

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

Telephon Nr. 2375, 10.526 u. 10.542.

Der

Schredtonto 38.415.



Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Am jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- 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. 8.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 34

Wien, den 1. Dezember 1913.

21. Jahrg.

! Eröffnungsanzeige ! an alle Eisenbahner !

Die Organisation sowie die Verwaltung des Eisenbahnerheims gibt hiemit bekannt, daß Sonntag den 7. Dezember l. J. die

offizielle Eröffnungsfeier ihres neuerbauten

„Heimes“

Wien V, Bräuhausgasse Nr. 84
und Margareten Gürtel 136

nebst dem gesamten Restaurations- und Saalbetrieb, sowie des Café „Eisenbahnerheim“ stattfindet.

Die allgemeine Besichtigung findet um 1 Uhr nachmittags statt. Sonntag und Montag (Maria-Empfängnis) um 1/2 Uhr im großen Saal

Eröffnungskonzert

unter Mitwirkung aller in Wien befindlichen Eisenbahnergesangsvereine.

Alle Eisenbahner werden samt ihren Familien, Bekannten und Verwandten hiemit höflichst hiezu eingeladen.

Die Massen, das Parlament und die Gewerkschaften.

I.

Viktor Adler hat auf dem letzten stattgefundenen Parteitag der deutschen Sozialdemokratie Oesterreichs ein Wort gesprochen, das nicht nur in der politischen Parteiorganisation, sondern auch in der gewerkschaftlichen Bewegung die weiteste und eingehendste Beachtung verdient. Die unauflösbare Misstimmung, die heute weite Kreise der Arbeiterschaft über den sozialpolitischen Stillstand und über das Versagen des Parlamentarismus auf dem Gebiete der Volkspflege erfasst hat, gipfeln nach Adlers Meinung nicht mit Unrecht darin, daß wir uns bisher an ein Leben von Erfolgen gewöhnt haben und daß wir nur zu sehr geneigt seien, die Partei und die Sache, der wir dienen, vom Standpunkte des Erfolges einzuschätzen. Daß diese Behauptung leider nur allzu richtig ist und nicht nur auf die politische Bewegung, sondern auch auf die gewerkschaftliche Organisation im weitesten Sinne zutrifft, weiß sicherlich jeder, der irgendwie praktische Arbeit leistet und die Fühlung mit den Massen nicht verloren hat. Solange es möglich war, in der politischen Parteiarbeit wie in der gewerkschaftlichen Organisation gleichsam unausgesetzt den Gegner zu Konzessionen zu zwingen und irgendwelche kleine Erfolge heimzubringen, so lange stieg die Hoffnung und die anfeuernde Schwungkraft in den Massen, von denen auf solche Art auch immer wieder neue Werbekraft ausging. Daß heute diese Hoffnungsfröhlichkeit und der zu immer neuen Taten anfeuernde Idealismus zum großen Teil verfliegt sind, daß es so aussieht, als ob wir alt geworden und verträumt sind, ist in der Tat ein sicheres Zeichen, daß es uns schwerer geworden ist, mit den kleinen Erfolgen des Tages neue Werbearbeit zu leisten, weil wir damit ganz einfach — wenigstens vorläufig — an der Grenze angelangt sind, die, wie überall, wo

es sich um Nachfragen handelt, von unserer Leistungsfähigkeit und Stärke bestimmt wird.

Politisch drückt sich diese Tatsache gegenwärtig unverkennbar in der Parlamentsmüdigkeit und in der Gleichgültigkeit am politischen Leben, die weite Massen ergriffen hat, aus und sie hat in der Debatte am sozialdemokratischen Parteitag vielleicht ihren schärfsten Ausdruck gefunden. Das Köstlichste freilich an der Sache ist, daß die bürgerlichen Blätter in der von verschiedenen Seiten ausgesprochenen Ansicht, die sozialdemokratischen Abgeordneten mögen das Parlament überhaupt obstruieren, solange dasselbe nur Steuern und Kriegslasten, nicht aber wirkliche Volksnotwendigkeiten erledigt, eine Abkehr von der Sozialdemokratie und ein Verlassen der sozialistischen Politik erblicken, während in Wahrheit gerade die Gegner der Arbeiterforderungen alle Ursache hätten, die Stimmung unter den Massen als Warnung aufzufassen, die an den Staat und die staatsbehaltenden Parteien gerichtet ist. Denn einigermaßen sicher vor den sozialdemokratischen Zukunftsforderungen können sich die bürgerlichen Klassengegner doch nur so lange fühlen, als die Arbeiter wirklich Aussicht haben, in dem bürgerlichen Klassenstaat für sich Erfolge zu erreichen. Bleiben diese aus, dann steigt eben die Unzufriedenheit und es wächst die revolutionäre Spannkraft in den Massen, wiewohl es so aussieht, als hätte, umgekehrt, die alte Kampflust von früher einer lähmenden Lethargie Platz gemacht. Was wir sehen und was sich zeitweilig als Unzufriedenheit mit der Taktik der sogenannten „Führer“ äußert, ist aber in Wirklichkeit nur der völlige Zweifel an dem Klassenstaat und die immer lebendiger werdende Erkenntnis, daß für den Arbeiter innerhalb des bürgerlichen Staates Vorteile und Errungenschaften immer schwieriger zu haben sind. Und eben daraus formuliert sich die ungestüme Forderung, die wir am letzten Parteitag von verschiedenen Seiten gehört haben: „Berichtigt dieses Parlament überhaupt, das dem Volke nur neue Lasten auferlegen, ihm aber keine neuen Rechte mehr bewilligen will!“

Daß wir in Oesterreich, wie vielleicht in keinem anderen Land, den Parlamentarismus überschätzt haben, darüber ist ja gerade in den letzten Tagen in Wort und Schrift viel gesprochen worden. Und darin liegt auch der Fehler und die Ursache, weshalb wir von einem Extrem ins andere fallen und kaum daß wir den Parlamentarismus für uns erobert haben, schon vollends an ihm verzweifeln. Dieser Stimmungsumschwung, „himmelhoch jauchzend, zu Tode betrübt“, hat, wie gesagt, seine historische Gründe, die in der jahrelangen, allzustarken Betonung des parlamentarischen Einflusses liegen, die bei uns in den mit so viel Glanz geführten Wahlrechtskämpfen mitgespielt hat. Eine Partei, die durch Jahre gleichsam alle Kraft auf ein Ziel verwendete, mußte notgedrungen in Ueberhebungen und Ueberhebungslichkeiten verfallen. Aber mehr als das: Gerade in Oesterreich lag das Schwerkraft aller Agitation bis in die letzten Jahre auf der Straße, denn es galt, nicht bloß das Wahlrecht, sondern auch alle Voraussetzungen für die politische und wirtschaftliche Bewegung der Arbeiterschaft: Press-, Vereins- und Versammlungsrecht zu erobern, indem es den bornierten Widerstand der staatlichen Bürokratie zu überwinden galt. Im Kleinkrieg des Tages wurde solcherart einfach alle Arbeit aufgebraucht, ohne daß an der inneren Vertiefung der sozialistischen Wissenschaft gearbeitet werden konnte.

Die Folgen, die daraus hervorgehen müssen, machen sich natürlich nicht bloß in der politischen Bewegung, sondern auch in der gewerkschaftlichen Organisation bemerkbar. Auch in der gewerkschaftlichen

Bewegung gab es nämlich eine Zeit, wo die ersten wirtschaftlichen Kämpfe der Arbeiterklasse sich unter wesentlich anderen Voraussetzungen vollzogen. Die ersten Lohnkämpfe, die man führte, fielen in eine Zeit, wo man mit dem Lokalen Streik sehr leicht einen Erfolg durchsetzen konnte, weil die Unternehmer den wirtschaftlichen Ereignissen, die in Oesterreich eine neue Periode einleiteten, zumeist noch ungerüstet und unvorbereitet gegenüberstanden, wodurch für uns der Einzelstreik zu einer Waffe wurde, die an Schärfe verlor, als die Arbeitgeber aus den Ereignissen die konsequente Lehre zogen, und sich immer mehr in den mächtigen zentralen Unternehmerorganisationen vereinigten und ihre Taktik den veränderten Verhältnissen anpaßten. So hat sich natürlich heute das Kampffeld für die Gewerkschaften sehr wesentlich verschoben und die Aussichten, in kleinen Geplänkeln Erfolge zu erringen, sind immer mehr geschwunden. Dazu kommt, daß überdies die Unternehmer, von den gewerkschaftlichen Erfolgen, die wir in den letzten Jahren eroberten, aufgeschreckt, sich immer fester zusammenschließen und ihren Widerstand gegen jede neue Forderung überhaupt verschärfen.

Was sich also mit einem Wort wirtschaftlich als eine immer schärfere Klassenscheidung vollzieht, das findet politisch seinen Niederschlag eben im Parlament. Immer deutlicher wird es, daß sich gerade dort alles zusammenschließt, um jeden, noch so bescheidenen sozialen Fortschritt, zu hintertreiben. Jeder Antrag, der für die Arbeiter gestellt wird, wird von den bürgerlichen Vertretern einfach restlos niedergestimmt; jeder Kreuzer, der für soziale Zwecke verausgabt werden soll, wird verweigert, während man unausgesetzt dem Militarismus neue Millionen bereitwilligst gewährt. So erweist sich das Parlament natürlich immer mehr als ein Instrument gegen die Arbeiter, und je feindseliger sich seine bürgerliche Mehrheit gegen sie benimmt, desto begreiflicher wird jene Stimmung, die sich eben jetzt in den Massen bemerkbar macht. Wenn schon das Parlament keinen Fortschritt mehr zuwege bringt und nur die Macht des Klassenstaates stützt, wozu sollen wir es stützen? Dieses „Ceterum censeo!“ in das heute aller Mißmut über die parlamentarische Erfolglosigkeit ausklingt, ist sicherlich vor allem ein beachtenswertes Symptom für die, die den heutigen Parlamentarismus als Mittel zu ihrer Herrschaft benötigen, und es drückt sich darin eben der schärfste Protest gegen diese Klassenherrschaft aus. Aber man müßte, ehe man den Parlamentarismus zerstört, was in Oesterreich durch eine sozialdemokratische Obstruktion im Handumdrehen geschehen wäre, sich wohl fragen, ob damit jener Klassenherrschaft ein Niegel vorgeschoben, oder ob ihr damit überhaupt nur geschadet wäre? Wer das glaubt, der müßte schlechterdings im Parlament den absoluten, von allen wirtschaftlichen Tatsachen unabhängigen Herrschaftsfaktor erblicken, was natürlich materialistisch und historisch ein Unfug wäre. Denn in Wirklichkeit ist das Parlament, wie es ist, doch nur der Ausdruck von ökonomischen Tatsachen und spiegelt die Reflexe der wirtschaftlichen Machtverhältnisse wieder. Den Parlamentarismus zerstören, weil damit momentan für die Arbeiterklasse keine Erfolge zu erzielen sind, gleiche deshalb dem Beginnen eines Arztes, der das Fieber eines Patienten mit großen Dosen Chinin bekämpft, ohne den Ursachen des Fiebers weiter nachzugehen. So wie eben das Fieber nur ein Symptom einer bestimmten Krankheit ist, so muß auch der steigende Widerstand der bürgerlichen Klassen gegen alle Sozialpolitik materialistisch als ein Symptom einer bestimmten sozialen Entwicklungsstufe gewertet werden. Es ist der Reflex bestimmter kapitalistischer Entwicklungsstufen, über die wir noch in einem zweiten Artikel reden wollen.

Verantwortlichkeit.

Euch ziemen nicht die
Leidenschaften der Unterdrückten.
Ferd. Lassalle.

Im Pflichtenbuch des Klassenbewußten Proletariats, wo die herrlichen Worte wie Solidarität, Massenbewußtsein und Opferwille stehen, darf das slichte und für die Arbeiterbewegung doch so wichtige Wort vom Gefühl der Verantwortlichkeit nicht fehlen. Das Gefühl der Verantwortlichkeit ist der wertvollste Besitzstand für den Kulturmenschen in jeder Lage. Es ist notwendig für den Menschen zur Beherrschung seiner Leidenschaften und bösen Gewohnheiten, es ist eine Lebensbedingung für den Familienvorsteher gegenüber seinen Angehörigen, es darf in keinem Amt und Beruf fehlen, ohne nicht die eigene und fremde Existenz aufs Spiel zu setzen, es muß für alle führenden Stellungen im Staats- und Gesellschaftsleben wirksam sein, denn ohne den Besitz des Verantwortlichkeitsgefühls würde sich das Privat- und Gesellschaftsleben und der ganze menschliche Kulturbesitz in ein wildes Chaos auflösen. Der Mensch darf sich nicht gehen lassen, in keiner Lebenslage, sonst geschieht nur immer Unheil daraus. Jede seiner Handlungen soll immer darauf geprüft werden, welche Wirkungen sie in der Umgebung seiner Mitwelt auslösen kann und welche Folgen sie für ihn selbst haben muß.

Jeder Mensch, selbst der beste, trägt neben seinen guten Eigenschaften immer die Bestie herum, die ungezügelt und ungezügelt den größten Schaden anrichtet. Nur derjenige, der diese Bestie zu bändigen und in sich zu überwinden vermag, ist ein wahrhaft guter und nützlicher Mensch. Diese Bestie wird losgelassen, wenn der Mensch nicht mehr Herr über seine Vorurteile, ererbten Gewohnheiten oder angenommenen Raster, wie Eigendünkel, Machtgier, Herrschaftswahn, Amtsdünkel, Trunkenheit werden kann. Dann mißbraucht der Beamte seine Macht, der Offizier seine Befehlshaberbefugnisse, der Unternehmer seine wirtschaftliche Ueberlegenheit, der Staatsmann seine Würde, der Vater und Gatte seine Familienrechte. Je größer die Aufgabe ist, desto höhere Anforderungen muß man an diejenigen stellen, welche sich für die Erfüllung derselben verpflichtet haben, weshalb der Arbeiterklasse, die es sich zum Ziele gesetzt hat, an Stelle der alten Herrschaftsordnung eine freie sozialdemokratische Gesellschaftsordnung zu erkämpfen, ein erhöhtes Verantwortlichkeitsgefühl zur Pflicht gemacht werden muß.

So lange die Arbeiterklasse mit ihrem ganzen Sein, Denken und Fühlen in den Vorurteilen der alten Gesellschaftsordnung wurzelt, konnte sie sich gehen lassen. Sie besaß keine Partei, keine Organisation, keine Mittel und keine Presse. Sie war schuh- und rechtlos in Gesetzgebung und Verwaltung, sie hatte nichts zu verlieren und bezahlte jede unbesonnene Tat mit einem Rückfall in die alten Verhältnisse. Heute ist dies vollständig anders. Sie besitzt in den Schriften ihrer Vorkämpfer ein Programm ihrer Partei, in den Bibliotheken ihre Organisation und in ihren Tageszeitungen und Blättern ein geistiges Nützzeug, aus dem sie ihre Erkenntnis über Ziel und Weg zur Befreiung schöpft.

Gleichgültig an diesen Schätzen vorübergehen und unwissend und ohne Klarheit zu bleiben, ist eine Verleumdung gegen das Gefühl der Verantwortlichkeit und eine Preisgabe der Sache selbst.

Die Arbeiterklasse hat eine Organisation und hat die durch diese erworbenen Mittel und Institute, wie Arbeitslosen- und Streikfonds, Kranken- und Altersunterstützungsfonds, Parteifonds, Arbeiterheime, Wägereien, Druckereien und Zeitungen zu verwalten. Sie sitzt in den Wohlfahrtsinstituten und gesetzgebenden und verwaltenden Körperschaften, woraus eine ungeheure Fülle von Verantwortlichkeiten erwachsen.

Wie kommt aber der Arbeiter in die Organisation und wie verhält er sich in derselben, solange er sich noch nicht zum Massenbewußtsein und zur prinzipiellen Ueberzeugungstreue durchgerungen hat? In die alten Arbeiter-Bildungsvereine trat der Arbeiter ein, um sich zu bilden, aus seinem Zustand der Unwissenheit herauszukommen und für die hohe Idee, welche der Befreiung seiner Klasse galt, einzutreten. Gefahren umgaben ihn, der ganze staatliche Machtapparat von Regierungsgewalt, Bürokratie, Justiz und bewaffnete Macht standen ihm feindlich gegenüber. Er mußte seine Existenz, seine Freiheit, seine Sicherheit einsetzen für ein hohes Ziel, das ihm außer dem Bewußtsein innerer Befriedigung keine schnell erreichbaren, persönlichen Vorteile bot. In dieser Atmosphäre entwickelt sich in dem Arbeiter Bildungsdrang, Selbstlosigkeit, Liebe zum Gange und Opfermut.

Dann aber wuchs die Bewegung, die ökonomische Entwicklung ermdachte es den uneigennütigen und opferwilligen Vorkämpfern der alten Bildungsvereine aus kleinen bescheidenen Vereinen mit Bildungszwecken große Gewerkschaften, Genossenschaften, politische Organisationen mit großen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zielen zu schaffen. Organisationen, unter denen die Massenaktion und das Eingreifen in die persönlichen Schicksale möglich wurde.

Mit den großen Massen kamen aber diejenigen, denen es vielfach an Bildungsdrang, Selbstlosigkeit und Opfermut fehlte. Sie drängten nur zu großen Kämpfen, die schnell Erfolge bringen sollten. Wenn diese Kämpfe fehlschlagen, weil die notwendige Summe von Solidarität, Opfermut und Erkenntnis nicht vorhanden war, begann die Perlebung. Selbstverständlich ist bei Menschen, in denen die Erkenntnis der geschichtlichen und ökonomischen Tatsachen noch nicht reifte und der Drang nach müheloser Befreiung aus dem Elend, Selbstlosigkeit und Opfermut überwiegt, auch das Verantwortlichkeitsgefühl nur schwach entwickelt. Anstatt zu lernen und aus Erfahrung klüger zu werden, vergessen sie sich in gegenseitigen Vorwürfen und kehren der Mitarbeit zur gründlichen Vorbereitung neuer Kämpfe den Rücken, bis wieder eine neue Gelegenheit zum Angriff auf den gemeintamen Feind kommt. Nicht, daß ihnen Solidarität und Opfermut gänzlich mangeln würde, aber sie treten nicht in der mühseligen Kleinarbeit nicht im Aufstieg der einzelnen, sondern in der Massenaktion auf.

In der Massenaktion riskieren nicht nur unwissende Organisierte, sondern sogar gänzlich indifferenten Freiheit und Leben und sind sogar zum Heroismus fähig, zerlegt man die Masse aber in einzelne Glieder, so werden sie wieder zu kleinlichen verantwortungslosen Egoisten. Sie fragen nicht nach dem Wohl der Gesamtheit, sondern nach dem eigenen Wohl. Sie rechnen nach, was ihnen die Organisation und die Zeitung kostet und wieviel sie dafür zurückerhalten haben. Sie wollen nicht mitarbeiten, sondern mitgenießen, sie horchen hin, was die Christlichsozialen und Deutschnationalen über das gute Leben der Vertrauensmänner sagen und rechnen

ihnen neidisch in ihren Kontenbüchern jeden Heller nach, den sie für ihre Arbeitsleistung empfangen. Sie denken nicht daran, daß ihre Vertrauensmänner meistens ein Leben voll Elend und Verfolgung tragen und sich zuerst für die Organisation aufreiben mußten, bis diese in der Lage war, sie mit lächerlichen Bezügen anzustellen, die nur langsam steigen und erst dann auskömmlich werden, wenn die Aufgaben der Organisation sich verzehnfacht und der Vertrauensmann schon ein höheres Alter erreicht hat.

Gerade diejenigen aber, die selbst am wenigsten Opfer bringen, die nichts lernen wollen, der Organisation nur unter einem gewissen Zwang angehören, für Aufklärung nichts ausgeben und jede Kleinarbeit ablehnen, sind die verantwortungslosesten Vagabunden. Sie verbreiten durch ihren kleinlichen und verantwortungslosen Egoismus überall Unlust zur Arbeit und Mißtrauen gegeneinander und verleiden auch jenen das Leben in der Organisation, die ohne den geringsten persönlichen Nutzen Jahr um Jahr, Zeit und Geld opfern für die Interessen der Gesamtheit.

Führen wir alle diese leidenden Glieder unserer Organisation, die persönlich nicht schlechter sind als diejenigen, welche unsere Kulturaufgaben erkannt haben und daher ein unverwundliches Verantwortlichkeitsgefühl in die Bewegung mitbringen durch das gute Beispiel eines erhöhten Verantwortlichkeitsgefühls wieder zurück in jene schöne Zeit der Bildungsvereine, wo jeder zuerst bei sich selbst zu reformieren anfing, bevor er die Tätigkeit seiner Kampfgenossen zu betrachten begann. Wir müssen den Unproduktiven und Unverantwortlichen in unserer Bewegung, die niemals lernen, aber trotzdem so tun, als ob sie alles wüßten und über alles ein abfälliges Urteil abgeben, die Achtung vor der Leistung des Nächsten, vor allem auch die Achtung vor der Leistung der Vertrauensmänner beibringen. Der Mensch macht sich nur dann in seinem Urteil nützlich, wenn er sich bemüht ist, daß sich sein Urteil auch mit seinen Erfahrungen und Kenntnissen deckt. Fehlen ihm jedoch Einsicht, Erfahrung und Kenntnis für eine richtige und gerechte Beurteilung einer Sache, so handelt er verantwortungslos, wenn er sich über sie ein abprechendes Urteil gestattet. Er schadet damit nicht nur der Sache, indem er Verwirrung anrichtet, sondern schadet sich selbst, indem er sich lächerlich macht und den Widerbruch und die Zurückweisung der Mitwelt herausfordert.

Was bezüglich des Verantwortlichkeitsgefühls im Privat- und Berufsleben gilt, gilt noch mehr von der Organisation und von den Pflichten gegenüber der Arbeiterbewegung. Weder die Vertrauensmänner noch die Mitglieder dürfen sich gehen lassen, wie ihnen der immer voll Fehler und Leidenschaften behaftete Mensch rät, sondern sie müssen sich selbst bändigen und jede Handlung darauf prüfen, wie dieselbe für die Sache der Organisation wirkt.

Das Verantwortlichkeitsgefühl nötigt uns, allen Parteigenossen mit Achtung zu begegnen, jede andere Leistung anzuerkennen, für jede Aufklärung und jedem gutgemeinten Rat zuhörig zu sein, dagegen aber unter allen Umständen alles zu unterlassen, wodurch Stolz und Haß, Neid und Unrecht entstehen kann. Uns Arbeitern ziemen nicht die Leidenschaften der Unterdrückten, sondern die Tugenden derjenigen, die für eine große heilige Sache kämpfen und die dafür verantwortlich sind, daß das allgemeine Interesse nie unter der

Feuilleton.

Der weiße Tod.

Von Alfons Fehold.

Der Bremser mit verknorpeltem Griff
Hält festgepackt den Hebel.
Ein danner, langgezog'ner Pfiff
Durchdringt den dichten Nebel.
Der ringsumher wie eine Wand
Sich um die laufenden Wagen spannt.

Seut ist die Nacht der weißen Not.
Beim Abzug der Laternen
Steht händereibend Bahnwärter Tod
Und späht hinab die Schienen.
Er zählt bedächtig die Opfer und Lach.
Die Kloden sinken durch die Nacht.

Nicht links, nicht rechts ein Lichtlein blüht,
Schwarz starrt die dunkle Ferne,
Und nur der Schienenstrang erglüht
Im Schimmer der Laterne.
Der Führer zu dem Heizer spricht:
Den Wochenlohn für ein Sternlein Licht.

Da blinkt's vor ihnen seltsam auf,
Im Felsbruch reckt sich ein Leben.
Was hebt und was naht sich im wilden Lauf?
„Bremser, jetzt gilt es das Leben!“
„Die Bremse an!“ — Ein dreifacher Schrei.
Gerettet der Zug. — Wo sind die Drei?

Die Drei, die in dieser Nacht
Standen auf der Maschine,
Sie haben als Opfer sich dargebracht
Der rollenden Lavine.
„Zieh an! Zieh!“ Der Bremser zog an...
Der eilige Nachen fraß alle drei Mann.

Richard Dehmel.

Richard Dehmel vollendete am 18. d. M. sein fünfzigstes Lebensjahr. Es ist sicher, daß sich eine hohe Woge von Würdigungen seines dichterischen Schaffens, seines Wollens, seiner Art ergießen wird. Ihre Vorboten haben sich schon eingestellt, und wenn man sie mit anderem zusammenstellt was in letzter Zeit über Dehmel gesagt wurde, so scheint es nun früher an diesen Menschen und Künstler heranzuwachen als vor zehn und zwanzig Jahren. Man scheint ihm nun beibringen zu

wollen: Deine Bedeutung ist unbestritten, aber der dichterische Ertrag deines Lebens ist, wenn nur das Vollendete gelten soll, nicht eben groß, er reicht etwa für ein schmales Bändchen, aber das gehört dann rechtmäßig neben die Klassiker deutschen Dichtens.

Aber ist es nicht verfrüht, solche Endurteile zu fällen, die über die Masse seines Schaffens gleichsam zur Tagesordnung übergehen? Ist der ringende Dehmel nicht mehr wichtig? Denn das ist keine Frage: die Bedeutung die er für alles, was seit 1880 jung gewesen ist, gehabt hat, fällt vor allem seiner ringenden Gewaltigkeit zu. Daß er neben dem sinnfälligen Greifer und Genießer des Lebens, neben Detlev v. Rillencron, der einflußreichste Dyrker des jungen Deutschland wurde, hängt mit der leidenschaftlichen Wucht seines Grabens und Fragens und Prüfens und Aufstrebens zusammen. Er hatte die gärende Durchbruchskraft, die erlösende Wirtle in einer Zeit, in der ein Wust von Hemmungen das Leben unerträglich einengte und wegsprengt werden mußte.

Das Maß der geschichtlichen Bedeutung solcher Kämpfe richtet sich nach dem Umfang, in dem sie als Massenbewegung sichtbar werden. Für die Kraft dieser Massenbewegung aber spielt die Spannung der einzelnen eine große Rolle, und wie groß sie war, davon zeugt gerade auch Dehmels Dichten. Als ein Element neuer, ungestümer Kräfte empfand und erging dieser Dichter sich, als ein Schrei im seelenlangenden Aufschrei von Millionen, und hier liegt denn wohl auch das Meibende seiner Bedeutung.

Ueber den Wert Dehmels wird kaum entscheiden, was etwa der Dichter in neuen Jahren schaffen wird. Es wird nicht das wichtigste sein, ob dieser Dichter in letzter Lebenszeit ein anderer, als er auf der Höhe seiner Jugend war, geworden ist, ob sein Jahrbuch ihn aus Hörnetten der Millionen weggeführt hat, ob sein Ringen heute gefälliger schweigt und nun einem leichteren Weltanschauungsräum gegeben hat, das an einem mehr ruhend aufnehmenden Ergänzen des persönlichen Reichtums ein Genüge findet. Als fünfzigjähriger Dichter hat er ein natürliches Recht zu fordern, daß man sich vor allem an das hält, was er bisher in seine Speicher gefüllt hat, und da liegt gehäuftes Brot für viele, für die das Kampfmühen Lebensbedürfnis ist. Es fragt sich nur, in welchem Kulturkreis diese vielen wachsen.

Für die Matten und Satten hat Dehmel nicht geschaffen, und ein Anrecht auf sein Werk fehlt all denen, die da meinen, die Erschütterungen des Kampfes, den er geführt, entwickeln schon ins Historische, vom Tageliebenden hinweg. Dehmel spürt diese Blinben und Zahnen nah genug. In jungen Jahren schrieb er einmal: „Die Kraft eines Menschen zur Entwicklung der Menschheit, das ist sein Werk“, und weiter: „Auch Kultur, gewissen muß im Kunstgewissen stecken.“ Er wollte als Dichter eine Macht sein, die eine Aufgabe der Entwicklung bewußt leitete. Kein einzelner kalter Stein unter Steinen, sondern ein

Mensch, für die Menschheit. Aber was fühlt er nun als Ertrag seines Wollens? Einmal sagt er: „Wer kennt uns? Eine schmale Oberschicht. Was kann die bedeuten, wenn sechzig Millionen die deutsche Sprache sprechen. Da liegen die vielen Orte und überall neue und überall Schicksal — und man denkt: diese alle ähnen gar nichts von dem, was man macht... Und fühlt doch immer: für alle!“

Man muß bei Dehmel immer — auch bei diesem Bekenntnis seiner Sehnsucht — auf den Beginn seines Ringens zurückgehen. Er setzte in einer Zeit ein, die ihre Jugend warf und ihre Kraft vor die stärksten Anforderungen und Prüfungen stellte. Es führt zu einer ganz falschen Wertung seiner Persönlichkeit und seines Dichtens, anzunehmen sein Widerstand, sein Herauswollen aus den Strudeln und Wirbeln der jungen Tage habe sich von sozialen, etwa gar sozialistischen Zielen leiten lassen. Er ist einzig der Dichter, in dem der zeitentfachte Widertritt der Gefühle sein Auf und Nieder in weitesther Leidenschäftlichkeit durchkämpft, um zu einem Ausgleich zu gelangen. „Aus dumpfer Sucht zu lichter Glut!“ Und in diesem Kampfe reißt ihn alles in seinen Bann, was durch Kraftentfaltung oder Kontrast gewaltig erscheint. Also das Gegenüber und Zusammenströmen von Mensch und Menschheit, von Einzelwesen und Naturallmacht, von Einzellos und Weltchicksal.

Dehmel war nicht der erste Dichter, der sich im Zusammenstoß dieser Gegensätze dichterisch bewegte. Aber seine „ergründliche Inbrünstigkeit“ war neu und eigen. Sie gehört zu den Merkmalen der Geschichte der Achtziger- und Neunzigerjahre, und ihr verdanken wir die Gedichte, die Dehmel unter dem Eindruck des Kampfes der deutschen sozialistischen Arbeiter schuf. Die Kraft, die er da gewahrte, gab seiner eigenen Kraft Bild und Sprache ein. Und dem Eindruck dieser Kraft ist er zugänglich geblieben bis heute. Im Beginn seines Dichtens steht die Ballade von dem Märtyrer, der die roten Wahlschettel in stürmender Nacht über das Eis trägt und mit seiner Last einbricht und versinkt: in der „Berliner Volkstribüne“ von 1890 wurde dies Gedicht zuerst veröffentlicht. In der Mitte seiner Schaffenszeit steht dann das Lied vom Arbeitermann, das überall im deutschen Proletariat bekanntgeworden ist, und im letzten Jahrzehnt schrieb Dehmel sein schlichtestes Mitarbeiterlied: das beste, das wir besitzen.

Man darf aus diesen Balladen und Liedern nicht schließen, politische Mißreiterchaft habe sie dem Dichterbergen eingegeben. Bei Dehmel gilt der Satz: „Erfährt wenn die Welt von jedem Zweck genesen und nichts mehr wissen will als ihre Triebe.“ Diese Triebe zu ergründen, zu erfüllen, ist der volle Inhalt und Lebensdrang seiner Dichterschaft. Sie reizen ihn, wo immer sie hervorbrechen. Im menschlichen Dasein steht Dehmel „unendlich mehr als eine Laufbahn zum Wohlbefinden, zum Vornehmtum oder Neunmalklugsein“; es ist ihm „ein steter gründlicher Antrieb zur Steigerung aller schaffenden

persönlichen Eigenliebe leidet. Lieber innerhalb der Arbeiterbewegung Unrecht ertragen, als selber Unrecht zu tun. Wenn innerhalb der Organisation eine Streitfrage aufsteht, sollen wir uns nicht verantwortungslos in den Streit stürzen, sondern abwarten, bis wir das Richtige erkennen und dann den Streit zu schlichten suchen, damit Unheil vermieden wird.

Niemand gieße Öl ins Feuer, denn er läuft Gefahr, daß er sich dabei verbrennt. Wird jemand beschuldigt oder angeklagt, so darf man in der Organisation nie sofort Partei gegen den Beklagten ergreifen, sondern muß die Berechtigung der Klage erst gewissenhaft untersuchen. Gegen Ueberläufer und erkannte Schädlinge muß man allerdings rücksichtslos sein, denn nichts ist widerlicher in der Organisation als ein Mensch, der das eigene Nest verunreinigt. Wo Verantwortungsgefühl vorhanden ist, muß unsere Sache aufblühen, denn feiner wird unwissend, untätig und streiftüchtig bleiben. Haben die Arbeiter die niedrigen Eigenschaften des Sklaven abgelegt, sich innerlich selbst befreit und als Menschen, die nur immer nach dem Höchsten und für's Ganze wie für ihre eigene Selbstsucht kämpfen, dann steht der Arbeiterklasse die Welt offen und sie kann mit dem Steinklopferhans in Angengrübbers Schrift ausrufen:

„Uns kann nichts geschehen!“

Nur eine innerlich befreite Arbeiterschaft, die das herrliche Gut des Verantwortlichkeitsgefühles besitzt, kann sich um die Welt befreien.

Die österreichischen Staatsbahnwerkstätten.

(Fortsetzung.)

Besonderen Schaden erleidet so mancher Professionist bei seiner definitiven Anstellung. War mancher schon im Lohnverhältnis in trauriger Lage, so war dieselbe nach seiner Anstellung geradezu verzweifelt, da er durch dieselbe oft bis 200 Kr. und darüber an Jahreseinkommen verlor. Man hat ihm einfach einen viel kleineren Gehalt angeboten, als er an Lohn bezog, und ihm dadurch, wenn man es geradeheraus sagen will, bestohlen. Freilich mußte einer die Anstellung nicht annehmen, aber ein solcher konnte dann der Ungnade von oben sicher sein, viele davon leiden heute noch darunter.

Das Eisenbahnministerium hat wohl eingesehen, daß hier ein großes Unrecht begangen wurde, und hat sogenannte Härteausgleiche geschaffen, aber so unzulänglich, daß den Bediensteten nicht viel geholfen und viele Arbeiter sich heute noch zurückgesetzt fühlen. Einen größeren Durcheinander in Bezug auf Entlohnung gibt es nicht leicht wo, wie in den österreichischen Staatsbahnwerkstätten. Ob einer im Taglohn oder im Definitivum steht, ist gleich, die Entlohnung ist miserabel. Aber nicht nur schlechte Löhne und Gehälter existieren, es ist auch kein System vorhanden, nach welchem die Entlohnung erfolge. Zu verschiedenen Zeiten war in den einzelnen Werkstätten einmal die persönliche Leistung, einmal das Dienstalder, meist aber die Laune der Vorgesetzten oder ein Zufall dafür maßgebend. Würde hier von seiten des Eisenbahnministeriums einmal ein gründliche Reform durchgeführt, so wäre dies für die Verwaltung als auch für die Bediensteten und Arbeiter nur von Vorteil. Am

kräften, ob für, ob gegen, ob durcheinander. Die so gearteten Seelen, sagt er, sind in jeder Volksschicht zu finden, wenn auch am meisten wahrscheinlich in jenen Schichten, die am eifrigsten für die Zukunft kämpfen. Und seine Dichtung rühmt die Tat dieser Seelen, die er die menschenwürdigen nennt, überall, in allen Klassen der Gesellschaft.

In einem neueren Gedicht, geschrieben auf den Stapellauf des „Imperator“, treibt der Eindruck der Weltfahnenarbeit Dehmel zu dithyrambischen Schreien und Worten empor, das dem Arbeiter Gefühle andichtet, wie sie ihm freilich das politische Gefühl des Bourgeois wünschen mag. Er läßt sie in der Arbeit zu einer Einheit zusammenwachsen, in der die besten die sind, die, wie er sagt, ihr Los nicht beklagen und auch kein künftiges Glückslaud herträumen, sondern die Befriedigung ihres Lebens im Hingeben ihrer Kraft finden: „Sie wissen, Kraft ist Lust, die aufschlucht vor Begehr, opfergroß sich hingeben wie der Strom dem Meer.“ Im Grunde ist das der uralte Ruf, aus der Not eine Tugend zu machen und an Zufriedenheit zu sterben. Ein anderes Wort dieses Gedichtes gefällt uns viel besser als Torspruch der Arbeit: „Unruhe heißt die Schöpferkraft.“ Aber eins ist doch so echt deutsches wie das andere. Und ein drittes Wort, in dem die Bewegung des Dichters heute sich kristallisiert, lautet: „Tatkräfte sammeln!“ Auch das ist der Dehmel, dem der stete gründliche Antriebe zur Steigerung aller schaffenden Kräfte als das Wichtigste und Höchste des Lebens gilt.

Die Anfangsstrophen des Gedichtes „Hafenfeier“ mögen bezeugen, wie inbrünstig der Dichter sich in die Stätten einfühlt, wo Weltarbeit groß am Werke ist. Wonach sein Leben in stärkstem Begehren verlangt, dort ist eine Stätte, wo er's findet:

Vom stillen Hafen singt manch kleines Lied;
Hafen der Weltstadt, bist du jemals still?
O großer Braus der Unruhe, wenn schril
werltag die Dampfbootschwärme, Fähren, Schleppler, Zollen
Signale freischend durchs Sprühwasser tollten,
Rauchwolken durchs Gestarr der Maste rollen,
durchs Möbengestümmel um Schlot und Sprick.

Fremder, dann stehst du zuerst wie irr,
spürst nicht das Werk, das da wachsen mag,
nicht von den Werften herüber den Taft im Hammerschlag,
nur das Getrach und Gerassel, Gekirr, Geschwirr,
und ziellos fragt dein Blick ins Gewirr:
wird je auf Erden noch Feiertag?

Bis du erschüttert vermeinst, daß eisenhart
die ganze Menschheit im Arbeitskleid
von allen Brückengeländern dir Antwort schreit;
und vor dem starken Schall der Gegenwart
verstummt dein Ruf nach ewiger Seligkeit.

geeignetsten wäre die Entlohnung nach dem Dienstalter, respektive Einrechnung der Dienstzeit und Einreibung des Bediensteten oder Arbeiters in die ihm dahin zustehende Lohn- oder Gehaltsstufe. Alles andere ist Flickwerk und wird nie Zufriedenheit bringen.

Nicht nur Lohn- und Gehaltsfragen lassen zu wünschen übrig, sondern auch wie der Vater Staat in den Staatsbahnwerkstätten in administrativer und technischer Hinsicht wirtschaftet. „Die Arbeit ist die Quelle des Wohlstandes“, so verkünden die Heilsapostel. Man sollte daher meinen, daß an der Spitze der Staatsunternehmungen Leute stehen, die ein richtiges Verständnis für Arbeitsteilung und Arbeitsleistung besitzen. Ein Blick in die Staatsbahnwerkstätten belehrt aber den Kenner und Fachmann vom Gegenteil. Von Jahr zu Jahr wird das Beamtenheer größer, werden die Aufsichtspersonen mehr. Die maßgebenden Leiter der verschiedenen Betriebe sind Akademiker, den Kopf voll mit höherer Mathematik, Physik, Chemie, Botanik, Latein und anderen Wissenschaften. An ihren feinen, gepflegten Händen erkennt man sofort, daß diese Herren nie produktive Arbeit geleistet haben. Ihre Haupttätigkeit besteht im Aufhängeln der Arbeitsleistung und Schauen. Dieser Vorwurf soll nicht alle treffen, denn es gibt unter den Ingenieuren gewiß tüchtige Leute, die auch praktisch etwas leisten könnten, jedoch durch den Bureaunkratismus davon abgehalten werden. Viele Ingenieure haben deshalb schon den Eisenbahnwerkstätten den Rücken gekehrt, weil sie sich schämen, zu Schreiberknechten und Aufpassern degradiert zu werden.

Wenn ein Arbeiter auf Grund seiner langjährigen Praxis und Erfahrung es einmal wagt, seine Meinung offen und ehrlich über die Arbeitsverhältnisse, über verschiedene Einrichtungen und Arbeitsmanipulationen auszusprechen, so wird er ausgelacht und versichert sich die Freundschaft seiner Vorgesetzten. Ein Kriecher und Speichellecker bringt sich viel leichter durch, auch dann, wenn seine Fachkenntnisse sehr gering sind.

Die Praxis wird in den Staatsbahnwerkstätten heute nicht mehr geachtet. Vor Jahren war es noch möglich, daß tüchtige Professionisten nicht nur Werkmeister, sondern auch Beamte werden konnten. Die Bahnverwaltung ist aber nicht schlecht gefahren. Heute kann der Professionist höchstens Partieführer, und wenn es gut geht, Unterbeamter werden. Nur mit höherer Schulbildung ist es möglich, einen besseren Posten zu erreichen. Aber nicht vielleicht Volks- oder Bürgerschulen, nein, Mittel- und Hochschulen sind es, welche nachgewiesen werden müssen, um in den Werkstätten als auch in dem übrigen Eisenbahndienst eine bessere Lebensstellung zu erreichen. Eine gute Schulbildung ist gewiß ein großer Befehl zur praktischen Arbeit, aber man darf nicht übersehen, daß die Schulen, ob hoch oder niedrig, sonst weiter nichts sind als eben nur ein Befehl zur Praxis. Das werden die Herren Ärzte, die ja auch viel und lang studieren, gewiß gern bestätigen.

Daß heute so viele Leute trachten nach besserer Schule, ist nicht immer reiner Bildungsdrang, sondern hauptsächlich das Streben, mit der schmutzigen, gefährlichen produktiven Arbeit nicht in Berührung zu kommen, die überdies unter allem Erwerb am schlechtesten bezahlt wird. Es ist doch viel besser, wenn man gleich das Doppelte und später das Mehrfache einnimmt, als was so ein gewöhnlicher Arbeiter bezieht, wenn man weiters nicht schuldig wird und schließlich nur mit Feder und Bleistift zu hantieren braucht. Dinge, die nicht so schwer und gefährlich sind wie die Werkzeuge der produktiven Arbeit.

Jeden ehrlichen Menschen muß die Galle aufsteigen, wenn er sieht, wie arm und hilflos so ein Papierheld mit 20 Lebensjahren seine erste Zeit in den Werkstätten als technischer Beamter zubringt. Obwohl er meist von der Arbeit keinen Dunst hat, steigt er hochmütig herum, spielt den Vorgesetzten und glaubt damit schon genug zu leisten. Das einzige, was diese Herren bald kennen, oder richtiger: zu kennen glauben, ist das Maß der Arbeitsleistung. Hier sind die meisten wirklich großartig. Kaum sitzen sie in einem Betrieb fest, so haben sie schon entdeckt, daß die Arbeiter faul sind, daß sie noch mehr leisten könnten, wenn sie wollten. Man will eben vorwärtskommen, die höheren Vorgesetzten haben es ja auch einmal so gemacht, und das beste Mittel, das, nebenbei bemerkt, die wenigste Fachkenntnis verlangt, ist die Antreiberei der Werkmeister, Partieführer und Arbeiter. Als ob mit dem bloßen „Einhausen“ eine Werkstätte wirklich leistungsfähig wäre.

Sagen wir es ehrlich heraus, es ist eine Affenschanze, was sich der Beamtenkörper, jung oder alt, mit wenigen Ausnahmen, gegenüber den Arbeitern alles erlaubt. Jeder kleine Fehler der Arbeiter wird zum Kardinalverbrechen gestempelt und unsinnig bestraft. Kein Unterscheidungsvermögen auf den Grad der Vergehungen, auf den Charakter des Arbeiters: Rücksichtslos werden die vorgeschriebenen Paragraphen der Arbeits- und Dienstordnung angewendet. Selbst voll Fehler und Schwächen, sollten diese Herren doch etwas vernünftiger vorgehen. Wenn man schon von der Hochschule kommt, so soll man doch von Pädagogik etwas kennen, aber weit gefehlt! Grob, brutal wird mit den Arbeitern verfahren und hält sich jemand dagegen auf, wenn auch mit aller Berechtigung, so wird die Amtsgewalt mißbraucht und der Unbolsame gemahregelt. Tausende von Beispielen über vorkommende Ungerechtigkeiten könnten angeführt werden, doch würde die Schilderung wenig nützen, hier müssen die Arbeiter andere Wege einschlagen. Wenn mancher Beamte glaubt, mit Hausknechtmanieren zu imponieren, so täuscht er sich und schädigt damit nicht nur sich selbst und das Ansehen des ganzen Beamtenkörpers, sondern auch die Bahnverwaltung als Unternehmer. Mit Brutalität erntet man Grimm und Bosheit, das sollte sich jeder dieser Herren merken, insbesondere wenn er damit seine praktische Unfähigkeit verdecken will. Daß die Arbeiter nicht fehlerlos sind, bestreitet niemand, aber es muß zugegeben werden, daß die Beamten als Menschen, als Bedienstete und als Vorgesetzte genau so beschaffen sind wie diese. Nur verstehen es die Herren, mit dem Nimbus der Amtsgewalt ihre Wunden zu decken.

Ein großer Nachteil für die Allgemeinheit besteht darin, daß sich viele Beamte nicht als Bedienstete der Staatsbahn, sondern sich als die Herren fühlen. Nur was sie denken, was sie als richtig erkennen, muß gemacht werden, ob es praktisch, zweckdienlich und richtig ist, das ist ihnen gleich. Wollte man hier Beispiele anführen, was für Ansturm („Stiefel“, sagt der Volksmund) dabei oft herauskommt, so würden oft heitere Feuilletons zum Schreiben sein. Freilich nicht immer heiter für die gequälten Arbeiter und die geschädigte Staatsbahnverwaltung.

Der Zweck dieser Zeilen ist nicht Haß gegen die Beamten, sondern es soll dahin führen, daß zwischen der Arbeiterschaft und den Beamten ein mehr kameradschaftliches Verhältnis Platz greift. Hand in Hand leistet Praxis und Theorie Großes, warum sollen Menschen, welche Praxis und Theorie verkörpern, nicht auch harmonisch zusammenwirken in ihrem dienstlichen Leben. Schon die höhere Schulbildung soll den Beamten befähigen, in diesem Sinne auf die Arbeiter einzuwirken, wodurch nicht nur beiderseitig gewonnen würde, sondern auch die Bahnverwaltung nicht zu kurz käme. Daß die Autorität und die Disziplin nicht darunter leiden, das gegen viele Privatbetriebe, ja sogar einzelne Werkstättenabteilungen der Staatsbahn selbst.

Wenn die Arbeiter eine würdige Behandlung erhalten, wenn sie an dem Betrieb, seiner Einrichtung interessiert werden, wenn ihr Wort als Praktiker zur Geltung und Anerkennung kommt, dann wird die Verwaltung und auch die Arbeiter gewinnen.

Vielleicht scheuen maßgebende Faktoren diesen Worten einige Aufmerksamkeit, Schaden wird es gewiß nicht bringen.

Nun kommen wir zu einer anderen sehr wichtigen Frage, und das ist die Einführung des Affords oder von Prämien in den Staatsbahnwerkstätten. Diese Frage ist deshalb wichtig, weil die Arbeiter in den Werkstätten sich höheren Verdienst, die Bahnverwaltung höhere Leistung erhoffen. Diese Angelegenheit wird schon jahrelang studiert und geht deshalb nicht vorwärts, weil sich weder die Bahnverwaltung noch die Arbeiter einer Täuschung hingeben. Die Bahnverwaltung will höhere Leistungen, ohne dafür mehr zu zahlen, als diese Mehrleistung ausmacht. Die Arbeiterschaft will einen Mehrverdienst, aber nicht auf Kosten ihrer Gesundheit. Es ist interessant, wenn man die Vorschläge der einzelnen Beamten oder deren Fachzeitungen in dieser Hinsicht studiert. Viele schöne Worte, gelehrt aussehende Abhandlungen, aber durchwegs nichts Befriedigendes.

In den Werkstätten der verstaatlichten Bahnen hat man ja vielfach ein Affordsystem eingeführt, welches aber in Wirklichkeit weder Afford noch System genannt werden kann. Eine Uebertragung solcher Systeme auf alle Staatsbahnwerkstätten wäre wenig vorteilhaft, weder für die Arbeiter noch für die Verwaltung.

Ein hoher Beamter studiert schon zweimal in Amerika, England und wer weiß wo sonst noch die Arbeitsleistungen der dortigen Betriebe, andere Kommissionen waren in Deutschland etc., um zu studieren, aber ein befriedigendes Affordsystem hat noch niemand erfunden. Sollte das wirklich so schwer sein? Nein, es wäre sogar sehr leicht! Aber viel Arbeit leisten und wenig Lohn oder Gehalt dafür bekommen, das wird sogar in den österreichischen Staatsbahnwerkstätten schwer einzuführen sein.

Die Systemlosigkeit der Lohn- und Gehaltsverhältnisse, wie sie in den alten Staatsbahnwerkstätten herrschte, macht den Herren im Eisenbahnministerium großes Kopfzerbrechen, denn zu den großen Ungerechtigkeiten, unter denen heute insbesondere die Professionisten leiden, noch neue hinzuzufügen, und die würde ein Affordsystem, so wie es die Theoretiker in Wien meinen, bringen, geht doch nicht recht. Man sieht aus den bisherigen Vorschlägen deutlich, daß im Ministerium über derartige Fragen eine gewisse Unkenntnis herrscht.

In den Magazinen der österreichischen Staatsbahnen hat man jüngst ein Prämienystem probeweise eingeführt, welches darin besteht, daß die Arbeiter dort, wenn sie mehr Arbeit leisten, dafür sogenannte Prämien ausbezahlt erhalten. Bis heute haben aber die Leute, trotz aller Anstrengung, monatlich nur einige Heller (zum Beispiel 8, 12, 26 Kr., dort und da einer 1 Kr. und nur wenige darüber) verdient. Manche erhielten gar nichts und kamen gegenüber der Bahnverwaltung noch in Schulden. Außerdem, und das ist charakteristisch, will die Bahn von einem solchen System in zweierlei Richtung profitieren: 1. bekommt sie doch die Arbeiten in einer verhältnismäßig kürzeren Zeit, und 2. zieht sie den Arbeitern noch zirka 30 Prozent von dem Prämienverdienst (wenn ein solcher zufällig einmal zustande kommt) als Extraprofit ab. Das ist doch genial?

Ein solches System lehnen selbstverständlich die Werkstättenbediensteten ab und wird ein solches oftprobiert, dann muß die Verwaltung auch die Konsequenzen tragen.

Es ist interessant, wenn man die Erfahrungen der englischen Gewerkschaften mit dem System der Gewinnbeteiligung (Profit sharing) betrachtet. In England, dem Lande der Großindustrie, hat man schon vor vielen Jahrzehnten versucht, den Arbeiter an den Betrieb und der Arbeitsleistung dadurch zu interessieren, daß man ihm einen bestimmten Prozentsatz vom Reingewinn zum Lohn dazuschlug. Der Durchschnittsgewinn betrug bei-läufig 5 Prozent vom Lohn, woraus ersichtlich ist, daß der Arbeiter damit wenig Vorteil genos.

Die Gewinnbeteiligung ist ein fein eingespieltes System der Lohnrückerei und meist nur dort zu finden, wo die gewerkschaftliche Organisation fehlt. Die meisten englischen Betriebe haben die Gewinnbeteiligung wieder eingestellt, weil sie zu wenig Vorteil für den Betrieb bedeutet und andererseits die starken Gewerkschaften durch ihre Macht den Unternehmer zwingen, den Arbeitern einen höheren, stabilen Lohn oder Gehalt zu zahlen, als früher die Gewinnbeteiligung ausmachte.

In den österreichischen Staatsbahnwerkstätten ist die Affordarbeit, welche bis zum Jahre 1895 eingeführt war, noch zu frisch in Erinnerung, um die Arbeiter dafür zu begeistern. Freilich gibt es auch Leute, und zwar sind es leider Professionisten, von denen man glauben sollte,

daß sie so viel Intelligenz und Erfahrung haben, daß sie den Schwindel, welcher mit ihrer Gesundheit und Arbeitskraft getrieben wird, erkennen, welche glauben, daß die Staatsbahn die Arbeitsleistung ehrlich bezahlt.

Moral wird zwar vom Unternehmer immer gepredigt, jeder Beamte glaubt, es sei seine erste und oberste Pflicht, den Arbeiter zur erhöhten Leistung anzutreiben, aber selbst Moral empfinden, fällt niemand ein.

Wenn würde eine höhere Leistung in den Staatsbahnwerkstätten zugute kommen? Dem Arbeiter vielleicht? Keine Spur, es ist doch seine Pflicht, seine ganzen Kräfte und Kenntnisse zur Verfügung zu stellen. Solange nicht eine starke, gewerkschaftliche Organisation vorhanden ist, profitiert nur die Verwaltung und ihre Aufsichtsorgane.

Einzelne beschränkte Leute meinen freilich, die Sozialdemokraten sind gegen den Afford, und aus diesem Grunde auch gegen einen höheren Verdienst der Werkstättenarbeiter. Man muß solchen Leuten entschuldigen, daß sie in ihren Anschauungen so rückständig sind, und dies um so mehr, als ja gelegentlich so mancher Beamte erklärt, „daß, wenn die Werkstättenarbeiter die Prämien annehmen, damit nicht auch mehr geleistet zu werden braucht und doch mehr verdient werden kann.“ Mit hochhafter Absicht wird da die Arbeiterchaft irreführt. Diese Schandlär arbeiten meist geheim, aber trotzdem wird ihnen eine weitere Schädigung der Werkstättenarbeiter nicht gelingen.

Die Herren im Eisenbahnministerium und bei den Direktionen haben wahrscheinlich das Buch „The Principles of Scientific Management“, zu deutsch: „Die Grundzüge wissenschaftlicher Betriebsführung“ von Taylor gelesen, weil man in allen Zweigen und Betrieben der österreichischen Staatsbahnen immer nur von der Einführung von Prämien (richtig soll es heißen Afford) hört. Einige Heller mehr Lohn und das Doppelte an Arbeit. Die Staatsbahnverwaltung würde sich ins Häuschen lachen, wenn auch die Werkstättenarbeiter so dumm wären und Prämien annehmen würden, so wie sie geplant sind.

Will man wirklich etwas machen, erkennen die Herren am grünen Tisch, daß es notwendig ist, die traurige wirtschaftliche Lage des Werkstättenpersonals zu heben, dann steht es ihnen frei, die Forderungen, welche schon so lange erhoben sind, zu erfüllen. Die Arbeiter brauchen Geld und nehmen solches auch ohne Prämien sehr gern und jederzeit entgegen.

Wenn aber das Eisenbahnministerium glaubt, zu dem großen Heer der Beamten in den Werkstätten noch eine neue Gruppe, und zwar Psychophysiker und Biotechniker zu benötigen, welche die Arbeiter bei der Arbeit überwachen und auf Grund ihrer Weisheit wissenschaftlich feststellen und nachweisen, daß mehr geleistet werden könnte, dann sagen wir, ist der Zeitpunkt nahe, wo die Arbeiter eine andere Sprache führen müssen.

Das sollten die maßgebenden Faktoren mit der großen Weisheit schon längst wissen, daß mit geringem Lohn nicht eine außergewöhnliche Arbeitsleistung zu verlangen ist.

(Schluß folgt.)

Zur Reorganisation der Südbahn.

Die Lebensmittelmagazine.

In der für die Südbahner so wichtigen wirtschaftlichen Frage der Reorganisation der Lebensmittelmagazine, eine Einrichtung, welche bei guter Leitung sicherlich geeignet wäre, den schweren Kampf ums Dasein, welchen alle Bediensteten tagtäglich zu bestehen haben, zu erleichtern, werden dem Personal unterschiedliche Schwierigkeiten gemacht. Ohne uns in eine Kritik darüber einlassen zu wollen, warum unsere Lebensmittelmagazine nicht jene befriedigenden Ergebnisse hervorbringen, welche sie zu erzielen imstande wären, müssen wir konstatieren, daß bei vernünftiger Führung der Geschäfte günstigere Resultate erzielt werden könnten. Es wird ja bereits seit Jahren die Frage eingehend erörtert, ob es bei Umwandlung dieser gesellschaftlichen Einrichtung in eine Konsumtengenossenschaft nicht möglich wäre, für die Mitglieder der Magazine günstigere Erfolge zu zeitigen. Das gründliche Studium zur Lösung dieses Problems hat jedoch ergeben, daß diese Frage dermalen noch nicht spruchreif erscheint und ihre Beantwortung daher auch jetzt noch nicht erfolgen kann. Gegen die ehrliche Vertretung dieses Standpunktes kann kein objektiv Denkender etwas einzuwenden haben, und es kann nur als demagogische Verdrehung der Tatsachen bezeichnet werden, wenn diejenigen, welche für diese Meinung eintreten, von gegnerischer Seite mit dem Makel der Hilflosigkeit belastet und gänzlicher Unfähigkeit beschuldigt werden. Eine der stillen Tröstungen, mit denen man sich über diese Lagen hinwegsetzen kann, ist die Tatsache, daß man die wahre Gesinnung dieser fauberen Gelben in den Kreisen des Personals nur zu gut kennt. Daß das gesamte Personal sich von diesen Maulhelden, deren es überdies kaum eine Handvoll gibt, nicht irreführen läßt, geht daraus hervor, daß alle Vertreter der Bediensteten und Angestellten den einmütigen Beschluß faßten, in dieser bedeutungsvollen Angelegenheit sowohl meritorisch als formell vollständig einheitlich vorzugehen.

Was verlangen wir denn von einer vernünftigen und korrekten Leitung unserer Lebensmittelmagazine? Wir fordern von ihr, daß sie alle Südbahner in die Lage versetzt, sich die täglichen Bedarfsartikel gut und billig zu beschaffen. Und dieses Ziel kann und muß erreicht werden, wenn alle beteiligten Faktoren ihre Aufgabe voll und ganz erfüllen. Wenn andere private Konsumvereine Erprobungsfeld leisten können, dann müssen auch wir imstande sein, den einen harten Lebenskampf führenden Südbahnern zum Teil dadurch aus ihrem Drangsal zu helfen, daß wir ihnen qualitativ gute und wohlfeile Lebensmittel beschaffen. Trotz der allgemeinen Krise, unter welcher wir Oesterreicher dank der totalen Verständnislosigkeit unserer äußeren Politik ganz besonders leiden, weisen die Gewerkschaftsberichte fast aller Länder einen ganz respektablen Fort-

schritt in der Konsumbewegung nach; man muß nur den letzten Ausweis unseres Gewerkschaftsprotokolls nachlesen und wird finden, daß auch die österreichischen Arbeiter-Konsumgenossenschaften verhältnismäßig nicht schlecht abschnitten, daß ihr Bestreben, den Mitgliedern in der so bedeutungsvollen Frage der Lebensmittelbeschaffung tatkräftig an die Hand zu gehen, von Erfolg gekrönt war. Es kann daher auch keinem Zweifel unterliegen, daß die Südbahnmagazine, welche im Gegensatz zu anderen Konsumvereinen wesentliche Vorteile genießen, in noch erhöhtem Maße ihre gemeinnützige Aufgabe erfüllen können und müssen. Wenn man bedenkt, daß der Südbahnerkonsum bei der Verfrachtung der Waren Begünstigungen hat und durch die relativ große Zahl der Teilnehmer, die allerdings wesentlich erhöht werden könnte, in die Lage versetzt wird, in Massen und daher naturgemäß billiger einzukaufen, wenn man weiters erwähnt, daß ein Schaden, der durch Nichtbezahlung der bezogenen Waren entstehen könnte, von vornherein durch den Abzug vom Lohn vermieden wird, dann muß man zugestehen, daß bei entsprechender Führung der Geschäfte den Interessen der Mitglieder vollauf Rechnung getragen werden kann. Verstand und Herz müssen bei dieser Sache sein, es genügt nicht, sich damit zufriedenzugeben, als Routinen Anerkennung zu finden, unermüdllich muß fruchtbare Vertätigkeit am Werke sein, damit nicht durch die mühsam verkitteten Risse und Sprünge immer wieder Uebelwollen oder Untätigkeit hervorbringt.

Es berührt daher sehr sonderbar, wenn man dem ehrlichen Streben des Personals, an diesem wichtigen Werk mitzuschaffen, von oben aus eine Art passiver Resistenz entgegenstellt, wenn man die gewisse Aversion gegen alle Körperschaften, welche aus freier Wahl hervorgehen, wenigstens in dieser Frage, nicht abstreifen will. Es ruft einen sehr peinlichen Eindruck hervor, wenn ein Mann, der sich so gern als eine Art Marquis Rosa mit Goldkragen und einer Anzahl von Rosetten aufspielt, dem geeinigten Willen des Gesamtpersonals gegenüber tritt und unter Berufung auf einen fadenheinen und sehr interpretationsbedürftigen Punkt der Arbeiter-Ausschlußbestimmungen, die Annahme einer gemeinsamen Erklärung des Zentralarbeitsausschusses und der Personalkommission verweigert. Wie schon so oft, tritt auch hier der grelle Kontrast zwischen offenkundiger Willkür und freiem Ermessen hervor, auch in diesem Falle zeigt sich die dringende Notwendigkeit, daß wir unter Recht in deutliche Worte gießen müssen, damit nicht jeder Absatz zu einer nach Wunsch zu deutenden Kontrahatsbestimmung werden kann.

Zu Auslegen seid ihr frisch und munter, legt ihr's nicht aus, so legt ihr's unter.

Diese wiederholt praktizierte Methode darf uns gegenüber nicht länger in Anwendung gebracht werden. Der soziale Kampf, welchen die Arbeiterklasse für die Allgemeinheit führt, soll durch derlei Mäßen nicht noch mehr verbittert werden.

Gelegentlich der Beratungen, welche der Arbeiter-ausschuss und die Personalkommission in der Zeit vom 3. bis 5. November gemeinsam geführt haben, wurde einmütig der Standpunkt vertreten, nur gemeinschaftlich die Erklärung abzugeben, daß das Gesamtpersonal die Frage der Uebernahme der Lebensmittelmagazine dermalen für noch nicht ganz spruchreif hält, daß es aber an der Zeit wäre, eine Reorganisation in der Leitung der Magazine durchzuführen. Zu diesem Behufe sollen je zwei Vertreter aller Kategorien, also zwei Arbeiter, zwei Diener, zwei Unterbeamte und zwei Beamte, nebst dem von der Verwaltung zu ernennenden Kontrollkomitee, gewählt werden. Das war in großen Zügen die Entscheidung, welcher der Arbeiterausschuss in Gemeinschaft mit der Personalkommission der Verwaltung bekannt geben wollte. Herr Direktor Fall jedoch beliebte es, diese Erklärung nicht entgegenzunehmen, weil er die Behauptung aufstellte, eine gleichzeitige und gemeinsame Sitzung der beiden genannten Vertretungen, widersprechen angeblich den Satzungen des Zentralarbeitsausschusses. Genosse Gahbner teilte darauf im Sinne seines Mandats mit, daß er unter solchen Umständen überhaupt nicht erklären könne, und in demselben Sinne vertrat auch der Sprecher der Personalkommission, Genosse Beer, den Standpunkt, an dem gemeinschaftlich gefaßten Beschluß nichts rütteln zu können. Eine eigentümliche Rolle spielt hierbei auch Herr Inspektor Schröder, der seit Jahr und Tag als gewählter Ungewählter im Bereiche der Lebensmittelmagazine herrscht. Er behauptete nämlich, daß die Erklärung des Arbeiterausschusses nur ein Parteibeschluß sei, und betonte mit Nachdruck, daß es sich im vorliegenden Falle, bei dessen Beratung man jeden „Parteidünkel“ beiseite lassen solle, ja, nur um Konsumtanten und nicht um Parteipolitik handeln dürfe. Nur sonderbar, daß Herr Schröder, der bei Fassung des gemeinsamen Beschlusses höchstpersönlich zugegen war, diese merkwürdige Anschauung nicht gleich an Ort und Stelle produzierte. Trotzdem Herr Direktor Fall diese Anregung mit Freude aufgriff, hielt Genosse Gahbner, der dem Lebensmittelaufsichtsmann die gehörige Abfuhr werden ließ, selbstverständlich an der dezidierten Erklärung, die er namens seiner Wähler abgegeben hatte, fest.

Mit Berufung auf eine sehr fragliche Satzungsbestimmung, mit dem Schamkäselein formeller Rechtsauslegung, wurde also versucht, die Lebensmittelfrage neuerdings zu verlagen, eine Zeitlang wird also in der bisherigen Weise fortgewurstelt werden, man wird sich nicht mühselig machen wollen, sondern es vorziehen, die vergewaltigte Tugend zu spielen. Mit die'n Mitteln wälzt man aber die Verantwortung nicht ab, sondern verdoppelt und verdreifacht sie; die Tarnkappe, die sie sich auf die Köpfe setzen, macht die Drahtzieher nicht unsichtbar. Bekenntnisse müssen nicht von den Lippen abgelesen werden, häufig genügt eine Geste, ein Vermeiden und Ausweichen. Die Lösung des Lebensmittelproblems für uns Südbahner wird dennoch weiter ihren Weg

gehen und sie wird mit Hilfe des festen Zusammenhaltes aller Bediensteten, dank der festgeimmerten Solidarität uns allen zu Nutz und Frommen sein. Wir sehnen uns durchaus nicht in Bitterlaune nach der Geißel, die niederfällt und das Selbstgefühl bricht, wir werden — wenn es nicht anders geht — aus eigener Kraft zur Hilfe schreiten. Der Nachwächter kann trompeten solange und soviel er will, er hält mit seinem Blasen den Anbruch des Morgens doch nicht auf.

„Aufbesserungen“ der Bahnrichter.

Aus Bahnrichterkreisen schreibt man uns: Jetzt sind Gerüchte im Umlauf, daß das k. k. Eisenbahnministerium der Ansicht ist, daß den Bahnrichtern geholfen werden soll. Zwar sind diese Gerüchte schon wieder dementiert worden und das k. k. Eisenbahnministerium will nicht gelten lassen, daß es auch für die Bahnrichter etwas tun will. Aber das Widerrufen war ein bisschen schwammig. Es sieht ganz so aus, als ob das, was in die Öffentlichkeit drang, doch nicht gar so „unwirklich“ wäre, und aus diesem Grunde haben die Bahnrichter alle Ursache, sich das, was angeblich das k. k. Eisenbahnministerium ihnen geben will, genau anzusehen. Viel zu schauen ist dabei nicht. Denn alles, was gegeben werden soll, ist eine Erhöhung des Anfangsgehalts um 100 Kr. und eine Erhöhung des Endgehalts um 200 Kr. Wohl-gemerkt, so wird es in Aussicht gestellt! Angenommen nun, es wird gegeben, was wird damit den Bahnrichtern geholfen? Sind damit die Wünsche der Bahnrichter wenigstens zum Teil erfüllt? Mitnichten. Es gilt nur eine wirkliche, der Gerechtigkeit entsprechende, ausgiebige Aufbesserung für die Bahnrichter, und das ist ein entsprechendes Gehrgeld, Streckenpauschale oder wie man es nennen will. Alles andere, was in Aussicht gestellt wird, sieht nur so aus, wie wenn etwas gegeben werden würde, gegeben wird faktisch jedoch so viel wie nichts.

Da ist 1. die in weiter Sicht auftauchende „Aufbesserung“: Die Bahnrichter sollen in Zukunft nicht mehr einen Anfangsgehalt von 900, sondern einen solchen von 1000 Kr. erhalten. Diese Aufbesserung hat für die Bahnrichter ihre Geschichte. Ist doch bei der Anstellung der Bahnrichter seit letzterer Zeit in vielen Fällen ein Modus erdacht worden, der einfach zum Himmel stinkt. Die Bahnrichter stehen vor der Anstellung im Taglohn. Stellt es sich heraus, daß einer auf Grund seiner Verwendung einen Taglohn hat, dessen Summe sich höher stellt, als der Anfangsgehalt mit 900 Kr. im gesamten ergibt, so ... wird der Bahnrichter nicht etwa mit mehr als 900 Kr. stabilisiert, sondern es wird ihm von seinem Taglohn einfach ein Teil gestrichen. Und zwar so viel, daß der Lohn nun nicht mehr höher ist als die Gesamtsumme der Anstellung mit 900 Kr. Das ist nackte Gewalt. Läßt sich der Bahnrichter das nicht gefallen, so — wird er nicht angestellt! Da jeder angestellt werden will, so muß er sich der Gewalt fügen. Es ist begreiflich, daß ein solch rüdes Vorgehen niemand freut, und so ist die aus weiter Ferne winkende Erhöhung des Anfangsgehalts der Bahnrichter eine Erlösung für die Beamten, die infolge ihres Dienstes dazu ansersehen waren, den anzustellenden Bahnrichtern rück-sichtslos ihren Lohn einfach wegzunehmen. Für die schon ernannten Bahnrichter ist diese „Verbesserung“ Luft.

Damit soll nicht gesagt werden, daß gegen die Erhöhung des Anfangsgehalts Stellung genommen werden soll. Wenn aber eine Kategorie viel weitergehende, berechtigte, dringende Wünsche nachzuweisen in der Lage ist — und die Bahnrichter können das — so bleibt nichts anderes übrig, als zu sagen, das was den Bahnrichtern mit der Erhöhung des Anfangsgehalts gegeben werden soll, ist nichts gegen das, was ihnen gebührt. Bleibt dann freilich die Erhöhung des Endgehalts. Die wird „jedem“ zuteil. Unter „jedem“ ist hier selbstverständlich nur verstanden, der den Endgehalt erreicht. Da aber viele Bahnrichter heute schon alte „Knöpfe“ sind und die dreijährigen Vorrichtungsfristen bestehen bleiben sollen, so kann man sich ja vorstellen, wie „viele“ Bahnrichter von diesen geplanten oder besser ausposaunten „Verbesserungen“ profitieren werden. Damit ist nun nachgewiesen, wie sehr sich die Bahnrichter der Liebe des k. k. Eisenbahnministeriums erfreuen.

Mögen die versprochenen oder in Aussicht gestellten Verbesserungen kommen, nach wie vor gibt es für die Bahnrichter nur einen Ruf: „Her mit dem auch ihnen nach dem § 70 der Dienstordnung gebührenden Zehrgeld!“ Die faule Ausrede, daß dem Bahnrichter kein Zehrgeld gebühre, weil sein Arbeitsplatz sich auf den ganzen Raum erstreckt, muß einmal aufhören. Das Zehrgeld ist ein Ersatz für die Mehrauslagen, die dem Bediensteten daraus erwachsen, daß er sein Mittagmahl infolge des Dienstes auswärts einnehmen muß. Der Bahnrichter muß fast täglich auswärts sein Essen einnehmen und darum gebührt ihm der Ersatz. Die Nachdienstzulage für die Wächter wurde vom k. k. Eisenbahnministerium ver-fällig, indem man einen Teil der Wächter überhaupt ausschloß. Den Weichenstellern gibt man anstatt 1 Kr. nur 50 H. Motiviert wird das Ganze damit, daß der Dienst der Weichensteller verantwortungsvoller ist als der der Bahnwächter. Das ist schon ein ganz gewöhnlicher Dreh, denn die Nachdienstzulage ist, ebenso wie das Zehrgeld, ein Ersatz für die Mehrauslagen. Den Bahnrichtern gegenüber gibt man sich diese Mühe nicht, sondern erklärt einfach, das Zehrgeld bekommen sie nicht. Demgegenüber können die Bahnrichter nur eines erklären, und dieses eine ist: wer ihnen will, die Lage der Bahnrichter zu verbessern, muß ihnen das Zehrgeld gewähren. Alle anderen Verbesserungen sind minimal gegen diese. Und keine Ruhe, bis nicht auch das Zehrgeld gegeben wird, das muß die Lösung der Bahnrichter sein.

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Die Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Zu der bevorstehenden Wahl des Zentralausschusses.

Die bevorstehende Wahl in den Zentralausschuss der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen legt uns die Pflicht auf, die Aufmerksamkeit der Mitglieder (Bedienstete und Arbeiter) auf die Wichtigkeit dieser Institution zu lenken und sie aufzufordern, für die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner aufgestellten und empfohlenen Kandidaten ihre Stimme abzugeben.

Wenn auch der durch die Statuten gewährleistete Wirkungskreis des Ausschusses nicht ein solcher ist, wie es im Interesse der Mitglieder gelegen wäre, so ist es dennoch wichtig, daß darin aufrechte, vertrauenswürdige Männer sitzen, die unter jeder Bedingung die übernommene Pflicht: Wahrung der Interessen der Mitglieder, gewissenhaft und energisch nachkommen.

Nachdem — trotz aller Erlässe — die Statuten der Betriebskrankenkasse nicht in den Händen aller Mitglieder sind, ja sogar in vielen Fällen die gewählten Mitglieder der Lokalkommissionen nicht im Besitz derselben sind, wird es wohl nicht von Schaden sein, wenn wir die Mitgliedschaft auf die ihr aus den Bestimmungen der Statuten ersiehenden Pflichten und Rechte aufmerksam machen.

Im Sinne des § 13 ad I der Statuten der Krankenkasse wird den Mitgliedern auf Grund der Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes folgende Leistungen gewährt: a) unentgeltliche ärztliche Behandlung sowie eventuelle Spitalsverpflegung; den weiblichen Mitgliedern auch geburtshilflicher Beistand (§§ 14 und 15); b) die etwa notwendige Beförderung in die Heilanstalt und aus derselben (§ 15); c) die notwendigen Heilmittel und sonstigen therapeutischen Behelfe (§ 16) und d) unter den im § 17 angeordneten Voraussetzungen ein Krankengeld. B. Den Hinterbliebenen eines Mitgliedes ein Betrag zu den Kosten der Beerdigung desselben (§ 19).

Ohne gesetzliche Verpflichtung werden den Mitgliedern bewilligt: 1. Für die Frauen und eigenen ehelichen oder unehelichen Kinder, wenn sie im gemeinsamen Haushalt mit dem Mitglied leben, und die Kinder das 18. Lebensjahr nicht überschritten haben und von ihm gänzlich erhalten werden, freie Behandlung durch den Bahnarzt (§ 14), in dessen Sprengel sie wohnen und die notwendigen Medikamente (§ 16); 2. einen Beitrag zu den Kosten von Entbindungen ihrer Gattinnen (§ 20); 3. einen Beerdigungskostenbeitrag (§ 19) beim Ableben ihrer Gattinnen und Kinder; 4. den Krankenmitgliedern für ihre eigene Person auch außerordentliche Kuren, nämlich Kaltwasser-, Bade- und Trinkkuren, sowohl im Domizil der Kranken als auch in Kur- oder Badeorten auf Kosten der Kasse; 5. den Mitgliedern sowie deren Hinterbliebenen (letzteren nur anlässlich des Ablebens des Mitgliedes) in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen eine Geldunterstützung. Dafür sind die versicherungspflichtigen Mitglieder verpflichtet, 2 Prozent ihres jeweiligen Jahresgehalts oder Monatslohnes (einschließlich der anrechenbaren Zulagen), des Durchnitts, beziehungsweise Taglohnes für normale Arbeitszeit an Beiträgen zu leisten (§ 8). Etwas Defizit wird zu Lasten der Staatsbahnverwaltung bestritten (§ 10).

Die Vertretung der Krankenkasse nach außen obliegt dem k. k. Eisenbahnministerium, eventuell den k. k. Staatsbahndirektionen (§ 25).

Dem Eisenbahnministerium steht bei der Verwaltung der Kasse ein Ausschuss zur Seite, welcher aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und 15 Ausschussmitgliedern besteht; der Vorsitzende, dessen Stellvertreter sowie fünf der Beamtenscategory angehörnde Ausschussmitglieder werden vom k. k. Eisenbahnministerium ernannt; die übrigen zehn Ausschussmitglieder werden von sämtlichen Mitgliedern der Kasse aus den in Wien domizilierenden großjährigen Kassenmitgliedern männlichen Geschlechts und österreichischer Staatsbürgerschaft gewählt, und zwar je fünf aus der Kategorie der Unterbeamten und Diener und fünf aus dem Stand der Taglohnbediensteten. Innerhalb der beiden letzten Kategorien haben je zwei Ausschussmitglieder dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst und je ein Ausschussmitglied dem Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und dem Werkstättendienst anzugehören (§ 26, Alinea 1). In derselben Weise wird gleichzeitig auch für jedes gewählte Ausschussmitglied je ein Ersatzmitglied aus derselben Kategorie und demselben Dienstzweig gewählt (§ 26, Alinea 2). Der Ausschuss wird auf drei Jahre mit relativer Stimmenmehrheit gewählt; diese Funktion ist ein Ehrenamt und wird nur der durch die Sitzung verursachte Verdienstentgang ersetzt (§ 26, Alinea 4 und 5). Der Ausschuss ist beschlußfähig, wenn nebst dem Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter mindestens noch acht Mitglieder anwesend sind (§ 27, Alinea 5). Die gewählten Ausschussmitglieder können daher, wenn sie geschlossen und solidarisch vorgehen, die Sitzung unmöglich machen. In den Wirkungskreis gehört: die Gebarung der Einnahmen und Ausgaben zu überwachen, Anträge betreffs der Fruktifizierung der disponiblen Gelder zu stellen, Vorschläge über die Vereinigung gleichartiger Institute mit der Betriebskrankenkasse, Erhöhung und Herabsetzung der Beiträge, respektive der Klassenleistungen sowie über Änderung der Statuten, dann über Beschwerden von Mitgliedern gegen Entscheidungen der k. k. Staatsbahndirektionen Neuerungen zu erstellen und die Revision der Jahresrechnung vorzunehmen. Dem Eisenbahnministerium steht jedoch das Recht zu, einen vom Ausschuss gestellten Antrag die Genehmigung zu verweigern; der Ausschuss wird jedoch von der Abweisung unter Angabe von Gründen schriftlich verständigt (§ 28).

Aus dem Vorhergehenden ist ersichtlich, wie sehr der Wirkungskreis des Ausschusses beschränkt ist (besonders die letztere Bestimmung ist geeignet, die Tätigkeit des Ausschusses zu unterbinden) und wie notwendig es ist, in den Ausschuss Männer zu entsenden, die festen Willen, Energie und Rückgrat genug haben, um etwaige Vernechtung der Mitgliedschaft zu verhindern.

Wir wollen noch in aller Kürze die Institution der Lokalkommissionen besprechen. In allen größeren Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen funktionieren Lokalkommissionen der Krankenkasse, welche die Aufgabe haben, Gesuche der beim exekutiven Dienst beschäftigten Mitglieder der Krankenkasse oder ihrer Hinterbliebenen um Gewährung von Geldunterstützungen, von Entbindungskostenbeiträgen nach Fehlgeburten, um ausnahmsweise Beistellung von therapeutischen Behelfen sowie um Anschaffung von außergewöhnlichen medizinischen oder chirurgischen Hilfsmitteln für Frauen und Kinder mit motivierten Anträgen an die Staatsbahndirektion zu leiten und etwaige Wünsche und Beschwerden der Mitglieder der Direktion zur Kenntnis zu bringen (§ 32, Alinea 7 und 8 a) und b). Jede Lokalkommission besteht aus dem Vorstand der Station, in welchem die Kommission ihren Sitz hat, als Vorsitzenden, ferner aus mindestens sechs Mitgliedern der Kasse, von denen je drei der Kategorie der Unterbeamten und Diener einerseits und drei dem Stand der Taglohnbediensteten andererseits anzugehören haben. Innerhalb dieser Kategorien sollen die Hauptdienstzweige im Sinne des § 26 nach Möglichkeit eine gleichmäßige Vertretung haben (§ 31, Alinea 2). Bei der Wahl der Mitglieder einer Lokalkommission sind alle im Bezirk dieser Kommission stationierten Mitglieder aktiv wahlberechtigt, passiv dagegen nur jene, die am Sitz der Lokalkommission domizilieren (§ 31, Alinea 4). Eine Eigentümlichkeit dieser Kommission ist, daß keine Ersatzmänner gewählt werden, sondern daß beim Ausscheiden eines Mitgliedes der Kommission für den Rest der Funktionsperiode derjenige an Stelle des Ausgeschiedenen tritt, welcher in der betreffenden Dienstzweig und beziehungsweise in dem betreffenden Dienstzweig bei der letzten Wahl die nächstmeisten Stimmen auf sich vereinigt hat (§ 31, Alinea 7). Das ist eine sehr bedenkliche Maßregel, da dadurch den Direktoren ein bequemes Mittel geboten wird, um eines unangenehmen Mitgliedes der Lokalkommission los zu werden. Der neue Zentralausschuss wird sich mit dieser Angelegenheit sehr ernst beschäftigen müssen.

Zur Beschlußfähigkeit der Lokalkommission ist die Anwesenheit des Vorsitzenden und mindestens dreier Mitglieder erforderlich. Die Kommission faßt ihre Beschlüsse mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit gibt auch der Vorsitzende seine Stimme ab; über die Sitzungen sind kurze Protokolle zu verfassen, vom Vorsitzenden und einem Mitglied zu fertigen und vom ersten anzubehalten (§ 32, Alinea 2). Die Sitzungen der Lokalkommission finden in der Regel jeden Monat statt (§ 32, Alinea 1).

Jene Lokalkommission, welche sich am Sitz einer k. k. Staatsbahndirektion befindet, steht der Direktion in den ihr zutreffenden Entscheidungen als beratendes Organ zur Seite (§ 30, Alinea 1); den Vorsitz in dieser Kommission führt ein hierzu designierter Beamter, und an den Sitzungen nimmt auch der Sanitätskonsulent mit beratender Stimme teil (§ 30, Alinea 2).

Es wäre noch über die Mitwirkung der Staatsbahndirektionen in Angelegenheiten der Krankenkasse einiges zu sagen. Außer der Mitwirkung bei der Verwaltung der Krankenkasse kommt den Direktoren rüchlich der ihnen zugeteilten oder unterstehenden Mitglieder der Kasse im § 28, lit. f bezeichneten Angelegenheiten, sowie über den Sitz und Bezirk der Lokalkommissionen, die Entscheidung zu; außerdem der Abschluß von Uebereinkommen mit Apotheken, Aufnahme von Bahnärzten und die Kündigung von solchen Bahnärzten, welche nicht Beamte sind, und endlich Erstattung von Anträgen über Einteilung der bahnrätlichen Bezirke und über die Honorierung der Bahnärzte (§ 29, Alinea 1). Geldunterstützungen im Sinne des § 13, lit. o können die Staatsbahndirektionen nur nach Maßgabe der hierfür eingeräumten besonderen Kredite gewähren (§ 29, Alinea 2). Man sieht, daß den Direktoren große Rechte eingeräumt werden, dagegen den Mitgliedern, die zum großen Teil das Institut durch ihre Beiträge erhalten, das Recht abgesprochen wird, an der Verwaltung des Instituts durch ihre Vertreter vollgültigen Anteil zu nehmen und dieselben mit den Projekten: Anträge zu stellen, Gutachten abzugeben, Äußerungen zu erstatten, abgelehnt werden. Das muß anders werden; dem Zentralausschuss müssen paritätische Rechte und den am Sitz der Direktoren befindlichen Kommissionen größerer Wirkungskreis eingeräumt werden, und zu diesen Zweck muß man endlich eine durchgreifende Änderung der Statuten ins Auge fassen. Das wird die erste Aufgabe des neuen Zentralausschusses der Betriebskrankenkasse sein.

Man wird nun das Bestreben aller organisierten Eisenbahner begreifen, in den neuen Ausschuss Männer hineinzubringen, auf die sich die Mitglieder verlassen können, welche die Gewähr bieten, daß sie mit der notwendigen Madsenheit und Energie ausgerüstet an die Durchführung ihrer Aufgaben mit Umsicht und Gewissenhaftigkeit schreiten werden, um die wichtigsten Interessen der Mitgliedschaft zu wahren und zu verteidigen.

Von diesen Erwägungen ausgehend, erwarten wir von allen vernünftig denkenden Bediensteten, daß sie auch diesmal nicht ermangeln werden, in Wahrheit ihrer und ihrer Familien Interessen geschlossen zur Wahlurne gehen, um ihre Stimmefür die von der Organisation empfohlenen Kandidaten abzugeben.

Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahnbediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen empfehlen folgende Kandidaten zur Wahl:

- Mitglieder:**
- Verkehrs- und kommerzieller Dienst:**
 - Josef Schöber, Kondukteur, Bahnamt Wien II.
 - Karl Rabera, Blocksignaldiener, Wien, Nordwestbahn.
 - Josef Wobler, Magazinarbeiter, Bahnamt Wien I.
 - Franz Fattinger, Magazinpartieführer, Bahnamt Wien, Staatsbahngesellschaft.
 - Bahnerhaltung:**
 - Ferdinand Klapper, Kanzleipredient, Nordbahndirektion, Abteilung III.
 - August Sutterer, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien II.

- Zugförderung:**
 - Rudolf Stabian, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf.
 - Johann Srom, Spengler, Heizhaus Wien, Nordbahn.
- Werkstätte:**
 - Karl Winter, Werkmann, Werkstätte Wien I.
 - Heinrich Mabl, Schlosser, Waggonwerkstätte Floridsdorf.
- Ersatzmänner:**
- Verkehrs- und kommerzieller Dienst:**
 - Jakob Patka, Plakmeister, Bahnamt Wien, Nordbahn.
 - Abolf Kindermann, Kanzleipredient, Nordwestbahn, Disrektionsabteilung VII.
 - Franz Kubickel, Magazinarbeiter, Bahnamt Wien I.
 - Karl Amstler, Magazinarbeiter, Bahnamt Wien II.
- Bahnerhaltung:**
 - Josef Schwab, Kanzleipredient, Bahnerhaltungssektion Wien, Nordwestbahn.
 - Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien III.
- Zugförderung:**
 - Mois Patka, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf.
 - Peter Freiwillig, Schlosser, Heizhaus Hütteldorf.
- Werkstätte:**
 - Johann Bluml, Werkmann, Werkstätte Wien I.
 - Rudolf Benisch, Schlosserpartieführer, Werkstätte Simmering.

Es wird noch ausdrücklich bemerkt, daß zur Wahl des Zentralausschusses alle Mitglieder der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen, das heißt nicht nur die der Stammlinien, sondern auch der verstaatlichten Bahnen (k. k. Nordbahn, k. k. Böhmisches Nordbahn, k. k. Oesterreichische Nordwestbahn und k. k. Staatseisenbahngesellschaft) berechtigt sind, und wir fordern daher alle Mitglieder auf, denen ihre Interessen am Herzen liegen, unverzüglich an die Wahlarbeit zu gehen, dieselbe mit Energie zu betreiben, um auch diesmal den Sieg an unsere Fahnen zu heften!

Verflechtungen ohne Ende.

Die Reduzierung der Fahrgebühren beim Wiener Zugbegleitungspersonal geplant.

Das Personal wird in ununterbrochener Erregung gehalten. Entweder sind es Maßnahmen, die das Gesamtpersonal mit einer Verflechtung treffen, oder es sind einzelne Kategorien, die dempört aufschreien. Aber zur Ruhe darf das Personal nicht kommen. Das scheint demalen die hehrste Aufgabe der Lenker der Staatsbahnverwaltung zu sein.

Diesmal sind es wieder einmal die Wiener Zugbegleiter, die an die Reihe kommen sollen. Schon einmal, fast vor Jahresfrist, hatte man sich die gleichen Bediensteten zum Opfer auserkoren. Die Fahrgebühren, die bitter und hart ins Verdienende gebrachten Entschädigungen für die beim Fahrdienst erwachsenden Mehrauslagen, die sollten schon damals bedeutend reduziert werden. Bisher ist die Reduzierung unterblieben, aber nun soll es Ernst werden. Fast ein ganzes Jahr werden die Wiener Zugbegleiter nun schon in Atem gehalten, läßt man sie bangen, daß heute oder morgen die Reduzierung eintreten soll. Um ein Viertel, um die Hälfte sollen die Fahrgebühren gekürzt werden. Schon fast vor einem Jahre haben die ganzen Wiener Zugbegleiter übereinstimmend erklärt, daß jede wie immer geartete Reduzierung unerträglich und auch unberechtigt sei. Sie verlangten Klarheit, volle Befassung der bisherigen Höhe der Fahrgebühren.

Die maßgebenden Faktoren der Staatsbahnverwaltung haben bis heute nichts Endgültiges verfügt, und neuerlich muß das Personal in der bestimmtesten Weise erfahren, daß eine Reduzierung vom Eisenbahnministerium tatsächlich beabsichtigt ist. Daß ein solches Hinhalten, eine derartige Behandlung die Bediensteten tief erregt und erbittert, ist selbstverständlich und auch dem begreiflich, der von dieser Maßnahme gerade nicht selbst betroffen ist. Aber eines ist unbegreiflich, und das ist das Verhalten des Eisenbahnministeriums. Diese oberste Behörde scheint gar nichts anderes und Besseres zu tun zu haben, als dafür zu sorgen, daß das Personal in ständiger, hochgradiger Erregung ist. Diesen unvernünftigen Standpunkt begreife, wer kann.

Die Abwehraktion der Zugbegleiter.

Die tiefe Erregung, die darob unter den Zugbegleitern herrscht, fand ihren gewaltigen Ausdruck in der am 19. November d. J. in Horats großem Saal am Neubaugürtel stattgefundenen Versammlung der Zugbegleiter von Wien I. Obwohl die Einladungen für die Versammlung infolge einer irtümlichen Lieferung erst am vorletzten Tag verteilt werden konnten, war der geräumige Saal mit Zugbegleitern gefüllt. Wenn mit der Vertändigung für die Versammlung rechtzeitig hätte eingeseht werden können, hätte der Saal wohl nicht alle fassen können. Das Referat in der Versammlung erstattete Genosse Krottel. Er schilderte, unter welchen schwierigen Verhältnissen der Zugbegleiterdienst geleistet werden muß, wie immer größere Anforderungen an jeden einzelnen gestellt werden. Die im Jahre 1908 erfolgte Erhöhung des Stundenlohnes ist längst durch die teuren Lebensverhältnisse, insbesondere aber die Praktiken der meisten Bahnrestaurantareure illusorisch gemacht worden. Vor fast zwanzig Jahren wurde die heutige Stundengeldberechnung für die Wiener Zugbegleiter eingeführt. Die ganze lange Zeit her haben die Zugbegleiter anstandslos mit Wissen und Genehmigung der Staatsbahnverwaltung die Stundengelder anstandslos verrechnet. Es ist dadurch ein erworbenes Recht geworden, ein Genossenschaftsrecht, an dem nicht gerüttelt werden darf.

Nunmehr soll eine andere Verrechnung eingeführt werden, zumindest wird es von einem subalternen Beamten so verlangt, eine Verrechnung, die den Zugbegleitern eine Reduzierung der Fahrgebühren um 20, 30 und mehr Kronen per Monat und Mann brächte. Das ist eine Maßnahme, die unträglich ist für uns und insbesondere für unsere Frauen, unerträglich deshalb, weil wir auf der Strecke und unsere Angehörigen zu Hause nicht hungern können. Wenn schon nicht wir das sagen dürfen, was wir am Herzen haben, unsere Frauen werden es den Herren so deutlich sagen, daß sie es sicher übernehmen wer-

den. Diese Maßnahme kann und darf nicht zur Tatsache werden, wir ertragen es nicht. Auch der Herr Hofrat Dr. Kolisko erklärte der Deputation, daß er seine ganze Kraft aufbieten wird, diese schwer schädliche Maßnahme zu verhindern. Genosse Snottek beantragte folgende Resolution, die einstimmig angenommen wurde:

Resolution.

Die heute versammelten Zugbegleiter erklären die vom I. E. Eisenbahnministerium geplante Reduzierung des Stundengeldes in was immer für einer Form, als einen Bruch der schon seit Menschenalter gegebenen mündlichen und schriftlichen Zusagen aller Behörden. Sie stellen hiermit fest, daß entweder alle verantwortlichen Zugbegleiter die Bücher zugunsten des betätigten Personals falsch geführt haben und daher zur Verantwortung zu ziehen seien, oder aber, sie haben richtige Eintragungen gemacht, dann können aber unmöglich Organe der Staatseisenbahnverwaltung jetzt plötzlich ihre eigenen Erlasse desavouieren und erklären, man habe ein Menschenalter dazu gebraucht, um irgendwelche Mängel in der Führung der Stundenbücher zu entdecken.

Die Versammelten können eine Reduktion des Stundengeldes nicht aushalten, um so weniger, als sich die in Frage kommenden Restaurateure der Strecken trotz der festgestellten Regietarife durch die bekannten Praktiken auf Kosten des Zugpersonals schadlos halten und dadurch die Familienangehörigen sehr in Mitleidenschaft gezogen werden.

Schließlich verläßt die Versammlung nur in der in der Reichskonferenz festgelegten Art der Pauschalierung eine endgültige und gerechte Lösung dieser Frage, und wäre alles daranzusetzen, um dieser Forderung zum Siege zu verhelfen.

Genosse Adolf Müller von der Zentrale sprach darüber, wie diese fortwährenden Verschlechterungen das Personal aufregen, und es hat den Anschein, daß man aus den Eisenbahnern Anarchisten machen wolle. Auch die Organisation lebte jede Verantwortung für die Konsequenzen ab, wenn das Personal zum Kampf getrieben wird.

Der Vorsitzende Genosse Wabitsch hob im Schlußwort hervor, wie das Eisenbahnministerium auf Grund eines Ansuchens der Leobner Zugbegleiter um Regelung der Fahrtgebühren analog Wien die Verschlechterung verfügt habe. Statt den Leobnern die minimale Verbesserung zu geben, nimmt man den Wienern vieles weg. Diese Taktik ist unbegreiflich, sie kann den Dienstleister der Zugbegleiter nicht fördern. Es wird noch festgestellt, daß alle Zugbegleiter im Sinne der Erklärung des Herrn Hofrates die Fahrtgebühren so verrechnen wie bisher, worauf Genosse Wabitsch die imposante Versammlung schloß.

Es liegt nun an dem Eisenbahnministerium, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben. Die Staatsbahnverwaltung kann doch nicht behaupten auch weiterhin ihre eigenen Interessen schädigen, noch dazu wegen eines solchen Pappenspiels von Ersparrnissen. Das Personal ist sonst naturgemäß gezwungen, seine erworbenen Rechte so zu wahren, daß sie ihm wirklich erhalten bleiben.

Inland.

Die Verwendung der 15 Millionen für die Eisenbahner.

Aus dem Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses.

Das Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses für Eisenbahnen hielt vor einigen Tagen Sitzung, in der über die Verwendung der für die Eisenbahnangestellten in Aussicht genommenen Zuwendungen beraten werden sollte. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums, Herr Sektionschef Kudel, besprach im Namen des Eisenbahnministers die Maßnahmen, die die Regierung bezüglich der Verwendung von 15 Millionen für die Besserstellung der Bediensteten treffen will. Die detaillierten Zahlen könne er jedoch wegen der Beunruhigung des Personals nicht geben, es sei denn, die Sitzung werde für vertraulich erklärt. Sämtliche Mitglieder sprachen sich gegen die Geheimhaltung aus, weil dadurch das Mißtrauen unter dem Personal nur weiter wachse. Abgeordneter Genosse Müller erklärte, daß eine weitere Beratung ohne genügende Unterlage keinen Zweck habe. Er beantragte daher, die Sitzung zu vertagen und das Ministerium zu beauftragen, den detaillierten Nachweis über die gemachten Zuwendungen dem Ausschuss vorzulegen. Die Abgeordneten Kemetter, Fohrner und Burival schlossen sich den Ausführungen Müllers an. Der Antrag auf Vertagung wurde einstimmig angenommen.

Die nächste Sitzung hat dann am Mittwoch den 26. d. M. stattgefunden. Vom Eisenbahnministerium waren Herr Sektionschef Kudel und Hofrat Böz, vom Finanzministerium Herr Sektionschef v. Galitzky und Finanzrat Bodensky erschienen. Der Vorsitzende forderte bei Eröffnung der Sitzung die Regierungsdirektoren auf, nunmehr den Bericht in der verlangten Form dem Ausschuss vorzulegen. Sektionschef Kudel überreichte sodann dem Vorsitzenden in einem Exemplar das Elaborat für die angeblich bereits ansbezahlten 63 Millionen, war aber nicht in der Lage, die zweite detaillierte Darstellung über die fälligen 9 Millionen Kronen zu geben. Er entschuldigte sich wegen des zu kurzen Termins, der ihm zu dieser großen Arbeit zur Verfügung stand. Abgeordneter M. Müller erwiderte, daß ohne dieser Vorlage keine ersprießliche und für die Eisenbahner zweckmäßige Debatte über die Aufteilung geführt werden könne. Es gehe nicht an, daß man den Ausschuss immer vor eine vollzogene Tatsache stelle, an der nichts mehr zu ändern sei. Der Ausschuss hat nicht nur das Recht der Kritik, sondern muß darauf bestehen, daß er über die noch zur Verwendung kommenden Zuwendungen mitbestimmen kann. Dieses Mitbestimmungsrecht geht schon aus dem 38 Millionen-Antrag hervor, der die Aufteilung fest umschrieben hat. Der Ausschuss hat daher das Recht und die Pflicht, diese Heberwachtung, die ihm das Haus übertragen hat, gewissenhaft durchzuführen. Ohne einer gewissenhaften schematischen Darstellung wäre ein Verhandeln ein leeres Luftgespräch. Der Redner wünscht deshalb, daß die Verhandlung abgebrochen werde und die Regierung aufzufordern wäre, endlich den Beschlüssen des Ausschusses zu entsprechen.

An diese Ausführungen knüpfte sich eine lebhafte Debatte, an welcher sich die Abgeordneten Kemetter, Seine, Fohrner, Müller und Burival beteiligten. Die ersten drei Abgeordneten teilten die

Ansicht des Vorredners, daß ohne genügende Vorlage keine weiteren Verhandlungen stattfinden können und gaben in der Sache der Regierung ihre Meinung vorbehaltlos bekannt. Abgeordneter Burival war mit dem Abbruch der Verhandlung nicht einverstanden und meinte, daß auch ohne Unterlagen ganz gut die Beratung weitergeführt werden könnte, insbesondere in den Hauptzügen. Dagegen wendeten sich die Abgeordneten Müller, Seine und Kemetter, die die Unmöglichkeiten nachwiesen. Schließlich kam ein Antrag auf Vertagung der Verhandlung zustande, der gegen die Stimme des Abgeordneten Burival angenommen wurde. Der Antrag besagt, daß die Regierung rasch eine detaillierte Vorlage über die noch ausstehenden 9 Millionen Kronen dem Ausschuss vorzulegen hat und daß ihr Inhalt bis zur endgültigen Erledigung vertraulich behandelt werden muß. Die Regierungsdirektoren waren der Meinung, daß eine solche Vorlage erst in mindestens fünf Wochen erstellt werden kann.

Abgeordneter Müller erwiderte, daß man den Zeitpunkt der Vorlage des Materials nicht in das Ermessen der Regierung stellen darf. Nach weiteren fünf Wochen hat das Material keinen Wert und ist keine Besprechung nutzlos. Weihnachten steht vor der Tür, und das Personal sieht mit Groll den endlosen Verzettelungen zu. Man müsse die Frist begrenzen und der Regierung höchstens einen Zeitraum von 14 Tagen zur Fertigstellung der Arbeit geben. Der Redner stellte einen diesbezüglichen Antrag.

Es entspann sich darüber eine lebhafte Wechselrede, an der sich alle Ausschussmitglieder beteiligten. Zum Schluß wurde der Antrag des Abgeordneten Müller einstimmig angenommen. Der Vorsitzende reumutierte zum Schluß nochmals die vorgebrachten Wünsche des Ausschusses und vertagte die Sitzung mit einem Appell an die Regierung, den Wünschen des Ausschusses zu entsprechen.

Das Budgetprovisorium.

Dem Bankrott entgegen!

Am letzten Dienstag hat die Regierung dem Abgeordnetenhaus das Budgetprovisorium für das erste Halbjahr 1914 vorgelegt. Der Entwurf ist eigentlich nichts als eine große Pumpvorlage, denn durch ihn soll der Finanzminister ermächtigt werden, die erforderlichen Mittel zur Einlösung der im Umlauf befindlichen, am 1. Juli 1914 und am 1. Jänner 1915 fälligen Staatsobligationen und ferner nachstehende Beträge durch Kreditoperationen zu beschaffen:

1. Für die im ersten Halbjahr 1914 vorzunehmenden Tilgungen der allgemeinen Staatsschuld 6.435.000 Kr.
 2. Für bauliche Herstellungen und Jahrbetriebsmittelbeschaffung der Staatsbahnen 30.000.000 Kr.
 3. Für die Beitragsleistung zu den für das erste Halbjahr 1914 beanpruchten außerordentlichen Erfordernissen für Heer und Marine 53.498.730 Kr.
 4. Für die Beitragsleistung zu den durch die Delegationsbeschlüsse XII und XIII vom 20. Oktober 1912 bewilligten außerordentlichen Erfordernissen für Heer und Marine 51.897.600 Kr.
 5. Für die Beitragsleistung zu den Kosten der aus Anlaß der unsicheren politischen Lage von der Heeres- und Marineverwaltung getroffenen besonderen militärischen Maßnahmen 227.129.500 Kr.
- Zusammen 368.960.830 Kr. Den Löwenanteil an diesem Pump fressen der Militarismus und das Balkanabenteuer.

„Stumpfsinn, Stumpfsinn, du mein Vergnügen.“

Die österreichisch-ungarischen Delegationen sind wieder einmal zusammengesetzt. Das Delegationsinstitut besteht nun an die 45 Jahre, aber der darin verkörperte Stumpfsinn erschüttert immer aufs neue. Die Delegationen sind bekanntlich Abordnungen der beiden Parlamente, des österreichischen Reichsrates und des ungarischen Reichstages, denen die Bewilligung des gemeinsamen Voranschlags, also der Kosten für die auswärtigen Angelegenheiten und für den Militarismus obliegt. Sie treten nur einmal im Jahre zusammen; es ist also über den Stand der auswärtigen Dinge und über militärische Sachen nur einmal im Jahre Auskunft zu erhalten!

Ein ganzes Jahr stand Oesterreich-Ungarn im Mittelpunkt der europäischen Sorgen und bildete die eigentliche Kriegsgefahr. Während aber inzwischen in anderen Staaten die für die auswärtigen Angelegenheiten verantwortlichen Leute schon oft das Wort ergriffen und Aufklärungen gegeben hatten, hat der österreichisch-ungarische Minister des Aeußern seit einem Jahre nicht den Mund aufgemacht, die besorgten Völker nicht mit einem Wort aufzuklären und zu beruhigen gesucht! Diese Delegationen sind auch sonst das reine Kindertheater. Sie setzen sich aus 40 Abgeordneten und 20 Mitgliedern des Herrenhauses zusammen. Da die Herrenhäuser natürlich für jede noch so wahnsinnige Forderung parat stehen, so braucht die Regierung nur noch zehn Abgeordnete, um bereits eine biegsame Mehrheit zur Verfügung zu haben; diese zehn sind natürlich immer zusammenzuklauben; schon deshalb, weil man die Nationen immer noch gegeneinander ausspielen kann. Also verwandelt sich in Sachen der Gesamtheit des Militarismus und der auswärtigen Politik die „Demokratie des allgemeinen und gleichen Wahlrechtes“ dahin, daß die Entscheidung darüber von irgendwelchen zehn Abgeordneten abhängt, die überdies abstimmen können, ohne sich jemals verantworten zu müssen. Man hat hier ein (allerdings übermäßig drastisches) Beispiel, wie in der Verzweiflungheit des parlamentarischen Mechanismus die ursprünglichen Gedanken des Parlamentarismus ganz untergehen, daß also das Mechanische Kraft seines Schwergewichts triumphiert. So sind die Delegationen heute nur ein Markt der Eitelkeiten: der Ort, wo die Plebejer vom Abgeordnetenhaus mit den Grafen und Fürsten vom Herrenhaus, mit hohen Militärs, ja sogar mit dem Kaiser zusammenkommen und sich glücklich fühlen, in einer so erlauchten Umgebung weilen zu können.

Zu den Kostbarkeiten der Delegationen gehört auch das sogenannte *Exposé*, das der Minister des Aeußern über die äufere Ereignisse des abgelaufenen Jahres erstattet. Es ist also eine „Jahresrückschau“ von der Art und dem Tiefsinn, wie sie in kleinen Provinzblättern noch gepflegt wird.

Der an größere Verhältnisse gewöhnte Europäer wird nun vielleicht meinen, es vollziehe sich das so, daß der Voranschlag (Etat) zur ersten Lesung gelangt, wobei der Minister das Wort nimmt und seine politische Rede hält. Weit gefehlt, so logisch wickeln sich die Dinge in der Delegation nicht ab, sondern das „Exposé“ wird dem Ausschuss vorgelegt! Die Sache ist nämlich die, daß in der ungarischen Delegation nur magyarisch gesprochen werden kann, magyarisch aber von den drei „Gemeintionen“ (dem Minister des Aeußern, dem gemeinsamen Kriegsminister und dem gemeinsamen Finanzminister) höchstens einer versteht; jezt übrigens keiner recht. Also dürfen die Minister in der ungarischen Delegation nicht reden, weshalb eben alle entscheidenden Debatten in die Ausschüsse verlegt werden müssen, wo das Deutschsprechen noch erlaubt ist. Das Exposé ist also, richtig angesehen, keine Rede, sondern ist ein Aufsatz, der den Delegierten (und den Zeitungen) gedruckt zugesandt wird! In solche Romik mündet „die Kontrolle“ der auswärtigen Politik durch die Delegationen aus! Was die Delegierten dann an das Exposé als „Debatte“ knüpfen, steht mit wenigen Ausnahmen, auf der Höhe der Politik, die der Spießbürger an der Bierbank betreibt. Politisch angezogen ist der Graf Verchold ein hilfloser Dilettant; intellektuell betrachtet ist er der Typus der österreichischen Grafen, deren Stolz und Ruhm ihre „guten Manieren“ sind, die mit dem leeren Kopf so harmonisch übereinstimmen. In dem Exposé erzählt der Graf Verchold nur, was alle Welt schon gewußt; von irgendwelchen ersten Aufführungen ist natürlich keine Rede. So begnügen wir uns, nur als ein Grenzpel diesen hohlen Diplomatenjargon zu kennzeichnen. Es wird darin von einer geheimnisvollen „Resistenzkraft“ gesprochen, die so groß ist, daß selbst bei einer „erschütternden Equilibrirung“ die „europäische Gruppierung“ und „Kollisionen vitaler Interessen“ und „Konflagrationen“ nicht zu befürchten haben. ... Da fällt einem wirklich das alte geistreiche Burleskenlied ein: „Stumpfsinn, Stumpfsinn, du mein Vergnügen ...“

Von der allgerücktesten Regierungsmameludenpartei. In den letzten Tagen liefen die braven Nationalverbändler wie brüllende Löwen herum und drohten mit grimmiger Gebärde, daß sie in den Delegationen gar forstertlich ins Gericht gehen werden. Die Schriftsteller spizen schon die Federn und es wurde einem schon um Vercholds Schicksal bange — war doch die Streichung des Dispositionsfonds von Wolf und Konforten in sichere Aussicht gestellt worden. Am Dienstag sollte die Schlacht im Ausschuss für Aeußeres der österreichischen Delegation beginnen und Wolf rebete auch. Aber es war nur ein Säufeln gegenüber dem angebotenen Sturm, der Nationalverband hat rechtzeitig den Schwanz eingezogen und vor der Sitzung kam am Dienstag aus Wien das folgende Telegramm:

„In den letzten Tagen traten in einzelnen Blättern Gerüchte auf, daß die Deutschen entschlossen seien, in den Delegationen eine scharfe Kampfsstellung einzunehmen und ihr Mißtrauen gegen die Leitung unserer auswärtigen Politik durch eine zugespitzte Aktion in den Ausschüssen und im Plenum der Delegation in Erscheinung treten zu lassen. Der Vorstand des Deutschen Nationalverbandes hielt nun heute eine längere Beratung ab, in welcher die Stellungnahme der Delegierten des Verbandes in der bevorstehenden auswärtigen Debatte den Gegenstand der Erörterung bildete. Nach einer eingehenden Aussprache, in der es an einer scharfen Kritik unserer äußeren Politik nicht fehlte, kam der Vorstand zu dem Entschluß, daß zu bevorstehenden Kampfsaktionen derzeit kein Anlaß vorhanden sei, daß sich vielmehr die deutschen Delegierten darauf beschränken sollen, die ihnen notwendig erscheinende Kritik an dem Verhalten unserer Diplomatie und deren Leitung zu üben. Es wurde aber ausdrücklich erklärt, daß die deutschen Delegierten weder ein Mißtrauensvotum noch Streichungen am gemeinsamen Budget beantragen wollen. Dieser Beschluß kam schon heute in der Rede des Abgeordneten Wolf im auswärtigen Ausschuss zum Ausdruck. Die Kritik, welche der Führer der Deutschradikalen an unserer auswärtigen Politik übte, war um so auffallender gemäßig, als es ja bekanntlich dieser Abgeordnete war, der vor kurzer Zeit sehr weitgehende Anträge in Bezug auf die Taktik der deutschen Delegierten im Nationalverband gestellt hat.“

Der wilde Wolf ist also in wenigen Tagen gezähmt worden, war doch seine Wildheit nur Komödie. Die Sitzung des Ausschusses verlief also ruhig und ohne jede Aufregung. Wolf sagte sein gemäßig-kritisches Sprüchlein herunter, um der Form genüge zu tun, ohne daß das jemand genierte. Und so leuchtet ihnen die Gnadenlampe der Regierung weiter, denn schon Goethe hat gesagt:

Dem Hunde, wenn er gut erzogen,
bleibt selbst ein großer Herr gewogen.

Der beschlußunfähige Nationalitätenausschuss. Der Nationalitätenausschuss, der vor einigen Tagen zu einer Sitzung einberufen war, erwies sich als beschlußunfähig. Wenn es auch sonst nicht zu den Seltenheiten gehört, daß gerade jene vom Parlament eingesetzten Ausschüsse, die eminent wirtschaftliche Aufgaben und Volksnotwendigkeiten zu erledigen haben, von den bürgerlichen Abgeordneten geschwänzt werden, so verdient gerade die Rahmlegung des Nationalitätenausschusses besonders bemerkt zu werden. Durch ihn soll nämlich die Möglichkeit herbeigeführt werden, auf parlamentarischem Boden eine Verständigung über die verschiedenen nationalen Streitfragen, die unsere politischen Körperschaften seit Jahren steril machen, wenigstens anzubahnen. Auch am Donnerstag standen ein Antrag Vinovec über die Volkszählung und zwei Resolutionen des Abgeordneten Staniek über Minoritätsschulen, also Fragen, die von den nationalen Parteien immer wieder heiß umstritten werden, auf der Tagesordnung der Sitzung. Wie wenig eilig es aber die Herren mit der Erledigung solcher Streitfragen haben, beweist die Tatsache am besten, daß von der Nationalverbändlern nur zwei Mitglieder, von den Christlichsozialen gar nur ein einziges Mitglied des Ausschusses anwesend waren, so daß die Sitzung wegen Beschlußunfähigkeit nicht abgehalten werden konnte. Sonst freilich sind die Herren

über jeden nationalen Schmarren furchtbar ergrimmt, und von der inhaltsschweren Frage, ob etwa in Weidelsdorf der Herr Wenzel Witsch oder der Herr Teubald Kumlauer Nachwächter werden soll, hängt unter Umständen der Bestand des Parlamentarismus ab. Aber wenn über die Streitfragen sachlich verhandelt werden soll, dann geht man lieber gar nicht hin. Am Ende ist es doch nicht ganz sicher, daß irgend einmal eine Streiffrage beigelegt werden könnte, und das wäre eine Geschäftsförderung für jene Sorte „Politiker“, die bei dem chaotischen Rummel immerhin auf ihre Rechnung kommen!

Ausland.

Rußland.

Zu den letzten Eisenbahnunfällen. In erschreckender Weise ist in den letzten Tagen ein Eisenbahnunfall dem anderen gefolgt, bei denen die Anzahl der Toten und Verwundeten eine ziemlich beträchtliche zu nennen ist. Natürlich fehlt es auch diesmal wieder nicht an Bewußt oder unbewußt verlogenen Prestimmen, die die ganzen Betriebseinrichtungen, Dienstreglements u. s. w. auf den einzelnen Bahnen über den grünen Klee loben und einzig und allein dem „pflichtvergessenen“ Dienstpersonal — und zwar in begrifflicher Weise nur dem minderen — die ganze Schuld auf den Hals laden möchte, und zugleich nach den härtesten Strafen aufruft. Erfreulicherweise ist aber gerade jetzt in dieser Hinsicht die Kategorie der kapitalistischen Goldschreiber eine sehr beschränkte. Die bei allen diesen Unglücksfällen an das Tageslicht gebrachten nackten Tatsachen, welche nicht weggeleugnet werden können, veranlassen und veranlassen noch gegenwärtig die Presse in ihrer überwiegenden Mehrheit, dem Eisenbahnministerium als oberste Instanz, als auch den einzelnen Verwaltungen ungeschminkt, wenn auch in höflicher Art, die Wahrheit zu sagen — werden doch in dieser Beziehung mehr oder weniger gerade die besitzenden Klassen stärker in Mitleidenschaft gezogen als das Proletariat. Letzten Endes sind ja die vergossenen Tränen an das elend zugrunde gegangene Dienstpersonal herzlich wenig aufrichtig.

Da erscheint es denn nicht unangebracht, einmal die russischen Verhältnisse der Eisenbahnen ein wenig an das Licht der Öffentlichkeit zu ziehen. Während in Westeuropa schon seit Jahren an einer Normierung der Arbeitszeit für die Eisenbahner gearbeitet, und selbst der Güterverkehr an Sonn- und Feiertagen nach Möglichkeit beschränkt wird, bleibt in Rußland die Frage der Feiertagsruhe für die Eisenbahnen nach wie vor offen. Was die gewöhnliche Arbeitszeit anbelangt, so gibt es da allerdings gewisse Normen, die aber, so wie alles sonst in Rußland, bloß auf dem Papier stehen. Die einschlägigen Bestimmungen sind folgende: Die Lokomotivmannschaft hat im Laufe von 24 Stunden nach 12stündiger Arbeit zumindest acht Stunden Ruhe zu beanspruchen; die Summe der Erholungsstunden im Laufe von zehn Tagen muß, durch 10 dividiert, mindestens zehn Stunden ergeben daneben lautet eine ergänzende Regel noch dahin, daß die Lokomotivmannschaft im Bedarfsfall wohl 18 Stunden ununterbrochen tätig sein kann, wobei die durchschnittliche Ruhezeit im Laufe von zehn Tagen aber mindestens neun Stunden betragen muß.

Diese Regeln werden aber — wie feinerzeit in einem Bericht des Oberinspektors der staatlichen Eisenbahnen selbst ausgeführt wurde — von fast allen Bahnen nicht eingehalten. Gewiß entsprechen die Ruhepausen der Stundenzahl nach der festgesetzten Norm, doch ist ihre Verteilung in den meisten Fällen eine so ungünstige, daß von einer normalen Ausspannung und Erholung der Bahnbediensteten keine Rede sein kann.

Eine solche stereotype Ermüdung bringt es naturgemäß mit sich, daß sehr häufig die Maschinen an mehreren Stationen, ohne anzuhalten, durchfahren, wie dies erst jüngst mehrmals vorgekommen ist. Der erwähnte Oberinspektor erklärt mit vollem Recht in seinem Bericht, daß in solchen und ähnlichen Fällen die Schuld nicht an dem Personal liegt, sondern in der absichtlich unrichtigen Anwendung der normierten Ruhepausen zu suchen ist.

Selbstverständlich gibt es auf jeder Bahn einen sogenannten Fahrplan, der die Arbeitseinteilung regeln soll; aber auch derselbe steht bloß auf dem Papier. Einestells deshalb, weil der Eisenbahnverkehr, insbesondere der Güterverkehr, großen Zufälligkeiten ausgesetzt ist, die die Arbeitszeit auf Kosten der Ruhepausen — niemals aber umgekehrt — verlängern, andererseits aber die Eisenbahner sehr häufig selbst das Verlangen haben, sich durch Kilometergelder ihren Verdienst zu erhöhen. Diese letztere Tatsache bildet zugleich das traurigste Kapitel im Leben des russischen Eisenbahners: übermäßig lange und äußerst verantwortungsvolle Arbeitszeit, in jeder Beziehung jedoch ungenügende Entlohnung. Wie ein trauriger Schicksalsspruch es, wenn wir vernehmen, daß vor nicht allzu langer Zeit von einer Gehaltserhöhung für gewisse Kategorien von Eisenbahnern die Rede war, die zwischen 1 bis 2 Rubel pro Jahr ausmacht. Und noch trauriger ist der Umstand, daß die russischen Eisenbahner keine Organisation besitzen, noch einer solchen angehören dürfen, um ihre tristen Lohn- und Arbeitsverhältnisse aufzubessern. Während aber die staatlichen Organe dieser Berufskategorie von Arbeitern jedes Selbstbestimmungsrecht rauben, setzen sie andererseits nicht im mindesten die Reinigung, den so verantwortungsvollen Beamten im Dienste des Staates ein auskömmliches Dasein zu sichern.

Es wäre natürlich zu einseitig von uns gehandelt, würden wir einzig und allein alle Schuld dem Gegner ins Kontobuch eintragen. Daß es in den Reihen der russischen Eisenbahner ebenfalls viele Elemente gibt, denen der Vorwurf großer Nachlässigkeit und das Gefühl ungenügender Pflichterfüllung anhaftet, läßt sich nicht abstreiten. Dem Eisenbahnministerium muß aber der entscheidende Vorwurf gemacht werden, daß es auf die so notwendige Ausbildung der Mannschaft, denen alljährlich das Leben von Hunderttausenden Passagieren anvertraut sind, erwiesenermaßen kein großes Gewicht legt. Dazu kommt des weiteren noch, daß die einzelnen Bahnverwaltungen eine solche unangebrachte, durch nichts gerechtfertigte Sparsamkeit an den Tag legen, der zum nicht geringen Teil alle diese traurigen Verhältnisse ihren Ursprung verdanken.

Um nur ein charakteristisches Moment wiederzugeben: So hat bei der vor einigen Tagen erfolgten schweren Eisenbahnkatastrophe in Warschau der betreffende Weichensteller treuzug erklärt, daß er gar nicht in der Lage war, irgendein Signal geben zu können, weil ihm seine Trompete abgenommen wurde, um sie reparieren zu lassen.

Die Geschichte mit den „faulen Schwellen“ im erweiterten und allegorischen Sinne ist dem russischen Volke nur zu be-

kannt, und nicht umsonst schlägt der dumme Bauer auch in dieser Hinsicht das Kreuz, bevor sich der Zug in Bewegung setzt.

Auch der Eisenbahn- und Verkehrsminister hat jetzt zu allen diesen traurigen Vorfällen Stellung genommen, und zwar in der Weise, daß er zu einem außerordentlichen Kreis von höheren Eisenbahnbeamten eine sehr „bedeutende“ Ansprache hielt, die in der Aufforderung gipfelte, das „Banner hochzuhalten“. Es werden also noch viel mehr und schwerere Katastrophen über Rußland hereinbrechen müssen, bevor man sich in den kompetenten Sphären dahin entscheidet, diejenigen Reformen einzuführen und alle jene Unterlassungssünden gutzumachen, die nur einzig und allein die gewünschte Befundung des Eisenbahnverkehrs verbürgen.

Riga.

Franz Weich.

England.

Verstaatlichung der Eisenbahnen. Bedeutende Umwälzungen im englischen Eisenbahnwesen bereiten sich vor. Die vom Handelsministerium schon länger geplante gründliche Untersuchung über die in vielen Punkten brennend gewordene Eisenbahnfrage ist jetzt durch Zusammenritt eines neungliedrigen königlichen Ausschusses für Eisenbahnwesen in die Wege geleitet, und die Vorberatungen haben in diesen Tagen begonnen. Der Ausschuss wird sich eingehend mit allen Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Öffentlichkeit beschäftigen, nur die Betriebssicherheit und die Arbeitsbedingungen der Angestellten bleiben vorläufig ausgeschlossen.

In erster Linie sind Verkehrsverbesserungen und Abänderungen der Tarife Gegenstand weit verbreiteter Wünsche. Die den Eisenbahngesellschaften mit Rücksicht auf das Zwangsschiedswesen von 1910 im vorigen Jahre zugebilligte Erhöhung der Frachttarife hat dem Handel eine drückende Mehrbelastung gebracht. Schlozge Money weist in den „Daily News“ darauf hin, daß schon seit langem durch die Tarifpolitik die Entwicklung der englischen Städte und der englischen Landwirtschaft hintangelassen worden sei und die Industrie dadurch im gleichen Maße, wenn nicht mehr geschädigt werde wie durch Einfuhrzölle auf die Rohstoffe, die wenigstens noch der Staatskasse einen Vorteil bringen würden. Verbesserungsbedürftig erscheint auch das Zusammenarbeiten zwischen Post und Eisenbahn. Ferner hat die weitere Dezentralisation des Wohnwesens eine Verbilligung des Eisenbahnverkehrs zur Voraussetzung, dem stehen aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen die hohen Kosten des Eisenbahnbetriebes entgegen; die Konkurrenz mehrerer Gesellschaften auf derselben Strecke führt zu beträchtlicher Kapitalverschwendung. Auch in Lloyd Georges Landreden wurde bereits angedeutet, daß in dieser Beziehung Reformen einzutreten hätten.

Als einzige Lösung der Schwierigkeiten wird ziemlich allgemein die Eisenbahnverstaatlichung angesehen, obwohl amtlich noch nichts darüber verlautet. Die Eisenbahngesellschaften selbst dürften sich kaum abgeneigt zeigen, da sie sich dem Arbeiterproblem — steigende Löhne, Entlastung der Organisationen — immer weniger gewachsen fühlen. Aber wenn somit auch über das Prinzip selbst wohl keine ersten Kämpfe entbrennen werden, über die Bedingungen der Verstaatlichung wird die Einigung nicht leicht zu erzielen sein. Die Anlagen sind gewaltig überkapitalisiert; das englische und preussische Eisenbahnwesen haben so ziemlich die gleiche Ausdehnung, die Eisenbahndaub erreicht aber in Preußen nicht den vierten Teil der englischen, nahezu 1 Milliarde Pfund Sterling müssen die englischen Eisenbahnen mehr verzinsen als die preussischen. Darunter würde natürlich auch der staatliche Betrieb der Bahnen zunächst zu leiden haben, immerhin würde die größere Sicherung des Kapitals wohl eine Herabsetzung des Zinsfußes ermöglichen und regelmäßige Amortisation die Lasten bald erheblich verringern.

Deutsches Reich.

Anebelung der Presse durch Schiffahrtsgesellschaften. Die Enthüllungen über die Begünstigung der Auswanderung von österreichischen Fahnenflüchtigen enthalten den Beweis, daß die deutschen Schiffahrtsgesellschaften sich an der Schwächung der österreichischen Wehrkraft lebhaft beteiligt haben. Auch sie haben Stellungspflichtige zur Auswanderung verleitet, um aus den Ueberfahrtsgebühren der armen Zwischendeckspassagiere Profit zu ziehen. Natürlich scheuen sich so große, wohlhabende und hochpatriotische Firmen wie die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, derartige Geschäfte „offen und ehrlich“ zu betreiben; vielmehr lassen sie sich Zutreiberdienste von scheinbar selbständigen Auswanderungsbüros und Agenten leisten, die dafür bestimmte Subventionen erhalten. Von Hamburg und Bremen aus erhielten die Agenten fortgesetzt Anweisungen, Warnungen und Mitteilungen über behördliche Anordnungen und Beanstandungen, so daß die Agenten rechtzeitig ihre betrügerischen Maßnahmen ändern konnten, um Konflikte mit den Behörden zu entgehen. Die Schnelligkeit und Sicherheit dieses Nachrichtenwesens mag nicht weiter überflüssig sein, wenn man erfährt, daß der ehemalige Chef des staatlichen Schiffahrtswesens der jetzige Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie ist. Auch die Krupp-Direktion, der ehemalige Offiziere und Staatsbeamte angehören, rühmte sich ja, selbst die geheimen Militärangelegenheiten zu kennen! Gewiß bietet da auch der Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herr Ballin, die Sicherheit, daß er mit „besonderer Sachkunde“, um derenwillen er in die Müstungskommission berufen wurde, den kapitalistischen Schlichen bei Lieferungsvergebungen nachgehen wird.

Wie die deutschen Schiffahrtsgesellschaften für die Wehrhaftmachung unseres österreichischen „Bundesgenossen“ sorgten, mag nur eine Anweisung zeigen, die von Hamburg aus an ein Auswanderungsbüro erging:

„Das, was einberufen wird, über Wadowitz führen!“

Auf eine Anfrage der österreichischen Regierung hat der Generaldirektor der Papag im ausdrücklichen Auftrag des Herrn Ballin noch im Juli d. J. erklärt, daß die Papag eine Verpflichtung, Militärpflichtige von der Beförderung auszuschießen, nicht eingehen könne.

In der bürgerlichen Presse geht man diesen Feststellungen möglichst aus dem Wege. Sie sucht auch jetzt noch daran festzuhalten, daß nur die ausländische Canada-Gesellschaft eine Schuld trifft, obgleich doch tatsächlich die deutschen Gesellschaften die gleiche Verantwortung tragen. Eine Veröffentlichung des „Oesterreichischen Volkswirt“ in Wien bietet dafür die Erklärung. Die Papag und der Lloyd gehören einer Konvention nordatlantischer Linien, dem Schiffahrtspool, an. In dem General-Pool-Vertrag vom 5. Februar 1908 findet sich nun als Artikel 16 folgender Passus:

„Es sollen von keiner Linie Rundschreiben oder Veröffentlichungen ergehen, die Vergleiche mit irgendeiner Konkurrenzlinie ziehen oder auf sie Bezug nehmen, die für die

letztere ungünstig sind, und keine Teilhaberin soll irgendeine Zeitung unterstützen, die systematisch irgendeine Konkurrenzlinie angreift.“

In einem Kommentar zu diesem Passus wird im gleichen Verilog ausdrücklich bemerkt, daß diese Abmachungen sich in langjähriger Anwendung bewährt haben“ und der Kommentar fügt hinzu:

„Es wurde vereinbart, daß die Worte irgendeine Zeitung unterstützen in dem speziellen Sinne zu verstehen sind, daß keine Annoncen an eine solche Zeitung gegeben werden dürfen.“

Bei der Erneuerung des Pools im Jahre 1911 ist der zitierte Artikel 16 wörtlich in den Vertrag übernommen worden.

Da hätten wir denn den Schlüssel dafür, daß die bürgerliche Presse jede Moststellung der deutschen Gesellschaften ängstlich meidet. Mit einer einzigen Ausnahme hat bisher noch keine deutsche bürgerliche Tageszeitung die Pressevereinbarung in Artikel 16 des Poolvertrages zu veröffentlichen gewagt. Die kapitalistische Presse läßt sich ihre eigene Anebelung stillschweigend gefallen.

Aus dem Gerichtssaal.

Anerkennung eines Unfalls. Am 14. Juli 1911 erlitt der Lokomotivführer Johann Szumiez in der Station Zimiez in Galizien einen Unfall. Als er nämlich mit seiner Maschine gerade an der Kanalei des Maschinenmeisters vorbeifuhr, rief ihm dieser einige Worte zu, welche er nicht verstand. Szumiez stieg nun von der Lokomotive herunter und eilte gegen die Kanalei zu, wobei er über einen im Grafe verborgenen liegenden Semaphordraht auf sein rechtes Bein stürzte und sich eine Verwundung zuzog. Er machte jedoch noch durch elf Tage Dienst, blieb dann nur durch vier Tage marod und nach einer weiteren Dienstleistung von anderthalb Monaten trat er am 16. September 1911 wieder in den Krankenstand, den er durch zwei Wochen im Spital der Barmherzigen Brüder verbrachte, während er bis 4. Februar 1912 weiter im Krankenstand verblieb. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt weigerte sich jedoch, einen Unfall anzuerkennen, indem sie behauptete, daß Szumiez nur an einer Muskelzerrung leide und überhaupt keinen Unfall erlitten habe. (!)

Szumiez überreichte daher durch seinen Anwalt Dr. Leopold Kay eine Klage beim Schiedsgericht. Zufolge Antrag des Klageanwaltes wurde der Heizer Wojciech Wiegum bei Bezirksgericht Sabbusch vernommen, welcher angab, daß tatsächlich Szumiez bei jenem Vorfall stürzte und dann hinfällig zur Lokomotive kam.

Der gleichfalls über Antrag des Klägers vernommene Zeuge Dr. Blumenfeld, Wahnarzt in Zimiez, mußte zugeben, daß Szumiez sich bei ihm mit einer Schwellung am rechten Sprunggelenk durch längere Zeit krank meldete.

Bei der am 10. Oktober d. J. stattgefundenen Verhandlung vor dem Schiedsgericht wurden die Professoren Dr. Erben und Dr. Reuter als Sachverständige vernommen. Diese erklärten übereinstimmend, daß Szumiez nur mit Blaustrüßen behaftet sei und daß Unfallsfolgen absolut nicht konstatiert werden können. Der Klageanwalt Dr. Kay verwies demgegenüber darauf, daß gerade am rechten Fuße, an welchem Szumiez die Verwundung erlitten zu haben behauptet, der Blaustrüß viel ärger sei. Ueber Befragen erklärten nunmehr die Sachverständigen, daß es zwar möglich, aber keineswegs wahrscheinlich sei, daß der seinerzeitige Krankenstand eine teilweise Folge des geschilderten Unfalls gewesen sei. Der Klageanwalt wies nunmehr die Glaubwürdigkeit der Angaben des Klägers nach, wogegen der Anstaltsvertreter Herr Dr. Langer die Abweisung der Klage begründete.

Nach längerer Beratung verkündigte der Vorsitzende Landesgerichtsrat Dr. Frenkwalder das Urteil, wonach der vom Kläger behauptete Unfall als erwiesen anzunehmen sei und demnach die beklagte Anstalt zur Verteilung werde, ihm für den seinerzeitigen Krankenstand eine Entschädigung von Kr. 20536 zu bezahlen und die Hälfte der Gerichtskosten zu ersehen.

Wentenerhöhung für Verkehrsunfall. Karl Marouschet war am 27. Dezember 1912 in der Station Gmünd damit beschäftigt, ein Faß zu reinigen. Er besorgte die Reinigung durch heißen Dampf einer angeheizten Lokomotive, den er mittels eines an der Lokomotive befestigten Schlauches in das Faß leitete. Plötzlich explodierte das Faß infolge des Dampfdruckes, wodurch Marouschet schwere Verletzungen erlitt.

Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hat den Unfall zwar anerkannt, Herrn Marouschet aber nur die 60prozentige Heilverfahrensrente für Verkehrsunfall zugesprochen. Gegen diese Entscheidung brachte Marouschet durch Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht ein mit der Behauptung, daß sich der Unfall als Verkehrsunfall darstelle und ihm daher eine 100prozentige Heilverfahrensrente gebühren würde.

Bei der am 20. September unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten mündlichen Verhandlung führte der Klagevertreter aus, daß der Unfall durch die Elementarkraft des Dampfes einer angeheizten und verkehrsreifen Maschine sich ereignet habe, also gerade durch das Einwirken jener Elementarkraft, deren unbedenkliche Wirksamkeit für die Schaffung des Haftpflichtgesetzes bestimmt gewesen sei. Nach der konstanten Spruchpraxis des Schiedsgerichtes sei der Unfall als spezifischer Verkehrsunfall anzusehen und gebühre daher dem Kläger die 100prozentige Rente.

Unter Annahme dieser Ausführungen des Klagevertreters verurteilte tatsächlich das Schiedsgericht die beklagte Anstalt, dem Kläger für die ganze Zeit des Heilverfahrens eine 100prozentige Rente sowie die Prozeßkosten zu bezahlen, da der Unfall nach Aufschauung des Schiedsgerichtes als Verkehrsunfall zu betrachten sei.

Streiflichter.

Wahr lesen! Folgende, auch für die Eisenbahner beherzigenswerte Mahnung lesen wir im „Austriac. Volkswirt“: Wenn man Abonnenten für ein Arbeiterblatt wirbt, bekommt man erst einen Begriff davon, wieviel es auf diesem Gebiet noch zu tun gibt. Bei solchen Gelegenheiten lernt man aus den Antworten erst verstehen, warum die Lage des arbeitenden Volkes eine so triste ist und warum die Unternehmer noch Millionenprofite aus den Knochen der Arbeiter herauspressen können; warum sich die Agrarier, die Lebensmittelhändler auf Kosten des Volkes bereichern können; warum die Arbeiter-schutzgesetzgebung nicht vorwärts kommt; warum die kürgerlichen Parteien im Parlament der Regierung die Milliarden für das Militär bewilligen und warum überhaupt alle Lasten von den Besitzenden in Staat, Land und Gemeinde auf das arbeitende Volk gewälzt werden.

Einzig und allein deshalb, weil die breite Masse des Volkes sich über die politischen und wirtschaftlichen Vorgänge nicht informiert, weil sie gedankenlos von einem Tag zum andern lebt. Würde die Masse des Volkes die Arbeiterpresse

Ielen, dann würde sie wissen, warum die Lebensmittel fortwährend steigen; sie würde dann wissen, daß durch die unselbige Handelspolitik, durch die Einfuhrzölle, durch die Wperrung der Grenzen, durch die unersättliche Profittucht der Agrarier sich die Lebenshaltung des arbeitenden Volkes und der kleinen Beamten immer schwieriger gestaltet. Und das alles dankt die Bevölkerung der Feigheit und der Streberei der bürgerlichen Parteien: den Christlichsozialen und den Deutschnationalen. Die Bevölkerung würde wissen, welche von den Parteien im Parlament für und welche gegen die Militärlasten sind. Die Bevölkerung würde erfahren, wer im Parlament die Gesetzgebung der von den sozialdemokratischen Abgeordneten eingebrachten sozialpolitischen Anträge und Gesetzentwürfe zum Schutze der Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter verhindert und verschleppt.

Wenn die breite Masse lesen würden, dann würde sie begreifen, warum für die Bedürfnisse der Bevölkerung kein Geld da ist. Sie würde wissen, daß der Mosch Militarismus alles verschlingt, weil der Staat, um Großmacht spielen zu können, für ein einziges unserer großen Kriegsschiffe mehr Geld ausgibt als für das gesamte Volks-, Mittel- und Fachschulwesen.

Die Masse würde dann auch wissen, daß der Staat in einem Zeitraum von zwei Jahren 688 Millionen Kronen Schulden machte, aber nicht für das Volk, nicht für die Aufbesserung der Gehälter der Eisenbahner, der Postbediensteten, der Staatsangestellten u. s. w., sondern wieder nur für den Militarismus, für den Bau neuer Kriegsschiffe.

Die Massen würden dann auch begreifen, daß sie nur da sind, vom Staate in der ausgiebigsten Weise geschöpft zu werden, sie würden wissen, daß sie von jedem Wissen, den sie in den Mund stecken, in Form der indirekten Steuern dem Staate ihren Tribut zu entrichten haben.

Wären diese Umstände der Bevölkerung geläufig, dann würde sie den Weg zur Abhilfe betreten, indem sie die Organisationen der Arbeiter kräftig ausbaut. Nicht mit dem Reden und Räsonieren ist der Arbeiterschaft geholfen; nicht mit Schimpfen und Fluchen erreicht man Besseres, sondern nur durch die Tat ist Abhilfe möglich.

Von den steiermärkischen Landesbahnen. Die steiermärkische Landesbahn scheint die Ablagerungsstätte für unliebame und unbrauchbare Elemente zu sein. Der gegenwärtige Betriebsleiter Herr Matuzik wurde seinerzeit von Graz infolge seiner Unverträglichkeit abtransportiert. Der Schlosser Domes, der von der Südbahngesellschaft wegen körperlichen Gebrechens entlassen wurde, ist heute bei der Landesbahn Maschinenmeister. Die Südbahnverwaltung hat Domes für den exekutiven Dienst als gänzlich untauglich befunden; bei der Landesbahn fährt Domes zeitweilig sogar als Lokomotivführer. Ein junger, 18jähriger Bursche, der vom Eisenbahndienst noch nicht die geringste Idee hat, wird vom Betriebsleiter zum Oberverschieber befördert. Die alten, im Dienst ergrauten Bediensteten werden dem Jüngling, der erst einige Wochen bei der Bahn ist, unterstellt. Der junge Mann ist heute noch so unerfahren, daß er täglich vom fahrenden Zug auf der Strecke abspringt, um schneller in seine Wohnung zu kommen. Ein seit 19 Jahren in Au stationierter Bahnagent, ein hoch achtbarer Mann, wird angeblich wegen des am 6. August erfolgten Unfalls von Matuzik gedrängt, seine Stelle zu kündigen, trotzdem er mit dem Unfall nichts, rein gar nichts zu tun hatte. Besser informierte Leute behaupten, daß die Kündigung des Herrn Hirscher wegen der abweisenden Haltung der 15jährigen Ziehtochter Hirschers erfolgte. Bekanntlich hat das Mädchen die Zudringlichkeiten und die Belehrenungen über den Gebrauch von Gummi Spezialitäten des Betriebsleiters Matuzik energisch zurückgewiesen. Und so ein Mann ist Betriebsleiter einer Landesbahn! Was sagt da die Generalinspektion dazu?

Vorsprache beim Generaldirektor der Südbahn. Freitag den 21. November d. J. sprachen unter Führung des Genossen Weigl folgende Genossen beim Generaldirektor Herrn Sektionschef Dr. Ritter v. Weeber vor: Die Oberkondukteure Sälzl, Slavacek, Stöcklbauer, Wufowitz und Urzig betreffend die Einteilung transper Oberkondukteure zum permanenten Personenzugdienst. Die Oberkondukteure Sälzl, Reiter, Sturm und Lebar betreffs Gärtenausgleich, Kondukteurzugführer Zöhner wegen Rückverlegung von Makleinsdorf nach Wien. Adjunkt Vednar betreffs Gutbringung von 1 1/2 Jahren. Magazinassistent Wix wegen definitiver Anstellung. Die Verschieber Forstner und Wermann wegen Gewährung einer Teuerungszulage für die Station Vorderberg analog der f. l. Staatsbahnen und wegen der schlechten Beleuchtung in dieser Station. Die Lampisten Polkermann, Siegl und Plucar betreffs Ernennung der Lampisten zu Unterbeamten und Einführung des 12/24stündigen Dienstes. Die Verschieber Münster, Svec, Wajzen und Kachauer betreffs Uebertrittes zu anderen Diensteskategorien und wegen Belassung der Personenzulage respektive Rückerstattung derselben im Sinne der in der Personalkommissionsfikung vom Personalkommissionsmitglied Münster gestellten Anträge. Die Magazinbediener Kufek, Szalonik, Forstner, Grabner, Gutmayr und Fassaller sowie die Ladefcheinschreiber Senegačnik, Wipcling, Englisch und Cicvoret wegen: a) Berücksichtigung der am 1. Juli 1908 mit 800 Kr. angestellten Magazinbediener durch Kürzung der nächsten Vorrückungsfrist um ein Jahr. b) Regelung der Personenzulagenfrage in der Weise, daß für sämtliche in Betracht kommenden Bediensteten, alle wie immer gearteten Schwädigungen und Zurücksetzungen beseitigt erscheinen. c) Schaffung einer Kategorie „Ladeauffeher“, in welcher Magazinbediener und Ladefcheinschreiber einzureihen und ihre heutigen Titel aufzulassen wären; bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. soll es den Ladeauffehern ermöglicht sein, in Unterbeamtenkategorien vorzurücken. d) Gewährung der zweijährigen Vorrückungsfristen in allen Gehaltsstufen für Magazinbediener und Ladefcheinschreiber. e) Die Ladefcheinschreiber, welche trotz mehrjähriger Verwendung bisher nicht zur Anstellung gelangten, sollen baldmöglichst mit rückwirkender Gültigkeit angestellt werden. f) Ernennung aller Ladefcheinschreiber, welche Kanzeleibedienste verrichten, zu Kanzeleibehilfen. Weiters die Genossen Weigl und Münster betreffs Erledigung des vom Personal der Station Donawitz schon vor drei Jahren gestellten Ansuchen um Gewährung einer Zulage.

Jede dieser Deputation wurde separat vom Herrn Generaldirektor empfangen und diesem vom Genossen Weigl die Ursache der Vorsprache bekanntgegeben. Das Ergebnis dieser Vorsprachen ist folgendes:

Punkt 1 wird untersucht und das Erforderliche veranlaßt werden. Punkt 2 kann nicht entsprochen werden, weil sonst neue Gärten entstehen würden; dagegen ist man nicht abgeneigt, für Genossen Reiter das Möglichste zu tun. Punkt 3 wurde zur

Kenntnis genommen. Punkt 4, das schriftliche Ansuchen, wurde in Empfang genommen und die Antwort hierauf erteilt werden. Punkt 5. Die Anstellung erfolgt am 1. Juli 1913. Punkt 6. Hinsichtlich der Teuerungszulage wird das erforderliche Punkt 7 anlaßt und eine bessere Beleuchtung in Aussicht gestellt. Punkt 7 wird als begründet befunden, jedoch die Durchführung abgelehnt. Punkt 8 wird bezüglich eines individuellen Uebertrittes nichts im Wege gelegt, dagegen würden dem Wunsch nach Belassung der Personenzulage, respektive Rückerstattung derselben keine Folge gegeben. Punkt 9. Die in den überreichten Gesuchen angeführten Wünsche werden einer Ueberprüfung unterzogen und das Ergebnis zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben. Punkt 10 kann dormalen eine Erledigung nicht zugeführt werden, weil auch andere Stationen vorhanden sind, bei denen die gleichen, zumindest aber ähnliche Verhältnisse bestehen und überdies in einer anderen Weise Abhilfe geschaffen wird. Im allgemeinen verwies der Herr Generaldirektor auf die bei den f. l. Staatsbahnen in Aussicht stehenden Verbesserungen, welche auch die Südbahn dann zur Durchführung bringen werde.

Eisenbahnzusammenstoß in Prag. (Fünfzig bis sechzig meist Leichtverletzte.) Vergangenen Mittwoch um 1/7 Uhr morgens ist der Personenzug Nr. 237 bei der Ausfahrt aus dem Tunnel und der Einfahrt in den Prager Franz Josefs-Bahnhof infolge falscher Weichenstellung in den Lastzug Nr. 1208 hineingefahren. Eine der Lokomotiven entgleiste und mehrere Wagen wurden beschädigt. Hierbei haben fünfzig bis sechzig Personen größtenteils leichte Verletzungen erlitten. An der Unfallstelle fanden sich drei Wagen der Rettungsgesellschaft sowie die Bahnärzte und Aerzte aus der Umgebung ein, die in der Lage waren, bis 1/8 Uhr sämtlichen Verletzten ärztliche Hilfe angedeihen zu lassen. Sechs Personen wurden ins Allgemeine Krankenhaus übergeführt. Auch der Polizeipräsident mit den Beamten des Präsidiums hatte sich eingefunden.

Der Weichenwärter Pazdera, durch dessen angebliche Schuld der Zusammenstoß, in der Nähe des hiesigen Franz Josefs-Bahnhofes in den heutigen Frühstunden erfolgte, gab bei seiner Einvernahme an, daß er der Meinung gewesen sei, daß der Lastzug noch vor dem Personenzug die Station verlassen werde. Mit Rücksicht auf die geänderten Fahrbestimmungen habe er sich noch nicht genau ausgekannt, so daß er den Wechsel auf „Freie Fahrt“ gestellt beließ. Die Verunglückten, die ins Spital geführt worden waren, wurden bereits wieder entlassen. Es handelt sich bis auf einen der Verletzten um durchwegs leichte Verletzungen. Der einzige schwerere Verletzte ist ein Eisenbahnbediensteter, der eine Verletzung am Fuß davontrug. (Da uns ein eigener Bericht noch nicht vorliegt, geben wir diese den Tagesblättern entnommene Darstellung mit Vorbehalt wieder. Die Red.)

Korrespondenzen.

Brünn I. Nach sechsmonatiger unparteiischer Beurteilung ist man jetzt einig im Urteil. Lange hoffte das Personal auf bessere Verhältnisse, doch jetzt sieht es, daß es von oben nichts zu erwarten hat, und daß man oben keine menschlichen Gefühle, sondern nur ein Tantiemeninteresse kennt.

Inspektor Kaimann ließ es sich bei der letzten Turnuskommissionsfikung nicht nehmen, dem Personal zu beweisen, daß nicht nur Kommissar Fuchs, sondern auch er jedes menschlichen Gefühls bar ist, und daß er sich um die bestehenden Vorschriften über Dienst- und Ruhezeit einen Pfifferling schert. Unglaublich ist es, wenn man im Bericht von der Vorsprache im Eisenbahnministerium liest, daß man dort der Meinung ist, daß der Turnusvertrauensmann seine Zustimmung bei der Turnuserstellung geben muß, bevor der Turnus gefahren werden darf.

Inspektor Kaimann sagte bei der Erstellung des Turnusses Gruppe II das gerade Gegenteil.

Er sagte: „Der Vertrauensmann sei eine Null, er brauche seine Unterschrift nicht, es wird so auch gefahren werden.“ Auch hat er den damals nicht unterschriebenen Turnus seit dieser Zeit, ohne Befragen des Personals, abgeändert, und es wird lustig drauf losgefahren.

Dieser Turnus hier zu schildern, sträubt sich die Feder, nur kurz sei gesagt, daß man instruktionsgemäß heinahe sieben Tage und sieben Nächte Dienst und den achten Tag erit frei hat.

Bei diesem Turnus hat es sich ereignet, daß er nach der Besprechung, ohne Zustimmung des Personals, sogar noch um einen Zug mehr enthielt.

Nicht viel besser erging es den anderen Vertrauensmännern. Wegen jeder Ablosung mußten sie erst lange freiten, und als die Turnusse veröffentlicht wurden, sah man, daß einige bei der Besprechung gemachte Zugeständnisse fehlten, was gerade nicht besonders ehrenhaft ist.

Turnus Gruppe C ist seit dieser Zeit schon zweimal, ohne Befragen des Personals, geändert worden. Natürlich immer zu dessen Ungunsten.

Die hier herrschenden rechtlosen Zustände wurden schon im Lokomotivführer besprochen und sind diesbezüglich Erhebungen im Zuge. Wenn Inspektor Kaimann meint, er braucht mit keinem Vertrauensmann sprechen, wenn er meint, daß die Instruktionen von ihm nicht eingehalten werden brauchen, dann werden wir ihn eines besseren belehren müssen.

Gegen den Willen der Mehrheit zwang er den Arbeitern die vierzehntägige Auszahlung auf, und wenn der Vertrauensmann intervenierte, so wollte er demselben das Arbeitsbuch geben.

Nicht besser erging es anderen Vertrauensmännern. Diese verzichteten schon heute auf die Ehre, mit Herrn Kaimann verhandeln zu dürfen. Uebrigens ist es ein öffentliches Geheimnis, wie er sich in Wien I benahm. Bei Inspektor Kaimann gibt es überhaupt kein Recht des Untergebenen.

Interessant ist es, den Erhebungen beiwohnen zu können. Es wurde festgestellt, daß nicht nur in den im Lokomotivführer angeführten Fällen die Vorschrift überschritten wurde, sondern noch in bedeutend größerer Anzahl. Weiters wurde festgestellt, daß das Personal gezungen wurde, diese Leistungen zu vollbringen und daß die ganze Veröffentlichung auf Wahrheit beruht.

Schon ist es auch, wenn man sieht, wie man bestrebt ist, immer die Vorbereitungs- und Ausrüstzeit unberücksichtigt zu lassen. Doch das Schönste von allem ist das Verhalten des Herrn Kommissars Fuchs. Dieser ist bei den Erhebungen bestrebt, das Personal herabzusetzen und dessen Leistungen als minimal und nicht immer vorfindend hinzustellen. Wird dabei ein Lokomotivführer über diese Leistungen befragt, und traut sich dieser die Wahrheit zu sagen, dann springt Herr Fuchs vor ihm herum und will ihn nicht sprechen lassen.

Die Zukunft wird lehren, inwieweit man bei diesen Erhebungen die Wahrheit ergründen und darüber wahrheitsgemäß berichten wird.

Es hat den Anschein, als ob auf die Sicherstellung des Artikelschreibers ein größeres Gewicht gelegt wird, als auf die Sicherstellung der Wahrheit.

Dieses wird und kann den Herren nie gelingen, nachdem der Artikelschreiber außer der Reichshöhre dieser Leute steht.

Und nun noch eins: Lange genug hofft das Personal auf Besserung des Rechtsverhältnisses, lange genug läßt es sich diese „Fuchs-Manieren“ gefallen. Doch jetzt genug, noch ein Fall und das f. l. Gericht wird sich mit diesem Herrn befassen müssen. Zweimal haben wir schon parodiert; einmal hat er Arbeiter „Fasotten“ und „Fasottenbrüder“ geheißt, das zweitemal belegte er wieder Lokomotivführer mit Schimpfnamen. Doch nun gibt's keinen Pardon mehr.

Nicht genug daran, daß er sich von im Dienst stehenden Arbeitern Privatarbeiten besorgen läßt, auch noch Geschäftsverbindungen mit Bediensteten erlaubt er sich.

Wir hoffen, daß in Zukunft die Erhebungen objektiv durchgeführt und daß die Herren angewiesen werden, Gesetz und Vorschrift zu achten. Sollten wir in unserer Hoffnung betrogen werden, dann versprechen wir heute schon, daß wir die industrielle Arbeiterschaft zu Hilfe rufen werden, und sollte es sich ereignen, daß ein über die Vorschrift ausgehendes Personal einen Arbeiterzug führen soll, die Arbeiter ihr Leben nicht diesem Personal anvertrauen werden.

Dem Personal rufen wir zu: Sinein in die Organisation, welche euch vom Selbstbewußtsein und Massenbewußtsein lehrt; erst dann, bis ihr auf diesem Standpunkt angelangt seid, erst dann könnt ihr mit Verbesserung eurer Lage rechnen.

Gzernowitz. Hofrat Tschiggrey ist lang- und kranklos mit dem 31. Oktober pensioniert worden. Er ist gegangen worden weil seine Amtswirksamkeit zu einer Gefahr für die Finanzen der Eisenbahnen wurde. Daß er aus den Mitteln der Eisenbahn allerlei Kirchen subventionierte, sei nur nebenbei erwähnt. Aber die Art, wie von ihm und seinem technischen Stellvertreter Barvic Arbeiten und Lieferungen vergeben wurden, verdient ein eigenes Kapitel. Es wurden Offertverhandlungen ausgeschrieben, aber die Lieferung bei gleicher oder sogar schlechter Qualität dem teureren Offerten vergeben. Wir können bei Bedarf mit Einzelheiten dienen.

Daß die Eröffnung jeder Haltestelle entsprechend gefeiert wurde, daß der Salonwagen nur so zwischen diesen Haltestellen herumpendelte; daß Stationsvorstände aufgefodert wurden, um ihre Verlegung einzureichen, damit für andere Platz werde, ist demgegenüber schon eine Kleinigkeit. Nur der Vollständigkeit halber sei der Standal im Fahrartenbüro erwähnt. Während arme Arbeiter mit ihrem Ansuchen um Fahrartenermäßigungen abgemiesen wurden, erhielten Leute in glänzenden Positionen, hohe Beamte, wohlhabende Private so viele Ermäßigungen, als sie nur wollten.

Aber Tschiggrey hat auch Neuerungen einzuführen verstanden. So hat er bei den Gebrüder Hellmann, die sonst keine Holzgeschäfte machen, 2000 Tonnen Holz gekauft, obwohl sonst die Bahn nur nach Maß und nicht nach Gewicht kauft. Aber Tschiggrey ist auch Ehrenbürger in Jstanz, wo Hellmann Bürgermeister ist. 1910 wurde die Lieferung von 4000 Waggon Holz einem gewissen Kopalowicz ohne Offertverhandlung übergeben. Er lieferte auch einige Waggons und da inzwischen das Holz teurer wurde, hat er um Stornierung des Vertrages. Diese erfolgt zwar nicht, aber ihm wurde gefündigt und das Holz zu teuren Preisen bei anderen Firmen gekauft. Die Folge ist, daß die Bediensteten, die bis dahin 5 Kr. für Buchenholz und Kr. 1.90 für Schwarzenholz zahlten, gegenwärtig Kr. 7.21 für Buche und Kr. 3.70 für Schwarzenholz zahlen müssen. Dabei muß betont werden, daß in Stanislaw, wo das Holz aus der Bukowina bezogen wird, weit billigere Preise gezahlt werden. Wir erinnern auch daran, daß, wie wir seinerzeit berichtet haben, Tschiggrey, der in Stibofaer Gemeinde, beziehungsweise dem Pfarrer Grubowski, 40 Lokarnen mit den eisernen Schienenfäulen um je Kr. 3.50 verkaufte, während diese einem Wert von 30 bis 40 Kr. entsprachen. Auch dort ist Tschiggrey Ehrenbürger. Zur Feier dieser Ehrenbürgerfeier wurde ein Tanzkränzchen veranstaltet, zu welchem ein Separatzug die Gäste aus Sereth brachte. Selbstverständlich war auch ein Salonwagen dort, wie er diesen denn auch für seine Jagdfahrten benötigte.

Die Art, wie die Verteilung der Remunerationen von ihm gehandhabt wurde, mußte bei den Angeestellten viel Unwillen auslösen. Den Umständen ist es auch zuzuschreiben, daß man keine 25 Beamte fand, die bei einem ihm zu Ehren veranstaltenden Bankett teilnehmen wollten. Ja, als der Verkehrsstellvertreter Hellmann ein amtliches Zirkular erließ, man möge Photographien einreichen, damit diese dem Betriebsleiter in einer Kasseite überreicht werden, fanden sich ganze Stationen, die diese Kriecherei ablehnten.

Das System Tschiggrey war in allem und jedem christlichsozial und es ist deshalb doppelt bezeichnend, daß die jüdische Presse ihn immer in den Himmel gehoben hat. Nun ja, ein Hofrat, man kann nicht wissen oder man kann sehr genau wissen: Freizeiten u. s. w.

Gzernowitz. (Eine gebortene christlichsoziale Eisenbahner.) Im Büro des Obmannes der christlichsozialen Eisenbahner Bodlewski sitzt der Rechnungsführer Weichmann. Der gute Mann hatte die Schlosser in der Signalwerkstätte auszugahlen. Dadurch, daß er nun doppelte Arbeitsbücher führte — solche, auf Grund deren er auszahlt und solche, auf Grund deren er das Geld behob, konnte er nachgewiesenermaßen 300 Kr. veruntreuen. Was natürlich die christlichsozialen Zeitungen nicht hindern wird, eheliche Arbeiter zu verleumdern, bloß weil sie Sozialdemokraten sind. Wie uns nachträglich mitgeteilt wurde, ist Weichmann gegangen worden.

Gfenez. (Nachruf.) Das Personal der Station Eisen- erz ruft dem nach Arnoldstein vertriebenem Assistenten, Herrn Franz Wutscher, ein herliches Lebewohl nach und begrüßmündet das dortige Personal zu dem gerechten und liebevollen neuen Vorgesetzten.

Gmünd (Werkstätte). Als vor zirka zwei Jahren Herr Inspektor Streller mit der Leitung der Gmünder Werkstätte betraut wurde, setzte man auf Grund erlassenen Befehles voraus, daß dem partiellischen Treiben einiger deutschnationaler Vorgesetzter ein Ende bereitet werde. Leider sind diese Erwartungen nicht eingetroffen. Die Rechte dieser gelben Sippschaft ist sogar noch um ein Bedeutendes gestiegen. So ist jeder neu aufgenommene Arbeiter, wenn er nicht durch den Reichsbund beziehungsweise durch dessen Obmann Fischer ohnehin schon protegiert wurde, der fortwährenden Verarbeitung dieser gelben Säupflinge ausgesetzt. Mit Drohungen der Entlassung werden die Leute bearbeitet und verfolgt, wenn sie sich weigern, dem Reichsbund beizutreten. Mitterabzu zu jüdischer Geberde tritt Wandalller in Aktion, um den Beitritt zu erpressen. Mit solchem Terrorismus wird in Gmünd gearbeitet. Sollte dies vielleicht die Wirkung jener Kundgebung sein, die Herr Inspektor Streller erlassen hat? Wir wollen nicht annehmen, daß dies alles mit seinem Wissen geschieht, doch auch nicht daran zweifeln, daß er von der berühmten Stellenvermittlung des deutschen Reichsbundes Kenntnis hat.

Was würde beispielsweise einem Sozialdemokraten geschehen, wenn er nach der Art Wandalller in Aktion, um den Beitritt jedem neu aufgenommenen Arbeiter gleich einem Fanghund nachlaufen und mit demselben eine politische Debatte eröffnen würde.

Wird das deutsche Vermittlungsamt und deren Agenten ihre freche Buhlarbeit und diesen Terror fortsetzen, dann wird auch die übrige Arbeiterschaft, welche diese Vorgänge schon lange beobachtet, ihrer Pflicht bewußt, die Konsequenzen daraus ziehen.

Gmünd. (Heizhaus, Kohlenrampe.) Der Expeditivleiter Maschinenmeister Leidenfrost kam mitunter sehr aufgeregt sein. Am 14. Oktober kam Herr Leidenfrost um 4 Uhr früh zur Kohlenladepartie und beschimpfte die Leute „Magage“, „Gesindel“, „Zigeuner“, „Ihr seid mehr als Kobuben“ u. s. w. Dies alles, weil nach seiner Meinung zu wenig Kohle bereitgestellt war. Nun war Leidenfrost damals gewiß im Irrtum, da tatsächlich genügend Kohlen vorhanden waren. Wer die Anforderungen und Leistungen der fünf Mann starken Kohlenladepartie kennt, der muß offen gestehen, daß diese Leute in Gmünd einen sehr schweren Posten haben. Zudem sind die Lageräume und die diversen Vorrichtungen und Verbesserungen keineswegs praktisch und zeitgemäß angelegt, um eine einfache und rasche Manipulation zu ermöglichen. Wir verweisen hier in erster Linie auf die neue kostbillige „Patentkohlenrutse“.

Die Kohlenarbeiter im Heizhaus Gmünd werden auch sonst sehr inhuman behandelt. Meldet sich ein Kohlenarbeiter merob, so kann er bestimmt darauf rechnen, daß er vom Bahnarzt als Simulant und arbeitscheu bezeichnet wird. Der kranke Arbeiter wird dadurch gezwungen, weiterzuarbeiten. Kann er dann vor Ermattung und Krankheit nicht mehr weiter, dann kommen die Prüche und die Hungerpeitsche, mit der Herr Leidenfrost so gut umgehen kann. Höchste Zeit wäre es, wenn endlich auch in Gmünd erträgliche Zustände eintreten würden.

Graz. (K. I. Staatsbahn, Unglücksfall.) Am 17. November verunglückte bei Ausübung des Dienstes der Oberkondukteur Karl Saar und der Lokomotivführer Unterwasser. Die beiden wollten sich von der Aufnahmefangzelle, respektive vom Perron zu ihrem Zug begeben, und wurden dabei beim Ueberqueren der Gleise von der Verschublokomotive niedergeworfen und sehr schwer verletzt. Nach Anlegung von Rotverhänden wurden die Verletzten mittels Rettungswagen in das Spital überführt. Oberkondukteur Saar ist dort bald nach seinem Eintreffen gestorben. Der Lokomotivführer Unterwasser dürfte trotz der gefährlichen Verletzungen mit dem Leben davonkommen.

Gaisfeld. (Ein großer Patron.) In Wittmannsdorf ist der Verkehrsbeamte Götter. Der Mann hat Umgangsformen, die eines Beamten unwürdig sind. Vor einigen Tagen ließ Herr Götter einen Lokomotivführer, der mit Zug 225 als Vorpann nach Wittmannsdorf kam, in die Verkehrslangzelle rufen und schrie ihn an: „Warum haben Sie sich bei mir nicht gemeldet!“ Der Lokomotivführer, ein äußerst ruhiger Mann, erklärte ganz richtig, daß das ja doch nicht nötig sei, da er doch seinen turnusmäßigen Gegenzug habe. Darauf brüllte ihn Adjunkt Götter an: „Wenn mir das nochmals vorkommt, zeige ich Sie der Heizhausleitung an! Verstanden? Marsch, a Breiten!“ Wir ersuchen die K. I. Staatsbahndirektion in Wien, dem Herrn bessere Manieren im dienstlichen Umgang beizubringen.

Innsbruck. (Staatsbahn.) Mehrere in letzter Zeit vorgekommene harte Bestrafungen von Personenzugkondukteuren zwingen uns, die Sache einer öffentlichen Erörterung zu unterziehen.

Es wird wohl kaum einen öffentlichen Dienst geben, der an den Menschen solche Anforderungen in Bezug auf Umgangsform und Kaltgefühl sowie ruhiger Ermüdung der Umstände stellt, als der Dienst des Personenzugkondukteurs. Mit allen Menscheneigenschaften der Kulturwelt kommt er in Verkehr, und mit allen Charakteren muß er sich abgeben, aber überall und zu jeder Zeit soll er das Richtige treffen, um den Reisenden es recht zu machen und dabei auch das Interesse der Bahnerverwaltung und des Dienstes zu wahren. Es kommen aber Fälle vor, daß Reisende im Zug sich Rechte anmaßen, die gegen die Bestimmungen der Betriebsvorschriften verstößen, oder es kommt vor, daß Reisende den gebotenen Anordnungen der Kondukteure keine Folge leisten, weshalb es dann oft zu Auseinandersetzungen kommt, wobei dann eine in der Aufregung gemachte Bemerkung vom Kondukteur diesem die empfindlichsten Strafen einbringen kann, während der Reisende, als der eigentlich Schuldtragende, für sein provozierendes Benehmen noch ein Entschuldigungsschreiben von der Dienststelle bekommt.

Daß man seitens der Dienststellen bei Behandlung solcher Fälle nicht schablonenmäßig handeln soll, erscheint eigentlich nur selbstverständlich, um so mehr, als man bei den Kondukteuren doch menschliches Empfinden und Denken verlangt und dessen persönliche Eigenschaften und dienstlichen Umgangsformen ganz genau kennt. Sich in solchen Streitfällen mehr an das Psychologische zu halten, könnte man von den strafverfügenden Behörden eigentlich wohl erwarten. Durch solche Bestrafungen wird der Dienstleister der Kondukteure getötet und werden nur Latenzen gesucht. Man soll die Kondukteure doch ihren Dienstvorschriftenmäßig ausüben lassen, auch im Verkehr mit gewissen Säbelträgern und den mit Prestigten erster Klasse besetzten Güntlingen gewisser Hofräte. Das wird für den Dienst ersprießlicher sein.

Klagenfurt. (K. I. Bahnerhaltungssektion.) Dank unserer überaus fleißigen Wirtinnen haben die Bahnwärter in Weigelsdorf und St. Johann zu ihrem 18/12stündigen Dienst noch einen Ausweis über die Streckenbegehung, welche jedesmal mit 1. Oktober, beziehungsweise 1. Mai abgeändert wird, zu führen. Und so wurde die dritte Streckenbegehung eingeführt. Um zu zeigen, welchen Wert sie für den Verkehr hat, und wie die Abföher darunter leiden, wollen wir diese beschreiben. Im Sommer ist diese Streckenbegehung von 5 Uhr 10 Minuten bis 6 Uhr 40 Minuten abends. Im Winter wegen Zug 30, von 5 Uhr 5 Minuten bis 5 Uhr 55 Minuten und von 6 Uhr 15 Minuten bis 6 Uhr 45 abends. Bei einigen Wächterposten liegt aber die Strecke zugewiesene Strecke auf einer Seite des Postens, so daß, wenn der Abföher um 6 Uhr auf den anderen Posten zu gehen hat, diese Streckenbegehung sozusagen 2600 bis 3000 Meter hin und retour bereits laufen muß, daß er in 35 bis 40 Minuten wieder auf dem Posten ist, um den Dienst zu übernehmen. Der Bahnwärter am Posten wurde verpflichtet, den Dienst um 5 Uhr 45 Minuten zu übernehmen, damit der letzte nicht zu lange warten braucht, dann hat er auf den anderen Posten zu gehen, dort den Dienst zu übernehmen, und sofort wieder die Strecke zu begehen. So kann der Abföher nicht als laufen, bis zur Erschöpfung. Der 18/12stündige Dienst aber, wo zwei Abföher auf drei Posten kommen, verlängert den Dienst für den letzten Bahnwärter so, daß er beständig 18½ Stunden und noch länger nicht frei wird. Bis vor kurzem hatte diese Ueberzeit der Postenwächter zu tragen, jetzt aber haben diese wohlwollenden Herren auch diese dem Abföher, welcher ohnehin schon durch diese Streckenbegehung und durch das Laufen von einem Posten zum anderen geplagt genug ist, oktroyiert, so daß er erst nach 18½stündiger Dienstzeit den Heimweg antreten kann. Macht man gegen solche Vorschriften eine Einwendung, so heißt es: „Ja, da darf nicht geändert werden, das ist von der Staatsbahndirektion genehmigt.“ Wir glauben aber, die K. I. Staatsbahndirektion würde den Bediensteten angenehmere und sogar den Verkehr sichernde Vorschriften auch genehmigen und nicht nur solchen Wölbhün. Wenn aber so ein abgeagter Bahnwärter in der neunzehnten Dienststunde etwas übersteht oder gar einen Zug verfehlt, so hat er die härteste Strafe zu gemärtigen. Unser Bahnerhaltungs-vorstand Herr Marll straft nach Vorschrift, und zwar: das erste mal mit 2 Kr., das zweite mal mit 6 Kr. und das dritte mal mit 10 Kr.; dabei jedesmal mit Prämienverlust, das sind Kr. 3-33, und duldet keinen Widerspruch. So strafe er jetzt einen überaus armen Teufel, einen mit vielen Kindern gesegneten Bahnwärter mit zusammen Kr. 9-33. Das es aber nicht immer nach

Vorschrift geht, beweist, daß bis jetzt noch kein Bahnwärter in dieser Sektion nach dem Erlass des k. I. Eisenbahnministeriums vom 9. November 1912, Z. 32.459/4, Direktionsamtsblatt Nr. 14 ex 1912, Dienstbefehl Nr. 67, seinen ihm gebührenden Erholungsurlaub erhalten hat.

Komotau. (Heizhaus, Buschlehrader Eisenbahn.) Ganz übersehen war das Lokomotivpersonal, als am 27. Oktober d. J. der Turnus geändert wurde, jedoch auch noch nicht so, wie es verlangt wurde, und wären nicht einige Erfordernisse ausgefallen, so hätte man von einer Turnusänderung überhaupt nichts wahrgenommen. Unser Herr Inspektor Günzl und Herr Oberkommissar Mann sorgen schon dafür, daß das Lokomotivpersonal nicht übermäßig wird. Kommt dann einmal ein Organ von der Generalinspektion und fragt beim Personal über dieses und jenes, und spricht der Gefragte die Wahrheit, dann wehe ihm.

Auf eine solche Art und Weise wurde vor kurzem ein Lokomotivführer von einem Organ der Generalinspektion ausgefragt über das Heizmaterial. Da der Lokomotivführer die Wahrheit sprach, daß die Schwarzkohle lauter Steine sind und ein anstandsloses Fahren nur mit größter Mühe und Anstrengung erzielt werden kann, so wurde derselbe gestraft, jedoch nicht direkt, sondern man fand an demselben eine andere Schuld, und zwar wie folgt: Das revidierende Organ erkundigte sich, wie es sich mit dieser steinreichen Kohle fährt, worauf ihm der Lokomotivführer erwiderte: „Schlecht.“ Weiters fragte der Beamte, ob es dem Führer auch schon während der Fahrt schlecht ergangen sei. Darauf erhielt er die Antwort: „Ja, sogar derartig, daß die automatische Luftsaugbremse ausgeschaltet werden mußte, da die Lokomotive und Tenderbremse schon zu bremsen begonnen hat.“ Deswegen wurde der Führer mit 2 Kr. und Abzug von den Schnell- und Personenzügen bestraft. — Wir finden diesbezüglich in den Rundmachungen unter Nr. 28 vom 17. November 1913, Zahl 36.888/VII, folgendes:

Anlässlich eines Falles, daß ein Lokomotivführer bei der Beförderung eines Schnellzuges, um den durch mangelhafte Manipulation hervorgerufenen Dampfmanögel zu begegnen, die Luftsaugbremse teilweise ausschaltete und die aufgestellten Langsam-Fahrsignale nicht beachtet hat, werden Sie auf die in einem solchen Vorgehen gelegene Betriebsgefahr auf das Verbot der Anwendung derselben besonders aufmerksam gemacht.

Heizhaus Komotau, am 17. Oktober 1913.

Der Heizhausvorstand:
Oberinspektor Benesch.

Diese Rundmachung muß das Lokomotivpersonal unterfertigen. Wir haben die Erfahrung gemacht, daß Steine nicht brennen und auch keinen Dampf erzeugen. Herr Günzl aber sagt: „Im Falle Dampfmanögel sei nur eine schlechte Feuermanipulation zu konstatieren.“ Leute, die 15 bis 20 Jahre mit so elendem Material feuern, diese wird Herr Günzl nicht manipulieren lehren. Ja, hinstecken und antreiben ist keine Kunst, aber machen, daß es geht, darin liegt die Kunst. Wenn man so einen Heizer nach dem Feuerpuhen ansieht, so denkt man nicht anders, als es trifft ihn der Schlag vor Anstrengung. Der Schweiß rinnt ihm vom Kopf bis zu den Hüften, denn die Steine muß er in der Feuerbüchse mit dem Scherhaken zerhacken, um den Klotz reinzubekommen. Wie die Rohwände bei den Maschinen aussehen, wird sich später zeigen, wir wissen es. Heber kurz oder lang werden alle Maschinen neue Rohwände bekommen müssen; dann darf man aber nicht wieder das Personal fragen, denn selbes müßte die Wahrheit sagen und könnte gestraft werden.

Bezüglich des Nichtbeachtens der aufgestellten Langsam-Fahrsignale wissen wir nur so viel, daß der gestrafte Führer die ganze Sommerperiode nicht einmal einen Anstand hatte und vielleicht wenige Führer hier sind, die diese Langsam-Fahrsignale sowie Ein- und Ausfahrten so genau respektieren wie der Gestrafte. Wäre man bei der üblichen Generaldirektion die Diagrammstreifen revidieren lassen und man wird die Wahrheit finden. Was die Maschinen hier in Komotau betrifft, müssen wir konstatieren, daß es hier folge gibt, die faktisch nicht mehr in den Dienst taugen. So eine Maschine war auch die Lokomotive Nr. 301, eine Vierzylinderlokomotive. Es war ein Skandal, mit dieser Maschine zu fahren; die Näher waren derartig ausgefallen, daß vor kurzer Zeit während der Fahrt auf der Steigung die Triebachse gebrochen ist. Wäre dies bei der Talfahrt passiert, so hätte die D. E. B. ein kolossales Unglück zu bezeichnen. Uebrigens sind noch einige solcher Lokomotiven da, wo in Kürze auch so etwas passieren kann, wo man aber dann nicht dem Führer die Schuld zuschreiben darf.

Krems. (Station Weins-Flersdorf.) In der Station Weins-Flersdorf ist der Stationsmeister Schuller als Stationsleiter bestellt. Dieser Schuller ist ein ausgesprochener Feind des Zugpersonals und läßt selten eine Gelegenheit unbenutzt, um nicht dem Personal seine Abneigung zu zeigen. So hat er vor mehreren Wochen einen Kondukteur verdrängt, daß derselbe einen Krautkopf genommen haben sollte. Ein andermal hat er die Zugpartie direkt in der Kaserne eingesperrt. Einem Kondukteur dieser Partie, der zufälligerweise nicht in der Kaserne war, wurde trotz wiederholtem Willen der Schlüssel der Kaserne nicht ausgefolgt und mußte dieser insolge dessen die Nacht im Freien zubringen. Die in der Kaserne befindliche Zugpartie mußte zur Zeit der Abfahrt des Zuges beim Fenster hinaussteigen, da Schuller nicht öffnete. Wir könnten hier eine ganze Reihe von Missetaten aufzählen, die Schuller am Gewissen hat. Doch haben wir bis jetzt immer Rücksichten gegen den Stationsleiter genommen, da er angeblich ein schwerkranker Mann ist. Sollten jedoch die Schikanen und die diversen Beschimpfungen nicht aufhören, dann allerdings ist auch unsere Geduld zu Ende, und wir würden dann rücksichtslos den Herrn Schuller in seiner wahren Gestalt vorführen. Vorbehalten hoffen wir aber noch auf Besserung.

Moldau. Herr Stationsvorstand Official Sallmann und sein Stellvertreter Adjunkt Prislinger sind Vorgesetzte, von denen ersterer seine einstige Liebenswürdigkeit und Sympathie sowie den Ruf, der ihm von Reptau hierher vorausgegangen ist, immer mehr einbüßt, während letzterem vorbehalten bleibt, der vom Personal mit Recht am meisten gehähte Mensch der ganzen Station zu sein. Das Benehmen der genannten Herren Vorgesetzten dem Personal gegenüber ist auch keineswegs danach beschaffen, irgendwelche Sympathie zu erwecken. Im Gegenteil. Es kommt darin ein Maß von Geringschätzung zum Ausdruck, das auf das persönliche Empfinden der Bediensteten verlegend wirkt. Die Herren Official Sallmann und Adjunkt Prislinger sind offenbar der Meinung, es ihrer „Autorität“ schuldig zu sein, dem Personal gegenüber fortwährend eine Standpauke hervorzutreiben, der förmlich ein Mißtrauen grenzt. Das Personal der Station Moldau ist eines der quälendsten und willigsten. Die Ansprache, die es hinsichtlich der Behandlung an seine Herren Vorgesetzten stellt, nehmen die allerbescheidensten Grenzen ein und sind die denkbar geringsten, soweit sich selbe vom Standpunkt der Menschlichkeit aus überhaupt noch qualifizieren lassen. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das Personal der Station Moldau das schlechteste ist, denn es haben damit andere Vorgesetzte ihr Draufkommen gefunden, ohne daß sie deshalb das Personal in seinem persönlichen Empfinden verletzen und ihre Achtung und Sympathie bei demselben sich verherzen mußten. Durch die Entziehung der Nachdienstzulage für das Verschubpersonal, der Weichensteller und Wagenführer hat sich der

gegenwärtige Vorstand die außerordentliche Achtung des Personals zugezogen. Um dem genannten Personal die paar Kronen Nachdienstzulage zu entziehen, wurde der Turnus geändert und der letzte Zug durfte nicht mehr verkehren. Durch diese Änderung im Zugverkehr wurde das Personal materiell geschädigt. Ueberhaupt kommen unter dem Regime unseres Vorstandes jetzt Sachen vor, die sich seit dem Bestand der Station nicht zugetragen haben. Wir verweisen hier nur auf den Vorgang bei Zug 975 und des sächsischen Güterzuges 7208 am 7. November d. J. Wir sind neugierig, wer da als der Schuldtragende hingestellt wird, wenn die königlich-sächsische Bahnverwaltung diesbezüglich Klärung verlangt. Ob da Herr Adjunkt Prislinger seinen Mann stellen wird, bezweifeln wir sehr. Und so wie in dienstlicher, so habert es in persönlicher Beziehung überall. Wenn hier eine durchgreifende Besserung eintreten soll, so müßte in erster Linie Herr Official Sallmann mit samt dem Adjunkten Prislinger vom Schauplatz ihrer bisherigen Tätigkeit verschwinden. Die Entbaitung Moldau braucht umsichtige, erfahrene und energische Beamte als Leiter, und unter solchen Vorgesetzten wird auch das Verhältnis zu und zwischen den Untergebenen und Bediensteten ein besseres werden.

Neunkirchen. (Christliche Nächstenliebe.) Im Monat August verunglückte der Bahnbedienstete Bürkel und starb an den Folgen der Verletzungen. Der Verstorbene hinterließ eine Witwe mit vier kleinen Kindern. Durch den Verlust des Ernährers war diese Familie in große Notlage gekommen. Um nun das Elend der Familie ein wenig zu lindern, wurde unter anderem auch in mehreren Stationen für die Hinterbliebenen Bürkels gesammelt. Als nun der Sammler in der Station Ternitz zum Weichensteller Klobner, einem Christlichsozialen, kam, und im freundlichen Ton um eine kleine Beihilfe für die arme Familie bat, sagte Klobner: „Bürkel war kein Genüßgenosse von mir, ich gebe für einen anderen nichts.“

Durch diese Worte hat dieser Mann bewiesen, daß er nach Gemannlicher Art christlich und sozial organisiert ist. Selbstredend werden wir in Zukunft in gegebenen Fällen wegen dieses Trottelns von einem Christlichsozialen an den in Not geratenen Andersgesinnten keine Vergeltung üben. Bei uns Sozialdemokraten ist es Brauch und Sitte, daß wir in derartigen Fällen keine Gegnerschaft kennen. Daß Klobner bei diesem Anlaß derartige Worte von sich gab, zeigt, welche christliche Anschauung von den diversen geistlichen Beratern in die Herzen der Schwartelmagenervereinsmitglieder verpflanzt wird.

Pottenbrunn bei St. Pölten. (Zur Verichtigung des Officialen Fliegenschnee.) Wir haben in der Nummer 31 vom 1. November d. J. über Holzverladungen in der Station Pottenbrunn geschrieben, wobei auch das Vorgehen des Herrn Official Fliegenschnee gegen seine Untergebenen einer Kritik unterzogen wurde. Auf das hin erhielten wir von Dr. Studl, Advokat in St. Pölten als Vertreter des Herrn Fliegenschnee, ein Schreiben, das wir in unserer Fachblatt Nr. 82 vom 10. November d. J. zum Abdruck brachten. Nun werden wir von unserem Gewährsmann in St. Pölten er sucht, im Interesse der Wahrheit und Aufklärung folgendes richtigzustellen:

Wir haben in der betreffenden Notiz keineswegs behauptet, daß die verladene Partie die Gütsinhabung Pottenbrunn sei, sondern wir schrieben: „Der Unternehmer zahlte per Wagen 6 Kr., der Vorstand Fliegenschnee zahlte den Wächtern per Wagen aber nur 5 Kr.“ Mit „Unternehmer“ war jener Herr gemeint, der jeden Samstag mit Zug 117 nach Pottenbrunn kam und Herrn Vorstand Fliegenschnee das Geld für die verladenden Wagen übergab. Für die ersten verladenden Wagen wurden von dem Herrn 6 Kr., und zwar direkt an die Leute gezahlt, welche mit der Verladung beschäftigt waren, da laut Vereinbarung 6 Kr. per Wagen bestimmt waren. Für die weiteren verladenden Wagen zahlte schon der Herr Vorstand aus, und zwar bloß 5 Kr. per Wagen. Selbstverständlich mußten die Leute ruhig werden, wenn statt des vereinbarten Lohnes von 6 Kr. per Wagen von Fliegenschnee nur 5 Kr. gezahlt wurden. Um so mehr, da die Firma bei der ersten Auszahlung den Arbeitern den Lohn von 6 Kr. direkt in die Hand gab.

Zur Verichtigung des Vorstandes Fliegenschnee erlauben wir uns folgendes zu sagen: Die Gütsinhabung Pottenbrunn gibt öffentlich zu, daß sie dem Herrn Fliegenschnee für seine Mithewaltung eine Entschädigung zugesichert hatte. Es wäre gewiß interessant zu erfahren, wieso die Gütsverwaltung Pottenbrunn auf den Gedanken gekommen ist, dem Vorstand einer Station der k. I. Staatsbahnen eine Extrarentschädigung für seine Mithewaltung aufkommen zu lassen. Wir glauben immer, daß das Anbieten eines Trinkgeldes an einen Beamten der k. I. Staatsbahnen (auch wenn es der Vorstand Fliegenschnee in Pottenbrunn ist) eine Amtsehrenbeleidigung involviert. Wir haben bis heute noch nicht gehört, daß Official Gustav Fliegenschnee eine diesbezügliche Klage wegen Ehrenbeleidigung oder Bestechung eines Beamten in Ausübung des Dienstes bei der k. I. Behörde eingbracht hätte. Jedenfalls wäre es besser gewesen, wenn der Herr Vorstand eine Verichtigung unterlassen hätte.

Schwarzach-St. Veit. Seit dem Abgang des Vorarbeiters Klaushofer unterließen die Oberbauarbeiter dem Bahnrichter Weiglhofer. Dieser Mensch hat entschieden seinen Beruf verfehlt. Ein ordentlicher, verwendbarer Eisenbahner dürfte Weiglhofer niemals werden. Wer diesen unfähigen und hilflosen Haffler zum Bahnrichter vorgeschlagen hat, der dürfte den guten Mann niemals bei seiner Untätigkeit beobachten haben.

Was Weiglhofer an Kenntnis, Fähigkeit und Umgang mit Menschen mangelt, das versucht er durch Grobheit und Nachsicht gegen die Oberbauarbeiter zu ersetzen. Ein Mensch, der nicht einmal die primitivsten Sicherheitsvorschriften kennt, anfolgebessert sie auch nicht in Bezug auf seine Arbeiter anwenden will, der gehört absolut nicht zur Eisenbahn. Weiglhofer bedeutet eine Gefahr für das Personal, für den Verkehr und für die k. I. Bahnerverwaltung.

Als Beweis wollen wir folgenden Vorfall berichten, der sich erst vor kurzer Zeit abspielte: Außerhalb der Station Schwarzach-St. Veit entgleiste infolge Bruches der Tenderachse die Vorspannlokomotive des Zuges 81. Nachdem der Unfall behoben wurde, wurde durch Weiglhofer eine Reparatur des Geleises angeordnet und durchgeführt. Zu diesem Zweck entfernte er auf eine ganze Schienenlänge sämtliche Nägel und Schrauben, so daß die Schiene nur durch die Kupplungslaschen gehalten wurde. Da kam ein Güterzug herangefahren, den Weiglhofer anstandslos die gefährliche Stelle passieren ließ.

Zudem muß bemerkt werden, daß die gefährliche Stelle in einem Bogen liegt, so daß es nur dem Glück oder der sprichwörtlichen Dummheit des Bahnrichters Weiglhofer zu danken war, wenn kein Unglück geschehen ist. Als kurze Zeit darauf der Inspektor Liebfcher die Stelle passierte und auf die verbogenen Schienen hinwies, jagte Weiglhofer, die verbogenen Schienen seien nach von der Entgleisung her. Daß sich ein solcher Bahnrichter bei der k. I. Staatsbahn halten und behaupten kann, weiß auf seine unmittelbaren Vorgesetzten, wie Bahnmeister Grabher hin. Nur unter einem Grabher ist ein Weiglhofer möglich. Vielleicht interessiert sich auch die vorgelegte Dienststelle für den „lüchtigen“ Bahnrichter.

Weipert. (Magazinsmeister Oberl.) Unsere Korrespondenz im „Eisenbahner“ hat den Magazinsmeister

Eberl aus dem Häuschen gebracht. Der „Ordnungsmacher“, wie er sich selbst nennt, hat den Organisierten Mache geschworen und will es durchsetzen, daß die anständigen Bediensteten verfehlt werden sollen. Nun soll der Mann mit seinem sonderbaren Anliegen bei seinen Vorgesetzten keinen Anklang gefunden haben. Er soll sogar eine sehr vernünftige und zeitgemäße Antwort erhalten haben. Es wäre auch zu widersinnig, wegen eines Menschen vom Schlag Eberls, alle Bediensteten wegen eines einzelnen zu verfehlen. Warum läßt sich der „Ordnungsmacher“ Eberl nicht dorthin verfehlen, wo nur seinesgleichen sind. Wir könnten den Ort und die Station nennen, wo er wegen seines Verhaltens schon längst hingehört, doch wollen wir den Namen heute noch nicht bekanntgeben. Ueberdies ist Eberl nicht sehr zu fürchten. Die Beamten und Bediensteten haben den Mann und seine finsternen Pläne durchschaut. Er ist keineswegs der gestrenge, unparteiische und ehrliche Mann, der nur Ordnung machen will. Wenn Eberl irgendwo „Ordnung“ machen wollte, so hätte er dafür gesorgt, daß in Saaz, von wo der Mann gekommen, nicht so viel Unrat zurückgeblieben wäre. Ein ordentlicher Mensch befähigt erst den Mist vor seiner eigenen Tür, bevor er anderen eine Ordnung lehren will.

Wittmannsdorf. (Leiden der Personalkassenhawohner.) Die Erhaltung des Personalkassens ist der Bahnerhaltungssektion Leobersdorf zugezogen. In Bezug auf die Ableitung des Regenwassers ist dieselbe derartig ungeschickt angebracht, daß dieses Wasser sich in den Kanal ergießt, wo das Abwasser von der Waschküche ablaufen soll. Nun kommt es schon bei kürzerer Regendauer vor, daß das Wasser, anstatt abzurinnen, aus dem Ausguss hervortritt. Die ganze Waschküche ist dann mit feinem Schlamm, welcher gerade keinen fötlichen Geruch verbreitet, belegt, der Kellergang, wo die Leute Holz und Kohlen haben, ist mit Wasser gefüllt, da der Kanal aus Sparfamlichkeitsrücksichten nicht ausgeräumt wird. Die Bahnerhaltungssektion Leobersdorf wurde einigemal hiervon verständigt, aber umsonst. Am 18. d. M. ersuchten zwei Bewohner des Personalkassens Herrn Duschinsky um Abhilfe, worauf Herr Duschinsky erwiderte: „So, hör'n S' ma nur auf, die Bando da draußen soll man in die Luft sprengen“, worauf einer von den Wittstellern meinte: „Pardon, Herr Inspektor, meinen Sie etwa uns?“ „Ja“, sagte er abermals, „die Bando da draußen“ (in Wittmannsdorf nämlich). Zu bemerken hierbei ist, daß man bei diesbezüglichen Bitten und höflichen Vorschlägen solche barbarische Ausdrücke sich gefallen lassen soll und dabei vom Inspektor zum Bahnmeister und zurück zur Sektion gepöppelt wird. Selbstverständlich kann der Bahnmeister bei dem heutigen Sparhysterien eine Arbeit (Kanalarbeiten) auf eigenes Risiko nicht durchzuführen, denn die Parole des Herrn Duschinsky lautet: Sparen, auf Grund der Remunerationen, unbestimmt um die sanitären Bedürfnisse.

Au unsere Vertrauensmänner, Kassiere und Kolporteurs.

Wir bringen hiemit in Erinnerung, daß mit 1. Jänner die mit dem Kalenderankauf verbundene Lebensversicherung ins Leben tritt. Jeder Abnehmer, der unser Jahrbuch gekauft und bar bezahlt hat, erhält ohne jede Formalität bei einer Verunglückung im Eisenbahndienst, die den Tod im Kalenderjahr zur Folge hat, 200 Kronen ausgezahlt. Die einzige Bedingung, die daran geknüpft wird, ist die vollständige Bezahlung des Jahrbuches mit 1. Jänner 1914. Derjenige, welcher diesen Betrag nicht bar erlegt hat, würde bei einer Verunglückung leer ausgehen. Wir eruchen daher unsere Kolporteurs, bei jeder sich darbietenden Gelegenheit zu sorgen, die den Kalenderkäufern mitzuteilen, damit nicht der eine oder andere Genosse durch Selbstverschulden um seine Prämie gebracht wird. Die Genossen Kassiere werden daher ersucht, nur jene Polizzen einzusenden, für welche der ganze Kalenderbetrag erlegt wurde. Es ergeht an die Genossen Kassiere das dringende Ersuchen, die einlassierten Gelder sofort mitamt der dazugehörigen Polizze an die Administration einzusenden.

Gleichzeitig geben wir bekannt, daß der Deutsche Eisenbahnkalender zur Gänze vergriffen ist und die bei uns einlaufenden Bestellungen nur nach Maßgabe der Retoursendungen effektiviert werden können. Wir bitten daher die Besteller, Reklamationen zu unterlassen, und diejenigen Kolporteurs, die noch unverkaufte Kalender am Lager haben, uns dieselben so bald als möglich zur Verfügung zu stellen.

Der Kalenderverlag.

Verwaltungsberichte.

Das Verschubpersonal und die 15 Millionen für die Eisenbahner.

Das gesamte dienstfreie Verschubpersonal aller Wiener Staatsbahnhöfe hatte sich am Samstag den 22. d. abends im Hotel Franz-Josefs-Bahn zu einer Massenversammlung zusammengefunden, um zu der Verteilung der fünfzehn Millionen Kronen und zu der ungerechten Behandlung, die dem Verschubpersonal zuteil wird, Stellung zu nehmen. Der geräumige Saal war schon vor Beginn der Versammlung überfüllt und viele konnten keinen Einfluß mehr finden. Die Versammlung, in der die unter dem Personal herrschende Erregung ununterbrochen in stürmischer Weise zum Ausdruck kam, nahm folgenden Verlauf:

Genosse Adolf Müller erstattete das Referat. Er schilderte, wie die Regierung bisher infolge der erbärmlichen Haltung der bürgerlichen Parteien dem einstimmigen Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911, für die Eisenbahner achtunddreißig Millionen für Aufbesserungen zu gewähren, bisher nicht entsprochen hat. Die unermüdlige Arbeit der Sozialdemokraten zwang den Eisenbahnminister bei der diesjährigen Budgetberatung im Juni dieses Jahres zu der Erklärung, daß von dem Restbetrag fünfzehn Millionen bis Ende 1915 zur Verwendung gelangen sollen. Das Jahr ist bald zu Ende und noch immer ist von dieser Erklärung nichts verwirklicht, ja nicht einmal klar gesagt worden, was eigentlich gemacht wird. Dafür sind beim Gesamtpersonal bedeutende Verschlechterungen durchgeführt worden und sollen solche noch folgen. Die Arbeitszeit wurde verlängert, die Dauer der Tagelohnsdienstzeit vor der Anstellung wurde für das Verschub-

personal und viele andere Bedienstete von anderthalb Jahren auf sieben Jahre ausgedehnt, die in der Dienstordnung gewährleisteten Rechte auf Unberücksichtigung der ständigen Bezüge in einer Gehaltskategorie wurden verfehlt, indem man mitleidige oder durch die Reduzierung der Posten überzählige Bedienstete aus höheren in niedere Gehaltsgruppen versetzte zc. Nach einem Vorschlag der Personalkommission im Eisenbahnministerium ist geplant, diese legennante Verschlechterung und Rechtsverletzung für alle Zeiten festzulegen. Dafür will man einigen Dienerkategorien, auch den Verschiebern, den Endgehalt von 1400 auf 1600 Kr. erhöhen; eine Maßnahme, die eine empörende Augenwischerei ist. Von 66.000 definitiven Dienern standen 1912 mehr als die Hälfte, und zwar 39.556 Diener in den niedersten Gehaltsstufen von 1000 und 1100 Kr. Alle diese Diener brauchen bei den bestehenden dreijährigen Vorrückungsfristen 15 oder 12 Jahre, bis sie eine dieser erhöhten Gehaltsstufen erreichen können. In dem Acht- unddreißigmillionenbetrag für das Verschubpersonal auch eine Verschubzulage von 24 Kr. monatlich vorgezogen. An Stelle dieser Zulage will man eine Prämie einführen, die bereits probeweise in einigen Stationen durchgeführt wird. Mit diesem System wird vom Personal mehr Leistung verlangt, aber verdienen kann es dabei nichts, weil es darauf gerichtet ist, daß der Staat dabei nicht nur den Profit der Mehrleistung an Erparnissen, besserer Wagenausnutzung zc. hat, sondern auch noch 30 Prozent der ins Verdienen gebrachten Prämien. Dieses alles und vieles andere erregt das Personal mit Recht und die Gesamtheit der Eisenbahner steht auf dem übereinstimmenden Standpunkt, daß es so nicht mehr zureichend kann.

Personalkommissionsmitglied Genosse Deder besprach die Unmoral des Prämienwesens. Wir haben die Prämie nicht abgelehnt, weil wir dem Eisenbahnministerium entgegenkommen wollten. Dafür hat das Eisenbahnministerium unsere Abänderungsvorschläge, daß wir die Berechnung der Prämien kontrollieren können, daß wir eine garantierte Mindestprämie bekommen u. s. w., als etwas, worüber man gar nicht reden kann, abgelehnt. Und zuletzt will man uns mit der Erhöhung der Endgehälter verhöhnen; eine Maßnahme, damit man der Deffenlichkeit wieder erzählen kann, was für die Bediensteten alles getan wurde.

Abgeordneter Tomšič besprach den Standpunkt des Eisenbahnministeriums, und zwar wird behauptet, daß die Organisationsvertreter die gewährten Verbesserungen niemals anerkennen wollen und die Bediensteten aufheben. Ich stelle fest, daß wir gar nicht dazu kommen, das Personal aufzuheben. Wir haben stets anerkannt, daß das und jenes geschehen ist, aber die Heher sitzen im Eisenbahnministerium. Das beweist allein schon die Rentenpolitik und die Geheimniskammer mit den fünfzehn Millionen. Ein kluger Unternehmer würde den Betrag auf einmal zur Verteilung bringen, weil dann die Bediensteten auch was davon hätten. Mindestens aber würde er seinem Personal offen sagen, was er machen will und was nicht. Im Eisenbahnministerium weiß man es aber heute noch nicht genau. Sie haben für die Rentenbeträge, die 1914 und 1915 verwendet werden sollen, noch nicht einmal die Zustimmung des Finanzministeriums. Zu demselben Zeitpunkt, wo Verbesserungen vom Minister in Aussicht gestellt wurden, erscheint ein Amtsblatt des Eisenbahnministeriums und kündigt Verschlechterungen an. Es schaut so aus, als ob im Eisenbahnministerium planmäßig darauf hingearbeitet würde, das Personal in Erregung zu halten. Und dann wundert man sich, daß das Personal unzufrieden ist.

Abgeordneter Genosse Tomšič bespricht noch eine Reihe von Verschlechterungen, an welchen man die Fürsorge des Eisenbahnministeriums für das Personal so recht beurteilen kann, und sagt zum Schluß: Unter diesen Verhältnissen sind wir gezwungen, für all die Folgen, die naturgemäß eintreten werden, die Verantwortung abzulehnen.

Abgeordneter Max Winter: Die Haltung der Regierung in Ihren Angelegenheiten ist dieselbe wie überall. Es ist die traurige Fortwurstelungspolitik, die alles Vertrauen und jede Disziplin untergräbt. Man nennt uns Heher! Wir sagen darauf: Ja, wir heken Sie auf, Sie sollen denken lernen! Da wird jeder sofort daraufkommen, wie es mit ihm bestellt ist. (Stürmischer Beifall.)

Der Vorsitzende Genosse Aneibinger brachte hierauf einen von Genossen Deder eingebrachten Antrag zur Abstimmung. Es wurde einstimmig eine Deputation gewählt, die die Aufgabe hat, vom Eisenbahnministerium zu verlangen, daß den Vertrauensmännern klar gesagt wird, was für das Verschubpersonal gemacht wird, und daß diese Bediensteten nicht mehr in der Lage sind, diese Situation länger zu ertragen.

Mit einem Appell an die Ausdauer schloß Genosse Aneibinger die gewaltige Kundgebung, die dem Eisenbahnministerium in unzweideutiger Weise zeigen wird, daß die Eisenbahner nahe dem Ende ihrer Geduld sind.

Marburg II. Am 28. Oktober 1913 fand im Vereinslokal eine gut besuchte Zugbegleiterversammlung statt, in der die Delegierten der Reichs- und Südbahnerkonferenz ihren Bericht erstatteten.

Genosse Sondl aus Wien sprach über den Ausbau des Vertrauensmännersystems und wies in seinen trefflichen Ausführungen nach, von welcher großer Bedeutung deren Bestehen ist.

Er appellierte an die Versammelten, zur Stärkung der Organisation ihr möglichstes beizutragen, um mit deren Hilfe eine Verbesserung unserer wirtschaftlichen Lage herbeizuführen.

Innsbruck IV. Am 24. November berichtete Genosse Jdi in einer massenhaft besuchten Versammlung über die am 15. und 16. November in Wien abgehaltene Vertrauensmännerkonferenz.

Schwarzgraben. Am 9. November sprach hier in einer gut besuchten Versammlung der Oberbauarbeiter, die auch zahlreich vom Wächterpersonal besucht war, Genosse Hofbauer. Als Hauptvertrauensmann wurde Genosse Bahr einstimmig gewählt. Als Vertrauensmann für Schwarzgraben wurde Genosse Brunnelechner bestimmt.

Wien-Fünfhäuser. Am 9. November fand im Hotel Fuchs eine sehr gut besuchte Zugbegleiterversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand der Bericht über die Reichskonferenz der Zugbegleiter sowie über die jüngsten Personalkommissionsberatungen im Direktionsbezirk Wien. Den Bericht über die Reichskonferenz erstatteten die Genossen Straßer und Babitsch, jenen über die Personalkommissionsberatungen Babitsch und Schöber. Beide Berichte wurden von der Versammlung nach kurzer Debatte zur Kenntnis genommen und im allgemeinen die Zustimmung zu den gefassten Beschlüssen und eingebrachten Anträgen erteilt. Zum dritten Punkt „Verschlechterung in der Stundengeldberechnung“ sprach Genosse Wallner, welcher ausführte, daß auf der Wiener Stadtbahn der monatliche Ausfall an Stundengeld bei den Zugführern 9 bis 24 Kr., bei den Konduktoren 7 bis 14 Kr. beträgt. In diesem Sinn sprachen auch die Genossen Glutzig (Heiligenstadt) und Jorde (Wien-Westbahnhof). Die Versammlung wählte schließlich eine Deputation, bestehend aus den Genossen Straßer (Wien-Westbahnhof), Innerhuber (Wien-Franz-Josefsbahnhof), Bahl (Wien-Hauptbahnhof), Krottel (Kufstein) und Wallner (Stütteldorf), welche im Punkt Stundengeldberechnung bei der Staatsbahndirektion vorzusprechen hat.

Café „Eisenbahnerheim“
 Rendezvousort aller Eisenbahner, ist seit Sonntag den 23. November der allgemeinen Benützung übergeben. Die Verwaltung des Eisenbahnerheims ersucht die Genossen, insoweit es die Möglichkeit gestattet, ihr Café zu besuchen und es zu einem Rendezvousplatz der organisierten Eisenbahner zu machen.

Aus den Organisationen.

Wien. (Diskussionsabende.) Ab 1. Dezember werden die Diskussionsabende im neuen Vereinslokal, Restauration der Frau Grillich, Josefstraße 11, abgehalten. Der nächste Diskussionsabend findet Mittwoch den 3. Dezember d. J. statt.

Branau. Die Mitglieder werden ersucht, bei Einzahlungen stets das Mitgliedsbuch behufs Kontrolle vorzuzeigen. Jene Genossen, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, rechtzeitig nachzuzahlen, damit sie nicht ihrer erworbenen Rechte verlustig werden. Jeder möge sich bemühen, seine Rückstände noch vor Jahresabschluss zu bezahlen.

Brüx. (Vereinsnotiz.) Die restierenden Mitglieder werden aufgefordert, ehestens ihre schulden Monatsbeiträge nachzuzahlen, da sonst strenge nach den Statuten vorgegangen werden müßte. Gleichzeitig werden die Mitglieder ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Revision an den Kassier Genossen Kenner abzugeben. Das Vereinsheim befindet sich jetzt im Café Zentral.

Graz I. (Südbahn.) Den Mitgliedern der Ortsgruppe Graz I (Südbahn) diene zur Kenntnis, daß die Ortsgruppenleitung ab 1. Dezember 1913 jedem Mitglied, das zwei Monate oder länger mit seinen Beiträgen im Rückstand erscheint, eine Verfassungsverordnung in Form einer Verfassung zum kommen lassen wird, aus welcher das Mitglied ersuchen kann, für welchen Monat seine Beiträge bei der Ortsgruppe eingelaufen sind. Damit soll bezweckt werden, daß eventuelle Fehler oder Irrtümer sofort behoben werden können. Es soll das nicht als eine Forderung zur Nachzahlung aufgefaßt werden, sondern lediglich den Zweck haben, falls das Mitglied selbst mit der Beitragsleistung im Irrtum ist oder der Substanzier oder Hauptkassier oder die Kontrolle bei der Einstempelung der eingelaufenen Coupons einen Fehler gemacht haben, rechtzeitig ausgeglichen werden kann. Bisher müßte die Ortsgruppenleitung die Wahrnehmung machen, daß Mitglieder der Meinung waren, nicht mit ihren Beiträgen im Rückstand zu sein, in Wirklichkeit hat es sich aber herausgestellt, daß sich mehrere Fehler eingeschlichen haben, wodurch die Mitglieder zwei bis drei Monate im Rückstand waren. Das soll in Zukunft durch die gegenseitige Kontrolle mit den neu eingeführten Maßnahmen vermieden werden. Diese strenge Kontrolle seitens der Ortsgruppenleitung soll weder von den Substanzieren noch von den Mitgliedern selbst als ein Mißtrauen aufgefaßt werden, sondern soll lediglich den Zweck verfolgen, um geordnete Verhältnisse herbeizuführen, was jedem Mitglied nur recht und billig sein kann.

Klagenfurt. Am der Ortsgruppe die Möglichkeit geben, zum Jahresabschluss der Zentrale einen genauen Bericht über den Mitgliederstand zu geben, werden sämtliche Substanzierer aufgefordert, ihr möglichstes beizutragen, um von jenen Mitgliedern, welche mit ihren Beiträgen im Rückstand sind, selbe bis 10. Dezember hereinzubringen. Jene Mitglieder und Kollegen, welche noch keinen Kalender haben, können selben bis 15. Dezember zum Preise von Kr. 1.20 per Stück bei sämtlichen Kassieren haben. Ferner werden die Substanzierer ersucht, die Abrechnung für Dezember auch für die Kalender bis 20. Dezember an den Hauptkassier abzuführen.

Klosterneuburg. (Generalversammlungsbereich.) Bei der am 14. November abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Müller, Obmann, Franz Marik, Stellvertreter; Josef Sahin, Johann Curda, Daniel Polzer, Franz Klima, Johann Starz, Janaz Supta, Ausschussmitglieder; Karl Jelinek, Gustav Schulz, Kontrolloren.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Josef Müller, Wienerstraße 13, in Gelbangelegenheiten an den Kassier Daniel Polzer, Franz Joseffstraße 17, zu richten. **Oberleutensdorf.** (Sterbekasse.) Sonntag den 7. Dezember um 9 Uhr vormittags findet in Scharfs Gäßchen in Oberleutensdorf eine Versammlung statt. Sämtliche beteiligten Ortsgruppen werden ersucht, bestimmt wenigstens einen Delegierten zu dieser Besprechung zu entsenden.

Sport. Es wird den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß bei der nächsten Monatsversammlung neben einem wichtigen Vortrag auch der Bericht über die Zugbegleiterkonferenz in Wien erstattet wird. Weiters werden die Genossen aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle mitzubringen oder umgehend an den Kassier abzugeben. Zahlreicher Besuch der Monatsversammlungen notwendig.

Tesschen. (Diskussionsabende.) Laut Beschluß der Ortsgruppenleitung findet jeden Montag im Vereinslokal (Arbeiterheim) ein Diskussionsabend statt. Die Mitglieder werden ersucht, sich an den Diskussionsabenden zahlreich mit den Frauen einzufinden.

Tesschen. Die Mitglieder werden ersucht, die Interimsarten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an den Kassier abzugeben. Die restierenden Mitglieder werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen, damit der Jahresabschluss rechtzeitig an die Zentrale eingekendet werden kann und die Mitglieder ihrer Rechte nicht verlustig werden.

Trieben. Am 9. November fand hier eine gut besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Werdnik über „Zweck und Nutzen der Organisation“ referierte.

Triest I. In der am 31. Oktober 1913 stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Andreas Bahun, Obmann, Johann Segal, Stellvertreter; Friedrich Snidarzič, Kassier, Franz Starc, Stellvertreter; Richard Kaiser, Schriftführer; Alois Nebula, Franz Klinc, Franz Ildovic, Andreas Feri, Adolf Stoikovic Anton Selja, Johann Kolenc, Anton Pivan, Christian Furlan, Marius Rian, Josef Hebein, Matthias Rozman, Johann Prelec, Ausschussmitglieder; Stephan Zuzzi I, Alois Stof, Revisoren. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an den Obmann Andreas Bahun, Triest, Greta 118; in Gelbangelegenheiten an den Kassier Friedrich Snidarzič, Barcola 426 bei Triest.

Typpsles. Die Mitglieder werden ersucht, bei den Einzahlungen die Mitgliedsbücher behufs Revision vorzuzeigen. Jene Mitglieder, die sich mit den Beiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, nachzuzahlen, damit sie ehestens ihrer bereits erworbenen Rechte nicht verlustig werden, zweitens daß der Bahnhofsleiter die Jahresabrechnung rechtzeitig an die Zentrale einsenden kann.

Zweist III. Bei der Generalversammlung am 3. November 1913 wurden folgende Genossen gewählt: Anton Lorenz, Obmann, Rudolf Kirchner und Josef Katalan, Stellvertreter; Andreas Janesch, Schriftführer; Josef Prujatelj, Stellvertreter; Johann Mistle, Kassier; Julius Kraxel und Josef Paulin, Kontrolloren; Karl Bizjak, Stephan Rigon, Paul Končić, Franz Rumera, Alois Ruzai, Anton Rezun und Franz Pletzer, Subkassiere; Anton Duna, Leopold Miegler, Andreas Schwarz, Anton Depaulis, Franz Weber, Dominik Kleibernig, Josef Somolig, Andreas Mias, Franz Kustja, Matthäus Uhan, Alois Sidaric, Alois Belčić, Lorenz Besnil, Anton Plober, Anton Kinka, Andreas Pozar, Rudolf Zabcjetanik, Karl Sedewar, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften sind an Anton Lorenz, Oberkondukteur in Trieste, Via Giovanni Doccaccio 11, zu senden.

Wien. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Die Mitglieder werden ersucht, bei den am 2. und 18. Dezember im Vereinslokal, Kegel's Restauration, XX, Kaufstrasse 5, stattfindenden Einzahlungen die Mitgliedsbücher behufs Revision mitzubringen. Die zahlenden Mitglieder werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen, damit der Jahresabschluss rechtzeitig an die Zentrale eingesendet werden kann.

Wolfsberg. An sämtliche Mitglieder richten wir das Ersuchen, bis 20. Dezember l. J. die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle und Abimpelung an die Kassiere abzugeben. Weiters ersuchen wir jene Mitglieder, welche im Rückstand sind, bis 20. Dezember den Rückstand zu begleichen, damit der Jahresabschluss ordnungsgemäß erledigt werden kann. Sämtliche Mitglieder sind im eigenen Interesse verpflichtet, die Beiträge allmonatlich pünktlich zu leisten, da es sonst leicht vorkommen kann, daß ein Mitglied drei Monate restiert und dann ohnehin als ausgetreten gilt, mithin alle erworbenen Rechte und Ansprüche verloren gehen.

Gingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Wichtige Mitteilungen eines Forschungsreisenden über ein in Indien bei Rheumatismus mit Erfolg angewandtes Mittel.

Kürzlich ist ein junger Wiener von einer Weltreise zurückgekehrt. Er hatte auf dieser Reise vielfach Gelegenheit, mit den Eingeborenen selbst in Fühlung zu kommen, deren Gebräuche und Lebensweise zu beobachten und besonders auch die Heilmittel zu studieren, die sie bei Krankheiten anwenden. Ganz besonders interessierte sich der junge Forscher für die Heilmittel der indischen Bevölkerung, und ein glücklicher Zufall ließ ihn ein Heilmittel finden, das die Eingeborenen Aitaruma nennen und zur Linderung der Schmerzen bei Rheumatismus mit geradezu überraschendem Erfolg betreiben.

Der Indier zerleinert das Krut, bringt das Pulver mit Wasser über seinem Feuer zum Kochen, legt den Brei so heiß als möglich auf die schmerzende Stelle und bindet Tücher herum.

Unser Landsmann, der die treffliche Wirkung des Aitaruma an sich selbst erproben konnte, hatte bald die Ueberzeugung gewonnen, ein ausgezeichnetes Heilmittel gefunden zu haben; er rüstete, rasch entschlossen, eine eigene Expedition in das Innere des Landes und ließ Aitaruma in großen Mengen einsammeln und brachte das interessante Heilmittel zum erstenmal nach Europa.

Aitaruma ist nun auch in Wien vorhanden und kann hier ebenso zur Linderung der Schmerzen verwendet werden, wie dies seit vielen, vielen Jahren im Innern Indiens geschieht. In der Apotheke „zum heiligen Geist“, Wien XIII/7, Kuhhofstrasse Nr. 139/11 ist Aitaruma in Kartons à Kr. 3.50 zu erhalten. Diese Apotheke befragt auch den alleinigen Verkauf für ganz Oesterreich-Ungarn gegen Kaution. In den Kartons befindet sich das Heilmittel bereits in Weinwandfächern eingepackt, die einfach mit Wasser zerlegt 20 Minuten zu kochen und auf die leidende Stelle, so heiß man es verträgt, aufzulegen sind. Genaue Gebrauchsanweisung ist auf jedem Karton ersichtlich. Die Wirkung ist schon nach dem ersten Umschlag eine ganz überraschende.

Die Kunst, zu sparen, ist zu jeder Zeit eine recht schwierige gewesen. Wenn man sich zusammenrechnet, wieviel man monatlich für noch so bescheidene Zerstreuerungen und Vergnügungen ausgibt, so wird man finden, daß der Betrag, der für den abendlichen Besuch des Kaffeehauses oder eines Konzerts, des Theaters u. s. w. u. s. w. ausgegeben wird, eine recht hübsche Summe ausmacht. Alle diese Vergnügungen kann man nun viel billiger und auch bequemer haben durch die Anschaffung eines Sprechapparats nebst reichhaltigem Plattenrepertoire durch die Firma Dial u. Freund, Wien VI, mit Hilfe der von ihr gewährten besonders günstigen Zahlungsbedingungen. Es kommt natürlich eine Monatszahlung von nur 4 Kr. in Betracht. Die Zusammenbau des Apparats nebst Platten, deren Preise von der Fabrik festgesetzt sind, erfolgt fünf Tage vor Ansicht ohne Kaufverpflichtung. Alles Nähere erfahren die Leser aus dem diesem Blatt beiliegenden Prospekt. Sollte der Prospekt einem der Leser nicht zugekommen sein, so jendet die Firma Dial u. Freund, Ges. m. b. G., einen solchen auf Wunsch kostenlos.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauskunft am 14. November 1913. — Vorbereitungen zu der am 15. und 16. November 1913 in Wien tagenden Vertrauensmännerkonferenz, insbesondere Beratung und Beschlußfassung über das der Konferenz vorzulegende Elaborat.

Verwaltungskommission am 19. November 1913. — I. Unterstützungen: a) Hinterbliebenenunterstützungsfonds, 33 Fälle 2700 Kr.; b) aus Vereinsmitteln: 119 Fälle; für 105 Fälle 2390 Kr. bewilligt, 12 Fälle abgewiesen, 2 Fälle die Ortsgruppen verwiesen. — II. Der Rechtsanspruch wird für 96 Fälle bewilligt; 1 Fall abgewiesen. — III. Zur Bezahlung der Erbschaften für 167 Fälle wird ein Betrag von Kr. 17.928.33 angewiesen. — Berichtertattung über die Konferenzen in Bodenbach, Raibach und Brünn. Erledigung mehrerer administrativer Angelegenheiten, sowie des vorliegenden Einkaufes. — Bericht über das Eisenbahnerheim.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben mit 27. November 1913 noch immer nicht das Geld für die Oktobercoupons gesendet, obwohl schon mit 10. November der äußerste

Termin für die Abrechnung gewesen ist. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, eruchen wir die Vereinsleitungen der hier angeführten Ortsgruppen, sofort den Rückstand zu begleichen und künftighin darauf zu achten, damit rechtzeitig die Geldabfuhr durchgeführt wird.

So schulden die Ortsgruppen Bärzingen, Korszoo und Sucha die Beiträge per August und September, wogegen nachfolgende Ortsgruppen die Beiträge per Oktober schulden: Rudigsdorf, Geiersberg, Gaidenschaft, Galica, Stanitz, Krakau, Michelob, Morszyn, Pribram, Rudolfswert und Trieste III.

Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
Hütteldorf. Am 3. Dezember um 7 Uhr abends in Frau Kleins Gasthaus, Wien XIII, Gadingerstrasse 55.
Hauptpostamt. Am 8. Dezember um 7 Uhr abends in Lindners Gasthaus, III, Dianagasse 7.
Pöhllich-Leipa. Am 6. Dezember um 8 Uhr abends im Hotel Bahnhof.
Obertraun. Am 7. Dezember um 5 Uhr abends im Gasthaus „zum Ruch“ in Obertraun.
Weiskirch. Am 7. Dezember um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zum Wilhelmstal“ in Rosenthal-Gruppen und am 7. Dezember um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Weiskirch.
Krauden. Am 7. Dezember um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Heinzmann in Möstler Generalversammlung.
Neubau. Am 7. Dezember im Vereinslokal Generalversammlung.
Brugg. Am 7. Dezember um 8 Uhr abends im Café Zentral.
Töppeles. Am 8. Dezember um 9 Uhr vormittags im Gasthaus „zur Stadt Wien“ in Schlaggenwald.
Ludis. Am 8. Dezember um 1/3 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Nürnbergers.
Kuffee. Am 8. Dezember um 9 Uhr vormittags im Hotel Bahnhof.
Höbelsdorf. Am 8. Dezember um 1/4 Uhr nachmittags in Brünners Gasthof in Höbelsdorf.

Sprechsaal.

Gechte Ortsgruppen- und Zahlstellenleitung! Werte Genossen!

Wie Ihnen bereits bekannt ist, hat die Vereinsleitung im Vorjahr anlässlich des 20jährigen Bestandes der Eisenbahnerorganisation ein Vereinsabzeichen für die Mitglieder des Vereines anfertigen lassen. Diese Abzeichen sind, wie ihr euch selbst überzeugt habt, ein schönes Symbol und haben sich in Form und Ausbruch in würdiger Weise von den sonst üblichen Abzeichen in vorteilhafter Weise ab. Mit Stolz kann jeder Eisenbahner ein solches Symbol als Zeichen der Zugehörigkeit zur stürmerprobten Organisation tragen. Es ist manndar und eine Ehre, sich nach außen hin als den zu zeigen, der man ist.

Das Vereinsabzeichen soll bei Reisen, Versammlungen und sonstigen Parciezusammenkünften der Genossen als gegenseitiges Erkennungszeichen dienen, womit dokumentiert werden soll, daß sie der solidarisch verbundenen großen Familie angehören und ihr dienen. Es ist geradezu eine Pflicht, daß jeder organisierte Eisenbahner dieses sinnreiche Kennzeichen besitzt, an dem er gewiß seine Freude hat, und wird es auch bei jeder passenden Gelegenheit tragen und in Ehren halten.

Die Vereinsabzeichen sind in deutscher und polnischer Sprache in Form von Kravattennadeln, Broschen und Manschettenknöpfen zum Tragen im Knopfloch hergestellt und können von den Ortsgruppen zum Preis von 1 Kr. durch die Zentrale bezogen werden. Die Mitglieder wollen diese Abzeichen durch die Vertrauensmänner der Ortsgruppe beziehen.

Die Administration.

Bahnrichter der Tiroler Südbahnlinien.

Sonntag den 7. Dezember d. J. findet in Franzensfeste (Vomaller's Gasthaus) eine Konferenz der Bahnrichter der Südbahn (Tiroler Linien) statt. Alle dienstfreien Bahnrichter der Linie Kufstein-Ma sowie der Buxtehlerlinie sind höflichst eingeladen. Die Tagesordnung wird rechtzeitig bekanntgegeben. Beginn der Konferenz um 3 Uhr nachmittags. Der Einberufer.

Bahnrichter und deren Stellvertreter, Achtung!

Im Einverständnis mit der Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Generekschaftsvereines für Oesterreich in Wien beruft die Ortsgruppe Graz I für Sonntag den 7. Dezember 1913, 9 Uhr vormittags, in den Juliensälen (rote Veranda) in Graz, Eggenbergerstrasse 10, nach § 2 des Versammlungsgesetzes eine große Versammlung der Bahnrichter und deren Stellvertreter ein.

Tagesordnung: 1. Berichte über die gegenwärtigen Gehalts-, Vorrückungs- und Dienstverhältnisse der Bahnrichter und deren Stellvertreter (Parlieführer). 2. Wie kann deren gegenwärtige Lage verbessert werden? 3. Organisation, Agitation und Taktik. 4. Anträge und Anfragen.

Alle Bahnrichter und Bahnrichterstellvertreter der Südbahn und der Nebenlinien in Steiermark und Kärnten werden hiermit höflichst ersucht, in dieser für sie hochwichtigen Versammlung bestimmt zu erscheinen.

Achtung, Vertrauensmänner der Bahnerhaltungsarbeiter in Wien, k. k. Staatsbahn!

Donnerstag den 4. Dezember 1913 findet um 7 Uhr abends, XV, Röhrgasse 13, eine Besprechung statt. Einberufer: F. Schneider.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium in Wien.

Die Ausbühremer für die Strecke Krems-Mauthausen-St. Valentin erlauben sich demhöflichst anzufragen, warum bei den Zügen 1815 und 1824 seit 1. Oktober 1913 das Taggeld nach Klasse B und bei den Zügen 1871 und 1872 das Taggeld nach Klasse C berechnet wird. Nachdem die Strecke Krems-Mauthausen-St. Valentin in die Klasse C eingereiht und auch stets nach Klasse C verrechnet und ausbezahlt wurde, so wird um gütige Aufklärung gebeten.

Briefkasten der Redaktion.

St. Zeit a. d. Glan. Selbstverständlich. Auf Ihre Kosten. — F. Sepp, Wien. Wenden Sie sich an ein Bankhaus. — R. 28. Uns unbekannt. — S. M. 11. Auch ein Stationsvorstand soll Inventargegenstände nicht zu seinem Privatgebrauch verwenden.

Insertate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Im Haushalte 50% Ersparnis. kann jede Hausfrau erzielen, wenn sie an Stelle von Butter den einzigen vollwertigen Buttersatz Blaimscheins „Unikum“-Margarine verwendet.

Kropf. Gofort Geld. für eine Erfindung oder Idee. Auskunft gratis durch Anton Bräußer, Bd. Postfach 185.

Ohne Nachnahme. daher ohne Risiko, sende ich an jeden Eisenbahner eine Auswahl meiner berühmten Gummispezialitäten zur Ansicht.

WER HILFT. ausgesprochene neue Problemlöser? Hohe Geld- und Ehrepreise. Kostlos durch Hch. Alex & Co.

Franz Sklar. Erworben für Ihren und Goldwaren. Krems in Böhmen. Illustrierte Preisliste auf Verlangen gratis und franco.

Dantlagung. für die vielen Glückwünsche und herzlichsten Freundschaftsbeweise sowie auch Gedanken, welche wir anlässlich unserer silbernen Hochzeitfeier erhalten haben, entbieten wir auf diesem Wege allen unseren herzlichsten Dank.

Wasserjucht. Merentleiden, Verabschieden. Blasenkatarrh, Sand und Gries. Juckerkrankheit, geschwollene Füße.

Flechtenleiden. oder Art, heisst bei nässenden und Schuppenflechten unvertrefflich, Hautausschlägen, Samorholbal-ausschlägen, selbst in den hartnäckigsten Fällen, wo alle bisher angewandten Mittel versagen, verlässlich.

Euzema-Balsam. sofort Hilfe. — Euzema-Kur ohne jede Verunsicherung. — Patentamtlich gesch. 141.265. Preis 5 Kr. Probeflasche 3 Kr.

Achtung! Wollen Sie einen garantiert echten, vorzüglichen Lissaner, Dalmatiner oder Istrianer Wein haben, so belieben Sie mittels einer Korrespondenzkarte an die Firma R. Kandolin, Pola zu wenden.

Trinken Sie gern? ochten Kognak, f. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w. Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und 1 Flasche Likör gratis.

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden. (offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das Sellische Universal-Heilmittel, bestehend aus Salbe, Gaze, Nutzeinwirkung (Weiss) komplett Nr. 3-90 (ausläsliche Lösspfeifen) vorzüglich bewährt.

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden. (offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das Sellische Universal-Heilmittel, bestehend aus Salbe, Gaze, Nutzeinwirkung (Weiss) komplett Nr. 3-90 (ausläsliche Lösspfeifen) vorzüglich bewährt.

