

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

Telephon Nr. 2325.

Der

Gheffonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

### Sprechstunden

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

### Insertionspreis:

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

### Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 27

Wien, den 20. September 1912.

20. Jahrg.

## Erschienen ist der XVII. Jahrgang unseres Eisenbahner- Taschentalenders

per 1913

und wird derselbe nach Maßgabe der Ablieferung an die Besteller versendet werden.

Der Preis per Exemplar ist nebst einer Versicherung bei tödlichem Unfall auf 200 Kronen

nur 1 Krone 20 Heller.

Das neue Jahrbuch ist für alle Mitglieder und Kollegen bei unseren bekannten Vertrauensmännern gegen Barzahlung in den Stationen zu haben.

Genossen! Agitiert allerorts für dieses schöne und inhaltsreiche Büchlein, da mit es eine große Verbreitung findet.

Der Zentralvorstand.

### Verziehen sei dem Nationalverband!

Es ist ein ergötliches, aber auch ein ungemein lehrhaftes Verhalten, das jetzt, wo der parlamentarische Verrat der Nationalverbändler an den Eisenbahner bald drei Monate alt ist, von der Leitung des „Reichsbundes“ an den Tag gelegt wird. Als der schändliche Verrat am Ende der parlamentarischen Sommeression geschehen war, da getrauten sich auch die Herren vom „Reichsbund“ nicht, die schmachliche Handlung ihrer parlamentarischen Genossen irgendwie zu entschuldigen, und der „Deutsche Eisenbahner“ verstieg sich im ersten Augenblick sogar, wie man weiß, zu einer geharnischten Standrede, die er seinem Nationalverband hielt. Daß diese Pose des treudeutschen Mannes nicht lange nachhalten wird, haben wir damals vorausgesagt. Wir kannten unsere Rappenheimer, die schon früher bei wiederholten Anlässen die nackten Steifen Gelden pouffierten und dann zusammenknickten wie alte Taschenseitel.

Und die Zeit ist auch diesmal schon wieder gekommen, wo die Herren aus der „Reichsbund“-Leitung ihre pflichtschuldige Bescheidenheit gegenüber dem Nationalverband an den Tag legen. In der Folge 26 des „Deutschen Eisenbahner“ wird in einem Leitartikel auf die kommende Herbsttagung des Reichsrates hingewiesen und dabei den Mitgliedern des „Reichsbundes“ die trostreiche Versicherung gegeben, daß sie sich trotz alledem auf den deutschen Nationalverband verlassen können. Wirklich und wahrhaftig, die „Reichsbund“-Leitung getraut sich ihren Leuten einen regelrechten Beschwichtigungsartikel ins Haus zu schicken, der ganz offenbar nur den Zweck haben soll, die aufgeregten Gemüter zu beruhigen, wozu ja sicherlich aller Anlaß vorhanden ist. Aber während gleich nach der Abstimmung über den Antrag Tomisch die Reichsbundleitung die Taktik befolgte, den Herren Stözl und Seine die Ver-

teidigung selbst zu überlassen, und sich darauf beschränkte, festzustellen, daß das Verhalten der bürgerlichen Parteien ein grober Fehler war, der geeignet sei, die Eisenbahner der Sozialdemokratie in die Arme zu treiben, findet jetzt der „Deutsche Eisenbahner“ auf einmal, „daß es ein Ding der Unmöglichkeit war, den Antrag Tomisch anzunehmen, und daß der Antrag von den bürgerlichen Parteien abgelehnt werden mußte“. So steht es jetzt wörtlich im „Deutschen Eisenbahner“ vom 10. September zu lesen! Und alles, was der „Deutsche Eisenbahner“ vordem gegen den Deutschen Nationalverband zu sagen hatte, nimmt er jetzt reumütig und in tiefster Zerknirschung zurück. „Gewiß trifft die meisten Parteien des Volkshauses der Vorwurf, daß sie sich nach der Annahme des 38 Millionen-Antrages nicht allzusehr mehr um die restlichen 17 Millionen kümmerten, was aber im Hinblick auf die vielen Anforderungen an die Arbeitskraft und Arbeitsfähigkeit des Hauses bei einigem guten Willen verziehen werden kann.“

Man wird also der Reichsbundleitung das Zeugnis nicht verjagen können, daß sie rasch verziehen und vergessen kann und mit milde gestimmten Herzen rechtzeitig einsieht, daß der Nationalverband bloß vor lauter anderen wichtigen „Anforderungen“ gar nicht dazu kam, für die Wünsche der Eisenbahner einzutreten. Gewiß, der Nationalverband mußte die Reform bewilligen, und seine Leute haben offenbar auch zu tun genug gehabt, um auf dem Wege der bei ihnen so beliebten Hintertreppchenpolitik Herrn Otto Roth dazu zu verhelfen, daß er für zehn Jahre Pension geschenkt bekomme, und was noch andere „nationale Kompensationen“ mehr sind. Aber es fragt sich immerhin, ob die Mitglieder des Reichsbundes, die ja schließlich doch auch darunter zu leiden haben, daß ihre Wünsche durch den Verrat der Nationalverbändler nicht befriedigt werden können, diese Gründe für so überzeugend finden, daß auch sie meinen, daß dem Nationalverband „bei einigem guten Willen verziehen werden kann“.

In der Tat, es würde für die Aufklärung der im deutschnationalen Lager stehenden Eisenbahner sehr nachteilig sein, wenn sie diesmal den Artikel im „Deutschen Eisenbahner“ nicht lesen würden. Sie sollen daraus vernehmen, wie wunderbar der geschmähte Nationalverband für sie vorsorgte, wie er in warmführender Weise auf die Notlage der Eisenbahner bedacht war, indem er durch die Abgeordneten Seine und Stözl die Regierung in einer Resolution aufforderte, „die restlichen Punktationen des 38 Millionen-Antrages zu erfüllen und die hierzu nötigen Geldmittel sicherzustellen.“ Und so zieht der „Deutsche Eisenbahner“ gläubigen Herzens daraus den Schluß, daß „nachdem die Geneigtheit für die Sache der Eisenbahner eingetreten, ausgesprochen wurde“, sich auch der Weg dazu für die bürgerlichen Parteien finden werde.

Sind diese Zumutungen, die da die Reichsbundleitung ihren Mitgliedern offenbar als Gegenleistung für die Mitgliedsbeiträge ins Haus schickt, nicht einfach edelerregend? Zuerst beschließt man eine Resolution, in der man die Regierung auffordert, 38 Millionen für die Forderungen der Eisenbahner herzugeben. Als die Regierung den Resolutionsbeschuß nicht erfüllt und statt 38 Millionen nur 21 Millionen verausgibt, verlangt ein sozialdemokratischer Antrag zum Budget, daß die Regierung gezwungen werde, die restlichen 17 Millionen Kronen in das Budget einzustellen. Dieser selbstverständliche Antrag wird von den bürgerlichen Parteien abgelehnt — und man denke sich den Fastnachtsulk! — dafür eine neuerliche Resolution der Nationalver-

bändler angenommen, in der die Regierung aufgefordert wird, etwas zu tun, was sie bereits früher nicht getan hat. Und diese widerliche Narrchenpose wird jetzt vom Reichsbund seinen Mitgliedern als der Beweis für die „Geneigtheit“ vorgezeigt, die bei den bürgerlichen Parteien besteht, die Wünsche der Eisenbahner zu erfüllen!

Aber zur Ehre der im Reichsbund organisierten Eisenbahner darf wohl angenommen werden, daß der Nationalismus ihre Gehirne noch nicht so weit ausgehöhlt hat, als daß sie nicht begreifen könnten, wie sie sich die Erklärung zurechtzulegen haben. Weshalb ließ im Anfang der „Deutsche Eisenbahner“ an dem Nationalverband kein gutes Haar, weil er gegen den Antrag Tomisch gestimmt hatte, während er jetzt auf einmal dieses Verhalten einfach für selbstverständlich ansieht? Wer die Drohungen gelesen hat, die in den nationalverbändlerischen bürgerlichen Blättern gegen die renitend geordnete Deutsche Arbeiterpartei losgelassen wurden, für den wird die Erklärung zu dieser raschen Wandlung leicht sein. Das Zirkular aus der Matrosengasse, mit dem die Vertrauensmänner der Deutschen Arbeiterpartei wieder an die Kette befohlen wurden, und das knieweiche Einknicken des Reichsbundes, das sich in diesem besprochenen Artikel offenbart, sind Beweise genug, daß den Herren das Aufmucken rasch vergeht, wenn die bürgerlichen Unternehmervertreter im Kommando den schuldigen Respekt begehren. Wie im Nationalverband gepfiffen wird, so muß auch im Reichsbund geflanzt werden. Es fragt sich nur, ob die Mitglieder mittanzten, wenn dort auf ihre — Interessen gepiffen wird!

### Unsere erste Arbeit \*)

Gründung eines Verbandes.

IV.

Seit mehr als dreißig Jahren sind die österreichischen Eisenbahner als Konsumenten in den Lebensmittelmagazinen für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen organisiert. Solche Magazine — sie sind zum Großteil auf Grundlage des Genossenschaftsgesetzes vom Jahre 1873 errichtet — bestehen in Wien, Gmünd, Linz, Salzburg, Innsbruck, Knittelfeld, Pilsen, Budweis, Prag, Bodenbach, Tabor, Laun, Jägerndorf, Sucha, Larnow, Njeszow, Neu-Sandec, Lemberg, Stanislaw und Czernowitz. Ungefähr 60 Prozent der Eisenbahner gehören ihnen an und beziehen durch sie nicht nur die eigentlichen Lebensmittel, sondern fast alle zum täglichen Gebrauch notwendigen Bedarfsartikel. Die Magazine verkaufen selbstverständlich nur an ihre Mitglieder und liefern ihnen die Waren in besserer Qualität und erheblich billiger als der Zwischenhändler. Denn sie kaufen im großen ein und wollen beim Weitergeben der Waren an ihre Mitglieder keinen Gewinn erzielen. Vielfach gewähren sie ihren Mitgliedern auch kurzfristigen Kredit.

Welchen Umfang die Tätigkeit dieser Magazine hat, ersieht man leicht aus folgender Tabelle, welche sich auf das Jahr 1910 bezieht.

| Lebensmittelmagazine | Warenumsatz      | Mitgliederanzahl |
|----------------------|------------------|------------------|
| Pilsen               | Kr. 1.427.252 36 | 4986             |
| Laun                 | 406.198 91       | 2241             |
| Jägerndorf           | 125.961 39       | 492              |
| Innsbruck (Wiltten)  | 1.004.598 —      | 2545             |
| Linz                 | 1.860.581 —      | 5170             |
| Budweis              | 394.710 88       | 1590             |
| Knittelfeld          | 1.721.800 22     | 6186             |
| Salzburg             | 1.955.735 42     | 5930             |
| Tabor                | 340.386 74       | 989              |
| Wien, C. E. B. V.    | 5.006.324 07     | zirka 7000       |
| Wien, Nordbahn       | 5.818.291 17     | 18831            |
| Wien, Westbahnhof    | 804.720 15       | zirka 7512       |
| Wien, St. E. G.      | 1.700.000 —      | 3600             |

\*) Siehe „Eisenbahner“ Nr. 24, 25 und 26.

Die in der Tabelle angeführten Magazine weisen zusammen einen Umsatz von Kr. 21,661.615'31 aus.

Leider haben die Magazine die wirtschaftliche Potenz, die durch solche Ziffern ausgedrückt wird, bisher nicht klar erkannt oder doch die Erkenntnis nicht in die Tat umzusetzen gewußt. Die Magazine stehen wohl miteinander im Verkehr, aber ihre wirtschaftlichen Transaktionen besorgen sie getrennt. Es herrscht vollständige Dezentralisation. Jedes Magazin kauft seinen Bedarf für sich allein. Daß durch solche Zersplitterung die wirtschaftliche Macht, die in dem gegenwärtigen Gesamtumsatz von 23 bis 25 Millionen Kronen liegt, geradezu aufgehoben wird, ist klar.

Wie ganz anders aber stünde die Sache, wenn die Magazine, statt auf dem wirtschaftlichen Kampfplatz getrennt zu schlagen, ihre Kräfte vereinen würden! Eine Kunde, die im Jahre einen Umsatz von zirka 25 Millionen Kronen macht, ist ein Faktor, der bei der Preisbildung berücksichtigt werden muß und berücksichtigt wird. Man mißverstehe nicht. Auch 25 Millionen sind bei der riesenhaften Ausdehnung des heutigen Wirtschaftslebens noch keine Summe, der entscheidende Bedeutung für den Markt zukommt. Wenn die Lebensmittelmagazine den gemeinsamen Einkauf organisieren und zielbewußt und energisch durchführen, so wird es ihnen dennoch kaum gelingen, die allgemeinen Marktpreise der von ihnen benötigten Artikel herabzudrücken. Aber eines kann und wird ihnen bestimmt gelingen, daß sie die Artikel zu Preisen erhalten, die erheblich unter dem Niveau des durchschnittlichen Marktpreises bleiben. Bei gemeinsamem Einkauf können die Magazine Massenartikel, die jetzt von jedem einzelnen Magazin durch Zwischenhändler, Agenten zc. beschafft werden müssen, entweder selbst erzeugen oder aber aus erster Hand zu entsprechend billigerem Preis und unter so günstigen Zahlungsbedingungen ankaufen, daß sie in der Lage sind, den Verkaufspreis des Produkts wesentlich herabzusetzen. Man denke zum Beispiel an einen Hauptartikel des Konsums: das Mehl. Gegenwärtig decken die Magazine ihren Bedarf bei verschiedenen österreichischen und ungarischen Mühlen. Begreiflich, daß sie im Preis des Mehls nicht nur Fracht und andere Spesen, sondern auch den ganzen Profit der Mühle — und der ist nicht gering — bezahlen müssen. Der Bedarf sämtlicher Magazine an Mehl aber ist so groß, daß sie zwei mittlere

Mühlen voll auf beschäftigen könnten. Die Magazine könnten daher, wenn sie, gemeinsam vorgehend, die Erzeugung des Mehls selbst in die Hand nehmen, den ganzen Fabrikationsgewinn ersparen, das heißt durch Herabsetzung des Mehlspreises ihren Mitgliedern zugute kommen lassen. Oder wenn sie in den ersten Zeiten nicht zur selbständigen Fabrikation, die ja immerhin mit einem Risiko verbunden sein könnte, schreiten wollten, so könnten sie zumindest durch Konzentrierung der Aufträge auf zwei bestehende Mühlen, die dann jahraus, jahrein nur für diese Kundschaft zu arbeiten hätten und daher den kostspieligen Apparat von Vertretern, Reisenden, Reklame zc. ersparen würden, Einkaufspreise erzielen, die weit hinter jenen zurückbleiben, welche heute von den einzelnen Magazinen bewilligt werden müssen.

Ein anderer Artikel! Welches Magazin kann sich heute rühmen, den Kaffee — ein in großen Massen von den Lebensmittelmagazinen geführter Artikel — auf den großen Auktionen in Havre, Hamburg, London oder Triest zu kaufen? Alle decken ihren Bedarf an Kaffee bei den Großhändlern, die ihnen natürlich den Preis so hoch stellen, als die Marktlage es gestattet. Tausende von Kronen würden alljährlich bei diesem Artikel allein erspart werden, wenn die Magazine ihn mit Umgehung des Zwischenhandels bei den Auktionen anschaffen würden. Aber dazu reicht die Kraft eines einzelnen Magazins nicht aus. Der Gesamtbedarf der Magazine an Kaffee ist jedoch so groß genug, um die Beteiligung an den Auktionen und damit die Erstellung billigster Preise zu ermöglichen.

Ebenso ließen sich bei Süßfrüchten, Speisefetten, Delen, Petroleum, Hülsenfrüchten, Fettwaren, Salami, Fischkonserven, Reis, Kaffeeurrogaten, Seifen, Kerzen, Pflaumen, Lequar, Spiritus, Spirituosen, Tee, Wein und vielen anderen Artikeln durch Gesamteinkauf ganz bedeutende Ersparnisse erzielen, die es den Magazinen ermöglichen würden, den Verkaufspreis dieser Produkte um 20 Prozent und mehr zu ermäßigen.

Der Zusammenschluß der Konsumenten — und dies gilt natürlich nicht für die Lebensmittelmagazine der Eisenbahner, sondern in weit ausgedehnterem Umfang — ist die richtige, freilich nicht die einzige zu Gebote stehende Reaktion gegen den Zusammenschluß der Produzenten, der sich uns in den großen Kartellen darstellt und dessen verheerende Wirkungen wir jeden Tag von neuem sehen. Worauf beruht die Macht der Zuckerproduzenten, die es verstehen, den Preis ihrer Ware von Kampagne zu Kampagne zu erhöhen? Worauf die Macht der Spiritus- und Petroleumfabrikanten, die gleichfalls mit nur zu glänzenden Erfolgen die Verteuerungspolitik betreiben? In der festen Verbindung der einzelnen Unternehmungen zu „Ring“ und „Kartellen“ liegt das Geheimnis dieser Unsichtbaren und für die Bevölkerung um so fühlbareren Riesenmacht, die noch erhöht wird durch das einträchtige Zusammenwirken der Großindustriellen mit dem in den großen Banken organisierten Kapital.

Dem die Großbanken widmen ihre Kräfte heute in erster Linie der Industrie, die sie beherrschen und deren Macht sie durch ihre Mittel vervielfachen. Gegen diese wohlgefügte Organisation des Industrie- und Bankkapitals ist der einzelne Konsument, der Detaillist, ja auch der Großhändler mehrlos. Wären aber die Konsumenten zu solchen mächtigen Organisationen vereinigt, wie es die Produzenten sind, dann könnten sie sich dem Preisdiktat widersetzen und selbst auf die Bildung der Preise den ihnen gebührenden Einfluß nehmen. Ein ganzes Volk als Konsumenten zu organisieren, ist jedoch heute ein Ding der Unmöglichkeit. Phantomen soll man nicht nachlaufen. Was aber wohl möglich ist, was ohne allzu große Schwierigkeit und Kampf durchgeführt werden kann, ist die Zusammenfassung der heute schon bestehenden relativ kleinen Organisationen zu großen, mächtigen Gruppen. Am leichtesten, raschesten und sichersten ist das Ziel dort zu erreichen, wo innerhalb einer und derselben Berufsgruppe zahlreiche Konsumentenorganisationen bestehen. Obnein miteinander in Verkehr, durch die Macht der Verhältnisse zu gleichförmiger Betätigung der Kräfte gedrängt, sind diese einer und derselben Berufsgruppen angehörige Vereinigungen am ehesten in der Lage, sich zu koalieren.

Die Konsumentenorganisation der Eisenbahner würde das trefflichste Material für eine solche aus zahlreichen schwächeren Einheiten gebildete Konsumentenarmee bieten.

Ein Versuch, diese Organisationen zusammenzufassen, ist schon vor mehreren Jahren gemacht worden. Es wurde die Gründung eines Verbandes der Lebensmittelmagazine versucht. Das Interesse der einzelnen Magazine an dem geplanten Unternehmen erwies sich jedoch bedauerlicherweise als zu schwach. Eigenbrödeli sowie Eifersüchtelien, wenn nicht gar persönliche Interessen, verhinderten die Ausführung des Planes. Jetzt aber ist es Zeit, diese Hindernisse aus dem Wege zu räumen. Die fortschreitende Leuerung, unter der die Eisenbahner schwer leiden, muß sie zu der Erkenntnis bringen, daß nur in der Einigkeit die Stärke liegt. Der Verband der Magazine, der heute nur ein Schattendasein führt, muß zu dem gemacht werden, was er von Anfang an hätte sein sollen: zu einer mächtigen Organisation der in den Magazinen vereinigten Konsumentenschaft. Dazu ist aber vor allem notwendig, daß die einzelnen Magazine sich entschließen, den Verband mit jenen Mitteln und Befugnissen auszustatten, deren er bedarf, um seinen Aufgaben gerecht zu werden; dazu ist weiter notwendig, daß die von den einzelnen Magazinen delegierten Verbandsmitglieder ihre Aufgabe voll und ganz erfassen. Endlich aber müssen alle Magazine ohne jede Ausnahme, ob sie jetzt auf genossenschaftlicher Basis beruhen oder Institutionen der Staatsbahnverwaltung sind, dem Verband, dem sich bisher nur wenige Magazine angeschlossen haben, beitreten. Das zu bewirken, ist die Sache der Eisenbahner selbst. Sie müssen dafür sorgen, daß die Vorstände der Magazine die Notwendigkeit des Zusammenschlusses erkennen

### Fenilleton.

#### Das Kreuz.

„Mein Bub, das ist ein Jesuskreuz, Und Jesus war ein braver Mann, Frei, frisch und frank war stets sein Wort, Er nahm sich sehr der Armen an.“

„Er war ein Zimmermeistersohn, Hat kein geheimes Buch studiert Und wußte doch so gut, mein Bub, Was eine Menschenseele rührt.“

„Er trug nicht einen Priesterrock, Und keine Pfunden strich er ein, Er sah an Gottes freiem Tisch Und schlief auf einem Kieselstein.“

„Mein Bub, und schau, es kam dann so, Daß man ans Marterkreuz ihn schlug, Man nahm es ihm recht bitterböds, Daß er der Armen Sorgen trug.“

„Ja, wenn er — wie der Herr Kaplan — Sich mit den Reichen gut gestellt, Dann hätt' kein Mensch ihm was getan, Kein Mensch in dieser weiten Welt.“

Fritz Sängler.

#### Wolf und Fuchs.

Ein Fabel von Pan.

Wolf und Fuchs lagen hungrig im Walde, als eine Deputation der Hühner erschien.

„Geehrte Herren,“ sagte der Hahn mit tiefem Krackfuß, „wir sind gekommen, euch, die ihr die Klügsten und Mächtigsten im Lande seid, um Hilfe zu bitten. Man füttert uns schlecht, sperrt uns in enge Käfige und gibt uns nur einen geringen Ausgang.“

„Wir werden eure Beschwerden prüfen,“ erwiderte der Wolf und verschlang den Hahn.

„Meiner innigsten Anteilnahme seid ihr gewiß,“ versicherte der Fuchs und zerriß in Gemütsruhe ein zweites Huhn. Als sie die Deputation verzehrt hatten, lagerten sie sich behaglich im Grase und leckten sich die Schnauzen.

„Die Bande wird immer frecher,“ knurrte der Wolf. „Gewiß ... Indessen wollen wir nicht zu brutal vorgehen. Das Mißtrauen ist leider sehr weit verbreitet. Auf den Höfen erzählt man die gemeinsten Lügen über uns. Man sagt —“

„Ich weiß.“ Der Wolf knurrte verächtlich. „Laß sie gadern.“

„Nein, lieber Bruder. Es ist nicht rätlich, sich ihr Vertrauen ganz zu verschergen. Und überhaupt bin ich prinzipiell für die Freiheit der Hühner. Es sind so nützliche Tiere. Sie legen so schöne runde Eier und erfreuen uns durch schmackhafte Braten. Verbitterung aber macht sie nur mager. Gingegeen wird ein wenig Freiheit das Fleisch fetter und süßer machen.“

„Das sind Gründe, die sich gut anhören,“ sagte der Wolf, „aber ich denke nicht daran, mir von den Hühnern etwas vorschreiben zu lassen. Ich lasse mich grundsätzlich nicht terrorisieren.“

„Wir wollen zum Adler gehen,“ entschied der Fuchs, „und ihm die Beschwerden der Hühner vortragen.“

„Ich habe wenig Lust.“ Der Wolf erhob sich murrend.

„Aber aus alter Freundschaft ...“

Der Adler saß tiefsinnig auf einem Baumast und hob die schlaftrigen Augen: „Seid mir gegrüßt, sehr geehrte Herren. Welch edler Zweck führt euch zu mir?“

„Rede du,“ sagte der Wolf zum Fuchs. „Du verstehst die Worte besser zu sehen.“

„Die Sache ist einfach.“ Der Fuchs nahm eine ernste und würdige Haltung an. „Das so überaus nützliche Volk der Hühner ist unzufrieden. Mit Recht, wie ich ehrlicherweise gestehen muß. Man füttert es schlecht, sperrt es in enge Käfige und gibt ihm einen zu geringen Ausgang.“

„Das Leben besteht leider aus allerlei Abhängigkeiten,“ erwiderte der Adler und schielte furchtsam zum Wolf hinüber. Der knurrte: „Bravo! Aber du könntest dich immerhin etwas höflicher gegen meinen Freund Fuchs benehmen.“

„Aber gewiß, Herr Fuchs. Ich wußte nicht, daß ihr neuerdings so gar intim seid. Früher —“

„Sei still!“ Des Wolfes Auge funkelte. „Höre, was Füchschchen sagt.“

„Sprechen Sie, ehrwürdiger Herr.“

„Ich bin, wie gesagt, empört über die Behandlung der Hühner. Ich verlange mit äußerster Entschiedenheit —“

„Das geht zu weit,“ sagte der Wolf.

„Also: Mit ziemlicher Bescheidenheit, daß du, Adler, vermöge deiner Autorität für die Freiheit der Hühner sorgst.“

„Schön,“ lachte der Adler. „Ich werde also anordnen, daß alle Käfige beseitigt werden.“

„Nein, das nicht,“ sagte der Fuchs. „Aber die Türen könnten hin und wieder ein wenig offen bleiben.“

„Ich werde sofort das Erforderliche veranlassen!“ Der Adler klapperte mit den Flügeln und flog davon.

Wolf und Fuchs aber trabten langsam zum nächsten Hühnerhof, aus dem soeben freudig gadernd eine Schar Hühner trippelte. Beim Nahen der beiden floßen sie ängstlich in den Stall zurück.

„Habt keine Furcht,“ rief der Fuchs. „Wir kommen als Freunde. Wir waren es, die eure Beschwerden geprüft und an die zuständige Stelle weitergegeben haben. Uns verdanlt ihr eure neue Freiheit!“

„Sehr richtig,“ knurrte der Wolf. „Aber nun seid nicht undankbar ...“

Und er schlüpfte in den Stall und verschlang ein Huhn nach dem andern. „Zum Teufel, Hühner sind da, um gefressen zu werden!“

Und der Fuchs sagte, während ihm das Hühnerblut vom Maul tropfte: „Die Hauptsache bleibt, daß sie die ewige Seligkeit erwerben.“

#### Nationalökonomisch.

Es waren einmal zwei Professoren der Nationalökonomie. Aber sonst waren sie ganz manierliche und umgängliche Menschen.

Ein jeder der beiden hatte sich ein wissenschaftliches System erdacht.

Der erste dozierte:

„Den Arbeitern hilft man, indem man ihnen hilft.“

Denn er war ein Kathedersozialist.

Der andere aber dozierte:

„Den Arbeitern hilft man, indem man ihnen nicht hilft.“

Denn er war ein reiner Wissenschaftler.

Und es dauerte nicht lange, da stiegen die beiden Professoren in die Arena.

„Junger Mann,“ sagte der Kathedersozialist zu seinem Kollegen, „junger Mann, Ihr System mag wissenschaftlich richtig sein, aber es stimmt nicht in der Praxis.“

„Alter Herr,“ sagte der reine Wissenschaftler, „alter Herr, Ihr System mag praktisch sein, aber es ist nicht wissenschaftlich.“

Darauf verprügelten sie sich in drei Gängen nach allen Regeln der Kunst.

Und die Arbeiter standen dabei und wunderten sich.

Darauf gingen sie hin und stellten kein neues System auf, nach dem ihnen geholfen werden könnte, sondern halfen sich selber.

Fritz Müller.

und müssen ihrem Willen bei den Generalversammlungen durch Abstimmung und Wahl Geltung verschaffen. Dem Vorstand jedes einzelnen Magazins muß von den Mitgliedern bei der Generalversammlung die deutliche, nicht mißzuverstehende Weisung gegeben werden, daß die Eisenbahner den Zusammenschluß ihrer Magazine verlangen. Dies gilt nicht nur von den genossenschaftlich organisierten Magazinen, bei denen die Entscheidung über die genossenschaftlichen Angelegenheiten kraft Statuts in den Händen der Mitglieder selbst ruht, sondern auch von den als Institutionen der Bahnverwaltung bestehenden Magazinen der Nord-, Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft; wenn auch bei diesen die Eisenbahnverwaltung das entscheidende Wort hat, so sitzen in den leitenden Komitees doch auch die Vertrauensmänner der Bediensteten, und ohne große Mühe werden sie es durchsetzen können, daß auch ihre Magazine sich zum eigenen Vorteil und zum Vorteil der übrigen dem Verband anschließen. Es ist ausgeschlossen, daß sich die Staatsbahnverwaltung dem einmütigen Begehren der Bediensteten widersetzt und das Zustandekommen einer Aktion hindern könnte, die die Interessen der Staatsbahnverwaltung direkt gar nicht berührt, indirekt aber durch die Verbesserung der Lebenshaltung der Bediensteten nur zu fördern geeignet ist. Wenn der zu neuem Leben erweckte Verband tatsächlich die Organisation aller Lebensmittelmagazine der österreichischen Eisenbahner umfassen wird, dann wird er dank dem Zusammenwirken der von den einzelnen Magazinen repräsentierten Kapitalkräfte eine Macht darstellen, die spielend das zu leisten vermag, was den einzelnen Magazinen trotz Aufbietung aller Energie nicht gelingen will. Durch die Zentralisierung und zielbewußte Organisation des Einkaufs, durch fluge Ausnutzung der jeweiligen Konjunktur und energische Betätigung seiner finanziellen Kräfte wird er in der Lage sein, das ihm gestellte Ziel zu erreichen und so seinen Mitgliedern die besten Waren aus erster Hand zum billigsten Preis verschaffen.

Also, auf zur Arbeit!  
Eisenbahner, erkennt, was euch not tut, und macht, was eure Erkenntnis euch gebietet! Das Wort haben jetzt die Eisenbahner.

R. M.

### Eine Mahnung zum Klassenbewußtsein.

Das von einem organisierten Willen zur Durchsetzung der proletarischen Klasseninteressen getragene Klassenbewußtsein ist das bedeutendste Ausrüstungsstück unserer ganzen Bewegung. Und doch ist es so ungeheuer schwer, das Klassenbewußtsein in den Reihen der Arbeiterklasse zu wecken, noch schwieriger, aber, es zu einer solchen Klarheit und Schärfe zu bringen, daß es auch noch so raffinierten Versuchen, es zu trüben, zu widerstehen vermöge. Unser ganzes Streben, unser ganzes Wirken muß darauf gerichtet sein, und ist es auch, das Klassenbewußtsein der Arbeiter zu wecken. Gelingt es uns, in den Reihen der in fremden Diensten um fargen Lohn arbeitenden Menschen die Erkenntnis wachzurufen, daß sie wirklich um zu fargen Lohn und überflüssig lange arbeiten, um fremden Leuten den Gewinn zu erhöhen, ohne dafür eine Sicherung ihrer Existenz zu erhalten, haben wir für den Kampf gegen diese unwürdigen Zustände bereits das wichtigste geleistet.

Das ist unseren Klassegenossen und ihren Handlangern nur zu gut bekannt, und deswegen sehen wir sie mit einer Zähigkeit und einem Eifer, der uns ein Beispiel sein könnte, an der Arbeit, um nur alles, was zur Hebung und Schärfung des Klassenbewußtseins der Arbeiter beitragen könnte, zu fördern. Dafür aber wird alles hervorgehoben, alles versucht, was auch nur im entferntesten geeignet erscheint, den Arbeitern einzureden, daß es kein Klasseninteresse gibt, daß der „gesunde Egoismus“ viel mehr am Platze sei als die ganze Klassen-solidarität, daß religiöse, nationale, provinzielle und sonstige Interessen vielleicht Bedeutung haben können; aber Klasseninteressen? Wohl bedenken diese Leute nicht, daß ihr Kampf gegen das Klassenbewußtsein und Klassenbewußtwerden der Arbeiter eigentlich sehr lächerlich erscheinen muß, wenn das Klassenbewußtsein der Arbeiterklasse so ohne jede Bedeutung und Existenzberechtigung ist, wie sie es darstellen. Ist aber ihr Kampf ernst — und er ist es, die Tatsachen belehren uns darüber — dann, ja dann erzieht eben der Arbeiter um so mehr, wie wichtig es für ihn als Einzelmenschen und als Klassenmitglied, wie wichtig es aber auch für das Ganze der Arbeiterklasse ist, Klasseninteressen als das Einigende überall hervorzuheben und zu betonen.

Verchiedentlich stark haben sich in den verschiedenen Ländern Arbeiterorganisationen, die nicht auf dem Boden des Klassenkampfes, also der Wirklichkeit stehen, entwickelt, die von den Unternehmern zur Behinderung der Massenaufklärung der Arbeiter errichtet wurden. Haben sie sich nicht genügend entwickeln können, ist die Schuld nicht bei den Arbeiterfeinden, wohl aber das Verdienst bei der erfolgreichen Agitationsarbeit unserer Organisationen zu suchen. Immerhin muß man zugeben, daß die gelben Organisationen — gleichgültig, ob die gelben Regimenter schwarz-rot-goldene oder schwarze Aufschläge haben — leider viel zu stark sind, so daß man in ihnen eine ernste Gefahr für die Arbeiterklasse erblickt muß. Ihre Gefährlichkeit für die Arbeiterklasse wächst mit dem Wachstum der wirtschaftlichen Kämpfe; je größere Massen von Arbeitern in die verschiedenen Kämpfe verwickelt erscheinen, um so größer ist die Gefahr der nationalen, religiösen und sonstigen gelben Splitterungen. Das haben wir in Deutschland beim letzten großen Bergarbeiterkampf, das erleben wir jetzt beim

Kampf der Brünnener Textilarbeiter. Wirkliches, lebendiges, durch keinerlei Nebenbedingen getrübbtes Klassenbewußtsein schafft eine unerlöschliche, feste Einigkeit, an der jeder Unternehmerrterror zuhanden werden muß. Die Arbeiter, die für Klassenbewußtsein oder nur ungenügendes haben, sind ihre eigenen Feinde und mühen nur ihren Ausbeutern.

In Oesterreich haben wir eine ganz eigene Abart dieser Verjuche, die Arbeiterklasse nicht zum wirklichen Klassenbewußtsein gelangen zu lassen. In den eigenen Reihen. Man mußte, in unseren Reihen dem Nationalismus Eingang zu verschaffen, und er begann hier alsbald — er kann nicht anders — zerkend zu wirken. Der Nationalismus ist ein gar unbescheidener Patron. Er will nicht wenig respektiert und gepflegt werden. Bald hat er es uns beigebracht, daß seine Pflege einen Teil unserer Ziele, unserer Forderungen bilden soll. Es gelang ihm, ausfindig zu machen, daß wir als Sozialdemokraten eigentlich die besten Verechter des Nationalismus sein können, sein sollen, ja sogar sind. Unsere Aufmerksamkeit wurde auch tatsächlich allzuehr nationalen Fragen zugewendet, zum Schaden unseres Aufstieges, zum Schaden des Klassenbewußtseins, das natürlich nicht gleich jeden Vorstoß strafen kann und straft. Aber die Strafe bleibt nicht aus. Der Separatismus der Tschechoslowaken ist die Strafe.

Auf verschiedenen Seiten konnten wir in den letzten Jahren vernehmen, daß das Nationale auch eine Methode des Klassenkampfes bilden könnte, daß das Nationale einen wesentlichen Teil des Kampfes des Proletariats bilden soll. Wohl gab es hier und da Stimmen, die sich warnend erhoben, aber sie wurden von „praktischen“ Argumenten übertönt und verstummt alsbald. Nicht für immer, nicht ganz. Der — sagen wir — gemilderte Nationalismus blieb in etwas sozialistischer Verbrämung Sieger. Das hat Genosse Straßer in seiner vorzüglichen Broschüre „Arbeiter und Nation“ sehr zutreffend und scharf aufgezeigt. Und jetzt kam wieder so eine warnende Stimme. Wird ihr mehr Beachtung als den früheren zuteil?

Gerade die Entwicklung der Dinge im tschechoslowakischen Lager beweist, wie notwendig das Aufzeigen der traurigen Tatsachen war, wie hoch an der Zeit es ist, an die Arbeiterklasse aller Nationen Oesterreichs eine eindringliche Mahnung zum Klassenbewußtsein zu richten. Die tschechoslowakische Partei machte dem Nationalismus die größten Konzessionen, um ihm „den Boden abzugraben“. Und indes feiert die nationalsoziale Partei ihren 15jährigen Bestand und kann bei diesem Anlaß die tschechoslowakische Partei höhnen: „Seit dem Kopenhagener internationalen Kongreß haben die tschechischen Sozialdemokraten, die sogenannten Separatisten, unser Gewerkschaftsprogramm angenommen.“ Und an anderer Stelle: „... die ganze nationalsoziale Bewegung hat ein Verdienst daran, daß der verlorene Sohn (die Sozialdemokratie) wenigstens scheinbar wieder den Mühlweg ins väterliche Haus (der Nation) anzutreten beginnt.“ Wenn dies das nationalsoziale Organ konstatiert, dürfen wir die Wichtigkeit der Worte bezweifeln? Wer sollte sonst das nationalsoziale Programm noch besser kennen? Ist es aber so, wie es das Blatt schreibt, haben wir natürlich die Pflicht, den Ursachen der traurigen Erscheinung nachzugehen. Dabei gelangen wir zu derselben Ueberzeugung, die auch Genosse Dr. Pannekoek in seiner eben erschienenen vorzüglichen Broschüre „Klassenkampf und Nation“ auspricht. Durch die Herausgabe dieser Schrift, die eben wieder eine warnende Stimme ist, die wir die Mahnung zum Klassenbewußtsein nennen können, hat sich der Reichenerberger Parteiverlag wieder um die österreichische Arbeiterklasse verdient gemacht.

In überzeugender Weise belehrt uns Pannekoek darüber, wie grundfalsch es ist, dem Nationalen auch nur ein kleines Plätzchen in der Gedankenwelt des Proletariats einzuräumen, ganz besonders es bei den proletarischen Kämpfen berücksichtigen zu wollen. Die Nation ist völlig ein Produkt der kapitalistischen Entwicklung; sie wird immer mehr zu etwas Traditionellem, das nicht aus den Kämpfen der Gegenwart neue Nahrung zieht. Deswegen kann das Nationale mit dem Klassenbewußtsein, das immer stärker wird durch die Wirklichkeit, das einen immer breiteren Raum im Geist des Arbeiters einnimmt, sein Handeln immer mehr bestimmt, nicht Seite an Seite stehen. Kann also das Nationale eine Einwirkung auf den Klassenkampf und seine Führung haben? Muß man dem Nationalen im Klassenkampf Rechnung tragen? So stellt Pannekoek präzise seine Fragen.

Er führt uns, um zur Beantwortung zu gelangen, durch ein stolzes Gebäude von Beweisen und Beispielen, von Darlegungen und Widerlegungen; „solange dem Proletarier seine besondere Lebensführung nicht klar bewußt geworden ist, solange kein Klassenbewußtsein nicht oder kaum erwacht ist, bleibt er im überliefernten Denken befangen, lebt er geistig von den Abfällen der Bourgeoisie und bildet noch eine Art Kulturgemeinschaft mit ihr... Erst allmählich geht dann, mit dem Erwachen des Klassenbewußtseins, unter dem neuen gegenwärtigen Lebensinhalt die Charaktereigenschaft beider Klassen immer mehr verloren“. Das sind richtige Worte; sie zeigen uns, wie vergeblich jeder Versuch einer Schicksals- und Charaktergemeinschaftbildung sein muß. Jede Klasse geht am besten ihren eigenen Weg. Das Proletariat hat aber keinen aus wirtschaftlichen Interessen hervorquellenden Willen, sich als Nation anderen Nationen gegenüber zu konstituieren. Der Klassenkampf schafft proletarische internationale Interessengemeinschaften. Und „hier eine Organisationsstrennung vornehmen zu wollen zwischen dem, was Leben und Kampf, was das wirkliche Interesse zusammenbindet, wie es der Separatismus will, verstoßt so sehr gegen die Wirklichkeit, daß es nur zeitweilig gelingen kann“. Die Trennung nach nationalen Gesichtswinkeln ist äußerst bedenklich. Mit der Entwicklung des Klassenkampfes schwindet das Nationale immer mehr. Denn es hat die Wirkung, die Arbeiter von ihren proletarischen Zielen abzulenken. Je mehr sie sich ihnen aber zuwenden, um so schwächer wird der Einfluß des Nationalen auf sie. Der

Separatismus und alle ihm ähnlichen Strömungen trennen die Arbeiter verschiedener Nationen voneinander, stellen sie einander feindlich gegenüber und brechen die notwendige Einheit des Proletariats. Sie stellen Arbeiter und Bürgertum in einer Kampffront nebeneinander, verdunkeln damit ihr Klassenbewußtsein und machen das Proletariat zu Handlangern bürgerlicher Politik“. Das alles wird gefördert, wenn die sozialistische Propaganda den Arbeitern die nationalen Lösungen als etwas Wertvolles neben ihrem eigenen Kampfziel hinstellt und die Sprache des Nationalismus in der Darstellung unserer sozialistischen Ziele übernimmt. Gerade umgekehrt ist es nötig, daß Klassenempfinden und der Klassenkampf sich tief in den Köpfen der Arbeiter festsetzen. Dann wird ihnen die Unwirklichkeit und Wertlosigkeit der nationalen Lösungen für ihre Klasse allmählich bewußt werden.“ Genosse Pannekoek hat den Finger auf die offene Wunde gelegt. Eine sozialistische Mahnung hat er an uns gerichtet, weil er die Gefahr des Nationalismus erkannt hat. Möchte man seine Mahnung ernst aufnehmen und sich danach einrichten: „Die proletarische Armee wird durch die nationalen Gegensätze nur so lange gesprengt, als das sozialistische Klassenbewußtsein schwach ist.“ Nur durch die Klärung des Klassenbewußtseins wird die verhängnisvolle Macht des Nationalismus in Wirklichkeit gebrochen.“ Das ist die Methode, die wir anwenden müssen. Arbeiter, an die Arbeit!

### Gewerkschaftliche Disziplin.

I.

Wenn wir in die Geschichte der Menschheit zurückblicken, so sehen wir, wie die unterdrückten und entrechteten Volksschichten seit Jahrhunderten um ihre Befreiung aus körperlichem und geistigem Elend ringen. Die große Masse des Volkes, die in den Niederungen des Daseins dahialebte, erstrebte die wirtschaftliche, soziale und rechtliche Gleichheit mit all den anderen Volksgenossen, sie forderte ihren Anteil an den Naturschätzen und Kulturwerten, sie betonte ihr Recht auf Menschenwürde und auf ein menschenwürdiges Dasein. Wenn auch nicht in voller Klarheit, so doch in verschwommenen Umrissen schwebte ihr eine Gesellschaft als Ziel vor, die auf dem Grundjabe der gleichen Rechte und der gleichen Pflichten beruhen sollte. Weil aber die Oberschichten niemals und nirgends den empordrängenden Unterschichten ein Entgegenkommen zeigten, vielmehr den Emanzipationsbestrebungen einen zähen, unerbittlichen Widerstand entgegensetzten, so entwickelte sich auf der ganzen Linie ein hartnäckiger, erbitterter Kampf zwischen den feindlichen Klassen. Diese Klassenkämpfe, die bald offen, bald verdeckt, bald mit Gewalt, bald mit List geführt wurden, sind es, die der Menschheitsgeschichte ihren Stempel aufdrücken.

Die politische Geschichte, die uns von Kriegen und Kriegshelden, von Fürsten und Eroberern erzählt, veranschaulicht diese Klassenbewegungen, auch die Kulturgeschichte hat kein Auge und kein Ohr für diese Vorgänge. Aber die Sozialgeschichte lenkt unsere Blicke auf diese einstmals vernachlässigten Parteien aus der Vergangenheit der Menschheit. Und sie zeigt uns, daß die proletarischen Befreiungskämpfe früherer Zeiten ausnahmslos ohne Erfolg verblieben sind. Alle Kraft und Begeisterung ist nutzlos verpufft, alle Opfer an Blut und Leben sind vergebens gebracht worden, die große Masse des Volkes war und blieb im Elend stecken. Trotz aller Bemühungen ist es nicht gelungen, die Massenarmut zu beseitigen und die proletarischen Ideale zu verwirklichen. Weder die Sklavenaufstände des Altertums noch die sozialen Bewegungen, die sich im Christentum bemerkbar machten, weder die Bauernkriege des Mittelalters noch die Kämpfe der Handwerkerzünfte in den mittelalterlichen Städten haben die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen, diese Pestbeule an sozialen Körper, auszurotten vermocht. Diese Ausbeutung der Unterschichten durch die Ober- und Mittelschichten ist dieselbe geblieben im Zeitalter der antiken Sklaverei, wie unter der Herrschaft des mittelalterlichen Feudalismus und des modernen Kapitalismus. Die Form hat wohl gewechselt, aber der Kern hat sich nicht verändert.

Diese sozialgeschichtliche Tatsache, die einen Menschenfreund mit Trauer erfüllt, hat zwei Ursachen, von denen eine in den Verhältnissen und die andere in den Menschen zu suchen ist. Zunächst lag es an der Mangelhaftigkeit der Natur: die Natur gab ihre reichen Gaben nicht willig her und die Menschen hatten noch nicht gelernt, sie ihr abzugewinnen und die Naturkräfte in ihren Dienst zu zwingen; infolgedessen war die Leistungsfähigkeit der menschlichen Arbeit noch zu gering, als daß es möglich gewesen wäre, jedem Menschen ein menschenwürdiges Dasein zu verschaffen. Der zweite Grund lag in der Mangelhaftigkeit der Menschen: die Menschen waren unauferklärt und abergläubisch, und hielten es für eine Anordnung der Gottheit, daß die Herren den besten und größten Teil für sich in Anspruch nahmen, während der „Pöbel“ sich mit den Abfällen von den Tischen der Reichen begnügen mußte; sie waren auch noch zu undiszipliniert, als daß sie einig und geschlossen in den Kampf gezogen wären.

Das alles ist nun anders geworden. Der Kapitalismus hat die Produktivkräfte, die in der menschlichen Arbeit schlummern, entfesselt und in ungeahnter Weise gesteigert, wobei Wissenschaft und Technik wahre Wunder gewirkt haben. Nicht minder auch ist die Volksbildung ganz bedeutend gestiegen, der Aberglaube im weitesten Sinne des Wortes wird immer mehr zurückgedrängt, die Masse fängt an lebend und wissend zu werden. Und endlich drittens gewinnt der Gedanke festen Boden, daß nur Einheit und Geschlossenheit, Organisation und Disziplin die Gewähr eines künftigen Sieges bietet. Gerade dieser Punkt ist von Wichtigkeit. Wir führen heute einen organisierten Klassenkampf mit einem Meer disziplinierter Kämpfer. Was man früher nicht gekannt hat, was die Vorkämpfer des Proletariats in ihren kühnsten Träumen nicht geahnt haben, das ist heute zur Wirk-

lichkeit geworden: riesige Organisationen mit Millionen von Mitgliedern und mit reichen Mitteln, befeelt von einem einheitlichen Willen und gerichtet auf ein gemeinsames Ziel. Das verzweifelte Ringen unaufgeklärter, ungeschulter Massen hat sich zu einem planvollen, zielbewußten Kampfe entwickelt, dem Freund und Feind mit Staunen und Bewunderung zuschauen. Diese Umwandlung, die uns Gegenwartsmenschen, die wir uns eine organisationslose Zeit kaum noch vorstellen können, als eine Selbstverständlichkeit erscheint, hat eine ganz überraschende Wirkung gehabt, sie hat die Wiedergeburt der Unterschichten herbeigeführt.

Der moderne Proletarier ist ein ganz anderer Mensch geworden, als sein Vorfahr vor hundert oder vor zweitausend Jahren. Er stellt bedeutend höhere Ansprüche ans Leben und er ist in der Lage, seine Bedürfnisse reichhaltiger und besser befriedigen zu können, als dies jemals, so lange die Welt steht, der Fall gewesen ist. Auch sein geistiges Niveau hat sich gehoben und seine soziale Wertung ist gestiegen. Man blickt heute nicht mehr mit solch unsäglichlicher Verachtung auf den Proletarier herab, ja man fühlt sich sogar bewegt, dem Mann im Arbeitsmittel — dem schlichten Mann aus der Werkstatt, wie sich der deutsche Kaiser ausdrückte — allerlei Schmeicheleien zu sagen. In öffentlich-rechtlicher Beziehung und im politischen Leben gilt der Arbeiter, wenn auch zunächst mehr theoretisch als praktisch, als gleichberechtigter Staatsbürger, und auch im Gebiete der Kunst und Wissenschaft hat man gegen die Beteiligung der Arbeiter kaum noch etwas einzuwenden. Der Arbeiter von heute nimmt eine ganz andere Stellung ein im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organismus und er spielt auch eine ganz andere Rolle als irgendein Arbeiter der Vergangenheit. Und diese Umwandlung ist nicht etwa einem glücklichen Zufall zu danken oder gar dem Wohlwollen der Ober- und Mittelschichten, o nein, sie ist das ureigenste Werk der Arbeiterklasse selbst. Der Aufstieg des modernen Proletariats hat sich vollzogen gegen den Widerstand des Ausbentertums aller Schichtungen, das im Bunde mit Staat und Kirche alles versucht und getan hat, um die Arbeiterklasse in Unterwürfigkeit und Knechtschaft zu erhalten. Es berührt geradezu lächerlich, wenn die kapitalistische Presse mit Befriedigung darauf hinweist, daß sich die Lebenshaltung der Arbeiter gehoben habe, weiß man doch, wie sehr dieser Aufstieg dem Ausbentertum gegen den Strich geht. Das Proletariat kann mit berechtigtem Stolz sagen, daß es sich durch eigene Kraft und durch eigene Arbeit emporgeschoben hat.

Was die proletarischen Organisationen leisten, können wir am deutlichsten erkennen, wenn wir in jene Gegenden blicken, wo es solche Organisationen noch nicht gibt. Dort, wo der Organisationsgedanke entweder gar nicht oder nur kümmerlich Wurzel gefaßt hat und wo infolgedessen die große Mehrzahl der Arbeiter noch unorganisiert ist, finden wir Rückständigkeit und Minderwertigkeit auf allen Gebieten: schlechte Lohn- und Arbeitsbedingungen, niedrige Lebenshaltung, Unbildung und moralischer Tiefstand, Knechtseligkeit, ein gedrücktes Auftreten, Hoffnungslosigkeit und Mangel an Selbstbewußtsein. Der Arbeiter ist nichts und gilt nichts und kein Mensch hat ihn auf der Rechnung. Er hat auch kein Vertrauen auf seine eigene Kraft, darnun bittet er um die Gnade seiner Herren und hofft auf die Hilfe von oben. Und dann schaue man in eine Stadt, wo es starke Arbeiterorganisationen gibt. Wie ganz anders steht der organisierte Arbeiter da! Jeder Kollege und jede Kollegin hat wohl schon Gelegenheit gehabt, diesen Unterschied kennen zu lernen. Ohne Uebertreibung darf man behaupten, daß die proletarischen Organisationen ganz hervorragende Kulturarbeit geleistet haben und daß sie das Barometer bilden, das die Höhe oder den Tiefstand der Arbeiterschichten eines Landes anzeigt. Darum auch ist das Organisationsrecht das unantastbare Heiligtum der zum Klassenbewußtsein erweckten Proletarier.

Zum erstenmal in der Weltgeschichte beobachten wir die weittragende Tatsache, daß die proletarischen Volksschichten bewußt und planmäßig das soziale Gesetz der Organisation auf ihren Emanzipationskampf anwenden. Dieses wichtige Gesetz geht den Massen immer mehr in Fleisch und Blut über. Was sie früher nur instinktiv empfunden und nur dunkel geahnt haben, das steht heute klar und deutlich vor ihnen: daß man sich organisieren muß, wenn man etwas erreichen will. Und sie werden sich auch der Notwendigkeit bewußt, daß die Organisation Opfer fordert, daß der organisierte Arbeiter Solidarität üben und Disziplin im Leibe haben muß. Der einzelne muß sich dem Ganzen unterordnen und dem Genossen nebenordnen, er muß auf einen Teil seiner persönlichen Willensfreiheit verzichten, wenn dies der Zweck der Organisation erheischt. Freiwillige Unterordnung unter den Kollektivwillen — darin besteht das Wesen der gewerkschaftlichen Disziplin.

## Das Jahrbuch der Eisenbahner.

Unser Kalender für das Jahr 1913.

Zeitlich wie, sonst in jedem vergangenen Jahre ist auch heuer der Kalender für die österreichischen Eisenbahner erschienen. Und ebenso reichhaltig und gediegen wie immer ist auch diesmal sein Inhalt. Und es war gewiß keine leichte Aufgabe auch in diesem Jahre, wo unser Taschenkalender zum siebzehntenmal in die Welt hinausgeht, den alten bewährten Traditionen von früher treu zu bleiben. Denn die Schwierigkeiten für ein Jahrbuch, das in gedrängtem Inhalt allen Anforderungen gerecht werden will, liegen gerade darin, daß sich das Material, das auf dem engeren Fachgebiet aufzufinden ist, sich im Laufe der Jahre verbraucht und die Gefahr einer Wiederholung von Altem, schon Dagewesenen, nahe liegt.

Der Taschenkalender der österreichischen Eisenbahner für das Jahr 1913, der nun vorliegt, ist nicht nur dieser Gefahr geschickt ausgewichen, er bringt auch Neues und für die Praxis des Eisenbahners Wertvolles abermals in reicher Fülle. Eine besonders wertvolle Gabe enthält diesmal der Kalender für

unsere Ortsgruppen durch einen praktischen Wegweiser für die Anlegung von Bibliotheken, der mit fachkundiger literarischer Sachkenntnis vom Genossen J. Stern ausgearbeitet wurde. Er wird für unsere Bibliothekare einen wertvollen Befehl bilden und erfüllt wirklich eine dringende Aufgabe, wenn man weiß, wie gerade bei der Anlage von Bibliotheken oft viel Geld in zweckloser Weise vergeudet wird. Aber auch sonst enthält das Taschenbuch eine Reihe wichtiger Aufsätze, so daß es auch diesmal ein kleines Lexikon in Taschenformat darstellt. Ueberdies schmückt den Kalender diesmal ein wirklich künstlerisch ausgeführtes jähriges Titelbild „Vor der Einfahrt“. Der reiche und gediegene Inhalt und die geschmackvolle Ausstattung werden dem Kalender wohl auch heuer neue Freunde zu den alten sichern und ihm den Weg in das Heim eines jeden Eisenbahners bahnen.

## Die Unterjochung des Personals der A. T. E. der A. T. E. der A. T. E. der A. T. E.

Was die Staatsbahnverwaltung und die anderen Privatbahnverwaltungen längst als aussichtslos aufgeben mußten, die freie Organisation ihrer Bediensteten umzubringen, wird vom Generaldirektor Enderes der A. T. E. immer wieder aufs neue versucht.

Die österreichischen Privatbahnverwaltungen müssen sich, so sie die Möglichkeit der Verstaatlichung ihrer Linien vor Ablauf ihrer langfristigen Konzessionen erhalten wollen, zu jenen Einführungen bequemen, die die Staatsbahnverwaltung für ihr Personal trifft. Ist das Ausmaß, in welchem die Staatsbahnverwaltung Verbesserungen eintreten läßt, ein bescheidenes und das Zeittempo, in welchem diese sukzessive erfolgen, ein schleppendes, so verzögern und vermindern sich diese Verbesserungen noch wesentlich, ehe sie auf den Privatbahnen Geltung erlangen. Auf der A. T. E. weiß Generaldirektor Enderes derartige Neueinführungen möglichst weit hinauszuschieben. Er weiß aber auch das, was er im Interesse der Aktionäre seiner Bahn zur Erhaltung der Möglichkeit des staatlichen Ankaufes dieser Bahn vor dem Erlöschen der Konzession einführt, einem anderen Zweck mißbar zu machen: der Knebelung des Personals.

Auf der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn wurde erst vor kurzer Zeit die Remuneration der Arbeiter für 25 jährige Dienstleistung eingeführt, welche Remuneration eine alte Einrichtung der k. k. Staatsbahnen ist. Diese Einführung wurde als Bezeugung von großem Wohlwollen ausgegeben, das die Verwaltung dieser Bahn für ihr Personal hegt. Man benützte diese Einführung gleichzeitig zur Verschärfung des Sorgfaltsverhältnisses der Arbeiter. Leute, die im Verdachte der Unbotmäßigkeit stehen, weil sie sich erheben, von ihrem Koalitionsrecht Gebrauch zu machen, wurden ganz rücksichtslos von der Beteiligung mit der Remuneration ausgeschlossen, sie mochten auch erheblich länger als 25 Jahre dieser Bahnverwaltung zufriedenstellende Dienste geleistet haben.

In der der freien Organisation der Bediensteten maßlos geübigen Rede, die der Potentat der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn, der Generaldirektor Enderes, vor einer bestellten Deputation von Reichsbündern im Juli 1911 hielt, sicherte er die Einführung von auf den k. k. Staatsbahnen bereits durchgeführten Verbesserungen zu, wie er zum Beispiel die Entschädigung der Bahnwächter für nicht vollwertige Wohnungen in Aussicht stellte. Er machte aber diese Einrichtungen davon abhängig, daß sich die Bediensteten einer wohlwollenden Fürsorge würdig erweisen müssen. Enderes ließ die Deputation der Reichsbündnismitglieder, die gekommen waren, ihre Servilität zu bezeigen und um die Erhaltung des Wohlwollens der Bahnverwaltung gegenüber ihren Bediensteten zu bitten, darüber nicht im Zweifel, was er unter der Würdigkeit zur wohlwollenden Fürsorge verstehe. Er begleitete seine Verprechungen mit Drohungen gegen jene unbotmäßigen Elemente, die mit der an seinem Tun gelübten abfälligen Kritik übereinstimmen. Auch hier beabsichtigte Enderes die Einführung von auf den k. k. Staatsbahnen bestehenden Einrichtungen zur Verprerung der Organisation auszunutzen.

Als die Beamten der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn eine Lohnerhöhung erhielten, wurde deren dauernder Bezug abhängig gemacht von dem loyalen Verhalten derselben. Bei den Beamten dieser Bahn erfüllten sich die Absichten des Generaldirektors Enderes. Die Aussicht auf den ständigen Bezug dieser Zulage bewog die Beamten der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn, sich ihrer Bahnverwaltung auf Gnade und Ungnade zu unterwerfen. Sie traten aus ihrer von der Bahnverwaltung unabhängigen Organisation aus und gründeten unter Patronanz ihrer Generaldirektion einen gelben Beamtenverein, dem die Aufgabe zufällt, bei der Beamenschaft dieser Bahn jede Reklama nach Verbesserung der Existenzverhältnisse zu unterdrücken. Die Folgen dieser Selbstentmannung begannen sich bereits geltend zu machen. Während auf den k. k. Staatsbahnen und der Südbahn für die Beamten eine Quartiergelderhöhung und ein Hörtenausgleich eintrat, gingen die Beamten der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn, wiewohl sich diese Verbesserungen in recht mäßigen Grenzen bewegten, ganz leer aus. Das bare Kapital, das Generaldirektor Enderes in der Loyalität seiner Beamten angelegt hat, amortisiert sich bereits und es verzinst sich schon mit Zins und Zinseszinsen.

Wenn man auf der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn Bediensteten das Koalitionsrecht abhandelt oder abzuhandeln versucht, gibt oder verpricht man den Bediensteten Gegenwerte in Aussicht, die den Bediensteten ohnehin von Rechts wegen gebühren. Generaldirektor Enderes erklärt die Verbesserungen, die infolge der Lohnerhöhung eintreten müssen, als Wohltaten der Verwaltung, die über das verbrieft Recht der Bediensteten hinausgehen, für welche Wohltaten man von den Bediensteten Unterwürfigkeit heischen könne. Damit mißkennt Herr Enderes die Sachlage. Es ist ebensowenig bei den ursprünglichen Bestimmungen des

Arbeitsvertrages verblieben, als es beim ursprünglichen tariflichen Ansat verblieben ist. Die Staatsaufsicht, die die Tarife genehmigt, hat nicht nur dafür vorzusehen, daß die im Dienste der Bahnverwaltungen invalid und arbeitsunfähig gewordenen Bediensteten nicht der öffentlichen Armenversorgung anheimfallen, sie hat auch vorzusehen, daß die Konzession zum Bahnbetrieb nicht anschwächt in eine Konzession zur schrankenlosen Ausbentung von Bahnbediensteten. Wenn eine Bahnverwaltung den Lohnerhöhungsverhältnissen halbwegs Rechnung trägt, indem sie Verbesserungen des Entlohnungsverhältnisses beim Personal eintreten läßt, gewährt sie wahrhaftig keine Wohltaten, hat sie doch die damit verbundenen Mehrauslagen bei den höheren Tarifen schon vielfach hereingebracht.

Bei den Versuchen, Verbesserungen gegen einen Verzicht auf das Koalitionsrecht einzutauschen, hat es Generaldirektor Enderes allein nicht bewenden lassen. In der bereits angeführten Rede vor der Reichsbunddeputation brüstete er sich ganz offen damit, daß er alle Bediensteten im Avancement zurücksetzte, von denen er annehmen konnte, daß sie mit der an ihm öffentlich in Zeitungen geübten Kritik übereinstimmen. Er drohte bei dieser Gelegenheit auch mit der Entlassung von Vertrauensmännern der Bediensteten, welche Vertrauensmänner in seiner Sprache selbstverständlich „Geher“ heißen. Wie seine Angaben betreffs der Zurücksetzungen im Avancement bedauerlicherweise auf tatsächlichen Grundlagen beruhen, erfüllte sich auch die Drohung mit der Entlassung mißliebiger Bediensteter. Damit gebührt der Verwaltung der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn der traurige Ruhm, allein von allen österreichischen Eisenbahnverwaltungen bei dem System verblieben zu sein, Bestrebungen ihrer Bediensteten nach Besserung der Existenzverhältnisse mit Maßregelungen einzelner Bediensteten zu unterdrücken.

Es soll bei diesen brutalen, aber offenen Mitteln zur Zerstörung der Organisationsnichtverbleiben. Es soll nun der Organisation der Bediensteten ein schlechendes Gift beigebracht, die Organisationsbestrebungen der Bediensteten dieser Bahn sollen verfaßelt und damit unwirksam gemacht werden. Wie für die Beamten der A. T. E. ein gelber Verein gegründet wurde, wurde in der letzten Zeit auch für die anderen Bediensteten ein derartiger Verein errichtet, für den von den einzelnen Dienstvorständen Propaganda gemacht wird. Wo das hinaus soll, ist klar! Bei der Aufnahme, bei der Anstellung, bei der Ablegung von Prüfungen, bei der Vorrückung und bei der Beurteilung von Dienstvergehern wird die Mitgliedschaft zur gelben Bedienstetenorganisation gewiß ihre Rolle spielen; hat doch Generaldirektor Enderes offen erklärt, nach welcher Richtung hin er sein „Wohlwollen“ zu betätigen beabsichtige. Für die Wahlen der verschiedenen Vertretungen der Bediensteten ist dieser gelben Organisation die Mission zugedacht, für die Kandidaten der Verwaltung einzutreten. Ist mit der Gründung dieses gelben Vereines die Protektionsteilung an unterwürfige Bedienstete in ein System gebracht, so ist das in der letzten Zeit ohnehin nur mehr zum Schein bestandene Vertretungsrecht der Bediensteten für die einzelnen Körperschaften dauernd aufgehoben. Die Gründung dieses Vereines birgt aber für die Bediensteten der A. T. E. weiter eine schwere Gefahr, die Gefahr des Verlustes des staatsbürgerlichen Rechtes auf Verteidigung gegen strafgerichtliche Anklagen.

Der Bedienstete der A. T. E., der sich dem Willen seines Generaldirektors unterwirft und Mitglied des gelben Vereines wird, muß die Erklärung leisten, daß er keinem Rechtsschutz gewährenden Verein als Mitglied angehört. Dies bedeutet nichts mehr und nichts weniger als den Verzicht auf eine wirkliche Verteidigung gegen jene Anklagen der Strafgerichte, die dem Eisenbahner aus seiner Dienstverrichtung täglich drohen. Der neugegründete gelbe Verein hat wohl statutarisch die Gewährung von Rechtsschutz vorgezogen, aber er ist, selbst dann, wenn er wirklich bei dem Monatsbeitrag von 20 S. seiner Verpflichtung auf Gewährung von Rechtsschutz nachkommen könnte, seiner ganzen Anlage und seiner Bestimmung nach ein Instrument in den Händen des Generaldirektors Enderes. Strafgerichtliche Freisprüche der Bediensteten in Anklagen aus dienstlichen Angelegenheiten sind moralische Verurteilungen gegen die Bahnverwaltungen, die zu verhindern sich die Verwaltung der A. T. E. der A. T. E. Eisenbahn eifrig bemüht. Sie entsendet höhere Beamte zu den Gerichtsverhandlungen, die die Staatsanwälte in ihrem Sinne informieren. Die Anwesenheit dieser Beamten, die über den Verlauf der Verhandlung Aufzeichnungen machen, beeinflusst die im Abhängigkeitsverhältnis zu dieser Bahnverwaltung stehenden Zeugen zur Zurückhaltung bei für die Bahnverwaltung ungünstigen Aussagen. Ebenso willfährig als sich die als Gründer und Leiter dieser gelben Organisation fungierenden Elemente ihrer Bahnverwaltung mit dieser Gründung erweisen haben, ebenso willfährig werden sie sich ihrer Bahnverwaltung in Rechtsschutzangelegenheiten erweisen. Das Mitglied dieses gelben Vereines, dem das Unglück zustoßt, nach einem Bahnunfall unter gerichtliche Anklage gestellt zu werden, wird nicht nur den öffentlichen Ankläger und die an seiner Verurteilung interessierte Bahnverwaltung gegen sich haben, es wird auch die eigene Organisation gegen sich haben, die sich auf den Standpunkt der Bahnverwaltung stellen wird, die den Angeklagten jämbig sprechen und ihm in dieser seiner Notlage den Rechtsschutz verweigern wird. Der Wortlaut der Instruktionen und Erlasse, die auszugeben billiger ist als Sicherheitsvorkehrungen einzuführen, ist gleichfalls gegen einen derartigen Angeklagten und es vermag nur der juristische Spezialist auf dem Gebiet der Eisenbahnvertretung die Widersprüche der Bestimmungen dieser Instruktionen und Erlasse nachzuweisen und dafür den Beweis zu erbringen, daß in der Praxis die Dienstverrichtungen nach diesen Instruktionen unmöglich wären. Dem mittellosen angeklagten Mitglied des gelben Eisenbahnervereines der A. T. E. wird es unmöglich sein, sich des Rechtsbeitandes eines derartigen Spezialisten zu versichern und seine Bahnverwaltung hat

ihn dann dort, wo sie ihn haben will: in der Silf-  
losigkeit.

Man muß sich bei all dem die Frage stellen,  
welche Gründe Herrn Enderes zu derartigen, in der  
gegenwärtigen Zeit schon ganz ungewöhnlich gewordenen  
Maßnahmen veranlaßten. Das Personal seiner Bahn ist  
gewiß nicht unbescheiden in seinen Forderungen  
und gewiß auch nicht zur Unbotmäßigkeit veranlaßt.  
Es ist im Gegenteil das geduldigste und langmütigste  
von allen Personalständen österreichischer Bahnen. Auf  
den Staatsbahnen und bei den anderen Privatbahnen  
herrscht gewiß nicht zwischen den Verwaltungen und den  
Bediensteten die rosigste Harmonie. Die Interessen-  
gegenläge schaffen ständig Differenzpunkte. Die Tene-  
rung treibt die Bediensteten gebieterisch an, auf Ver-  
besserung ihrer Existenzbedingungen zu bestehen; die  
Bahnverwaltungen sehen sich wiederum zur ratio-  
nellsten Ausnutzung der Bediensteten genötigt. Trotz der  
Fülle von Konflikten, die sich daraus ergibt, ist man aber  
hier längst zur Einsicht gelangt, daß es das vernünftigste  
sei, die Organisation der Bediensteten und ihre Ver-  
trauensmänner zu respektieren, auf die Wahl von Ver-  
tretern der Bediensteten für die verschiedenen Körper-  
schaften keinen Einfluß zu nehmen und die Rechte der  
Bediensteten unangefastet zu lassen. In der Privat-  
industrie hat sich längst die Unrentabilität der Aufzucht  
gelber Organisationen erwiesen, so daß man von dieser  
Aufzucht Abstand zu nehmen beginnt. Dies alles kann  
Herrn Enderes nicht unbekannt sein. Was ist es nun,  
was ihn trotzdem so handeln läßt? Ist es Casaren-  
wah, der unter keinen Umständen einen freien Willen  
neben sich duldet, oder ist es eine perverse Lust an  
der Drangsalierung von Bediensteten und an der Ver-  
brohung der Existenz von Familien?

Die Bäume des Herrn Enderes werden nicht in  
den Himmel wachsen! Es ist wohl von der staatlichen  
Aufsicht nichts zu erwarten, die immer den Privatbahn-  
verwaltungen gegenüber versagt. Es ist auch nichts von  
jenen bürgerlichen Kreisen zu erwarten, die es ihrem  
Freisinn schuldig wären, auf Veseitigung dieses schänd-  
lichen Knebelungssystems, unter dem auch deutschnatio-  
nale Bedienstete schwer leiden, Einfluß zu nehmen.  
Aber Generaldirektor Enderes ist auf dem besten  
Weg, sein Personal zum äußersten zu treiben. Das Per-  
sonal der Russig-Teplitzer Eisenbahn hat  
nichts mehr zu verlieren als seine Ketten. Der kleinste  
Funke kann genügen, das Pulverfaß zu sprengen. Gene-  
raldirektor Enderes hat seinen Bediensteten harte  
Proben von Selbstüberwindung auferlegt. Wenn es  
mit der Selbstüberwindung des Per-  
sonals der Russig-Teplitzer Eisenbahn zu  
Ende geht, hat für alle Folgen Herr En-  
deres die Verantwortung zu tragen.

### Die Lage der Bahnrichter.

Die Tätigkeit, die Dienstleistung der Bahnrichter  
und ihre Verantwortung ist den maßgebenden Organen  
bei den Bahnverwaltungen zumeist unbekannt. Das ist  
die hauptsächlichste Ursache dessen, daß die Lage der  
Bahnrichter in gar keinem Einklang mit ihrer Dienst-  
leistung steht, und daß ihre dringendsten und berechtigtesten  
Wünsche bisher unerfüllt geblieben sind. So wie fast alle  
Kategorien, haben auch die Bahnrichter Spezialfor-  
derungen, nebst den Forderungen, die alle Kategorien  
gemeinsam haben. Es ist die Forderung, daß ihnen ein  
Pauschale von 1 Kr. täglich, beziehungsweise von 360 Kr.  
jährlich gewährt werden soll, und zwar als Ersatz für die  
Auslagen, die ihnen dadurch erwachsen, daß sie ihre  
Wahlzeiten nicht zu Hause einnehmen können. Es ist  
dies eine ganz besonders berechtigte und nach vielen  
Richtungen hin wohl begründete Forderung der Bahn-  
richter. Wie sehr berechtigt sie ist, beweist wohl der Um-  
stand, daß sie auch vom Eisenbahnministerium als berech-  
tigt erklärt wurde und noch mehr, diversen Deputationen  
der Bahnrichter wurde eine teilweise Erfüllung dieser For-  
derungen wiederholt in Aussicht gestellt. Leider hat die  
Staatsbahnverwaltung diese Versprechungen bis heute  
nicht eingelöst. Freilich wird die Nichterfüllung, wie bei  
allen anderen unerfüllten Forderungen, mit dem Mangel  
an Geld begründet. Aber an dieses Märchen glaubt  
niemand, auch die nicht, die sich darauf ausreden. Es  
muß also noch andere Ursachen geben. Eine hievon ist die,  
daß einzelne maßgebende Faktoren der Staatsbahnver-  
waltung die Dienstleistung der Bahnrichter nicht kennen  
und insoweit auch nicht entsprechend zu beurteilen  
wissen. Diese Organe haben keine Ahnung davon, daß der  
Bahnrichter in 90 Fällen jene Person ist, die für die  
Verkehrssicherheit auf der Strecke, für die Sicherheit des  
Lebens der Bahnerhaltungsarbeiter die einzige und un-  
mittelbare Verantwortung zu tragen hat. Es ist bei der  
Abwicklung des Bahnerhaltungsdienstes auch nicht anders  
möglich. Der Bahnmeister, der Vorgesetzte des Bahnrichters  
kann naturgemäß nicht den ganzen Tag auf der Strecke  
verbringen. Er ist mit schriftlichen und anderen Arbeiten  
überhäuft, er muß also im Interesse des Betriebes dem  
Bahnrichter die Verantwortung übertragen. Das ist nun  
die Leistung des Bahnrichters, die man eben nicht zu  
würdigen weiß. Wer den Bahnerhaltungsdienst kennt,  
wer weiß, welche mannigfache technische und praktische  
Kenntnisse, gepaart mit einem hohen Verantwortungss-  
gefühl notwendig sind, um alle Erhaltungsarbeiten an-  
standslos verrichten zu können, der kann auch die Leistung  
der Bahnrichter gebührend einschätzen. Aber hier soll vor  
allem nicht von der nicht entsprechenden Bezahlung die  
Rede sein, sondern vorerst davon, daß den Bahnrichtern  
nicht einmal jene Vorauslagen vergütet werden, die ihnen  
durch die Abwesenheit vom Domizilort, durch die Dienst-  
verrichtung auf der Strecke, erwachsen. Darum ist die  
Forderung um das Pauschale so bescheiden und so berech-  
tigt, daß deren Erfüllung längst erfolgt sein müßte.  
Jeder Bedienstete erhält im Sinne der Bestimmungen  
der Dienstordnung und des Gebührenregulativs die  
durch eine Dienstreise oder durch die infolge der Dienst-  
verrichtung außerhalb des Domizilortes erwachsenden  
Vorauslagen in Form eines Zehrgeldes oder in Form  
einer Diät vergütet. Bei den Bahnrichtern wird un-  
begreiflicherweise eine Ausnahme gemacht. Weit mehr als  
die Hälfte des Jahres müssen die Bahnrichter ihre Ar-

beiten zwei und mehr Kilometer vom Domizil entfernt  
verrichten. Es ist klar, daß sie ihr Mittagmahl im Gast-  
haus einnehmen müssen, daß ihnen also Vorauslagen  
erwachsen, für die sie keine Vergütung erhalten. Die vielen  
Deputationen, die diesbezüglich schon bittlich waren, sind  
dem Eisenbahnministerium sogar entgegengekommen. Die  
Bahnrichter wären vorläufig froh, wenn sie wenigstens  
für die Tage, wo sie im Sinne der Zehrgeldbestimmungen  
zwei Kilometer vom Domizil entfernt, Dienst leisten  
müssen, eine Entschädigung erhielten. Dies wurde den  
Bahnrichtern auch wiederholt im Eisenbahnministerium  
versprochen, aber dieses Versprechen wurde bis heute nicht  
durchgeführt. Ein derartiges Vorgehen der Staatsbahn-  
verwaltung kann die Dienstfreudigkeit und den Dienst-  
eifer der Bahnrichter nicht fördern. So behandelt man  
Bedienstete nicht, die eine derart hohe Verantwortung  
zu tragen und eine so qualifizierte Arbeit leisten müssen.

Gleich schlecht ist es mit den Gehaltsverhältnissen der  
Bahnrichter bestellt. Der Endgehalt ist mit 1600 Kr. fest-  
gesetzt, der mit je dreijährigen Fristen mit je 100 Kr.  
Abancement in 20 Jahren erreicht wird. 20 Jahre muß  
also dieser hochqualifizierte Arbeiter warten, bis er an-  
nähernd jenen hochqualifizierte Arbeiter wartet, bis er an-  
nähernd jenen höherrangigen Arbeiter erreicht, der kürzlich  
als erektionsfreies Erhaltungsmittel festgesetzt wurde.  
Der fähigste und in jeder Hinsicht entsprechende Bahn-  
richter hat heute keinerlei Aussicht, durch Ueberstellung  
in eine höhere Kategorie jemals eine höhere Besoldung  
zu erlangen. Die Bahnrichter fordern daher mit Recht,  
daß ihnen die Möglichkeit geboten wird, die Bahnmeister-  
prüfung abzulegen und als Nachwuchs der Bahnmeister  
in die Unterbeamtenkategorie zu gelangen. Dieses Ziel  
werden gewiß nicht alle erreichen, wenn auch die For-  
derung bewilligt würde, aber es ist andererseits nicht ein-  
zusehen, warum einem strebsamen, mit allen Fähigkeiten  
und Kenntnissen ausgerüsteten Bahnrichter nicht die  
Möglichkeit geboten sein soll, in die Kategorie der Bahn-  
meister zu gelangen. Dem Stande der Bahnmeister kann  
dadurch keinerlei Abbruch geschehen, um so mehr nicht,  
als durch die Ablegung der Prüfung der Befähigungsnachweis  
erbracht werden muß. Zudem beweisen die bisherigen  
Erfahrungen, daß die tüchtigsten Bahnmeister jene sind,  
die durch ihre Praxis im Eisenbahndienst ihre theoretischen  
Kenntnisse mit den praktischen Erfahrungen zu ver-  
einen wußten. Ein schlagender Beweis dafür ist wohl der  
Umstand, daß die Staatsbahnverwaltung mit einem Teil  
der Zertifikatisten in der Bahnmeisterkategorie arge Ent-  
täuschungen erfahren mußte. Die Erfüllung dieser For-  
derung liegt daher auch im Interesse der Bahnverwal-  
tungen. Es bleibt den Bahnverwaltungen nur mehr das  
eine, fadenscheinige Argument übrig, daß auch andere  
Kategorien dieselbe Forderung erheben und sie aus diesem  
Grunde nicht erfüllt werden könne. Aber dieses Argument  
fällt in sich selbst zusammen, da der Nachweis erbracht  
wird, daß aus der Erfüllung einer Forderung nicht nur  
Mehrkosten, sondern auch Mehreinnahmen erwachsen. Und  
das trifft gerade hinsichtlich dieser Forderung zu. Des-  
halb erscheint es auch in dieser Frage unbegreiflich, wieso  
die Staatsbahnverwaltung die Erfüllung derselben ver-  
weigert. Es ist also auch hier nur die eine Ursache denkbar,  
und zwar die, daß die maßgebenden Faktoren der Staats-  
bahnverwaltung, in Unkenntnis des Bahnrichterdienstes,  
die ureigensten Interessen des Unternehmens nicht wahr-  
zunehmen vermögen.

Die Bahnrichter haben auch sonst noch eine Reihe  
berechtigter Forderungen, die zum Teil mit jenen des  
Gesamtpersonales identisch sind. Zum Beispiel die zwei-  
jährigen Vorruhefristen in allen Gehaltsstufen bis zu  
einer Endgehaltstufe von 2000 Kr., die Regelung der  
Monturfragen, Urlaube, Quartiergehälter u. Die Bahn-  
richter haben in zwei Reichskonferenzen und mehreren  
lokalen Konferenzen, die in den letzten Jahren stattge-  
funden haben, ihre Forderungen beraten und ent-  
sprechende Beschlüsse gefaßt. Alle diese Beschlüsse wurden  
von den Bahnrichtern selbst in wiederholten deputativen  
Vorparaden, in der Personalkommission und durch die  
Zentrale der gewerkschaftlichen Organisation vertreten.  
Es handelt sich also nicht mehr darum, daß die Forderungen  
erst erhoben und vertreten werden mußten. Das ist sehr  
oft und wirklich zur Genüge geschehen. Ein Schritt nach  
vornwärts wurde durch diese Arbeit auch erzielt, indem  
das Eisenbahnministerium die Forderungen als berechtigt  
erklärt und wie bereits bemerkt, hinsichtlich der Pauschal-  
frage ein halbes Zugeständnis machte. Davon können  
sich aber die Bahnrichter nichts kaufen. Sie warten und  
hoffen sehnsüchtig auf die endliche Erfüllung ihrer berech-  
tigten Forderungen.

Dazu muß aber eines bemerkt werden. Es ist näm-  
lich auch Pflicht aller Bahnrichter, daß sie mithelfen, und  
zwar jeder einzelne, diese Forderungen durchzusetzen. Die  
Bahnrichter müssen doch sehen, welches frivole Spiel mit  
ihren Interessen von den Feinden der Arbeiterschaft ge-  
trieben wird. Einerseits ist es das Eisenbahnministerium,  
das ihre Forderungen als berechtigt erklärt und Zu-  
geständnisse macht, aber trotzdem keine Forderung er-  
füllt. Andererseits sind es die nationalen und christlichen  
Abgeordneten im Parlament, die das einmütig für die  
Forderungen der Eisenbahner stimmen in dem Bewußt-  
sein, daß die Regierung diese Forderungen ohnehin nicht  
erfüllt und in einem halben Jahre darauf dieselben For-  
derungen ablehnen, wie es bei der Beratung des 17 Mil-  
lionen-Antrages des Abgeordneten Genossen Lomschil im  
Juni dieses Jahres geschehen ist. Da müssen die Bahn-  
richter endlich erkennen, wer ihre Feinde sind und in  
Erkenntnis dieser Tatsache auch endlich einmal einig und  
geschlossen in der großen Organisation des Gesamt-  
personales zusammenstehen und mit vereinten Kräften für  
die Erfüllung ihrer Forderungen wirken. Heute ist es  
aber leider noch so, daß ein großer Teil der Bahn-  
richter noch den nationalen und christlichen Abgeordneten  
und deren Parteien Gefolgschaft leisten, freilich nicht des-  
halb, weil diese Bahnrichter etwa glauben, daß von diesen  
Leuten ihre Interessen vertreten werden, sondern nur  
deshalb, weil es von den vorgesezten Dienststellen, wo  
man gern beliebt und angesehen ist, so gewünscht wird.  
So lange aber dieses Bild der Verfahrenheit unter den  
Bahnrichtern sichtbar ist, wird sich das Eisenbahnmini-  
sterium nach seinem dormaligen Standpunkt auch nicht  
sonderlich beeilen, die Forderungen der Bahnrichter zu  
erfüllen. Denn die Erfüllung kostet Geld und das be-  
nötigen bekanntlich Regierung und bürgerliche Abgeord-

nete vorderhand noch zur Stärkung ihrer Macht, um  
damit gegebenenfalls die unzufriedenen Bediensteten  
niederzuhalten. Das sollten also auch alle Bahnrichter  
endlich einsehen und auf Grund dieser Erkenntnis und  
nach dem Grundsatz „Einigkeit macht stark“ in der Ge-  
samtorganisation des Personales eintreten und dort für  
die eigenen Interessen arbeiten und kämpfen. Dann wird  
auch für sie die Zeit, wo wieder Verbesserungen erreicht  
und geplante Verschlechterungen abgewehrt werden  
können, nicht mehr fern sein.

### Inland.

#### Das Geheimzirkular der Regierung.

Das vertrauliche Geheimzirkular  
der Regierung, das für eine eventuelle Militari-  
sierung der österreichischen Eisenbahnen bereitgehalten  
wird, hat durch seine in der letzten Nummer unseres  
Blattes erfolgte Veröffentlichung überall das größte Auf-  
sehen erregt, und die gesamte sozialdemokratische Presse  
hat davon sofort Notiz genommen. Die „Arbeiter-  
Zeitung“ nennt die in Aussicht gestellte Verfügung un-  
gesetzlich und sagt:

„Wenngleich in das neue Wehrgesetz für die teil-  
weise Heranziehung die „besondere Verwendbar-  
keit“ eingeschmuggelt worden ist, so bedeutet das natür-  
lich doch nur, daß die Heranziehung für den militäri-  
schen Dienst nötig ist, gibt nur das Recht, die Reserve  
oder Ersatzreserve zu den Fahnen einzuberufen. Von  
einer Einberufung der Reserve zum Eisenbahndienst  
ist im Wehrgesetz natürlich nicht die Rede. Man hat hier  
ein Exemplar davon, wie jene ausnahmsweise Befug-  
nis, von der man behauptet hat, sie sei insbesondere  
gegen Ungarn und für die Armee nötig, mißbraucht  
werden könnte.“

Wozu zu bemerken ist, daß es natürlich die Christ-  
lichsozialen und Nationalverbändler waren, die das neue  
Wehrgesetz in seiner gegenwärtigen Fassung beschloßen  
haben, wodurch der Regierung die zu den mißbräuch-  
lichsten Auslegungen führende „besondere Befug-  
nis“ eingeräumt wird. Auch das Zentralorgan der  
sozialdemokratischen Partei Deutschlands, der Berliner  
„Vorwärts“, nimmt von dem Erlaß Kenntnis, indem  
er schreibt:

„Dem Organ der freigewerkschaftlichen österrei-  
chischen Eisenbahnerorganisation ist eine Drucksache in die  
Hände gefallen, die die Regierung in der Staatsdruckerei  
herstellen läßt, und die nichts weniger enthält, als den  
Mobilisierungsbefehl für die Eisenbahner, die dem Heere  
oder der Landwehr angehören. In dieser Mobilisierungs-  
order wird mit als Zweck der Einberufung die teilweise  
Ergänzung des Heeres bezeichnet, und es wird weiter darauf  
aufmerksam gemacht, daß die Eisenbahner, sobald sie den  
Einberufungsbefehl erhalten, unter der militärischen  
Disziplin- und Strafgewalt stehen. Die Eisenbahner sollen  
jedoch nicht zum Heeresdienst einberufen werden, sondern  
sie haben nach Erhalt ihres Einrückungsbefehles ihren ge-  
wohnlichen Eisenbahndienst zu versehen. Dieser Befehl der  
Regierung, der also für den Fall eines Eisenbahnerstreiks  
oder einer passiven Resistenz den Widerstand der Eisen-  
bahner durch das drakonische Militärstrafrecht brechen soll,  
wird von der Regierung deshalb vorbereitet, weil sich unter  
den Eisenbahnern eine von Tag zu Tag wachsende Er-  
regung bemerkbar macht. Die Wiener „Arbeiter-Zeitung“  
macht zu der aufsehenerregenden Enthüllung des Eisen-  
bahnerorgans die Bemerkung, daß in den Heeresgesetzen  
dem Kaiser wohl das Recht gegeben wird, die Reservisten  
jederzeit einzuberufen, aber selbstverständlich nur zum  
Heeresdienst, nicht aber zu Eisenbahnerarbeiten.“

Die bürgerliche Presse, die sonst über jeden Wind,  
von dem irgendein hoheitlicher Darm gebläht wird, zu  
berichten weiß, schweigt natürlich. Ihr und ihren Hinter-  
männern könnte es natürlich nur angenehm sein, wenn  
die Eisenbahner aufs Haupt geschlagen und deren Or-  
ganisationsfreiheit erdrückt würde. Natürlich schweigt  
auch die Regierung, obwohl gerade sie alle Ursache  
hätte, ihr durch unsere Enthüllung ihrer Missetat  
arg kompromittiertes sozialpolitisches Gewissen durch  
ein Dementi zu entlasten. Das kann sie natürlich nicht,  
weil sie nur zu gut weiß, wie wohlinformiert wir über  
ihre Pläne sind.

#### Was unter einem nationalverbändlerischen Justiz- minister gesehen kann.

Zweihundert Personen wurden vorlehten Sonntag  
in Wien verhaftet, weil sie das antiklerikale Flugblatt  
„Josesblätter für das deutsche Oesterreich“ verbreiteten.  
Die Anhänger der Freien Schule wollten einmal die be-  
rühmte österreichische Gleichheit vor dem Gesetz erproben  
und für sich jenes Recht in Anspruch nehmen, das die  
Klerikalen seit jeher besitzen. Sie wurden dafür eingeperrt.  
Es ist aber auch etwas anderes, wenn man „Religions-  
unterricht“ in der Form des Klerikalen „Bonifazius-  
blattes“ oder wenn man Staatsbürgerunterricht in  
Form der freiheitlichen „Josesblätter“ verbreitet. Im  
ersten Falle tritt der § 23 des Preßgesetzes außer Gel-  
tung, die Polizisten sehen nichts oder wollen nichts sehen,  
die Staatsanwälte haben keinen Grund zum Einschreiten,  
die Kirchen hören auf, reine Erbarmungsstätten zu  
sein. Sobald aber ein ganz gleich ausgestattetes freiheit-  
liches Flugblatt mit einem die Staatsbürger über die  
Klerikale Gefahr aufklärenden Inhalt verbreitet wird,  
tritt die Staatsgewalt in Aktion und die Arreste füllen  
sich mit Inculpanten, die das schreckliche Verbrechen be-  
gangen haben, den § 23 des Preßgesetzes zu übertreten.

Der Freien Schule ist eigentlich die Probe aufs  
Exempel glänzend gelungen, es ist nun erwiesen, daß  
man in Oesterreich mit zweierlei Maß mißt. Was dem  
einen Teil der Bevölkerung, den Rückschrittler, mit  
ihrem „Bonifaziusblatt“ gestattet ist, wird den Freihei-  
tlichen mit ihren „Josesblättern“ verboten. Es wurden  
zwar fast zwei Millionen solcher aufklärender Schriften  
in 1800 Städten und Märkten verbreitet, wobei die Po-  
lizei nur verschwindend wenige Attentäter und nur eine  
kleine Zahl corpora delicti erpischte, aber immerhin  
zeigt das Bestreben, die Verbreitung zu verhindern und

die Verbreiter abzufassen, daß die Polizei auch ohne Kenntnis des Inhalts weiß, welcher Unterschied zwischen „Zosefsblättern“ und „Bonifaziusblättern“, zwischen dem „gedruckten Religionsunterricht“ und dem „gedruckten Staatsbürgerunterricht“ besteht.

Diese Tatsachen werden ungemein aufklärend wirken. Ein wenn auch nur geringer Teil des Bürgertums hat sich an der Verbreitung des Flugblattes beteiligt und nun gesehen, welche Macht der Merkantilismus besitzt, wie für ihn Gesetze außer Kraft gesetzt werden, so wie man bisher für ihn Gesetze nach Bedarf ausgelegt hat. Diese Aufklärung tut wohl, denn uns, den Sozialdemokraten, war es ja nichts neues, daß die Grundlage des Staates — zweierlei Gerechtigkeit ist. — Was sagen aber die angeblich freiheitlichen Nationalverbändler dazu, die ihren Herrn v. Hochenburger an der Spitze der Justizverwaltung haben?

**Merkantiler Geschäftsgeist.**

Christus trieb dereinst die Wechler mit Stricken aus dem Tempel, denn er sagte: „Mein Haus ist ein Bethaus, ihr aber habt es zu einem Kaufhaus gemacht!“ Die Wechler sind aber heute schon wieder da. Zum Eucharistischen Kongreß konnte man im „St. Bonifazius“ Nr. 3 vom März 1912, nachstehende Kaufanpreisung lesen:

„Die Teilnahme an den Gnaden und Gaben des Kongresses kann auch ohne persönliches Erscheinen geschehen. Durch die Einwendung des Betrages wird der einzelne oder die Familie Mitglied des Kongresses, hat Teil an den geistlichen Gnaden und Vorteilen...“

Das Mittelalter ist vorüber, aber Teufel redivivus singt immer noch:

„Wenn das Geld im Kasten klinget,  
Die Seele aus dem Fegfeuer springt!“

**Der Merkantile Massenauzug.**

War das ein Rummel in den Straßen Wiens! Wer in den letzten Tagen durch das Zentrum unserer Stadt ging, über die Ränntnerstraße zum Stephansplatz, der sah und hörte nichts vor einer Menge schreiender Krämer, die sich auf der Straße und vor allen Kirchentüren breit machten: „Anschäftsarten!“ „Festprogramme!“ „Eucharistienmedaille!“ „Festschriften!“

Eucharistenkongreß nannten sie den Jahrmarkt, der da im großen Stil infanzent war, und der eine richtige Heerschau des Merkantilismus war, vor dem sich in Desterreich die ganze Staatsgewalt beugt. Und echt jahrmärklich war auch sonst manches, was sich an diesen Pfaffenkongreß knüpft. So stand nämlich im „Wiener Diözesanblatt“ zu lesen:

1. Einen vollkommenen Ablass gewinnen einmal während der Kongreßzeit alle jene, welche an einem Kongreßtag in Wien die heiligen Sakramente der Buße und des Altars empfangen, daselbst eine Kirche besuchen und für die Einnahme der kirchlichen Fürsten, für die Bekehrung aller Irregläubigen und Sünder sowie für die Erhöhung unserer Mutter (der Kirche) ihr Gebet andächtig verrichten.

2. Einen Ablass von sieben Jahren und sieben Quadranten können an jedem Kongreßtag alle gewinnen, welche in irgend einer Kirche oder einem öffentlichen Oratorium vor dem Allerheiligsten andächtig beten. Beide Ablässe können auch dem armen Seelen im Fegfeuer zugewendet werden.

3. Am 14. September wird nach dem Hochamt im St. Stephans-Dom der päpstliche Segen gegeben, der mit einem vollkommenen Ablass unter den gewöhnlichen Bedingungen verbunden ist.

4. Alle Gläubigen der ganzen Welt können am Prozessionsstag, das ist am 15. September, wenn sie die heilige Kommunion empfangen und sich im Geiste mit den Prozessionsteilnehmern vereinigen, einen vollkommenen Ablass gewinnen.

Mit Rücksicht auf die großen geistlichen Gnaden erhalten alle Priester, welche in der Zeit vom 1. bis 20. September in der Wiener Erzdiözese Weihe hören, auch die Vollmacht, von den bischöflichen Reservaten (beispielsweise von Nord, Raub, Blutschande loszusprechen, was sonst nur den Bischöfen zusteht) loszusprechen zu können.

Das steht wirklich so in dem frommen Blatt und alles das ist „zu gewinnen“... Kom kostet das nichts und darum gibt es das ansehend umsonst. In Wahrheit verzichtet Rom da nur auf das Bargeld als Gegenleistung, macht sich aber den ganzen Menschen zum Gefangenen und hebt den Priester hoch über alle anderen Menschen hinaus, entsprechend der Behauptung, die wir einmal in einem Hirtenbrief des Fürstbischofs von Salzburg gelesen haben, in dem es hieß:

Der römisch-katholische Priester steht himmelhoch über allen menschlichen Gewalthabern und Würdenträgern, hoch über allen Bewohnern des Himmels, er ist eigentlich nicht „Mensch“, nein, er ist ein Gott, ja noch mehr als Gott, er kann Größeres tun, als Gott durch die Welterschöpfung getan, denn Gott hat ihm Gewalt über sich selbst gegeben.

Weiters hieß es in dem Hirtenbrief, daß der Priester mehr kann als die Heiligen und selbst mehr als die Heilige Jungfrau, denn die können für einen Sünder bei Gott nur Fürbitte leisten, während der Priester den Sünder loszusprechen kann. — Ist das nicht der reine Casarenwahn?

**Eucharistischer Kongreß und Eisenbahndienst.**

Zu dem soeben beendeten Eucharistischen Kongreß rechnete die Staatsbahnverwaltung mit einem Verkehrszuwachs von mindestens 60.000 Reisenden. Das „Desterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ schrieb dazu:

„Da die k. k. Staatsbahnen lediglich auf ihre eigenen Wagenstände angewiesen sind, handelt es sich um eine Verkehrsleistung, welche in ihrer Bedeutung nicht

unterdrückt werden sollte. Es dürften zirka 80 Sonderzüge und wahrscheinlich ebenso viele geteilte Normalzüge zur Einleitung gelangen, und kann man sich einen Begriff davon machen, welcher Anstrengungen es bedarf, um Störungen des regelmäßigen Betriebes durch eine solche außerordentliche Frequenz hintanzubalten. Da die k. k. Staatsbahnen anlässlich des Sokol-Festes Proben ihrer Leistungsfähigkeit gegeben haben, so ist es zu hoffen, daß auch diese außerordentliche Mehrarbeit ohne jeden Anstand wird bewältigt werden können.“

Diese außerordentliche Mehrarbeit mußte natürlich von den Bediensteten geleistet werden. Da sie sonst nichts davon haben, bekommen sie wohl einige Ablässe.

**Die Finanzlage der österreichischen Eisenbahnen.**

Die günstige Einnahmentwicklung unserer Eisenbahnen hält weiter an. Vor einigen Tagen wurde der Einnahmensweis der Südbahn für die erste Septemberdekade veröffentlicht, welcher zeigt, daß die Gesellschaft seit dem Beginn des Jahres eine Steigerung der Einnahmen um rund 7 Millionen Kronen gegenüber der korrespondierenden Periode des Vorjahres zu verzeichnen hat. Wie verlautet, haben auch die Einnahmen der Staatsbahnen im Monat August eine wesentliche Erhöhung erfahren. Ende Juli war gegenüber dem Vorjahre ein Ueberschuß von 328 Millionen Kronen zu verzeichnen gewesen. Im Monat August ist eine weitere Steigerung der Einnahmen um etwa 7 Millionen Kronen eingetreten, so daß sich das Plus der Staatsbahnen seit Beginn des Jahres auf etwa 40 Millionen Kronen belaufen dürfte.

**Ausland.**

**Nordamerikanische Fabrikanten als Dynamitarden.**

Im Jänner und Februar d. J. ging durch die gesamte amerikanische und europäische Kapitalistenpresse die Nachricht, die streikenden Wollspinner in Lawrence im Staate Massachusetts hätten Fabriken angegriffen, sie mit Steinen beworfen und mehrere Dynamitattentate sowie Brandstiftungen teils ausgeführt, teils versucht. Wie sich nun herausstellt, hat es sich bei allen jenen Ausschreitungen um ein System der Fabrikbesitzer gehandelt und um eine mächtige Organisation derselben, auf die in letzter Linie alle jene Untaten zurückzuführen sind. Dieses System verfolgte den Zweck, die Streikenden zu diskreditieren und gegen die organisierte Arbeiterschaft eine feindliche Stimmung herbeizuführen.

Dieses ganz ungeheuerliche Miesenverbrechen kam durch die Verhaftung des Bostoner Tuchfabrikanten E. W. Pitman, eines vielfachen Millionärs, der der Polizei ein aufsehenerregendes Geständnis ablegte und sich hierauf erschoss, an den Tag. Pitman erklärte, daß sich die Mitglieder der American Woolen Company, deren Präsident er war, sowie vieler anderer großer Gesellschaften sich ungesetzlicher Methoden bedient hätten, um den letzten Streik in Lawrence im Jänner und Februar dieses Jahres zu brechen...

Es sind noch nicht alle Einzelheiten des Geständnisses veröffentlicht worden, doch geht aus den bisher bekannt gewordenen Tatsachen hervor, daß Pitman die Maschinenfabriken einer mächtigen Organisation der Textilmagnaten von Massachusetts enthüllte. Diese Verbrecherorganisation ließ durch eigens gedungene Individuen verschiedene Gewalttakte verüben; sie ließ an mehreren Stellen der Stadt Lawrence Brand anlegen und Dynamitbomben verteilen, um etwaige Brände oder Explosionen den Arbeitermengen zuschieben zu können und hiedurch die Streikenden und die Arbeiterpartei zu diskreditieren...

Die Behörde erklärt, daß viele der bedeutendsten Fabrikanten in die Affäre verwickelt seien. Es sind bereits viele Verhaftungen vorgenommen worden. So wurde in Boston einer der Hauptlinge des Wolltruffs, William Wood, verhaftet. Am 29. August sind in Lawrence ein Zeichner namens Collins und ein Zeichenbestatter namens Breen verhaftet worden, die beschuldigt sind, im Auftrag der Wollfabrikanten die Dynamitattentate ausgeführt zu haben. Der amerikanischen Wollgesellschaft gehören jene Spinnereien in Lawrence an, in denen der Streik ausgebrochen war, in dessen Verlauf es zu blutigen Zusammenstößen zwischen Streikenden und Polizei gekommen war. Während der mehrmonatigen Dauer des Ausstandes war eine Spinnerei in die Luft gesprengt worden und auch die Behörden waren damals der Ansicht, daß es ein Werk der Streikenden war, weshalb sie mit der größten Rücksichtslosigkeit gegen die Streikenden vorgingen. Es wurde Witz in Massen nach Lawrence gebracht und so dem Streik ein Ende bereitet.

Die Methode, durch von Polizisten gehaltene und bezahlte Lockspiegel und andere Verbrecher die Arbeiterbewegung zu diskreditieren, ist auch im hochzivilisierten Europa während der Ausnahmszeit vielfach mit mehr oder weniger Erfolg geübt worden. Auch wir in Desterreich wissen davon ein Lied zu singen. Da von den amerikanischen Unternehmern geübt Propaganda ist also nicht neu, wenn sie auch im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten größere Dimensionen annimmt. Die verbrecherische Taktik zeigt aber, welche Mittel die Kapitalisten benötigen, um eine noch größere Ausbeutung ihrer Lohnsklaven zu erzielen. Die Antwort eines jeden denkenden Arbeiters kann nur sein: Steine in die Organisation der Klassenbewussten Arbeiterschaft! Die sozialdemokratische Presse hat immer darauf hingewiesen, daß es sich bei den amerikanischen Dynamitattentaten nur um kapitalistische Verbrechen handeln kann, und wir haben dies in deutlichster Weise schon bei der Verpöndung des „anarchistischen Dynamitattentats“ auf das Gebäude der „Times“ in Los Angeles ausgesprochen. Der weitere Verlauf der dortigen Ereignisse hat uns recht gegeben.

**Das Land der Eisenbahnunfälle**

sind die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die jüngste Katastrophe bei Corning im Staate Newyork, bei der ein Expreszug in den Personenzug hineinstieß, wodurch von zum größten Teil schlafenden Reisenden 34 ge-

tötet und 60 schwer verwundet wurden, gibt zu einer statistischen Betrachtung Veranlassung. Vom 2. Juli 1909 bis zum 30. Juni 1910 sind bei 5861 Zusammenstößen und 5919 Entgleisungen in den Vereinigten Staaten 3804 Personen getötet und 82.374 verletzt worden. Für den Tag gibt es durchschnittlich in Nordamerika drei Duzend Zusammenstöße und Entgleisungen, ein Duzend Toter und rund 210 Verletzte. Die Zahl der in einem Jahr Getöteten ist sechs mal so groß wie in Deutschland und die Verwundetenziffer ist sogar sieben mal höher. Es gibt kein anderes Land auf der Erde, wo der Tod auf den Schienen so viel Opfer fordert, wie gerade in Nordamerika. Woran das liegt, wird man leicht verstehen, wenn man den nachlässigen oder vielmehr fahrlässigen Betrieb und den mangelhaften Ausbau der Bahnen in Betracht zieht. Die meisten Unglücksfälle hätten vermieden werden können, wenn ein mehr gewissenhaftes und größeres Personal angestellt wäre. Jedoch die Eisenbahnprivatgesellschaften im Dollerland — wie jedes andere Unternehmen vertrustet — sparen lieber an Dienstpersonal und legen die Schienen fast ohne Unterbau, um einen möglichst hohen Profit zu retten.

**Personalvermehrung und Verkehrssteigerung.**

Nach der Statistik des Deutschen Reiches waren im Jahre 1910 bei den deutschen Eisenbahnen insgesamt 700.371 Beamte und Arbeiter beschäftigt gegen 537.121 im Jahre 1900, was eine Vermehrung des Personals um 30.4 Prozent bedeutet. Die Leistungen der Eisenbahnen sind in viel größerem Maße gestiegen, was sich schon aus den Einnahmen ergibt, die im letzten Jahrzehnt im Personenverkehr um 51.5 Prozent, im Güterverkehr um 48.8 Prozent gestiegen sind. Die ganze gewaltige Verkehrssteigerung zeigen die folgenden Ziffern: Es betrug die Zahl der beförderten Personen 1900: 856.3 Millionen, 1910: 1540.9 Millionen; der geleisteten Personenkilometer 1900: 20.061.7 Millionen, 1910: 34.400.6 Millionen; der beförderten Tonnen 1900: 338.4 Millionen, 1910: 531.5 Millionen, der geleisteten Tonnenkilometer 1900: 34.698.9 Millionen, 1910: 51.814.8 Millionen. Demnach sind in zehn Jahren gestiegen: die Zahl der beförderten Personen um 80 Prozent, die Personenkilometer um 76.7 Prozent, die Zahl der beförderten Tonnen um 57.1 Prozent, die Tonnenkilometer um 49.3 Prozent, das Personal um 30.4 Prozent.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Ertrinkungstod eines Eisenbahners auf dem Heimweg von der Betriebsstätte — kein Betriebsunfall.** Ein Oberbauarbeiter der k. k. Nordbahn hatte im Jänner 1911 mit noch einigen Arbeitern eine Nacharbeit zu verrichten, nach deren Beendigung — gegen 12 Uhr nachts — er sich nach seiner am Eisenbahndamm befindlichen Wohnung hinbegeben wollte. In der Dunkelheit stieg er vom Bahndamm herab, um auf der Straße weiterzugehen; dabei stürzte er an einer Stelle ab, fiel in den den Bahndamm entlang sich hinziehenden Fluß und ertrank. Die Leiche wurde fünf Tage später aufgefunden. Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen wies den Entschädigungsanspruch der Witwe des Verunglückten ab und sie erhob die Klage beim Schiedsgericht der Anstalt in Wien, wo sie angab, daß ihr Gatte, als er sich auf dem Heimweg von der beendeten Arbeit befand, noch im Dienst stand, ferner daß er vom Schlag getroffen ins Wasser gefallen und so ertrunken sei. Die beklagte Anstalt bestritt den Unfall als Betriebsunfall schon mit dem Hinweis darauf, daß er sich nicht auf dem Territorium der Bahn ereignet habe.

Die widersprechenden Angaben beider Parteien veranlaßten das Schiedsgericht, einen Lokausgangsschein vorzunehmen, der zunächst der Arbeitsstelle galt, bei der der Verunglückte zuletzt beschäftigt war, ferner war die Bezeichnung zu überprüfen, die der Arbeiter zuletzt eingeschlagen hatte. Die Befragung des Schwerges ergab, daß der Verunglückte einen schlecht erhaltenen Fußweg gegangen war, während die Bezirksstraße in gutem Zustand und nur von leichten Gräben flankiert ist. Der Fußweg hat an seiner rechten Seite, in der Richtung gegen den Fluß, einen tiefen Graben. Links von diesem Fußweg, dem Fluß entlang, der nur stellenweise ein steiles Ufer hat, wurde auch die Leiche gefunden. Dazu war noch die Frage zu erörtern, ob die Beschäftigung, die der Verunglückte in der Todesnacht verrichtet hatte, etwa durch Einatmung giftiger Stoffe, sein Orientierungsvermögen getrübt und so den Ertrinkungstod herbeigeführt habe. Diese Frage wurde bei der Verhandlung vom sachverständigen Gerichtsarzt verneint, weil nach den gegebenen Verhältnissen kein Anhaltspunkt für eine derartige Annahme zu finden war. Dagegen sei es nach der Meinung des Sachverständigen denkbar, daß der Verstorbene in der Nacht sich verirrt, weil es finster war und weil es eine Tatsache ist, daß bei manchen Leuten das Sehvermögen in der Nacht — bei Tag ist es ganz intakt — durch Nachtrübungen so gestört sein kann, daß das Orientierungsvermögen dadurch empfindlich leidet. Der Zustand der Trunkenheit begünstigt den Eintritt eines solchen Zustandes der Desorientierung. Das Schiedsgericht wies die Klage ab. In der Begründung wird gesagt:

Der Verunglückte ist nicht, wie es in der Klage heißt „durch Schlaganfall“ gestorben, sondern hat den Tod durch Ertrinken gefunden. Die Frage, ob der Ertrinkungstod sachlich mit dem Betrieb verknüpft war, mußte verneint werden, weil der Verunglückte sich zur Zeit des Unfalls nicht mehr im Dienst befand. Unter besonderen Umständen könnte wohl auch der Heimweg vom Dienst als zum Betrieb gehörig angesehen werden, insbesondere dann, wenn der Bedienstete gezwungen gewesen wäre, den Bahnhörper zu seinem Heimweg zu benutzen. Dieses Moment trifft hier nicht zu, weil dem Verunglückten eine breite Straße zur Verfügung stand, die gangbarer und auf der ein Abirren nicht gut möglich war. Eine Schädigung des Orientierungsvermögens durch die Arbeit liegt nach dem Sachverständigengutachten auch nicht im Bereich der Wahrscheinlichkeit und der Zustand der Desorientierung durch Nachtrübungen ist vom Gerichtshof nicht in Diskussion gezogen worden, weil ein solcher Defekt beim Verunglückten nicht behauptet wurde. Da sich also der Unfall weder im Dienst noch beim Verlassen des Dienstes auf dem Bahnterritorium und auch nicht in einem sachlichen Zusammenhang mit der Eisenbahnarbeit ereignete, mußte die Klage als unbegründet abgewiesen werden.

Es ist schwer anzunehmen, daß dieser Arbeiter den schlechten Fußweg aus mitternächtlichem Uebermut oder zu seinem persönlichen Vergnügen gewählt hat. Er könnte ihn vorgezogen haben, weil er einfach der nähere war der ihn rascher nach Hause führen konnte. Diese Frage ist nicht in Diskussion gezogen worden.

**Antschrenbeleidigung infolge des permanenten Südbahnstandals.** Für den Schlandrian der Südbahn müssen immer andere büßen, und zwar das Personal und die Passagiere, denn gewöhnlich kommt es zwischen den beiden letzteren bei vielen Anlässen zu erregten Auseinandersetzungen, die dann im Gerichtssaal ihr Nachspiel finden. Am 30. Juli kam es nach dem Einsteigen des um 7 Uhr 15 Minuten früh in der Richtung gegen Graz die Station Judendorf passierenden Zuges in einem Coupé zu einem Aufritt zwischen Sommerfrischlern und dem Kondukteur, weil in Judendorf nicht die leeren Coupés geöffnet wurden. Der Papierhändler Fritz Braun, der in Gesellschaft von fünf Herren zum Bahnhof in Judendorf kam, war darüber besonders aufgeregt, daß der Kondukteur einen seiner Freunde, einen Herrn Doktor, in ein Coupé zu einem Arbeiter gesteckt hatte. Als nun der Kondukteur in das Coupé trat, um die Fahrkarten zu revidieren, grüßte er mit „Guten Morgen!“ und verlangte die Fahrkarten. Der Papierhändler Fritz Braun aber schrie den Kondukteur an und drohte ihm wiederholt, daß er ihn ablösen lassen werde. Der Kondukteur, der im Dienste nach dem österreichischen Strafgesetz als Amtsperson gilt, erstattete hierob die Anzeige, und so hatte sich Braun wegen Antschrenbeleidigung vor dem Bezirksrichter von Graz Dr. Popelak zu verantworten. Der Kondukteur Leonhard Writsch aus Bruck a. d. M. schildert den Vorgang und sagt, daß ihn Herr Braun beim Betreten sofort angeschrien habe, daß er ein fleckhaftes und lämmelhaftes Benehmen an den Tag lege und in ein Bauernhaus oder zu einem Lastenzug gehöre. Weiters drohte er dem Kondukteur, daß er ihn ablösen werde. Da sich der Kondukteur keiner Handlung bewußt war, die eine Ablösung zur Folge haben könnte, fragte er den „gebildeten“ Braun, warum er ihm mit der Ablösung drohe; darauf sagte Braun: „Ruhe, sonst lasse ich Sie ablösen!“ Nun wurde der staatsanwaltschaftliche Funktionär Dr. Heinrich Pöschacher einberufen, der sich damals in Gesellschaft des Braun befand. Er bestritt, daß Beschimpfungen gefallen seien. Er habe auch sogleich nach dem Auftreten erklärt, daß keine beleidigenden Äußerungen gefallen seien, außer die in schreiendem Tone gebrauchte Aufforderung: „Ruhe, sonst lasse ich Sie ablösen!“ Was eine Antschrenbeleidigung beinhalten könne. Der Mediziner Dr. Anton Pöschacher erklärte ebenfalls, von den beleidigenden Äußerungen nichts gehört zu haben. Der Richter sprach nun Braun frei mit der Begründung, daß er sich nicht die Ueberzeugung verschaffen könne, daß die beleidigenden Äußerungen gefallen seien, denn es sei auch eine mehr juristische Person im Coupé gewesen, die sich an die beleidigenden Äußerungen gewiß erinnert hätte. Was die schreiende Aufforderung des Braun: „Ruhe, sonst lasse ich Sie ablösen!“ betreffe, so könne darin keine Beleidigung erblickt werden, sondern sei dies nur eine Ungehörigkeit. Der Freispruch hatte allgemein überrascht. Wenn die Richter die Auffassungen über Antschrenbeleidigungen nicht mit einer Strenge des Gesetzes anwenden, so ist dies jedenfalls zu begrüßen, natürlich aber nur dann, wenn diese Auffassungen nicht nur den bestgestellten oder sogenannten gebildeten Gesellschaftsschichten zugute kommen. Wir würden aber trotzdem einem Arbeiter nicht empfehlen, in einem solchen Falle die Rolle des Angeklagten zu übernehmen. Wenn auch Herr Braun freigesprochen wurde, so viel steht trotzdem sicher, daß sein Benehmen keine allzu hohe Bildungsstufe verrät. Wenn der Südbahnstandal mit einer Beschimpfung der Bediensteten bekämpft wird, so sind wir sicher, daß diese Art von Bekämpfung noch lange keinen Erfolg aufzuweisen haben wird.

**Epilepsie als Unfallfolge.** Ein Bahnwächter der österreichischen Staatsbahnen erlitt am 27. September 1909 einen Unfall; als er an diesem Tag gegen 4 Uhr früh nach dem Passieren des Zuges die Bahnübergänge öffnete, schlug ihm die Kugel derartig gegen den Kopf, daß er zu Boden stürzte und bewußtlos liegen blieb. Einige Tage nach diesem Ereignis trat bei dem Verletzten ein epileptischer Anfall auf. Solche Anfälle traten immer wieder im Verlauf der Zeit auf und verloren sich nicht wieder.

Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat dem Verunglückten nach Abschluß des Heilverfahrens unter Annahme einer 60 2/3 prozentigen Einbuße an Erwerbsfähigkeit eine 40prozentige Rente des Jahresarbeitsverdienstes zugesprochen, indem sie den Unfall nicht als Verkehrsunfall, als wirkliche Unfallfolge, aber nur nervöse Störungen, nicht aber die epileptischen Anfälle anerkannte. Gegen diese Auffassung der Anstalt erhob der Verunglückte die Klage beim Schiedsgericht, in der er darauf hinwies, daß es sich um eine Ereignis im Verkehr handle, daß die epileptischen Anfälle Folgen des Unfalles seien, und daß ihm demgemäß eine höhere Rente gebühre.

Bei der Verhandlung erfuhr man aus Zeugenaussagen, daß der Kläger schon vor dem Unfall wegen Arteriosklerose (Verkalkung der Hauptader) im Krankenhaus zur Behandlung war. Dagegen äußerten sich die ärztlichen Sachverständigen in ihren Gutachten dahin, daß beim Kläger als sichere Unfallfolge auf Konstitutionsstörungen beruhende Kopf-schmerzen bestehen, ferner stark entwickelte Depressionszustände. (Niedererschlagenheit und tiefe Verstimmung.) Die Anfälle des Klägers sind epileptischer Natur und können zwei Ursachen haben: entweder die Arteriosklerose oder das Trauma (den Unfall). Dieses letztere traf einen Menschen, der schon veränderte und widerstandsunfähige Blutgefäße hatte. Für die plötzliche Entstehung der Anfälle spricht der Umstand, daß der Kläger schon vor dem Unfall an Arteriosklerose litt. Wahr scheinlich aber ist die Entstehung durch den Unfall. Dafür spricht die Art der Anfälle, wie vorübergehende Serienanfalle und anderes. Der Kläger ist vollkommen erwerbsunfähig. Bei Annahme der Epilepsie als Unfallfolge kann auf den Unfall eine Einbuße von 75 Prozent ohne die 50 Prozent bezogen werden. Auf die Arteriosklerose und die damit verbundenen Herzbeschwerden entfallen 25 Prozent Einbuße.

Das Schiedsgericht fällt folgende Entscheidung: „Was die Frage des Verkehrsunfalls anlangt, so mußte der Gerichtshof sie verneinen, da aus Grund der eigenen Angaben des Klägers eine Gefährdung seiner Person durch den Verkehr zur Zeit des Unfalles infolge nicht angenommen werden kann als der Zug das Wächterhaus bereits passiert hatte. In dieser Richtung war die Klage unbegründet. Dagegen hat das Schiedsgericht auf Grund der Beweisergebnisse die Epilepsie als Unfallfolge anerkannt und die Einbuße an Erwerbsfähigkeit mit 100 Prozent festgesetzt. Es ist nachgewiesen, daß der Kläger bis zum Unfalltag seinen Dienst immer versehen hat, bis dahin also erwerbsfähig war. Dann kam der Unfall, der gewiß ein schwerer war, da er mit mehrförmiger Bewußtlosigkeit verbunden war. Wenige Tage nach dem Unfall trat beim Kläger der erste epileptische Anfall auf. Da vorher solche Anfälle niemals beobachtet wurden, und die Sachverständigen auf Grund vor Zeugenaussagen und mit Rücksicht auf den Typus der Anfälle sowie die Art des Krankheitsverlaufes die traumatische Entstehung der Epilepsie als wahrscheinlich bezeichneten, lag kein Grund vor, an dem Kausalzusammenhang der Krankheit mit dem Unfall, der ja von der beklagten Anstalt anerkannt ist, zu zweifeln. Der Gerichtshof ist der Ansicht, daß der Kläger durch den Unfall seine ganze Erwerbsfähigkeit eingebüßt hat, da er bis zum Unfall seinen Dienst versehen konnte,

was ihm durch die Unfallfolgen unmöglich gemacht wurde. Daß der Kläger schon vor dem Unfall medizinisch nicht ganz vollwertig war, mag richtig sein, aber es kam praktisch — da er seine Arbeit tun konnte — nicht zum Ausdruck. Dem Kläger war daher aus all den hier angeführten Gründen eine 60prozentige Rente von seinem Jahresarbeitsverdienst zuzuerkennen.“

### Streiflichter.

**Der Umgang der „Verkehrsbündler“.** Sonntag den 15. d. war in Wien eine große Speerschau der schwarzen Garde. Ein Heer von Geistlichen, Pfarrerweibern und alten Kerkelweibern mit und ohne Hosen hatte sich da zusammengesunden. Polakische, slowakische, hannakische, kroatische und Tiroler Bauersleute waren in ihren farbenreichen Volkstrachten erschienen und das Straßenbild glich einige Tage einem internationalen Bauernkirta. Tausende und Abertausende dieser zumeist fremdsprachigen Kongreßteilnehmer pilgerten hinaus nach Schönbrunn zum k. k. Tiergarten, um dort gute Freunde oder alte Bekannte aufzufuchen. Die Menagerieverwaltung, die Lottokollektoren und die Damen vom Spittelberg sollen in diesen Tagen den größten Zuspruch gehabt haben.

Die Anzahl der ländlichen Besucher wäre eine noch bedeutend größere gewesen, wenn nicht ein mehrtägiges, ununterbrochenes Regenwetter viele der alten „frummen Wasil“ von der Fahrt nach Wien abgehalten hätte. Sonntag den 15. war die große Parade. Knabenjorte, Bitt- und Wallfahrtsvereine, Veteranen, Lotto- und Ambrosolobereine, „Gott Nimm“-Ambeter und Schwartelmagenervereine und, Gott sei's getrommelt und gepfeifen, auch der „Verkehrsbund christlicher Eisenbahner“ war mit Musik und Fahne ausgerückt. Ein Bild des Glends und des Jammers, standen zirka 180 Eisenbahner, welche die Verkehrsbundleitung aus allen Teilen Oesterreichs herangelockt hatte, im strömenden Regen auf dem Paradeplatz. Bis auf die Haut durchnäßt, trübselig und verdrossen, humpelten die Verkehrsbündler im Zuge mit. An den verzweifeltsten Gesichtern der meisten Verkehrsbündler war zu ersehen, daß ihnen inmitten der buntschiedigen Maskaradeteilnehmer nicht sonderlich zu Mute war. Selbst die zwerchfellerstüßternden Anstrengungen der Eisenbahnerkapelle waren nicht imstande, Bewegung in diese Hammelherde zu bringen. So manchem christlichen Eisenbahner wird diese Staffage noch lange in Erinnerung bleiben.

**Freikartenvirtschaft bei der k. k. Staatsbahn.** Vor einigen Tagen fand in Innsbruck eine Protestversammlung der Beamten der k. k. Staatsbahn betreffs Einschränkung der Fahrbegünstigungen statt. Von seiten eines Beamten, welcher an der Versammlung teilgenommen hatte, werden uns folgende traurige Zustände berichtet: Vor kurzem befanden sich bei Schnellzug Nr. 303 (Wien - Selztal - Innsbruck) zirka 340 Reisende, von welchen nicht weniger als 168, sage hundertachtzigsechs mit Freikarten versehen waren. Zur Veruhigung der bürgerlichen Mütter, welche nicht genug getern können, wenn ein Bahnbediensteter mit Freikarte fährt und noch dazu mit Schnellzug, sei hier ausdrücklich bemerkt, daß sich unter diesen 168 nicht ein einziger Eisenbahner befand, sondern Journalisten, Landschaftsmaler und dergleichen. Wenn ein Bahnbediensteter um eine Freikarte bittlich wird, so ist dies mit solchen Umständen und Vorkommnissen verbunden, daß viele es vorziehen, sich eine Personalkarte zu kaufen und noch dazu für Schnellzugsbenützung, welche im Sommer für eigene Bedienstete überhaupt ausgeschlossen ist. Sind diese Zustände einem Eisenbahnministerium bekannt? Was sagt Herr kaiserlicher Rat Gessle zu solchen Vorkommnissen, welcher sich nicht genug ärgern kann über die Freikarten, welche an eigene Bedienstete ausgefolgt werden? Was sagt die steuerzählende Bevölkerung, welcher der letzte Heller herausgetreht wird, wenn die Bahnverwaltungen auf solche riesige Einnahmen verzichten? Denn daß diese Freikartenvirtschaft sich nicht auf die Staatsbahndirektion Innsbruck beschränkt, sondern eine allgemeine Einrichtung ist, welche in der im Eisenbahnministerium herrschenden Protektionswirtschaft ihren Grund hat, ist klar. Es kommt sehr oft vor, daß man bessere Herrschaften, sogar gräfliche Familien in der ersten Klasse antreibt mit Annahmen zum halben Fahrpreis, welche gewöhnlich armutshalber ausgegeben werden. Ein wirklich Bedürftiger für derartige Begünstigungen muß erstens Gesuche machen und ein Armutsgewissnis beibringen. Woher bringt dann eine gräfliche Familie ein Armutsgewissnis? Wenn solche mit Glücksgütern nicht gesegnet sind, so sollen sie halt ganz einfach zweiter oder dritter Klasse fahren. Es ist empörend, wenn man sich die Tatsache vor Augen hält, daß wirklich Arme oder Kranke oft mit ihrem Besuch um Ermäßigung abgewiesen werden, während halbe Millionäre, wenn sie die Protektion eines Nationalverbändlers oder Christlichsozialen haben, umsonst fahren. Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, sich besser umzuschauen, daß derartige Vorkommnisse hintangehalten werden und daß es bei eigenen Bediensteten nicht mit solchen Umständen verbunden ist, wenn einer wirklich eine Freikarte benötigt.

„Die Nationalverbändler sind laubumm!“ Der Reichsbund der deutschen Eisenbahner befürchtet nicht mit Unrecht, daß der infame Verrat der nationalverbändlerischen Abgeordneten auch dem dümmsten Reichsbündler die Augen öffnet, und deshalb werden jetzt überall Versammlungen abgehalten, in denen die Referenten ein ganz merkwürdiges Doppelspiel treiben. Zuerst beschimpfen sie die Sozialdemokraten und sehen ihre Aktion herab, und da sie aber doch fürchten, es werde ihnen das Geschimpfe niemand glauben, schlagen sie so nebenbei auch auf den Nationalverband los. Das letztere ist nun offene Lüge, Komödie, sie wird nur zu dem Zweck aufgeführt, um zu verhindern, daß die Eisenbahner in ihrer Aufregung dem Reichsbund den Rücken kehren. Eine komische Protestaktion gegen den Nationalverband, von denselben Leuten inszeniert, die die besten Freunde, die treuesten Anhänger des Nationalverbandes sind! Aber ein Gutes hat die Sache doch: man hört einmal ein Urteil aus Freundesmund über die Nationalverbändler und das muß doch der Wahrheit entsprechen. Für spätere Zeiten wollen wir festhalten, wie die Referenten dieser Versammlung über die Nationalverbändler denken. So sagte in Jägerndorf ein Herr v. Lorenz, der Referent war, unter anderem: „Schlecht sind sie nicht, die Abgeordneten des Nationalverbandes, aber laubumm sind sie!“ Wir danken dem Herrn für die Bestätigung eines Urteils, das wir schon lange gefaßt haben. Die Herren Oberleitner und Konforten konnten wahrlich nicht besser gekennzeichnet werden. Stolz braucht also nicht einmal das Bürgertum auf diese Vertreter zu sein!

Genosse Johann Falta gestorben. Einer von der alten Garde ist dahingegangen! Der Beamte der Administration des „Zeleznični Zrizenec“, Genosse Johann Falta, ist nach längerer heimtückischer Krankheit im 54. Lebensjahre verschieden. Genosse Falta war vom Anbeginn für unsere Organisation agitatorisch tätig. Er wurde als Kondukteur der Oesterreichischen Nordwestbahn von dieser Bahnverwaltung wegen seiner Organisationsfähigkeit gemahregelt und entlassen. Er war Gründer unserer Ortsgruppe Josefstadt, Jaroměř und langjähriger Obmann unserer Ortsgruppe Prag-Karolinenthal. Nach seiner Mahregelung fand er bei der Administration des „Zeleznični Zrizenec“ Unterkommen. Genosse Falta stellte bis zu seiner Erkrankung sein Können und seine Erfahrung in den Dienst der Organisation. Er war einer von den Alten unserer Organisation, deren Entfaltung schwere Proben zu bestehen hatten. Genosse Falta ist seiner Sache bis zu seinem Lebensende treu geblieben. Ehre seinem Andenken!

**Uniformskandal bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien ohne Ende.** Für die Uniform, welche die Bediensteten abzuwaschen berechtigt sind, ist in der Instruktion XIV in einer Tabelle genau ersichtlich, wie lange einzelne Stücke zu tragen sind. Ueber diese festgesetzte Tragezeit der Uniformstücke wird von den Bediensteten schon seit jeher geklagt, da die Qualität der Uniform der Tragezeit nicht entspricht. Infolge der minderwertigen Güte des Tuches und der schlechten Ausarbeitung durch den Schneider sehen sich viele Bedienstete, wenn sie nicht zum allgemeinen Gespött herumlaufen wollen, gezwungen, sich aus eigenen Mitteln Uniformen nachzuschaffen. Es ist dann beiden geholfen. Der Bedienstete hat in diesem Falle eine passende Uniform, der Staatsbahndirektion bleibt das Ansehen in der Öffentlichkeit gewahrt, allerdings auf Kosten der Bediensteten. In der jüngsten Zeit scheint aber gerade jene Staatsbahndirektion, die von den Bediensteten tadellose Abjuration verlangt, an denselben Klagen für das Tragen der Uniform zu nehmen. Die Staatsbahndirektion läßt, wie schon oft an dieser Stelle bemerkt wurde, für die Bediensteten der Wiener Direktion zum Vergnügen einzelner Direktionsbeamten die Uniform in Triest herstellen, weil sie angeblich billiger zu stehen kommt. Wie sie hergestellt wird, scheint nicht die Sorge zu sein, es entspricht wohl so dem Hauptzweck, die Uniform in Triest machen zu lassen, denn sonst wäre kein Grund vorhanden gewesen, der alten Firma den Rücken zu kehren. In der Personalkommissionssitzung wurde über den erwähnten Lieferanten, der sich vorgenommen haben muß, mit seiner Lieferung das Eisenbahnpersonal als Vogel-scheuchen auszustaffieren, energig Beschwerde geführt. Der Vertreter der Staatsbahndirektion hat versichert, im Falle sich solche auffallende Mängel ergeben sollten, wird die Direktion mit diesem Lieferanten den Vertrag lösen. Es wurden nun der Direktion tatsächlich so manche Kunststücke dieser Lieferung vorgelegt, aber es bleibt bei der Firma Kreftan schon aus dem einfachen Grunde, weil einzeln diese Firma im Verpfeuschen der Uniformstücke das bestmögliche geleistet hat und weiteres in dieser Hinsicht verspricht. Sie findet Unterstützung von seiten einzelner Direktionsbeamten, welche sich wohl viel mächtiger fühlen wie der Herr Staatsbahndirektor selbst, sonst wäre ja ein solcher Skandal einfach unmöglich. Bei der Frühjahrslieferung wurden die für die Uebernahme maßgebenden Beamten auf sehr arge Mängel in der Lieferung aufmerksam gemacht. Statt aber die Uniform nicht zu übernehmen, wurde dieselbe samt den konstatierten Mängeln hinuntergeschickt und an die Bediensteten verabsolgt. Als nun die verpfeuschten Stücke von vielen Bediensteten zum Austausch zurückgebracht wurden, da erfuhr erst jeder einzelne, daß nicht die Firma, sondern er selbst schuldtragend sei, weil er nicht den richtigen Maßzettel eingeschickt habe, denn es war tatsächlich fast kein Stück nach Maß, wie es sein soll, gearbeitet. So mancher hat diese Ausrede als bare Münze hingenommen und die unpassende Uniform ratlos nach Hause getragen. Andere wieder haben unter energischem Protest die Uniform zurückgegeben und einen neuen Maßzettel, für welchen mancher 1 bis 2 Kr. Auslagen hatte, beigelegt. Die Firma Kreftan scheint sich aber in solchen Dingen schon recht gut auszukennen, sie überprüfte die neu eingereichten Maßzettel, ließ die alten beseitigen, die neuen an ihre Stelle besetzen, und das Uniformstück war neuerdings nach Maß gearbeitet und wurde nach Wien als mit dem Maßzettel übereinstimmend abgeschickt. Daß man diese Uniform den auf sie schon sehnsüchtig wartenden Bediensteten ausgefolgt hätte, scheint gerade wegen einer Zeitungsnotiz nicht recht rasam gewesen zu sein, sonst würde man auch diesesmal, wegen Nichtpassens der Uniform, nicht der Firma sondern dem Maßzettel die Schuld gegeben haben und der Bedienstete wäre gezwungen gewesen, die Uniform anzunehmen. Die Lieferung wurde nun abermals zurückgeschickt und der Herr Ludl war auch so freundlich sie mit nach Triest zu begleiten, wahrscheinlich nur zu dem Zweck, vor dem Herrn Kreftan einen Kniefall zu machen, er solle doch der Kompagnie gnädig sein und die Bediensteten anerkennen. Die Geduld ist zwar eine gute Tugend des Menschen, aber wenn man auf die Lieferung der Firma Kreftan warten muß, dann muß man eine wahre Geduldprobe ablegen und sich sehr in Gewalt haben, um nicht auf Vorgehke, die solche Zustände dulden, mit Fingern zu zeigen, wie geduldig sie aus irgend welchem Grund die Fopperie dieser Firma über sich ergehen lassen. Wer kann nun so etwas gutheißen, wenn die Bediensteten auf die mit 1. April fällige Uniform noch immer warten müssen? Herr Staatsbahndirektor Koliska, der sonst mit seinen Untergeordneten, speziell wenn sie der Unterbeamten- oder Dienerkategorie angehören, nicht streng genug umspringen kann, steckt die Hände, die so stark bewehrt sind, vor dem Arisollum ruhig in die Taschen, wahrscheinlich mit dem Gedanken: Ach brauche die von dieser Firma angefertigten Uniformstücke nicht zu tragen, aber mir bleibt das Recht, von den Bediensteten eine tadellose Abjuration zu verlangen. Wir sind auch überzeugt, wenn die Kompagnie Di r t zufrieden ist, wird alles beim alten bleiben, oder wenn diese ewige Unzufriedenheit, welche sich die Bediensteten zu zeigen erlauben, kein Ende nimmt, kann man noch immer eine schlechtere Firma, wie die gegenwärtige ist, finden. Schon aus Bosheit. Wenn nun die Staatsbahndirektion derartige ständige Provokationen der Bediensteten billigt, dann soll sie zumindest ihre Versprechen der Abhilfe, das sie nicht einlösen will, für sich behalten. Um so mehr werden wir uns rühren, diesem Skandal ein Ende zu bereiten.

**Die neueste Fahrbegünstigung des Lokomotivpersonals der k. k. Nordbahn.** In letzter Zeit erhält das Lokomotivpersonal bei Dienstreisen Freifahrtscheine, die mit dem Stempelaufdruck „Dienstreise“ und „Legitimation vorweisen“ versehen sind. Die Folge davon ist, daß Revisionsorgane die Vorweisung der Legitimation aberlangen. Jedem Kenner des Lokomotivfahrwesens ist es ja gut bekannt, daß eine Schonung der Legitimation oder eine Reinhaltung derselben in diesem Falle ausgeschlossen ist. Das Lokomotivpersonal, welches bekanntlich allen Revisionsverhältnissen ausgesetzt ist, manchmal vom Regen bis auf die Haut durchnäßt ist und von der Beschmutzung mit Schmutz nicht verschont bleiben kann, daher auch die Legitimation nicht verschont werden kann. Wie sollen solche Legitimationen nach Jahresfrist aussehen? Im weiteren betrachten wir die Legitimation als ein durch unser Geld erworbenes Privatetacium, da wir doch

die Ausstellungskosten derselben selbst tragen müssen, und nicht gesonnen sind, in einem Zeitraum von einem halben Jahre dieselben uns abermals zu erneuern.

Was aber der Sache die Krone aufsetzt, das sind die Bestimmungen einzelner Heizhausleiter, die sich Rechte einräumen, die weit über die Grenzen der Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums und der Direktionen hinausgehen. So wurde vom Heizhausleiter Herrn Cerný an die Heizhausleitung Lundenburg der Auftrag erteilt, dem von Prerau in Lundenburg ankommenden Personal, welches im Regiewege nach Hause fahren sollte, nur unter Vorweisung der Legitimation einen Freifahrtsschein zur Dienstreise von Lundenburg nach Prerau auszustellen.

Auf Grund dieses Auftrages wurde auch der am 23. August mit Zug 894 eingetroffene Lokomotivbeizer Uhlir beglückt. Derselben wurde der Freifahrtsschein nicht ausgestellt, da derselbe nicht im Besitze einer Legitimation war. Nun blieb dem Uhlir nichts übrig, entweder sich die Heimreise selbst zu bezahlen oder die 100 Kilometer wegen Mangel an Geld zu Fuß zurückzulegen. Da Uhlir aber keinen Heller Geld hatte, sein wiederholtes Bitten um Ausstellung einer Karte vergebens war, ja direkt verweigert wurde, entschloß er sich, die 100 Kilometerreise als Eisenbahnbediensteter anzutreten; natürlich zu Fuß!!

Um 3 Uhr 35 Minuten hat er am 23. August Lundenburg verlassen und ist am 24. August in Prerau um 1/2 Uhr vormittags eingetroffen. Zu diesem in der Eisenbahnbiographie vielleicht einzig dastehenden Falle diene einer breiten Öffentlichkeit ein Bild der Herzlosigkeit der mit diesem Fall in Verbindung stehenden Vorgehens, welche trotz aller Bitten des Heizers Uhlir unergründlich blieben. Trotzdem derselbe bereits 15 Stunden ununterbrochen im Dienste stand, wurde demselben noch von einem Maschinenmeister Rottler, welchem Uhlir sagte, er würde den Weg zu Fuß zurücklegen müssen, der Rat gegeben, es seien ja auf der Straße genügend Zweifacher, an denen sich Uhlir fassen kann. Nach 15stündigem Marsch zu Hause angelangt, meldete sich Uhlir beim Herrn Betriebsleiter Königstein, so auch beim Abteilungsleiter Herrn Cerný. Die Ausrufung Uhlir, daß er von Lundenburg zu Fuß gekommen sei, wurde von diesen Herren ironisch und als etwas Selbstverständliches hingegenommen.

Uhlir meldete seinen Vorgehens auch noch, er sei überhaupt nicht im Besitze einer Legitimation, obzwar er definitiv Heizer sei. Darauf erhielt er noch einen Urlaub von 24 Stunden zu seiner Erholung.

Wir sind der Meinung, daß die Nordbahndirektion ihre Bediensteten nicht dafür bezahlt, um 100 Kilometer Fußmarsch zurückzulegen, aber wir erwarten, daß in diesem Fall Remedur geschaffen wird.

### Korrespondenzen.

**Jglau. (Heizhaus.)** Wir sind leider gezwungen, auf zwei Vorgehensweisen, wie solche nicht sein sollen, aufmerksam zu machen, und zwar sind dies die Herren Witt und Maschinenaufscher Neumann. Speziell Herrn Neumann müssen wir hier mitteilen, daß die Bediensteten und Arbeiter gerade so Bedienstete der k. k. O. N. B. sind, wie er. Größenwahn schadet! Hoffentlich tragen diese Zeiten zur rechtzeitigen Besserung dieser beiden Herren bei; sollte dies nicht der Fall sein, dann sind wir gezwungen, deutlicher zu kommen.

**Gutenstein. (k. k. Staatsbahn.)** Gegenüber der hiesigen Station befindet sich eine Restauration, welche den Abteilungsleitern wärmstens empfohlen wird, da man in dieser Restauration Wasser mit Wein bekommt. Sonntag den 8. September d. J. fand in obgenannter Restauration ein Weinlesefest statt. Am nächsten Tag gingen mehrere Oberbauarbeiter in dieses Lokal, um ihr Mittagessen einzunehmen. Da der Wein lauter Wasser gewesen, stellten sie den Wirt zur Rede wegen des schlechten Weines. Der Wirt gab ihnen folgenden Rat: „Den der Wein zu schlecht ist, der soll nicht zu ihm herein gehen; es liegt ihm nichts daran, wegen dem wird er auch nicht zugrunde gehen!“ Wir geben daher den Eisenbahnern den Rat, den Wirt nicht weiter zu belästigen. Er soll dann seinen Wein selbst trinken. Im Sommer sind diese Herren aufgebracht, weil sie ihr Geschäft mit den Sommerfrischlern machen. Sie sollen dasselbe auch im Winter tun.

**Gastenz. (Wie unter dem neuen Vorstand Arbeiter behandelt werden.)** Der Aushilfswächter Franz Schneider ist volle 14 Jahre im Provisionsfonds. Am 1. Juli 1912 sollte er als definitiver Wächter angestellt werden. Er ist aber bei dem neuen Vorstand Tschinger in Ungnade. Der Vorstand setzte alle Hebel in Bewegung, um die Anstellung zu hintertreiben. Ein Schreiben, das er an den Bahnarzt Dr. Daboniat richtete, dürfte die Instruktionen enthalten haben, wie mit dem Aushilfswächter Schneider umzugehen sei. Schneider war in den 14 Jahren seiner Dienstzeit fünfmal bei der ärztlichen Untersuchung und wurde bisher immer für diensttauglich befunden. Bei der letzten ärztlichen Untersuchung zur definitiven Anstellung als Wächter mußte Schneider zum Bahnkonsulenten nach Willach fahren, worauf gleich die Dienstes kündigung mit nachstehendem Schreiben erfolgte:

Nr. 842/L. I. Willach, am 9. Juli 1912.

An den Aushilfswächter Franz Schneider in Gastenz.

Auf Grund der mit Ihnen am 28. Juni l. J. vorgenommenen ärztlichen Untersuchung, nach welcher Sie sich infolge Ihrer schwächlichen Konstitution nicht für den schweren und verantwortungsvollen Dienst eines Wächters eignen, wird Ihnen im Sinne des § 135 der Dienstordnung das Dienstverhältnis derart vierzehntägig gekündigt, daß Sie mit 31. Juli 1912 außer Stand und Gebühr treten. — Sollten Sie auf eine Verwendung als Arbeiter reflektieren, haben Sie sich mit dem Ersuchen um Aufnahme unverzüglich an das k. k. Bahnstationsamt Gastenz zu wenden. — Das Dienstzeugnis wird Ihnen nach Einfindung einer Stempelmarke von 30 S. ausgereicht werden.

Der k. k. Staatsbahndirektor: Oßheim.

Vorstand Tschinger rüht sich schon früher einmal, die Entlassung eines Wächters durchgeführt zu haben. Er baut darauf, daß Hofrat Oßheim sein Taufpatre sei, mit dessen Hilfe er alles zu tun vermöge. Es fragt sich nun darum, ob ein solcher mutwillig gekündigter Arbeiter auch tatsächlich wieder aufgenommen wird. Dem Provisionsfonds würden aus einem derartigen Vorgehen hohe Kosten erwachsen und das k. k. Eisenbahnministerium wird gut daran tun, dem Vorstand von Gastenz dieses Handwerk zu legen, unbelümmert um dessen Laufpaten.

**Kraus-Szczakowa. (k. k. Nordbahn.)** Beim k. k. Eisenbahnministerium sind stets einige Räte damit betraut, Ersparnisse im Betriebe zu erzielen. Da diese Sparreformen aber stets auf Kosten des niederen Personals in Szene gesetzt werden, erlauben wir uns einmal, dem k. k. Eisenbahnministerium vor Augen zu führen, wo man bei der k. k. Nordbahn Ersparnisse erzielen könnte.

Die Diener, Unterbeamten und niederen Beamten sind es seit der Verstaatlichung der Nordbahn gewohnt, ihre Gehalts- und Diätenausweise mit besonderer Liebe seitens der Ausgabekontrolle geprüft zu sehen, und kommen oft in die

Lage, diese Vorliebe zu spüren, müssen aber mit ansehen, daß die höheren Funktionäre ihre Dienstreisen sehr oft unnötig ausdehnen, ohne fürchten zu müssen, die Diäten gestutzt zu bekommen. Wir verweisen hier nur auf den Herrn Prüfungs-Kommissär Morbiter. Der beim Personal sowie Beamten bestgehaltete und wegen seiner Umgangsform mit dem ihm unterstehenden Personal berühmteste Herr hält jetzt schon seit längerer Zeit in Szczakowa die halbjährige Prüfung ab. Dabei geht er nicht von dem Grundsatz aus, in möglichst kurzer Zeit mit dieser Station fertig zu werden, um dabei das Personal sachgemäß und praktisch zu prüfen, sondern er trachtet, diese Prüfung möglichst lange hinauszuziehen. Er erzielt dies durch seine konfuse Fragen, verwirrt das Personal so, daß dasselbe nicht imstande ist, ihm zu antworten, bestimmt dasselbe nochmals zur Nachprüfung und hat so seinen Zweck vollständig erreicht. Wir wollen jetzt näher seine Vorgangsform beleuchten.

Er fährt am Vortag der angesagten Prüfung mit dem Zug Nr. 16 um 6 Uhr 45 Minuten von Kraus ab, kommt um 8 Uhr 53 Minuten in Szczakowa an, schläft im Betriebszimmer auf Staatskosten die ganze Nacht, und prüft dann vormittags von 8 bis 10 Uhr. Zu dieser Prüfung hatte er beispielsweise am 6. September zehn Mann abisieren lassen, von denen er vier Mann prüfte, dabei aber konstatierte, daß dieselben gar nichts können, und sie zu einer nochmaligen Prüfung kommandierte. Die anderen sechs Mann wurden für das nächstmal bestimmt.

Viel einfacher und ersprießlicher für die Verwaltung und Bediensteten wäre es, wenn der Herr Prüfungs-Kommissär in der Früh um 6 Uhr 52 Minuten von Kraus wegfahren würde; er käme dann um 8 Uhr 3 Minuten in Szczakowa an, könnte bis 12 Uhr mittags prüfen und käme auch schon um 5 Uhr nachmittags in Kraus an; freilich würde er nur 5 Kr. Diäten beziehen. Die Leistung wäre aber bedeutend größer. Denn bei zwei Stunden Dienstleistung 10 Kr. Diäten, Gebrauch eines Betriebszimmers und kein Prüfungsergebnis erreicht, während bei 5 Kr. Diäten vier Stunden geprüft werden könnte, die halbjährige Prüfung früher erledigt wäre, infolgedessen dem Betrieb weniger Kosten erwachsen würden und das Personal nicht gezwungen wäre, mehrmals zur Prüfung zu erscheinen, bevor es geprüft wird.

Wir haben hier gezeigt, daß wir auch mit Sparreformen sympathisieren könnten, nur müßten sie auch einen Sinn haben, und hoffen, daß die Ausgabekontrolle auch hier die Diätenausweise liebevoll behandeln wird.

Auch dem Herrn Morbiter wünschen wir gefälliger Umgangsformen, denn sonst müßten wir dem „Morbitor“ Konkurrenz machen und uns auch öfters mit ihm befassen.

**Salsztadt.** Wie es im Heizhaus unter dem Regime des Herrn Heizhausvorstandes Schmiecht aussieht, müssen wir einmal der Öffentlichkeit und den Herren von der Direktion vor Augen führen. Mit was für Mitteln hier gespart wird, und auf wessen Kosten, das ist nicht mehr zu erfragen. Zum Beispiel, die Kohlenlader ersuchen den Herrn Vorstand bei dem jetzt starken Verkehr um Verstärkung der Partien um einen Mann oder um Kürzung des Arbeitsturnus von 12/12 Stunden auf 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, weil sie die viele Arbeit nicht leisten können. Und gleich hat ihnen der Vorstand geholfen, indem er eine Kundmachung herausgab, wonach der Führer den Heizer auffordern soll, die Kohlenförbe am Tender auszuschießen, wie er angibt, nach Dienstordnung 23, bei sonstiger Strafe in Disziplinarwege. Das war rasche Hilfe und folgte nicht. Die Vorbeizer haben den Herrn Heizhausvorstand aufmerksam gemacht, daß es zu viel Arbeit ist in der Nacht, Maschinen auszuwaschen und pühen, die Heizer von den Zügen abzulenken, die Maschinen anzubringen, die Lampen in beiden Heizhäusern anzuzünden und auszulöschen und oft noch mit Leigrammen herumlaufen. Wenn in der Nacht ein Kohlenlader oder ein Heizer auf Stationsreise geht, muß die Arbeit von drei Leuten gemacht werden, welche sonst vier Mann kaum bestreiten. Beschwerden sich diese armen Teufel beim Maschinenmeister, so schickt er sie zum Herrn Vorstand. Dieser schreibt die Leute so an, daß man sich wundert, daß nicht schon längst den Leuten die Geduld gerissen ist durch das probulatorische Auftreten dieses Herrn. Ein jeder muß sich die größte Zurückhaltung anlegen, um diesem Herrn nicht hegreiflich zu machen, wie er seine Untergebenen behandeln soll. Und doch ist leider das Geschehen, was wir schon lange befürchteten und was unbedingt kommen mußte. Als vom 29. auf den 30. August die Vorbeizer in den Nachtdienst kamen, teilte ihnen der Maschinenmeister mit, daß einer von 12 Uhr nachts an auf der Reserve als Heizer Dienst machen müsse. Auf die Vorstellung, daß sie ohnehin zu viel Arbeit haben, schickte er sie, wie immer, zum Herrn Vorstand, denn der Maschinenmeister versteht die Ausbeutung aus dem ff, wenn er einen Mann um den freien Tag bringen will oder wenn ein Heizhausarbeiter bereits den ganzen Tag im Heizhaus war, um ihn dann zum Fahrdienst zu kommandieren. Und wenn sich so ein armer Teufel beschwert, so schickt er die Leute zum Herrn Vorstand, von welchem er weiß, daß er sie bestimmt abweist. Und so war es auch. Die drei Leute weigerten sich, die Arbeit zu machen, und so mußte der Oberheizer den Herrn Vorstand in der Nacht holen lassen, welcher natürlich, wie immer, die Leute grob ansah, welches die ohnedies aufgeregten Leute nicht mehr ertragen konnten und gleiches mit gleichem bezahlten, was zur Verhaftung von zwei Vorbeizern führte. Nun müssen wir fragen, wer ist hier der Schuldige? Die Leute, die sich beim Herrn Vorstand beschwerten wollten, denn dazu ist er ja da, um Bitten und Beschwerden des Personals entgegenzunehmen, oder der Herr Vorstand, der die Leute, statt sie zu beschwichtigen, sie noch mehr reizt? Wenn sich der Herr Vorstand nicht ändert mit seinem Benehmen gegen seine Untergebenen, dann müssen wir die Verantwortung der k. k. Direktion überlassen.

**Marienbad.** Wenn bisher von hier so wenig Klagen in die Öffentlichkeit drangen, so gewiß nicht deshalb, weil hiezu jeder Grund mangelte. Vor allem leiden die hiesigen Bediensteten unter der riesigen Teuerung, die sich hier in dem Kurort noch um ein Bedeutendes erhöht. Es ist wohl nicht gleichgültig, ob man in einem galizischen Dorfe oder in einem Weltkurort stationiert ist. Das gleiche gilt beim Quartiergegeld. Marienbad ist bis heute in die dritte Quartiergegeldklasse, das ist 70 Prozent, eingereiht. Damit aber das Maß voll wird, ist unsere Station noch mit einem Vorstand beglückt, der alles zu wünschen übrig läßt. Es ist uns selbstverständlich nicht möglich, all die Fehler dieses Menschen hier anzuführen und müssen wir uns nur auf einige kässe beschränken. So haben die Biosignaldienner bei diesem riesigen Verkehr bei dem Vlodturm gegen Wien noch immer den 16/16stündigen Turnus. Bei dem Vlodturm gegen Eger mußte man sich nozgedungen zu einem anderen Turnus bequemen. Damit unser Herr Vorstand Krupiczka zeigen kann, daß er machen kann was er will, so hat er hier folgenden Turnus aufgestellt: Von den drei Stationsbediensteten hat je einer zehn Tage hindurch von 9 Uhr vormittags bis 5 Uhr abends Dienst. Die übrigen zwei Mann haben folgenden Dienst: Einen Tag Dienst von 6 Uhr früh bis 9 Uhr vormittags, dann frei bis 5 Uhr nachmittags, dann Dienst von 5 Uhr nachmittags bis 10 Uhr abends, dann frei bis nächsten Tag um 5 Uhr nachmittags — 19 Stunden Dienst, von 5 Uhr nachmittags bis 6 Uhr früh — 13 Stunden, dann frei bis 10 Uhr abends — 16 Stunden; dann wieder Dienst von 10 Uhr abends bis 9 Uhr früh — 11 Stunden, dann frei von 9 Uhr früh bis nächsten Tag um 6 Uhr früh — 23 Stunden. Man muß sich fragen, ob man den Mann, der diesen

Dienstturnus zusammengestellt, nicht auf seinen Geisteszustand untersuchen lassen soll? Weiter ergibt sich, daß ein Bediensteter drei Nächte hintereinander Dienst hat, und zwar die erste Nacht bis 10 Uhr abends, die darauffolgenden zwei Nächte aber immer die ganze Nacht. Weiter ergibt sich, daß ein Bediensteter wegen drei Stunden Dienst zwei Stunden Weg vom und zum Dienst zurücklegen muß. Daß dieser Dienstturnus weder im Interesse des Dienstes, noch im Interesse der Bediensteten liegt, sondern geschaffen wurde, um das Personal zu schikanieren, liegt auf der Hand. Selbst den Revisionsorganen der Direktion, als auch der Generalinspektion ist dieser Dienstturnus unverständlich, aber es scheint, daß dieser Gewaltmenschen mächtiger ist, als all diese Herren mitammen. Auch die anderen Bediensteten kommen nicht viel besser weg. Es gibt hier noch eine ziemliche Anzahl von Bediensteten, die bei einem täglichen aufreißenden Dienst immer keinen dienstfreien Tag im Monat haben. So beispielsweise die Portiere, die den ganzen Sommer, beziehungsweise vom 1. Mai bis 30. September, den einen Tag von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends und den nächsten Tag von 6 Uhr früh bis 11 Uhr nachts Dienst haben. Der Lampist hat überhaupt das ganze Jahr hindurch Dienst ohne einen turnusmäßig freien Tag. Und so viele andere. Auch die Behandlung läßt sehr viel zu wünschen übrig. Dieser Mensch pflegt überhaupt einen Umgang mit seinen Untergebenen, für den sich ein Schänenrecht schämen möchte. Unlängst erkrankte ein Bediensteter und derselbe schickte seine Frau, die ebenfalls marod war, um einen Krankenstetel. Wie es dieser Frau ergangen sein mag, kann man sich wohl denken, da dieselbe weinend und klagend aus der Klinkel herauskam. Wenn die Bediensteten zu all dem bisher geschwiegen haben, so nur deshalb, weil hier immer das Gerücht verbreitet war, zu Neujahr geht unser „Alter“, und nachher, zum 1. Juli geht unser Alter. Ein Zeugnis, wie beliebt dieser Mann bei seinen Untergebenen ist. Wir müssen nun sagen, daß auch unsere Gebuld eine Grenze hat und daß wir von nun an jede Unzulässlichkeit an den Pranger stellen werden.

**Strahhof. (Deutschnationale Eisenbahnerverein.)** Vor kurzem war das Gründungsfest der Eisenbahnerverein in Strahhof, verbunden mit einer Schulabschlussfeier der zweiklassigen Volksschule. Unternehmer obiger Veranstellung war der erste Feuerwehrhauptmann, Offizial Hugo Gallent (deutscher Rede in Wort und Bild), welcher durch einige hundert Vorträge nebst der Schulabschlussfeier ein Fest für die immer durstigen Anhänger dieser „Feuerwehr“ ausrichtete. Zivilgeometer Siegfried St. der Terraingesellschaft, hatte am 1. September Hochzeit mit Sabra N. Um der Braut die Ankunft in Strahhof zu verschönern, mußte die Feuerwehr und Funktionäre des Reichsbundes den Empfang veranlassen. 15 Maß Bier und gemeinsames Abendessen bezahlte schon vorher Siegfried St. Die deutschen Reden Gallent, erster Hauptmann, Thomas Häßelböck, Obmann des Reichsbundes, Florian Mahr, zweiter Hauptmann und Obmannstellvertreter der deutschen Eisenbahner und andere konnten doch diese Sauferei nicht auslassen. Daher wurden alle Schmarotzer und Rauchruttscher kommandiert, das deutsche Vereinshaus zu schmücken, Triumphbögen aufzustellen, Vorbereitung zu einem Feuerwerk wurde getroffen, die Schulkinder wurden herangezogen, Lampions zu tragen. Mittels Blumenwagen wurden Siegfried und Sabra zum deutschen Vereinshaus geführt, woselbst ein Mädchen eines deutschen Reden dem jüdischen Brautpaar das Empfangs- und Hochzeitsgedicht vortrug. Nun begann die Sauferei; Assistent Kuhn besorgte die Tanz- und Saufmusik. Bis 3 Uhr morgens wurde nach mehreren Zwischenfällen diese vom Offizial Gallent arrangierte Sauferei abgeschlossen.

Die zielbewußten Eisenbahner von Strahhof stellen die Frage an das Bahnbetriebsamt: Welchen Zweck hat eine Feuerwehr? Die Strahhofer brauchen eine Feuerwehr, aber keine solche, welche bei einem Brand nicht einen Tropfen Wasser aus der Spritze bringt. (Siehe Brand beim Bädermeister.) Zum Saufen und Schmarotzen ist eine Feuerwehr nicht notwendig. Also Sand anlegen und Ordnung schaffen, daß die Protektions-wirtschaft, welche die Feuerwehr und Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner genießen, endlich aufhört.

**Krima-Mendorf. (Nachruf.)** Anlässlich der dienstlichen Veretzung des Herrn Ingenieur Ernst Würfl der Bahnerhaltungsektion Komotau der Böhmisches Eisenbahn sprechen die gesamten organisierten Bahnwächter, Vorarbeiter und Bahnerhaltungsarbeiter der Strecke Komotau-Reichenhain-Weipert den herzlichsten Dank aus für sein freundliches Entgegenkommen. Derselbe war zwar strenge im Dienst, aber ein gerechter Vorgesetzter. Wir wünschen dem Herrn Ingenieur samt seiner Familie das Beste in seinem neuen Bestimmungsorte.

**Brud an der Mur. (Chrung.)** Samstag den 7. September fand abends eine große Anzahl Parteigenossen und Eisenbahner mit dem Arbeiter-Sängerbund „Eintracht“ in Diemlach zusammen, um dem Genossen Johann Dörler, Magazinmeister, dort zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum und seiner bevorstehenden silbernen Hochzeit ein Ständchen zu bringen. Genosse Koller gratulierte dem Jubilar und seiner Familie zu diesem Tage im Namen der Organisation, worauf Genosse Dörler bewegt dankte und versprach, stets Parteigenosse zu bleiben. Darauf fand im Kreise der Familie und der Verwandten eine kleine, recht lustige Feier mit Gesang statt.

**Klostergrab.** Wir hatten schon oft Gelegenheit, den „Deutschen Eisenbahner“ durchzulesen. Es ist uns dabei aufgefallen, daß die Ortsgruppe des Reichsbundes in Schwab nicht einmal eine Versammlungsanzeige darin hat. Nun wissen wir endlich, wie es bei der Ortsgruppe Schwab zugeht. Es soll sich ein dortiger Funktionär gegenüber dem Herrn Inspektor Kohnner ausgedrückt haben: „Herr Inspektor, so lange ich beim Verein bin, werden Sie nicht in die Zeitung kommen.“ (Der Herr Inspektor hat natürlich großen Respekt vor der Zeitung.) Nicht wahr, Herr Inspektor, mit solchen Leuten läßt es sich gut hantieren? Beschwerden führen darf überhaupt kein Mitglied gegenüber den Vorgesetzten, denn sonst weiß es den anderen Tag der Herr Inspektor schon. Es gehört gewiß eine Portion Geduld dazu, bei einem Verein zu sein, wo solche Denunzianten, nach dazu als Funktionäre, sich aufspielen, oder ist das so üblich bei den deutsch-nationalen Vereinen? Schämen sich die Mitglieder nicht selbst über ihre Funktionäre? Auch ist es schon vorgekommen, daß ein Deutscher den anderen denunziert hat. In einer nahen Station ist es vorgekommen, daß ein Deutscher beim Herrn Vorstand beichten mußte, welchem Verein jeder Bedienstete angehört. Man muß da schon ausrufen: „Deutsche Eisenbahner, schämt euch denn nicht, solche Mitglieder, und noch dazu Funktionäre, in euren Verein zu haben, welche solche Vandalenhandlungen leisten.“ Dem Herrn Inspektor wollen wir raten, sich nicht so viel einflüsteren zu lassen, sondern den Dienern und Arbeitern mehr ihre Rechte angedeihen zu lassen. Für die Denunzianten vom Reichsbund wäre es höchste Zeit, sich eine Beförderung anzueignen, widrigenfalls das nächstmal die Namen der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden.

**Mährisch-Drauz Oberfurt.** (Ein mittellose Bahnarzt.) Die Direktion der Oberfurt-Drauz-Wilfowitzer Lokalbahn oder, wie sie hier bei uns kurz genannt wird, die Direktion der Elektrischen gewährt auf Grund von Gesuchen, welchen Armuts- oder Mittellosigkeitszeugnisse beiliegen müssen, Schulkindern armer oder mittellose Eltern — vor allem den Kindern von Eisenbahnbediensteten — welche auswärts wohnen und die Schulen in Mährisch-Drauz besuchen, zur Fahrt in und aus derselben Schülerfreikarten oder zumindest um 50 Prozent ermäßigte Schülerkarten.

In den vergangenen Jahren ist genannte Direktion bei der Gewährung dieser Fahrbegünstigung sehr genau und sparsam vorgegangen.

Man hat Eisenbahnbediensteten, vor allem Unterbeamten, welche ihre pekuniäre Lage nicht mittels eines Mittellosigkeitszeugnisses nachweisen konnten, die Bitte um eine solche Schülerkarte für das eine oder andere Kind, das die Schule in Ostrau besuchte, kurzerhand abgewiesen.

Dieses Jahr scheint nun doch ein günstigerer Wind in den Räumen der Ostrauer Lokalbahndirektion zu wehen. Wurden ja dem Bahnarzt der k. k. Nordbahn, Herrn Dr. M. Cenfor, in Ostrau wohnhaft, über dessen Ansuchen, welchem ein vom Bürgermeisteramt der Stadt Ostrau ausgestelltes und vom Vizebürgermeister Herrn Fleischer, welcher, nebstbei bemerkt, ein Schwager des genannten Bahnarztes ist, gefertigtes — Mittellosigkeitszeugnis beigelegt war, für seine beiden, die Säule in Mährisch-Ostrau besuchenden Kinder um 50 Prozent ermäßigte Schülerkarten bewilligt und auch ausgestellt.

Einem Unterbeamten, der in der Gehaltsstufe von 1300 Kronen stand, dabei fünf Kinder zu erhalten hat, wurde voriges Jahr vom Bürgermeisteramt Ostrau die Ausstellung eines Mittellosigkeitszeugnisses verweigert. Es scheint demnach ein Meistler der k. k. Nordbahn, der Ansicht eines deutschfortschrittlichen Ostrauer Gemeindevorstandes nach, ein Kapitalist — ein Zahnarzt aber, der doch mindestens ein fünfjähriges großes Einkommen wie jener Meistler hat, ein armer, mittellose, bedauernswerter Familienerhalter zu sein.

Schöfel und elend muß es einem Zahnarzt gehen, wenn man ihm auf der Gemeinde ein Mittellosigkeitszeugnis ausstellen muß, damit dieser arme Zahnarzt eine Ausgabe von 5 Kr., sage fünf Kronen monatlich ersparen kann.

Doch wir kennen Herrn Dr. Cenfor und seine Verhältnisse nur zu gut und wissen, wie es mit seiner amtlich bestätigten und beglaubigten „Mittellosigkeit“ ausieht.

Ein Magazins- oder Stationsmeister kann es sich mit seinen schmalen Bezügen absolut nicht leisten, tagtäglich sein Stammaufsuchen, seinen Erholungsurlaub in irgend-einem noblen Luftkurort zu verbringen, seiner Frau Kinder-mädchen und Abbin zu halten u. s. w., wie alle diese Bequemlichkeiten heißen, welche ebenso unbedingt zum fargen Dasein eines „mittellosen“ Zahnarztes gehören.

Wir sind Herrn Dr. Cenfor ob der ermäßigten Schülerkarten für seine Kinder absolut nicht neidisch und überlassen es der breiten Öffentlichkeit und somit auch seinen Berufskollegen zur Beurteilung, wie sich dessen „Mittellosigkeit“ mit seinen tatsächlichen Privatverhältnissen vereinbaren läßt. Uns handelt es sich um ganz etwas anderes, um etwas viel wichtigeres.

Ein Mittellosigkeitszeugnis ist ein von einem öffentlichen Amte ausgestellt Dokument, und wenn nun das Ostrauer Bürgermeisteramt einem aufstrebenden, wohlhabenden Arzt ein solches Zeugnis ausstellt, dann hat eben der betreffende Beamte sowie der Vizebürgermeister (und Schwager des genannten Arztes) Herr Fleischer bewußt ein falsches Dokument ausgestellt und ausgefolgt.

Was sagen Sie nun, Herr Bürgermeister Felsmann, der Sie doch stets als objektives, jede Korruption verdamnendes Stadtoberhaupt — von ihren Leuten nämlich — geschätzt werden, zu diesem ganz netten Korruptionsgeschicklein? Oder glauben Sie gleichfalls an die Mittellosigkeit des Herrn Dr. Cenfor? Wir und die ganze Öffentlichkeit nicht!

Dieser geschilderte Fall beleuchtet so recht die „Schwager-, Freund- und Volksgenossen-Wirtschaft“ im Rathaus der Stadt Ostrau, deren Einwohner durchwegs Eisenbahnbedienstete sind. „Hast du einen Verwandten oder zumindest einen guten Freund oder Volksgenossen da oben in der schwarzen-rot-gelben Burg, dann, mein Lieber, kannst du im Rathaus alles bekommen. Auch ein „Mittellosigkeitszeugnis“, wenn du gleich wohlhabend sein würdest.“

Doch genug für diesmal. Der Jahrlag für alle diese Korruptionsgeschicklein kommt; dann werden wir Eisenbahner schon wissen, was wir zu tun haben werden.

Die Lokalbahndirektion in Mährisch-Ostrau aber er-suchen wir, gegen jedermann, auch wenn es eben kein „mittel-loser“ Zahnarzt ist, so gefällig in der Bewilligung von Schülerkarten vorzugehen und zu verbleiben.

**Klostergrab.** Die organisierten Bediensteten der Domizil-station Klostergrab rufen dem nach Wicfa-Oberleutensdorf ver-setzten Herrn Assistenten Josef Gleißner ein herzliches „Lebwohl!“ zu. Es kann wohl nicht geleugnet werden, daß Herr Gleißner in den Diensten gegen jedermann ein gerechter und humaner Vorgesetzter war, wo sich so mancher Beamter an ihm ein Beispiel nehmen könnte. Besonders erachten es die Zugbegleiter als ihre Pflicht, diesem Herrn, der bei Komman-dierung des Personals jederzeit in humaner, behäbiger Weise stets richtige Auskunft erteilte, ihren Dank auszusprechen. Wir können den Bediensteten von Oberleutensdorf zu diesem Vor-gesetzten nur gratulieren.

Die organisierten Bediensteten von Klostergrab.

**Hagenfurt (Südbahn).** Fünf Monate fahren die in Partien eingeteilten Kondukteurführer mit Zug 463/467. Trotz der fünfmonatigen Probegzeit sind wir überzeugt, daß wir auf die Dauer diese aufstrebende Tour, speziell im kommenden Winterturnus, nicht beibehalten können. Die Kondukteur-zugführer sind durchaus nicht damit einverstanden, daß sie zwei Nächte von der turnusmäßigen Ruhezeit in der Heimat-station verlieren. Herr Inspektor Penkl hat doch den Ver-trauensmännern bei der Turnusstellung bestimmt ver-sprochen, den Zug 463/467 auf Zug 484 zu geben. Die Aus-reden, warum uns jetzt dieser Zug vorenthalten wird, sind weder stichhaltig noch gerechtfertigt. Es ist wohl richtig, daß in Unter-Drabura eine Ruhezeit von sechs Stunden zwischen Zug 463/467 ist, doch rechnen wir eine Stunde Vorbereitung ab, so bleiben bloß fünf Stunden Ruhezeit übrig. Nachdem eine nur fünfständige Ruhezeit den bestehenden Vorschriften nicht entspricht, so sieht sich das Zugpersonal gezwungen, jede Ver-antwortung für diese Tour abzulehnen.

**Jägerndorf-Hohensloß.** (Ein humaner Bahn-arzt.) Es ist unglücklich, was sich manche Bahnärzte den Eisenbahnern gegenüber erlauben. Solange die Herren nicht Bahnärzte sind, zerfleischen sie den Eisenbahnern gegenüber vor lauter Liebenswürdigkeit; sind sie aber in dem sicheren Hafen der Bahnärzte gelandet, dann ändert so mancher schnell seine Handlungsformen. Ein derartiger Bahnarzt ist Doktor Konetschki in Hohensloß. Ueber diesen Herrn können wir folgenden Stücken berichten: Am 20. August 1912 fuhr der Streckenwächter Johann Schmidt von Paulowitz nach Möderndorf. Schmidt hatte die Absicht, den Rückweg zu Fuß zu gehen, wurde aber unterwegs von Kopfschmerzen befallen, so daß er sich unterwegs auf den Rasen niederlegte, in der Absicht, daß der Kopfschmerz nachlassen wird. Als dies nicht der Fall war, schleifte er sich mühselig bis zur Haltestelle Liebenthal, um von dort mit der Bahn nach Hause zu fahren. Zu Hause angelangt, legte er sich zu Bett und ließ sogleich den Bahnarzt verständigen. Der aber, weil es sich um einen armen Streckenwächter handelte, es nicht so eilig hatte, erst am nächsten Tag in der Früh erschien und eine leichte In-fluenza konstatierte. Die Frau des Wächters erlaubte sich die

Bemerkung, daß ihr Mann doch von einer schweren Krank-heit befallen sein muß, da er ja nicht einmal gehen kann. Diese Bemerkung beantwortete der menschenfreundliche Arzt mit folgenden höflichen Worten: „Wenn er nicht gehen kann, dann tragen Sie ihn halt in einer Wutten herum!“ Aber nicht genug damit, gab dieser Arzt, der jedenfalls seinen Beruf versteht hat, dem Bahnmeister, der ebenfalls die Diagnose bezweifelte und den Arzt auf-merksam machte, daß der Kranke keine Speise zu sich nimmt, zur Antwort: „Es gibt ja hier genug Erdäpfel, man soll ihn halt damit stopfen.“ Hoher kann wohl kein Zahnarzt handeln, als es Dr. Konetschki getan hat. Es ist nur zu erklärlich, daß nach all dem Vorgefallenen die Frau des Kranken zu dem Arzt kein Vertrauen mehr hatte und des-halb einen Arzt aus Rohwald zu dem Kranken berief, der auch sofort die nötigen Medikamente verordnete. Als Dr. Konetschki wieder kam und die Medikamente sah, tat er sehr entsetzt und verbot dem Arzt aus Rohwald jede weitere Behandlung. Die Frau nahm nun auf eigene Kosten einen anderen Arzt, der den Kranken untersuchte und ihn für verloren erklärte, und tatsächlich ist der Mann am 29. August gestorben. Er hinterläßt eine Witwe mit fünf unmündigen Kindern.

Wir mahnen uns als Laien kein Urteil darüber an, ob die Krankheit gleich vom Anbeginn eine solche war, daß jede Rettung vergebens schien. Man wird angesichts dieser Vor-kommnisse den Zahnarzt nicht ganz freisprechen können. Hat Herr Dr. Konetschki nicht in diesem Fall den Beweis er-bracht, daß er zum Zahnarzt nicht taugt?

Die Eisenbahner protestieren auf das entschiedenste gegen diese Vorgehensweise und werden, falls nicht hier Ord-nung gemacht wird, sich selbst zu helfen wissen.

### Versammlungsberichte.

**Die Wiederholung der aufgelösten Arbeiterhaltungs-arbeiterversammlung.** Am 17. d. M. fand in Wien in den Stadtgutshäusern eine große Arbeiterhaltungsarbeiter-versammlung statt, zu der die Abgeordneten Genossen Tomisch und Forstner erschienen. Abgeordneter Genosse Staretz ließ sich wegen Verhinderung entschuldigen. Die Tagesordnung war dieselbe, wie die bei der am 3. d. M. aufgelösten Versammlung. Ins Präsidium wurden die Genossen Somitsch, Hof-bauer und Svoboda gewählt. Auch diesmal erschien wieder ein Regierungsvertreter.

Das Referat des Genossen Hofbauer deckte sich mit dem in unserer letzten Nummer veröffentlichten Artikel: „Zur Lage der Arbeiter bei den k. k. Staatsbahnen“. Abgeordneter Genosse Tomisch, stürmisch begrüßt, führte aus, daß unter der mangelhaft vorgenommenen Regulierung nicht nur die Oberbauarbeiter, sondern die Gesamtarbeiterschaft auf den Bahnen leide. Es wäre natürlich vieles besser, wenn die Niedertracht der bürgerlichen Parteien nicht den 17 Millionen Kronenantrag zu Fall gebracht hätte; trotzdem ist die Not der Arbeiter nur dadurch zu erklären, daß wohl die für die Arbeiter vorhanden gewesene Summe von 6 1/2 Millionen Kronen nicht vollständig ausgedient sein muß, denn nach den Berechnungen hätte jeder Arbeiter 20 Sch. täglich erhalten sollen. Wir haben verlangt, daß die Regierung dem Parlament einen ausführ-lichen Bericht über die Regulierung vorlege, aber es wurde bis jetzt noch nichts berichtet. Es muß aber hier konstatiert werden, daß die verschiedenen großen neueröffneten Verschlech-terungen die Arbeiter in eine außerordentlich miserable Situation gebracht haben, so daß dieselben aufs neue wieder zu hungern gezwungen sind. Wir werden deshalb einen Appell an die private Gesamtarbeiterschaft richten, daß die Arbeiter keine Arbeit auf den Bahnen suchen sollen, solange der ar-troskopische Zustand bei den Eisenbahn-arbeitern herrscht. (Stürmische Zustimmung.) Endlich wird sich der parlamentarische Klub der Sozialdemokraten neuerdings im Parlament für die Eisenbahner einsetzen. (Stürmischer Beifall.)

Abgeordneter Forstner meint, daß es aussehe, als ob tatsächlich die Bahnverwaltung nicht die Absicht habe, endlich einmal Ordnung zu schaffen. So oft er in die Versammlungen der Eisenbahner komme, höre er dasselbe Leid: Not, Elend und Hunger. Auch er verpflichtet, sich dafür einzusetzen, daß der Klub der Sozialdemokraten im Parlament neuerdings eine Aktion für die Eisenbahner ins Rollen bringe. (Großer Beifall.)

Ueber Antrag des Genossen Kotrbu wurden die Genossen Schneider, Guttxer und Kral als Deputationsmit-glieder einstimmig gewählt, die zuerst in der Staatsbahn-direktion und dann im Eisenbahnministerium vorzusprechen haben.

Nachdem Genosse Somitsch es noch begrüßte, daß sich so viele Kollegen fremder Zunge in der heutigen Versammlung einfanden, ein Zeichen, daß es auch mit diesen Kollegen zu einem Einverständnis zum gleichen Vorhaben komme, schloß Genosse Hofbauer die Versammlung.

**Wien-Simmering.** (Versammlung der Staats-bahnarbeiter.) Die Direktion der Staatsbahngesell-schaft sorgt für stete Aufregung der Werkstättenarbeiter. In einer am 5. d. M. abgehaltenen Vollversammlung der Werk-stättenarbeiter im Simmeringer Drauhaus, kam diese Auf-regung drastisch zum Ausdruck, als die Vertrauensmänner der Arbeitererschaft über die teilweise Entziehung der Fahrbegün-stigungen für Arbeiter Bericht erstatteten. Die Arbeiter aller Staatsbahnen haben die Begünstigung der Regiefahrt nach drei-jähriger und der freien Fahrt nach fünfjähriger Dienstzeit. Diese Begünstigung nützen nun die Arbeiter in der Weise aus, daß sie sich an dienstfreien Tagen aus entlegeneren Ortschaften billigeres Lebensmittel, wie Butter, Eier und dergleichen, be-schaffen, oder daß sie nach sechsstündiger schwerer Arbeit in der dunkelsten, nicht ventilierten Werkstätte hinausfahren, um ein bißchen frische Waldluft schnappen zu können. Zu was wäre denn schließlich die Begünstigung da, wenn sie nicht auch in Anspruch genommen werden sollte, und schließlich ist die Jahr-begünstigung auch ein Teil der Entlohnung. Das geht nun aber der Direktion der St. E. G. wider den Strich. Sie meint offenbar, der Arbeiter brauche keine Erholung in der frischen Luft, diese sei nur für höhere Beamte, die in der Direktion sitzen, da. Sie hat daher verfügt, daß in Zukunft Freischiene nur zum Erholungsurlaub, das ist also einmal im Jahr, aus-gestellt werden dürfen. Begründet wird diese Maßregel damit, daß im zweiten Quartal dieses Jahres für die Werkstätte Sim-mering, welche 900 Bedienstete zählt, 500 Freischiene ausgestellt wurden. Es ist also die Hälfte der Bediensteten einmal in einem Vierteljahr frei gefahren. Dies ist der Direktion zu viel. Dabei erklären aber ihre Organe den Vertrauensmännern bei Vor-sprache in Lohnangelegenheiten jedesmal, daß auch die Jahr-begünstigungen als eine Art Entlohnung angesehen werden müssen. Der Entzug dieser Begünstigung entspricht daher einer Lohnreduzierung. Besonders aufregend wirkt diese Verfügung, wenn man bedenkt, daß die Bahnverwaltung einem ganzen Heer von Leuten, die mit der Bahn sonst nichts zu tun haben, als daß sie eben fahren, unumstößliche Fahrbegünstigung ein-räumt. Dabei darf man an den Eucharistischen Kongreß gar nicht denken. Die Versammlung beauftragte die Organisation sowie die Vertrauensmänner, sofort alle Maßnahmen zu treffen, damit diese Maßregel zurückgenommen werde. Die Arbeiterschaft der Simmeringer Werkstätte ist nicht gewillt, ihre in schweren Kämpfen erworbenen Rechte preiszugeben.

**Pinz.** Eine massenhaft besuchte Versammlung der Linzer Staatsbahnerwerftarbeiter fand Dienstag den 10. d. M. im Saale „zur Stadt Salzburg“ statt. Auf der Tagesordnung stand als einziger Punkt: „Bericht und Stellungnahme zu der geplanten Lohnverschlechterung sowie zur Einführung des Afford- oder Prämien-systems in den k. k. Staatsbahnerwerftstätten“. Das Referat über dieses Thema führte Gemeinderat Genosse Weiser. Genosse Zatlubah schilderte die Verhältnisse in den Staatsbahnerwerftstätten und berichtete über die Besprechung, welche er und Genosse Nemec vorige Woche mit dem Oberinspektor Littrow in Wien hatten. Sodann brachte Genosse Chart folgende Resolution zur Verlesung: „Die heute am 10. September im Gasthaus „zur Stadt Salzburg“ stattfindende, massenhaft besuchte Versammlung der Werkstättenbediensteten und Ar-beiter protestiert auf das heftigste gegen die geplante Lohn-verschlechterung und beauftragt die gewählten Vertreter des Arbeiterausschusses, bei der Direktion Stellung zu nehmen und die Lohnaufbesserungen, sowie Grundlöhne, wie sie schon lange verlangt werden, zu urgieren. Weiter protestieren die Versammelten gegen die Einführung eines Afford- oder Prämien-systems, welches die Arbeits- und Lohnverhältnisse gegen heute verschlechtern würde. Die Versammelten geloben sich, alle der Organisation beizutreten, um nicht nur jede Verschlechterung abzuwehren, sondern günstigere Arbeits- und Lohn-, sowie Gehaltsverhältnisse herbeiführen zu können.“ — Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

**Triest.** Am 5., 6., 7. und 8. August fanden in Trie-st, Görz, Laibach und Udine, im Wirkungsbereich des Sekretariats Triest, öffentliche Versammlungen statt, welche einen massenhaften Besuch aufwiesen. Schon lange nicht — behaupten die Genossen Eisenbahner — war ein so reges Interesse der Eisenbahner bemerkbar, wie diesmal. In diesen Versammlungen referierten die Genossen Kopac und Dusek über die Ablehnung des 17 Millionen Kronen-Antrages seitens der bürgerlichen Parteien, und zwar ersterer in slowenischer, letzterer in deutscher Sprache. Die An-wesenden legten bei diesen Versammlungen das lebhafteste Interesse an den Tag und zollten den sprachlichen Ausführungen der Referenten, welche den schmählichen Verrat der bürger-lichen Abgeordneten sowie die unaufrichtige und hinterlistige Haltung der Regierung einer scharfen Kritik unterzogen, nicht nur die gespannteste Aufmerksamkeit, sondern auch lebhaften Beifall. In allen Versammlungen wurde eine Resolution, welche den bürgerlichen Parteien im Parlament Entrüstung über ihr verräterisches Verhalten den Eisenbahnern gegenüber und das schärfste Mißtrauen, den sozialdemokratischen Abge-ordneten aber, besonders Abgeordneten Genossen Tomisch, für das mannhafte und energische Eintreten für die Interessen der Eisenbahner den Dank und das Vertrauen ausdrückte, einstimmig angenommen.

**Tarvis.** In diesem reizenden, am Fuße des imposanten Mangart liegenden, von den Fluten der wilden Sägla um-brauten stillen Städtchen war am 10. August ein lebhaftes Treiben bemerkbar. Von allen Richtungen kommende Eisen-bahner eilten über die Eisenbahnbrücke, welche die wild-romantische Schilfhausschlucht überquert, dem Orte Grünwald zu, wo im Gasthause „zum Touristen“ eine Eisenbahner-versammlung stattfand. Seit langen Jahren wurden die Ver-sammlungen nicht so gut besucht, wie am genannten Tage, was um so höher anzuschätzen ist, als nach der Eröffnung der Karawankenbahn das Personal in Tarvis auf ein Mini-mum reduziert wurde. Nicht nur von Tarvis, sondern auch von den benachbarten Orten und Stationen, wie Goggau, Tragowitz, Sainitz, Thörl-Maglern u. s. w. kamen trotz des strömenden Regens die Eisenbahner herbei, um Protest gegen den Verrat, den die bürgerlichen Parteien trotz aller Ver-sprechungen an den Eisenbahnern ausgeübt haben, sowie gegen die unaufrichtige Haltung der Regierung zu erheben. Genosse Dusek aus Wien, dessen mehr als anderthalbstündige sachliche Rede mit größter Aufmerksamkeit angehört wurde, erläuterte die Ursachen der im Jahre 1911 von der Organi-sation eingeleiteten Aktion und führte den Anwesenden die Vorgänge seit der Konferenz am 3. September 1911 bis zur Abstimmung über den 17 Millionen-Antrag des Genossen Tomisch vom 2. Juli 1912 in chronologischer Reihenfolge vor Augen. Redner unterzog sowohl die Haltung der bürger-lichen Parteien als auch die der Regierung einer scharfen Kritik und mahnte zum Schluß seiner interessanten Ausfüh-rungen die Anwesenden zu einmütigem Vorgehen und zur intensiven organisatorischen Arbeit. Zum Schluß wurde die in allen diesen Versammlungen vorgeschlagene Resolution einstimmig angenommen.

**Saldenhafen.** Am 11. August fand hier eine sehr gut besuchte Eisenbahnerversammlung nach § 2 des Versammlungs-gesetzes statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien die Vorgänge der neuesten Zeit besprach.

**Bozen.** Am 13. August fand im hiesigen Gewerkschafts-hause eine sehr gut besuchte öffentliche Eisenbahner-versammlung statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien über die Verhandlungen im Parlament über den 17 Millionen-Antrag des Genossen Tomisch sprach. Redner fand gar kräftige Worte, um das schmähliche Verhalten der deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten sowie die nunmehrigen Versuche der diversen Medakteure und Sekretäre zur Rein-waschung dieser verräterischen Haltung einer entsprechenden Kritik zu unterziehen. Zum Schluß seiner anderthalb-stündigen, mit großer Aufmerksamkeit und lebhaftem Interesse angehörten Rede forderte Redner die Anwesenden auf, nicht mehr so vergeblich zu sein und bei Gelegenheit den groß-mütigen Herren, die das Blaue vom Himmel herunterzu-holen versprochen haben und nun feige ausgekniffen sind, den Standpunkt klarzumachen. Redner richtete an die An-wesenden einen warmen Appell, einmütig an dem Ausbau der Organisation zu arbeiten, um zu weiteren Kämpfen ge-rüstet zu sein. Redner empfahl eine den schärfsten Protest gegen das Verhalten der bürgerlichen Parteien wie auch der Regierung enthaltende Resolution.

Bemerkenswert muß werden, daß die Bozner Eisenbahner den dortigen Reichsratsabgeordneten Herrn Kraft mittels eines rekommandierten Schreibens zu dieser Versammlung eingeladen haben, welcher es aber vorzog, bei der Versamm-lung nicht zu erscheinen, sondern sich mit einer Reise nach Berlin entschuldigte.

Ein deutschnationaler Handlungsjüngling namens Proffl und der neue für den dabongejagten Kascha requi-rierte Medakteur der deutschnationalen „Bozener Zeitung“, Herr Probingner, ebenfalls ein Jüngling mit ledigen Haaren, dem die Schultafel noch sehr gut stehen würde, ver-juchten die Darlegungen zu widerlegen. Wir sagen „ver-juchten“, doch der Versuch fiel sehr traurig aus. Herr Proffl, der sich als „deutschfortschrittlich“ gerierte, hatte den unglück-lichen Einfall, den Sozialdemokraten vorzuwerfen, daß sie „jüdisches Geld“ annehmen, und Herr Probingner wieder verteidigte die Eisenbahner auf den Verstoß, wo die Ratio-nalen mit aller Kraft sich für die Forderungen der Eisen-bahner einsetzen werden; auch das lästliche Gerücht, daß sie schleppten den Lippen des unerfahrenen Jünglings, daß ein nationaler Abgeordneter doch nicht für alle Forde-rungen der Arbeiter eintreten kann, da er nicht Erwählter nur der Arbeiter ist, sondern auch von Angehörigen anderer Berufs-klassen gewählt ist, deren Interessen er vertreten muß.

Die Genossen Tappeiner und Dusek, denen die Aufgabe zufiel, die Abfuhr der beiden Herren zu übernehmen, besorgten das so gründlich, daß die beiden wackeren Streiter unter dem lebhaftem Beifall der Anwesenden das Weite suchten.

Sodann wurde die von Genossen Dusek vorgeschlagene Resolution einstimmig angenommen. Auch die von Genossen Krenn vorgeschlagene Resolution folgenden Inhalts wurde einstimmig angenommen:

„Die am 18. August 1912 im Gewerkschaftshaus in Bozen stattgefundene öffentliche Eisenbahnerversammlung erklärt, das Schreiben vom 10. August l. J. aus Graz vom Herrn Reichsratsabgeordneten Emil Kraft nicht zur Kenntnis nehmen zu können, drückt ihr Befremden über dessen Fernbleiben aus und erklärt, bei den nächsten Reichsratswahlen sich des erwähnten Schreibens und der Abstimmung des Abgeordneten Kraft über den Antrag Tomtschil zu erinnern.“

Nach der ersten Arbeit kam der heitere Teil, welchen der Herr Stationsmeister Franz Seethaler besorgte. Da dieser Herr noch nicht das Lampenfieber überwunden hat, so suchte er sich die Begeisterung anderweitig zu verschaffen, und es gelang ihm, sie zu finden. Herr Seethaler nahm in seiner „begeisterten“ Rede Anlaß, der Organisation ein anzuhängen, indem er erzählte, daß der Reichsschutzverein ein armes Mitglied von sich stieß, indem ihm kein Rechtsschutz gewährt wurde; erst er, der Herr Seethaler, mußte kommen, um dem armen Teufel bei einer Schiedsgerichtsitzung (es handelte sich um eine Kranenarbeiterangelegenheit) zu seinem Recht zu verhelfen. Doch Herr Seethaler hatte absolut kein Glück, denn sofort stand Genosse Klaus auf und erklärte, daß Seethaler überhaupt nicht bei der Schiedsgerichtsitzung war, sondern er (Klaus) als Schiedsrichter fungierte. Tableau! Herr Seethaler machte trotz des eingenommenen „Geistes“ gerade kein geistreiches Gesicht. Nicht besser erging es ihm mit den Lobhudeleien über den Erfolg des Südbahnerverbandes, welche von ihm ersonnen worden seien. Besonders die Gründung einer Filiale des Lebensmittelmagazins in Bozen sollte ein großer Erfolg des Südbahnerverbandes sein. Die Genossen Krenn und Dusek fertigten den Herrn ab und jagten ihm, er sollte sich schämen, in einer solchen Verfassung vor die Öffentlichkeit zu treten. Nachdem noch Genosse Krenn den Antrag stellte, das Prot für das Lebensmittelmagazin vor der Erienen Tiroler Arbeiterabteilung zu verlangen, welcher Antrag auch einstimmig angenommen wurde, wurde diese interessante Versammlung um 1/2 Uhr nachts geschlossen.

Klosterneuburg. Im Saale auf der „Schießstätte“ fand am 31. August eine Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung statt: „Der 17 Millionen-Antrag Tomtschil im Parlament und die Haltung der bürgerlichen Parteien.“ Zu dieser Versammlung wurde der Reichsratsabgeordnete Herr Seiner schriftlich eingeladen. Nachdem die Versammelten bis 1/2 Uhr abends vergeblich auf den Herrn Abgeordneten gewartet, welcher nicht einmal soviel Anstand hatte, sein Fernbleiben zu entschuldigen, ergriff Genosse Dusek das Wort, um zur Tagesordnung zu sprechen. In einer längeren Rede erörterte Referent das Verhalten der Regierung und der einzelnen bürgerlichen Parteien und unterzog dasselbe einer scharfen Kritik. Genosse Scholz als Vorsitzender ermahnte die Anwesenden zur intensiven Organisationsarbeit und verlas die Protestresolution, welche auch einstimmig zur Annahme gelangte.

Wiener-Neustadt. Am 29. August tagte im Arbeiterheim eine Besprechung der Lampisten der Südbahn, wo Personalkommissionsmitglied Genosse Wagner über die „Zustände und Forderungen bei den Lampisten“ einen Vortrag hielt. Bei dieser Besprechung wurde eine Deputation von vier Mitgliedern gewählt, welche demnächst bei der Generaldirektion vorzusprechen soll.

Gmünd. Am 5. September sprach Reichsratsabgeordneter Genosse Tomtschil in einer massenhaft besuchten Versammlung über: „Der Verrat der bürgerlichen Parteien an dem Eisenbahnerpersonal.“

Wels. Am 9. September fand hier eine gut besuchte Versammlung des Verschubpersonals statt. Die Stationen Linz, Schärding, Neumarkt-Kallham und St. Valentin hatten Vertreter entsandt. Genosse Marksteiner aus Linz sprach über: „Die Lage des Verschubpersonals und deren Forderungen.“

Oberberg. Am 3. September fand im Vereinslokal eine gut besuchte Versammlung statt, wo die Genossen König und Freyhofner über: „Der neue Strafgesetzentwurf und die Eisenbahner“ referierten.

Am 6. September produzierte sich im Saale Auxiria Herr Pelikan von der „Zemská Jednota“ vor circa 30 Zuhörern, von denen wiederum ein Drittel davon Sozialdemokraten waren.

Herr Pelikan hat in Oberberg entschieden Rech. Als nach oftmaliger Aufforderung sich niemand in den Verein „Zemská Jednota“ aufnehmen ließ, wurde die Geschichte Herrn Pelikan zu dumm und er erhob sich und trollte mit den Worten: „Když to nejde, nechme to“ aus dem Saale hinaus.

### Aus den Organisationen.

Neuntirchen. Die Zahlstellenleitung ersucht die Brudervereine und Gesinnungsgenossen um Zuneigung von Büchern zur Gründung einer Bibliothek. Sendungen sind an Genossen Franz Bucher, Weichenwächter in Neuntirchen, Luttergasse, zu adressieren.

Saalfelden. Infolge dienstlicher Versetzung von mehreren Genossen sind Neuwahlen in den Ortsgruppenauschuss notwendig geworden. Die Generalversammlung wird Anfangs Oktober abgehalten. Wir ersuchen die dienstfreien Mitglieder, zur Generalversammlung recht zahlreich zu erscheinen. Gleichzeitig werden jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, aufgefordert, ehestens nachzuzahlen. Die Substanzere werden ersucht, bis längstens 5. Oktober 1912 abzurechnen, damit die Uebergabe an die neuen Funktionäre rechtzeitig erfolgen kann.

Komotau. Wegen Kontrierung der Bibliothek ersuchen wir nochmals alle jene Genossen, welche entliehene Bücher haben, dieselben bis längstens 1. Oktober an Genossen Struy abzugeben.

Von nun an sind sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten nur an Genossen Franz Kohl in Komotau, Bahnhofstraße 56, zu richten.

Falkenau an der Eger. Den Mitgliedern der Ortsgruppe diene folgendes zur Kenntnis. Alljährlich verwendet die Ortsgruppenleitung einen größeren Betrag zur Anschaffung neuer und guter, im Sinne unserer Prinzipien gehaltener Bücher, um damit das Wissen unserer Mitglieder zu heben, kurz, um in jeder Beziehung unsere Genossen zufriedenzustellen. Nach dem letzten Bericht des Bibliothekars ist jedoch wahrzunehmen, daß das Bestreben des Vereines durch mehrere säumige, ja geradezu nachlässige Mitglieder dadurch vereitelt wird, daß sie die ausgeliehenen Bücher einfach gar nicht lesen, dieselben zu Hause in irgend einem Kasten verstecken und dann ganz vergessen, dieselben nach der abgelaufenen Frist als das Eigentum des Vereines wieder abzugeben. Der Bibliothekar gibt sich die größte Mühe, eine Verschleppung der Bücher dadurch hint-

anzuhalten, daß er solche Bücher schon sehr oft persönlich von den Mitgliedern abholt, wobei er sehr üble Erfahrungen machte. Der eine weiß gar nicht mehr, daß er ein Buch hat, der andere hat es einem zweiten und dritten wieder weitergegeben, wodurch leicht eine Verwahrlosung der Bücher eintritt. Unter solchen Verhältnissen will nun der Bibliothekar diese Arbeit nicht weiter machen. Jedes Mitglied ist nun ebenso wie jeder Funktionär verpflichtet, die Interessen des Vereines zu fördern, wozu gewiß auch die strenge Befolgung der Bibliotheksordnung gehört, denn auch die angekauften Bücher bilden einen Teil des Vereinsvermögens. Es ergeht daher an alle Mitglieder die höfliche Mahnung, die Bibliotheksordnung, § 2, 4 und 5, besonders zu beachten. Sollten nun diese säumigen Mitglieder dieser Mahnung bis zum 1. Oktober nicht nachkommen und ausgeliehene Bücher bis dorthin nicht abgeben, dann mühte unbedingt nach den oben zitierten Paragraphen der Bibliotheksordnung vorgegangen werden.

Die Ortsgruppenleitung. Brünn II (A. Z. Nordbahn). Die Mitglieder, welche länger als drei Monate mit den Beiträgen im Rückstand sind, werden auf den § 9 der Vereinsstatuten aufmerksam gemacht. Gbräu. Die Monatsversammlungen werden ab 1. Oktober l. J. jeden ersten Sonntag im Monat in Hüblers Gasthaus um 8 Uhr abends abgehalten. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Versammlungen fleißiger zu besuchen.

Purkersdorf. Die Ortsgruppe hielt am 31. August eine Versammlung ab, die sehr gut besucht war. Sekretär Spies sprach über „Die Forderungen der Eisenbahner und das Koalitionsrecht“.

### Verchiedenes.

#### Die eucharistischen Straßendemonstrationen.

Trompetenschlag! Minister reiten vor — Und hinter ihnen sprengt auf müden Rossen Der Troß Geheimerräte zappelnd nach Und rote Junker folgen ihren Spuren. Dann wird es dunkel — denn ein langer Zug Schwarzer Gestalten zieht an uns vorüber Mit breiten Hüten und gesenktem Blick, Und hinter ihnen gehmans schwarze Scharen. Ist Hagnaus Geist, des Schlächters, neu erwacht? Kroaten Schwärme tauchen aus dem Dunkel Und schauen drohend auf das neue Wien. Das ihnen fremd ist und verhaßt in Sitten. So wälzt vorüber sich der lange Zug — Alt-Österreich scheint wieder zu erjehen, Da noch der Säbel herrschte und die Faust Und landsknechtmännlich noch katholisch machte. Und oben auf Balkonen und Gerüst, Schwarz-gelb umflort, gestickt mit weißen Nelken, Da thronen wie ehedem, verblühte Zier, Die hohen Damen und die Herr'n vom Adel. Wie schön dünkt ihnen doch das schwarze Bild! Und selig träumen sie von Scheiterhaufen, Von Kezerfollern und von Herentob. Die einst so herrlich ihre Macht verkärten! Sie sind die Alten: Adel, Pfaff und Staat; Wir danken ihnen, daß sie so im Wilde Ihr inn'res Wesen uns geoffenbart, Neu-Österreich wird diese Lehre nützen. Da oben ist noch alles so wie einst, Doch unten rauscht das Leben durch die Lande Und hämmert jung, das moriche Ding, den Staat Auch Östereich grabt unter den Ruinen.“

#### Zeitgemäßer Spruch.

Der Pfaffen soll es leider in der Welt nicht wenig geben — Ob auch bei uns in deutschen Landen? Wenn ich einmal der Herrgott wär', mein erstes wäre das, Ich nähme alle Pfaffen her und machte daraus Gas, Mit diesem Gas erleuchte' ich das ganze Firmament, Dann wär's mit aller Finsternis auf dieser Welt zu End'.

Die römische Kirche als Milliardärin. Der „Freidenter“ schreibt: Aus der hierikalischen Presse erfahren wir: Das Einkommen des Fürstbischofs von Salzburg beträgt 20.000 Kr. Das Erzbistum Olmütz weist 700.000, Prag 143.000 und das Bistum Linz 100.000 Kr. Einkommen aus. Das sind die bekannten Einkommen; die unbekanntem entziehen sich der Öffentlichkeit. Wir wollen nun auch die katholische Statistik anführen. Den Stand des österreichischen Kirchenvermögens gibt folgende Tabelle an:

|                                       | Vermögen    | Pfaffen    | Einkünfte  |
|---------------------------------------|-------------|------------|------------|
| Säcularspründen . . . . .             | 113,803,595 | 2,619,019  | 8,772,384  |
| Klostergut . . . . .                  | 62,822,201  | 3,129,575  | 4,258,146  |
| Kirchen . . . . .                     | 101,014,557 | 3,859,982  | 6,083,281  |
| Schul-, Erziehungsanstalten . . . . . | 3,845,513   | 18,501     | 329,252    |
| Gesundheitspflegeanstalten . . . . .  | 1,752,674   | 26,208     | 184,616    |
| Wohltätigkeitsanstalt . . . . .       | 144,043     | 535        | 12,033     |
| Religionsfonds . . . . .              | 28,086,807  | 979,612    | 3,410,748  |
| Studienfonds . . . . .                | 15,418,496  | 326,642    | 875,370    |
| Summe . . . . .                       | 366,887,986 | 10,960,074 | 23,926,431 |

Der Ertrag aus den Kirchenpründen beläuft sich auf rund 16 Millionen Kronen, der Ordenshäuser auf 4 1/2 Millionen. Widerrechtlich zahlt der österreichische Staat dieser Kirche alljährlich 27.000.000 Kr. als Kongrua. Diese Beiträge sind von der Regierung und einem pfaffen dienenden Parlament ganz ungeselchlich zustande gekommen. Gegen diese Zustände hilft nur die Trennung von Staat und Kirche!

### Fachtechnische Rundschau.

(So weit es die Raumverhältnisse gestatten, werden wir an dieser Stelle von Zeit zu Zeit durch bewährte Mitarbeiter fachtechnische Fragen einer Besprechung unterziehen.)

Von den deutschen Eisenbahnen. Vor mehr als zwei Menschengaltern, im Jahre 1835, haben die Eisenbahnen, nach Ueberwindung der ersten technischen Schwierigkeiten, ihren Anfang als verbundene Privatunternehmungen gefunden; lange genug hat sich die behördliche Verwaltung dem neuen Verkehrsmittel mißtrauisch und zurückhaltend gegenübergestellt. Jetzt ist fast ein Menschenalter vergangen, daß das deutsche Eisenbahnetz zum größten Teil in den Besitz des Staates übergegangen ist, und nächst Steuern, Zöllen und Post die größte Einnahmequelle des Staates bildet. Ueberblicken wir die Entwicklung der Eisenbahnen in dieser Zeit, seit 1830, so finden wir, daß im Deutschen Reich die Länge der vollspurigen Staats- und Privatbahnen von 33.645 auf rund 59.000 Kilometer im Jahre 1910 gewachsen ist. Das Anlagekapital der vollspurigen Eisenbahnen hat sich in diesen 30 Jahren fast verdoppelt: den 888 Milliarden Mark vom Jahre 1850 standen 1910 etwas über 17 1/2 Milliarden gegenüber, und die Steigerung der Arbeiterzahl war im Verhältnis noch größer; noch 1850 beschäftigten die vollspurigen Bahnen 155.343 Eisenbahnarbeiter, 1910 aber war diese Zahl bereits auf ein Heer von 418.588 Mann angewachsen. Die Zahl der Beamten beträgt 281.783 gegen 129.215 im Jahre 1850.

Die Zahl der Lokomotiven auf den vollspurigen Eisenbahnen ist während dieser Zeit von 10.869 auf 27.157 gestiegen, die Zahl der Personenwagen von 19.929 auf 57.644, hat sich also beinahe verdreifacht.

Weit erheblicher ist die Steigerung des Verkehrs in den letzten 30 Jahren gewesen. Den 215 Millionen Personen, die im Jahre 1850 befördert worden waren, standen im Jahre 1910 1541 1/10 Millionen, das heißt mehr als das siebenfache gegenüber, und auch der Güterverkehr hat sich auf das 3 1/2 fache von 185 1/10 auf 575 1/10 Millionen Tonnen gehoben. Die Einnahmen für Eilgut beliefen sich im Jahre 1850 auf 16 Millionen, stiegen im Jahre 1900 auf 48 1/2 Millionen und waren weitere zehn Jahre später auf fast 80 Millionen angewachsen. Besonders interessant aber ist die Entwicklung der Einnahmen beim Personenverkehr in den verschiedenen Wagenklassen. Während sich die der I. Klasse noch nicht ganz verdoppelt haben, 1850 136 Millionen, 1910 251 Millionen, und die der II. Klasse nur etwas mehr als eine Verdoppelung zeigen, 69 und 146 Millionen, haben sich die Einnahmen der III. Klasse mehr als verdreifacht, sie stiegen von 109 auf 350 Millionen. Die IV. Klasse aber hat sich mehr als verzehnfacht, sie wuchs von nur 29 auf nicht weniger als 299 1/10 Millionen; die Gesamteinnahmen des Personenverkehrs sind demnach von 222 auf 820 9/10 Millionen Mark gestiegen! Wir entnehmen diese Zahlen dem neuen Jahrgang von Erich Simons' Statistischem Taschenbuch, das auch interessante Angaben über die Unfälle auf den Eisenbahnen bietet. Hier überrascht die verhältnismäßige Ständigkeit der Zahlen. 1850 kamen 3504 Unfälle vor, 1910 3435. Einmal 1850, ist die Zahl der Unfälle auf 2965 gefallen, im Jahre 1907 auf 4603 gestiegen. Freilich in der Schwere der Unfälle, in der Zahl der getöteten Personen ist der Unterschied größer, den 454 getöteten Personen vom Jahre 1850 stehen 1910 938 gegenüber; das Unglücksjahr 1907 wies sogar 1274 auf, und auch die Jahre 1905, 1908 und 1909 forderten mehr als 1000 Opfer. Immer aber waren mehr als die Hälfte der verunglückten Personen Beamte der Eisenbahn.

### Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ ist soeben das 50. Heft des 30. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Zum Parteitag. Von K. Kautsky. — Stein und Schön. Von F. Mehring. — Sturm auf gegen das Koalitionsrecht. Von C. Legien. — Imperialismus und Klassenbeschränkung. Von Gujov Estein. — Die sozialdemokratische Frauenbewegung Deutschlands. Von Luise Zick. — Parteianschluß oder erweiterter Parteivorstand? Von Heinrich Schulz. — Sonderkonferenzen. Von H. Ströbel. — Der militärische Jugenddrill. Von Edgar Schneewald (Gera). — Zur Angestelltenfrage. Von H. Woldt. — Entwicklungslinien für unsere Bibliotheken. Vorschläge von J. Hanauer (Brüssel). — Eine Wahlenanalyse. Von Adolf Thiele. — Literarische Rundschau: Gewerkschaftliche Jahrbücher. Von J. Kliche. — Zur Frage der Fleischversorgung. Von Sp. — Die Wunder der Natur. Von ew. — Zeitschriftenchau. Von Oda Oberg. Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporteurs zum Preise von Mk. 3-25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf. Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

### Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

In der Fachschule Gurk, Wien II, Leopoldsgasse 26, beginnen im September und anfangs Oktober 1912 neue Anfänger- und Fortbildungskurse für Stenographie, Maschinenschieben, Buchhaltung, kaufmännisches Rechnen sowie für englische, französische und deutsche Sprache, deren Besuch sich nicht nur für diejenigen, die diese Fächer von Berufs wegen kennen müssen, sondern auch für alle diejenigen empfiehlt, die Bildung überhaupt suchen. Der Unterricht wird auf gewissenhafte und populäre Weise auch in Abendkursen erteilt. Für Mitglieder unseres Vereines wird das Unterrichtshonorar ermäßigt. Einschreibungen werden täglich bis 9 Uhr abends vorgenommen.

### Sprechsaal.

#### Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Aus unserem Hinterbliebenenunterstützungsfonds wurden vom 29. Juli bis 15. September 1912 für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

161. Josef Fechter in Lundenburg.
162. Maria Schönhofer in Rudolfsheim.
163. Katharina Planabittnik in Saalfelden.
164. Maria Scherleitner in Seltweg.
165. Rosa Langmann in Gaisbach.
166. Franz Lienert in Weipert.
167. Franz Böttl in Gmünd.
168. Franz Wünsch in Olmütz.
169. Stanislaus Broczkowski in Lemberg.
170. Thomas Persona in Budweis.
171. Martin Heiersberger in Antitzfeld.
172. Franz Säckl in Mürzzuschlag.
173. Matthias Bintl in Favoriten I.
174. Theresia Weim in Unter-Siska.
175. Theresia Germ in Pettau.
176. Thomas Stulhan in Budweis.
177. Elisabeth Lang in Linz.
178. Franz Sader in Rudolfsheim.
179. Ferdinand Bintl in Saalfeld I.
180. Karl Gschneidner in Aufsig.
181. Wenzel Wagerl in Saaz.
182. Michael Chorodnik in Lemberg.
183. Maria Wastl in Gaisbach.
184. Angela Pleterksi in Triest I.
185. Anna Reundlinger in Linz.
186. Josef Gajda in Lundenburg.
187. Thomas Weera in Lundenburg.
188. Katharina Kucyah in Zentrale.
189. Michael Fellner in Brannau am Inn.
190. Eugen Wailander in Bieles.
191. Peter Pecham in Wels.
192. Matthias Biehrer in Salzburg I.
193. Anton Dolezal in Reichenberg.
194. Adwiga Scibicz in Rozwadow.
195. Anna Fiala in Pilsen.
196. Anton Schmalzbauer in Söhelsdorf.
197. Maria Hauser in Steyr.
198. Maria Althaler in Favoriten II.
199. Maria Riech in St. Pölten.
200. Thomas Gwiazdowski in Lemberg.
201. Maria Lappi in Junsbrud III.
202. Josef Schmidt in Jägerndorf.
203. Maria Wladet in Königgrätz.
204. Theresia Rothmayer in Mürzzuschlag.
205. Antonia Jauschnigg in Marburg II.

- 210. Anna Rott in Penzing.
- 211. Maria Gelder in Linz.
- 212. Josef Medved in Mährisch-Ostau I.

Die Hinterbliebenenunterstützung wurde bisher in 201 Fällen ausbezahlt; in 101 Fällen nach Todesfällen von Mitgliedern und in 100 Fällen nach dem Tod von Frauen der Mitglieder. Die restlichen 11 angemeldeten Todesfälle sind entweder Fälle, in welchen noch die Dokumente ausständig sind, oder solche, in welchen die Anspruchsberechtigung nicht bestand. An Hinterbliebenenunterstützung wurden bisher

15.100 Kronen

ausbezahlt. Genossen! Widmet dieser Einrichtung unserer Organisation, die bei ihrem kurzen Bestand bereits berartige Leistungen aufzuweisen hat und deren Leistungen steigen werden, eure volle Aufmerksamkeit. Seid stets bemüht, diesem Fonds neue Mitglieder zuzuführen!

**Zu den Neuwahlen in die Personalkommission der k. k. Nordbahn.**

Achtung, Diener der Gruppe Stationsdiener! Mehrere Vereine, die wieder einmal ihre Existenzberechtigung dargun wollen, versuchen in unverantwortlicher Weise die Einigkeit des Stationspersonals aller Kategorien bei den stattfindenden Neuwahlen in die Personalkommission der k. k. Nordbahn zu stören. Diese Vereine, die niemand hinter sich haben, wollen damit der Staatsbahnverwaltung zeigen, wie uncinig das Stationspersonal der Nordbahn ist. Folgende Flug-schrift wird auf der Nordbahn verbreitet:

Nordbahner!

Liebwerte Kollegen und Mitglieder!

Die Amtsdauer der Personalkommission der Nordbahn ist abgelaufen und es werden die Zurüstungen zur Neuwahl getroffen.

Die Personalkommission gehört natur- und zeitgemäß zu einem der hervorragendsten Wohlfahrtsinstitute der Nordbahnbediensteten, weshalb es begreiflich erscheint, daß sie der bevorstehenden Wahl die erforderliche Bedachtnahme zuwenden und nach Männern Ausschau halten, welche die Gewähr einer gerechten und unparteiischen Vertretung bieten.

Uns liegt es fern, zu wollen, daß die Personalkommission zur Domäne dieser oder jener Parteirichtung werde, unser Bestreben ist es vielmehr, daß sie allen Bediensteten ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit eine Stätte wahrer Wohlfahrt bedeute.

Und darum treten wir vor euch, liebe Kollegen und Mitglieder, mit Namen von Kandidaten, deren Träger als unbescholtene Männer und laute Charaktere bekannt sind, und wir richten an euch die kameradschaftliche Bitte, geschlossen euer Vertrauen auf sie zu vereinigen.

Magazinsmeisterverein der k. k. österreichischen Staatsbahnen.  
Verkehrsbund, Ortsgruppe Wien Nordbahn.

Für die Offizianten:

Gustav Littelbach und Josef Smudek.  
Allgemeiner Kangleidnerverein der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Lokomotivbeizerverein der k. k. österreichischen Staatsbahnen.  
Kandidaten:

Gruppe c: Stationsdienst, Diener.

- 1. Mitglied: Regrini Ferdinand, Oberverschieber, Wien, n. D.
- 2. Mitglied: Maaz Karl, Magazinsaufseher, Ostau-Witkowitz.
- 1. Ersatzmann: Onderka Johann, Verschubaufseher, Ostau-Witkowitz.
- 2. Ersatzmann: Pohl Josef, Magazinsaufseher, Strahhof.

Werde Genossen und Kollegen der k. k. Nordbahn! Laßt euch von solchen unverantwortlichen Elementen nicht irreführen. Es handelt sich bei diesen Wahlen vor allem darum, der Staatsbahnverwaltung zu zeigen, daß das Personal aller Kategorien geeinigt und geschlossen ist und es soll durch eine möglichst einheitliche Wahl der von unserer Organisation vorgeschlagenen Kandidaten demonstriert werden, daß das Gesamtpersonal bereit ist, einig und geschlossen um die Verbesserung seiner Lage zu kämpfen. Folgt daher nicht den Verlockungen dieser niemand verantwortlichen Kategorienvereine. Gebet geschlossen eure Stimme folgenden Kandidaten in der Gruppe Stationsdienst, die von den Vertrauensmännern des gesamten organisierten Personals einstimmig aufgestellt wurden und die in jeder Hinsicht von der Gesamtorganisation unterstützt werden.

Diener der Gruppe Stationsdienst in allen Dienststellen der k. k. Nordbahn! Gebet eure Stimme nur den Kandidaten der Gewerkschaft!

Diener:

Ausschuhmitglieder für Gruppe c: Stationsdienst.

Andrá Johann, Verschieber, Wien.

Blazek Heinrich, Magazinsaufseher, Mährisch-Ostau.

Ersatz:

Rinner Gustav, Wächterkontrollor, Göding.

Hybař Adolf, Weichenwächter, Mährisch-Ostau.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner.

**Die Wahlen in den Arbeiterratsch des Staatsbahndirektionsbezirkes Olmüt.**

Die Wahlen ergaben folgendes Resultat:

Bau- und Bahnerhaltung.

Mitglieder:

- Mois Schön, Schmied, Bahnerhaltungssektion Mährisch-Schönberg, 866 Stimmen.
- Engelbert Meier, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Freudenthal, 866 Stimmen.
- Josef Konecny, Zimmermann, Bahnerhaltungssektion Olmüt, 814 Stimmen.
- Josef Heinrich, Bohrerarbeiter, Bahnerhaltungssektion Jägerndorf, 814 Stimmen.

Ersatzmänner:

- Josef Lindenthal, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Hannsdorf, 863 Stimmen.
- Gustav Sackenberg, Maurer, Bahnerhaltungssektion Freudenthal, 832 Stimmen.
- Mois Rápenik, Schmied, Signalwerkstätte Olmüt, 858 Stimmen.
- Adolf Selvet, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Jägerndorf, 863 Stimmen.

Werkstätten und Zugförderung.

Mitglieder:

- Franz Berger, Tischler, Heizhauswerkstätte Jägerndorf, 198 Stimmen.

Konrad Melzer, Hilfsarbeiter, Heizhauswerkstätte Jägerndorf, 198 Stimmen.

Karl Matz, Schlosser, Werkstätte Mährisch-Schönberg, 198 Stimmen.

Adolf Gottwald, Heizhausarbeiter, Heizhaus Mährisch-Schönberg, 198 Stimmen.

Ersatzmänner:

Franz Heinisch, Kohlenarbeiter, Heizhaus Nieder-Lindewiese, 198 Stimmen.

Jakob Prohazka, Kesselschmied, Werkstätte Mährisch-Schönberg, 198 Stimmen.

Anton Kafurka, Schmied, Heizhauswerkstätte Jägerndorf, 198 Stimmen.

Franz Matz, Hilfsarbeiter, Heizhauswerkstätte Jägerndorf, 198 Stimmen.

Verkehr und Stationen.

Mitglieder:

Anton Reimer, Magazinarbeiter, Station Mährisch-Schönberg, 299 Stimmen.

Franz Krauer, Aushilfsbremser, Station Mährisch-Schönberg, 299 Stimmen.

Anton Fein, Aushilfswächter, Station Jägerndorf, 299 Stimmen.

Mois Ludwig, Magazinarbeiter, Station Jägerndorf, 299 Stimmen.

Ersatzmänner:

Emil Neugebauer, Magazinarbeiter, Station Hannsdorf, 298 Stimmen.

Rudolf Zsch, Aushilfsbremser, Station Jägerndorf, 298 Stimmen.

Franz Leiperk, Stationsarbeiter, Station Übersdorf, 298 Stimmen.

Leopold Stanzel, Magazinarbeiter, Station Mährisch-Schönberg, 298 Stimmen.

Die Nationalen stellen in jeder Sektion zwei Kandidaten auf, an die Ersatzmänner denken sie nicht, und tatsächlich erhielt ein Kandidat in der zweiten Sektion 22 Stimmen. Die Arbeiter geben früher leere Stimmzettel ab, ehe sie den Nationalen ihre Stimme geben, da sie wissen, was sie für eine Vertretung hätten, wenn der Nationale gewählt würde. Gern, es will Abend werden!

**Offene Anfragen.**

**An die k. k. Nordwestbahndirektion!**

Die Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Reichenberg gestatten sich die Anfrage zu stellen, ob es einer löblichen Direktion bekannt ist, daß ihnen der Erholungsurlaub verweigert wird. Nachdem in anderen Bahnerhaltungssektionen derselbe bereits gewährt wird, dürfte es bloß an der hiesigen Bahnerhaltungssektion liegen, daß uns der Urlaub verweigert wird. Wir ersuchen eine löbliche Direktion, der hiesigen Bahnerhaltungssektion die Beifügung zu erteilen, die Erholungsurlaube sofort gewähren zu wollen.

Die Betroffenen.

**An die Generaldirektion der Südbahn!**

Die Bediensteten der Station Nabresina haben im Monat Dezember 1911 ein Gesuch um Erhöhung des Quartiergeldes eingebracht. Da bis heute keine Erledigung erfolgt ist, so bitten die Gesuchsteller um eine baldige Antwort auf ihr Ansuchen.

**An die Verkehrsdirektion der Südbahn in Wien!**

Das gesamte Zugpersonal der Station Klagenfurt erwartet dringend die Erledigung des von den Vertrauensmännern eingebrachten Gesuches betreffs der Lampisterie in Villach, Hauptbahnhof.

**An die k. k. Nordbahndirektion in Wien!**

Die Stationsmeister der k. k. Nordbahn erlauben sich die bescheidene Anfrage, was für ein Bewandnis mit der Besetzung des Stationsleiterpostens in Grätz ist, und zwar aus folgenden Gründen:

Am 25. Juli 1912 erschien ein Zirkular des B.-N.-D., wonach der Posten eines Stationsleiters in Grätz zur Besetzung ausgeschrieben war. Die gestempelten Gesuche waren innerhalb fünf Tagen im Dienstweg eingereicht. Selbstverständlich fehlte es nicht an Bewerbern, hoffte doch so mancher durch die Erlangung dieses Dienstpostens seine Lebenslage verbessern zu können. Trotz der vielen Bewerber ist der Posten in Grätz bis heute unbefestigt und es scheint, als ob sich einige Herren auf der Ausföhrung dieses Dienstpostens einen unpassenden Scherz mit den Stationsmeistern erlaubt hätten.

Um Aufklärung wird höflichst gebeten.

**Bersammlungsanzeigen.**

In nachstehenden Orten finden Bersammlungen statt: Mährisch-Ostau - Obersurf. Am 21. September um 1/2 8 Uhr abends im Hotel „Eiche“ Jubiläumsfeier des Genossen Johann Ruzicka.

Oberlentendorf. Am 6. Oktober Monatsbersammlung im Vereinslokal.

Wiener-Neustadt. Am 22. September, um 4 Uhr nachmittags freie Eisenbahnerbersammlung im Gasthaus Ozozepek.

Pettau. Am 21. September im Saale des Gasthofes „zum Elefanten“ öffentliche Vereinsbersammlung.

Mährisch-Schönberg. Am 29. September um 9 Uhr vormittags öffentliche Vereinsbersammlung in der bürgerlichen Schießstätte.

Mauthausen. Am 6. Oktober um 8 Uhr vormittags im Gasthaus „zu den drei Kronen“ in Mauthausen. — Am 6. Oktober um 2 Uhr nachmittags in Vergleitners Gasthaus in Gaisbach.

Wien-Hauptzollamt. Am 2. Oktober um 7 Uhr abends in Lindners Gasthaus, Generalbersammlung.

Krems. Am 22. September um 11 Uhr vormittags in der Bahnhofrestauration in Marbach an der Donau.

Urein an der Donau. Am 22. September um 4 Uhr nachmittags Bersammlung im Gasthof „zum goldenen Kreuz“.

Kirchberg am Wagram. Am 29. September um 9 Uhr vormittags in Heiß' Gasthaus.

Sadersdorf am Kamp. Am 29. September um halb 2 Uhr nachmittags in Dollensteins Gasthaus.

Brünn II, k. k. Nordbahn. Am 6. Oktober um 4 Uhr nachmittags findet in H. Weigners Restaurant, Grillowig-gasse 55, ein Familienabend mit Konzert statt.

**Briefkasten der Redaktion.**

Mitgliedsnummer 233. Ihr Brief enthält die wichtigsten Angaben nicht. Wenn Sie, wie wir aus Ihrem Briefe glauben entnehmen zu können, am 1. Juli 1911 mit 900 Kr. angestellt

worden sind, so rufen Sie am 1. Juli 1913 in die 1000 Kr. vor. — A. S. Die Statuten erhalten Sie bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungskasse der österreichischen Eisenbahnen, Wien VI, Theobaldgasse 9, gegen Einreichung von 20 S., in die das Porto inbegriffen ist. Die Farbentafeln wird Ihnen jede Buchhandlung liefern, auch die Wiener Volksbuchhandlung, Wien VI, Gumpendorferstraße 18. — (Ed. S. 67, Bogen I. Da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt wurden, rufen Sie in die 1100 Kr. am 1. Juli 1913 vor. — Zur Beachtung! Nachdem vor dem normalen Erscheinungstag der nächsten Nummer ein Sonntag (29. September) fällt, gelangt die Nummer 28 zwei Tage früher, am 28. September zur Ausgabe, was wir bei Einreichungen zu beachten bitten.

|   |                 |   |
|---|-----------------|---|
| Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. | <b>Inlerate</b> | Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. |
|---|-----------------|---|

Schwartz  
Kreuzstern

**MAGGI**  
Würfel à 5 h  
(fertige Rindsuppe)

**sind die besten!**

**Hammerbrotwerke und Dampfmühle**  
Hart, Hainzl & Co.

**Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher**

**HAARFÄRBEKAMM.**

**Erklärung!**

Infolge eines Mißverständnisses wurde Genosse Johann Dolezal am 5. d. M. von uns grob beleidigt. Da er auf unsere Bitte, von der gerichtlichen Austragung dieses Falles absteht, danken wir ihm hiemit öffentlich.

Josef Schweiger, Heinrich Höfer.

**Postentausch**

sucht Stationsaufseher der Station Wien (Staatsbahngesellschaft) mit einem Bediensteten gleicher Kategorie der k. k. Staatsbahndirektion Wien, Zusage unter „Postentausch 3223“ an die Redaktion dieses Blattes.

**Jvana Kolnar**  
Krainburg, Krain  
Gemischtwarenhandlung

bersend. Landprodukte: Erdäpfel, 100 Kg. 6 Kr., Gurken, Stück 3 S., Zwiebel, 1 Kg. 12 S., sowie zu billigsten Tagespreisen Krautkörbe, Winteräpfel, Birnen, Sauerkraut und andere Lebensmittel. Auf ges. Anfragen antwortet postwendend. Preisliste gratis und franco.

**Parteigenossen!**

Bestellet euch jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starke Hemdenstoffe, Jersey für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr., per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß

**Leopold Witzel, Handweber**  
in Nachod Nr. 17, Böhmen.  
Mitglied der politischen Orts- und Nachorganisation.

