Ursache des Unfalls wird in den bürgerlichen Blättern „das Versagen einer Bremse“ und nach einer anderen Version „eine überlastete Bremse“ angegeben. Eine Aeußerung der Staatsbahnverwaltung liegt nicht vor. Eine Rechtfertigung ihrerseits wird auch kaum zu erwarten sein, denn an allen Unfällen solcher Art ist die Staatsbahnverwaltung allein schuld! Auch in diesem Falle rächte sich der Dilettantismus und die Einsichtslosigkeit der Staatsbahnverwaltung, welche jobann gezwungen ist, Ausbrüche wie: Versagen der Bremse oder überlastete Bremse in die Berichte bürgerlicher Blätter zu schmuggeln. Die Wahrheit über die Ursache des Unfalls in Auffee wollen wir hier punktweise feststellen:

1. Die Partie des Materialzuges bestand nicht vollständig aus Zugbegleitern. Nur der Zugführer Georg Egger war Zugbegleiter; der als Bremser bestimmte Schlämer ist Oberbauarbeiter und hat von Bremsung und Zugdienst keine Ahnung. Er ist, da er weder Instruktionen noch eine Fahrordnung hatte und auch keine einzige Prüfung aufweist, vollständig ungeschult, also ein Laie im Zugbegleitungsdienst!

2. Die Strecke ist, weil sie die auf den k. k. Staatsbahnen höchstzulässige Neigung besitzt, höchst gefährlich und sollte deshalb das diese Strecke befahrende Zugpersonal ausnahmslos aus den tüchtigsten Zugbegleitern bestehen. Daß dies dort nicht der Fall ist, ersieht man aus dem ersten Punkt.

3. Die Berichte vom „Versagen der Bremse“ sind un wahr. Die Bremse, die der Zugführer selbst bediente, muß vorzüglich funktioniert haben, denn die an Ort und Stelle sofort vorgenommene Untersuchung hat ergeben, daß die Bremsklöße heiß, beinahe glühend waren, ein Beweis, daß die Bremse unbedingt funktionierte. Der Wagen selbst ist demoliert und es kann deshalb nicht erhoben werden, ob nicht vielleicht diese Bremse riß. Aber auch das konnte erst im letzten Augenblick geschehen sein, so daß dies hier als Ursache des Unfalls nicht betrachtet werden kann.

4. Die Bremsklöße des Wagens, auf dem sich der Oberbauarbeiter Schlämer als „Bremser“ befand, waren nicht heiß oder glühend, ein Umstand, aus dem gefolgert werden muß, daß die Bremsung nicht fachmännisch durchgeführt wurde. Der Wagen war auch nicht schwer beladen, es hätte deshalb ein außerordentlich tüchtiger Bremser die Bremse bedienen müssen, weil die Bremsung eines leichten Wagens durch sorgfältiges Spielen bewirkt werden muß, um zu vermeiden, daß die Räder stehen bleiben und so auf den Schienen schleifen, wodurch sich die Bremswirkung vollständig aufhebt. Es ist daher auch dem Oberbauarbeiter Schlämer nicht zu verübeln, daß er die Kenntnisse eines Bremfers nicht hat, weshalb ihn auch die Schuld an dem Unfall nicht treffen kann. Als Oberbauarbeiter hat Schlämer stets in voller Kenntnis seines Dienstes die Pflicht erfüllt; als Bremser mangelten ihm die Kenntnisse des Zugbegleitungsdienstes, was nicht ihm als Schuld angerechnet werden kann, eine Schuld, die einzig und allein nur die Staatsbahnverwaltung tragen muß, weil sie mit Absicht ungeschulte Leute zu einem Dienst kommandiert, in welchem sich jede Außerachtlassung nicht nur für die Dienstausübenden, sondern auch für das Publikum in furchtbaren Folgen rächt.

Was die Organisation gegen solche Zustände bereits alles getan hat, weist nicht nur der obige Artikel nach, der von den Interventionen spricht, sondern auch jede Nummer unseres Blattes, in welchem immer wieder ausgeführt wird, mit welcher grenzenlosem Leichtsin die Staatsbahnverwaltung und die Aufsichtsbehörde gegenüber den unteren dienstausübenden Organen vorgeht, um ihre auf Ersparung ausgehende Wut am unrichtigen Ort genüge zu tun und so eine völlige Anarchie in den Dienstverhältnissen zum Schaden der ganzen Bevölkerung zu erzwingen. Aber auch für die Zugbegleiterverhältnisse der Strecke A t t n a n g - A u f f e e haben wir uns bereits im Vorjahr mit Rücksicht auf die dort durchgeführten Ersparungsmaßnahmen interessiert, indem wir an das Eisenbahnministerium herantraten, um dadurch zu verhindern, daß in A t t n a n g das Zugbegleitungspersonal, beziehungsweise die Partien reduziert werden. Das Eisenbahnministerium ordnete nämlich damals an, daß die Partien in A t t n a n g um je einen Mann zu reduzieren seien und daß im Bedarfsfalle Arbeiter den Zügen beigezogen werden sollen. Wir intervenierten sofort. Das Eisenbahnministerium gab uns jedoch folgenden Bescheid:

„Die Verminderung des Zugbegleitungs-personals in A t t n a n g ist auf die stetige Zunahme des Verkehrs von Bremswagen mit h o h e m L a d e g e w i c h t zurückzuführen, wodurch die Bremslast sich nahezu verdoppelt hat. Dieser Umstand muß naturgemäß in einer Verminderung der Zugbesatzung zum Ausdruck kommen... Die in der Intervention enthaltenen Ausführungen über die aus diesem Anlaß entstandenen Erschwernisse und Unzulänglichkeiten entsprechen nicht den Tatsachen...“

Die Angaben über ein angebliches Durchfahren von Zügen in der Station Bad Auffee entbehren jedweder Grundlage und ist laut Bericht dieser Station ein solcher Fall seit Jahren nicht vorgekommen...“

Dies die Antwort des Eisenbahnministeriums. Wie weitblickend die Ausarbeiter dieses Bescheides waren und sind, beweist uns der Unfall in Bad Auffee. Tatsächlich wurden alle reduzierten tüchtigen Zugbegleiter verfehrt und bequeme man sich, statt der verfehrteten Zugbegleiter Arbeiter zur Bedienung der Bremsen heranzuziehen. Aber diese Arbeiter wurden nicht geschult und sind auch nicht ständig dem Zugdienst unterstellt; sie werden und wurden vielmehr immer so kommandiert, wie sie gerade bei der Hand sind, seien es nun Magazin- oder Oberbauarbeiter. Und hierin liegt Verbrechen und Schuld!

Aus der Antwort des Eisenbahnministeriums ersieht man auch, wieso in den Berichten der bürgerlichen Blätter von einer „überlasteten“ Bremse gesprochen werden kann, denn das Eisenbahnministerium spricht von „Bremswagen mit h o h e m L a d e g e w i c h t“. Also diese Wagen sollen Schuld sein? Das soll sich die Öffentlichkeit bieten lassen? Und zwar deshalb, um zu verschleiern, wie und wie groß das Verbrechen ist, das man sich tagtäglich mit vollem Bewußtsein leistet? Wann aber steht der Staatsanwalt endlich auf, die Staatsbahnverwaltung zur Verantwortung zu ziehen?

Das System Enderes vor dem Parlament.

Die Abgeordneten Tomšič und Müller haben folgende Interpellation an den Justizminister eingebracht:

Der Inspektor Dittrich der Auffig-Teplitzer Eisenbahn läßt einen Eisenbahner nach dem anderen in seine Kanzlei rufen und fordert sie auf, aus dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein auszutreten widrigenfalls sie entlassen würden. Für den Austritt aus der Organisation wird den Leuten eine feste Frist gesetzt. Wenn ein Eisenbahner dann meldet, er sei ausgetreten, genügt das nicht. Es wird von ihm verlangt, daß er sein Mitgliedsbuch abgibt und die schriftliche Bestätigung, daß er aus dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein ausgetreten sei, vorweise. Zugleich wird er gleichfalls durch die Drohung mit Pensionierung oder Entlassung gezwungen, der gelben Organisation beizutreten und über das an ihm begangene Verbrechen Stillschweigen zu beobachten: „Was wir gesprochen haben, bleibt unter uns; wenn das geringste davon in die Öffentlichkeit kommt, werden wir Sie dafür verantwortlich machen!“

Mit solchen Drohungen begnügt sich die Verwaltung der A. T. E. unter der Leitung des Herrn Enderes nicht. Von den Drohungen geht sie zur Tat über. So ist zum Beispiel vor kurzem ein Bediensteter dieser Eisenbahn, der seit zwölf Jahren in ihrem Dienst stand und sich niemals ein Vergehen zuschulden kommen ließ, plötzlich entlassen worden, und zwar aus keinem anderen Grund als deshalb, weil er am 1. Mai in seiner dienstfreien Zeit an der Tagesreise die Sozialdemokraten in Weiskirchlik teilgenommen hat. Es ist also offenkundig, daß hier ein Mann um Arbeit und Brot gebracht wurde, weil er seine politische Gesinnung bekundete.

Das Werkzeug, dessen sich bei allen diesen Maßregelungen die A. T. E. bedient, ist ihr berühmter Provisionsfonds. Der § 25 des Statuts dieses Fonds enthält nämlich die Bestimmung, daß der Verwaltungsausschuß über Provisionsgeschäfte, über die Höhe des anrechenbaren Bezuges und über die Dauer der anrechenbaren Dienstzeit sowie über das Vorhandensein der Dienstuntauglichkeit entscheidet und daß seine Entscheidungen auch im Rechtsweg nicht angefochten werden können. Dadurch können natürlich die Bediensteten aller Rechtsansprüche beraubt werden. Es steht den Herren Enderes und Genossen frei, jeden Bediensteten, weil ihnen seine politische Gesinnung nicht paßt, des schwer erworbenen Anspruches auf Pension einfach zu berauben. In der Tat hat das Kreisgericht Leitmeritz bereits entschieden, daß der § 25 des Provisionsfondstatuts nichtig sei, weil er den guten Sitten widerspricht. Diese Entscheidung ist vom Oberlandesgericht in Prag bereits bestätigt worden. Bisher aber hat diese faubere Eisenbahnverwaltung auf Grund dieses Paragraphen eine ganze Reihe von Bediensteten um ihre Ansprüche gebracht!

Ueber diese Verbrechen der Auffig-Teplitzer Eisenbahnverwaltung ist wiederholt sowohl in deutschböhmischen als auch in Wiener Blättern berichtet worden. Trotzdem hat die Staatsanwaltschaft bisher weder den Direktor Enderes noch den Inspektor Dittrich des Verbrechens der Erpressung angeklagt.

Es ist Ihnen bekannt, Herr Minister, und es ist wiederholt im Abgeordnetenhaus darüber Klage geführt worden, daß Vertrauensmänner der Arbeiter des Verbrechens der Erpressung angeklagt und verurteilt werden, wenn sie einen Arbeitskollegen auffordern, der Organisation beizutreten, und erklären, daß sie sonst nicht mit ihm arbeiten könnten. Derselben Staatsanwalt aber, der in diesem Fall jeden Arbeitervertrauensmann anklagen, haben den Direktor Enderes und den Inspektor Dittrich, auf dessen Handlungsweise die Merkmale der Erpressung viel vollkommener zutreffen, dieses Verbrechens nicht angeklagt. Es scheint also, daß unter Ihrer Justizverwaltung, Herr Minister, die Staatsanwälte die Ueberzeugung gewonnen haben, daß für die Organe des Kapitals ein anderes Recht gilt als für die Arbeiter. Wenn die Arbeiter sehen, daß ihre Vertrauensmänner wegen der Warnung zum Beitritt zur Organisation des Verbrechens der Erpressung angeklagt werden, während ein Direktor Enderes und ein Inspektor Dittrich ihr erpresserisches Treiben ungehindert fortsetzen dürfen, dürfen Sie sich nicht wundern, Herr Minister, wenn im ganzen Volk allmählich die Ueberzeugung entsteht, daß Ihre Justiz eine feile, von den Ausbeutern gekaufte Dirne sei. Wollen Sie diesen Verdacht zerstören, dann gibt es nur zwei Wege für Sie, Herr Minister: Sie müssen entweder Ihren Staatsanwälten den Auftrag geben, daß die gegängigen Anklagen gegen die Vertrauensmänner der Arbeiter, die ihre Arbeitskollegen zum Beitritt zur Organisation mahnen, fortan unterbleiben, oder Sie müssen den Staatsanwälten den Auftrag geben, daß des Verbrechens der Erpressung auch jeder Unternehmer und Betriebsleiter angeklagt werde, der Arbeiter durch die Drohung mit Entlassung zum Austritt aus ihrer Berufsorganisation zwingen will. Wollen Sie letzteren Weg gehen, dann muß die Erhebung der Anklage gegen den Direktor Enderes und den Inspektor Dittrich der Auffig-Teplitzer Eisenbahn der erste Schritt dazu sein.

Wir fragen Sie daher, Herr Minister:

1. Wollen Sie der Staatsanwaltschaft in Leitmeritz den Auftrag geben, den Direktor Enderes sowie den Inspektor Dittrich der Auffig-Teplitzer Eisenbahn des Verbrechens der Erpressung anzuklagen?

2. Wenn Sie dies aber nicht tun wollen: Wollen Sie dann allen Staatsanwaltschaften den Auftrag geben, keinen Vertrauensmann der Arbeiter, der einen Arbeitskollegen zum Beitritt zur Organisation, sei es auch unter der Androhung, daß man sonst mit ihm nicht zusammen arbeiten werde, bestimmen will, keinen solchen Vertrauensmann mehr des Verbrechens der Erpressung anzuklagen?

Die Nachdienstzulage der Wächter.

Vor einigen Tagen erschien im Amtsblatt des Eisenbahnministeriums folgender Erlaß:

Im Einvernehmen mit dem Finanzministerium werden die Bestimmungen des hieramtlichen Erlasses vom 10. November 1908, Z. 60.478 (Amtsblatt 1908, LV. Stüd. Nr. 106), beziehungsweise des § 32 des Gebührenregulativs, betreffend den Bezug von Nachdienstzulagen in Berücksichtigung der besonderen Art der Dienstleistungen der „Weichensteller“ (Punkt 2, lit. a) des Erlasses vom 6. Mai 1913, Z. 11.937, Amtsblatt 1913, XXIV. Stüd. Nr. 69), dahin erweitert, daß mit Wirksamkeit von 1. Juli 1913 auch diese Bediensteten in den Genuß einer Nachdienstzulage treten.

Das Ausmaß der diesen Bediensteten hienach gebührenden Nachdienstzulage beträgt 50 S.

Forster.

Im Jahre 1908 wurde sämtlichen Nachdienst berechtigenden Bediensteten mit Ausnahme des Wächter- und Fahrpersonals die Nachdienstzulage im Ausmaß von 1 Kr. für jeden tatsächlich geleisteten Nachdienst gewährt. Und zwar mit der Begründung, daß die Verrichtung des Nachdienstes Mehrauslagen erfordert, die durch die normalen Bezüge nicht gedeckt erscheinen. Die Nachdienstzulage wurde also an Stelle von Gehrgeldern und Diäten für die im Dienst erwachsenden Mehrauslagen gegeben. Die Wächter wurden im Jahre 1908 mit der Begründung vom Bezug dieser Zulage ausgeschlossen, daß sie durch die im Jahre 1908 erfolgte Einreihung in die II. Dienerkategorie eine derartige Erhöhung ihrer Bezüge erfahren haben, daß eine neuerliche, sofortige Erhöhung ihrer Bezüge durch die Gewährung der Nachdienstzulage nicht gerechtfertigt erscheine. In einem späteren Zeitpunkt sei man aber nicht abgeneigt, auch den Wächtern die Nachdienstzulage zu gewähren, nachdem die Berechtigung des Wächterpersonals zum Bezug derselben analog dem übrigen Personal nicht in Abrede gestellt werden kann. So redeten der Minister im Parlament und der Vorsitzende im Zentralausschuß der Personalkommission. Allerdings konnten die Herren nicht anders reden, wenn sie sich nicht blamieren wollten. Mühten sie doch stets gewärtigen, daß sie mit ihren eigenen Argumenten geschlagen wurden. Aber sie dachten sich eben: „Reden und Handeln, Versprechen und Halten ist zweierlei.“ Der ganze Vorgang zeigt den Wächtern und dem Gesamtpersonal nur neuerlich recht drastisch, welcher Unterschied zwischen den Worten und den Taten unserer Staatsverwalter besteht.

Sie erkannten zwar an, daß die Wächter, wenn sie Nachdienst haben, denselben Magen haben wie die anderen Bediensteten, sie gaben zu, daß dem Wächter beim Nachdienst dieselben Mehrauslagen erwachsen wie den anderen. Nun auf einmal, weil es Ernst werden soll, weil ihren Worten die Tat folgen soll, weil sich der angeforderte „spätere Zeitpunkt“ nicht in „Ewigkeit“ umwandeln läßt, nun finden sie, daß der Wächter einen anderen Magen hat, als beispielsweise der Verschleiber und der Blocksignaldiener, daß die den Wächtern beim Nachdienst erwachsenden Mehrauslagen beileibe nicht dieselben sind, wie die, welche dem übrigen Personal erwachsen. Und nachdem sie schon einmal am Werke sind, ihr neuestes Licht gerechtester Fürsorge für das Personal strahlen zu lassen, wollen sie wenigstens diesmal ganze Arbeit machen und bestimmen für die knurrenden Magen der Wächter, daß nicht alle Wächter den gleichen Magen haben. Der Wächter in der Station hat einen bedürftigeren Magen als der auf der Strecke.

Diese neueste Theorie ministerieller Erkenntnis konnte natürlich nicht so ohneweiters verwirklicht werden. Es mußte zuerst, sagen wir, um im Jargon der Ministeriellen zu bleiben, ein Akt besonderer „väterlicher Fürsorge“ für die Wächter in Szene gesetzt werden. Aus den bisherigen Weichenwächtern wurden „Weichensteller“ und aus den Bahnwächtern „Bahnwärter“ gemacht. Zur Beweiskführung für die Unterschiedlichkeit der Wächtermagen brauchte man das. Der Begriff „Wächter“ mußte beseitigt werden, um die längst geplante Abfindung verwirklichen zu können. Kein Wächter hat jemals diese Titeländerung gefordert, sondern eine andere, die den Wächtern auch tatsächlich auf Grund ihrer Dienstleistung gebührt. Auch darin zeigt sich die Heuchelei unserer Staatsverwalter in einer Art, die nicht mehr überboten werden kann. Die geforderte Titeländerung wurde nicht durchgeführt, obwohl sie auch nichts gekostet hätte. Dafür wurde sie alle Augenblick, einmal von einem Minister und ein andermal von einem Ministerialrat oder von einem Sektionschef als „berechtigt“ und durchführbar erklärt und nun erkläre sie denselben Faktoren nicht mehr berechtigt und durchführbar. Natürlich, denn man hätte sich sonst des einzigen „Arguments“ begeben, den Streckenwächtern die Vorenthaltung jeglicher Nachzulage plausibel zu machen.

So offenbart sich in dieser Sache neuerlich das, was wir schon so oft konstataren mußten. Unaufrichtigkeit und Krämergeist, das sind die hervorragendsten Merkmale aller Aktionen, mit denen die Herren „oben“ ihr Wohlwollen und ihre Fürsorge für das Personal zum Ausdruck bringen. Die Wächter und die gesamten Bediensteten haben damit einen weiteren Beweis erhalten, daß Gerechtigkeit und Wohlwollen für die Regierung Dinge sind, die sie nur dann kennt, wenn sie ihr Personal beschwichtigen muß. Aber wenn es gilt, die Worte in die Tat umzusetzen, dann kennen sie dieses Wohlwollen nur für die gräßlichen Schnapsbrenner und für die Lieferanten der Bedürfnisse des Militarismus.

Der einzige Erfolg an dieser Geschichte ist, daß die 50 Prozent der Wächter, die noch außerhalb der Reihen unserer Organisation stehen, erkennen werden, daß mit Beten, Heulen (lies Heilen) und mit dem Ballen der Faust in der Tasche die Nachdienstzulage nicht zu holen ist, daß vielmehr die geschlossene und geeinigte Gesamtheit aller gegen einen Unternehmer, und heißt derselbe auch Staat, diese so schmächtig vorenthaltene Verbesserung erkämpfen und erringen muß.

Inland.

„Drum, Bruder, schnall' den Schnappack um, Soldat bist du gewest.“

Im „Prager Tagblatt“ vom 17. Mai lesen wir folgendes: „Ein Adelskrieger-Veteran in Rot. In Chrudin Nr. 274 lebt ein alter Veteran, Adalbert Wodrazka, vereinsamt und arbeitsunfähig und darum großer Not ausgelegt. Er wurde am 26. April 1818 geboren, ist somit 95 Jahre alt, hat nahezu 12 Jahre im Infanterieregiment Nr. 21 gedient und sowohl unter Windischgrätz in der Revolutionszeit, als auch unter Adelskrieger gefochten. Soffentlich gibt es, insbesondere unter den besser situierten Kameraden des alten Soldaten, Gutgesinnte, die durch Gabensammlung beitragen, den Lebensabend des Veteranen sorgenfrei zu gestalten.“ — Und das christlichsoziale, sicher sehr patriotische Wiener „Deutsche Volksblatt“ schreibt: „Zu uns kommt ein alter, blinder Mann, hungrend, zitternd, bittend. Ein Oberjäger der kaiserlichen Armee, der zwölf Jahre, acht Monate und vier Tage aktiv gebient, der den Feldzug in Böhmen mitgemacht hatte und der, wie aus einem Dokument hervor-

geht, wegen besonders tapferen und umsichtigen Verhaltens als Kommandant eines detachierten Zuges beim Aufstand in Süddalmatien am 7. November 1869 im Gefechte bei Lopic die silberne Tapferkeitsmedaille erhielt. — Wie sorgt nun der Staat für diesen Mann, der so lange dem Vaterland gedient hatte und jetzt gänzlich erwerbsunfähig ist? Das k. u. k. Kriegsministerium, das 617 pensionierten Generalen 6.044.429 Kr. jährlich zahlt (auf 500 aktiv dienende Soldaten kommt ein pensionierter General), hat sich nun am 26. Februar 1918 des armen ehemaligen Oberjägers angenommen und ihm folgende Versorgungsgebühren zuerkannt: Täglich 10 S. Tagfondszuschuß und täglich 5 S. gnadenweisen Subsistenzbeitrag. In Summe jährlich Kr. 2925, die bei der Hauptkasse des Invalidenhauses zu beheben sind. Damit der Mann ja keine Hoffnung mehr hat, heißt es in der Beschriftung, womit das Kriegsministerium dem Manne diese hohe Zuwendung beauftragt, daß auch ein Majestätsgeheuch erfolglos bleiben würde. Ferner wird dem Manne beauftragt, daß, falls er in ein Zivilhospital kommt, das Ministerium keinerlei Auslagen für Verpflegung oder Medikamente erlegt und daß ihm bei einer Ueberstellung in das Militärhospital keine Transportkosten gebühren.“ Ja, ja, „lustig“ ist's Soldatenleben.

Die österreichische Balkanpolitik und die Arbeiter.

In einer großen Rede über die auswärtige Politik, die Genosse Dr. Adler im Abgeordnetenhaus hielt, teilte er einige bezeichnende Zahlen über den Einfluß der Prestigepolitik auf die Situation des Arbeitsmarktes mit. Im März 1913 haben von 100 Arbeitern, die Arbeit suchten, in der Metallindustrie nur 29 Arbeit gefunden gegen 47 im März 1912, in der Maschinenindustrie 27 gegen 38, in der Holzindustrie 28 gegen 52. Das sind alles Industrien, die doch an den Rüstungen einigermaßen interessiert sind. In der Textilindustrie ist die Zahl der Arbeitsvermittlungen von 57,8 auf 29,3 zurückgegangen, und dabei ist zu bedenken, daß diejenigen, die Arbeit haben, noch zu einem Drittel bis zur Hälfte arbeitslos sind, weil statt an sechs Tagen nur an drei oder vier Tagen gearbeitet wird. Die Lage im Baugewerbe wird immer schlimmer, weil die früheren hypothekarischen Kredite aufgebraucht sind und neue nicht zu erlangen sind. Als ein weiteres Beispiel für die Folgen der verächtlichen Politik führte Genosse Dr. Adler die kolossale Steigerung der von den Gewerkschaften gezahlten Arbeitslosenunterstützung an. Sie beträgt bei den Holzarbeitern im letzten Vierteljahr 1912 52.000 Kr. gegen 24.600 Kr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Bei den Buchdruckern wurde in den ersten drei Monaten dieses Jahres für Unterstützungs zwecke dreimal so viel ausgegeben wie sonst und außerdem noch 86.000 Kr. an Krankenunterstützung mehr als sonst, und ebenso ist es bei allen Gewerkschaften.

Generalversammlung der Südbahn.

Das größte kapitalistische Unternehmen in Oesterreich, die Südbahn, ist bekanntlich seit Jahren bankrott. Natürlich nicht deshalb, weil das Kapital zu schlechte Geschäfte gemacht hätte, sondern deshalb, weil es zu gute gemacht hat. Auf der Südbahn lastet nämlich eine drückende Schuld: die Prioritäten, die teils zu drei, teils zu fünf Prozent vom Nennwert verzinst werden müssen, obwohl die Eisenbahn bei der Begebung dieser Schuldscheine ungefähr nur die Hälfte ihres Nennwertes bekommen hat. Der Tribut, der an die Eigentümer dieser Schuldscheine alljährlich gezahlt werden muß, ist so groß, daß nicht nur für die Aktionäre nichts übrig bleibt, sondern das Unternehmen im Grunde längst hätte in Konkurs gehen müssen. Nun sind in der jüngsten Zeit zwei „Sanierungsprojekte“ erörtert worden: das eine ist von der Verwaltung der Südbahn und den Kapitalistengruppen, die die Südbahn beherrschen, ausgearbeitet worden, also von dem Wiener, dem Pariser und dem Londoner Bankhaus Rothschild, von der Kreditanstalt und der Anglobank. Mit ihm konkurriert ein anderer „Sanierungsplan“, den Herr Sieghart, der Gouverneur der Bodenkreditanstalt, entworfen hat. Man erwartete, daß auf der Generalversammlung, die kürzlich tagte, die beiden Bankengruppen aufeinander gestossen werden. Das ist jedoch nicht geschehen. Die Generalversammlung verlief ohne Störung; es wurde nur in der Erklärung des Präsidenten mitgeteilt, daß die beiden Projekte noch Gegenstand von Verhandlungen sein werden. Dagegen zeigte die Generalversammlung deutlich eine Verschiebung im Aktienbeitz: der Anteil des reichsdeutschen Kapitals ist auffallend gesunken, unter den österreichischen Aktionären der Anteil der Finanzbank, die nun hinter der Kreditanstalt und der Anglobank an erster Stelle steht, auffallend gestiegen. Die Südbahn bildet überhaupt ein bemerkenswertes Beispiel internationaler Verflechtung des Kapitals. Die Prioritäten sind hauptsächlich in französischen, die Aktien in reichsdeutschen, deutschösterreichischen, tschechischen, englischen und französischen Händen! Und die Einnahmen stammen aus Oesterreich, aus Ungarn, auch aus Italien, das noch immer jährlich Ablosungsummen aus der Zeit zahlen muß, in der Oesterreich noch in Italien herrschte!

Die österreichischen Gewerkschaften in wissenschaftlicher Beleuchtung.

Das von Werner Sombart, Max Weber und Edgar Jaffe in Tübingen herausgegebene „Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik“ bringt im Märzheft eine ziemlich ausführliche Abhandlung über die Gewerkschaftsbewegung in Deutschland und Oesterreich u. s. w. im Jahre 1912, die sich durch die deutlich erkennbare Sachkenntnis des Verfassers — zumindest soweit Oesterreich in Betracht kommt — und durch ein eingehendes und verständiges Quellenstudium von ähnlichen Publikationen sehr vorteilhaft unterscheidet. Auch darauf sei verwiesen, daß bereits für das Jahr 1912 statistische Angaben zu finden sind, so wie auch eine Reihe von Kollektivverträgen, die erst in den letzten Monaten zur Vereinbarung kamen, schon eingehend besprochen werden. Von besonderem Interesse ist das Urteil des Verfassers über die gegnerischen Gewerkschaften in Oesterreich. Er sagt hierüber nach einer eingehenden Schilderung der Tätigkeit der Zentralverbände: ... Von den übrigen Gewerks-

schäftsorganisationen und ihrer Entwicklung während des Jahres 1912 kann kaum etwas berichtet werden. Die Kriegskrise gibt ihnen die Möglichkeit, die Stagnation oder den Rückgang in der Entwicklung darauf zurückzuführen. Es scheint viel dafür zu sprechen, daß die christlichen Gewerkschaften ebenso gut wie die nationalen größtenteils als gelbe Organisationen (von den christlichen machen die Textilarbeiter eine Ausnahme) gelten oder ebenso wie gelbe Organisationen wirken. Aus diesem Grunde dürfte ihre Werbekraft, da ja nicht einmal die Ideologie der gelben Organisationen von ihnen vertreten wird, keine große sein, jedenfalls ist sie nicht zu vergleichen mit derjenigen der christlichen oder nationalen Arbeiterorganisationen in Deutschland. Man kann daher wohl sagen, daß gegenüber den Unternehmern ernstlich — von der einen oder anderen Branche vielleicht abgesehen — nur die internationalen Gewerkschaften als Vertragsparteien in Betracht kommen — was sich auch bei den Tarifvertragsverhandlungen immer deutlich zeigt... Das Urteil eines objektiven Beobachters, dem weder nationalisistischer Chauvinismus, noch dummes Scharfmachergeheiß den Blick für die realen Wirklichkeiten getrübt haben!

Die Lokalbahnvorlage im Eisenbahnausschuß.

Auf eine Reihe, von wegen der projektierten Lokalbahn, an ihn gerichteten Fragen erklärte dieser Tage der Eisenbahnminister Freiherr v. Forster im Eisenbahnausschuß folgendes:

Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster tritt der Anschauung entgegen, als ob sich die Regierung hinter Ausflüchten verberge, um die Lokalbahnvorlage nicht einbringen zu müssen. Er habe schon vor Jahresfrist namens der Regierung den Standpunkt in der Richtung präzisiert, daß die Einbringung dieser Regierungsvorlage von der Sicherung einer entsprechenden Bedeckung der mit der Vorlage verbundenen erheblichen Belastung abhängig gemacht werden müsse. Der Minister gibt zu, daß die Lokalbahnaktion unerfreulicherweise ganz ins Stoden geraten sei; das müsse aber auch darauf zurückgeführt werden, daß heute sehr selten Lokalbahnen gebaut werden und gebaut werden können, wenn der Staat nicht die Hauptlast der Finanzierung auf sich nimmt. Daher sei auch die Qualität der für die Lokalbahnvorlage in Betracht kommenden Linien vom Standpunkt der zu gewärtigenden Erträge wenig befriedigend. Es liege ein Uebermaß von Lokalbahnforderungen vor, deren Aufnahme in die Vorlage angestrebt wird. Da die Durchführung der Vorlage mit einer sehr erheblichen dauernden Jahreslast verbunden sei, so müsse eine entsprechende Bedeckung geschaffen werden. Diese Bedeckung werde aber durch die Vorteile, die der gegenwärtige Finanzplan biete, nicht beigegeben, daher müsse die Regierung Wert darauf legen, daß auch die Annahme der anderen zur parlamentarischen Verhandlung vorliegenden Steuervorlagen in greifbarer Nähe gerückt werde. Er müsse aber auch darauf hinweisen, daß die Lokalbahnvorlage in gewissem Grade mit der Investitionspolitik auf den bestehenden Staatsbahnlagen im Zusammenhang stehe. Zwischen beiden Gebieten der staatlichen Bautätigkeit bestehe sowohl in finanzieller als auch in technisch-administrativer Hinsicht eine gewisse Konkurrenz. Eine wohl erwägende Eisenbahnpolitik müsse beide Bedürfnisse miteinander in Einklang zu bringen trachten.

Daraufhin stellte Abgeordneter Mastalka (Zungtsche) den folgenden Antrag:

Der Eisenbahnausschuß wolle die Erklärung des Eisenbahnministers über die Lokalbahnvorlage nicht zur Kenntnis nehmen und beschließen, die Regierung sei aufzufordern, die fertiggestellte und gedruckte Lokalbahnvorlage dem Abgeordnetenhause unverzüglich vorzulegen.

Sehr richtig bemerkt daraufhin Dr. Ellenbogen, daß die allgemeine Entrüstung über die Erklärungen des Eisenbahnministers eine Komödie sei. Das Geheimnis der Zurückhaltung in Lokalbahnbauten und Investitionen sei in der Tatsache zu finden, daß alles verfügbare Geld von der Regierung ohne Bewilligung des Hauses für Mobilisierungen und Rüstungen verwendet wurde. Solange diese saloppe Art der Budgetbehandlung von der Majorität des Hauses geduldet und gebilligt wird, wird man sich's gefallen lassen müssen, daß für produktive Ausgaben und für die Absichten des Hauses kein Geld übrig bleibt. Er möchte gern wissen, wieviel von den eingestellten 130 Millionen für Investitionen verwendet worden sei; es verlautete, bloß dreißig Millionen! Unter solchen Umständen werden alle Beschlüsse des Hauses auf den Kopf gestellt. Aber die Regierungsparteien müssen sich der Schuld an dem neuen Zustand der Lokalbahn mit der Zündhölzchensteuer selber anklagen. Sie haben sich das Junktim der Dienstpragantik mit dem Finanzplan gefallen lassen und so die Regierung mit diesem System der Erpressungen ermutigt. Die Erklärungen des Ministers, aus denen zu vermuten ist, daß er die Lokalbahn gegen die Investitionen ausspielen wolle, sind sehr tadelnswert. Es müsse beides gemacht werden; darum werde er auch gegen den Antrag Mastalka stimmen, der in das entgegengesetzte Extrem ver falle.

Ausland.

Sozialpolitik in der preussischen Eisenbahnverwaltung.

Als Mitte der Neunzigerjahre auch die Eisenbahner sich gewerkschaftlich zu organisieren versuchten, griff sofort die Eisenbahnbehörde mit einer vom 14. Juni 1897 datierten Verfügung ein, die sämtlichen Angestellten und Arbeitern im Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung die Mitgliedschaft im Verband der Eisenbahner Deutschlands verbot mit der Androhung, daß jede Zuwiderhandlung gegen diese Anordnung sowie jede Unterstützung der Bestrebungen des Verbandes, die auch in dem Halten des „Bekruf der Eisenbahner“ zu sehen sei, unmissverständlich Entlassung im Kündigungsweg zur Folge haben werde.

Die Eisenbahnbehörde macht sich bei dieser Gelegenheit den Scherz, zu betonen, daß das Verbot im „wohlverstandenen Interesse“ der Angestellten und Arbeiter verfügt worden sei. Sollte diese Begründung überhaupt einen Sinn haben, dann konnte es nur der sein, daß die Behörde als Arbeitgeber freiwillig ihren Untergebenen die Vorteile zukommen lassen werde, die organisierte Arbeiter sich mit Hilfe ihrer Organisation zu er-

ringen suchen. Prüfen wir an der Hand der Tatsachen, auf welche Weise dies geschehen ist.

Zunächst machte der Eisenbahnminister — Thielen hieß er damals — sich durch eine große nationale Lat einen Namen. Er gab im Mai 1898 einen Erlaß heraus, wonach bei den im Eisenbahnbetrieb notwendigen Arbeiten deutsche Arbeiter bevorzugt — ei, bewahre! — wonach deutsche Arbeiter im Gegenteil nach Möglichkeit nicht beschäftigt werden sollten. Die wesentliche Stelle dieses den Agrariern zuliebe kundgegebenen Aktenstücks lautet:

Zur Milderung des in der Landwirtschaft herrschenden Arbeitermangels würde es beitragen, wenn zu den Eisenbahneubauten, bei denen die Arbeitsgelegenheit naturgemäß nur eine vorübergehende ist, wenigstens in gewissen Landesteilen in größerem Umfang als bisher ausländische Arbeiter herangezogen werden könnten.

Natürlich nutzten die unteren Regierungsorgane in ihrer Junkerfreundlichkeit diesen Erlaß sofort aus und so ordnete der Landrat von Sirschhausen durch öffentliche Bekanntgabe an, daß bei den im Kreise notwendigen Eisenbahneubauten ortsanässige Arbeiter nicht angenommen würden.

Handelt es sich bei dem hier erwähnten Erlaß des Eisenbahnministers im allgemeinen um eine drastische Art des „Schutzes der deutschen Arbeit in Stadt und Land“, so sorgte Herr Thielen in einer weiteren Kundgebung an die Eisenbahndirektionen, die vom 4. März 1899 datiert war, dafür, daß den Eisenbahngestellten ja nicht durch Gewährung von zuviel freier Zeit Gelegenheit zum Nachdenken über ihre Lage gegeben werde. Der Erlaß bezweckte „die wirtschaftliche Regelung des Dienstes des Betriebspersonals“ und gab Anweisung, wie für den Fall, daß ein Dienst ohne Ueberanstrengung nicht mehr geleistet werden könne, die notwendige Dienstleistung nicht ohne weiteres durch Herabsetzung der Dauer der Dienstschicht herbeigeführt zu werden brauche. Im Gegenteil. Es stehe „nichts entgegen, des Nachts längere Dienstschichten einzulegen“. „Hierdurch wird auch die Möglichkeit geboten, den Dienst, wie dies von einer königlichen Eisenbahndirektion in Anregung gebracht worden ist, an den Wechseltagen ohne Einstellung von Ablößern in der Weise zu regeln, daß beim Dienstwechsel ein beispielsweise sonst achsstündiger Dienst auf zehn oder zwölf Stunden verlängert wird.“

Diese Anordnung, die entsprechend abgeändert auch für weitere Dienstzweige erlassen wurde, erregte besonders um deswillen Befremden, weil zu jener Zeit sich mehrere Eisenbahnunfälle ereignet hatten, deren Ursache mit hoher Wahrscheinlichkeit auf eine Ueberbürdung des Personals zurückzuführen war. Natürlich stellten die sozialdemokratischen Abgeordneten die Ausbeuterpolitik im preussischen Eisenbahnbetrieb gebührend an den Branger. Unter anderem geschah dies in der Reichstagsitzung vom 12. März 1901. Ein höherer Beamter qualte sich daraufhin vom Bundesratsitzung aus um den Nachweis, daß gerade in den späteren Dienststunden des Betriebspersonals am wenigsten Unfälle sich ereigneten.

Mittlerweile mühte sich der Eisenbahnminister weiter um die Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen seiner Untergebenen. Ein Erlaß vom Sommer 1901 verfügte, daß zur Verminderung der Betriebsausgaben der preussischen Eisenbahnen der Personalverringert werden müsse und daß, sei es durch Lohnreduktion, durch Einführung des Stücklohnes an Stelle des Tag- oder Stundenlohnes oder durch Ersetzung männlicher Arbeitskräfte durch billigere weibliche ebenfalls gespart werden müsse.

Die sozialdemokratische Presse, die wie die vorhergehenden Dokumente so auch diesen Erlaß dem Urteil der Öffentlichkeit preisgab, nahm natürlich wiederum pflichtgemäß die Interessen der bedrängten Eisenbahnarbeiter wahr. Dafür wurde ihr in einer offiziellen Kundgebung vom 25. September 1901 die folgende volkswirtschaftliche Weisheit entgegengehalten:

Die Aufrechterhaltung durch die gesamte wirtschaftliche Lage nicht mehr berechtigter hoher Arbeitslöhne für eine geringe Zahl von Arbeitern auf Kosten der Allgemeinheit würde für die Mehrzahl der Arbeiter die Verlängerung eines wirtschaftlichen Zustandes bedeuten, bei dem Arbeitsgelegenheit und Arbeitsverdienst sich stetig mindern müssen.

Im Sommer 1902 machte Herr Thielen seinem Nachfolger Bude Platz. Eine bittere Enttäuschung überkam den Teil der Eisenbahnarbeiter, der von dem Ministerwechsel auch einen Systemwechsel erhofft hatte. Nicht nur, daß der Kampf gegen die Organisationsbestrebungen unentwegt weiterging, wurde dieser Kampf auch vom politischen und gewerkschaftlichen auf das genossenschaftliche Gebiet übertragen. Ein neuer Erlaß legte den Angestellten nahe, von der Beteiligung an Konsumvereinen die Hand zu lassen. Mit dieser Maßnahme sollte den Innungsbrüdern und Mittelstandsrettern eine Freude bereitet werden, doch wirkte die Drangsalierung derart verbitternd, daß selbst die hochkonservative „Kreuzzeitung“ am 25. Juli 1904 meinte, sie könne sich nicht damit befremden, daß die Beamten, die doch auch zum Mittelstand gehörten, plötzlich nicht mehr das Recht haben sollten, „sich ebenso zum gemeinschaftlichen Einkauf ihrer Lebensbedürfnisse zu organisieren, wie die Detailisten sich zum gemeinsamen Einkauf ihrer Waren organisieren“.

Die weitere Sozialpolitik des preussischen Eisenbahnministeriums bestand darin, daß in der hier gekennzeichneten Weise die Freiheit der Eisenbahner immer mehr unterbunden wurde. Neue Erlasse kamen, die sich abermals gegen das Koalitionsrecht der Arbeiter, gegen die Beteiligung an Konsumvereinen, gegen die Mitgliedschaft an als ordnungsfeindlich markierten Organisationen richteten. Daß diese Maßnahmen die Gesinnung der Beamten in staatsstreuem Sinne geändert hätten, werden die Interessenten der heutigen Ordnung um so weniger behaupten wollen, als erwiesen ist, daß die Lohnverhältnisse der Eisenbahner in Preußen um ein gutes Stück schlechter sind als in anderen deutschen Staaten.

Regierungsmaßregeln gegen die Gewerkschaftsverbände in Frankreich.

Eine Freitag in der französischen Kammer eingebrachte Gewerkschaftsvorlage schreibt unter anderem für die Vorstandswahlen und Generalversammlungen der Gewerkschaftsunionen den Proporz (Verhältnismäßigkeit) vor. Außerdem sind, falls die Gewerkschaften sich einer Ueberstreichung ihrer beruflichen Interessen schuldig machen, für diese Fälle hohe Geldstrafen und sogar Auflösung der Verbände und Gewerkschaften vorgegeben. Die Auflösungen sollen durch Ausspruch des Gerichtes in Kraft treten. Die eingebrachte Vorlage zeigt so recht die Illusion der Regierung, die die gegenwärtige Opposition des Proletariats und die in der Gewerkschaftsbewegung herrschenden Gegenätze für ihre Zwecke auszunutzen will, um die Gewerkschaften und Verbände zu desorganisieren. Außer dem von den Reformisten längst geforderten Proporz und erweiterter Rechtsfähigkeit der Gewerkschaften enthält die Vorlage nur Bestimmungen, welche sich für die Gewerkschaften als Peitsche und Zuckerbrot darstellen.

Kapitalistische Praktiken im Gewerkschaftskampf.

Aus Newyork wird berichtet: Die Kriminalverhandlung gegen den Wolltrutzpräsidenten Wood zeigte, daß der Trust 2650 Dollar ausgegeben hat, um bei dem Streik in Lawrence Dynamit zu legen, so daß der Anschein erweckt wurde, als ob die Arbeiter Explosionen zu veranlassen beabsichtigten. Ein Zufall hatte damals verhindert, daß der feine Plan gelang, der übrigens nicht Original war. Schon in früheren Fällen sind von Unternehmern solche „Dynamitverschwörungen“ arrangiert worden, um als angebliche Schuldige die Streikführer ins Zuchthaus oder an den Galgen zu bringen.

Aus dem Gerichtssaal.

Wie die Gerechtigkeit ansieht.

Wenn Deutschnationale und wenn Sozialdemokraten geklagt sind.

Graz, 1. Juni.

Im hiesigen Bezirksgericht amtiert als Strafrichter Herr v. Gallabanya. Er ist ein sehr nervöser Mann und er beleidigt die Parteien, besonders wenn sie unbeholfene Arbeiter sind. Wie sich diese Unbeholfenheit in der Rechtsprechung ausdrückt, erkennt man an folgender Zusammenstellung:

Der deutschnationale Reichsbünder Winkler nannte mehrere sozialdemokratische Eisenbahner „Gesinnungslumpen“. Als sie sich darüber aufhielten, sagte er, er könne es ihnen schriftlich geben, und er schrieb es tatsächlich auf. In der Verhandlung erbot sich Winkler zu einem „umfangreichen Wahrheitsbeweis“ für seine schwereren Beleidigungen. Als ihm dieser selbstverständlich vollständig mißlang, verurteilte ihn Gallabanya zu vierzig Kronen.

Der Heriale Südbahndirektor Praene hieß die Genossen Tomschit und Weigl Betrüger und er warf ihnen vor, sie hätten die Eisenbahner gemein betrogen und verraten. Auch er erbot sich zu einem großen Wahrheitsbeweis und wurde, nachdem ihm der Weisheitsversuch vollständig mißlang, zu fünfzig Kronen verurteilt.

Der Lokomotivführer Andree beleidigte sämtliche Lokomotivführer, indem er sagte, zu ihnen könne man nur mit der Schnapsflasche kommen. Einen Eisenbahner bedrohte er außerdem mit Ohrfeigen und einen anderen schimpfte er „Trottel“ und „Lepp“. Für alle diese Beleidigungen verhängte Gallabanya über Andree eine Geldstrafe von fünfzig Kronen.

Am 31. v. M. war ein sozialdemokratischer Eisenbahner vom deutschnationalen Reichsbund und dem Nationalen Holl geklagt, weil er angeblich zu dem Reichsbünder Holl gesagt habe, sie seien „Gesinnungslumpen“. Der Beklagte bestritt entschieden, das gesagt zu haben, und sämtliche Zeugen, einschließlich der vom Kläger geführten, sagten aus, daß diese Beleidigung nicht gefallen sei, und ein Zeuge, den ebenfalls auch der Kläger geführt hatte, erklärte, er hätte es hören müssen. Da vernahm nun der Richter den Kläger als Zeugen. Er beschiede ihn nicht, weil er eine weitgehende Feindschaft zwischen ihm und dem Beschuldigten annahm. Holl behauptete nun als Zeuge, daß der Beklagte die Aeußerung gemacht habe, und der Richter sprach den Beklagten bloß auf Grund der Aussage des feindlichen Zeugen, dem viele Aussagen unbefangener Zeugen gegenüberstehen, schuldig. Das Urteil lautete auf fünf Tage Arrest!

Daß Herr v. Gallabanya mit zweierlei Maß mißt, beweist die Gegenüberstellung der ersten Urteile mit dem gegen den Sozialdemokraten. Der Nationale Winkler bekommt für den Vorwurf der Gesinnungslumperei, den er wirklich und schriftlich erhob, nach mißlungenem Wahrheitsbeweis 40 Kr. Strafe, der Sozialdemokrat für den nicht erwiesenen ganz gleichen Vorwurf fünf Tage Arrest!

Wenn Herr v. Gallabanya so nervös ist, um gerecht sein zu können, und die Gleichheit vor dem Gesetz zu wahren, so soll man ihn von dem anstrengenden Dienst im Strafgericht, um er nicht gewachsen ist, befreien.

Herr Ertl klagt.

Herr Ferdinand Ertl hat gegen den Redakteur unseres Blattes, Genossen Franz Will, beim Wiener Landesgericht den Antrag auf Einleitung der Voruntersuchung wegen Ehrenbeleidigung gestellt. Er war auch so naiv, uns bereits eine hochnotpeinliche Hausdurchsuchung zu schicken, um des Manuskriptes der Artikel, durch die er sich beleidigt fühlt, habhaft zu werden. Wir werden also demnach Gelegenheit haben, die Kampfmethoden des Herrn Ertl im Gerichtssaal ausreichend zu beleuchten.

Der Zugzusammenstoß in Gaisbach-Wartberg.

In Gaisbach-Wartberg fand am 3. August 1912 nach Rittersbach ein Zusammenstoß des von Pragerten kommenden Güterzuges 787 mit dem aus der entgegengesetzten Richtung, von Mauthausen, kommenden Lastzug 1168 statt, welcher schwere Verletzungen von drei Bediensteten und viele leichtere Verletzungen sowie einen großen Materialschaden zur Folge hatte.

Wegen dieses Vorfalles wurden von der Staatsanwaltschaft Linz der Adjunkt Max Prosser, der Lokomotivführer Franz Bernspurger, der Zugführer Zerabek sowie die Kondukteure Franz Kadezka, Karl Spannbauer und Karl Pamminger wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens, gemäß §§ 335 und 337 St.-G., zur Verantwortung gezogen.

Bei der vor dem Landesgericht Linz am 29. v. M. unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Dr. Ginther stattgehabten

Abonniert die Arbeiterpresse.

Hauptverhandlung war die Anklage von dem Staatsanwalt Dr. Hellriegel vertreten, während als Verteidiger die Herren Dr. v. Crrippa für Mag. Proffer, Dr. Leopold Kay aus Wien für Franz Vernsperger, Dr. Meißner aus Prag für Franz Zerabel, Dr. Röpfl für Franz Kadešča, Dr. Höger für Karl Spannbauer und Dr. Mayr für Karl Baumwinger intervenierten.

Als Sachverständige des Verkehrsdienstes waren anwesend Oberrevident F. Kroll und Resident Winklmaier, im Zuscherraum befand sich ein zahlreiches Auditorium aus Eisenbahnkreisen.

Der Verteidiger des Lokomotivführers Vernsperger, Dr. Kay, meldet einen Eventualantrag an, daß mit Rücksichtnahme darauf, als sein Klient nicht dem Verkehrs-, sondern dem Zugförderungsbediensteten angehört, im Hinblick auf eine bezügliche Entscheidung des Obersten Gerichtshofes, ein Sachverständiger der Zugförderung zur Verhandlung beizuziehen sei.

Inhaltlich der Anklage hätten in jener Nacht der von Prägarten kommende Güterzug 787 und der aus der entgegengesetzten Richtung einrückende Güterzug 1166 infolge einer erheblichen Verspätung des ersten Zuges in Gaisbach-Wartberg kreuzen sollen. In der Station stand bereits der nach Mauthausen bestimmte Zug 1165 und wartete auf den von dort fälligen Zug 1166, während Zug 787, die Station durchfahrend, die Abzweigung nach Linz benutzen sollte. Der diensthabende Verkehrsbeamte Adjunkt Mag. Proffer hatte nun den Zug 1165 auf das Geleise I dirigiert und weiters angeordnet, daß der Zug 1166 auf dem Geleise II einfahren, Zug 787 aber auf dem Geleise IV durchfahren soll. Die Geleise II und IV waren aber bei der Einfahrt in der Richtung von Prägarten so angeordnet, daß der einfahrende Zug den aus der entgegengesetzten Seite kommenden zweiten Zug nicht nur streifen, sondern direkt mit ihm zusammenstoßen konnte. Dem Adjunkten Proffer legt nun die Anklage zur Last, daß er, entgegen der Instruktion, die gleichzeitige Einfahrt zweier Gegenzüge trotz bestehender Gefahr einen Streifzug zugelassen hat.

Dem Lokomotivführer Franz Vernsperger, welcher den Zug 1166 von Mauthausen führte, wurde zur Last gelegt, daß er mit einer zu großen Einfahrtsgeschwindigkeit (30 Kilometer per Stunde) in die Station Gaisbach einfuhr, so daß er am jenseitigen Stationsende die Grenzmarke überfuhr und mit dem gleichzeitig einfahrenden Zug 787 zusammenstieß.

Den übrigen angeklagten Zugbegleitern legte die Anklage zur Last, daß sie die Bremsen nicht genügend betätigten, wodurch der Zusammenstoß ermöglicht wurde.

Adjunkt Proffer bekennt sich nicht schuldig und berichtet, daß gerade im August die stärkste Schnell- und Personenzugsfrequenz herrschte, wodurch regelmäßig große Verspätungen entstehen, die sich naturgemäß infolge der Verkehrsichte auf die Nachzüge übertragen. Proffer erklärt, daß er nicht habe annehmen können, daß der Maschinenführer die Grenzmarke überfahren und daß das Zugpersonal die Bremsen nicht betätigen werde. Seines Wissens sei in der Station Gaisbach ein Ueberfahren der Grenzmarke überhaupt noch nie vorgekommen, und konnte er daher auch nicht damit rechnen.

Auch Lokomotivführer Vernsperger stellt jede Schuld in Abrede, gibt aber zu, daß er mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer in die Station Gaisbach-Wartberg eingefahren sei und erklärt zu seiner Verantwortung, daß dies immer geschehe, wenn eine Verspätung einzubringen sei. Da nun einige Bremsen nicht entsprechend bedient gewesen zu sein scheinen und der Zug ein Gesamtgewicht von rund 700 Tonnen hatte, wurde die Lokomotive durch die nachdrückende Wagenreihe über die Grenzmarke gedrängt. Verteidiger Dr. Kay bemerkt, daß dies unter Umständen auch bei einer Einfahrtsgeschwindigkeit von nur 20 Kilometer der Fall gewesen wäre. Außerdem sollen die diensthabenden Beamten zur Nachzeit nicht nur Pfeifen, sondern auch Laternensignale anwenden.

Zugführer Zerabel leugnet die ihm zur Last gelegte Fahrlässigkeit und behauptet, seiner Dienstpflicht durch Anziehen der Bremsen vollkommen nachgekommen zu sein. In ähnlichem Sinne verantworteten sich auch die Kondukteure Kadešča, Spannbauer und Baumwinger. Die Bremsen wurden 25 bis 30 Minuten nach dem Unfall, als sie bereits erloschen waren, vom Stationsvorstand revidiert. Verteidiger Dr. Mayr stellt fest, daß Baumwinger in der kritischen Nacht ausschließliche als Bremser im Dienst gestanden war und erst im Februar des laufenden Jahres Dienstprüfung ablegte. Ferner sei er nicht im Besitz aller einschlägigen Instruktionen gewesen.

Darauf wurden zehn Zeugen vernommen.

Stationsvorstand Eßlinger von Gaisbach-Wartberg berichtet, daß vom Zeitpunkte des Unfalls bis zur Bremsenrevision höchstens 10 bis 15 Minuten verfloßen seien. Seiner Ansicht nach, könne das Vorgehen des Beamten Proffer nur dadurch zu erklären sein, daß er sich der Gefahr einer Ueberfahmung der Grenzmarke gar nicht bewußt gewesen sei.

Der Ausschüßdiener Josef Dudač sagt bestimmt aus, daß der Lokomotivführer mit der Dampfhebe das Signal zum Bremsen gegeben habe und nach Positionierung des Aufsichtsgewindes alle Mittel zum rechtzeitigen Abhalten verwendet habe, indem er die automatische Bremse betätigte und Sand streute.

Die Zeugen Franz Sametlner, Stationsarbeiter; Franz Zauner und Josef Buchinger, Verschieber, erklären, daß der Zug damals außergewöhnlich rasch einfuhr. Die von dem Angeklagten Vernsperger als Zeugen geführten Maschinenführer Johann Brosch, Emanuel Richter und Franz Holub bestätigten übereinstimmend, daß die Einfahrt in der Richtung von Mauthausen fast ausnahmslos mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 35 Kilometer erfolge, weil sonst regelmäßig, infolge der eigentümlichen Streckenverhältnisse, Verspätungen gemacht würden.

Der Sachverständige Oberrevident Kroll bezeichnete alle Angeklagten als schuldtragend. Ihm sei aus seiner langjährigen Praxis kein Fall bekannt, daß von einem bergfahrenden Zug die Grenzmarke überschritten worden wäre, so daß Proffer allerdings keine Gefahr annehmen konnte. Der geäußerten Meinung des Sachverständigen, daß der Zug 10 Meter über das Merzeichen hinausgefahren sei, widerspricht Dr. Kay auf das entschiedenste, und konstatiert nach Befragen des Stationsvorstandes Eßlinger lediglich eine Ueberfahmung von 5 Meter. Oberrevident Kroll gibt auch zu, daß die Bremsen nicht selten schwach, besonders abgeklüfften sind; er beanstandet die Einfahrtsgeschwindigkeit des Lokomotivführers Vernsperger, wenn dieser auch ausschließlich sein möglichstes getan hat, die Folgen abzumildern.

Resident Winklmaier führt den Unfall darauf zurück, daß sich alle Beteiligten aufeinander verlassen hatten, und schließt sich im übrigen den Anschauungen des Oberrevidenten Kroll an.

Der Privatbeteiligte Rupert Moser schließt sich dem Strafverfahren an und beantragt 500 Kr. Schmerzensgeld und eine monatliche Rente von 120 Kr.

Die Reumundnoten aller Angeklagten lauten günstig. Lokomotivführer Vernsperger ist zwar schon zweimal wegen Ueberfahmung der Grenzmarke des Lebens verurteilt, doch legt sein Verteidiger Dr. Kay eine Bestätigung der Heizhausleitung Wubweis vom 2. Jänner 1913 vor, wonach er für die Verhütung eines Zusammenstoßes in Kapitz belobt und mit einer Amnestiation von 50 Kr. betitelt wurde. Der Antrag des Verteidigers Dr. Kay auf Auscheidung und Verurteilung des Falles

Vernsperger behufs Vorladung eines Sachverständigen des Zugförderungsbediensteten wurde vom Gerichtshof abgelehnt.

Staatsanwalt Dr. Hellriegel beantragte in längerer Ausführung die Verurteilung sämtlicher Angeklagten. Verteidiger Dr. Crrippa für Proffer führte aus, daß sein Klient wegen der Wichtigkeit der beiden in Frage kommenden Züge eine Verspätung unbedingt vermeiden mußte und daher die gleichzeitige Einfahrt duldet, zumal ihm ein Ueberfahren der Grenzmarke noch nie vorgekommen sei. Er bat daher um Freisprechung seines Klienten.

Verteidiger Dr. Leopold Kay erklärte, daß die Instruktion zwar eine Anwendung einer höheren Einfahrtsgeschwindigkeit als 20 Kilometer verbiete, er verwies jedoch darauf, daß es im Bahndienst Verhältnisse gebe, in welchen die Anwendung der Instruktion den Zwecken des raschen Verkehrs nicht entspreche. Sein Klient habe unmöglich ahnen können, daß der Zug 787, welcher längt in Linz hätte sein sollen, in jener Minute in Gaisbach durchfahren wird. Von einer Kreuzung mit diesem Zug ist er nicht verständigt worden, und der Zug, mit dem er in Gaisbach hätte kreuzen sollen, stand bereits in der Station. Man darf von dem Eisenbahnpersonal nie mehr verlangen, als die Anwendung jener Aufmerksamkeit, welche die Erfahrung des täglichen Dienstes erfordert. Man darf nicht verlangen, daß ein Bedienter an alle möglichen unglücklichen Zufälle denke. Der Verteidiger trat in warmen Worten für den Freispruch Vernspergers ein.

Nach den Ausführungen der übrigen Verteidiger zog sich der Gerichtshof zur Beratung zurück und verkündete nachher das Urteil, wonach sämtliche Beschuldigten von dem ihnen zur Last gelegten Vergehen freigesprochen wurden. In der Begründung dieser Entscheidung schloß sich der Gerichtshof teils der glaubwürdigen Verantwortung der Beschuldigten, teils den Ansichten der Verteidiger an, daß nicht einwandfrei nachgewiesen werden konnte, wer eigentlich den Zusammenstoß verschuldet habe.

Durch einen Eisenbahnunfall blödsinnig geworden. Mit einem in seinen Folgen ungemein verhängnisvollen Eisenbahnunfall beschäftigte sich vor einigen Tagen das Oberlandesgericht bei der Stablauserstraße mit seinem Obgenannten. Der Bahnüberseher der Staatsbahn. Da wurde er vom Orientpfechzug erfasst, zweihundert Meter weit geschleift und mit furchterlichen Verletzungen ins Spital gebracht. Die Ursache des Unglücks war, daß der Schranken nicht herabgelassen worden war. Infolge eines Gemitters hatte nämlich das Lötwerk versagt, so daß der Schrankenwärter nicht aufmerksam gemacht wurde, daß ein Zug komme. Das Strafverfahren gegen den Bahnbediensteten wurde natürlich eingestellt. Horinek hat einen Schädelbruch und eine schwere Gehirnerschütterung erlitten. Die ersten zwölf Tage war er ganz bewußtlos; zwei Monate blieb er im Spital und er ist bis heute so leidend, daß er wiederholt wegen der furchterlichen Kopfschmerzen seine Frau bat, ihn mit der Gade zu erschlagen. Horinek, der drei Kinder hat, verfiel infolge des Unfalls in einen Zustand von Widsm und wird nie mehr erwerbsfähig werden. Er wurde unter Kuratel gesetzt und sein Kurator klagte die Staatsbahn auf Zahlung von 15.000 Kr. Schmerzensgeld, 638 Kr. Heilungskosten und auf eine Rente von monatlich 135 Kr., und weiter, da sich infolge der Krankheit eine „Fressucht“ entwickelt hatte, so daß die Kosten der Ernährung des Kranken sehr hoch sind, auf einen Zuschuß von 40 Kr. Das Handelsgericht sprach 8000 Kr. Schmerzensgeld, die Heilungskosten, eine monatliche Rente von 117 Kr. und als Ernährungszuschuß 30 Kr. monatlich zu. Dem Staate war dieser Erfab zu hoch und die Finanzprokuratur erhob die Verufung. Der Klagenanwalt Doktor Zeifart führte aus, daß in diesem Falle, in dem ein Mensch geisteskrank geworden sei und zudem, wie die Aerzte feststellten, auch dadurch um die Lebensfreude gebracht wurde, daß er seine Manneskraft verlor, das Schmerzensgeld mit 8000 Kr. zu gering bemessen sei. Dr. v. Schwabe, der Vertreter der Finanzprokuratur, vertrat den merkwürdigen Standpunkt, das Schmerzensgeld von 8000 Kr. sei viel zu hoch, die Geistesfürung könne bei Bemessung des Schmerzensgeldes ebenförmig berücksichtigt werden wie der Verlust der Lebensfreude. Weiter verlangte die Finanzprokuratur die Aufhebung der Verurteilung um 30 Kr. für die vermehrte Ernährung. Das Oberlandesgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Seefeldner gab der Verufung des Klägers infoweit statt, daß es ihm statt der 30 Kr. monatlich 40 Kr. als Nahrungszulage zusprach. Die Verufung der Bahn wurde zurückgewiesen.

Streiflichter.

„Tan' ma noch a mal!“ Herr Ferdinand Ertl, der sich seit einiger Zeit im „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ auf den tagreifen Titel eines „sozialpolitischen — Beirates“ zurückgezogen hatte, ist nun auf der letzten Hauptversammlung wieder erster Vorsitzender geworden. Aber diese Wiederkehr scheint nicht ohne erhebliche Wehen vor sich gegangen zu sein. Das geht nämlich aus dem Bericht des „Deutschen Eisenbahner“ hervor, der über diesen recht eigenartigen Wahlvorgang schreibt:

Nunmehr wird die Wahl des ersten Vorsitzenden im geheimen Wahlgang mittels Stimmzettel vorgenommen.

Die Stimmzählung ergab: Abgegebene Stimmen 266.

Davon entfielen auf Herrn Mautler 130, auf Herrn Ertl 116 Stimmen; unglücklich eine Stimme.

Heidler (Bodenbach) erhebt Einspruch gegen den Wahlvorgang, Himmel (St. Veit an der Glan) beantragt neuen Wahlgang.

Geitzhner erhebt Einspruch gegen den Vorgang durch den Wahlaußschuß, da von einer Kandidatur Ertls nichts bekannt war und die Vertreter mit gebundener Marschrouten zur Wahl kamen.

Ruepp beantragt, die Herren Ertl und Mautler zu befragen, ob sie die Wahl annehmen.

Herr Ertl erklärt, man solle nicht von seiner Kandidatur sprechen, da er überhaupt nicht kandidiert habe. Er nehme nur an, wenn er sich auf das Vertrauen aller stützen könne; ansonsten sei ihm die Führung des Bundes in den kommenden schweren Zeiten unmöglich.

Geitzhner tritt in einer tatsächlichen Berichtigung für die Wahl Ertls ein.

Der Vorsitzende Mautler gibt eine längere Erklärung ab, in deren Verlauf Herr Ertl und eine größere Anzahl von Vertretern das Lokal verlassen. Nach längerer Wechselrede werden schließlich die Anträge Himmel und Geitzhner angenommen; die Neuwahl wird auf Sonntag vormittags unter dem gleichzeitigen Beschluß verlegt, daß der erste Teil der sonntägigen Sitzung noch als vertrauliche Vorbesprechung zu gelten habe.

Der Vorsitzende schließt nun die Vorbesprechung um 6 Uhr abends.

Was Herr Mautler „erklärte“, als Herr Ertl und mehrere Vertreter das Lokal verließen, ver-

schweigt natürlich der „Deutsche Eisenbahner“. „Nicht sollst du mich befragen...“ Aber Herr Ertl wurde, nachdem eine bereits mit Stimmzetteln vollzogene Wahl, nach dem treudeutsch-männlichen Grundfah: „Tan' ma noch a mal“ wieder umgeworfen worden war, am nächsten Tag durch Zuruf einstimmig zum ersten Vorsitzenden gewählt. Diese „keine Korrektur“ müssen sich halt die Mitglieder gefallen lassen.

Wie Herr Ertl sagt. In der Folge 10 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. April 1913, in dem Artikel „Taten und Worte“ erklärt Herr Ertl folgendes:

„Zur vorschriftsmäßigen Arbeit gezwungen.“

Am 26. Oktober 1905 begannen der Reichsbund und die tschechisch-nationale Gewerkschaft die sogenannte „passive Resistenz“. Die Sozialdemokraten erklärten, die Bewegung sei nicht genügend vorbereitet, der Augenblick des Kampfes nicht günstig und die Stimmung der Eisenbahner für eine derartige Kampfprobe nicht fest.

Erst am 2. November schlossen sie sich der Bewegung über Drängen ihrer Mitglieder selbst an.“

Was ist wahr?

1. Wir gaben nicht die von Ertl verlangte Erklärung ab, wir veröffentlichten im „Eisenbahner“ Nr. 31 vom 1. November 1905 vielmehr folgende Erklärung:

„Streikgerüchte von den böhmischen Staatsbahnen. In den letzten Tagen brachten die bürgerlichen Blätter fortgesetzt Nachrichten über eine im Entstehen begriffene Streikbewegung auf den böhmischen Staatsbahnen, die in Form des passiven Widerstandes durch genaue Einhaltung der Instruktionen geplant sei. Der ganze Reporteralarm ist nun in Wirklichkeit nur darauf zurückzuführen, daß von seiten der tschechisch-nationalen Eisenbahnerorganisation in Böhmen im verfloßenen Frühjahr ein Besuch um eine 20prozentige Teuerungszulage an das Eisenbahnministerium überreicht wurde, welche Forderung nunmehr, da sie bis heute unberücksichtigt blieb, von den tschechisch-nationalen auf eigene Faust durch das Einsetzen mit der vorschriftsmäßigen Arbeit unterstützt werden sollte. Daß die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation dieser Aktion fernsteht, bedarf keiner Erwähnung, da es ohne weiteres klar ist, daß man ein derartiges Kampfmittel nicht leichtfertig zur Durchsetzung jeder beliebigen Forderung anwendet. Insbesondere aber läßt man nicht Fragen von so einschneidender Bedeutung, wie es die Anwendung des instruktionsgemäßen Arbeitens als Kampfmittel ohne Zweifel ist, auf untergeordneten lokalen Konferenzen, die sich noch dazu im Nachtrab des chauvinistischen Bürgerturns bewegen, lösen.“

Nichtsdestoweniger forderte die Organisationsleitung die Genossen in den von der Bewegung ergriffenen Orten auf, der Resistenz nicht hindernd in den Weg zu treten, sondern sie, wenn auch vorläufig nur passiv, zu unterstützen.

2. Ist es nicht wahr, daß wir uns erst über Drängen unserer Mitglieder der Bewegung angeschlossen. Wahr ist, daß unsere Organisationsleitung in dem Moment, wo die Möglichkeit eines Erfolges dadurch gegeben war, daß die österreichische Arbeiterchaft am 1. November 1905 in den Kampf ums allgemeine Wahlrecht eintrat, die Führung der Bewegung als größte Organisation im Interesse der Eisenbahner in die Hand genommen hat.

Die Eisenbahner allein waren damals in ihrem Kampfe für die Verbesserung ihrer Lage unterlegen. Die Möglichkeit eines Erfolges war erst durch die gleichzeitige Bewegung der österreichischen Arbeiterchaft für das allgemeine Wahlrecht gegeben. Diese Bewegung unterstützte den Kampf der Eisenbahner und der Kampf der Eisenbahner unterstützte den Kampf für das allgemeine Wahlrecht. Die Hauptsache war, daß der Kampf der Eisenbahner auf ganz Oesterreich erst durch unsere Organisation ausgedehnt wurde, ohne hiezu von unseren Mitgliedern gezwungen worden zu sein. Maßgebend war hiebei nur der günstige Moment, der sich am 1. November 1905 ergeben hat und nicht am 26. Oktober.

Das beweist also nicht, wie Herr Ertl danton möchte, daß wir erst durch unsere Mitglieder zum Mittun gezwungen wurden. Es beweist vielmehr, daß sich unsere Organisationsleitung der moralischen Verantwortung voll bewußt war, die ihr diese ohne jedwede umfassende Vorbereitung eingeleitete Aktion auferlegte und die ihr eine augenblickliche Entscheidung am 26. Oktober 1905 schwer machte.

Herr Ertl will auch mit der Lüge nichts anderes bezwecken, als in den Kreisen der Eisenbahner den Glauben zu wecken, das wir irgend etwas unterlassen haben, was im Interesse der Eisenbahner notwendig gewesen wäre. Unsere damalige Haltung beweist aber gerade das Gegenteil. Wir haben die Bewegung, solange die notwendigen Voraussetzungen für einen Erfolg im Interesse der Eisenbahner nicht einigermassen gegeben war, passiv unterstützt, und als diese gegeben waren, sind wir in den Kampf eingetreten und verließen wir dadurch der Lohnbewegung erst die notwendige Ausdehnung und Kraft und damit auch die Bürgschaft des Erfolges.

So erweisen sich alle Worte des Herrn Ertl als Lügen, wenn er unsere Taten, die im Interesse der Eisenbahner und stets zu deren Gunsten geschehen sind, als schädlich hinzustellen versucht.

Eisenbahner, merkt es euch! Der mährische tschechisch-radikale Reichsratsabgeordnete Alois Kieger sagte dieser Tage in einer Wählerversammlung:

„Die Eisenbahner sind faule Menschen ohne Intelligenz. Sie sind aus allen Berufen zusammengelaugt und haben keine Schulbildung. Die Wächter bekommen 1100 Kr. Gehalt alle Jahre und machen nichts. Trotzdem die Eisenbahner gut gestellt sind, verlangen sie jetzt noch 17 Millionen Kronen!“

Vielleicht läßt der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ für seine Mitglieder davon eine Werbeschrift machen.

Aus der Staatsbahnwerkstätte Linz. Die Arbeitsverhältnisse werden hier schon geradezu unerträglich. Nichts als Sparen und die Leistungsfähigkeit emporschrauben. Einzelne Vorgesetzte, insbesondere Wertmeister, beschimpfen die Arbeiter als faul, minderwertig und dergleichen. Die Bediensteten und Arbeiter haben dies satt und werden Mittel anwenden, die gewiß eine Besserung bringen. Eine Hauptursache dieser gewissenlosen Antreiberei und Beschimpfung sind die Tantenmänner, welche an die Vorgesetzten zur Verteilung gelangen. Wenn das Ministerium glaubt, damit die Leistungsfähigkeit zu heben, dann gibt es sich einer großen Täuschung hin, die für den Betrieb selbst vom größten Schaden ist. Ganz respekt-

table Summen sind es, die an Tantiemen verteilt werden. Bei der letzten Verteilung bekamen die Beamten, Oberinspektor Huber 1928 Kr., Oberinspektor Boforny 1446 Kr., die Abteilungsleiter Ingenieur Fehler, Sommer und Jafisch je 1205 Kr., Ingenieur Felsenstein 964 Kr., Die Rechnungsbeamten Neel 170 Kr., Lahner, Windbrechtlinger je 161 Kr., Greth 184 Kr., Ortl, Bernklau, Canaval je 89 Kr., Schüttl 60 Kr. und so fort. Die Werkmeister Prager 867 Kr., Kallenbach, Mikus je 795 Kr., Schiefl 269 Kr., Kling, Pellan, Krempf je 739 Kr., andere 723 Kr. und so fort, im gesamten 28.000 Kr. Das Ministerium bezahlt diese Tantiemen zu dem Zweck, daß die Vorgesetzten angeblich ihre ganze geistige Kraft dazu anwenden, um möglichst große Leistungen zu erzielen. Diese Herren bekommen diese Gelder außer ihrem Gehalt, Quartiergebern, Prämien, und sonstigen Diäten. Je mehr Leistung erzielt wird, desto höher die Tantiemen. Von den Bediensteten und Arbeitern verlangt man, daß sie für ihren kleinen Lohn und Gehalt ihre ganzen geistigen und körperlichen Kräfte in den Dienst der Bahnverwaltung stellen. Dasselbe gilt laut Dienstordnung auch für die Aufsichtsorgane, aber da man bei Leuten, welche im Einkommen eben schon höher stehen, in dieser Beziehung nicht so streng ist, so zahlt man ihnen eine eigene Prämie. Nicht wahr! Die ist etwas sehr moralisch und läßt tief blicken! Die Arbeiter haben keinen Neid, aber nachdem man bei ihnen immer spart, und höhere Leistungen verlangt, bleibt nichts anderes übrig, als damit in die Öffentlichkeit zu treten. Wie schon erwähnt, sind es einzelne Werkmeister und Ingenieure, die mit ihren Gehältern und Ausfitzen die Arbeiterschaft geradezu provozieren. Wie aus den angeführten Zahlen der auszubezahlten Tantiemen ersichtlich ist, differieren die Summen etwas, das hat zur Folge, daß diese Herren geradezu wahnjüngig werden. Man würde es sich ja noch gefallen lassen, wenn diese Herren wirklich etwas leisten könnten, wenn sie ihr Fach verstehen würden, damit den Arbeitern ihr Los erleichtert würde und die Bahnverwaltung doch einen Vorteil hätte. Aber weit gefehlt, einige dieser Herren fühlen sich nicht als technische Kräfte, sondern ihre ganze Fähigkeit besteht darin, zu sehen, ob die Arbeiter ihre Hände und Füße fest rühren, daß ja nicht zwei wo beisammen stehen oder sonst irgendwie gegen den heiligen Bureautratismus verstoßen. Was gemacht wird, wie die Arbeit verfertigt wird, ist ihnen gleich, nur möglichst „viel Leistung“. Die Staatsbahnverwaltung einerseits, das reisende Publikum andererseits leiden darunter, letzteres in ihrer Sicherheit bei Eisenbahnfahrten. Amtsgeheimnisse dürfen bei Strafe nicht ausgeplaudert werden, aber wenn die Zustände noch länger so fortbauern, dann wagen die Arbeiter auch die Strafe. Wie gesagt, nicht alle Vorgesetzten sind so gewissenlos, daß ihnen die Ehre der Arbeiter, wie dieselben ihre Arbeitspflichten erfüllen können, gleichgültig ist. Aber es ist eine Anzahl Herren, bei denen die Bahnverwaltung besser täte, sie würde diese zum Teufel jagen und dafür einige Hilfsarbeiter einstellen, denn zum reinen Aufpasserdienst braucht man kein Studium und keine Kenntnisse, dieses käme auch viel billiger. Nicht nur in der Werkstätte, sondern auch bei allen anderen Betriebszweigen der Bahnverwaltung herrschen ähnliche Zustände. In nächster Zeit soll es noch schlechter werden in Bezug auf Lohn- und Arbeitsverhältnisse, aber die Verwaltung wird sich täuschen, wenn sie glaubt, die Arbeiterschaft wird dies ruhig hinnehmen. Vorläufig ist Guerillakrieg mit einzelnen Vorgesetzten, welche glauben, sie müssen sich besonders hervortun. Unbarmherzig werden wir alles Schlechte, alle Bosheiten, jeden Mutwillen, begangen an den Arbeitern, vor der Öffentlichkeit bloßlegen. Die Zeit ist auch nicht mehr fern, wo die Arbeiterschaft gründlich abrechnen wird, mit den Söldlingen des Eisenbahnkapitalismus, die kein Herz, keinen Verstand haben, sondern nur ihren Egoismus fröhnen.

Der Uniformskandal im Direktionsbezirk Wien. Für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen in Wien ist es schon zur Gewohnheit geworden, daß jede Lieferung, beziehungsweise Ausstattung an Dienstkleidern und Uniformen für sie kurzweg ein Skandal ist.

Trotz aller Vorstellungen und Beschwerden hat bis heute die Staatsbahnverwaltung es nicht dahin gebracht, daß eine ordnungsmäßige Lieferung von der Triester Firma Kreftan zu erreichen war. Die Frühjahrslieferung für das heurige Jahr erfolgte wohl terminmäßig am 1. April — wahrscheinlich hat das Bönale von 7000 Kr., welches die Firma wegen Terminüberschreitungen bei früheren Lieferungen zahlen mußte, dieses Wunder bewirkt — aber dafür ist auch diesmal die Ausarbeitung der gelieferten Ware ein Skandal. Man hat sie eben nur zusammengehaut, um nur rechtzeitig fertig zu werden und terminmäßig liefern zu können, um sich die Zahlung eines nochmaligen Bönales zu ersparen. Für die Einhaltung der Lieferfrist hatte die Qualität der Arbeit lügen müssen.

Die Firma konnte eben schon die Erfahrung machen, daß vom Oekonomat der k. k. Staatsbahnen in Wien, jede, auch die augenscheinlich schundigste und schleuderhafteste Ausführung der angeblich nach Maß erfolgten Arbeiten ohne jeder Widerrede anstandslos übernommen werde. Andererseits mußte sie aber auch erfahren, daß bezüglich der Lieferungs-termine vertraglich so klare Bestimmungen bestehen, daß sie und die der Firma so wohlwollende Direktion die Beschwerden der Bediensteten wegen zu späten Empfanges der Uniformen mit einigen Tarnopoler Geschäftsmännern nicht abtun können. Zwischen April und Oktober liegt eine zu lange Zeit, und damit sind die Beschwerden der Bediensteten zu augenscheinlich, als daß sie nur mit einigen Ausreden aus der Welt geschafft werden könnten. Und nun will man Flug zu Werke gehen, man will sich die Zahlung von Bönale und der Direktion derartige Verlegenheiten ersparen. Wie dabei das Personal abschnidet, scheint weder dem einen noch dem anderen Teil zu Herzen zu gehen. Die Firma hält also der Lieferungsfrist ein — auf Kosten der Qualität der Ausführung und spekuliert dabei auf die Indolenz und Dummheit der Eisenbahner. Die Firma und die Direktion, beide wissen es, daß es eine große Zahl von Eisenbahnern gibt, die, und wenn sie auch die schäblichste Wursteluniform erhalten, hiezu schweigen, die überhaupt nie den Mut aufbringen, ihr Recht zu wahren und berechtigte Beschwerde zu führen; beide wissen auch, daß es auch eine größere Anzahl von Eisenbahnern gibt, die, teil weils sie sich für zu noble Naturen halten, teils weil sie sich jede Scherelei ersparen wollen, den Beschwerdebeweg, den sie nach bisherigen Erfahrungen auch noch dazu für zwecklos halten, nicht betreten und sich die ausgefaltete Uniform bei einem Wiener Schneider, so weit dies überhaupt noch möglich ist, auf eigene Kosten herrichten lassen; beide wissen auch, daß schließlich aber doch ein nicht unbedeutender Teil von Bediensteten auch in puncto der Uniformen ihr Recht wahr und Beschwerde führt. Aber da sagen sie wieder, es ist ja nur ein Teil der Bediensteten, der immer und immer wieder unzufrieden ist, und wenn jemand der hohen vorgelegten Stelle eine Hofe mit zwei verschiedenen langen Hosenteilen, einen Rock mit zwei verschiedenen langen Ärmeln und anderen schweren Fehlern vorlegt, dann heißt es: das sind nur vereinzelte Fälle, das kann jedem Schneider passieren u. c.; es wird eben überall und immer die Firma Kreftan in Schutz genommen, und der Mann, der Beschwerde führt, geht erfolglos wieder heim. Die Direktion legt ein auffallendes Wohlwollen für diese Firma an den Tag. Würde die Direktion dasselbe Maß von Wohlwollen den Bediensteten entgegenbringen, dann wären nicht nur die Verhältnisse der Bediensteten im allgemeinen besser, sondern es würde der Firma Kreftan schon längst jede Arbeit entzogen worden sein.

Wir haben jetzt in dieser unfehllichen Uniformgeschichte eine Zeit geschwiegen, wir liegen der Direktion Zeit, zu zeigen, ob sie denn wirklich den traurigen Mut ausbringt, ihre Bediensteten vollständig der Firma Kreftan auszuliefern, oder ob sie endlich das Interesse der Bediensteten wahrnehmen wird und nicht nur die Einhaltung der Lieferungs-termine, sondern auch die Lieferung passender und gut gearbeiteter Kleidungsstücke verlangen werde. Es scheint, das erstere trifft zu. Denn noch keine Lieferung war in Bezug auf die Qualität der Arbeit so standalös wie die diesjährige Frühjahrslieferung — und doch wurde dieselbe klaglos vom Oekonomat übernommen. Höre man:

Bei den Mänteln sind die Taschen fast durchwegs schief eingeseht, die Ärmelbänder sind viel zu eng, die Länge der Mäntel ist im allgemeinen zu kurz, die Krägen stehen rückwärts ab. Beim Flockenrock und der Jade sind die Ärmel ungleich, der eine kürzer, der andere länger; die Ärmelbänder sind auch hier zu eng, der Kragen steht rückwärts ab, die Schulterblätter sind viel zu weit. Auch bei den Hosent, sowohl für die Unterbeamten als auch für die Diener, ist oft der eine Hosenteil länger als der andere. Die Ausarbeitung aller Kleidungsstücke ist die denkbar schlechteste und schleuderhafteste.

Wir konnten diese und andere Mängel der von Kreftan gelieferten Arbeit konstatieren. Wenn das hochlöbliche Oekonomat sich der Arbeit der Unterjochung der gelieferten Kleidungsstücke auf ihre Qualität hin unterzogen hätte und dabei die Wahrung der Interessen der Bediensteten — nicht der der Firma Kreftan — im Auge gehabt hätte, es müßte leicht zu konstatieren gewesen sein, daß die von dieser Firma gelieferten Arbeiten nicht zu gebrauchen sind, und es müßten sich schließlich Mittel und Wege finden, endlich eine solche Firma, die ja offensichtlich nie imstande sein wird, ordentliche Uniformen zu liefern, vor die Tür zu setzen. Das muß ein-treten, sobald die Direktion die Interessen ihrer Bediensteten wahrzunehmen beginnen wird. Wird dies wohl je der Fall sein?

Eisenbahner des 6. Reichsratswahlkreises Leopoldstadt!

Kellamiert euer Wahlrecht!

- Die Wählerlisten liegen vom 7. bis 20. Juni in folgenden Lokalen zur Einsichtnahme auf:
- Bezirkssekretariat, Laborstraße 36, 2. Stiege, 1. Stock, den ganzen Tag;
- Reims Gasthaus, Mühlfeldgasse 5, von halb 7 bis 9 Uhr abends;
- Rovacs' Gasthaus, Obermüllerstraße 13, von 7 bis 9 Uhr abends;
- Fenz' Gasthaus, Valeriestraße 28, von 7 bis 9 Uhr abends;
- Kaisermühlen, Bellegardgasse 2, von 7 bis 9 Uhr abends;
- Freudenau, Kaufals Gasthaus, von 7 bis 9 Uhr abends.

Genossen! Jeder sehe für sich und seine Bekannten so fort nach, ob alle in der Wählerliste verzeichnet sind. Selbst wenn ein Wähler in früheren Wahlgängen schon gewählt hat, ist es durchaus nicht sicher, daß er jetzt wieder in der Liste steht. Darum unbedingt nachsehen! Es wird auf jede einzelne Stimme ankommen!

Genossen! Das Mandat unseres unbergelichen Schuhmeier muß behauptet werden. Tue jeder seine Ehrenpflicht! Die Vertrauensmänner.

Aus den Amtsblättern.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 27. Mai 1913, Z. 17.696, an alle Organe betreffend Aenderung der dienstlichen Bezeichnung der Verwendungskategorie der „Offizianten“.

Im Grunde der Bestimmungen der §§ 6 (Punkt 2) und 19 des Organisationsstatuts für die staatliche Eisenbahnverwaltung wird in teilweiser Abänderung der im Erlaß vom 8. Juli 1909, Z. 14.535 (Amtsblatt 1909, XXXVII. Stück, Nr. 67), getroffenen Bestimmungen verfügt, daß die in der Gruppe B des Schemas für die Unterbeamten aufgenommene Verwendungskategorie der „Offizianten“ hinsichtlich die dienstliche Bezeichnung „Kanzleiexpedienten“ zu führen hat.

Die vorstehende Bestimmung tritt sofort in Kraft und sind die zur Durchführung derselben erforderlichen Veranlassungen ohne Verzug zu treffen.

Forster.

Das Eisenbahnministerium hat diese Titeländerung zu dem Zweck vorgenommen, um den Offizianten die Beamten-ernennung zu ermöglichen. Allerdings soll die Ernennung nur individuell erfolgen, wodurch die Beamtenernennung sehr eingeschränkt wird.

Korrespondenzen.

Linz. Am 2. Mai bei Einfahrt des Schnellzuges Nr. 6 brüllte der Bahnamtsvorstand von Linz, Herr Oberinspektor Thüringer, am Perron mit einem Oberkondukteur. Das furchterliche Verbrechen des Oberkondukteurs war, daß er einen Stationsarbeiter, welcher in seiner Partie als Bremser eingeteilt ist, verhaften ließ, wobei ein Wechsel aufgeschnitten wurde. Wechsel aufgeschnitten haben auch schon Kondukteure, ja selbst auportourliche Oberkondukteure.

Wenn ein Bremser ein bis zwei Jahre im Fahrdienst verwendet wird, warum solle er nicht auch als Verschieber ausgebildet werden? Das soll dem Bahnamtsvorstand doch nur willkommen sein.

Ganz anderen Schaden und andere Gefahren hat das übermäßige Sparsystem des Oberinspektors Thüringer in sich. Nicht nur, daß wegen Mangel an Zugbegleitern vielfach Brutto stehen bleiben muß und ganze Züge nicht eingeleitet werden können und trotz zweier Erlasse der Turnus nicht eingehalten wird, sind die Verkehrsbeamten und Zugführer infolge Mangel an Bremsern immer wieder gezwungen, zu schwindeln, damit das Werkel nicht ganz stehen bleibt. Erst Ende Mai hätte Zug 211 75 Tonnen Bremsbrutto benötigt, weil die automatische Bremse unterbrochen war und der Zug mit der Handbremse geführt werden sollte. Zur Deckung des Bremsbruttos wären außer der Partie noch vier Bremser nötig gewesen. Wie immer, hat sich auch da der Auspruch eines ehemaligen Verkehrsbeamten in Linz wieder bewährt, welcher zu einem Quasiführer saate: „Bremser kann

ich Ihnen keinen geben, das sind Spezialitäten in Linz, aber Inspektors und Oberinspektors können Sie genug haben.“ Der Zugführer ließ sich vom Diensthabenden verleiten und ist ohne Bremser weggefahren und hat den Zug als „automatisch gebremst“ im Stundenpaß durchgeführt! Noch mehr. Voriges Jahr wurden Leute aufgenommen und auf die Bremse gesetzt, die keine Ahnung von einem Signal, von den Streckenverhältnissen, vom Verschiebdienst oder dem Zugbegleiterdienst überhaupt hatten. Die übrigen Zugbegleiter waren mit diesen Leuten geplagt und alle mitammen in der persönlichen Sicherheit gefährdet. Diese frischgefangenen Quasibremser kamen beim Verschieb gar nicht in Betracht, weil sie auf die Seite gestellt werden mußten, damit sie nicht niedergeführt würden. Das Gefährlichste dabei war, daß diese Leute, die keinen blauen Dunst von einem Signal und den Streckenverhältnissen hatten, die nicht einmal wußten, ob die Bremse nach links oder rechts auf- oder zugeht, als vollwertige Bremser bei Berechnung des Bremsbruttos in Rechnung gestellt werden mußten. Das, Herr Oberinspektor, sind ganz andere Gefahren!

Wenn man in den Wiener Stundenpässen nachschaut, findet man öfter, daß in den Güterzugspartien zwei bis drei Mann überzählig mitfahren mit der Anmerkung im Stundenpaß: „Zur Einschulung.“ Welch eine Ironie auf das System Thüringer!

Wie wird es in der Hochsaison in Linz wieder werden? Plattenbrüder und Strizibuben werden von der Straße geholt und auf sechs Wochen als Bremser eingeseibet werden.

Komtau. Es ist eine regelmäßige Erscheinung, daß zur Zeit einer haltlos gewordenen Lage der Arbeiterschaft unsere Gewerkschaften einen bedeutenden Mitgliederzuwachs zu verzeichnen haben. Auch jetzt ist wieder ein regerer Beitritt zu verzeichnen, zumal die errungenen Vorteile der letzten Lohnbewegungen durch die spontan steigende Teuerung wieder aufgezehrt sind, so daß vermöge der schmutzigen Haltung der Nationalverbändler im Parlament kein anderer Weg als jener der Selbsthilfe übrig bleibt. Um so rätselhafter ist es, wenn zu einer solchen Zeit eine Organisation Mitglieder verliert.

Unsere Gewerkschaft der Eisenbahner hatte in letzter Zeit zwei Austritte zu verzeichnen, ohne daß der Leitung stichhaltige Gründe bekannt waren. Nachdem diese beiden, es handelt sich um den Kondukteur S...s und den Lokomotiv-heizer Sp...d, dem Reichsbund deutscher Eisenbahner beigetreten sind, so wurde, nachdem es sich um Mitglieder handelte, welche mehrere Jahre der Gewerkschaft angehört, Recherchen gepflogen, um die Gründe des Austrittes zu eruieren. Weder S. noch Sp. betätigten sich in der Organisation, sie zahlten eben ihre Beiträge, waren, nebenbei viel-eicht, um ihre Mitgliedschaft bei der Organisation zu ver-schießern, recht eifrige Veteranen. Von einer Ueberzeugung durfte keine Rede sein. Die Erhebungen zeigten ein Resultat, das wir der Öffentlichkeit nicht vorenthalten können. Was den Kondukteur S. betrifft, so ist dessen Austritt auf Vertreiben seiner besseren Hälfte zurückzuführen. Es kam die Zeit, wo S. zum Revisionsdienst eingeteilt wurde. Da reiste in der Gattin des S. der Gedanke, die Zugehörigkeit zur Organisation könnte dem Herrn Inspektor Fischer Gelegen-heit bieten, ihn von der Revision abzuziehen. Als dann gar gelegentlich einer Unterhaltung einige Herren Beamten und der Herr Inspektor von ihrem Viebspiel herabstiegen, um Eisenbahnerfrauen mit einem Tänzchen zu beehren, da klopfte auch dieser hiederen Frau vor Freude über diese Ehrung das Herz, und der Austritt war besiegelt. Nach Lehr-reicher und sprupeloser ist der zweite Fall des Lokomotiv-heizers Sp., welchem erst vor kurzer Zeit durch die Tätigkeit sozialdemokratischer Vertrauensmänner eine namhafte Ge-haltbegünstigung zuteil wurde. Seine engsten Verwandten, als Schwiegermutter und Schwager erzielten durch das Ein-greifen unserer Gewerkschaft eine annehmbare Unfallrente, welche um so höher einzuschätzen ist, weil in beiden Fällen durch grobes Selbstverleugnen keine Pensionsansprüche gel-tend gemacht werden konnten. Was könnte hier die Ursache sein? Antwort: Die Kinder werden größer. Der Sohn besucht jetzt das Gymnasium und die Tochter die heilige Klosterschule. Um zu verhindern, daß die Lehrpersonen dieser Anstalten von der allerdings verschiedenen Mitgliedschaft Kenntnis er-halten und gegebenenfalls Konsequenzen ziehen könnten, er-folgte der Austritt aus der Gewerkschaft und der Beitritt zum Reichsbund. Durch diese Maßnahme glaubt Sp. sich nach echter Pharisäerart besser durchs Leben zu schlagen. Für seine materielle Besserstellung in seinem Beruf sorgen, ohne Mißto seinerseits — die Organisierten. Sollte jemand seine patriotische Gesinnung oder gar sein Deutschtum an-zweifeln, so präsentiert er die Mitgliedskarte der Veteranen und des Reichsbundes, und sollte jemand der Meinung sein, daß durch seine Mitgliedschaft bei der Organisation sein religiöses Gefühl gelitten habe, so kann derselbe vom Gegen-teil durch die Mitgliedschaft seiner schulpflichtigen Tochter bei der Marianißchen Kongregation überzeugt werden. Gewiß eine Art Unibersalversicherung, mit welcher man sich ungeniert durchs Leben schlägt. Nun kommt allerdings der heitere Teil. Sp. sowie seine Gattin sind tschechischer Abstammung. Wie ist es möglich, daß Sp. Mitglied des Reichsbundes werden kann? Nun, Sp. ist nicht der erste und wahrscheinlich auch nicht der letzte Tscheche, welcher dort Aufnahme findet. Wenn deutsche Sozialdemokraten in einer deutschen Gemeinde den Antrag einbringen, daß die tschechische Sprache unobligat ge-lehrt werde, damit der deutschen sowie der tschechischen Jugend Gelegenheit geboten ist, grammatisch einwandfrei die Elementarschule zu erlernen, so nennet das diese nationalen Eisenbahner nationalen Verrat. Wenn unsere Genossen ge-meinsam mit den tschechischen Genossen in Konferenzen über ihre sozialen Verhältnisse beraten, dann wird von diesen Elementen eine tschechische Konferenz produziert und durch falsche Informationen die Lokalpresse, der Ortsrat und der Bürgermeister uns auf den Hals gehetzt. Wenn jedoch Tschechen im Reichsbund sich aufnehmen lassen, sind dies keine nationale Arbeit. Und wenn deutschnationale und tschechisch-rabitalte Eisenbahner eine Koalition bilden, um den Sozial-demokraten die Mandate in den Wohlfahrtsinstituten streitig zu machen, und Plakate mit tschechischen Aufschriften der Bevölkerung verkünden, daß diese deutsch- und tschechisch-rabitalen Eisenbahner sich besser vertragen als ihre Ge-minnungsgenossen im Landtag, dann nennet man diese Koalition „soziale Notwehr“. Dieser innige Kontakt wird nun demnach seine Früchte zeitigen. Die Tschechischnationalen sind eifrig am Werk, diese günstige Zeit auszunützen, und haben die nötigen Vorarbeiten für die Errichtung einer tschechischen Minoritätsschule bereits getroffen. Wird der Ortsrat dagegen Stellung nehmen? Selbstverständlich! Die lautesten Schreier in dieser nationalen Webrängnis werden natürlich die deutschen Eisenbahner wieder sein, allerdings nur so lange, bis sie keiser sind. Dann werden sie sich wieder auf jener gemeinsamen Plattform zusammenfinden, auf der man vergebens charakterfesteste Menschen suchen würde. Für uns aber sind diese beiden Austritte wieder ein lehrreiches Beispiel.

Salzburg. Von Jahr zu Jahr werden die Turnusse für das Lokomotiv- und Zugpersonal systematisch verschlechtert. Das Personal, respektive die Vertrauensmänner müssen bei jeder Turnusänderung einen erbitterten Kampf führen, um einen halbwegs annehmbaren Dienstturnus herauszuschlagen.

Der gegenwärtige Sommerturnus für das Lokomotiv- und Zugpersonal ist so anstrengend und miserabel ausgefallen, daß das Personal jede Verantwortung im Falle eines Unfalles ablehnen muß. Da durch den Bau des zweiten Geleises sich die Schwierigkeiten im Verkehr der Züge bedeutend erhöht haben, so machen wir die maßgebenden Faktoren aufmerksam, dem Dienstturnus des Salzburger Lokomotiv- und Zugbegleitungs-personals ein besonderes Augenmerk zuzuwenden, damit im Falle eines Unglückes nicht Unschuldige zur Verantwortung gezogen werden.

Brünn. (N. I. Nordbahn.) In unserem Blatt wurde schon wiederholt auf die Mißstände im Frachtenmagazin der Nordbahn in Brünn sachlich hingewiesen und ist es unserer Kritik zu verdanken, daß manches Uebel abgeschafft wurde. Nichtsdestoweniger gibt es noch vieles, was unsere berechtigete Kritik herausfordert. In letzter Zeit waren es Arbeitsaussetzungen der Arbeiter, von welchen gerade altgediente Familienväter betroffen wurden. Entgegen allen vernünftigen Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Mitglieder des Provisionsfonds ausgesetzt, während junge, ledige Burschen mit ganz kurzer Verwendungsdauer weiterarbeiten durften. Allerdings hat unsere Organisation dagegen Stellung genommen und eine teilweise Besserung erwirkt. Aber bevor man sich höherenorts entschieden hat, mußten viele Arbeiter ihren Lohn einbüßen. Jetzt geht man wieder daran, den Arbeitern die neuen Arbeitsordnungen aufzuzwingen. Mit 1. Juni 1913 sollen die in der neuen Arbeitsordnung enthaltenen Verschlechterungen in Kraft treten. Die Bahnverwaltung geht einfach über alle Proteste und Einsprüche der Arbeiterauschüsse hinweg, der Zentralarbeiterausschuß wird nicht einberufen und nicht befragt und den Dienstvorständen wird es überlassen, die Arbeiter zu bändigen. In Brünn haben die Magazinsarbeiter der Nordbahn erklärt, daß sie die neue Arbeitsordnung insoweit nicht anerkennen, bis der Zentralarbeiterausschuß darüber neuerlich beschließt. Es heißt zwar, daß den Arbeitern für den Verlust der bisherigen besseren Entlohnung der Sonn- und Feiertagsarbeit sowie der freien Sonn- und Feiertage, die voll bezahlt wurden, eine Entschädigung in Form einer Lohn-erhöhung gewährt werden wird. Aber wie groß die Entschädigung sein wird, sagt man nicht. Deshalb müssen die Arbeiter auf der Forderung beharren, daß ein gegenseitiges Abereinkommen getroffen werde, dessen Inhalt den Arbeitern zumindest die volle Entschädigung gewährt werden würde. Zu diesem Zwecke haben die Arbeiter bereits alles Erforderliche getroffen, und wird es nun Sache der höheren Organe sein, endlich einzusehen, daß Arbeiter und Unternehmung zwei verträgliche Teile sind, die nicht einseitig majorisiert werden dürfen. Es scheint aber, daß in Brünn ganz unberufene Faktoren auf den Gang der Verhältnisse Einfluß nehmen. Der Stationsvorstand ist ein Deutscher, der Expedientenleiter ein Tscheche. Und da scheint im Hintergrund der alte nationale Kampf noch immer seine Wirkungen auszulösen. Der Expedientenleiter nimmt gegen die Arbeiter einen jesuitischen Standpunkt ein. Er war auch derjenige, der früher alle Macht im Magazin besaß und unter dessen Leitung wir eine Reihe von Unkorrektheiten im Magazinsdienst konstatiert haben. Die Arbeiter wehrten sich mit Recht gegen die schädlichen Folgen einer korrupten Leitung. Der neue Vorstand hat nun die Macht des Expedientenleiters beschritten. Aber das eben läßt nun die tschechischen Nationalen den Sabel schwingen, da es doch heilige Pflicht eines Politikers ist, jeden tschechischen Vorstand zu schützen, auch wenn derselbe der größte Feind der Arbeiter ist. Also wird nun gegen den Stationsvorstand in der tschechischen Presse geschrien. Und weil jeder Druck einen Gegenruck erzeugt, geht der Kampf der nationalen Egoisten los. Aber die „Mitter des Turniers“ reiten mit ihren Köstern auf dem Rücken der Arbeiterschaft herum. Und das ist es, gegen was wir energisch protestieren müssen. Herr Meznik hat ja das Recht, mit seinem Pelikan Ausflüge zu machen, aber wir werden es nicht dulden, daß deshalb die Arbeiterschaft leide. Herr Meznik verweist jedesmal darauf, daß er nichts machen könne, da ihm die Kompetenz entzogen wurde. Wir meinen, daß auch anderwärts — nicht allein in Brünn — ein Expedientenleiter dem Stationsvorstand unterstellt sei. Daß aber deshalb ein nationaler Kampf auf Kosten der Arbeiter toben müßte, stellen wir entschieden in Abrede. Wir verlangen von beiden Vorständen, vom Deutschen und vom Tschechen, daß sie gegenüber dem Personal und den Arbeitern gerecht vorgehen. Ihren persönlichen oder nationalen Kampf mögen sie außerhalb des Dienstes zur Schau tragen, sofern es ihnen beliebt. Die k. k. Nordbahndirektion ist verpflichtet, Ordnung zu schaffen und den Arbeitern jenes Maß an Kompensationen zu gewähren, welches dem Wert der Verschlechterungen voll entspricht, oder aber den Arbeitern mittels besonders Anhangs zur Arbeitsordnung die bisherigen Benefizien zu gewährleisten.

Pragerhof. (Dem Lokomotivpersonal zur Kenntnisnahme!) Daß ich wegen meiner möglichst genauen Reparaturangaben über Lokomotiv- und Tendergebrechen im hiesigen Meldebuch dem einen oder dem anderen Kollegen verhasst bin, das weiß ich. Daß aber einer von diesen Kollegen über meine Reparaturangaben derart aufgebracht wird, und vom Hasse getrieben sich hinreichend läßt, bei der einen Meldung vom 2. Juni vor meinen Namen das Schimpfwort „Esel“ und bei der nächsten Meldung vom 7. Juni vor meinen Namen das Schimpfwort „Lepp“ zu setzen, das übersteigt alle Grenzen. Auch habe ich von ganz verlässlicher Seite erfahren, daß gegen meine Person eine Aktion vorbereitet wird. Wenn diese Aktion darin gipfelt, mich im Dienstmeldebuch mit oben angeführten Schimpfnamen zu titulieren, so kennzeichnet dies den Charakter der Beteiligten zur Genüge. Der Wunsch meiner Gegner, mich durch eine Intrige von Pragerhof wegzubringen, wird sich nicht erfüllen. Unter solchen Verhältnissen Dienst zu machen, ist gewiß keine Freude. Die Vorgangsweise gegen meine Person kennzeichnet und verurteilt die hinterlistigen Feiglinge.

Michael Saur, Lokomotivführer.
Cilli. (Gütermagazin.) Wie die Magazinsarbeiter infolge des Affordes ausgebeutet werden, zeigen folgende Fälle: Wenn ein Magazinsarbeiter nach dem Verlesen fünf Minuten später zur Arbeit erscheint, wird er mit 1 Kr. bestraft; wenn aber abends eine halbe Stunde oder noch länger über die vorgeschriebene Arbeitszeit gearbeitet wird, bekommt er nichts. Eine Partie von sechs Mann muß 25 bis 26 Waggons Getreide ausleeren, nebstbei werden sie noch vom Magazinsmeister Bäcker schikaniert und beim Magazinschef vernadert. Der Magazinschef, Herr Bohr, ist ein einflussvoller und guter Vorgesetzter, nur die zwei Magazinsmeister Bäcker und Sorsal stehen als falsche Berater an seiner Seite. Herr Magazinschef möge zuerst diesen beiden Individuen etwas auf die Finger klopfen, dann wird schon wieder Ordnung eintreten. Dem Magazinsmeister Bäcker wurde von seiner Frau der Auftrag erteilt, nur mit Beamten zu verkehren, alle anderen, die weniger sind als er, soll er meiden; aber die Beamten wollen von Bäcker nichts wissen. Herr Bäcker hat schon vergessen, daß er barfuß und hungrig nach Cilli gekommen ist.

Jansbrud. (Südbahn.) Beschwerden des Zugbegleitungs-personals. Das Reserverpersonal der Station Jansbrud Hauptbahnhof klagt seit Jahren über schikanöse und willkürliche Behandlung seitens der Personalevidenz, welche die Dienstkommandierung zu besorgen hat. Die Vertrauensmänner des Zugbegleitungs-personals haben in mehreren Eingaben diese Beschwerden den Vorgesetzten zur Kenntnis gebracht und hierbei erzielt, daß die Erlasse über Dienst- und Ruhezeit rekapituliert, beziehungsweise

Normen für eine klaglosere Abwicklung bei der Personalbestimmung herausgegeben wurden.

Heute fahrt sich keine Stabe mehr um diese Bestimmungen. Die Beamten und die Personalevidenz scheinen sich ein Vergnügen daraus zu machen, die von der vorgefetzten Stelle ergangenen Verfügungen zu ignorieren, sonst könnten Dinge, wie nachfolgend einige Beispiele beweisen, absolut nicht vorkommen.

Die Personalevidenz besteht in Jansbrud zirka sechs Jahre. Sie wird von drei ehemaligen Oberkonduktoren und abwechselnd auch von einem ehemaligen Konduktorzugsführer besetzt. Zur Schande dieser vormaligen Zugbegleiter sei es gesagt, daß sich dieselben heute sehr wenig mißföhlend mit ihren ehemaligen Kollegen benehmen. Man möchte nun glauben, daß ein Zeitraum von sechs Jahren genügen sollte, um Erfahrungen anzusammeln, die eine einwandfreiere, vernünftigerer Gebarung mit den vorhandenen Kräften ergeben. Aber weit gefehlt! Das Gegenteil scheint der Fall zu sein. Jeder einsichtsvolle Kenner der Verhältnisse wird bestätigen, daß sich die Verkehrsverhältnisse in der angegebenen Zeitperiode nicht so rapid geändert haben, daß dem Verhalten der Personalevidenz und einzelner Beamten, speziell der Station Aufsteig, die Berechtigung wenigstens scheinbar zugesprochen werden könnte.

Durch die Bemühungen der Personalkommission ist eine Nachtrejere eingeführt worden. Man sollte nun glauben, daß bei der Personalbestimmung darauf gebührende Rücksicht genommen werde. Es ist nicht der Fall!

Wenn die Einführung der Nachtrejere in erster Linie zu dem Zwecke angestrebt wurde, um das viele „Abergläubchen“ einzudämmen, so finden wir, daß heute mehr Personal übrig bleibt als früher. Es ist heute zur Regel geworden, daß 20 und mehr Mann in einer einzigen Nacht als zu viel bestimmt übrig bleiben.

Es ist somit erklärlich, wenn sich des Personals eine ungeheure Mißstimmung bemächtigt hat, die sich oft in den fürchterlichsten Bemmünchungen gegen die schuldtragenden Vorgesetzten Luft macht.

So zum Beispiel wurde am 16. Jänner 1913 für Er-So zum Beispiel wurde am 16. Jänner 1913 für die Erforderniszüge 107 und 109 (Nachtzüge) das Personal (23 Mann) bestimmt; verkehrt hat keiner.

Am 14. April 1913 waren es 24 Mann, die übrig blieben, weil der bestimmende Unterbeamte wieder einmal nach seiner eigenen Meinung bei der Abendbestimmung „schablonenmäßig“ bestimmt hatte.

Am 19. April blieben 17 Mann, am 20. April 16 Mann, am 21. April 18 Mann, am 22. April 12 Mann von den Nachtzügen übrig.

Mit Aviso Nr. 302 vom 31. August 1910 hat das Betriebsinspektorat in allen Stationen Verfügungen getroffen, die bei rigorosierter Durchführung zweifelsohne eine Besserung herbeigeführt hätten. So wenig die Beamten der Stationen Franzensfeste und Kuffstein sich an die Bestimmungszeiten in Jansbrud halten, ebensowenig beachtet die Personalevidenz die auf die Nachtruhe des Personals bezughabenden Anordnungen.

Beschwerden bezüglich der ungleichmäßigen und willkürlichen Bestimmung bei den Beamten in Kuffstein bringen den Beschwerdeführern nur Frozgelei ein, ebenso bei der Personalevidenz in Jansbrud.

Wenn die Herren auf Anzukömmlichkeiten an Ort und Stelle verwiesen werden, sagen sie einfach: „Das geht Sie nichts an, bestimmen tun wir!“

Die Vertrauensmänner haben unter Hinweis auf das Aviso Nr. 302 an den Herrn Stationschef eine diesbezügliche Eingabe gemacht, die infosern Erfolg hatte, daß eine Zeitlang eine ökonomischere Bestimmung anhielt.

Nachdem die Beschwerden gegenwärtig so umfangreich werden, bleibt uns nur mehr der Weg in die Oeffentlichkeit übrig und wir werden, wenn nicht endgültig Remedur geschaffen wird, förmliches zur Verfügung stehendes Tatsachenmaterial beauftragen.

Die jüngeren Konduktorzugsführer der Reserbe werden geradezu schmachlich behandelt.

Bekanntlich muß sich ein Teil der Zugführer unter das übrige Reserbepersonal aufschreiben. Dieser Vorgang gibt zu zahlreichen Beschwerden Anlaß, weil Beweise vorliegen, daß je nachdem der bestimmende Unterbeamte dem einzelnen sympathisch gegenübersteht, denselben zu einem Zug als Kondukteur zu bestimmen, daß er sicher übrig bleibt und Reserbe halten muß, oder von rückwärts heraus zu einem Zug als Personenzugskondukteur oder Zugführer bestimmt wird, der vorausichtlich nicht verfehrt; auch das Gegenteil ist schon vorgekommen, und redet man von gezahlten „Stamperln“. Was Wunder, wenn sich ein Teil des Personals materiell benachteiligt fühlt und beim variablen Dienst oft weit hinter einem Kondukteur oder Bremser zurückbleibt.

Freilich muß man auch dem beteiligten Personal einen Großteil der Schuld beimessen, weil sie durch ihre Uneingeklichkeit selbst Anlaß geben, daß man sich ihnen gegenüber seitens der Personalevidenz so viel herauszunehmen getraut. Würden sie einig sich nach einem bestimmten Ziel richten und danach handeln, es müßte entschieden besser sein.

Triest. (N. I. Staatsbahnhal.) Sehr oft sieht man in Triest Organe von der k. k. Generalinspektion und vom Eisenbahnministerium, aber kein Funktionär dieser Behörden findet es der Mühe wert, ein wenig Umschau in der Halle zu halten. Wir wollen diese Herren auf die skandalösen Zustände aufmerksam machen. Fangen wir bei der Wagenreinigung an. Außer den 22 regelmäßigen Zugsgarnituren kommen noch die Reserbegarnituren zum Reinigen. Für diese Reinigung sind 21 Wagenpuffer bestimmt. Mit diesen 21 Mann will das Bahnamt die Wagen in reinem Zustand erhalten, was eine Unmöglichkeit ist, wenn man die hier angelangten, durch die vielen Tunnels beschmutzten Garnituren ansieht. Wenn die Fenster nicht glänzen, werden die armen Wagenpuffer bestraft. Wie die Wagen im Innern gereinigt sind, das müssen die Kondukteure täglich von den Reisenden anhören, welche sich über die Reinigung eben nicht schmeichelhaft äußern. Wo liegt hier die Schuld? In erster Linie bei dem Herrn Vorstand, weil für diese Arbeit zu wenig Wagenpuffer aufgenommen werden. Ueberdies kommt bereits alle Monate eine Kommission von der Direktion, welche jedesmal den Stand der Arbeiter reduziert. In zweiter Linie ist der Herr Materialmagazinsbeamte Zulmin schuld, welcher nur immer vom Sparen spricht und derart spart, daß die Wagenpuffer oft keine Besen noch Putzmaterial haben; ja es ist schon vorgekommen, daß bis zu 14 Tagen kein Material für die Wagenreinigung am Platze war. Es wäre sehr zu wünschen, wenn einmal hier Ordnung gemacht würde.

Die Gepäckwagen werden nicht, wie es angeordnet, von Zeit zu Zeit gemaschen, der Dreck wird nur mit den Besen vermischt. Dieser Vorgang ist ekelhaft und höchst sanitätswidrig. Wie sieht es auf der Abfahrtsstelle in der Halle (Stand der Maschinen) aus? Es strotzt dort von Schmutz und Öl. Zwischen den Geleisen ist ein ganzer See, der ekelhaft stinkt und nicht übersritten werden kann. Man muß, wenn man über dieses Hindernis hinwegkommen will, in die Mitte des Geleises einen größeren Stein hinlegen oder einen Umweg machen. Im Steigenhaus Nr. 14, wo die Stiege zum Dachboden führt, dort, wo die Dienstkleider aufbewahrt und zur Verteilung gelangen, strotzt alles vor Schmutz. Die Wasserleitung ist defekt und nur notdürftig verklebt. Die Aborte sind beschmutzt und ist außer dem Zugverkehr nur ein einziger Abort für die vielen in der Halle beschäftigten Arbeiter

geöffnet. Die teuren Fußbodenmatten, zirka 800 bis 1000 Stück, lagern im Freien neben der Lampisterie. Der ganze Hofraum muß verkaufen, weil er dort allen Bitterungseinstüssen ausgesetzt ist. Wenn dann die Heizperiode beginnt, hat man die verfaulten, zerrissenen, ungereinigten Matten wieder in den Personenzugwagen und meistens zu wenig, denn in den Dienstwagen bekommt man selten eine Matte zu sehen. In der Lampisterie ist ebenfalls Mangel an Putzmaterial.

Herr Zulmin, wenn Sie beim Putzmaterial sparen, sparen Sie auch dort, wo große Summen zu ersparen sind. Wir glauben, daß zuerst die dienstlichen Sachen an die Reihe kommen, dann erst die Zuderautomaten und die Patente. Unliebamerweise müssen wir uns auch mit dem Berichterstatter vom „Grazer Tagblatt“, Herrn Adjunkten Guntler, befassen, welchem die Dienstkommandierung des Zugpersonals obliegt. Nachdem mündliche Beschwerden nichts nützen, muß der öffentliche Weg betreten werden. Wie kommt es, Herr Guntler, daß Sie bei Ihrer Kommandierung so auffallend die Protektion ausüben? Bestehen für Sie keine Vorschriften? Die Kurrende 140 dürfte Ihnen doch geläufig und bekannt sein. Kurrende 3. 1863/I vom 18. April 1912: „Bei aus Anlaß von Erkrankungen, Beurlaubungen und dergleichen notwendig werdender provisorischer (substituierender) Einteilung ist stets streng nach den Bestimmungen der Kurrende Nr. 140, 3. 7769/I vom 30. April 1909, vorzugehen.“ Herr Guntler, warum wird dieser Auftrag nicht eingehalten? Warum werden für diese Dienste junge Leute und nicht solche, denen es gebührt, kommandiert? Von den Protektionsfindern, welche dem Herrn Dienstkommandierenden so sehr aus Herz gewachsen sind, ist in erster Linie der Kondukteur Feigl, seinerzeit in Wien stationiert, angeblich wegen Krankheit seiner Frau von dort nach Jansbrud veretzt. In Jansbrud glaube derselbe schneller vorwärtskommen zu können. Da ihm dies nicht glückte und er die Jansbruder Kollegen nur „Tiroler Trottel“ nannte, ließ er sich abermals wegen Krankheit seiner Frau nach Triest versetzen, weil er, wie er angibt, in Triest einen Inspektor haben soll, welcher ihm vorwärts helfen wird. In Jansbrud war er Personenzugskondukteur, hat aber mit seiner Bildung so viel Anstände, daß er selbst um die Enthebung von diesem Posten ansuchen mußte. Da ihm dann der Stockmannposten bei den Güterzügen nicht zugute, kam er dann nach Triest. Soweit bekannt, ist dieser Mensch ein Vaudruchser erster Klasse, bestellt um besseren Dienst und fährt bis zur Bewußtlosigkeit, wodurch er die anderen Kollegen schädigt. In Aibling war es einem Verkehrsbeamten aufgefallen, daß Feigl täglich mit dem gleichen Zuge als Zugführer ankommt und fragte Feigl, ob er diese Fahrerei wohl aushalten könne? Feigl antwortete: „Ich brauche nur sechs Stunden zu ruhen, mehr nicht.“ Solche Individuen wie Feigl braucht aber Herr Guntler. Sollte einmal etwas vorkommen, wird Herr Guntler und nicht Feigl zur Verantwortung gezogen werden. Nun kommen die anderen Lieblinge, Maxius Koroschik und Jakob Virsch. Obwohl dieselben hinter dreißig anspruchsberechtigten Vordermännern stehen, werden sie trotz ihrer kürzeren Dienstzeit immer zu besseren Diensten verwendet. Herr Guntler, wo ist da die Gerechtigkeit? Sehen Sie nicht, wie sich das Personal über diese Protektion allerhand Kombinationen bildet; munkelt und tuschelt? Für das Personal werden unzählige Aufträge, Anordnungen und Strafanordnungen herausgegeben, warum denn nicht für Herr Guntler? Bestehen für diesen Herrn wirklich keine Vorschriften? Herr Derinspektor Ritter v. Stullier, machen Sie doch endlich einmal Ordnung, damit diese Mißwirtschaft aufhört. Auch bei den Güterzügen macht es sich Herr Guntler bequem; er läßt die Reserbe ohne Verwendung und verwendet Partien, welche mit Zügen turnusmäßig einrücken, noch zu außertourlichem Dienst. Man sollte diesem Herrn einmal eine Tour nach Aibling und von dort außertourlich zurück machen lassen, damit er am eigenen Leibe spürt, wie es einem Kondukteur zu Mute ist, wenn er von dieser un sinnigen Kommandierung ausgepreßt wird. Bei uns mühen die mündlichen Beschwerden nichts, daher sind wir unliebamerweise bemüht, an die Oeffentlichkeit zu gehen; sollte auch das fruchtlos bleiben, so werden wir uns an die Abgeordneten wenden, damit das k. k. Eisenbahnministerium von diesen unhaltbaren Zuständen informiert wird. Zu dem Herrn Staatsbahndirektor Galambos hat das ganze Personal jedes Zutrauen verloren. Dem in den Ruhestand versetzten Herrn Hofrat Ritter v. Kuff brachte das Personal Achtung und Liebe entgegen, denn er hatte für sein ihm unterstehendes Personal ein väterliches Herz. Hofrat Galambos ist einer der reaktionärsten Vorgesetzten, die der Staatsbahndirektion Triest jemals beschieden wurden. Er kennt kein Erbarmen. Wenn sich ein Bediensteter nur das geringste zu schulden kommen läßt, und kommt derselbe unglückseligerweise vor die Disziplinarkommission, so ist Galambos jedes Ausmaß, das die Disziplinarkommission beschließt, zu wenig und er verweigert daher die Bestätigung. Somit hat sich dann jedesmal der Disziplinarhof damit zu befassen, welcher auch modernere Begriffe hat und gewöhnlich das Urteil der Kammer bestätigt. Warum werden denn eigentlich die Votanten in die Disziplinarkammer ausgelost, wenn ihr Votum nichts gilt? Herr Hofrat Kuff hat das Votum der Kammer entweder bestätigt oder sehr oft aber gemildert. Herr Hofrat Kuff war selbst Familienvater, hingegen Herr Hofrat Galambos nicht, deshalb kennt derselbe die Not und das Elend der Familie nicht.

Verfassungsberichte

Wien XVI. (Elektrizitätswerk.) Sonntag den 1. Juni fand vormittags in Pürzelmaiers Gasthaus in Heiligenstadt eine Versammlung der Werkmänner des Elektrizitätswerkes und der dazu gehörigen Betriebe statt, zu welcher von der Zentrale die Genossen Somitsch und Swoboda erschienen. Nachdem die Stabilisierungsfrage ausführlich erörtert wurde, wurden die Genossen Zeller, Weber und Gladii gewählt, als Deputation im Eisenbahnministerium vorzusprechen und dort auf eine endliche Regelung dieser Frage zu dringen, weil man nicht mehr gesonnen sei, die im gegenwärtigen Verhältnis bestehenden Einbußen noch weiterhin zu tragen.

Aus den Organisationen.

Mährisch-Odrau-Oderfurt. Am 27. Mai fand in den Saallocalitäten des Hotel „Eiche“ in Mährisch-Odrau die diesjährige Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Gewählt wurden folgende Genossen: Franz Silg, Obmann, Josef Prabda und Rudolf Teschner, Stellvertreter; Johann Gunia, Schriftführer, Franz Michel, Stellvertreter; Alois Friedrich, Kassier, Franz Bureček, Stellvertreter; Viktor Schweder und Rudolf Hohnhäuser, Bibliothekare; Franz Schostak und Franz Rahobil, Revisoren. Zuschriften sind an den Obmann Franz Silg, Kupferschmied in Oderfurt, Fahnstraße 405, in Geldangelegenheiten an den Kassier Alois Friedrich, Schlosser in Oderfurt, Untere Kaiserstraße Nr. 11, zu senden. Weiters wird den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß ab 17. Juni die Bibliothek auf sechs Wochen dreifach Renovierung gesperrt sein wird.

Sitz an der Donau. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß wegen Ausgestaltung der Bibliothek sämtliche entliehene Bücher bis längstens 1. Juli eingezogen werden. jene, die noch entliehene Bücher besitzen, werden ersucht, dieselben umgehend zurückzustellen.

Brünn I. Genosse Vinzenz Popořil, Wächter in Schmitz, wurde als Vertrauensmann bestellt. Derselbe ist berechtigt, von den Mitgliedern die Monatsbeiträge einzulassen und diese an den Hauptkassier abzuführen.

Wien (Spangbahn). Im verfloßenen Monat fand die Neuwahl des Ausschusses der Betriebskrankenkasse der Eisenbahn Wien-Spang statt. Die von den Vertrauensmännern im Einvernehmen mit der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden fast mit Stimmeneinhelligkeit gewählt, und das Wahlergebnis zeigt uns, daß das Personal wieder zur Vernunft gekommen ist und hinter seinen Vertrauensmännern steht.

Von den 912 abgegebenen Stimmen wurden 22 als ungültig und somit 890 als gültige Stimmen erklärt. Von diesen erhielten die Kandidaten Bahnmeister Horáček 862, sein Ersatzmann Bahnmeister Carhaun 854, Maschinenmeister Helm 852, sein Ersatzmann Lokomotivführer Zehetner 851, Stationsmeister Handler 858, sein Ersatzmann Stationsmeister Venischke 858, Kondukteur Gäriner 857, sein Ersatzmann Kondukteur Ruttner 858 Stimmen. 89 Stimmen waren zerstückelt.

Des neugewählten Ausschusses harren Aufgaben, denen die Verwaltung in Unkenntnis der Sachlage möglicherweise Schwierigkeiten bereiten wird, und es ist daher notwendig, daß das Personal noch größere Einmütigkeit an den Tag legt, als es durch diese Wahl bekundet hat.

Unter-Sißla. Am 8. Mai fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden: Jakob Kobacz, Obmann; Anton Dolznig, Wilhelm Rudolf, Alois Woziz, Franz Arnar, Johann Hirschmann, Jakob Baumkirchner, Johann Gizman, Josef Kisovec, Franz Spenstob, Franz Pablic, Pavel Kristan, Marolt, Franz Panisch, Anton Glinig, Vinzenz Döřgan, Ausschuhmitglieder.

Die Diskussionsstunden finden jeden Sonntag im Monat im Vereinslokal statt. Bibliotheksbücher werden jeden Sonntag und Feiertag von 10 bis 11 Uhr vormittags ausgegeben.

Märzauflage. Die hiesige Ortsgruppenleitung hat in ihrer Sitzung den Beschluß gefaßt, die Genossen, welche mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand sind, aufzufordern, daß sie ihren Rückstand im Laufe des Monats Juni zu begleichen haben, widrigenfalls ihnen der Bezug des Fachblattes eingestellt und ihres Mitgliedsrechtes verlustig werden.

Gleichzeitig werden die Genossen aufmerksamer gemacht, daß sie bei Inanspruchnahme der Vereinshilfe stets das Mitgliedsbuch vorweisen oder zumindest ihr Mitgliedsnummer angeben müssen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteefitzung am 4. Juni 1913. — Laufender Bericht über den Bau und die Betriebsführung des Eisenbahnerheim. — Erledigung verschiedener administrativer Angelegenheiten sowie des vorliegenden Einlaufes.

Bekanntmachung der Administration.

Von nachfolgenden Genossen ist es uns trotz dreimal erfolgter Mahnung noch immer nicht gelungen, den Betrag für die im Monat Februar verfaßten „Faschingskuriere“ zu erhalten, weshalb wir diesen Weg der Veröffentlichung wählen mußten, um endlich einmal das Geld hereinzubringen. Paul Bauer, Selzthal 7-50, Rudolf Schläger, Leoben 8—, Klaus, Wien-Debnord 20—, August Gutterer, Wien-Heiligenstadt 20—, Karl Braun, Divaca 2—, Josef Zelenta, Bilin 5—, Karl Romianek, Schönbrunn 2—, Josef Haas, Süssenbrunn 2-50, Josef Weigl, Gablons 5—, Ignaz Koller, Wolfersdorf 10—.

Berufsammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: **Zinsbrud.** Am 16. Juni um 8 Uhr abends im Arbeiterheim. **Böhmisch-Ramnik.** Am 14. Juni um 9 Uhr abends in Freudenberg. Am 21. Juni um 9 Uhr abends in Ober-Ebersdorf. Am 28. Juni um 9 Uhr abends in Ramnik-Neudorf. **Turnau.** Am 8. Juli um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „U Bitla“ in Liebenau. **Zinsbrud IV, I. I. Staatsbahnen.** Am 10. Juni Ausschuhführung. Am 15. Juni Ausflug nach Seefeld. Abfahrt 11.52 ab Hauptbahnhof.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 10. Mai bis 10. Juni eingelaufen: Eger 20 Kr., Pola 20, Jägerndorf 20, organisierte Stationsmeister der Südbahn durch Genossen Vertsch 20, Attnang 20, Franz Wawril, Deutsch-Wagram 20, Schromm XII. 20 Kr.

Sprechsaal.

Die juristische Sprechstunde,

bei welcher die Vereinsanwälte unentgeltliche Rechtsauskünfte für die Mitglieder des Allgemeinen Rechtschuh- und Gewerkschaftsvereines erteilen, findet jeden Dienstag von 6 bis 7 Uhr abends im Rechtsbureau, Wien V, Bentagasse 5, 1. Stock, Nr. 17, statt. Die Zentralleitung.

Südbahner, Achtung!

Werte Kollegen und Genossen!

Demnächst läuft die Funktionsperiode des Ausschusses der Betriebskrankenkasse der I. I. priv. Südbahngesellschaft ab und es werden Neuwahlen ausgeschrieben. Die Tätigkeit des abtretenden Ausschusses war eine fruchtbare und erfolgreiche und hat wieder aufgezeigt, daß die von der Organisation aufgestellten Kandidaten Männer sind, welche unerschrocken und mit aller ihnen zu Gebote stehenden Energie nicht nur die Interessen ihrer Wähler vertreten, sondern auch immer bestrebt sind, zu Nutzen und Frommen der Mitglieder Reformen anzustreben und auch durchzuführen.

Freud' und Leid

Arbeitslust und Trägheit, fast alles Gute und alles Schlechte, das uns widerfährt, kommt von der Ernährung und wir müssen daher unseren Verdauungsapparat stets in Ordnung

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs ersucht daher die Kollegen und Genossen, die in der Vertrauensmännerbesprechung vom 20. Mai 1913 aufgestellten Kandidaten zu wählen.

Als Kandidaten für den neu zu wählenden Ausschuh der Betriebskrankenkasse der I. I. priv. Südbahngesellschaft werden empfohlen:

Verkehrsdienst (grüne Stimmzettel).

Als Ausschuhmitglieder:

Scherbaum Robert, Zugsehbisior, Wien, Betriebsinspektorat.

Mayer Adam, Kanzleibdiener, Wien-Südbahnhof.

Als Ersatzmänner:

Höpfel Johann, Oberkondukteur, Maßleinsdorf.

Kovář Johann, Magazinspartieführer, Maßleinsdorf.

Zugförderungsdiens (weiße Stimmzettel).

Als Ausschuhmitglied:

Meisenbichler Matthias, Wagenmeister, Wien.

Als Ersatzmann:

Diebler Josef, Lokomotivführer, Wien, Heizhaus.

Werkstättendienst (gelbe Stimmzettel).

Als Ausschuhmitglied:

Kunst Jakob, Tischler, Werkstätte Wien.

Als Ersatzmann:

Hirsch Johann, Schlosser, Werkstätte Wien.

Bau- und Bahnerhaltungsdienst (rosa Stimmzettel).

Als Ausschuhmitglieder:

Mayer Anton, Bahnmeister, Wien.

Wien. Rabinger Ferdinand, Zimmermann, Gebäudeinspektion, Wien.

Als Ersatzmänner:

Pfeffer Martin, Zugmeldebüchler, Inzersdorf.

Egger Alois, Bahnrichter, Wien.

Nachdem bei der Südbahn jeder Dienstzweig (Verkehr, Zugförderung, Werkstätte und Bahnerhaltung) für sich wählt, und zwar nur die Kandidaten des betreffenden Dienstzweiges und auch nur dementsprechende Stimmzettel ausgefolgt werden, ist es daher dringend notwendig, daß die Mitglieder der Betriebskrankenkasse der Südbahn von jedem Dienstzweig genau darauf achten, daß sie in den ihnen ausgefolgten Stimmzetteln nur die Kandidaten ihres Dienstzweiges anführen, aber nicht irrtümlich die Kandidaten einer anderen Dienstzweiges auf den Stimmzettel schreiben, da dieser nicht als gültig anerkannt würde und die Stimme verloren ginge.

Eisenbahner der Südbahn! Kollegen und Genossen! Wählt einmütig nur die oben angeführten Kandidaten, um jede Stimmengzersplitterung zu vermeiden. Die angeführten Kandidaten sind erprobte Männer, die jederzeit, soweit ihre Macht reicht, für die Rechte der Mitglieder der Betriebskrankenkasse der Südbahn eintreten werden.

Ueber jede Wahlbeeinflussung, respektive jeden Wahlschwindel wolle man sofort an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V, Bentagasse 5, berichten.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

Offene Anfragen.

An die I. I. Staatsbahndirektion in Villach.

Das Personal der Station Glandorf (Rangierbahnhof) erlaubt sich an eine I. I. Staatsbahndirektion die Frage zu richten, wie lange selbe mit der Eröffnung des neu angelegten Fahrweges und dadurch mit der Veseitigung der stark frequentierten Rampe an der Südfseite der Station Glandorf (Rangierbahnhof) noch zögern wird? Da die Durchfahrt und der neu angelegte Fahrweg bereits längere Zeit fertig sind, sieht das beteiligte Personal nicht ein, warum selber nicht seiner Bestimmung übergeben wird, oder wartet eine I. I. Staatsbahndirektion so lange mit der Veseitigung dieser gefährlichen Rampe, bis dort ein Unglück geschieht?

Das beteiligte Personal richtet daher an eine I. I. Staatsbahndirektion die dringende Bitte, den neu angelegten Fahrweg an der Südfseite der Station Glandorf (Rangierbahnhof) sofort seiner Bestimmung zu übergeben, und die gefährliche Rampe, welche über drei Geleise führt, zu sperren, was wohl auch im Interesse der Verkehrssicherheit gelegen ist.

Briefkasten der Redaktion.

Die Fortsetzung des Berichtes über die Personalkomiteefitzung zc. erscheint Raummangel wegen in nächster Nummer.

Eiseners 65. Auf anonyme Anfragen erteilen wir keine Auskunft. Zudem teilen Sie uns nicht einmal mit, welchen Dienst Sie versehen. — F. R., Wunsen. Alles, was zum Einkommen gehört, daher auch Nachdienstzulagen. — W. Nach Ihren Angaben haben Sie Anspruch auf zwei Gärtenausgleiche und rüden demnach in die 1200 Kr. am 1. Jänner 1914 und in die 1800 Kr. am 1. Jänner 1916 vor. (397./Z. M. 397.) — G. Z., 79. In die 1100 Kr. rüden Sie am 1. Jänner 1914 vor. (882./Z. M. 913.) — Raspenau, 52. Zur Operation kann niemand gezwungen werden und hat diese Weigerung auf die Pensionsansprüche keinen Einfluß. — Bischofsbafen, 44. Sie haben keinen Anspruch auf einen Gärtenausgleich. (422./Z. M.

913.) — Josef Z., 119. Sie haben Anspruch auf noch einen Gärtenausgleich und rüden in die 1300 Kr. am 1. Juli 1914 vor. (413./Z. M. 913.) — Steyr. Wenn sich der Stationsmeister Plöschinger in Reichraming betrunken im Strafentlof herumwält, so haben Sie immer noch kein Recht, den Mann in seinem Privatvergnügen zu stören. — Stiefried. Es wäre dem aufgeblasenen Wächter Keffe nur eine Befriedigung, wenn sein Name in unserem Fachblatt stehen würde. — Graz, S.-B. Viel zu kleinlich. — Woldau. Unterbeamten und Dienern sind bis zu 10 Jahren 8 Tage, von 10 bis 20 Jahren 10 Tage und von mehr als 20 Jahren Dienstzeit 14 Tage Urlaub zu gewähren.

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

Nach Feierabend!  **RENOFIN** Orig. schwedisches Reinigungsmittel für schmutzige Hände. Ueberall erhältlich; wo nicht, direkt in der **RENOFIN-FABRIK, WIEN, X. Hausergasse 39/41.**

Wo es brennt, muss gelöscht werden! **Und was ist brennender denn der Durst!** Es gibt kein besseres Durststilmittel als einen Absud des überraschend kaffeähnlich-schmeckenden **„ENRILO“** Fabrikat der Firma **HEINRICH FRANCK SÖHNE in Linz a/D.** Ein Liter wohl-schmeckenden, mit Zucker gesüßten, Durststillers stellt sich auf etwa 3/4 Heller.

Patent-Strohkappe das Idealste aller bis jetzt existierenden Sorten. Ueberraschend leicht, dauerhaft, luftdurchlässig, hygienisch. Wenige Fabrikanten: **Preß & Lanfer, Auffsig a. d. Elbe.**

Der wesentlichste im Haushalt ist Butter. Die sparsame und kluge Hausfrau verwendet an ihrer Stelle den einzig wirklichen, erprobten Butterersatz **Blaimscheln „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 Weltmarko Blaimscheln „Unikum“-Margarine: Vereinigte Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.

Selbstlade Pistole für Original Browning  Patrone Kal. 6.35. **Vereinigt alle Vorzüge der zur Zeit bekannten Systeme.** Praktischste Handhabung, bequemstes Tragen, absolute Treffsicherheit. **Ohne besondere behördliche Erlaubnis lieferbar.** Preis 60 K. Monatsrate **4 K** **Ohne Anzahlung 5 Tage z. Probe.** Verlangen Sie sofort Ansichtsendung **Wien VI, Postfach 550/3** **Bial & Freund, Ges. m. b. H.** Reichillustrierten Katalog über sämtliche Jagd- u. Luxuswaffen gratis u. frei.

Ohrensaufen Ohrenfluß, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt in kurzer Zeit **Gehöröl Marke Santt Pangratius** Preis 4 Kronen. Versand: **Stadtapotheke Waffenhofen a. d. Rm 154 (Bayern).** **! 500 Kronen !** zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzelvertilger **„Ria-Salbe“** Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebriet 1 Krone. **KEMENY, Kaschau I., Postfach 12/115, Ungarn.**

halten. Bei Appetitlosigkeit, Aufstoßen, Erbrechen, Sodbrennen, Magendrücken, Magenträmpfen, Hartleibigkeit und Blähungen nehme man Fellers abführende Rhabarberpillen m. d. W. „Elsa-Pillen“, denn diese wirken appetitanregend, krampfstillend, verdauungsfördernd und stuhregelnd. Auch bei Fetzsucht leisten sie gute Dienste und sind vollkommen unschädlich, milde und von sicherer Wirkung. 6 Schachteln für 4 Kronen sendet franko Apotheker E. W. Feller, Stubica Esaplay Nr. 191 (Kroatien), und kann man zugleich Fellers schmerzstillendes „Elsa-Fluid“ 12 Flaschen für 5 Kronen franko mit bestellen.

Beste böhmische Bezugsquelle!
Billige Bettfedern!
 1 kg grau, aufgeschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbwelche 2 K 60; weiße 4 K; weiße, flammige 5 K 10; 1 kg hochfeine, flammweiße, geschlossene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunenn (Blau), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinste Brusthaare 12 K.
 Bei Abnahme von 5 kg franco.



Fertig gefüllte Betten
 aus nichtfärbigen roten, blauen, weißen oder gelben Manteln, 1 Tuchent, 150 cm lang, circa 120 cm breit, mittlere 2 Kopflissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flammigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopflissen 3 K, 5 K 50, 4 K; Tuchenten, 200 cm lang, 140 cm breit, 12 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopflissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Untertuchente aus hartem, getrockneten Woll, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Verkauf gegen Nachnahme von 12 K an franco. Austausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen.
 Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

Parteigenossen!
 Bestellen Sie jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Manevas für Bettüberzüge, starken Seidenstoff, Jesir für Hemden und Kleider, Blaudruck, Wulst- und Kleiderstoffe, Seimwand zc. 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 Bedienung.
 Mit Parteigruß
Leopold Wölck, Handweber
 in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei
 Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.


Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
 Wien XV, Mariahilferstrasse
 (neben der Löwendrogerie).

Vollst. Zimmerausstattungen von 140 Kr. aufwärts; Küchenausstattungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisezimmer von 280 Kr. aufwärts; Plüschdivan von 60 Kr.; Bettelinge von 9 Kr.; Matratzen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preis-Katalog für Provinz gratis. Großes Möbelalbum für 90 Heller in Briefmarken franco.
 Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anschauung.
 Zusätze in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.
Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage und meine Schutzmarke „Kontakleur“, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Achten Sie sich nicht irreführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftstotal sehen.
 Herrn M. Eisenhammer, Wien.
 Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden war, so erlaube ich Sie freundlich, auch für meine Schwester Folgendes zu senden u. s. w.
 Achtungsvoll
 Alois Wagn.
 Sontag, 18. Mai 1913.

Erste Tiroler Arbeiter-Bäckerei
 Organische Bäckerei nach dem besten Verfahren



ROSENBRÖT



Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

Billigste Bettfedern
 aus roten Bettinfest, gefüllt, 1 Tuchent über 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10, K 12, K 15, und K 18, 9 Meter lang, 140 cm breit K 12, K 15, K 18, K 21, 1 Kopflissen 80 cm lang, 68 cm breit K 8, K 10, K 12, 90 cm lang, 70 cm breit K 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 192, 194, 196, 198, 200, 202, 204, 206, 208, 210, 212, 214, 216, 218, 220, 222, 224, 226, 228, 230, 232, 234, 236, 238, 240, 242, 244, 246, 248, 250, 252, 254, 256, 258, 260, 262, 264, 266, 268, 270, 272, 274, 276, 278, 280, 282, 284, 286, 288, 290, 292, 294, 296, 298, 300, 302, 304, 306, 308, 310, 312, 314, 316, 318, 320, 322, 324, 326, 328, 330, 332, 334, 336, 338, 340, 342, 344, 346, 348, 350, 352, 354, 356, 358, 360, 362, 364, 366, 368, 370, 372, 374, 376, 378, 380, 382, 384, 386, 388, 390, 392, 394, 396, 398, 400, 402, 404, 406, 408, 410, 412, 414, 416, 418, 420, 422, 424, 426, 428, 430, 432, 434, 436, 438, 440, 442, 444, 446, 448, 450, 452, 454, 456, 458, 460, 462, 464, 466, 468, 470, 472, 474, 476, 478, 480, 482, 484, 486, 488, 490, 492, 494, 496, 498, 500, 502, 504, 506, 508, 510, 512, 514, 516, 518, 520, 522, 524, 526, 528, 530, 532, 534, 536, 538, 540, 542, 544, 546, 548, 550, 552, 554, 556, 558, 560, 562, 564, 566, 568, 570, 572, 574, 576, 578, 580, 582, 584, 586, 588, 590, 592, 594, 596, 598, 600, 602, 604, 606, 608, 610, 612, 614, 616, 618, 620, 622, 624, 626, 628, 630, 632, 634, 636, 638, 640, 642, 644, 646, 648, 650, 652, 654, 656, 658, 660, 662, 664, 666, 668, 670, 672, 674, 676, 678, 680, 682, 684, 686, 688, 690, 692, 694, 696, 698, 700, 702, 704, 706, 708, 710, 712, 714, 716, 718, 720, 722, 724, 726, 728, 730, 732, 734, 736, 738, 740, 742, 744, 746, 748, 750, 752, 754, 756, 758, 760, 762, 764, 766, 768, 770, 772, 774, 776, 778, 780, 782, 784, 786, 788, 790, 792, 794, 796, 798, 800, 802, 804, 806, 808, 810, 812, 814, 816, 818, 820, 822, 824, 826, 828, 830, 832, 834, 836, 838, 840, 842, 844, 846, 848, 850, 852, 854, 856, 858, 860, 862, 864, 866, 868, 870, 872, 874, 876, 878, 880, 882, 884, 886, 888, 890, 892, 894, 896, 898, 900, 902, 904, 906, 908, 910, 912, 914, 916, 918, 920, 922, 924, 926, 928, 930, 932, 934, 936, 938, 940, 942, 944, 946, 948, 950, 952, 954, 956, 958, 960, 962, 964, 966, 968, 970, 972, 974, 976, 978, 980, 982, 984, 986, 988, 990, 992, 994, 996, 998, 1000.

Wilhelm Beck & Söhne
 k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsorten

Preisurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT
VORWÄRTS
 Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem Bedingungen

Telephon 4331 Bedingungen Telephon 3545

Arbeiterpfeifen
 Photographien auf Porzellan eingeklebt, prämiert mit der goldenen Medaille, sozialistische Pfeifen, Militärpfeifen, Bergmannspfeifen, Handwerkerpfeifen, Eisenbahnerpfeifen, Touristenpfeifen zc. Gebläse, Züchler, Kaffeemäler zc. Schirmständer: ein Stück mit Wagn und Beschlag, genaue Photographie, Nr. 180, bei Abnahme von 6 Stück à Kr. 1.50, bei 10 Stück à Kr. 1.30. Preislisten gratis und franco. Sammler Rabatt.

Karl Gürger,
 Raaden, Böhmen

Wassersucht
 Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Juferrkrankheit, geschwollene Füße beilegt man rasch durch Dr. Nevllos

Herz- und Wallerichstee.
 Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen. Alleiniger Versand:
 Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Bayern).

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden
 (offenen Füßen, eiternen Wunden zc.) hat sich das Selbst Universal-Heilmittel, bestehend aus Salbe, Gaze, Blutreinigungstee (Preis komplett Kronen 3.00 inklusive Postkosten) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. — Anmerkungen: schreiben laufen fortwährend ein. — Das Universal-Heilmittel, prämiert mit vier goldenen Medaillen, ist nicht nur allein zu beziehen durch die Selbst Apotheke, Pfaffenhofen Nr. 25 (Niederbayern), Selbst Universal-Heilmittel, Gaze und Blutreinigungstee sind gleichfalls erhältlich.

Porzellanpfeifen
 Holzpfeifen, Strapsapfeifen, Mundstücke, Weichrohr und alle Rauchrequisiten. Ferner Engler's Gesundheitspfeifen zc.

Photographien
 auf Porzellangegenständen in unerreichter Ausführung. Schöner Geschenkartikel. Kaufen Sie Pfeifen und Rauchrequisiten nur beim Erzeuger. Verlangen Sie Preisliste. Sammlern von Aufträgen hoher Rabatt.

Josef Engler
 Pfeifenfabrik und Porzellanmalerei
 Linz a. d. Donau, Melchargasse 4.
 Erstes und größtes Spezialgeschäft der Rauchrequisitenbranche Österreichs.

Ehrenerklärung.
 Geleitet durch Herrn Dr. Georg Walland, ehemals Richter am Obergericht, hat er die gegen den Lokomotivführer Herrn Georg Walland erhobenen Beschuldigungen mit dem Ausdruck des größten Bedauerns zurücknimmt und Herrn Walland dankt, daß er gerichtliche Wege nicht betreten und den Geleiteten so vor den Folgen einer Verurteilung bewahrt hat.
 Leoben, am 1. Juni 1913.
 Johann Flegar,
 Maschinenbegleiter.

Auf Raten Goldkette
 60 Gramm schwer 140 K monatlich 4 K.
 Erstklassige Silberuhr, 3 Silberdeckeln 14 K.
 Lieferung überallhin.
 Wer billig Uhr und Kette kaufen will, schreibt sofort.

R. Lechner, Goldwarenhaus
 Lundenburg Nr. 110.

Postentausch
 mit einem Kollegen, Postwechsel wichtiger der Strecke Warburg-Gill, Pragerhof-Wolfsau, ludt

J. Kufover, Bahnhof Liebing bei Wien.

Malt!


RESTE
 von Herren- und Damenstoffen, welche sich im Verlauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Lassen Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen und verlangen Sie mittels Korrespondenzkarte kostenlose Bemusterung.

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

Kampfung Daseln.
 Bedienen Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Gründl. Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug- Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießereimeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektromacher, Elektroinstallateur, Elektricienieur. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ mit Probetafeln werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt.

Schallhorn & Wollbrück
 Wien XVII, Schwendberg, 59.

Jahreswohnung in Gidgraben
 bestehend aus einem großen Zimmer, einer Küche, einem separaten Kabinett, engl. Abort, billiger Boden, zu vermieten. Alles licht und trocken. Balken, Säulen und Gartenbenutzung. Bahnh. nahe. — Auskunft bei Holzacher Brüder in Gidgraben.

OLLA-GUMMI
 beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.

Neuheit für Herren
 dauernd zu gebrauchen, 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.

Lebewohl!
 Da es mir anlässlich meiner Verlegung von Währ. Ob- nach Gänserndorf nicht möglich gewesen ist, von jedem meiner Kollegen u. Parteigenossen persönlich Abschied zu nehmen, rufe ich allen auf diesem Wege ein herzlich Lebewohl zu.
 Gänserndorf, am 17. Mai 1913.
 Ignaz Stütz, Lokomotivführer.

Universal-Femglas 1913
 Ein billiges aber gutes Glas!

Hervorragende Lichtstärke, erzeugt durch Rieslinnen ausborgehörlicher 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 feldtäglichem Etui und zwei Umhängeriemen mit nur 48 K bei monatlich 3 Kronen. Verlangen Sie sofort jehon Zahlungen von nur unsere Ansichtsendung.

Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 557/2 Wien VI.,
 illustrierte Kataloge über andere Modelle auf Verlangen gratis u. frei.

Von Versatzämtern!
 Modestul von K 12, Winterjoke, Herrenanzüge von K 14, Knabenanzüge, Uster von K 9, Polzakko K 24, Modestul K 4, solne Herren- und Damenwäsche, Tisch- und Bettwäsche K 5, Vorhänge K 8, Leinwand, Fein-Kollern, alles in größter Auswahl. Erstaunlich billig.

Goldstein, Kaiserstr. 40.

Brünner Stoffe
 für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei

Etzler & Dostal, Brünn
 Schwedengasse Nr. 153.
 Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines. 68

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabriksplatz erspart der Privater viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinsten Mass wird geschneitten. Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Kronprinz
 mit und ohne Trichter allen voran!

Es ist eine Sprechmaschine von reinster, harmonischer, sympathischer Klangfarbe, worauf Sie jedes beliebige Plattenstück spielen können und nicht wie bei solchen ohne Plattenstück auf ein Plattenstück angewiesen sind. — Ganz in die Höhe zur höchsten Schwingung, wackelndes Plattenstück, wird mit dreijähriger technischer Garantie, ohne Anzahlung, an solbente Kunden in

Monatsraten von K 5,-- an
 direkt an die Privatbank geliefert. Fabriksfabrikpreise bei Verzählung. Keine Soll-, Rechts- und Bedingungsfragen, welche ausnahmslos bei jedem anderen Fabrikat im Preise inbegriffen sind. Korrigierung ohne Kaufzwang. Apparat und Plattenkatalog gratis durch die

Einige Sprechmaschinenfabrik Österreichs
Leop. O. Kimpf, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.
 Gegründet 1898. Reparaturen, Austausch und Umänderungen aller Systeme. Gegründet 1898.