

DER EISENBAHNER

Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien, 1/2, Bentagasse Nr. 5.

Redaktionsdruck vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gefaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Das Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Das unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Serwegh.

Telephon Nr. 2325.

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

Massnahmen gegen die Teuerung.

... Am Morgen kam der Kommissär, Und mit ihm kam ein braver Chirurgus, welcher konstatiert, Den Lob der beiden Rabaver.

„Die strenge Bitterung,“ erklärte er, Mit Magenleere vereinigt, Hat Beider Ableben verursacht, Sie hat Zum mindesten solches beschleunigt.“

Wenn Kräfte eintreten, setzte er hinzu, Sei höchst notwendig Bewahrung Durch wollene Decken; er empfahl Gleichfalls gesunde Nahrung.

G. Heine.

Dem Lebensmittelwucher der uns seit Jahr und Tag an allen Ecken und Enden bedroht, soll jetzt energisch an den Leib gerückt werden: die Regierung hat sich nämlich dazu gerufft, eine Ministerenquete zu veranstalten, und beschloffen, ein aus dem Minister des Innern Freiherrn v. S a e r d t l, dem Ackerbauminister Dr. B r a s und dem Handelsminister Doktor W e i s k i r c h n e r bestehendes Komitee einzusetzen, dem die Aufgabe zufallen wird, entsprechende Vorschläge zu erstatten.

Die Herren Lebensmittelwucherer werden nicht wenig gelacht haben, als sie diese hochoffizielle Mitteilung lasen, die verheißungsvoll dieser Lage die Aktion der Regierung ankündigte. Denn nichts kennzeichnet wohl die Ratlosigkeit und den mangelnden Ernst der berufenen Faktoren in einer so hochwichtigen Sache so sehr, als die mit so großer Gebärde verkündete Absicht, der Lebensmittelteuerung mit einer Ministerenquete beizukommen. Oder glaubt jemand im Ernste daran, daß die drei Minister, die sich da zusammensetzen werden, dem immer weiter schreitenden Raubzug gegen die Bevölkerung Einhalt tun werden?

Man mag sonst über Enquêtes prinzipiell denken wie man will, in der Frage des Lebensmittelwuchers verlieren solche Experimente zumindest an Ernst. Man kennt hier die Ursachen, die den ganzen wie eine Völkerverpest empfundene Zustand verschuldete und man weiß, daß je länger man dem maßlosen Verlangen der Agrarier in der gesamten Regierungspolitik aufmerksame Ohren leiht und die Wünsche der modernen Raubritter als dringliche Befehle aufsaßt, das Uebel wie freßendes Gitter immer tiefer in den Volkskörper eindringt. Und wo die Diagnose mit aller Klarheit feststeht, da ist auch die Therapie unschwer zu finden. Daß es eine Teuerung gibt, die die Grenzen unserer wirtschaftlichen Tragfähigkeit längst überschritten hat, darüber herrscht heute selbst in Kreisen, die solchen Preisbewegungen gegenüber eine gewisse Unempfindlichkeit bewahren, kein Zweifel mehr. Wie drückend die Preissteigerung der Lebensmittel geworden ist, geht aus der nachstehenden Tabelle hervor:

	Januar 1907	Juli 1909	Oktober 1909	Veränderung Juli 1909	Steigerung gegen 1907
Kronen per Kilo					
Schweinefett	1.60	1.88	2.—	+ 0.28	+ 0.40
Fahelbutter	3.—	3.—	3.60	+ 0.60	+ 0.60
Wehl	0.28	0.50	0.46	+ 0.04	+ 0.18
Kartoffeln	0.075	0.092	0.09	- 0.002	+ 0.015
Grieh	0.81	0.50	0.48	- 0.02	+ 0.17
Flaschenmilch	0.27	0.28	0.30	+ 0.02	+ 0.03
Brot, gemischtes	0.23	0.33	0.33	—	+ 0.10
Brot, schwarzes	0.20	0.285	0.285	—	+ 0.085

Bei fast allen Lebensmitteln sind die Preise seit Juli d. J. erheblich in die Höhe gegangen. Weit empfindlicher ist die Teuerung, wenn ein früherer Zeitraum, zum Beispiel der Beginn des Jahres 1907, zum Vergleiche herangezogen wird. Der Milchpreis ist seit

dem Juli 1909 um 2 S., seit Jänner 1907 um 3 S. erhöht worden. Wehl kostet heute per Kilo 46 S., vor ungefähr zwei Jahren nur 28 S. Für ein Kilo Tafelbutter bezahlt man seit etwa vier Monaten um 60 S. mehr. Der Preis des Schweinefettes hat sich in dieser Zeit um 28 S. erhöht. Infolge der Steigerung der Wehlpreise ist das Brot teurer geworden, weil man für den gleichen Betrag einen kleineren Brotlai und eine kleinere Semmel bekommt. Die Kaisersemmel ist um 1/2 Dekagramm, die Mundsemmel um zirka 1.2 Dekagramm leichter geworden. Der Kartoffelpreis ist zwar infolge der heurigen guten Ernte um 0.2 S. billiger geworden, im Laufe der letzten Jahre jedoch gleichwohl um 6 S. gestiegen. Zucker war vor zwei Jahren im Detailverkehr für 76 S. zu haben, während er jetzt 80 bis 82 S. kostet. Auch die grünen Gemüse, die schon aus hygienischen Gründen eine besondere Wichtigkeit haben, sind wesentlich teurer geworden.

Die Fleischpreise sind in der letzten Zeit nicht mehr gestiegen, denn sie haben infolge der für die Agrarier so wertvollen Absperrmaßnahmen und infolge des Umstandes, daß die Viehproduktion nur allmählich steigt, eine so enorme Höhe erreicht, daß zahllose Haushalte ihren Fleischkonsum einschränken müssen. Die Fleischpreise gehen aus der nachstehenden Tabelle hervor:

	Jänner 1907	Juli 1909	Oktober 1909
Kronen per Kilo			
Rindfleisch, vorderes	0.84 bis 1.68	0.60 bis 1.52	0.60 bis 1.52
Rindfleisch, hinteres	1.16	1.92	0.84
Kalbsteisch	0.96	1.70	0.84
Schweinefleisch	1.20	1.76	1.24

Die Handelsverträge, die, wenn auch nur in sehr beschränktem Maße, der Fleischeinfuhr die Grenzen öffnen sollten, sind infolge des Widerstandes der österreichischen und ungarischen Landwirte, von denen die ersteren die Genehmigung der Verträge mit ganz ungewöhnlichen Kompensationen verknüpfen, bisher nicht in Wirksamkeit getreten. Der neue Vertrag mit Rumänien, den die Regierungen nach großen Schwierigkeiten vereinbart haben, ruht in der Sammlung von Regierungsvorlagen, mit Serbien sind überhaupt noch keine Verhandlungen angeknüpft worden, und ganz abgesehen von der parlamentarischen Lage in Oesterreich, verhindert die ungarische Krise einen raschen Fortschritt der handelspolitischen Aktion. Daß also in absehbarer Zeit eine Verbilligung der Fleischpreise durch eine Erhöhung der Importe aus den Balkanländern eintreten werde, ist kaum anzunehmen.

Alle diese Zustände, die zu einer bedenklichen Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung führen müssen, haben sich seit der Inaugurierung unserer wahnsinnigen Sozialpolitik zu der heutigen Höhe entwickelt und es ist klar, daß man ihnen nur durch gründliche Wendung des gegenwärtigen Kurses beikommen kann. Daß sowohl die Regierung wie die bürgerlichen Mehrheitsparteien die sozialdemokratischen Anträge auf zeitweise Aufhebung der Wucherzölle hintertrieben, ist ein Maßstab für den Ernst, den jetzt, wo die Not aufs höchste gestiegen ist, eine ministerielle Enquete haben kann. Es ist kein Wunder, daß man bei solchen Hilfsmitteln nur zu sehr an den braven Chirurgus erinnert wird, den uns Heine mit beißendem Spott vorführt, wie er angesichts der Verhungerten seine braven und wohlgemeinten Ratschläge erteilt. Hier hilft kein wichtiges Getue, da muß herzhast ins Wespennest gegriffen werden!

Die kapitalistische Legende.

Edward G. Harriman, der 1848 als Sohn eines ländlichen „Hungerpastors“ geboren wurde und vor kurzem als Beherrscher des mächtigsten Eisenbahnreichs der Welt starb, wird von der Kapitalistenpresse

im Interesse der kapitalistischen Legende rücksichtslos „ausgeschlachtet“. Die hundert oder auch zweihundert Dollar-Millionen Harrimans — er mußte selber nicht genau, wie reich er war, und kein Mensch weiß es sicher — die nach den Gould- und Rockefeller-Millionen sicher die anrühmlichsten unter den amerikanischen Riesenvermögen sind, werden da unentblödet als der wohlverdiente Preis kapitalistischer Tugend und Tüchtigkeit, als der angemessene Arbeitslohn für die „organisierende“ und „schöpferische“ Skoparbeit des Industriefeldherrn gerechtfertigt. Man liest viel von dem „Genie“ und dem „eisernen Fleiß“, womit Harriman seine erstaunliche Karriere gemacht und dem Lande die zu seiner Erschließung und Entwicklung nötigen Eisenbahnverkehrslineien geschenkt habe. Tatsächlich kann gerade Harriman zeigen, daß die „Skoparbeit“ des großkapitalistischen Unternehmers viel weniger produktiver als kommerziell-spekulativer Natur ist und daß vollends der modernste Finanzier, den Harriman typisch verkörperte, seine Millionen in der Hauptsache nicht einmal den „legitimen“ Formen der Ausbeutung dankt, daß sie vielmehr durch finanzielle Räuberei ergattert werden, durch ein kunstvolles höheres Fallschpiel, durch eine korrupte Politik, durch Begegnung des Volkes und öffentlicher Institutionen.

Ein für die Ansammlung von Riesenkapitalien ganz gewöhnliches Verfahren ist noch die „Wasserkur“, auf welchem Gebiet in der großen Plutokratienrepublik Ungeheuerliches geleistet werden durfte. Auch Harrimans Hinterlassenschaft ist größtenteils „mit Wasser gebaut“ („built with water“), durch gaunerische Verwässerung von Eisenbahnkapitalien erworben. Das Rezept ist noch einfacher als bei der Karlsbader Wasserkur. Bei dem Anlauf oder der Gründung einer neuen Eisenbahn werden soundso viele neue Aktien ausgegeben, denen gar kein materieller Gegenwert gegenübersteht und die also zuerst wertlos sind, weil sie keine Dividende bringen. Von diesen neuen Aktien werden also Millionen für einen Pappenstiel gekauft. Um dann die Papierchen zinsbringend zu machen, brauchen die Gründer nur die Tarife entsprechend in die Höhe zu schrauben. Wenn der Kurs der Aktien hoch genug gestiegen ist, werden sie verkauft und die Millionen sind „verdient“. Das dumme Volk zahlt die Kosten in Gestalt höherer Passagier- und Frachttarife. Natürlich sind die klugen Finanziers überzeugte Gegner des Sozialismus, der sie verhindern will, mit den nationalen Verkehrsmitteln auf Kosten des Volkes und der ehrlichen Gemerbe ein räuberisches Spiel zu treiben. Was aber speziell Harriman betrifft, so war dieser „Eisenbahnkönig“ dem Lande tatsächlich nicht der königliche Führer im Eisenbahnwesen, sondern nur der König der börsenkapitalistischen Eisenbahnräuber, und es war nicht ohne Grund, wenn Roosevelt gerade ihn als Vertreter des „verbrecherischen Reichtums“ an den Pfahl stellte.

Das Paradestück im Harrimanschen Eisenbahnsystem ist die von Ozean zu Ozean rollende „Union Pacific“. Das Unternehmen war ursprünglich mit 51 Millionen Dollar Gesamtkosten errichtet. Herausgab wurden aber von den Gründern, bevor Harriman die Bahn übernahm, für 108 Millionen Aktien und Hypotheken. Ueber die Hälfte des Kapitals war also „Wasser“. Der alte Jay Gould brachte es dann fertig, die Direktoren der Union Pacific zum Anlauf seiner Kansas Pacific- und Denver Pacific-Bahnen zu bewegen, deren Aktienkapital 25 Millionen Dollar „Wasser“ enthielt. Bezahlt wurde mit Aktien der Union Pacific. So viel Wasser vertruug diese Bahn, die ziemlich verwaht war, etwas zu viel Wasser, sie bankrottierte. Aus den Händen des Masseverwalters übernahm im Jahre 1897 Harriman die Bahn, um sie auf seine Weise zu reorganisieren. Das geschah dadurch, daß er

75 Millionen neuer Vorzugsaktien auf die Union Pacific ausgab, also daß er eine neue, fast 75prozentige Wasseritur vornahm. Trotzdem konnte Harriman dieses Stimmchen und mehr als Gewinn in die Tasche stecken. Heute beträgt das Aktien- und Hypothekenskapital der Union Pacific 700 Millionen Dollar! Die Chicago-Alton-Bahn kaufte Harriman für 40 Millionen, 18 Millionen gab er nach eigener Angabe für Materialerneuerungen aus. Die von ihm ausgegebenen Aktien beliefen sich aber auf nicht weniger als 114 Millionen Dollar, die durch nichts gedeckte Differenz von 56 Millionen Dollar hing er in wenigen Tagen dem Publikum an. Die Rechtmäßigkeit des Gewinnes wurde zum Gegenstand einer von den Bundesbehörden geführten Untersuchung gemacht, Harriman verweigerte aber jede Auskunft und es geschah ihm weiter nichts. Es geschah aber auch dem sozialistischen „Appeal to Reason“ nichts, als er Roosevelt anlagte, an diesem „Großdiebstahl“ bildend wie auch tätig verwickelt zu sein.

Natürlich ist die Tarifwuchererei, die zum Gelingen der Wasseritren gehört, schlecht durchzuführen, solange noch Rücksicht auf konkurrierende Bahnen genommen werden muß. Folglich kaufte Harriman seitdem alle Bahnen, die er kriegen konnte. Heute „kontrollieren“ die Harriman-Interessenbahnen in einer Totalmeilenlänge von 43.837 mit einem Totalanlagekapital von 3.365.471.731 Dollar!

Zu den unsauberen Finanzkünsten kommt aber eine unsaubere Politik, um die Ansammlung dieser Riesenvermögen zu erklären. Wir erwähnen aus Rücksicht auf den Raum nur die 250 Millionen Dollar, wozu Harriman den Roosevelt in dessen zweiter Wahlkampagne bestochen hat. Als Roosevelt dem früheren Busenfreund einmal auf die Hüneraugen getreten, war die Enthüllung dieser Geschichte Harrimans Antwort. Schließlich seien noch die großmütigen Land-schenkungen der Regierung an die Bahnen erwähnt, wovon Harriman den Löwenanteil hatte: 81.713 Quadratmeilen! Harriman ist ein schlechter Schwurgenosse für die kapitalistische Ehrbarkeit und Gottähnlichkeit. Und die Harrimänner leben noch....

Konferenz

der organisierten Lokomotivführer und Heizer der k. k. Staatsbahnen, der k. k. Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmisches Nordbahn.

Auf mehrfachen Wunsch des organisierten Lokomotivpersonals der genannten Bahnen berief die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich für 4. Oktober l. J. eine Konferenz nach Wien ein, und zwar mit folgender Tagesordnung:

1. Die Regelung der Prämienfrage bei den k. k. Staatsbahnen und verstaatlichten Privatbahnen.
2. Stellungnahme zur neuen Automatik.
3. Eventuelles.

Die Konferenz tagte im Gartensaal des Favoritner Arbeiterheims. Zu derselben waren von 85 Ortsgruppen 122 Delegierte erschienen. Außerdem waren anwesend: 15 Mitglieder der Personalkommissionen der einzelnen Bahnen aus der Kategorie des Lokomotivpersonals, von der Leitung des Lokomotivführervereines in Wien die Herren Kühn, Kirchner und Stanek, vom Lokomotivführerverein in Prag Herr Kuzera, die Reichsratsabgeordneten Genosse Tomisch, Genosse Moraszcjewski und Genosse Rudolf Müller, vom Sekretariat Prag Genosse Brodecky und vom Sekretariat in Triest Genosse Kopač. In das Präsidium wurden gewählt: Schimon (Gütteldorf), Vorsitzender, Moshammer (Bischhofshofen), Stellvertreter; Hartenthaler (Gütteldorf), Schriftführer.

Vor Eingang in die Tagesordnung gab Genosse Beer folgende Erklärung ab: In Vertretung der Kollegen der Südbahn erschien ich mit Genossen Kuzicka, um an Ihrer Beratung aus dem prinzipiellen Grunde teilzunehmen, weil Sie auf der Tagesordnung Punkte haben, die uns eventuell in der Zukunft betreffen können. Ich möchte Sie deshalb ersuchen, daß Sie uns gestatten, im gegebenen Falle in die Beratung einzugreifen. (Zustimmung.)

Nach Verlesung der eingelaufenen Schreiben und Telegramme erstattete Genosse Preiß, Zentralpersonalkommissionsmitglied, das Referat zum ersten Punkt der Tagesordnung:

Genosse Preiß führte aus:

Sehr verehrte Kollegen und Parteigenossen!

Von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines wurde ich beauftragt, Studien und Berechnungen zu einer Reform des Prämienystems bei den k. k. Staatsbahnen und verstaatlichten Privatbahnen zu machen.

Die Studien sollten sich darauf erstrecken, auf welcher Basis und in welcher Form die Materialerparnisprämie in Zukunft für das Lokomotivpersonal — für die Lokomotivführer sowohl wie für die Heizer — berechnet und geregelt werden soll.

Es mag nun manchen vielleicht unerwartet erscheinen, wieso die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines dazu kommt, jemanden zu beauftragen, eine Reform auszuarbeiten, die ja eigentlich vom Eisenbahnministerium selbst gemacht werden muß. Es ist daher notwendig, diese merkwürdig erscheinende Tatsache aufzuklären.

Genau vor Jahresfrist verhandelte ein Exekutivkomitee mit dem Eisenbahnministerium. Das Exekutivkomitee, die Vertreter der einzelnen koalitierten Organisationen, und als solche die Vertreter des größten Teiles des Eisenbahnpersonals, vertraten bei diesen Verhandlungen den Standpunkt des Personals, sie stellten Forderungen auf; die Vertreter des Eisenbahnministeriums vertraten ihrerseits den Standpunkt der Regierung, beziehungsweise der Staatseisenbahnverwaltung, sie machten Zugeständnisse. Es war eine Verhandlung zwischen zwei Parteien — dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer — welche damit endete, daß dem Eisenbahnpersonal eine Reihe von Zugeständnissen gemacht wurden zu dem Zwecke, ihre materielle und soziale Lage zu verbessern.

Von allen diesen Zugeständnissen interessiert uns heute zunächst jenes, welches die Einführung eines

garantierten Minimalprämienystems

zum Gegenstand hatte. Diesbezüglich finden wir nun in dem Verhandlungsprotokoll folgendes:

Das Exekutivkomitee stellte die Forderung nach Regelung

der Prämie analog schon früher von den Lokomotivführern auf ihren Konferenzen gefaßten Beschlüssen.

Bis zum Zeitpunkt der Verhandlungen des Exekutivkomitees herrschte auf dem Gebiete der Prämie

eine vollständige Anarchie,

niemand wußte, wie viel Prämien gemacht werden dürfen. Im allgemeinen galt als Regel, daß im Monat per Lokomotivführer nur 30 Kr. an Ersparnisprämien verdient werden durften. Man hatte aber schon damals einige Turnusgruppen, eigentlich Lokomotivferien protegiert, weil ihre Bedienung eine besonders schwere anstrengende Arbeit erforderte. Die Folge davon war, daß andere Lokomotivferien und damit natürlich das bedienende Personal, viel weniger als 30 Kr. verdienen konnte, weil ja sonst der Kredit überschritten worden wäre. Das Verdienstniveau der einen Lokomotivführer und Heizer, die mit neueren Lokomotivtypen fuhren, wurde auf Kosten der anderen gehoben, die selbstverständlich um so viel weniger an Prämien verdienen konnten, als die anderen den Durchschnitt des Maximalverdienstes überstiegen.

Diesem unerträglich gewordenen Zustande wollte das Exekutivkomitee steuern und forderte daher eine Regelung der Prämie nach bestimmtem Muster und bis zu dem Zeitpunkt der Regelung eine Präzision der damals neuer erschienenen Norm betreffend den Materialverbrauch.

Das Eisenbahnministerium sagte dazu folgendes: Ich erlaube mir, das Protokoll des Exekutivkomitees selbst zu zitieren. (Viel.) Dem Wunsch nach Einführung einer garantierten Minimallohlenprämie analog der Staatseisenbahngesellschaft ist das Eisenbahnministerium näher zu treten bereit; eine Entscheidung kann jedoch erst nach Abschluß der diesbezüglich anzustellenden Studien getroffen werden. Es obliegt jedoch keinem Einzelnen einzuwirken die bereits in der neu herausgegebenen Norm betreffend den Materialverbrauch enthaltene Bestimmung des § 1, Punkt 4, daß die Materialerparnisprämie mit den ins Verbringen gebrachten Fahrgebern in einem annähernd gleichen Verhältnis stehen soll, genauer zu präzisieren.

Ad Punkt 2, letzter Absatz, verlangt das Exekutivkomitee, daß zum Studium der Einföhrung einer Minimallohlenprämie eine bestimmte Frist festgesetzt und zur Feststellung der Norm für diese garantierte Kohlenprämie die aus den Reihen des Lokomotivpersonals gewählten Personalkommissionsmitglieder aller Direktionsbezirke herangezogen werden.

Bis zur Durchführung dieser Maßnahme soll eine sofortige genaue Präzisierung des § 1, Punkt 4, der neuen Norm betreffend den Materialverbrauch erfolgen.

Dies erklärte das Eisenbahnministerium am selben Tag:

Das Eisenbahnministerium hat bereits das Studium der bei der St. E. G. in Geltung stehenden Norm über das Ausmaß der Kohlenprämien in Angriff genommen; der ehesten Präzisierung der Bestimmung des § 1, Punkt 4, der neuen Norm steht nichts im Wege.

Vor Inkrafttreten diesbezüglicher Verfügungen wird das Gutachten des zuständigen Zentralausschusses eingeholt werden. Diese Punkte sind das wesentlichste aus den Verhandlungen.

Als greifbares Ergebnis der Verhandlungen im Punkte Prämie haben wir bisher nur die Präzisierung des § 1, Punkt 4, der Norm erlebt und dabei auch gleich eine ganz gewaltige Täuschung mitgemacht.

Der Wortlaut des § 1, Punkt 4, der von beiden Parteien wiederholt zitiert worden ist, war seiner Fassung nach so zu verstehen, daß die Fahrgeber (Kilometer-, Stunden- und Fahrtagsgelder) annähernd so hoch wie die Prämien sein sollten. Nun kam die versprochene Präzision in Form eines Nachtrages zur Norm heraus, der sagte, daß der gesamte Verdienst einer Turnusgruppe an Prämien nicht unter 40 Prozent der Fahrgeber sinken dürfe.

Bei unvoreingenommenen Lesen des zitierten Paragraphen in seiner ursprünglichen Fassung kam man logischerweise zur

Feuilleton.

Wie die klerikalen Blätter über Jesus schreiben würden.

Der tschechische Schriftsteller J. S. Machar hat in einem wichtigen Feuilleton geschildert, wie die Passenblätter heutzutage über den Nazarener schreiben würden, und zwar schildert er dies in der Form von „Tagesnachrichten“ dieser Blätter aus der Zeit Jesu. In einem zweiten Feuilleton verspottet der Schriftsteller Rudolf Franz die kriegführenden Mächte, die sich beide an Gott um Hilfe wenden. Die Pressebehörde konsfigierte beide Feuilletons, die in der Zeitschrift „Nasö Obrana“ in Birkensberg erschienen; die sozialdemokratischen Abgeordneten interpellierten jedoch am 3. Juli 1909 im Abgeordnetenhaus (40. Sitzung, Protokoll Seite 6015 bis 6018) den Justizminister wegen dieser Konsfigation, wobei sie die konsfigierten Feuilletons natürlich wörtlich wiedergaben. Dadurch ist es uns möglich, unsere Leser mit diesen zwei gelungenen Satiren bekannt zu machen. Die Interpellation lautet:

Die Zeitschrift „Nasö Obrana“ in Birkensberg vom 4. Juni 1909, Nr. 24, wurde wegen nachstehender Artikel konsfigiert:

I. Feuilleton.

J. S. Machar.

Die Passionsgeschichte.

Zusammengestellt aus drei Jahrgängen der Zeitschriften „Katolickö Listy“, beziehungsweise „Obnova“, „Mas“ und „Cech“.

(Dieselben erschienen in Jerusalem unter der Regierung des Kaisers Tiberius.)

Am 6. März. Tagesnachrichten. Unser Palästina wurde von einer eigenartigen Unglücksart heimgesucht. Wie Gott über Ägypten die Heuschrecken- und Schmarogerungezieferplage sandte, so sendet sein Jozn über unser Heimatland die „Propheten“. Die ganze Welt soll es erfahren. Der verrückte „Prophet“ am Jordan Jochanaan bekam einen Kollegen und Konkurrenten. Dieser soll irgend ein Zimmermann aus Nazareth sein. Er soll sehr selbstbewußt auftreten. Wir bebauern, daß wir keine näheren Nachrichten von diesem neuen Stern besitzen, wir möchten sie gerne zur Erweiterung unserer Leser veröffentlichen.

Am 10. März. Tagesnachrichten. Aus dem neuen „Propheten“ von Nazareth entpuppte sich ein gewöhnlicher „Wunderdoktor“, welche zu Tausenden in unserem Vaterland ihre Spitzbüberei treiben. Es schreibt uns nämlich der hochwürdige Herr Pfarrer in Kapharnaum, daß in der Stadt erzählt werde, daß der Nazarener einen gichtleidenden Menschen heilte. Nach der Meinung des hochwürdigen Herrn Pfarrers gab er ihm wahrscheinlich einen kalten Umschlag. Dieser „Wunderdoktor“ heißt Josua. Wir geben ihm den Rat, daß er zu seinem Zimmermannshandwerk zurückkehre und das Kurieren lassen lasse, denn es gibt bei uns eine Unmasse von diplomierten Doktoren, denen es ohnehin schon so schlecht geht wie den Drahtbindern.

Am 18. März. Tagesnachrichten. Herr Josua, sonst der Zimmermann von Nazareth, wird offenbar schon selbst nicht mehr wissen, was er eigentlich ist. Bald gibt er sich für einen „Propheten“ aus, bald „behandelt“ er Kranke, aber wir werden ihm schon den Kern des Pudels zeigen. Dieser Bagabund kam unlängst nach Kana in Galiläa, wo soeben die Hochzeit der Tochter des ersten Stadtrates mit dem bekannten Baumeister Herrn Ephraim gefeiert wurde. Herr Josua trat frech unter die Hochzeitsgäste, trank, daß es eine Freude war, tanzte und ergözte sich nach der Manier seiner Herkunft und seiner Bildung. Als den Hochzeitsgästen der Wein ausging, erklärte er, daß er den Wein beschaffen werde — o dieser Gaukler — er ließ den Gästen reines Wasser vorsetzen. Es ist klar, daß den angeheiterten, angegrunzten und verschwitzten Schmausern das Wasser wie ein Nektar schmeckte; der unverschämte Josua rühmte sich jedoch, daß er das Wasser zu Wein umgewandelt habe. Normale Menschen hätten ihn sonst überall hinausgeworfen, die gutmütigen und angeheiterten Galiläer ließen sich jedoch durch eine solche Gauklerei prellen. Wir werden schon den Schlauchtopf in Evidenz besetzen und ersuchen die hochwürdigen Herren Pfarrer, uns vor allem zu benachrichtigen. Dieser Mensch treibt sich von einem Pfarrsprengel zum anderen herum und dürfte wohl mehrere solche Stücker aufführen.

Am 2. April. Tagesnachrichten. Ein Narr macht bald wieder andere Narren — Josua, der Zimmermann von Nazareth, hat seine „Jünger“. Aber nicht im Zimmermannshandwerk, sondern in seinem „Prophetenamt“. Er fand einige Fischer, einige Landstreicher, wie er selbst ist, und in dieser Begleitung wandert er von Stadt zu Stadt, von Dorf zu Dorf. Er soll diesen schlichten Leuten das „himmlische Königreich“ und den „Reichtum“ im Himmel versprechen, wodurch sich diese Armen betören lassen. Wir bemerken, daß einige von ihnen Familienväter sind und daß sich ihre verlassenem Weiber und Kinder in größter Notlage befinden. Es ist eine erfreuliche Erscheinung, daß sein eigener Vater und seine Mutter (der Vater ist ebenfalls ein Zimmermann in Nazareth) sich von ihrem „prophetischen Sohne“ für immer losgesagt haben. Ebenso seine Brüder. Sie sind alle nur Schlichte, aber rechtschaffene Leute und genießen in Nazareth die größte Achtung. Diese Tat kann wohl allen jenen die Augen öffnen, die in jenem ausgezerrten Zimmermann mehr erblicken möchten als er wirklich ist, nämlich ein Landstreicher und Bagabund.

Am 15. April. Aus dem Artikel: Die unerhörte Frechheit eines Bagabunden. Josua befindet sich in Jerusalem! Wir schwiegen, solange dieser Landstreicher seine Untriebe auf das Land beschränkte, wir müßen uns jedoch zum Worte melden, als er es wagte, nach Jerusalem zu kommen und dort einen Skandal inszenierte, für welchen wir uns vor ganz Kleinasien schämen müßen. Staunet, Ihr frommen Christen! Gestern, gerade als Seine Exzellenz der Herr Kardinal Baron Glumcansky eine

feierliche Messe für das Wohl Seiner Majestät unseres allergütigsten Kaisers und Herrn Tiberius zelebrierte, trat dieser freche Bagabund von Nazareth in die Kirche ein, sing mit den ehrlichen Geldwechslern, welche bereits seit undenklichen Zeiten unseren frommen Pilgern das Geld wechseln, einen Streit an, stieß ihre Fische um, daß ihr liebes, schwer verdientes Vermögen auf der Erde verstreut lag, ja er erhob sogar seine Hand gegen sie. Es entstand daraus ein solcher Lärm, daß sich selbst der Herr Kardinal beim Altar umgedreht hat. Eine ungeheure Erbitterung bemächtigte sich der frommen Gläubigen und es wurde allgemein darauf hingewiesen, daß etwas Derartiges weit und breit unerhört sei. Es herrschte eine große Entrüstung gegen ihn, er verschwand jedoch aus Jerusalem. Offenbar schien ihm die Lust doch nicht ganz sicher zu sein.

Am 20. Mai. Tagesnachrichten. Man schreibt uns aus Nazareth, daß sich der Zimmermann Josua in der Umgebung seines Geburtsortes umhertreibt. Durch sein Geschwätz, welches er als „Predigten“ bezeichnet, hält er leichtgläubige Leute von der Arbeit zurück. Wir sind der ganz bescheidenen Meinung, daß das dortige Gendarmeriekommando an das betreffende Individuum doch schon einmal die Frage richten könnte, was es eigentlich beabsichtige und namentlich, wovon es lebe. Er sowie die armen betrogenen „Jünger“.

Am 13. Juni. Tagesnachrichten. Der hochwürdige Herr Pfarrer von Kapharnaum schreibt uns, daß der „Prophet“ Josua bei ihnen zu Besuch weilte. Er soll mit einem Narren gesprochen haben, welcher glaubte, daß er vom bösen Geiste befreit sei. In der Stadt lachte man darüber. Der hochwürdige Herr Pfarrer bemerkt hierzu ganz zutreffend, daß „ein böser Geist mit einem anderen gesprochen habe“. Wir pflichten bei. Daß die Gendarmerie irgendwie interveniert hätte, wird uns nicht berichtet. Ja freilich, es handelt sich ja nur um den heiligen Glauben und die Kirche.

Am 18. Juli. Tagesnachrichten. Die Zeitschrift „Nachrichten von Galiläa“ berichtet über einen Menschenauslaß, zu welchem der berüchtigte Josua den Anlaß gab. Er soll auf irgend einem Berge Menschen um sich versammeln und nach seiner Manier predigt haben. Die „Nachrichten von Galiläa“ bringen einige Proben — wir werden sie nicht abdrucken und bemerken nur so viel, daß ein jeder Satz voll Hochverrat, Beleidigung der Kirche und ihrer Organe ist und daß diese ganze „Predigt“ eine interessante Lektüre für den Herrn Staatsanwalt bilden würde — allerdings nur dann, wenn ihm ähnliche Angelegenheiten wenigstens ein bißchen am Herzen liegen würden.

II. Gebete.

Ein Telefongespräch von Rud. Franz.

„Hier Gott Vater! Wer dort?“

„Hier König Nepomuk I. von Böhmen!“

„Und was ist los?“

„Ich bitte dringend, daß mir im Rege gegen Madantir

den V. von Mesopotamien der Sieg gewährt werde.“

Corget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

Meinung, daß die Prämie beiäufig 100 Prozent der Fahrgebel...

Es kann also trotz dieses anscheinend garantierten Ver...

Die nunmehr präzifizierte Norm hat wieder zu allerlei Auslegungen

geführt. Aus allen Direktionsbezirken kommen Klagen über...

Aber nicht allein die faktischen Ziffern, nicht allein der...

der Regelung der Fahrgebühren

darauf hingewiesen, welche große Differenzen zwischen den...

Die Differenzen bei den Prämien sind noch viel gewaltigere...

Das war durch Jahre hindurch so, heute ist es allerdings...

ungeheuerlichen Verdienstdifferenzen

wenigstens einigermaßen ausgeglichen. Aber mit einer Regelung...

Trotz wiederholter ausgleichender Regelungen der Passie...

derzeitige System schlecht und unbrauchbar

ist, beweist schon das ewige Herumkurieren an den Passierun...

vom Eisenbahnministerium selbst ohneweiters zugegeben, daß...

Was ist nun eigentlich Prämie?

Man braucht gar keine großartige oder gelehrte Definition...

Bei den Kohlenwägen der k. k. Staatsbahnen kann man...

Der ganze Apparat arbeitet unfruchtbar, denn es wird...

Es interessiert Sie vielleicht nun die Frage, wie kommen...

Man weiß — aus der Prämienrechnung natürlich — die...

Bei den Kohlenproben,

die von Zeit zu Zeit vorgenommen werden, ist es ähnlich...

Die Prämienrechnung ist also nicht ein Ergebnis praktischer...

ein nacktes Rechnungsergebnis.

Damit könnte man sich schließlich noch bescheiden, wenn...

Die Möglichkeit, Bruttotonnenkilometer zu machen ist in...

von der Länge der Strecke,

den Zugsgattungen, von der Leistung der Lokomotive, von den...

Da nun ferner in die Lokomotivturnusse infolge Neuent...

Verdienstdifferenzen

in den Prämien. Die Differenzen zwischen den einzelnen Fährern...

In Wirklichkeit ist das nicht der Fall, wie ich Ihnen leicht...

fachliche Tüchtigkeit

nun einen Einfluß auf die Erreichung von Prämien hätte, dann...

Nebner verliest nun die Prämien einiger Kollegen, welche...

Da man nun annehmen muß, daß ein Lokomotivführer in...

Die heutige Form der Prämie

hat bedauerlicherweise auch dazu geführt, daß Betrügereien...

Es fällt mir durchaus nicht ein, hier jemanden zu be...

„Om! Ich werde schon sehen, was sich machen läßt! Welche...

„Bladimir eignet sich bereits durch zehn Jahre die nord...

„Ja, so seid ihr, ihr Lausbuben. Was weiter?“

„Nun, jetzt möchte ich gerne auch daran teilnehmen. Des...

„Bist du mir aber ein gelungenes Fräutl.“

„Ja, du siehst jedoch, daß ich dir gegenüber ganz offen...

„Zuerst muß ich den Bladimir hören, wie er die ganze...

„Wenn du mir diese neue Kolonie verschaffst, werde ich...

„Darauf kommt es, mein Lieber, nicht an.“

„Also abgemacht, o Herr des Himmels und der Erde?“

„Schon wieder einer? Ist das jetzt ein Gelächter den ganzen...

„Hier Bladimir der V. von Mesopotamien!“

„Aha! Ich habe schon gehört... Um was handelt es...

„Durch zehn Jahre versuche ich schon, die Kultur in die...

„Kontiert es sich?“

„O nein, ich muß dabei mein Geld zusetzen. Aber da...

„Ist das aber ein Wöswicht!“

„Ja, er vernichtet alle Keime des Glaubens. Was ich durch...

„Bist du selbst am Telephon, Bladimir, oder ist es dein...

„Du schmeichelt mir sehr, lieber Gott! Aber ich bin es...

„Eigentlich würde er verdienen, daß er dabei noch etwas...

„Wißt du auch dorthin mit deinen Missionären dringen?“

„Gewiß! Bedenke nur, was für ein Boden für die segens...

„Gut! Ich werde schon sehen, was sich da tun läßt.“

„Noch einmal, schon wieder beginnt das ewige Arr...!“

„Wir treten mit Gebet vor den gerechten Gott und bitten...

„Das Niederländische Dankeslied kennt ihr wohl alle! Aber...

„Natürlich, es kommt wieder einer! Hier Gott Vater...!“

„Uhmächtiger Vater...“

„Aha, das sind die anderen! Bladimirs Leute.“

„... beschätze unser ganzes Königshaus, namentlich unseren...

„Hier die Firma von Wullenweber, Getreideimportgeschäft.“

„In Urkadien?“

„Nein, in Mesopotamien. Bitte, lieber Gott, lasse unseren...

„Schluß!“

„Hier Gott Vater!“

„D, ich wurde falsch verbunden! Ich wollte Karten in den...

„Hier Gott Vater!“

„Hier Pintos und Neubert, mesopotamische Export...

„Womit handeln Sie?“

„Jawohl, o Herr!“

„Was wollt ihr?“

„Gib den Sieg, o Herr! Das Vaterland ist in Gefahr!“

„Schluß...!“

„Hier Gott Vater...!“

„Hier die Gemeinde der Gläubigen!“

„Wieder in Urkadien?“

„Nein, pfui, diese Gottlosen! Wir sind die Rechtgläubigen...

„Was wollt ihr?“

„Das Vaterland ist in Gefahr. Gib den Sieg, o Herr!“

„Schluß...!“

„Hier Gott Vater!“

„Hier Bladimir V. von Mesopotamien! Lieber Herrgott...

„Wer dort?“

„Hier Repomul von Urkadien! Ich muß natürlich siegen...

„Ich höre ja zu...“

„Rüde dein verderbenbringendes Schwert die feindlichen...

„Schluß...!“

„Hier Gott Vater!“

„Hier Bladimir...!“

demokratisierend und forumprierend

auf das Personal einwirkt (Zustimmung) und daß sie durchaus nicht geeignet ist, als Maßstab für die sachliche Tüchtigkeit des Lokomotivpersonals zu dienen.

Alles in allem, es ist viel gerechnet, viel kalkuliert, viel reguliert und viel reduziert worden, und für das Lokomotivpersonal ist wenig dabei herausgekommen. Die Verhältnisse haben sich schon so zugekippt, daß sie für das Personal als unhaltbar und unerträglich bezeichnet werden müssen.

Das Exekutivkomitee hat angesichts dieser Tatsache bei den Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium verlangt, Prämie analog der St. E. G. Man hat für das Lokomotivpersonal also das verlangt, was eine Verwaltung für ihr Personal schon seit einigen Jahren zur beiderseitigen Zufriedenheit durchgeführt hatte.

Wenn man nun die Prämie der St. E. G. studiert, so fällt vor allem auf, daß es 1. keine individuelle, sondern eine Gruppenprämie ist, und 2. daß für den Lokomotivführer und Heizer ein Minimum an Verdienst garantiert erscheint.

Gewiß, die Prämie der St. E. G. ist ebenso ein Schwindel wie alle übrigen Prämien, aber ein Schwindel, der sich für das Personal vorteilhaft äußert, ein Prämienystem, das den

Interpretationsgefäßen

einzelner Organe ein wirksames Damm entgegenstellt und daher vor Willkürschritten schützt. Dabei verdient das Lokomotivpersonal etwas, und das ist für uns die Hauptsache.

Der Unterschied im Prinzip ist folgender: Während bei unserem System das Personal alle Nachteile des Systems zu tragen hat, die Verwaltung aber alle Vorteile desselben für sich ausnützt, bekommt das Lokomotivpersonal mit dem System der St. E. G. eben auch einige Vorteile des Systems zu genießen. Das ist der wesentliche Unterschied, der die Lokomotivführer veranlaßt, das System der St. E. G. zu ihrer Forderung zu erheben.

In die Details der Berechnungen und der diesbezüglichen Formalitäten hier einzugehen, ist wohl überflüssig. Es ist meines Erachtens nach Sache der Personalkommissionsmitglieder, daß sie für ihre Direktionsbezirke und verstaatlichten Privatbahnen die erforderlichen Detailarbeiten machen.

Sache der Konferenz ist es nur, daß sie die Gesichtspunkte aufstellt und die Richtlinien gibt, nach welchen Grundzügen in allen Direktionsbezirken und bei allen verstaatlichten Privatbahnen gearbeitet werden muß. (Redner gibt noch einige diesbezügliche Erläuterungen.)

Nun sind wir seit den Verhandlungen des Exekutivkomitees mit dem Eisenbahnministerium in dieser Frage in Fühlung getreten. Sie wissen ja doch alle, daß auch die Verwaltung ein Interesse an der Prämienregelung hat. Sie hat aber nicht nur ein Interesse daß, sondern wie und auf welcher Basis geregelt wird.

Es hat nun einer der besten Kenner der Prämie und der Verhältnisse des Lokomotivpersonals überhaupt — ich kann es ja ruhig sagen, wer es ist, es ist ja kein Geheimnis — der Herr Oberbaurat Willinger sowohl dem Genossen Tomisch als mir und anderen Funktionären gegenüber erklärt, daß er mit dem System der St. E. G. nicht einverstanden, und daher nicht in der Lage sei, dieses System dem Eisenbahnminister vorzuschlagen.

Herr Oberbaurat Willinger begründet seine Gegnerschaft gegen das System der St. E. G. damit, daß er sagt, mit diesem System lassen sich

nicht jene Ersparnisse

an Kohle erzielen, wie es das Interesse des Staates erfordert. Der Staat muß einen besonderen Wert auf Kohlenersparnisse legen, weil die Kohle ein Nationalertrag ist, die schließlich auch nicht in unerschöpflichen Mengen in der Erde liegt, infolgedessen eine ökonomische Gebarung erheischt.

Er ist persönlich dafür, daß eine Regelung des Systems eintrete und erklärte sich auch bereit, dazu einen Kredit zur Regelung der Prämie zu bewilligen, der das Doppelte des heute für Prämie verausgabten Geldbetrages ausmacht. Er ist also für eine namhafte Aufbesserung der Prämie, aber nur unter der Bedingung, daß jener Lokomotivführer die Prämie, beziehungsweise die bessere Prämie erhält, der sie infolge seiner sachlichen und dienstlichen Eigenschaften und Behandlung der Lokomotiven verdient.

Die Prämie soll ein Ansporn für eine gewissenhafte und tüchtige Wartung der Lokomotive und einer ökonomischen Gebarung des Brennstoffes sein. Er befürchtet nicht so sehr für die Gegenwart — weil die heutigen Lokomotivführer und Heizer das Sparen schon geübt haben, weil es ihnen gewissermaßen in Fleisch und Blut übergegangen ist — wohl aber für die Zukunft, daß eine Kohlenvergeudung eintreten wird. Die Lokomotivführer, die nach Einführung des Systems der St. E. G. in den Dienst der Staatsbahnen eintreten würden, wissen nicht mehr, wofür sie das Geld erhalten. Es fehlt ihnen daher der Anreiz und Antrieb, mit der Kohle ökonomisch umzugehen.

Der Staat hätte bei Einführung des Systems der St. E. G. den doppelten Schaden. 1. Jenen Betrag, den die Regelung der Prämie erforderlich macht und 2. jenen Betrag, den die unnütz verbrauchte Kohle kostet. Seine unerschütterliche Meinung geht dahin, daß bei gruppenweiser Berechnung der Prämie ein Mehrverbrauch eintreten muß. Davon hätte das Lokomotivpersonal gar keinen Vorteil, der Staat aber — wenn sich die Zehnteltonnen auf den ganzen Linien summieren — einen gewaltigen Schaden.

Vom Standpunkt der Verwaltung

aus gesehen, hat der Herr Oberbaurat nicht unrecht. Ich habe auf dem Gebiet der gemeinsamen Berechnung der Kohlenprämien auch meine Erfahrungen gemacht und muß sagen, es ist wahr, bei gemeinschaftlicher Berechnung der Prämie wird mehr Kohle gebraucht als bei individueller Berechnung. Das ist größtenteils auf Heizhausverhältnisse zurückzuführen, weil viel unnütz Dampf gehalten wird und anderes mehr, aber es ist Tatsache und wäre töricht, wenn man es in Abrede stellen wollte. Wenn der Mehrverbrauch monatlich auch nur einige Tonnen in einem ganzen Heizhaus ausmacht, so summiert er sich im Jahre hindurch immerhin.

Allerdings, und das muß immer wieder hervorgehoben werden, könnte auch heute schon viel mehr an Kohle gespart werden, wenn die Lokomotiven von der Verwaltung besser in Stand gehalten würden.

Diesbezüglich fehlt es nicht bloß in den Heizhäusern, es fehlt auch in den Werkstätten an technischen Behelfen und Einrichtungen und an dem guten Willen. (Beifall.)

Die paar Tonnen Kohle, die bei gemeinschaftlicher Berechnung der Prämie mehr gebraucht würden, verschwinden neben der ungeheuren Menge von Kohlen, die infolge der mangelhaften Instandhaltung der Lokomotiven nutzlos verbraucht und verfeuert werden muß. Ich habe von dieser Anschauung auch im Ministerium kein Gehör gemacht.

Nun habe ich mich bemüht, ein Prämienystem zu finden, das beiden Teilen, sowohl der Verwaltung als auch dem Personal, entspricht. Ich muß leider schon von vornherein betonen, daß meine diesbezüglichen Bemühungen nur ein sehr negatives Resultat zeitigten.

Rekapitulation per Oktober 1908.

Table with 6 columns: Heizhaus, Reduzierte Kilometer, Erzielte Kohlenersparnisse, Dienststunden, Bruttotonnen-Kilometer, Prozentuelles Verhältnis. Rows include Landeck, Salzburg, St. Christophen, Wörgl, Feldkirch, Bludenz, Bregenz, Totale.

Per November 1908.

Table with 6 columns: Heizhaus, Reduzierte Kilometer, Erzielte Kohlenersparnisse, Dienststunden, Bruttotonnen-Kilometer, Prozentuelles Verhältnis. Rows include Landeck, Salzburg, St. Christophen, Wörgl, Feldkirch, Bludenz, Bregenz, Totale.

Bemerkung: Prozentuelles Verhältnis heißt: Auf einen reduzierten Kilometer x H. Prämie; auf eine Dienststunde entfällt x H. Prämie; auf je 1000 Bruttotonnenkilometer entfällt x H. Prämie. Wenn ein Mathematiker drei Gleichungen suchen soll, die er nicht kennt, so ist das vielleicht möglich, wenn aber tausenderlei verschiedene Verhältnisse und hunderterteil verschiedene technische Möglichkeiten in einem System vereinigt werden sollen, das einheitlich für alle Heizhäuser, für alle Lokomotivarten, für alle Strecken, für alle Steigungsverhältnisse, für alle Zugkategorien u. s. w. gelten soll, dann muß man schon sagen, es ist schwer möglich. Ein System aber, das den

tüchtigen Führer und Heizer

mehr Prämie verdienen läßt als den minder tüchtigen und dabei den Willkürschritten und Interpretationskünsten keinen für das Personal nachteiligen Nährboden schafft und dabei nicht so kompliziert wird, daß es in der Praxis durchgeführt werden kann, gibt es überhaupt nicht.

Die Prämie ist und bleibt Schwindel.

Ich wiederhole, ist und wird niemals ein Maßstab für persönliche oder sachliche Tüchtigkeit sein. Nun haben wir aber noch eine Erscheinung zu verzeichnen, die das Festhalten an der individuellen Berechnung der Prämie geradezu zu einer Ungerechtheit stempelt.

Das Eisenbahnministerium vertritt heute im Gegensatz zu früheren Zeiten den Standpunkt, daß die Lokomotiven möglichst ausgenützt werden müssen. Früher gab man womöglich jedem Lokomotivführer seine Lokomotive, war er frei, stand auch die Lokomotive im Heizhaus.

Das war eine ideale Lokomotivbesetzung, bei der es vielleicht annähernd möglich war, die sachliche Tüchtigkeit eines einzelnen Lokomotivführers in dem Zustand seiner Lokomotive zu erkennen. Heute ist die doppelte und mehrfache Besetzung der Lokomotiven eingeführt worden. So unangenehm diese Einführung das Personal berührt, so erklärte ich, trotzdem kein Gegner desselben zu sein, weil wir als Lokomotivführer kein Interesse daran haben, daß ein so großes Kapital, wie es eine Lokomotive repräsentiert, nicht auf das größtmögliche Maß ausgenützt wird. Was aber für die Verwaltung recht ist, muß für das Personal billig sein.

Die Lokomotiven mehrfach zu besetzen, die Prämie aber individuell aufzuteilen, ist eine Ungerechtheit und läßt sich praktisch nur auf Kosten des Lokomotivpersonals durchführen. Die Kohle, die am Tender liegt, ist nach den heute geltenden Grundbegriffen ein Kapital für den Lokomotivführer und seinen Heizer, es ist daher begründlich, daß es bei der Uebergabe der Lokomotiven zu Streitigkeiten kommt, die wieder dem Schmutzigen die größten Vorteile bringt.

Die gemeinsame Benützung erfordert daher billigerweise eine gemeinsame Berechnung der Prämie und gleichmäßige Verteilung der Ersparnisse. Die Ersparnisse, die mit der mehrfachen Besetzung der Lokomotiven gemacht wird, zählt mehr als zeitlich den relativ geringen Mehrverbrauch an Kohle, der eigentlich wieder nur den Verzögerungen zugute kommt, daher die Regelmäßigkeit des Verkehrs günstig beeinflusst.

Selbst die Kohlenverbrauchsfiguren könnten, wie ich schon vorhin ausgeführt habe, bedeutend unter das gegenwärtige Maß herabgedrückt werden, wenn die Lokomotivinsandhaltung seitens der Verwaltung gehoben wird.

Redner beantragte zum Schluß eine Resolution im Sinne seiner Ausführungen, die nach einer eingehenden, sachlichen Debatte, welche bis in die späten Nachmittagsstunden andauerte, mit geringen Abänderungen, wie selbe nachstehend zum Ausdruck gebracht, angenommen wurde.

Resolution.

Die heute den 4. Oktober 1909 in Wien, Arbeiterheim, X., Laxenburgstraße 10, versammelten Lokomotivführer und Heizer erklären, an der Forderung des Exekutivkomitees betreffend die Regelung der Materialersparnisprämie nach dem System der St. E. G. festzuhalten.

Sie fordern die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereins auf, im Verein mit den beiden mit ihr koalitierten Lokomotivführervereinen sofort energische Schritte einzuleiten und alle Vorkehrungen zu treffen, damit die unerträglich gewordenen Prämienverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen und verstaatlichten Privatbahnen einer das Personal befriedigenden Regelung und einer raschen Erledigung zugeführt werde.

Die Anwesenden verharren insbesondere auf dem Standpunkt, daß bei der Regelung der Prämienverhältnisse an einem entsprechenden Minimalverdienst unbedingt festgehalten wird sowie daß der diesbezügliche Entwurf des Eisenbahnministeriums vor dessen Einführung der Personalkommissions- und Zentralauswahlgremien der Lokomotivführer und Heizer sowohl der k. k. Staatsbahnen als auch der verstaatlichten Privatbahnen zur genauen Prüfung vorgelegt wird.

In dem Entwurf muß als Grundsatz vorgejagt sein, daß alle jene Lokomotivführer und Heizer, die trotz einer großen Dienstleistung infolge lokaler Verhältnisse eine nur geringe Anzahl von reduzierten Kilometern im Monat erreichen können, einen Minimalbetrag als Prämie bekommen, der es ihnen ermöglicht, mit ihren Nebenbezügen leben zu können.

Die Verdienstquote des Heizers hat 65 Prozent jener des Lokomotivführers zu betragen. Prinzipiell läßt die Konferenz an der Bauhalterung fest, sie erklärt mit allen Mitteln an dem Ausbau der Organisation zu arbeiten, um auch diese Forderung durchzusetzen.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung gelangte noch eine Reihe von Anträgen zur Verhandlung, die von Genossen Wessler (Brünn) eingebracht waren und die im wesentlichen entsprechende Änderungen, beziehungsweise Verbesserungen des derzeit bestehenden Prämien-systems der St. E. G. beinhalten. Diese Anträge wurden der Personalkommission zum Studium und zur entsprechenden Verwertung zugewiesen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung erlatete Genosse Adolf Müller das Referat. Seine Ausführungen gipfelten darin, daß hinsichtlich der weiteren Verbesserung der automatischen Borrückungsnormen vorerst getrachtet werden müsse, die diesbezüglichen bereits im Zentralaus-schuss der Personalkommission der k. k. Staatsbahnen eingebrachten Anträge einer angemessenen Erfüllung zuzuführen und es daher gegenwärtig ganz zwecklos sei, neue, entsprechende Forderungen aufzustellen, die im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht durchzuführen seien. Die Konferenz nahm die Ausführungen des Genossen Müller zur Kenntnis und wurden die diesbezüglichen Anträge der Delegierten der Personalkommission zur weiteren Behandlung überwiesen.

Beim dritten Punkt der Tagesordnung schilderte Abgeordneter Genosse Morascewski in kurzen, aber überzeugenden Worten die traurige Lage der galizischen Bediensteten. Ferner gelangte ein Antrag des Genossen Hartenthaler (Stütteldorf) zur einstimmigen Annahme, wonach der im Kampfe stehenden schwebischen Arbeiter-schaft die vollste Sympathie zum Ausdruck gebracht wird und sich die Delegierten verpflichten, nach besten Kräften zur finanziellen Unterstützung der Streitenden beizutragen. Damit fand die Konferenz ihr Ende.

Die Fahrbegünstigungen der Eisenbahner.

Die Nachricht von dem Plan, die Fahrbegünstigungen der Eisenbahner einzuschränken, hat, noch bevor wir die uns gewordene Erklärung des Eisenbahnministeriums in unserer letzten Nummer veröffentlichten, eine Reihe von Protestkundgebungen in der Provinz bewirkt. So wird uns aus Bodenbach an der Elbe geschrieben:

Sonntag den 10. Oktober d. J., nachmittags 3 Uhr, fand im Saale der Volkshalle eine massenhafte Besuche Protestversammlung der Eisenbahner aller Kategorien mit der Tagesordnung: „Der geplante Anschlag auf die Rechte der Eisenbahnbediensteten“ statt.

Den Vorsitz führten die Genossen Schiller und Köllig, zu Schriftführern wurden die Genossen Berghaus und Heller gewählt. In Vertretung der Zentrale begrüßte Genosse Schiller den Abgeordneten Genossen Reigner und schloß sich sodann in kurzen Worten die langjährige und mühevolle Arbeit der österreichischen Eisenbahner, denen es erst in den letzten Jahren auf Grund ihres einmütigen Kampfes, speziell in den Jahren 1905 und 1907, gelungen war, von der Regierung einige Zugeständnisse zu ihrer materiellen und wirtschaftlichen Verbesserung ihrer traurigen Lage herauszupressen.

Nach ihm ergriff Genosse Abgeordneter Reigner das Wort, der sich ausführlich mit dem Plan des Eisenbahnministeriums beschäftigte, worauf folgende Resolution einstimmig angenommen wurde:

„Die heute am 10. Oktober 1909 in der Volkshalle in Bodenbach massenhafte versammelte Eisenbahner aller Kategorien versichern sich mit aller Entschiedenheit gegen jede wie immer Namen habende Verschlechterung ihrer bisherigen Rechte auf Fahrbegünstigungen; nachdem in den letzten Tagen in den diversen Zeitungen Mitteilungen dahingehend enthalten waren, daß das Eisenbahnministerium plant, analog den in Deutschland bestehenden Einrichtungen, den bisherigen Anspruch der Bediensteten auf Fahrbegünstigung nahezu aufzuheben. Die Fahrbegünstigung für Familienangehörige soll gänzlich eingestellt und das Anrecht auf Fahrten zu Regiepreisen und Freifahrten soll den Bediensteten dadurch wesentlich gekürzt werden, daß diesen eine Begünstigung bei Fahrten nur gegen Entrichtung eines Jahrespauschales eingeräumt werden soll.“

Nachdem seitens des k. k. Eisenbahnministeriums diese Nachrichten bis heute nicht offiziell dementiert wurden, sondern vielmehr als feststehend angenommen werden muß, daß ein diesbezüglicher Beschluß in der letzten Direktorenkonferenz gefaßt wurde, erklärt die Versammlung, daß sie sich diese beschriebene Verschlechterung unter keinen Umständen gefallen lassen kann, weil darin eine Wegnahme wohlverdienter Rechte und eine schwere Schädigung des gesamten Personals samt ihren Familien erblickt werden muß. Die Versammlung beauftragt die Exekutive der koalitierten Organisationen, sofort die nötigen Schritte beim k. k. Eisenbahnministerium in die Wege zu leiten, und nötigenfalls kein Mittel unversucht zu lassen, um jedwede Schädigung hintanzuhalten. Gleichzeitig beauftragt die Versammlung die Exekutive der koalitierten Organisationen, beim Eisenbahnministerium energisch dahingehend zu wirken, daß alle im Vorjahr gemachten und bisher nicht oder nur teilweise durchgeführten Zugeständnisse bis 1. November l. J. einer entsprechenden Erfüllung zugeführt werden. Die massenhafte versammelte Eisenbahner aller Kategorien erklären mit treuer Solidarität und Kampfesfreudigkeit stehend in den geschlossenen Reihen der Organisation ihren Vertretern zur Hintanhaltung jedweder Schädigung und zur Erreichung weiterer Erfolge den nötigen Rückhalt zu bieten. Die versammelte Eisenbahnerschaft warnt das Eisenbahnministerium und die Regierung, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben. Sie lehnt jetzt schon jegliche Verantwortung für alle Eventualitäten ab und konstatiert, daß die ganze Schuld etwaiger Folgen des Vorgehens des Eisenbahnministeriums nur dieses selbst treffen würde. Die Eisenbahner von ganz Österreich sind gerüstet. Die organisierten Eisenbahner Österreichs haben bisher noch immer im Bewußtsein ihrer Verantwortung gezeigt, daß sie nicht den Kampf unter allen Umständen wollen, aber wenn er ihnen, wie im vorliegenden Fall ausgezwungen werden sollte, dann sind sie bereit, ihn aufzunehmen.

Mit Rücksicht darauf, daß die Regierung die beabsichtigte Einschränkung der Fahrbegünstigungen mit der Erzielung von Ersparnissen begründet, erklärt die Versammlung, daß den Arbeitern, analog den bestehenden Einrichtungen bei der Südbahn, nach einjähriger Dienstzeit Fahrbegünstigungen gegeben werden sollen, damit sie bei den kassen Regiearten beheimen können. Dadurch würde das kostspielige Ansuchen um Freifahrten und Regiearten entfallen, die Arbeiter würden vor vielen Schikanen bewahrt bleiben und könnten damit jene Ersparnisse erzielt werden, welche durch die geplante Einschränkung sämtlicher Fahrbegünstigungen zu erzielen beabsichtigt sind.

Nach einem kurzen Schlußwort schloß Genosse Schiller die sehr oft von vielem Beifall unterbrochene Versammlung nach zweistündiger Dauer.

Steinbrück. Am 6. Oktober fand hier eine äußerst stark besuchte Protestversammlung gegen die geplante Entziehung der

Fahrerbegünstigungen statt und wurde nach einem ausgezeichneten Referat nachstehende Resolution angenommen:

Die heute am 5. Oktober 1909 in Herrn Ignaz Mosers Lokalkomitee in Steinbrunn massenhaft versammelten Eisenbahner aller Kategorien verwarfen sich mit aller Entschiedenheit gegen jede wie immer Namen habende Verschlechterung ihrer bisherigen Rechte auf Fahrerbegünstigungen; nachdem in den letzten Tagen in den diversen Zeitungen Mitteilungen dahingehend enthalten waren, daß das Eisenbahnministerium plant, analog den in Deutschland bestehenden Einrichtungen, den bisherigen Anspruch der Bediensteten auf Fahrerbegünstigung nahezu aufzuheben. Die Fahrerbegünstigung für Familienangehörige soll gänzlich eingestrichelt und das Anrecht auf Fahrten zu Regiepreisen und Freifahrten soll den Bediensteten dadurch wesentlich gekürzt werden, daß diesen eine Begünstigung bei Fahrten nur gegen Entrichtung eines Jahrespauschales eingeräumt werden soll.

Nachdem seitens des k. k. Eisenbahnministeriums diese Nachrichten bis heute nicht offiziell dementiert wurden, sondern vielmehr als feststehend angenommen werden muß, daß ein diesbezüglicher Beschluß in der letzten Direktorenkonferenz gefaßt wurde, erklärt die Versammlung, daß sie sich diese beschwerliche Verschlechterung unter keinen Umständen gefallen lassen kann, weil darin eine Wegnahme wohlverdienter Rechte und eine schwere Schädigung des gesamten Personals samt ihren Familien erblickt werden muß. Die Versammlung beantragt die Exekutive der koalitierten Organisationen, beim Eisenbahnministerium energisch dahingehend zu wirken, daß alle im Vorjahre gemachten und bisher nicht oder nur teilweise durchgeführten Zugeständnisse bis 1. November l. J. einer entsprechenden Erfüllung zugeführt werden. Die massenhaft versammelten Eisenbahner aller Kategorien erklären mit treuer Solidarität und Kampfesfreudigkeit stehend in den geschlossenen Reihen der Organisation ihren Vertretern zur Hintanhaltung jedweder Schädigung und zur Erreichung weiterer Erfolge den nötigen Rückhalt zu bieten. Die versammelte Eisenbahnerchaft warnt das Eisenbahnministerium und die Regierung, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben. Sie lehnt jetzt schon jegliche Verantwortung für alle Eventualitäten ab und konstatiert, daß die ganze Schuld etwaiger Folgen des Vorgehens des Eisenbahnministeriums nur dieses selbst treffen würde. Die Eisenbahner von ganz Oesterreich sind gerüstet. Die organisierten Eisenbahner Oesterreichs haben bisher noch immer im Bewußtsein ihrer Verantwortung gezeigt, daß sie nicht den Kampf unter allen Umständen wollen, aber wenn er ihnen, wie im vorliegenden Falle, aufgezwungen werden sollte, dann sind sie bereit, ihn aufzunehmen.

Amü. Dienstag den 12. Oktober fand hier eine Protestversammlung gegen die geplante Entziehung der Fahrerbegünstigungen statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Schloßnikl und Genosse Dece n a j e t referierten.

Ein amtliches Dementi.

Offiziell wird am 15. d. M. gemeldet: Verschiedene Blätter brachten vor kurzem die Nachricht, das Eisenbahnministerium beabsichtige, die Fahrereinstufungen für das Personal der Staatsbahnenverwaltung wesentlich einzuschränken, und es sei auch in einer von kurzem abgehaltenen Direktorenkonferenz ein hierauf bezüglicher Beschluß gefaßt worden. Demgegenüber wird festgestellt, daß diese Nachricht jeder tatsächlichen Grundlage entbehrt und daß eine Einschränkung der Fahrerbegünstigungen bisher weder im Eisenbahnministerium in Erwägung gezogen wurde noch auch den Gegenstand einer Beratung in der Direktorenkonferenz bildete.

Was die angeblich beabsichtigte Erhöhung der Personalfahrpreise auf den Staatsbahnen anlangt, so sind die mit 1. Jänner 1910 in Geltung tretenden Preistafeln für Personalfahrarten identisch mit den bisherigen Berechnungstabellen für Personalfahrpreise vom 1. Jänner 1908. Es tritt somit auch in dieser Beziehung auf dem alten Staatsbahnen eine Veränderung der Preise ab 1. Jänner 1910 nicht ein. Bei Anwendung der Preistafeln auf den vom Staate neu erworbenen Linien der St. C. G. und der N. W. B., dann auf einigen Lokalbahnen der ehemaligen Nordbahn ergibt sich — trotz völliger Uebereinstimmung der Grundätze — infolge geänderter Zonen-einteilung eine teilweise Verbilligung der bisherigen Personalfahrpreise, der allerdings in einzelnen Relationen einige ganz unwesentliche Erhöhungen gegenüberstehen.

Wir nehmen gern zur Kenntnis, daß die Eisenbahnverwaltung nicht daran denkt, den Eisenbahnern ihre wohlverdienten Rechte zu nehmen, wenn wir auch glauben, daß ihr dazu angesichts der energischen Protestbewegung die Lust vergangen ist.

Das soziale Elend und der Kampf der Arbeiter.

IV.

Diejenigen jedoch, welche aus den Trümmern ihrer vernichteten Existenz so viel gerettet haben, um sich jenseits des Ozeans einen neuen häuslichen Herd zu gründen, sind noch nicht die Unglücklichsten. Vielen ist nicht einmal diese oft trügerische Hoffnung geblieben. Sie haben nichts als ihre Arbeitskraft und häufig selbst diese nicht mehr. Ohne Kredit, ohne Hoffnung, ohne Heimat, ohne Vermögen! Was tun? Damit beginnt der letzte Akt des erschütternden Dramas, des Kampfes um die Existenz. Er bringt die tiefsten Demütigungen und ununterbrochene Fasten. Der Mann läuft sich die Füße wund, um Arbeit zu finden. Alle Bekannten und Verwandten, die sich in günstigerer Lebenslage befinden, werden um Darlehen angegangen, und diese müssen, wenn sie noch so klein und die Form, in welcher sie gewährt werden, noch so beleidigend ist, mit Dank angenommen werden. Das Herz füllt sich mit bitterem Grimm und tödlichem Haß. Die Kleider werden bis auf die, welche er am Leibe hat, verpfändet oder verkauft. Aber alles zusammen reicht nicht hin, um dem Körper hinlänglich Nahrung zuzuführen. Seine Adern werden blutarm; seine Willenskraft wird gelähmt. Seine Gesicht erzählt seine Geschichte: blutleer wie sein Gehirn. Da tritt allmählich jene physische Veränderung im Gehirn ein, die ihn zum Selbstmord disponiert. Dieser Akt selbst ist nur ein krankhaftes Zusammenraffen der letzten Willens-

kräfte. Wäre der Hungertod nicht zu langsam, zu schmerzhaft, wäre der Verleumdete würde sich hinlegen und verhungern; da gäbe es noch mehr Selbstmörder. Die Ursache der Massenercheinung des Selbstmordes liegt in den mangelhaften wirtschaftlichen Verhältnissen. Es muß dies mit Nachdruck gesagt werden, weil selbst Männer wie Masaryk, den Grund anderswo suchen. Er führt nämlich den Selbstmord auf Irreligiosität zurück und diese wieder auf den „Zusammenbruch der einheitlichen Weltanschauung, wie sie das Christentum in allen zivilisierten Ländern bei den Massen zur Geltung gebracht hat“. Diese Irreligiosität bedeute intellektuelle und moralische Anarchie und Tod. „Das bishigen Rechte und Geld mehr oder weniger wird den pessimistischen Lebensüberdruß nicht heben.“ Daher erwarte er nichts von politischen und ökonomischen Reformen. Die Ursache sei vielmehr ein in vieler Hinsicht unfittliches Leben, Halb- und Halbbildung, innere Haltlosigkeit als Folge der Irreligiosität. Sehen wir uns dies näher an. Nach Neumann-Spallart gehören die relativ meisten Selbstmörder der Kategorie der Personen „ohne bestimmten Beruf“ an, das ist der Kategorie jener, die einen schwankenden Erwerb, eine unsichere Existenz haben. Nach Morfelli nimmt die relative Intensität vom 21. bis zum 50. Lebensjahr beständig zu und erreicht zwischen dem 40. und 50. Lebensjahr den höchsten Punkt; er sagt: „der Selbstmord ist die notwendige und natürliche Folge des Kampfes ums Dasein“. Begreiflich. Wenn ein Mensch in diesem Alter noch keine sichere Existenz sich gegründet hat, dann wird er lebensmüde. In Oesterreich steigt die Zahl der Selbstmörder von 1677 im Jahre 1872 konstant auf 2648 im Jahre 1877; 1878, da die Höhe der wirtschaftlichen Krisis erreicht ist, sinkt die Zahl auf 2578. Die akute Krisis geht in eine chronische über. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich nicht gründlich gebessert. Das Quinquennium 1879/83 weist gegen das vorgängige eine Zunahme von 18 Prozent auf. In dem Jahrzehnt 1869/79 stehen unter den Motiven „verrückte Vermögensverhältnisse“ an erster Stelle. In den für Dänemark ökonomisch günstigen Jahren 1873 bis 1875 sinkt die Zahl der Selbstmorde von 270 auf 238, 236, 210. „So niedrige Selbstmordziffern hatte Dänemark lange nicht gehabt. Diese relativ günstigen Verhältnisse schwinden aber schnell: die ökonomische Lage verschlechterte sich sehr nach dem Jahre 1876 und die Selbstmordziffer stieg.“ Dänemark, Sachsen, Böhmen, ferner Mähren und Schlesien haben den traurigen Ruhm, die höchste Selbstmordziffer aufzuweisen. Hier kann man schon von einer Selbstmordepidemie sprechen. Sind diese Länder etwa weniger religiös als zum Beispiel Frankreich? Diese Selbstmordneigung ist die soziale Frage im eigentlichen Sinne,“ sagt Masaryk. Ganz richtig. Aber die soziale Frage kann doch in ihren letzten Gründen nicht als eine religiöse aufgefaßt werden. Herr Masaryk stellt schließlich den zivilisierten Menschen neben den Wilden, weist auf die geringe Selbstmordfrequenz unter diesen und begründet sie damit, daß der Wilde, unfertig, jedes höheren Strebens bar, träge, indolent, nur bedacht auf materielle Bedürfnisse, in das sinnliche Anschauen ganz verloren ist; dagegen „bei Zivilisierten verleiht die ethisch-religiöse Weltanschauung dem Leben allein Wert oder allein Unwert, die Religion verhindert bei ihm den Selbstmord“. Hier macht Masaryk einen zweiten Fehler. Zuerst wirft er dem Selbstmörder unfittliches Leben, Wandel, Halb- und Halbbildung, innere Haltlosigkeit vor und unterscheidet ihn in Betreff seines Charakters; nun überschätzt er den zivilisierten Menschen in Bezug auf sein Geistesleben. Es kann hier doch nur von dem Durchschnittsmenschen die Rede sein, und es heißt ihn überschätzen, wenn man annimmt, daß sein Seelenfrieden durch faustische Probleme gestört werde. Das Bild, welches Masaryk von dem inneren Leben des Wilden entwirft, sieht dem des zivilisierten Durchschnittsmenschen sehr ähnlich. Der Unterschied zwischen diesen beiden Menschengattungen ist nur äußerlich sehr groß. Ein so bedeutender innerer, geistiger Unterschied, wie ihn Masaryk anzunehmen geneigt ist, konnte sich gar nicht entwickeln, da die große Masse stets in Elend lebte. Essen, Trinken und Unterhaltung — dann denkt er weder über das Leben und seinen Zweck nach, noch an Selbstmord. Ist der Wilde in seiner Existenz bedroht, so tötet er sich auch. Das lehrt die Geschichte der Eroberung Amerikas durch die Spanier. Gerne wird zugegeben, daß in normalen Zeiten der Selbstmord unter den Wilden seltener, vielleicht unbekannt ist. Es kommt eben nicht vor, daß man ein Mitglied des Stammes hungern läßt, während der Stammeshauptling und seine Sippe praht. Hunger einer, so hungern alle. Es mag immerhin auch vorkommen, daß strenggläubige Seelen, durch die Hoffnung auf ein Jenseits gestärkt, die irdischen Drangsale geduldiger, länger ertragen. Aber wir müssen mit der Tatsache rechnen, daß die naturwissenschaftlichen Kenntnisse immer weitere Verbreitung finden, daß es hier ein Zurück wie überhaupt in der menschlichen Entwicklung nicht mehr gibt, daß die Menschheit schon des Fortschrittes wegen im Überglauben nicht erhalten werden darf, daß an die Stelle der kirchlichen Religion die Religion der Wahrheit treten muß. Schaffe man den Menschen für das jetzige ein irdisches Paradies, dann werden wir sehen, was es mit dem Selbstmord aus Irreligiosität ist.

Solange Grund und Boden und die menschliche Arbeitskraft Ware sind, das heißt solange sie zur Bereicherung Weniger und nicht zum Wohle des ganzen Volkes verwendet werden, so lange wird es Armut geben mit all den grauenhaften Erscheinungen, die wir als ihr Gefolge kennen gelernt haben; und ebenso lange wird die rohe Form des Einzelkampfes um die Existenz Menschen und Tieren gemeinsam sein. Im Menschen — wie im Tierreich kämpft Individuum gegen Individuum, um sich einen Bissen vom Munde wegzuschneiden. Nur ist der Kampf hier mit Vernunft begabten Wesen viel abstoßender, weil hier nicht immer Hunger gegen Hunger kämpft, sondern Gabsucht oft den, der genug hat, antreibt, dem, der hungert, die Lebensmittel zu entziehen, nur um mehr zu besitzen, und es muß empören, daß der Hungernde, der wirtschaftlich Schwache, dem Habgütigen, dem wirtschaftlich Starken, stets unterliegt. Dadurch unterscheidet sich der Barbarismus der Zivilisation vor dem Barbarismus der vorgeschichtlichen Zeit, daß die Angehörigen des kommunistischen Gemeinwesens wirtschaftlich sich solidarisch fühlten. Alles wurde gemeinsam erworben und gebraucht; alle hatten gleiche Rechte und gleiche Pflichten. Freiheit und Gleichheit war keine hohle Phrase. Ganz von selbst verstand es

sich, daß Grund und Boden allen gehörte. Dadurch allein konnte das Gemeinwesen seinen Zweck erreichen: Befriedigung der tierischen Bedürfnisse. Solche Zustände finden wir heute noch bei den Wilden. Anders in den zivilisierten Staaten. Hier gibt es keine wirtschaftliche Solidarität. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit herrscht nur in Dingen, welche in der Volkswirtschaft keine Rolle spielen: in Sprache, Religion, Dynastie und ähnlichem. Sonst tritt das Gegenteil ein. Im zivilisierten Staate fühlt sich nicht nur niemand verpflichtet, dem Armen zu helfen, man nutzt seine Notlage aus, um für sich wirtschaftliche Vorteile zu erlangen. So nur konnte es geschehen, daß das Volk eines modernen Staates drei Schichten aufweist, welche nichts miteinander gemein haben: zu oberst eine kleine, aber machtvolle, granitine, zu unterst eine breite, tiefe, aufgelockerte, aber im Verhärtungsprozess begriffene und zwischen beiden eine dritte, poröse, abbröckelnde: die Bourgeoisie, die reiche, satte, mit Vorrechten ausgestattete, die herrschende, jedes Glied nach dem Umfange des Geldsackes geschätzt; das Proletariat, für diese schaffend, an Leib und Geist verkümmert und verkrüppelt, stets zwischen Armenhaus, Kriminal, Spital und Friedhof, gleich einer Herde nach Köpfen oder auch nach Händen gezählt; das Klein- oder Pfahlbürgertum, teils duldselig, teils verzweiflungsvoll gegen die Proletarisierung sich wehrend.

Am schwersten ruht in Oesterreich die Hand der junkerlichen Großgrundbesitzer auf dem arbeitenden Volke, obwohl sie am wenigsten leisten. Das ist eben das Kennzeichen des kapitalistischen Staates, daß derjenige die größte Macht hat, der am wenigsten arbeitet. Nach Polypen-art umspannen sie mit ihren Fingern den Staat, saugen den Kleingrundbesitz auf, verwandeln Bauerngüter in Jagdgründe, verringern dadurch die Erträge des Bodens und der Viehwirtschaft und fügen dem Volkswohlstand großen Schaden zu, bereichern sich zudem durch geschäftliche Unternehmungen, setzen sich in die einträglichsten und einflußreichsten Ämter, prägen Verfassung und Verwaltung ihren Stempel auf und umgeben ihre Privilegien mit Wall und Graben. Ihre natürlichen Bundesgenossen sind die Großindustriellen. Zwar betrachten sie einander mit Eifersucht und Mißtrauen. Die Macht der letzteren ist einseitig, daher geringer; auch ist sie jüngerer Ursprunges, und sie besitzen deshalb weniger ererbte Vorrechte; aber im Kampfe gegen die besitzlosen Volksklassen sind sie eines Sinnes. Dieser Koalition gegenüber steht der ungebildete, verschuldete Bauer, mehr Pächter als Besitzer des Bodens, den er nach Art seiner Altvordern bebaut, der kapitalisch-schwache Gewerbsmann mit beschränktem Gesichtskreis, die Arbeiter, deren Leben und Gesundheit jederzeit wiegt, wenn in der anderen Wagschale das Gold der Macht-haber liegt.

Das Versprechen des k. k. Eisenbahnministeriums an die Manipulationskondukteure.

Im Februar 1907 sprach eine Deputation von Manipulationskondukteuren beim damaligen Eisenbahnminister Excellenz Derschatta vor, mit der Bitte, um Ernennung der Manipulationskondukteure zu Unterbeamten. Minister Derschatta sagte zur Deputation wörtlich: „Ich habe gegen die Ernennung der Manipulanten zu Unterbeamten nichts einzuwenden, nur müssen sich die Manipulanten vor der Ernennung zu Unterbeamten der Zugführer- und Oberkondukteursprüfung unterziehen, damit ich mir die besseren Kräfte als Zugführer herausziehen kann.“ Auf Befehl des Ministers Derschatta begab sich ein Teil der Deputation zum damaligen Ministerialrat v. Donnhemer und trug ihm dieselbe Bitte vor. Ministerialrat v. Donnhemer sprach sich in ähnlichem Sinne aus wie der Herr Eisenbahnminister. Die Deputation ging mit dem Versprechen des Eisenbahnministeriums auseinander, in der festen Ueberzeugung, daß das Versprechen auch eingehalten wird. Nachdem kein Resultat zum Vorschein kam, begab sich die Deputation im April 1908 neuerlich nach Wien. Die Deputation wurde wegen plötzlicher Erkrankung des Ministers Derschatta im Parlament nicht empfangen, begab sich daher ins Eisenbahnministerium zum Herrn Ministerialrat Kolsko (auch Herr v. Donnhemer war krank) und trug demselben die Bitte neuerlich vor. Ministerialrat Kolsko sagte, daß für die Manipulanten etwas geschehen muß, überdies sind wir schon lange einig, aber wie wir das machen sollen, wissen wir noch nicht. Nun geht das Jahr 1909 zu Ende und es ist für die Manipulanten noch immer nichts geschehen, das heißt, jetzt soll etwas geschehen. Man plant im Eisenbahnministerium, den Manipulanten statt des versprochenen Unterbeamtenranges bei der bevorstehenden Regelung den Stundengeldsatz, welcher, seit es einen solchen gibt, mit dem Zugführer gleich war, niedriger zu stellen. Das, nach so vielen Versprechungen zu einer Zeit, wo der den Zug begleitende Revisionschlosser, wie wir anerkennen ganz gerechlicherweise, auch ein Unterbeamter ist.

Eine solche Einschätzung der Arbeit des Manipulanten würde die Dienstfreudigkeit wohl nicht heben und müßte nach kurzer Zeit zu einer Katastrophe in der Güterbeförderung führen, da dieser Dienst als Strafposten angesehen werden müßte. Wohin ein solches Sparen führen würde, sollten sich die Herren der kommerziellen Abteilungen, die mit fortwährenden Reformen, die fast alle den Dienst auf der Strecke schwerer und komplizierter machen, auch nicht sparen, doch auch Rechenschaft geben.

Wir wissen ganz gut, daß im Eisenbahnministerium und auch bei einigen Staatsbahndirektoren die Befürchtung vorherrscht, wenn die Manipulanten zu Unterbeamten ernannt werden, sie dann keine Zugführer mehr bekämen. Das ist unrichtig! Wenn von den Manipulanten vor Ernennung zu Unterbeamten die Zugführerprüfung verlangt wird, so können die Manipulanten nach Bedarf, der Reihe nach als Zugführer herangezogen werden.

In manchen Direktionen hat man das ohnedies schon, daß ein Teil Manipulanten Oberkondukteure sind. Nur ist es auch in diesen und allen anderen Direktionen eine große Härte, daß man für solche Manipulanten, welche die Zugführerprüfung aus irgend einem Grund nicht mehr ablegen können, gar nichts übrig hat, sondern diese Kategorie Zugbegleiter mit allen anderen, die sich ihre ganze Dienstzeit keiner höheren Dienstprüfung unterzogen, betreffs Vorrückungsfrist und Höchstgehalt vollkommen gleichstellt. Daß der Dienst der Manipulanten ein verant-

*) Bieviele sie nordamerikanischen Union, monach von den 82.329 Gefangenen 43.19 Prozent von eingeborenen, 56.81 Prozent von eingewanderten Eltern abstammen, der Rest unbekannter Abstammung ist; ferner gehören von denen, welche die Armenhäuser aufsuchen genötigt waren, 41.56 Prozent der ersteren, 58.44 Prozent der letzteren Kategorie an. — „Sozialpolitisches Zentralblatt“, 1893, Nr. 38.

*) Archiv für soziale Gesetzgebung, 1891, S. 240. **) Masaryk, Selbstmord u. s. w. S. 140.

wortungsvoller ist und ein vielseitiges Wissen erfordert, wollen wir kurz skizzieren.

Durch die verschiedenen, an sich gewiß praktischen und notwendigen Neuerungen, zum Beispiel Einführung der Markenfolli, der Beförderungsscheine, des Stückgutverkehrs, ist ein großer Teil der früher von den Stationen zu leistenden Arbeiten auf die Manipulanten übergegangen und ein solcher Sammelzug gleicht einem rollenden Magazin.

Es gibt Sammelgüterzüge mit dreifig und mehr Sammelwagen. Was ein solcher Zug für Arbeit gibt, das verstehen die Herren beim grünen Tisch nicht.

Der Manipulant ist für die Beschaffenheit der Plomben verantwortlich, hat die vielen Verzeichnisse zu verfassen, die Güter richtig auszuladen, neue Güter zu übernehmen und in die richtigen Kurswagen zu verladen, die Güter in die Verladesehne nachzutragen, bei Abgängen und Gebrechen Konstatierungen und Rapporte zu verfassen, aus Kurswagen, Verschubwagen zu bilden, auf die richtige Lagerung und Zusammenladung der verschiedenen Güter zu achten und vieles andere mehr.

Bei den Postzügen rollen oft 12 bis 14 Güterzugswagen, Milchwagen, Fleisch- und Fischwagen, Leichenwagen, Zollgutwagen und Geflügelwagen zc. Der Manipulant hat in allen Stationen Güter zu übergeben und zu übernehmen, ist für Fehlverladungen, Verschleppungen, Gebrechen und Abgänge verantwortlich. Er hat auf die richtige Lagerung und Verladung der verschiedenartigsten Güter sein Augenmerk zu richten, hat die Aufschriften wie: „Nicht stürzen“, „Oben“, „Vorsicht“, „Kasse schadet“ zc. zu beachten, ist für die Anzahl und Beschaffenheit der Kolli verantwortlich, hat die Plombenkontrolle durchzuführen, hat zu beachten, daß bei ohne Begleiter aufgegebenen lebenden Tieren die Fütterung und Tränkung durchgeführt wird, hat zu beachten, daß bei Zoll- und Leichenwagen die richtigen Papiere beigegeben werden, ob bei Fleischsendungen Gesundheitspässe dabei sind, die Ab- und Uebergangsverzeichnisse zu verfassen und noch vieles mehr.

Bei Personenzügen ist eine Unmasse von Dienstkorrespondenz zu bewältigen, nach allen nur erdenklichen Stationen; sehr oft mit fast unleserlichen Stationsstempeln, ohne Angabe irgend einer Uebergangstation, wodurch ein fortwährendes Nachschlagen im selbstgekauften Kursbuch notwendig wird und aufhält; Gepäck, Post- und Güter zu übernehmen und zu übergeben, Gepäcknachzahlungen auszufertigen, die Handkassen der Haltestellen und Direktionskassen zu befördern, Geldbriefe, Geldbeutel und Wertpapiere zu übernehmen und zu übergeben, die verschiedenen Güter-, Gepäck-, Post- und Geldverzeichnisse zu verfassen, Hunde zu übernehmen und auszufolgen, Hundekarten zu schreiben und noch vieles mehr.

Diese vielen und verschiedenen Arbeiten müssen in kürzester Zeit, bei schwankenden Tischen, schlechten Dienstwagen und elender Delbeleuchtung gemacht werden, wogegen das Magazinpersonal bei ruhigen Tischen arbeiten kann.

Es soll mit dem nicht den Magazinmeistern ihr Stand verneidet werden, auch die Magazinmeister haben einen schwierigen Dienst und wird keinem etwas geschenkt, aber wir wollen nur eine Parallele ziehen zwischen dem einen und dem anderen Dienst, daß der Dienst beider ziemlich derselbe ist und die Manipulanten diese Mißachtung der beruflichen Faktoren nicht verdienen. Man sollte doch glauben, daß die Worte des Eisenbahnministers und seiner Ministerialräte doch ernst zu nehmen sind. Solche uneingelöste Versprechen untergraben nur das Vertrauen des Personals zu seinem höchsten Vorgesetzten.

Manipulanten, Kollegen! Tretet wie ein Mann der Organisation bei, schließt die Reihen, denn nur durch eine starke Organisation können wir etwas erreichen und auch eure gerechte Forderung wird in Erfüllung gehen.

Das Aktionskomitee der Manipulanten.

Eisenbahngesetzgebung in England und Eisenbahnunfälle.

Die Zeitschrift „The Engineer“ bringt in einer ihrer letzten Nummern eine kurze Uebersicht über die geschichtliche Entwicklung der die Sicherheit auf den Eisenbahnen betreffenden gesetzlichen Bestimmungen in England. Schon in den Jahren 1840 und 1842 wurden Gesetze erlassen, die vorschrieben, daß alle Unfälle dem Handelsamt (Board of Trade) angezeigt würden. Auch durften nach dem letzteren Gesetz, das im Jahre 1871 in dieser Richtung noch erweitert wurde, keine neuen Strecken, Bahnhöfe oder sonstigen Gleisanlagen in Betrieb genommen werden, ohne daß sie vorher vom Handelsamt besichtigt worden waren. Im Jahre 1857 empfahl ein Ausschuß des Unterhauses, daß dem Handelsamt die Berechtigung verliehen werden solle, alle Unfälle zu untersuchen.

Eine königliche Kommission, die im Jahre 1867 zur Vorbereitung eines die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen regelnden Gesetzes eingesetzt wurde, berichtete, daß eine besondere Gesetzgebung betreffend die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht nötig sei. Die Unfälle seien stetig im Abnehmen begriffen, und die allgemein gültigen Gesetze sowie die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, die bei Unfällen verletzten Reisenden zu entschädigen, zwingen die Eisenbahnen mehr als gesetzliche Sonderbestimmungen, auf die größtmögliche Sicherheit des Betriebes bedacht zu sein.

Ein im Jahre 1868 erlassenes Gesetz, Regulation of Railways Act, das die Eisenbahnangelegenheiten im allgemeinen regelt, bestimmte unter anderem, daß Vorkehrungen in jedem Zuge getroffen würden, durch die es den Reisenden ermöglicht würde, sich jederzeit mit dem Zugbegleitungspersonal zu verständigen, eine Maßnahme, die man heute in England als ziemlich zwecklos ansieht.

Im Jahre 1871 wurden, wie schon erwähnt, dem Handelsamt weitgehende Befugnisse als bisher betreffs der Ueberwachung der Eisenbahnen und der Untersuchung von Unfällen erteilt. Ein Gesetzentwurf aus dem Jahre 1873, durch den die Eisenbahnen gezwungen werden sollten, das Blocksystem einzuführen und die Signale und Weichen in Abhängigkeit voneinander zu verriegeln, wurde einem Sonderausschuß überwiesen, der sich gegen das Gesetz aussprach, weil seine Durchführung mit Schwierigkeiten verknüpft sein würde, und weil die Eisenbahngesellschaften auch ohne gesetzlichen Zwang die größten Anstrengungen

machten, ihre Blockeinrichtungen und Fahrstraßensicherungen auf den Bahnhöfen zu vervollkommen.

Das Jahr 1874 war, was die Zahl der bei Unfällen getöteten Reisenden anbelangt, eines der schlimmsten für die englischen Eisenbahnen; es wurden 86 Reisende getötet, eine Zahl, die nur durch die 88 Todesfälle des Jahres 1889 übertroffen wurde. Infolgedessen war die öffentliche Meinung sehr aufgebraut gegen die Eisenbahnen und dies gibt sich auch in den Berichten kund, die Kapitän Tylor, der damals zur Untersuchung der Unfälle berufene Beamte, an das Handelsamt erstattete. Er macht darin den Eisenbahnverwaltungen bittere Vorwürfe, die aber nicht so sehr der technischen Betriebsleitung gelten, als vielmehr gegen die Direktoren und die Oberleitung gerichtet sind. Besonders betont er, daß die öffentliche Meinung ein viel wirksameres Mittel sei, die Eisenbahnen dazu zu zwingen, alle zur Herbeiführung der größtmöglichen Betriebssicherheit erforderlichen Maßnahmen zu treffen, als die strengsten gesetzlichen Bestimmungen.

Obgleich kurz vor dem großen Unfall des Jahres 1874 eine königliche Kommission zur Bearbeitung von Eisenbahnangelegenheiten, insbesondere Unfälle betreffende Fragen, eingesetzt worden war, ruhte doch die Gesetzgebung bis 1889. Außer einigen kleinen Eisenbahngesellschaften, die die Kosten für die teuren Sicherungsanlagen nicht erschwingen konnten, waren mittlerweile alle dem Zuge der Zeit und dem Drängen der öffentlichen Meinung, die bekanntlich in England noch größeren Einfluß hat als anderwärts, gefolgt, und hatten ihre Linien mit Blockeinrichtungen versehen, ihre Weichen in Stellwerke eingebunden und sie in Abhängigkeit voneinander und von den Signalen gebracht. Auch wurde in diesen Jahren die durchgehende, selbsttätige Bremse allgemein eingeführt. Die Eisenbahngesellschaften erkannten, daß diese Sicherungsanlagen die Unfälle und die mit ihnen verbundenen Kosten verminderten, daß also die betreffenden Ausgaben trotz ihrer Höhe doch wirtschaftlich wertvoll waren. Auch hatte das Handelsamt, gestützt auf die Bestimmungen aus dem Jahre 1871, wonach ihm die Pläne für Neuanlagen vorgelegt werden mußten, einen günstigen Einfluß auf die Eisenbahnen in dieser Richtung ausgeübt.

Im Jahre 1889 ereignete sich jedoch der schwere Unfall bei Armagh, der 80 Reisenden das Leben kostete, einer der schwersten Unfälle in der Geschichte der englischen Eisenbahnen. Er wurde auf das Fehlen von Blockeinrichtungen und einer bei Zugtrennungen selbsttätig wirkenden Bremse zurückgeführt. Noch in demselben Jahre wurde infolgedessen ein Gesetz erlassen, das die Einführung dieser Sicherheitsmaßnahmen zwingend vorschrieb. Binnen drei bis vier Jahren waren auch die bis dahin noch rückständigen Eisenbahnen dem Beispiel der vorgeschritteneren gefolgt und die Betriebssicherheit auf den englischen Bahnen wird seitdem als befriedigend bezeichnet. Unfälle sind natürlich nicht ausgeschlossen, doch ist bei ihnen wie anderwärts auch meist der Mensch der schuldige Teil und nicht die Betriebseinrichtungen. Diese Fehlerquelle wird wohl nie beseitigt werden, wenn sie auch durch straffe Disziplin so beeinträchtigt werden kann, daß ihre Schädlichkeit auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Die englischen Eisenbahnen haben immer das Glück gehabt, daß nur wenige Verluste an Menschenleben ihnen zur Last geschrieben werden konnten. Im Jahre 1901 ist zum Beispiel kein einziger Reisender durch Verschulden der Eisenbahnen getötet worden; im Jahre 1902 betrug die Zahl der Todesfälle 6, im Jahre 1903 auf 25 und fiel 1904 wieder auf 6. 1905 und 1906 waren schlimme Jahre: in ihren böhnten 39 und 58 Reisende das Leben ein; 1907 gingen die Todesfälle wieder auf 18 herab, und im Jahre 1908 soll kein Reisender bei einem Unfall getötet werden sein, während im laufenden Jahre infolge des Zuggesamstosches bei Lonbridge am 5. April 2 Personen ihr Leben verloren.

Einige außergewöhnlich schwere Unfälle hatten sich im Jahre 1874, wie zum Teil schon erwähnt, zugetragen: im September ein Zusammenstoß bei Norwich mit 25 Toten und am Weihnachtsheiligenabend eine Entgleisung bei Shipton mit 34 Toten; im ganzen wies das Jahr 86 Todesfälle bei Eisenbahnunfällen auf, eine Zahl, die nur im Jahre 1889 übertroffen worden ist. In diesem Jahre ereignete sich das schon erwähnte schwere Unglück bei Armagh, bei dem 80 Reisende getötet wurden, zu denen in demselben Jahre nur noch 8 Todesfälle an anderen Stellen hinzukamen. Das Jahr 1879 brachte den Einsturz der Taybrücke, bei dem 73 Reisende ihren Tod fanden.

Ueberstundenentlohnung bei der k. k. Nordbahn.

Die k. k. Nordbahndirektion verfügt in einem Erlaß vom 16. September l. J., Nr. 61.825 ex 1909, folgendes:

Erlaß

an Z. A., die Abteilungen I, III, IV, VIII und S., E., ferner an die Bahnabteilungen, Bahnerhaltungsektionen, Zugförderungsinspektorate Feizhaus- und Werkstättenleitung. (Inhalt: Entlohnung von Ueberstunden nach den Bestimmungen der Instruktion VIII der k. k. Staatsbahnen.)

Nach den Bestimmungen des § 54 der Instruktion VIII der k. k. Staatsbahnen gebührt den Oberwerk-männern, Werk-männern und Werkgehilfen, ferner den Maschinenisten, beziehungsweise Maschinenauffsehern und Stabillekesselheizern der Werkstätten und sonstigen Hilfsanstalten, schließlich den Bahnrichtern und stabilisierten Signalflossern, dann eine Entlohnung für Ueberstunden, wenn diese Bediensteten an einem Wochentag in der Zeit zu leistenden festgesetzten Arbeitsstunden noch weiter arbeiten, oder an Sonn- und landesüblichen Feiertagen Arbeitsleistungen verrichten.

Diese Bestimmung geht von der Voraussetzung aus, daß diese Organe, insoweit sie noch als Arbeiter im Taglohnverhältnis standen, für die an Werktagen außerhalb der festgesetzten Arbeitszeit geleisteten Ueberstunden, desgleichen für eine allfällige Sonn- und Feiertagsarbeit besonders entschädigt wurden, während der Ermittlung der Gehaltsstufe, in welche sie anlässlich ihrer Stabilisierung eingereiht wurden, nur der faktische Taglohnverdienst an Wochentagen zur Grundlagendiente und obige besondere Entlohnungen keine Berücksichtigung fanden.

Mit Rücksicht auf die verschiedenen Grundsätze, die bezüglich der Stabilisierung des in Betracht kommenden Personals sowohl von der früheren Verwaltung als auch bereits nach der Verstaatlichung beobachtet worden sind, wird hinsichtlich der Entlohnung von Ueberstunden an das im Bereich der k. k. Nordbahndirektion in den Werkstätten und deren Hilfsanstalten beschäftigte definitive Personal, das den im § 54 der Instruktion VIII

aufgezählten Verwendungskategorien angeführt, ferner an die Bahnrichter und stabilisierten Signalflosser nachstehendes verfügt: 1. Die noch nach den Normen der Dienstpragmatik der k. k. S. B. bis einschließlich 1. Juli 1907 stabilisierten Bediensteten, welche sobann anlässlich der Einreihung in den Personalstatus der k. k. Staatsbahnen in eine der im § 54 der Instruktion VIII aufgezählten Verwendungskategorien des in den Werkstätten oder Hilfsanstalten beschäftigten Personals gelangt sind, haben auf eine Ueberstundenentlohnung keinen Anspruch, da bei Feststellung der Gehaltsstufe, in welche die Stabilisierung dieser Bediensteten seinerzeit erfolgt ist, der sich aus Taglohn, Ueberzeitenlohnung zc. zc. zusammensetzende Gesamtarbeitsverdienst während eines Jahres in Rücksicht gezogen wurde.

2. Den mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1908 zu Oberwerk-männern ernannten früheren Werkstättenvorarbeitern, die bereits im Taglohnverhältnisse für volle 365 Tage mit dem normalen Taglohn entschädigt wurden, eine Ueberstundenentlohnung aber nicht erhielten, gebührt gleichfalls keine Ueberstundenentlohnung, da bei Ermittlung der Gehaltsstufe, in welche sie zu Oberwerk-männern ernannt wurden, der Taglohnverdienst für volle 365 Tage zugrunde gelegt worden ist.

3. Dagegen sind die mit 1. Juli 1908 und 1. Jänner 1909 in den Zirkularen Nr. 133 und 134 ex 1909 in eine der im § 54 der Instruktion VIII angeführten Kategorien ernannten Werkstättenbediensteten, bei deren Stabilisierung nur der faktische Taglohnverdienst, nicht aber auch der von ihnen im Arbeiterverhältniße für die Leistung von Ueberstunden bezogene Nebenverdienst berücksichtigt worden ist, für die Ueberstundenarbeit an Wochentagen, beziehungsweise für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen nach den Bestimmungen des § 54 der Instruktion VIII zu entlohnen.

In gleicher Weise wird auch bei jenen Angehörigen des Werkstättenpersonals vorzugehen sein, daß künftighin in eine der im § 54 der Instruktion VIII angeführten Verwendungskategorien ernannt werden wird.

Ausnahmefälle, in denen eine Entlohnung der Ueberstundenarbeit nicht eingutreten hat, werden besonders bekanntgegeben werden. Das Ausmaß dieser Ueberstundenentschädigung richtet sich vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, nach den in der Tabelle zum § 54 der Instruktion VIII enthaltenen Sätzen.

Mit Rücksicht darauf, daß laut Erlaß Nr. 379 vom 28. Juni 1909 ein Erlaß des Ueberstundenverdienstes, welches das mit den Zirkularen Nr. 133 und 134 ex 1909 stabilisierte Werkstättenpersonal bereits bezogen hat, nicht eingutreten hat, wird verfügt, daß die Entlohnung der Ueberstundenarbeit dieses Personals nach dem § 54 der Instruktion VIII beigegebenen Tabelle ab 1. August 1909 zu erfolgen hat.

4. Die mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 ernannten Bahnrichter und Signalflosser, bei denen ebenfalls ein Erlaß der bereits bezogenen Ueberstundenentlohnung nicht Platz greift, sind gleichfalls ab 1. August 1909, wenn sie Ueberstundenarbeit im Sinne der Bestimmungen des § 54 der Instruktion VIII leisten, nach den Sätzen der diesem Paragraph beigegebenen Tabelle zu entlohnen.

In gleicher Weise ist bei künftigen Stabilisierungen von Bediensteten in diese Verwendungskategorie vorzugehen.

5. Die Ueberstunden der Oberwerk-männer, Werk-männer und Werkgehilfen, der Maschinenisten, beziehungsweise Maschinenauffseher und Stabillekesselheizer der Werkstätten und sonstigen Hilfsanstalten werden für die betreffende Zahlungsperiode in der Zahlungsliste M. und Z., Formular 19, jene der Bahnrichter sowie Signalflosser für die Zeit vom 26. des einen bis einschließlich 25. des nächstfolgenden Monats, für den Kalendermonat in der Zahlungsliste B., Formular Nr. 55, verrechnet.

Diese Gebühren sind zu den für die Anzahlung der Taglohn festgesetzten Terminen interimistisch anzuweisen und aus-zuzahlen.

Der k. k. Direktor:
Banhan.

Inland.

Die Uebernahme der verstaatlichten Bahnen in den Staatsbetrieb, und zwar der Staats-Eisenbahn-gesellschaft, der Nordwestbahn und der Süd-norddeutsche Verbindungsbahn ist nunmehr am 15. d. M. erfolgt. Die Direktoren der neuen Staatsbahnlagen sind bereits seit längerer Zeit ernannt. Nunmehr ist auch die Ernennung ihrer Stellvertreter erfolgt.

Bei der Staats-Eisenbahngesellschaft ist Hofrat Ottokar Trnka zum Direktor ernannt; zum administrativen Direktorstellvertreter wurde Ministerialsekretär Ludwig Paul aus dem Eisenbahnministerium, zum kommerziellen Direktorstellvertreter Regierungsrat Viktor Reiber, Zentralinspektor der Staats-Eisenbahngesellschaft und zum technischen Stellvertreter Regierungsrat Franz Beutl, Staatsbahndirektorstellvertreter in Pilsen bestellt. Für die Nord-westbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn wurde zum Direktor Ministerialrat Dr. Albert Geutebrück, zum administrativen Direktorstellvertreter Zentralinspektor Dr. Franz Schubert, zum kommerziellen Direktorstellvertreter Ministerialsekretär Dr. Hugo Rie und zum technischen Direktorstellvertreter Regierungsrat Franz Gerstner ernannt.

Hauswurst als Arbeiterführer. Der tschechisch-fortschrittliche Abgeordnete für Mähriß-Odrau Doktor Fajfrlik, charakterisierte in einer am 3. September 1909 im mährischen Landtage gehaltenen Rede seinen Landsmann, den Oberfurter Nordbahnoffizial, Führer der deutsch-völkischen Eisenbahner und der sogenannten deutsch-völkischen „Arbeiterpartei“ Mährens, Landtagsabgeordneten Prayon, wie folgt:

„Herr Prayon kann als erster Anwalt des deutschen Volkes überhaupt nicht gelten. Wir in Odrau sind mit diesem Herrn schon längst fertig, nicht nur was unsere tschechischen, sondern auch was die deutschen Kreise anbelangt. Dort weiß man schon längst, wer Prayon ist, und alles ist gespannt auf die Landtagsberichte, um sich an den Vergleichen, denen hier Herr Prayon unterzogen wird, ergötzen zu können. Auch mir fällt heute ein solcher Vergleich ein. Es wird hier zwischen den beiden Lagern um eine wichtige Frage gestritten. Und welche Rolle spielt Herr Prayon dabei? Ich wenigstens hatte die Ueberzeugung, als er in einem Zwischenruf frag, wieviel Fäße der Doh habe, daß er sehr einer Figur ähnlich sei, die im Zirkus auftritt und ähnliche Dinge macht. Ich verfiere Sie, daß sowohl wir als auch die Deutschen in Odrau Herrn Prayon nicht anders beurteilen. Als er zum Landtagsabgeordneten gewählt wurde, erhielt er als staatlicher Nordbahnbeamte Urlaub. Ich erkundigte mich, warum Herr Prayon beurlaubt sei und erhielt von vielen Herren die Antwort, daß sie froh sind, ihn los zu sein. Als der Urlaub zu lange dauerte, rief man Herrn Prayon zum Dienste zurück und vertraute ihm den Kohlenverkauf an. Herr Prayon zeigte bald, was er für ein geschickter und geschäpfter Herr sei. In zwei Monaten brachte er es so weit, daß ihm in seiner Kasse, ich weiß nicht wieviel Geld fehlte. Man sprach von mehreren hundert Kronen. Wahrscheinlich verstand er es nicht, gut zu buchen oder, was auch möglich ist, gut die Kohle abzuwägen. Es ist auch möglich, daß Herr Prayon zu wenig im Amte ersehen und seine Untergebenen schlecht wirtschafteten. Ich will nicht untersuchen warum Herrn Prayon das Geld gefehlt hat. Ich weiß nur,

das die Sache vollständig auf Wahrheit beruht. (Abg. Prayon Kleinlaut: „Aber das ist eine Unwahrheit!“) Ich bin nicht gewohnt wie Sie, Herr Abgeordneter Prayon, zu lägen!...

So sieht der Führer der deutschnationalen Arbeiterpartei in Mähren aus!

Auswahlwahlen in den Provisionsfonds der Oesterreichischen Nordwestbahn. Bei dem am 16. Oktober d. J. unter Beisein von vier Vertrauensmännern stattgefundenen Skutinium zur Wahl des Ausschusses im Provisionsfonds der De. N. W. B. ergab sich folgendes Resultat:

Abgegebene Stimmen . . .	1924
davon leer	195

Christlichsoziale Stimmen . . .	1729
Sozialdemokratische Stimmen	1697

Ein jämmerlicheres Fiasko der Christlichsozialen ist wohl nicht gleich dagewesen!

Ausland.

Unfälle und Schutzvorrichtungen auf den englischen Eisenbahnen. Einige statistische Angaben aus den Berichten des Board of Trade (Handelsgericht) über Unfälle unter den Eisenbahnern Englands werden ohne Zweifel für unsere Freunde in anderen Ländern von Interesse sein. Im Jahre 1908 belief sich die Zahl der getöteten Eisenbahner auf 432 und die der verletzten Eisenbahner auf 24.181. Andererseits wurde im Laufe des ganzen Jahres bei Eisenbahnunfällen nicht ein einziger Passagier getötet. Ein gleiches Resultat ist nur einmal in früheren Jahren, und zwar im Jahre 1901 erzielt worden. Es ist also gar nicht zu bewundern, wenn oft gesagt wird, die Eisenbahn sei der sicherste Platz. Zufällig wird hierbei auch die Art und Weise, in der die Eisenbahner ihre Pflicht erfüllen, lobend erwähnt, denn es wird gesagt, daß ohne die größte Vorsicht ein großer Verlust von Menschenleben unter den Passagieren unvermeidlich wäre. Im Verhältnis zu der im Jahre 1908 beförderten Anzahl Passagiere wurde nur ein Passagier von 4.516.307 bei Eisenbahnunfällen verletzt. Die Rangierer und die Schaffner der Güterzüge scheinen am meisten von Unfällen betroffen zu werden. Während des ganzen Jahres wurden 28 Schaffner von Güterzügen und 34 Rangierer getötet, während von je 38 Gütergeschaffnern nur einer und von je 29 Rangierern nur einer verletzt wurde. Viele der Verbesserungen hinsichtlich der Schutzvorrichtungen auf Eisenbahnen, die erreicht worden sind, seit die U. S. N. S. ins Leben gerufen wurde, sind einzig und allein der tätigen Agitation dieser Organisation zu danken. Sie richtet ihre Aufmerksamkeit nicht nur allein auf die Erlangung von besseren Bedingungen hinsichtlich Lohnerhöhungen und Verkürzungen der Arbeitszeit, sondern sie ist auch stets bemüht, die Regierung zu veranlassen, die Eisenbahngesellschaften zur Einführung von Sicherheitsvorrichtungen zu zwingen, die die Sicherheit des Lebens der Arbeiter erhöhen, welches noch oft unnütz verloren wird. Innerhalb der letzten Monate hat das Handelsgericht eine Bestimmung erlassen, welche die Eisenbahngesellschaften zwingt, Bremshebel an beiden Seiten der Wagen anzubringen. Dadurch soll vermieden werden, daß die Angelegten fortwährend die Geleise kreuzen müssen, um an laufenden Wagen die Bremsen an- oder abzustellen. Viele Unglücksfälle sind nämlich darauf zurückzuführen worden. Aus all diesem geht hervor, daß die Bestrebungen der Organisation der Eisenbahner dieses Landes nicht nur auf ein oder zwei bestimmte Teile gerichtet sind, sondern daß alles getan wird, was getan werden kann im Interesse der Mitglieder und der Eisenbahner im allgemeinen. Und dennoch gibt es Tausende, die den Nutzen einer solchen Organisation nicht einsehen!

Schweigen oder draußen! Wir berichteten bereits über das Vorgehen der Niederländischen Vereinigung van Spoor- en Tramweg-Personeel in der Angelegenheit der Eisenbahnwerkstätte zu Haarlem. Wie noch erinnertlich, besteht in dieser Werkstätte ein Antreiberystem, wodurch die Betriebssicherheit und das Leben der Passagiere gefährdet wird. Unsere holländischen Kollegen melbten dieses der Amtsstelle des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin. Nun hat der Direktor der holländischen Staatseisenbahnen aus Solidarität mit der Direktion der holländischen Eisenbahngesellschaft eine Dienstorder herausgegeben, in der er sagt, daß solches Vorgehen der Organisation nicht geduldet werden kann und daß bei Wiederholung der Vorstand einer Vereinigung oder einer Abteilung verantwortlich gemacht werden soll, wenn er den Schuldigen, der solche Dinge offenbar macht, nicht namhaft macht, damit er entlassen werden kann. Also schweigen oder draußen! Ob tatsächlich durch die Stückerbeit gegen Hungerlöhne das Leben der Passagiere gefährdet wird, ob die Angaben wahr sind, darauf scheint es dem Direktor gar nicht anzukommen.

Die englischen Eisenbahner und der Parlamentarismus. Der Verband der Eisenbahner hielt vorige Woche seine Jahreskonferenz in Leicester ab. Diese Gewerkschaft steht seit zehn Jahren im Mittelpunkt aller Konflikte, die sich aus dem Uebergang der Trade-Unions zur selbständigen proletarischen Politik ergeben. Zuweilen scheint es, daß die Eisenbahner ohne ihr Zutun in diese Lage geraten sind. Gegen diesen Verband wurde das Taff-Wale-Urteil gefällt; ferner, ein Mitglied dieser Gewerkschaft war der Einbringer der Resolution, die zur Gründung der Arbeiterpartei führte; schließlich, ein Mitglied dieser Gewerkschaft war es, das zum Gerichtsprozeß gegen die politischen Geldbeiträge der Gewerkschaften führte; und dieser Verband ist es auch, dessen Sekretär, Richard Bell, die Satzungen der Arbeiterpartei nicht unterzeichnen will und zur liberalen Fraktion gehört, während die übrigen zwei parlamentarischen Vertreter der Eisenbahner, Hudson und Wardle, zur Arbeiterfraktion gehören.

Die letztere Frage beschäftigt die Jahreskonferenz von Leicester seit einigen Tagen: Richard Bell wird angeklagt, im Parlament gegen die Interessen der Arbeiter gesprochen und gestimmt und seine beiden Kollegen, Wardle und Hudson, die im Sinne der Konferenzbeschlüsse handeln, nicht unterstützt zu haben. Demgegenüber meint Bell, er sei wohl der Konferenz für rein gewerkschaftliche Fragen verantwortlich, aber nicht für seine parlamentarische Tätigkeit. Der Konferenz lag folgende Resolution vor: Wir, die Delegierten des Verbandes der Eisenbahner, fordern unseren Generalsekretär auf, sein Amt niederzu-

legen. Nach einer mehrstündigen Diskussion, die unter Ausschluß der Öffentlichkeit geführt wurde, wurde die Resolution mit 32 gegen 25 Stimmen abgelehnt. Dafür aber wurde eine andere Resolution mit 45 gegen 8 Stimmen angenommen, die Bell den Charakter des parlamentarischen Vertreters der Eisenbahner entzieht. Bell bleibt also nur Gewerkschaftsbeamter. Im Parlament vertritt er seinen Wahlkreis Derby, aber nicht die Eisenbahner.

Die Konferenz nahm sodann eine sozialistische Resolution fast einstimmig an.

Schließlich wurde über die Verstaatlichung der Eisenbahnen beraten und folgende Resolution angenommen:

Die Konferenz ist der Ansicht, daß der Verbandsvorstand im Verein mit der Arbeiterfraktion eine Gesetzesvorlage ausarbeiten soll, die die Verstaatlichung der Eisenbahnen zum Zwecke hat.

Die Konferenz der Eisenbahner begrüßt die Grund- und Bodenklauseln des Stats und fordert die Regierung auf, diese Statsvorschlüge nicht durch Konzessionen zu schwächen. Wir billigen die Haltung der Arbeiterfraktion in ihrer Unterstützung, die sie der Regierung in der Politik der Besteuerung der Bodenerwerbe, des unverdienlichen Wertzuwachses und der Berggerechtigkeit zuteil werden läßt. Sollte es über diese Frage zu allgemeinen Wahlen kommen, so hofft diese Konferenz, daß die Arbeiter so wählen werden, daß der Stat zum Gesetz erhoben werden könnte.

Vom schwedischen Niesenstreik. Die schwedischen Unternehmer sehen ihre alte, seit Beginn des Massenstreiks geübte Praxis fort und suchen auch jetzt noch immer die Öffentlichkeit über den Umfang des Kampfes zu täuschen. So ließen sie die Nachricht verbreiten, die Grubenarbeiter von Kiruna hätten am 7. Oktober der Parole der Landesorganisation zum Trotz, Wiederaufnahme der Arbeit beschlossen. Aber tatsächlich ist am selben Tage von diesen Arbeitern ganz der entgegengesetzte Beschluß gefaßt worden, nämlich der: den Kampf fortzusetzen, bis er vom Landessekretariat der Gewerkschaften für beendet erklärt wird! Auch über den gegenwärtigen Umfang des Kampfes im allgemeinen sind von den durch die Unternehmer informierten Telegrammbureaus wiederum irreführende Nachrichten und Zahlen in die Öffentlichkeit gebracht worden. Die Wahrheit ist, daß, wie die letzten Unterstützungsquittungen durchaus zuverlässig beweisen, noch gegen 52.000 Arbeiter in den Kampf verwickelt sind. Von ihnen stehen gegen 30.000 noch in direktem Kampf gegen die schwedische Arbeitergewerkschaft, die ja diejenige ist, die seinerzeit durch ihre Massenaussperrungen den allgemeinen Massenstreik hervorgerufen hat und gegen die nun auch noch nach der neuen Taktik der Arbeiterfraktion der Kampf fortgesetzt wird, bis annehmbare Bedingungen für den Friedensschluß erreicht sind. Der Rest von den 52.000 sind solche, die noch infolge des Massenstreiks arbeitslos oder gemahregelt sind. Soviel steht fest, daß der Plan des Unternehmertums, die Arbeiterfraktion gänzlich niederschlagen, mißlungen ist. Ein so kampfgeohntes Arbeiterheer, wie das schwedische, ergibt sich nicht, und das internationale Proletariat wird an ihrem Teil weiter dafür sorgen, daß es den kämpfenden Brüdern in Schweden nicht an den nötigen Mitteln fehle.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Preßprozeß gegen unser Blatt.

Abgebligte deutschnationale Kläger.

Vor dem Bezirksgericht Wien-Josefstadt fand am 10. d. M. die Schlussverhandlung über die Ehrenbeleidigungsklage statt, die die beiden Reichsbändler Herrmann und Porstorfer aus Teischn gegen den Redakteur unseres Blattes Genossen Franz Zell eingebracht hatten. Inkriminiert war ein Artikel aus Teischn, der in der Nummer vom 1. Jänner l. J. unter dem Titel „Deutsche Kultur“ im „Eisenbahner“ erschienen war.

Das Gericht nahm nach durchgeführtem Beweisverfahren den Wahrheitsbeweis als erbracht an, sprach unseren Redakteur von der Klage frei und verurteilte die Herren Porstorfer und Herrmann zur Tragung sämtlicher Prozeßkosten. Einen ausführlichen Bericht tragen wir in unserer nächsten Nummer nach.

Was ist eine Ereignung im Verkehr? (Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 5. Mai 1909, Zahl 26.114.) Während einer Eisenbahnfahrt stürzte ein in Begleitung seiner Eltern reisendes Kind vom fahrenden Zuge und erlitt Verletzungen, wofür die Eisenbahn schadenerfüllig erkannt wurde. Die Mutter dieses Kindes belangte die Eisenbahn auf Schadenersatz, mit der Begründung, daß sie, durch den Schreckensruf ihres Gatten plötzlich aus dem Schlafe geweckt, über die Verunglückung ihres Kindes in eine solche seelische Aufregung verfiel, daß sie einen bleibenden Schaden an der Gesundheit davontrug. Die betreffende Schadenersatzklage wurde in allen Instanzen abgewiesen mit nachstehender Begründung: Nach den Ausführungen der Klägerin war sie gar nicht Augenzeugin des ihrem Kinde zugefügten, zweifellos durch eine Ereignung im Verkehr einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführten Unfalles. Der Schreckensruf ihres Gatten, die Ungewißheit über das Schicksal des Kindes, der Anblick des verletzten Kindes waren nach den Ausführungen der Klägerin die unmittelbare Ursache ihrer behaupteten Erkrankung. Hiernach wurde durch die Ereignung im Eisenbahnverkehr wohl die Verletzung ihres Kindes, nicht aber ihre eigene Verletzung herbeigeführt; diese wurde durch andere Umstände herbeigeführt, die außerhalb des Eisenbahnverkehrs liegen, die aus der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes nicht folgen. Aus dem Wortlaut des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wonach die Eisenbahnunternehmung für die durch eine Ereignung im Verkehr, demnach nicht für die infolge einer solchen Ereignung herbeigeführte Verletzung oder Tötung von Menschen ersatzpflichtig ist, sowie aus der Ratio legis, daß das Gesetz gegen die mit dem Eisenbahnverkehr verbundenen Gefahren Schutz gewähren soll, weil der Eintritt der zerstörenden Wirkungen der beim Betrieb einer Eisenbahn in Anwendung gelangenden Naturkräfte von den beim Betrieb nicht beschäftigten Personen weder vorhergesehen noch abgesehen werden kann, geht hervor, daß die Eisenbahnunternehmung nur dann ersatzpflichtig ist, wenn die Verletzung oder Tötung durch die mit dem Eisenbahnverkehr selbst verbundene Gefährdung, nicht aber durch, wenn sie, wie vorliegend, durch Umstände herbeigeführt wurde, die außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegen.

Ein rechtzeitig verhüteter Zusammenstoß. Am 11. Juli 1909, um 5 Uhr früh, fuhr der von Znaim kommende Lastzug 112 normalmäßig, jedoch mit einer einstündigen Verpätung, auf dem Geleise 1 in die Station Oberhollabrunn ein. Der dienst-

habende Verkehrsbeamte Aspirant Kriz, ein junger Beamter, der kaum die Verkehrsprüfung hinter sich hatte und in dieser Nacht allein alle Obliegenheiten des Verkehrsdienstes in der Station Oberhollabrunn zu besorgen hatte, telegraphierte nach Gölbersdorf, die Station möge den Zug 112 aufnehmen und den von Znaim erwarteten Personenzug 6, der um 5 Uhr 15 Minuten in Oberhollabrunn eintreffen sollte, vorfahren lassen. Gölbersdorf, mit welcher Station er sich, da die Strecke fortwährend besetzt war, nur unter großen Schwierigkeiten zu verständigen vermochte, wollte jedoch den Zug 112 nicht annehmen, so daß Zug 112 in Oberhollabrunn verblieb. Inzwischen fuhr der gegen Znaim verkehrende Lastzug 153 auf Geleise 2 aus, worauf der beim Ausfahrtswechsel postierte Weichenwärter Zehetmaier den Ausfahrtswechsel in der gewöhnlichen Weise auf die „Erste“ zur Einfahrt des von Znaim erwarteten Personenzuges 6 umstellte; von der Zurückhaltung des Zuges 112, der unter normalen Verhältnissen den Zug 6 bis Wien nirgends vorfahren läßt, wurde er nicht in Kenntnis gesetzt. Kriz gab dann dem Nachtwächter Bod den Auftrag zur Verriegelung des Einfahrtswechsels, zwar in der Meinung, dieser Wechsel siehe auf Geleise 2, jedoch ohne sich dessen zu vergewissern.

Wod verriegelte denn auch mechanisch auf die „Erste“. Indes gab Kriz die Distanzscheibe frei. Als Zehetmaier, der inzwischen beim Verlademagazin beschäftigt war, das Signal für Zug 6 hörte, lief er zu seiner Weiche und wollte sie, da er auf dem Wege gesehen hatte, daß Zug 112 auf Geleise 1 stehe, auf Geleise 2 umstellen, was aber nicht gelang, da sie eben verriegelt war. Als er daraufhin Kriz antelephonieren wollte, erhielt er keine Antwort, da dieser infolge Andranges vor der Kasse noch mit der Fahrkartenausgabe beschäftigt war. Zehetmaier lief schließlich aus der Wächterhütte und gab dem ankommenden Zug 6 mit der Fahne das Haltsignal. In diesem Augenblick bemerkte auch der Stadmann Koller des Zuges 112 den Zug 6 und die Stellung der Einfahrtsweiche auf Geleise 1 und gab das Haltsignal für Zug 6 und das Vorwärtssignal für Zug 112. Da der Lokomotivführer des Zuges 6 Kontradaupf und Wafum gab und dessen Heizer Sand streute, gelang es, den Zug 6 auf eine Entfernung von zirka 100 Metern vom Zug 112, der sich auf das Signal Kollers eben in Bewegung zu setzen begann, zum Stillstand zu bringen, so daß ein Unfall zur Not verhütet wurde.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich vor dem Bezirksgericht Oberhollabrunn Aspirant Kriz, Nachtwächter Bod, Weichenwärter Zehetmaier, Stadmann Koller und Zugsführer Mattner zu verantworten.

Aspirant Kriz, welcher in der auf Grund seiner Angaben verfaßten bahnamtlichen Anzeige an das Gericht in seiner Verantwortung die Entfernung zwischen dem zum Stillstand gebrachten Zug 6 und dem Zug 112 mit 10 statt mit 100 Metern angegeben hatte, verantwortete sich dahin, er habe, da er alle Obliegenheiten des Verkehrsdienstes besorgen mußte und noch ein Anfänger sei, in der ersten Stunde seines Dienstes bei dem Umstand, als es sich um einen Sonntag und eine verstärkte Zugsfrequenz handelte, der Komplikation der Verkehrsverhältnisse nicht mehr gemessen sein können. Die Unterlassung der Verständigung des Zehetmaier von der Zurückhaltung des Zuges 112 gab er zu.

Von den durch Dr. Gustav Sarpner vertretenen Angeklagten Zehetmaier, Koller und Mattner verantwortete sich der erstgenannte dahin, er habe mit Rücksicht auf den großen Zeitabstand, in dem die Züge 112 und 6 unter normalen Verhältnissen hintereinander verkehren, da er weder von der Zurückhaltung des Zuges 112 in Oberhollabrunn noch von der Einfahrt des Zuges 6 verständigt wurde und infolge Personalmangels auch Frachten verladen mußte, die durch Kriz herbeigeführte Konstellation nicht ahnen können, und als er, durch das Signal des Zuges 6 aufmerksam gemacht, die Einfahrtsweiche umstellen wollte, dies wegen der zentralen Verriegelung derselben nicht besorgen können. Der Beamte Kriz, den er antelephonierte, habe ihm nicht geantwortet, zu Kriz oder gar zum Nachtwächter Bod zu laufen, hatte er keine Zeit mehr. Der Stadmann Koller, dem zur Last lag, daß er nicht zurückgegangen und die Umstellung der Weiche nach der Ausfahrt des Zuges 153 nicht sofort bemerkt hatte, gab an, er habe sich wiederholt umgesehen und nichts bemerkt; er sei nicht verpflichtet, sich in einem fort umzusehen, auch hätte er, als er das Signal des Zuges 6 hörte, nichts mehr veranlassen können, weil die Einfahrtsweiche auf Geleise 1 verriegelt war und zur Requirierung des Nachtwächters im entscheidenden Augenblick keine Zeit mehr war. Ein Haltsignal habe er ohnedies zeitig genug gegeben. Der Nachtwächter Bod gab an, lediglich die Anordnungen des Kriz befolgt zu haben.

Daß die Entfernung zwischen dem angehaltenen Zug 6 und dem Zug 112 tatsächlich 100 Meter war, wurde durch den Stationschef festgestellt. Der als Sachverständiger vernommene Verkehrsbeamte der Südbahn Karl Foltin gab an, im konkreten Falle, wo infolge günstiger Witterung die Geleise nicht schlüpfrig waren und die Bremsen tabellos funktionierten, konnte in Anbetracht des Umstandes, daß Zug 6 sich im Einfahren befand und ein in der Station anhaltender Zug sei, mit Sicherheit darauf gerechnet werden, daß Zug 6 in einer genügenden Entfernung vom Zug 112 zum Stillstand gebracht würde, um eine Gefahr für die körperliche Sicherheit von Personen auszuschließen. Der Richter sprach mit Rücksicht darauf, daß eine konkrete Gefahr ausgeschlossen war, sämtliche Angeklagte frei.

Streiflichter.

Eine Jubiläumsfeier der Wiener Stadtbahn. Aus Hütteldorf schreibt man uns: Wenn auch etwas verspätet, so doch noch zeitlich genug wurde der zehnjährige Bestand der Wiener Stadtbahn in einer den Verhältnissen angepaßten Weise im Heizhause Hütteldorf gefeiert. Die Feier bot endlich auch dem Zugförderungsbesitzer die schon lang ersehnte Gelegenheit, die Gründlichkeit seiner Erfahrung über den schweren Stadtbahndienst in glänzender Weise zu bekunden und seine Sympathie und sein Wohlwollen dem Maschinenpersonal darzutun. Nachdem die Heizhausräumlichkeiten in einfacher und doch sinnreicher Weise mit den Turnussen und Grafions der letzten zehn Jahre und den Wibern der in dieser Zeit in den Städtgasen Umgekommenen geschmückt waren, die noch Ueberlebenden sich im Halbkreis formiert hatten, begann der Oberinspektor, umgeben von seinem technischen Stabe, die Festrede, welche in Wälde die ganze Gesellschaft in trauerfeindliche Stimmung brachte. Er sagte:

„Meine Herren! Zehn Jahre sind es nunmehr, daß Sie alle vom Heizhausvorstand bis zum letzten Fußerheizer Ihre ganze Kraft, Ihr ganzes Können in den Dienst der Wiener Stadtbahn gestellt haben. Nicht mit Unrecht bezeichnet man in Eisenbahnerkreisen die Wiener Stadtbahn als das österreichische Sibirien und Sie, meine Herren, als die Verbannten. Das Herz blutet mir, wenn ich in würziger Luft der Fernbahn an Ihr trauriges Los denke, in Qualm und Dunst in der Erde düsterer Nacht freud- und atemlos Ihre qualvolle Dienstzeit zu verbringen. Wenn es auch nicht in der Macht Ihrer vorgelegten Dienststelle liegt, ihren guten Willen dürfen Sie nicht bezweifeln, das kostbarste Gut, das wir in der Stadtbahn angelgt haben, das Leben und die Gesundheit unserer braven Bediensteten (Lebhafter Beifall der Ueberlebenden) gänzlich allen schädlichen Einflüssen zu entziehen,

so bemühen wir doch den jetzigen schönen Anlaß des zehn-jährigen Bestandes der Stadtbahn, um Ihnen wesentliche Erleichterungen zu verschaffen.

Die Fürsorge bewegt sich hauptsächlich in den Richtungen: Verfestigung der Anlagen hier Verschieden in freiere Luft, Vermehrung des Personals, Erhöhung der Bezüge, mehrfache Befestigung der Maschinen und rascherer Erneuerung zu Lokomotivführern. Am längsten befindet sich der Herr Kaiserliche Rat hier, dessen Befestigung zur Nordbahn ich Ihnen hiermit mitteile. (Lebhafter Beifall.) Die Zahl der Herren Oberkommissäre wird um einige vermehrt, so daß, wie ich hoffe, bald das dritte Duzend voll sein dürfte, und wir erwarten, daß die dadurch verursachten Mehrausgaben durch ökonomische Gebarung mit lebendem und totem Material ihre Bedeckung finden. (Die Herren nickten freudig zustimmend.) Die Möglichkeit des höheren Verdienstes in Stundengeldern und Prämien wurde Ihnen durch Reduzierung von drei Maschinen und einer damit verbundenen Mehrleistung von täglich beiläufig 200 Kilometern ermöglicht (feierliche Stille) und indem dadurch fünf Lokomotivführer überflüssig wurden, konnten wir fünf Maschinen mit je zwei Führern zugleich (einer als Heizer) besetzen. Indem wir die Isolierung der Maschinen wie bisher nicht durchführen, hoffen wir, daß in Wäldern genügend Unterbeamtenposten an die Langwälder vergeben werden können. Wir hoffen, daß Sie in Anerkennung unseres humanen Strebens uns keine Schwierigkeiten bereiten, wir auch in Zukunft gute Freunde bleiben, und ich kann Sie jetzt schon versichern, daß wir uns mit der Idee tragen, in 10 Jahren, wenn uns der liebe Gott das Leben schenkt, unseren braven Lokomotivführeranwärtern zu Ehren ihr 20jähriges Heizerjubiläum mit eben einem solchen schönen Fest, wie das heutige ist, zu begehen. (Der Langwälder Redaktor macht aus Rührung mit einem ihm zufällig in die Hände geratenen Beisen konvulsische Rehrbewegungen.) So schloß die schöne Feier und nur mit Mühe konnte sich der Festredner einigen kräftigen Umarmungen der Anwärter entziehen.

Zugzusammenstöße auf der ausschließlich privilegierten Buschtiehrader Eisenbahn. Der 7. Oktober war für die Buschtiehrader Eisenbahn ein Falstag erster Ordnung. Zwei Zusammenstöße von Zügen, großer Materialschaden und eine ganze Anzahl von Verwundeten.

Am besagten Tage fuhr nach 7 Uhr früh in der Station Falkenau a. d. Eger der Güterzug Nr. 141 in einen Verschubzug hinein, wobei die Lokomotive des Güterzuges zum Teil sowie drei Waggons des Verschubzuges total zertrümmert wurden. Das Personal beider Züge war sehr gefährdet und konnte sich nur durch Abspringen im letzten Moment sichern, war aber auch da noch der Gefahr ausgesetzt, von den sich fast überlagernden Wagen erdrückt zu werden.

In der Station Neudau fuhr des abends gegen 7 Uhr 40 Minuten durchfahrende Schnellzug Nr. 3 infolge falscher Weichenstellung auf den Güterzug Nr. 153 an, wobei ebenfalls eine ganze Anzahl von Wagen zertrümmert, die Lokomotive des Schnellzuges stark beschädigt, eine ganze Anzahl von Personen leicht und zwei schwer verletzt wurden. Und fragt man sich, wie es möglich ist, daß bei der Buschtiehrader Bahn — die ja in betriebstechnischer Sicherung des Zugverkehrs auf der Höhe der Zeit steht — möglich ist, daß an einem Tage zwei so folgenschwere Zusammenstöße stattfinden können, so findet die Bahnverwaltung, die bürgerliche öffentliche Meinung und nicht zuletzt auch der Strafrichter sein Urteil in der Schuld des Personals. Die Bediensteten werden jedoch zu einer ganz anderen Auffassung gezwungen.

Um nun den Urteilen der Öffentlichkeit, die immer nur in den Bediensteten die Schuldigen suchen, entgegenzutreten, wollen wir den Schleier einmal ein wenig liften.

In Falkenau a. d. Eger herrscht nach außen hin ein Verkehrssystem, das wohl nichts zu wünschen übrig ließe, wenn die Durchführung des Verkehrsbediensteten von selten einzelner Verkehrsbeamten eben so korrekt vollzogen werden würde, wie man dies von dem unterstellten Personal verlangt. Verkehrsbeamte, Kontrollwächter zur Ueberwachung der Weichenwächter behufs anstandsloser Abwicklung des Zugverkehrs, Zentralweichensystem, elektrisches Blockiersystem und außerdem telephonische Verbindung mit allen Weichenstellwerken, dies alles ist zur Regelung und Sicherung des Zugverkehrs vorhanden. Außerdem noch die elektrisch mit dem Block- und Weichensystem verbundenen Ein- und Ausfahrtsignale. Wenn da jeder an seinem Platz ist und seinen Dienst versteht, kann unmöglich etwas passieren. Nur die Ministerialverordnung betreffend die Einschränkung der Dampfsignale sollte nicht in Anwendung kommen, weil dadurch vielleicht der Zusammenstoß hätte in Falkenau vermieden werden können.

Betrachten wir uns nun einmal die praktische Durchführung des Verkehrsbediensteten in Falkenau. Da sind einmal die Kontrollwächter, die ihren Dienst nicht so verrichten können, wie sie es sollten. Anstatt daß diese Leute die Station, die Freimachung der Geleise, die Ein- und Ausfahrtsignale sowie die richtige Stellung der Weichen überwachen sollten, müssen dieselben, besonders bei der Nacht, zum großen Teil den Dienst der Verkehrsbeamten übernehmen, und wer dies nicht tut, den kann man eben zum Kontrollwächterdienst nicht verwenden. Diese Ueberzeugung haben wir gerade in letzter Zeit gewonnen. Ein Weichenwächter, der schon seit längerer Zeit auswärts den Dienst eines Kontrollwächters versah, der seinen Dienst kannte, sich jedoch nicht zu den Verrichtungen des Dienstes gewisser Beamten hergab, konnte man eben auch nicht länger brauchen; an seine Stelle mußte man einen anderen Weichenwächter geben, der sich nicht nur dazu hergab, die Verrichtungen des Beamtenbediensteten zu übernehmen, sondern auch parteipolitisch den Herrn Beamten paßte, dafür jedoch herzlich wenig von den Pflichten eines Kontrollwächters verstand. Wenn nun da ein Beamter selber nicht auf eine korrekte Durchführung seines Dienstes steht, dann können eben alle Tage Zusammenstöße vorkommen. So auch bei dem erwähnten Zusammenstoß. Der Diensthabende Beamte gab den Zug 141 „frei“, veranlaßte dessen Abfahrt bei dem unüberbrücklichen Nebel, ohne sich vorher auf der Buffsole zu überzeugen, ob die Ausfahrt auch richtig freigestellt ist, der Zug fuhr ohne Pfeifensignal ab und kaum nach Zurücklegung von 250 Metern krachte er auch schon in den verschoben-

den Zugsteil hinein, und das Ende vom Lied wird eine Anklage gegen eine ganze Anzahl von Bediensteten sein.

Ebenso war es auch in Neudau. Im Weichenstellwerk stand ein Wächter, der von seinem Dienst, das heißt vom Wächterdienst nichts verstand — weil er eben kein Wächter, sondern Stationsdiener in Neudau ist, die Nachschubmaschine des Zuges 153 hatte bei ihrer Rückfahrt die gekuppelte Weiche durchschnitten, der Schnellzug kam heran, der Stationsdiener im Stellwerk wußte sich nicht zu helfen und so krachte auch hier der Schnellzug in seiner nur etwas verminderten Geschwindigkeit rückwärts auf den Güterzug darauf. Das Fazit ist ebenfalls die Anklage von Bediensteten durch den Staatsanwalt.

Und so ist es eben immer und überall. Wenn ein derartiger Unglücksfall im Betriebsdienst vorkommt, dann schreit in erster Linie die bürgerliche Presse die Bediensteten als die Schuldigen in die Welt hinaus. Die Bediensteten selber lassen zum großen Teil mangels juristischer Definitionen die große Schuld über sich ergehen, und schließlich gibt es eben eine ganze Anzahl Richter, die den Bediensteten wegen der leichtfertigen Handhabung des Verkehrsbediensteten der höheren Organe der Bahnverwaltung auch noch in den Kerker schicken. Gegen solche Zustände hilft eben nichts, als wie eine einheitliche Organisation, dessen mögen die Bediensteten immer eingedenk sein. X.

Richtigstellung der vergleichenden Tabellen der Staatsbahngesellschaft. In die vergleichenden Tabellen der Gehalts- und Quartiergeldbezüge der St. E. G. (Nr. 27 des „Eisenbahner“) hat sich leider ein Fehler eingeschlichen, und zwar werden in der Kolone „St. E. G. Staatsbahn“ die Bahnmeister und Signalmeister (letztere sowohl früher Blockmeister als auch Telegraphenmeister) als in die Gruppe A der Unterbeamten gehörig behandelt und für sie demzufolge ein Endgehalt von 3400 Kr. in Vergleich und Berechnung gezogen, während sie richtig der Unterbeamtengruppe B wohl mit einem Anfangsgehalt von 1400 Kr., aber nur mit 3000 Kr. Endgehalt, nebst einer Alterszulage von 1000 Kr. gehören.

Sie erreichen demnach in der Tabelle für Unterbeamte, im Wege der Erstanstellung ernannt, nach den neuesten Verhältnissen der St. E. G. Staatsbahn nach 29 Dienstjahren 3000 Kr. Gehalt mit 100 Kr. Personalzulage, zusammen also 3100 Kr., welche Summe in der Rubrik nach 29 Dienstjahren als Gehaltsanfang eingestuft gehört. Die Gehaltsansätze 3200 Kr. und 3400 Kr. entfallen. In die Berechnungsrubrik „Bezieht an Gehalt und Quartiergeld nach 30 Dienstjahren“ ist an Stelle von 68.600 Kr. die Zahl 68.500 Kronen zu setzen. Demnach erniedrigt sich auch die Gesamterhöhung von 11.200 Kr. auf 11.100 Kr. und der Jahresdurchschnitt der Gesamterhöhung von 503 Kr. auf rund 500 Kr.

In der zweiten Tabelle für Unterbeamte, die aus der Dienerkategorie hervorgingen, bei der St. E. G. Staatsbahn, die vor 1. Jänner 1909 ernannt wurden oder aber mindestens fünf Jahre in der Dienerkategorie zugebracht haben, entfallen in der Kolone „St. E. G. Staatsbahn“ natürlich ebenfalls die beiden Gehaltsstufen 3200 Kr. und 3400 Kr., hingegen ist in die Rubrik „nach 21 Dienstjahren“ 3100 Kr., das ist der Endgehalt von 3000 Kr., inbegriffen die Alterszulage von 100 Kr., einzusetzen. Bei der neuen Berechnung ergibt sich dann nach 30 Dienstjahren der Bezug von 76.500 Kr. (statt 78.800 Kr.) an Gehalt (das Quartiergeld erfährt keine Richtigstellung) und vermindert sich in weiterer Folge die Gesamterhöhung von 13.700 Kr. auf 11.400 Kr. und der Jahresdurchschnitt der Gesamterhöhung von 610 Kr. auf 533 Kr.

Bei den nächstens erscheinenden Tabellen wird dieser unliebsame Fehler auch in Tabellenform richtiggestellt werden.

Vom Reichsbund deutscher Eisenbahner. Ein gewesenes Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner sendet uns durch die Vermittlung unseres Vertrauensmannes nachstehenden Artikel mit der Bitte um gefällige Veröffentlichung.

Ich, Anton Rihä, erlitt im Jahre 1907 am 28. Dezember in der Station Falkenau a. d. Eger einen Unfall. Nach meiner Genesung trat ich meinen Dienst wieder als Heizer an. Nach vier Wochen ungefähr mußte ich die traurige Erfahrung machen, daß man mich vom Fahrdienst entloh und als Kohlenlader verwendete. Hier avancierte ich nach kurzer Zeit herunter zum Nachtwächter, wo ich noch weniger verdiente als wie bei den Kohlen. Als ich mich beim Herrn Inspektor Benisch beschwerte und ihn freundlich ersuchte, er möge doch einen anderen zum Nachtwächter dirigieren, der in diesem Gehalt steht, bekam ich zur Antwort: „Die Wahl ist auf Sie gefallen.“ Ohne einer Widerrede mußte ich, der schon durch seinen Unfall viel Schaden erlitten hat, in den sauren Apfel beißen. Entweder diesen Posten annehmen oder ich kann sofort gehen, wenn es mir nicht recht ist. Als ich den Herrn Inspektor auf meinen Unfall aufmerksam machte, bekam ich zur Antwort: „Ihr Unfall geht mich gar nichts an; schau'n Sie, daß Sie weiterkommen.“ Nun blieb mir nichts anderes übrig als gehen und mir Hilfe bei den Nationalen, wo ich Mitglied war, zu holen, weil man mir durch sieben Wochen das Krankenlosgeld entzog. Herr Anton Salzer, Obmann vom Reichsbund, machte seinen Hofuspotus über mich und sagte: „Da müssen wir sofort eingreifen.“ (A la Wusch.) Nun sind wir neugierig, wie weit die Macht unserer Nationalen reichen wird. In ein paar Tagen kam Herr Salzer, welcher mit dem Herrn Ingenieur Hüßner gesprochen hatte und sagte mir: „Sie haben sich geweigert, den Dienst zu machen, wie mir Herr Hüßner erzählte, da wird sich nichts machen lassen.“ O weh, anstatt die Sache zu untersuchen, einen Berge weiseten aufzurichten, gibt man ihm als Mitglied einer guten deutschen Partei eine solche Antwort.

Einem Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden, so hört man oft unsere Nationalen sagen. Wie schaut es aber in Wirklichkeit aus? Nur sehr selten bewahrheitet sich dieser deutsche Spruch. So war es auch hier der Fall. Nach drei Monaten kam Herr Salzer noch einmal zu meiner Frau und erzählte ihr treuherzig, daß er in dieser Sache noch nichts getan hat; ich soll zum Herrn Inspektor gehen und soll ihn bitten, er möge mich wieder aufnehmen, sonst muß ich ja mit meiner Familie (sieben Personen) verhungern. So spricht ein Obmann vom Reichsbund deutscher Eisenbahner, der bei jeder Gelegenheit mit seinen leeren Phrasen die Toten aufweckt. Ich, Anton Rihä, bin aber mit meinen Kindern nicht verhungert, was ich einigen sozialdemokratischen Mitgliedern vom Allgemeinen Reichsbundverein zu verdanken habe, die mir mit Rat und Tat beistanden. Nur meinen roten Kameraden habe ich es zu verdanken, daß ich einen Nachtrag von Nr. 283-07 und eine teilweise monatliche Rente von 22 Kr. erhalte. Dort, wo die Nationalen nichts machen konnten, das haben die Roten ausgearbeitet, und zwar ohne Prozeß. Nun, ihr deutschen Eisenbahner, habt ihr wieder ein Beispiel von der deutschen Nächstenliebe. Was wäre mit mir

geschehen, wenn die Roten nicht eingegriffen hätten? Darum, Kameraden, die ihr nicht abhängig seid, hebt euch um und geht dort hin, wo eure Rechte vertreten werden! Wachtet auf aus eurem Traume, solange es noch Zeit ist und ihr noch gesund seid; denn, wenn euch etwas zustoßt, seid nicht ihr allein, sondern ist eure ganze Familie verloren! Eure Kinder werden genau sagen wie die meinen: Vater, du bist schuld an unserem Glend. Möge sich mein Schicksal jeder deutsche Eisenbahner zu Herzen nehmen. Für diejenigen Sozialdemokraten, welche mir in bitterster Not beistanden, jedoch nicht genannt sein wollen, spreche ich auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus.

Anton Rihä, gewesener Reiserbeheizer der St. E. G. in Komotau.

Alldeutsche Kampfesweise. Genosse Regner in Antittelfeld ersucht uns, folgendes offene Schreiben zu veröffentlichen:

Der „Deutsche Eisenbahner“ verteidigt die f. f. Werkstättenkapelle in Antittelfeld gegen die Kritik, die in Nummer 240 des „Arbeiterwille“ an ihr geübt wurde. Das ist sein Recht, und wenn er das Vorgehen der Kapelle mit faulen Ausreden entschuldigt, mag er das mit seinen geduldbigen Lesern ausmachen. Aber er benützt die Gelegenheit, mich in perfidester Weise zu beschimpfen und zu verleumden; und dieses Recht räume ich ihm nicht ein. Ich glaube den Burschen zu kennen, der die schmutzigen Lügen im „Deutschen Eisenbahner“ zusammenschreibt; aber beweisen kann ich ihm natürlich, solange er seinen Namen sorgfältig verschweigt, seine Urheberchaft nicht. Ich fordere ihn hiermit auf, die Maske fallen zu lassen. Wenn er Mut hat, so stelle er sich den Geschwornen. Tut er das nicht, so ist er ein elender Verleumder.

Anton Regner.

Korrespondenzen.

Gummern. (Südbahn.) Der wegen seiner sonderlichen Umgangsformen faßsam bekannte Stationsgepöndel Hans Sanide in der Station Gummern hat es sich zur Aufgabe gemacht, das ihm unterstehende Personal nach Herzenslust zu schikanieren. Insbesondere werden jene Bediensteten am meisten belästigt, die sich nicht wie der Wächter Hubmann als Mädchen für alles verwenden lassen und dem Stationsgepöndel Sanide durch Abladen von Parteeiwagen einen guten Nebenverdienst schaffen wollen.

Da es den dortigen Bediensteten rein unmöglich ist, bei der ohnehin kurz bemessenen Ruhezeit noch Ueberarbeiten für den Stationsgepöndel zu besorgen, so werden diese mit Schimpfwörtern, wie Hunde, Viecher, Gauner und dergleichen belegt. Eine derartige Behandlung können sich die Leute auf keinem Fall länger bieten lassen und sind deshalb gezwungen, ihre Rechte an maßgebender Stelle zu fordern.

Das betreffende Personal gibt bekannt, daß von nun an jede Separatarbeit in der Ruhezeit abgelehnt wird sowie auch für den Wächter Hubmann kein Dienst mehr geleistet wird. Der Weichenwächter Hubmann gehört im Dienst, so wie jeder andere, auf seinen Posten und bedarf ebenfalls wie seine Kollegen der vorgeschriebenen Ruhezeit. Wie kommen die Kollegen dazu, für diesen Menschen Dienst zu machen? Die Bediensteten sind von der Südbahn angestellt und werden für ihre Dienste von der Südbahn bezahlt. Wenn Herr Sanide schon ein Nebenverdienst haben muß, dann soll er diese Arbeiten selbst verrichten.

Waidhofen a. d. Ybbs. (Ybbsstabsahn.) Wir haben in unserer Nummer 28 vom 1. Oktober d. J. über zwei Unfälle berichtet, die innerhalb vier Tagen vorgekommen sind. Zu dieser Notiz erhielten wir folgendes Schreiben:

An der Verlegung des am 21. September verunglückten Verschiebers ist in erster Linie die vorchriftswidrige Verladung des Schleif-, Block- und Bretterholzes schuld. Würden die Wagen nach den Bestimmungen der Instruktion verladen, so müßte selbst bei eingedrückt Pfaffen noch so viel Raum vorhanden sein, daß der Bedienstete das Ein- und Auskuppeln der Wagen ohne Gefahr besorgen kann.

Die Instruktion sagt: Die Ladung darf bis zu zwei Metern über der Schienenoberfläche die Außenseite der stopfschwelle des Wagens nur so weit überragen, daß zwischen den Endflächen der nicht eingedrückt Pfaffen und den Enden der verladenen Gegenstände ein Zwischenraum von mindestens noch 40 Zentimeter bleibt; auch muß über dem Zughafen und an jeder Seite derselben ein Raum von mindestens 20 Zentimetern zum Einhängen der Stuppelung frei gelassen werden. Die verladenen Gegenstände müssen gegen Verschiebungen ausreichend gesichert sein.

Diese Vorschriften werden in den Stationen Götting und Lung keineswegs beobachtet, wir vermuten sogar, daß die dortigen Verladepartien, respektive deren Partieführer gar keine Kenntnis von diesen Vorschriften haben. Denn auf der Ybbsstabsahn werden bei Verladung von Holz die größten Fehler begangen. Die Bremsplataeus werden vollständig verschlachtet, so daß im Bedarfsfälle die Spindelbremsen gar nicht benützt werden können. Bei den meisten mit Langholz beladenen Wagen funktioniert die automatische Vakuumbremse nicht, weil die aufgestellten Vakuumrohre durch zu lange Hölzer aus ihrer normalen Lage gedrängt und deshalb undicht werden. Was könnte nun da eines schönen Tages passieren, wenn der Zug durch irgend einen Umstand auf einer Strecke mit 31 Promille Gefälle ins Rollen käme? Was soll der einzige Zugbegleiter in diesem Falle tun? Wie und wo könnte er bremsen?

Ueberdies wird das Ladegewicht der Wagen in manchen Stationen weit überschritten. Nun werden unsere Kollegen einfach sagen: Das gibt's nicht, solche Wagen dürfen auf keinen Fall mitgenommen werden. Ja, das ist vollkommen richtig; doch bei uns werden diese Vorschriften nicht eingehalten, und wenn ein Unfall passiert, wie es eben am 21. September vorgekommen ist, dann will niemand der Schuldige sein. Es will sich niemand verfeinden. Der Zugführer merkt wohl den Mangel, nimmt aber den Wagen trotzdem mit, der Diensthabende weiß und sieht diesen Mangel, sagt nichts und ist froh, daß er den oder die Wagen aus der Station hinaus hat. Hoffentlich genügen diese Zeilen, um die Bahnverwaltung auf diesen Umstand aufmerksam zu machen.

Steinbrück. Ein weiteres Schildbürgerstückchen des Bahnerhaltungsvorstandes Herrn Oberingenieur Stern in Steinbrück erzählt die „Bahnmeister-Zeitung“:

Obwohl der ungeschickte Weichenführer der ominösen Station Steinbrück auch schon den „Herrn der Heerscharen“ in Ungnade und zum Sturz brachte, müßten wir vor unserem Weiterstreiten zu den „Sehenswürdigkeiten“ anderer Orte im Reiche der Südbahn trotzdem noch einen Moment in Steinbrück verweilen, denn vor nicht langer Zeit ereignete sich hier noch ein anderer Fall von „Defonomie“ in der Materialgebarung, den wir unter Bezug auf den Erlaß der Vaudirektion Nr. 11.767/E 1909 nicht ganz übergehen können.

Es wurde damals in Steinbrück eine Azetylsengasanlage gebaut. Als die Mauer fertiggestellt waren und man zum Einmauern des Türstodes kam, ging der Bahnmeister zum Bauleiter und fragte ihn, was es mit der Gasglocke, beziehungsweise dem Gasteffel sei, welcher einen Durchmesser von 42 Meter planmäßig zu besitzen habe, denn jetzt wäre noch Zeit, bei der Maueröffnung für den Türstod, welche eine Breite von zirka 2 Meter besäße, entsprechende Vorkehrungen zur Vereinarbringung dieses Weßels zu treffen. Statt daß der Bauleiter dem Bahnmeister dafür Dank wußte, daß ihn letzterer auf diesen Umstand aufmerksam machte, wurde der Bahnmeister angefnauzt: „Was es mit dem Gasteffel ist, geht Sie nichts an, derselbe wurde in zerlegbarem Zustand bestellt; der Bau muß fortgesetzt und fertiggestellt werden.“

Und so geschah es dann auch, da doch des Herren Wille sein Himmelreich ist. Der Stationsvorstand kam von seiner Pflichtenübung zurück und der Bau leitende Ingenieur übergab demselben die Pläne und die Ausführung, wobei er sich noch stolz in die Brust warf und sagte: „Nun sehen Sie, Herr Vorstand, ich habe mein Versprechen gehalten und bis zu ihrer Rückkehr alles unter Dach und Fach gebracht; die Aetzgasanlage steht fertig da, wie Sie sehen.“

Zu gleicher Zeit trat nun auch auf einem Waggon der fix und fertig gestellte Gasessel — jedoch nicht in zerlegtem oder zerlegbarem Zustand — ein.

Ein Verfahrungsbeamter, der beim Abladen desselben zugegen war, schüttelte den Kopf, ging um den fertiggestellten Bau nach allen Seiten herum, schüttelte nochmals sein jüdisches Haupt, in dem bloß gesunder Menschenverstand wohnte und fragte den Bahnamtler: „Herr Bahnamtler! Wie und wo soll denn dieser große Kessel in die Aetzgasanlage hineingebracht werden; es ist ja hierfür keine Oeffnung vorhanden?“

Der Bahnmeister zuckte lächelnd die Achsel, da er doch nicht die entsprechende Antwort geben konnte. Doch die Umstehenden begannen auch schon neugierig zu werden, wie dieser garbische Knoten gelöst werden würde, der wohl dem biblischen Wunder gleichzukommen schien, daß ein Kameel durch ein Nadelohr gehen müsse.

Das Wunder geschah aber nicht, und zur Erhöhung der Bau- und Materialkosten mußte eine Planerseite aufgetrieben werden, um den umfassen 42 Meter Durchmesser besitzenden Kessel in die Aetzgasanlage einzustellen; denn man kannte damals zwar schon die Telegraphie ohne Draht, aber Aetzgasanlagen System „Reißlos“ waren ebenfalls so unbekannt wie noch heute! Und da sagt der weise Salomo, es gäbe nicht Neues unter der Sonne?!

Der Bauinspektor der Südbahngesellschaft, L. Oberbaurat Ferdinand Pichler, hat um einen längeren „Krankheitsurlaub“ angeht, der ihm bereits schließens bewilligt wurde. Bauinspektor Pichler wird von diesem „Krankheitsurlaub“ nicht mehr in sein Amt zurückkehren. Wir werden über diese erfreuliche Tatsache noch des Näheren berichten, zu der wir unser Möglichstes beitragen.

Leitmeritz. Einen Akt empörender Rohheit leistete sich der Stationsvorstand Herr Engelmann am dem Stationsdiener Thoran in Leitmeritz. Thoran ist ein sonst schlichter und demütiger Mensch, leidet seit langem unter dem brutalen Wesen des Vorstandes. Am 9. Oktober hatte der Herr Vorstand Engelmann wieder einen kritischen Tag und wurde der Stationsdiener Thoran in vieler nicht gerade schmeichelhaften Schimpfnamen belegt. Thoran soll darauf erwidert haben: „Aber Herr Vorstand, behandeln Sie mich doch menschlicher und nicht wie ein Tier, ich bin ja doch auch ein Mensch.“ Auf das hin sprang der Vorstand auf Thoran zu, fuhr ihm mit dem Daumen in den Mund und preßte mit der Handflase und Oberlippe mit solcher Gewalt zusammen, daß die Oberlippe angeschwollen war.

Wir erwarten, daß dieser Fall, über welchen selbst die Beamten aufs Äußerste empört waren, auf das strengste untersucht wird. Die Untersuchung dieses Mißbrauches ist um so notwendiger, da Herr Engelmann auch schon andere Bedienstete mit Dreyen bedroht hat.

Wodenbach. (Werksätze der k. k. Staatsbahn.) Am 2. Oktober war unser Werkmeister Herr Anton Wagner fürchtbar ausgegert. Sämtliche Bediensteten glaubten, daß vielleicht ein Erlass herausgekommen ist, der die Einstellung der Lantienen zur Folge habe, da Anton ganz aus dem Häuschen war. Wir erkundigten uns natürlich sofort an Ort und Stelle über die wirkliche Ursache der Erregung und fanden, daß irgend ein Arbeiter eine Einladung angelehnt hatte, die auf Befehl des Herrn Wagner sofort entfernt werden mußte und mittels Feuerzange dem Flammentode übergeben wurde. Wir atmeten selbstredend erleichtert auf, wußten wir doch, daß die 1400 Kr. Lantienen unserem Werkmeister auch weiterhin erhalten bleiben. Doch daß Herr Wagner wegen so einer Steinigkeit einen so gewaltigen Tanntam schlägt, hatten wir allerdings nicht erwartet. Es gibt doch so manche Verbote, die für das gesamte Werksätzepersonal gelten und bei Uebertretungen jedesmal bestraft werden. So prangen überall die Tafeln mit der Aufschrift: „Rauchen verboten“, „Das Ueberschreiten des Bahnkörpers ist verboten“ u. s. w. Werden denn diese Verbote auch so streng genommen? Auch von Herrn Wagner jederzeit beachtet?

Jene Zeiten, Herr Wagner, wo sich die Arbeiter vom Vorgesetzten zur Verzweiflung treiben ließen und ihrem Leben ein Ende bereiten mußten (Fall Matta) sind vorüber.

Jüttau. Die Station Jüttau hat ihren alten Vorstand durch Verlegung in den Ruhestand verloren. Wenn er auch niemandem was gönnt, so hat er doch wenigstens den Bediensteten keinen Schaden verursacht. Nun aber kam ein Direktionsorgan rasch herbei, um diesen festen Posten als Vorstand zu erhalten. Dieser neue Herr namens Sallmann, der sich wie ein aufgelaufener Proß benimmt, treibt zum Schrecken des gesamten Stationspersonals und zur Empörung der Schönberger Zugbegleiter jetzt in der Station sein Unwesen. Es darf nur streng nach der Vorschrift gearbeitet, die Wagen nicht abgestoßen werden, jede Meldung muß in militärischer Art in „Habt Acht-Stellung“ erfolgen u. s. w., die Bediensteten und Arbeiter werden seziert und wehe dem, der sich erlaubt, gegen seine Schikanierungen Einsprüche zu erheben, der wird sofort streng bestraft. Ein Arbeiter, welcher nicht genug framm vor diesem gestrengen Allmächtigen stand, wurde angeschmault, ob er nicht besser „Habt Acht“ vor ihm stehen könne und auf dem armen Arbeiter seine Einschuldigungen, daß er gedacht habe, nur beim Militär sei diese Stellung vorgeschrieben, mit 5 Kr. wegen vornehmlichen Bestraft. Dieses unmwürdige Schreiben des betreffenden Vorstandes, welcher die Bediensteten zum Nachtheil der Staatsbahndirektion zwingt, passive Resistenz auszuüben und sie auch selbst ausübt, verdient in die Öffentlichkeit zu gelangen; um so mehr, da es bis jetzt jedem unklar ist, ob es der Direktion zum Trost oder aus eigener Initiative tut. Die Zugbegleiter und die Stationsbediensteten sind daher neugierig, wie lange sich diese merkwürdige Disziplin halten wird, und machen hiermit die Staatsbahndirektion auf diese Reorganisation in Jüttau nach dem pensionierten Vorstand aufmerksam. Dem Herrn Sallmann empfehlen wir aber den 23 der Dienstordnung eingehend zu studieren und für Einkunft sein Verhalten darnach einrichten zu wollen.

Unter-Eischa. (Von der Strecke Trefsen-Johannsthal.) Auf der Linie der Untererainer Lokalbahn Trefsen-Johannsthal ist in der Station Neudegg ein neugebackener Stationsmeister (als Leiter) namens J. Gliza angestellt. Dieser Mann, gewesener Verzeigungsfeuerwehner, war vor nicht langer Zeit noch als Stationsarbeiter in Rudolfswert. Durch Denunzieren als Stationsarbeiter, wurde er natürlich protegirt und gelang ihm die Stelle eines Anstaltsleiters zu bekommen.

Nun meint dieser Herr, daß ihm alles gestattet ist, zum Beispiel, wie oft fahren die Züge in der Station durch, wo er am Plage fehlt, wie oft erscheint er zu den Zügen halb angezogen, in Hauschuhen, nicht zugewaschen, oder in wackelndem Zustand u. s. w.; jedoch haben wir bis jetzt immer die Augen zugekniffen, auch wo wir es nicht tun sollten, wenn sich aber der Herr nicht bessert und mit Denunzieren und Schikanieren nicht aufhören wird, dann werden wir ihm die Bevitzen lassen, daß ihm die Lust, die Bediensteten hinter dem Rücken bei der Direktion zu denunzieren, ganz gewiß vergehen wird.

Daß dieser Herr wirklich ein großer Denunziant ist, soll folgendes Faktum beweisen: Vor kurzer Zeit hat Gliza einen Kondukteur, der zugleich als Zugführer fungierte, bei der Direktion denunziert und gieh ihn einer Schandung, die ihm, wenn er

wirklich etwas begangen hätte, eine empfindliche Strafe zugezogen hätte.

Im Monat August l. J. war Zug 2654 total besetzt mit circa 60 Passagieren. In St. Ruprecht stiegen noch weitere zwölf Passagiere ohne Karten ein, weil St. Ruprecht eine Haltestelle ohne Kartenausgabe ist. Für diese zwölf Passagiere hat der Kondukteur Nachzahlungsblätter ausfertigen müssen. Da er aber binnen sechs Minuten (so viel braucht der Zug von St. Ruprecht-Neudegg) alle zwölf Nachzahlungsblätter nicht instande war auszufertigen, was jeder Einsichtige begreifen muß, teilte er dem diensthabenden Herrn Unterbeamten Gliza in Neudegg mit, daß er die Nachzahlungsblätter in Trefsen ausfertigen und samt Geld, welches er schon von den Passagieren einkassierte, dem Stationsleiter in Trefsen übergeben werde.

Selbstverständlich, für einen Denunzianten kommt jede Gelegenheit gut. Auch Herr Gliza meinte, ha jetzt habe ich schon wiederum einen, sogar einen Defraudanten erwischt. Schnell benutzte er den Zugführer bei der Direktion in Trefsi; daß er (Zugführer) das Geld für Nachzahlungsblätter wohl angeherrscht, jedoch nicht in Trefsen beim Personalführer, respektive Stationsleiter abgeführt hatte.

Natürlich ist sofort von der Direktion in Trefsi eine Anfrage zur Erhebung gekommen, jedoch der Stationsleiter in Trefsen genau nur das einzige hervorhob, daß der Zugführer wirklich und genau bis zum letzten Heller das Geld übergeben hat. So hat Herr Gliza die Direktion wieder einmal an der Nase geführt, was für eine Antwort Herr Gliza von der Direktion bekommen hat, das wissen wir nicht, nur eines ist uns bekannt, daß die Denunzianten bei der Direktion als Protektionkinder gelten.

Oberfurt. (Aus der k. k. Werkstätte.) In der Abteilung Schmiede ist ein Feuerbursche — daß Gott erbarm — Pedenka ist sein Name. Wenn man dieses Unikum von einem Menschen betrachtet, so finden wir, daß ihm die allgütige Mutter Natur mit einzelnen Vorzügen allzureichlich ausgestattet hat, nur mit keinem Verstand. Als dieser Schwerenöthler vor geraumer Zeit gezwungen war, Floridsdorf zu verlassen, und nach Oberfurt kam, suchte er Zuflucht bei unseren Genossen, die sich seiner auch annahmen und dann nochmals bei einer Entlassung eingriffen und ihm zu seiner heutigen Existenz verhalfen. Trotz seiner geringen sachmännlichen Fähigkeiten wurde Pedenka Feuerbursch (?) und als solcher seziert er nun seine Schilfen auf jede Art und Weise. Empörend sind diese Sezieraturen dadurch, da Pedenka in seinem Fach ein ausgesprochener Murker ist und von einer ordentlichen Arbeit keinen Begriff hat.

Da nun Pedenka eine gesicherte Existenz hatte, lehrte er den Sozialdemokraten den Rücken und wurde trotz seiner Abstammung deutscher Eisenbahner. Wir gratulieren dem Reichsbund deutscher Eisenbahner zu diesem vollwertigen Mitglied.

Ein ebenbürtiges Geisteskind zu dem Feuerburschen Pedenka ist der Oberwerkführer, Baron: Vorarbeiter Pasker. Die Eigenschaften dieser beiden Ehrenmänner deuten sich vollständig, benutzieren kann einer besser wie der andere.

Wieso Pedenka Feuerbursch und Pasker Vorarbeiter in der Werkstätte werden konnten, ist nicht so leicht erklärlich. Doch ein altes Sprichwort sagt: „Bei Gott ist vieles, bei der Nordbahn alles möglich.“ Als Pasker noch als Schmied arbeitete, war seine Hauptbeschäftigung Kartoffel schälen, kochen und in den bekannten Winkel tagelang sitzen. Jetzt selegt er die Arbeiter an und zeigt sich anmaßend und aufgeblasen.

Wenn dieser Mann zurückdenken würde an seine frühere Tätigkeit, so würde er sich manchmal auf die vielen begangenen Fehler erinnern und sich nicht die Hälfte so proßig und brutal zeigen, wie gegenwärtig dies der Fall ist.

Mit solchem Entgegenkommen werden sich die Vorarbeiter niemals die so notwendige Achtung der Arbeiterschaft erwerben, wir sind vielmehr der Meinung, daß gerade durch ein hochnaffes, arrogantes Benehmen viele Arbeiter in ihren Gefühlen verletzt werden. Um so mehr muß diese Mißachtung bei jenen zum Ausdruck kommen, die solch jungen Leuten früher behilflich waren und unter deren Aufsicht diese Wandern herangewachsen sind.

Friedland i. B. Es ist wirklich notwendig geworden, die Zustände in der Station Friedland einmal der Öffentlichkeit zu übergeben. Die Klagen des Personals und der Arbeiter gegen den Stationsvorstand Podjusz werden immer lauter. Dieser Herr, der immer als intelligent gelten will und der seine Station von früh bis abends mit einer Miene wie der Beherrscher eines Königreiches abherschreitet und über jeden Griff seines Personals mit Argusaugen wacht, behandelt die Leute in einer Form, die alles andere, nur nicht anständig genannt werden kann. Wehe demjenigen, der sich einen Fehler zuschulden kommen läßt. Ein Ungehoßer entläßt sich über ihn und mit einer Stimme, die dem Wäskentönl alle Ehre machen würde, tapferte er sein Dpfer herunter, unbekümmert darum, ob der Herr von Publikum ist. Den Magazinsarbeitern droht er bei jeder Gelegenheit mit der Entlassung. Es wäre wirklich anständiger, wenn er trachten würde, daß diesen armen Teufeln, die bei 13stündiger Arbeitszeit mit einem Schundlohn von Kr. 2,20 bis Kr. 2,40 ihr Dasein fristen, eine Besserstellung erwirkt würde. Er würde das Dankes seiner Magazinsarbeiter sicher sein, wenn er, statt sich den Kopf mit Vorträgen über die Streuzüge zu zerbrechen, ihnen so eine Art Speisezettel ausarbeiten würde, wie sie in dieser Gegend, wo Lebensmittelpreise und Quartiere eine solch enorme Höhe erreicht haben, als Menschen ihr Auskommen finden können. Oder gehört vielleicht ein Magazinsarbeiter nicht zu den Menschen?

Herr Podjusz wird vielleicht darauf antworten, daß es nicht in seiner Macht liege, den Magazinsarbeitern eine Besserstellung zu erwirken. Wir sind aber der Meinung, daß er schon etwas tun könnte, wenn er ein Freund seines Personals wäre. Aber den Leuten bei der geringsten Gelegenheit die Entlassung anzubieten, ist jedenfalls bequemer, man ist da sicher, daß man oben nicht in Ungnade fällt. Auch mit den Parteien vertritt sich der Herr Stationsvorstand nicht, was ihm in letzter Zeit mehrere Anzeigen bei der Direktion eingetragen hat.

Für diesmal wollen wir es gut sein lassen und raten zum Schluß Herrn Podjusz noch, Besserung anzunehmen.

St. Peter in Krain. Am 10. d. M. fand in St. Peter in Krain das Leichenbegängnis des Genossen Michael Adam, Verleiher der Südbahn, statt. Seine Kollegen wollten es sich nicht nehmen lassen, dem Verstorbenen ein anständiges Leichenbegängnis zu besorgen. Die dortige Drisgruppe des Allgemeinen Reichsbundes und Gewerkschaftsvereines, dessen Mitglied der Verstorbene war, besorgten einen großen Kranz mit roten Schleifen, auf welchen in goldenen Lettern der letzte Gruß der Kollegen schimmerte. Das ging aber dem dortigen Kooperator, Herrn Anton Abram, nicht in den Kopf, und als die Drisgruppenvertretung noch eine Grabrede anmelde, verlor er vollends den Verstand. Er drohte mit der Gendarmerie, falls eine Grabrede gehalten wird, und versuchte die Verwandten damit einzuschüchtern, daß er die Leiche nicht einsegnen, bevor nicht die roten Schleifen vom Kranze entfernt werden, weil das nach seiner Ansicht eine Demonstration gegen die Kirche sein soll. Die wackeren St. Peterer Genossen haben dem politischen Kampfbahn geantwortet, daß er für die Witwe und für die Kinder bis dato nicht geforgt hat, wohl aber haben bereits die Genossen über 200 Kr. für die Familie des Verstorbenen der Witwe übergeben.

Die Verwandten erklärten, dem Verlangen des Herrn Kaplan nicht nachkommen zu können. Darauf segnete er die Leiche ein, zog sein Ghorhemd aus, legte die Stola ab und ließ die Leiche stehen. Er versuchte noch den anwesenden vier Eisenbahnbeamten einzureden, daß sie an diesem Leichenbegängnis nicht teilnehmen sollen, was aber die Herren mannhaft zurückgewiesen haben. Als er sah, daß dies nichts fruchtete, verschwand er in einem Türkenfeld.

Die Genossen arrangierten den Leichenzug, ohne sich um den vorniggen Pfaffen weiter zu kümmern. Am Wege zum Fried-

hof befindet sich eine Kapelle, wo um 11 Uhr die Leiche nochmals abgesegnet wird. Dort setzten sie die Tragbahnen nieder und die wackeren Säger stimmten einen Trauerchor an. Als man der Leichenzug vor die Kirche kam, warzte dort der auf solch eine schändliche Art und Weise bangelaufene Pfaffe, lang in der Kirche mit vor Aufregung zitternder Stimme das Requiem und verschwand neuerdings durch die Sakristei, um die Leiche beim Grabe zu erwarten. Als er seine Zeremonien beendete, stimmten die Säger wieder einen Trauerchor an, worauf der aus Trefsi erschienene Eisenbahnersekretär, Genosse Kopac, eine ergreifende Grabrede hielt. Als die Trauergäste sich langsam aus dem Friedhof entfernten, war das allgemeine Urtheil für den Pfaffen verdammend. Ein altes Weiblein sank in die Knie und sagte: „Ach, solch einen Kondukt haben wir noch niemals gesehen und ich würde mich auch lieber ohne Pfaffen auf diese Art begraben lassen.“ Es ist kein weiteres Unheil geschehen.

St. Valentin. Das organisierte Personal der Station St. Valentin fordert den Offizier Herrn Würzl auf, im Verkehr mit den Bediensteten sich anständiger Umgangsformen zu bedienen, und empfiehlt zu diesem Zweck „Knigges Umgang mit Menschen“ zum fleißigen Studium.

Den Herrn Vorstandsubstituten Aderle erziehen wir herzlich, sich nicht weiter mit den Herrn Offizieren Würzl zu befassen und somit früher stets objektiv seines Amtes zu walten, denn der Einfluß eines Würzl ist für das Dienstverhältnis nur schädigend.

Unterdrauburg. (Warnung.) Zu jener Sorte von Menschen, die nicht alle werden, gehört der Lokomotivwärter S. Janba in Unterdrauburg. Leider ist es vorgekommen, daß sich auch anständige Bedienstete durch das scheinheilige Wesen des hochkollegen Janba fangen ließen und schließlich dadurch zu Schaden kamen.

Um in Zukunft unsere Kollegen vor Schäden zu bewahren, warnen wir vor dem Umgang mit Janba.

Zieditz. (Todesfall.) In der Nacht vom 19. auf 20. September ist unser langjähriges Mitglied Andreas Frobid im Egerfluß ertrunken. Mit Genossen Frobid verließen wir einen alten und erprobten Kampfgenossen, der stets gegen seine Nebenmenschen und Kollegen ein hilfsbereiter Freund gewesen ist.

Komotan. (Nationale Nächstenliebe.) Am 2. Oktober d. J. hatten wir wieder einmal Gelegenheit den ehrenfesten treudeutschen Bahnmeister Eger mit seinen Stammesbrüder, dem Oberbaurbeiter A. R., sprechen zu hören. Die Schimpfnamen und Grobheiten, die Herr Eger gegen seinen Volksgenossen A. R. gebrachte, wollen wir aus naheliegenden Gründen nicht wiedergeben, doch müssen wir zur Entschuldigung der beiden ehrenfesten Männer anführen, daß Eger und A. R. Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner sind. Das sagt genug.

Jägerndorf. Seit kurzer Zeit wird die Revision der Fahrkarten durch die Revisionen und auch höhere Beamten in einer derartigen Weise durchgeführt, der unseren leitenden Organen nicht gerade zur Ehre gereichen kann.

Wie aus dem Verhalten der kontrollierenden Organe ersichtlich ist, dürften dieselben einen Schwindel mit den Karten der I. und II. Wagenklasse vermuten. Den Passagieren der besseren Wagenklassen werden die Fahrkarten abverlangt und kontrolliert, ob nicht irgend ein Reifender gratis oder mit ungültiger Karte den Zug benützt. Der Zugreisler Herr Peter umschleicht den Zug, um unbemerkt kurz vor der Abfahrt auf der verkehrten Seite aufzuspringen, doch gelingt dieses vorchriftwidrige Manöver nicht immer, so mußte Peter bei Zug 1517 in Olmütz zurückbleiben, da er nicht mehr aufspringen konnte.

Wir möchten den kontrollierenden Herren von dieser Stelle aus den wohlgemeinten Rat geben, den Attentäter nicht unter den niederen Bediensteten, sondern nach oben hinaus zu suchen, denn dort ist er sicher und, wenn man sich ernstlich bemüht, sogar schnell zu finden.

Landek in Tirol. Seit 25 Jahren hatte die Frau eines Kondukteurs der ehemaligen Rudolfsbahn am Bahnhof in Landek den Verschleiß von Tabak, Zigarren, Ansichtskarten und dergleichen über. Da zur Zeit des Todes ihres Mannes, dieser noch nicht volle zehn Jahre in definitiver Eigenschaft bedienstet war, so konnte diese Frau keine Witwenpension erhalten. Als Ersatz hat man der Witwe ein kleines Plagerl am Bahnhof angewiesen, wo diese sich aus dem Erblass des aufgelaufenen kleinen Haushaltes eine Hütte errichten ließ.

Die Witwe ist nachdem sie sich durch 25 Jahre ehtlich und rechtschaffen durchgesetzt und durch 25 Winter in ihren kleinen Hütchen gefroren hat, selbstredend älter geworden. Der Schnee des Alters hat den Scheitel der Grefin gebleicht, die Bekfrma Wettenhausen kann nur junge zugkräftige Leute gebrauchen. Darum nimmt man der alten Frau die bessere Einnahmsquelle, den Verkauf der Zeitungen, Reiselektüre und Ansichtskarten weg und betraut damit die Frau eines Kondukteurs. Ein moderner Zeitungskiosk soll im Bahnhof aufgestellt werden und die alte Frau kann ruhig zusehen, wie mit einem Schlage ihr ohnehin spärlisches Einkommen gekürzt wird. Das alte Mütterchen ringt verzweiflungsvoll die Hände und betet nach alten Brauch und Sitte zu Gott, den Tröster der Betrübten, um Gnade und Barmherzigkeit. Wer wird sich hier stärker erweisen: der Herrgott oder die Firma Wettenhausen.

Tannwald-Schumburg. Der nationale Haß seitens des hiesigen Herrn Stationsvorstandes Stuhlecker und der Verkehrsbeamten ist schon höchst ordinär. Wir machen die Herren aufmerksam, dies zu unterlassen, da doch niemand Anlaß dazu gibt, wibrigenfalls wir in kurzer Zeit die ordinäre Handlungsweise und den ungerechten Vorgang dieser Herren näher beleuchten müssen. Wie gefährlich im Dienst dieser Haß werden kann, wird sich der Herr Matausch gut erinnern können; es wäre Pflicht eines Stationsvorstandes solche überschnappte nationale Kollegen zu belehren, nicht noch mehr aufzuheben. Die Bediensteten haben keine Lust, sich diese nationalen Willkürlichkeiten gefallen zu lassen, und wenn die Direktion wie bisher aus nationalen Absichten diesen Herren die vollen Ueberlieferungsgebühren zahlt, damit dieselben ihre Lieblinge einführen können, so haben wir gar nichts dagegen, wenigstens werden wir unter Vorgesetzte kommen, die wir als solche achten können, die Interesse am Dienst, nicht an nationalen Gezecken haben.

Ob die Herren mit solch ordinärem Vorgang fähig sind, in Dispositionsstationen als Vorgesetzte aufzutreten, werden wir in kürzester Zeit, wenn es nötig sein sollte, bekanntgeben.

Döwiczim. (K. k. Nordbahn.) Noch ist der Schrecken, den der gräßliche Tod zweier Streckenarbeiter in der hiesigen Station hervorgerufen, nicht vergessen und schon wieder müssen wir den Tod eines blühenden Menschenlebens beklagen. Die beim hiesigen Kanalbau beschäftigte 23jährige Arbeiterin Chmielowska wurde beim Tragen eines Brettes von einem aus vier Wagen bestehenden Verhuhzug niedergestoßen, 50 Meter geschleift und gräßlich verunstaltet, so daß sie bald darauf starb.

Wiederum hat der Allbezwinger Tod die Schuldtragenden Faktoren vor Strafe befreit und wiederum lautet die stereotyper Formel: Eigenes Verschulden! Wir aber, die wir die tieferen Ursachen dieser tödlichen Unfälle kennen, die wir das korrupte System in der hiesigen Station am eigenen Körper verspüren, wir zitieren diese Herren vor das Forum der Öffentlichkeit und rufen ihnen zu: „Ihr allein seid die Schuldigen!“

Der Herr Vorstand Hydarski, welcher es großartig versteht, seine Stellvertreter mit aller Verantwortlichkeit und Arbeit zu belasten, beschränkt sich darauf, seine amtliche Stellung in die Dienste einer Aristokratischen Sippe zu stellen und zu mißbrauchen.

Am selben Tage, wo der schreckliche Unfall alle Gemüther erregte, begab sich Herr Hydarski in die Gemeindefanzlei, um seinem Schützling, dem wegen Todschlages zu vier Monaten schweren Kerker verurteilten Polizisten Jygmund, in unserer Gemeinde einen verantwortlichen Posten zuzuschlagen! Anstatt

dafür einzutreten, daß das Publikum nicht der Gefahr ausgesetzt ist, der Raune eines solchen Menschen unterworfen zu sein, stellt man ihn als Wahnsinnigen an.

Ganze Berge von dienstlichen Akten hatten wochenlang ihrer Erledigung, das Personal findet stets verschlossene Türen, denn Herr Wndlarski hält in der Stangei Konventikel mit den bauerlichen Gemeindevätern von Bezginsla ab und hat keine Zeit, sich Eisenbahnfragen zu widmen.

Die ganze Station ist vollgepöppelt mit Wagen, es droht eine totale Stöckung. Herr Wndlarski hält zur selben Zeit eine Versammlung der Affordarbeiter und hält ihnen folgende Rede:

„Bedankt euch bei den Sozialisten, daß man euch den Affordlohn genommen und ihr jetzt so wenig verdienen könnt!“ Daß der Arbeiter-Zentralausschuß dafür einen höheren Tagelohn verlangt hat, das zu sagen, hütet sich dieser Jünger Loyalität!

Auf der Plaginspektion werden Menschen getötet und Herr Wndlarski, der große und gerecht denkende Vorstand agitiert bei den jüdischen Gemeindevätern für seinen Herrlichen Kampfbahn Krzemiens, um ihn zum Ortsrichter zu machen.

So kommt es, daß es zu solchen Unglücksfällen führt und daher wäre es höchst an der Zeit, daß die l. l. Nordbahndirektion ihm chemisch die Gefährlichkeit gibt, sich ausschließlich seiner gemeinderätlichen Tätigkeit zu widmen.

Im Interesse der Verwaltung wie auch des Personals! Zadeudorf. (Staatsbahn-Gesellschaft.) Es kommt noch immer vor, daß die kleinen Vorgesetzten die größten Unannehmlichkeiten und die meiste Protektionswirtschaft treiben.

Auch hier befindet sich ein Herr, namens Karl Lehner, Oberbaupartieführer. Ein Alkoholiker durch und durch, möchte er von den Arbeitern immer Wein und Bier gegahlt haben. Die welche zahlen, haben es gut; aber wehe denen, die nichts zahlen! Da wird auf zwei Tage Arbeit angefangen, damit er fest antreiben und herumbrüllen kann, die Arbeit muß fertig werden und wenn es 10 Uhr abends wird, es ist auch schon vorgekommen, daß Lehner wenn die Lust reit war, zwei drei Tage nacheinander im Gasthaus war, und die Arbeiter waren allein auf der Strecke.

Am 8. Oktober kam er total betrunken in die Arbeit. Er bat die Arbeiter, sie sollen niemand etwas sagen, was sie auch taten. Aber nachmittags, als Lehner seinen Kaufschuß ausgeschlafen hatte, denunzierte er wieder einige Arbeiter. So können wir viele Fälle bringen, wo Arbeiter nur aus dem Grunde denunziert wurden, weil sie nichts zahlen. Aber dazu wäre eine Nummer unseres Hochblattes zu klein, um alle Fälle anzuführen.

Doch einen Fall müssen wir noch erwähnen, weil er noch nicht aufgeklärt ist und, wie es uns scheint, auch nicht aufgeklärt werden soll. Die Oberbauarbeiter hatten von der Bahn Regiepostle bekommen zum Preise von 18 Kr. per Tonne. Den 20. September übernahm Karl Lehner von den Arbeitern das Geld. Ein Arbeiter hatte eine halbe Tonne Kohle und gab Lehner eine 20 Kronennote, da er sonst kein Geld hatte, indem er nur 21 Kr. und einige Heller ausbezahlt bekam.

Lehner behauptet nun, der Arbeiter habe ihm nur 10 Kr. gegeben. Einige Arbeiter sahen aber ganz bestimmt und können es mit einem Eid bekräftigen, daß der Arbeiter dem Lehner 20 Kr. gegeben hat. Wir ersuchen, daß dieser Fall unparteiisch untersucht wird und der Arbeiter zu seinem Recht kommt, denn der Arbeiter hat bis heute die 10 Kr. noch nicht zurückerhalten und mußte noch dazu zu Hause bleiben. Den Arbeitern rufen wir aber zu: Laßt die kleinlichen Streitereien, ein jeder soll wissen, daß er wegen der Arbeit hier ist. Ein jeder soll seine Arbeit mit bestem Können verrichten, dann wird ihm niemand etwas anhaben können. Wir glauben, daß es mehr Wert hat, die Günst seiner Vorgesetzten durch seine Arbeit zu erringen als durchs Geranzefahren. Denn um den Arbeiter, der sich die Günst auf diese Weise erwerben muß, um den ist es wirklich schlecht bestellt. Auch möchten wir den Arbeitern sagen, sich mehr als bisher um die Organisation zu bekümmern, denn es ist gelinde gesagt nicht schön, die Assistenten von anderen aus dem Feuer holen zu lassen. Ein jeder soll zurückerdenken, was der Oberbauarbeiter früher hatte und was er jetzt hat, von der Behandlung gar nicht zu sprechen. Aber was haben sie der Organisation geleistet? Gar nichts, ausgenommen sehr wenig.

Zum Schluß möchten wir dem Herrn Karl Lehner noch raten, sich viel, aber schon sehr viel zu bessern, denn wir haben noch Stoff genug (aber keinen flüssigen) am Bager. Wir wollen nur an das Abenteuer beim Holzter, Sawwirt am Hiegelwerk in Neubau erinnern, das war auch keine schöne Tat. Also bessern Sie sich, Herr Lehner, sonst sehen wir uns bald wieder, denn wir haben uns vorgenommen, dieser Kumperei ein Ende zu machen.

Teilschen-Laube. Schon oft ist in unserer Presse über rücksichtslose Behandlung der Bahnärzte gegenüber den Krankenfassenmitgliedern geschrieben worden und immer wieder sind wir gezwungen, gegen einzelne den Vorwurf der Voreingenommenheit zu zeigen.

Der Streckenwächter Josef Parloska ist seit 22 Jahren im Dienste der S. N. D. B. gestanden, davon acht Jahre definitiv. Wozigen Winter erkrankte er an Rheumatismus und ist diese Krankheit dem sanitätsärztlichen Wächterhause Nr. 127, wo er über acht Jahre Dienst gemacht hat, zuzuschreiben. Es hat viel zu sagen, wenn selbst ein Bahnarzt sich äußert: Diese Wohnung muß wegen zu großer Feuchtigkeit kassiert werden, da kann ja kein Mensch existieren. Bahnarzt Herr Josef Kucik konnte bei Parloska natürlich keine Krankheit konstatieren, da er bei ihm ja alle Gliedmaßen vorfand. Ja er äußerte sich in Gegenwart des Aspiranten Herrn Wondrat, daß er nur schwindelt, um zu Hause arbeiten zu können. Nach zierla drei Monaten hat er endlich bei Parloska Rheumatismus entdeckt.

Der Herr Streckenwächter sowie der Bahnmeister rieten ihm, ein Besuch um Aufnahme in ein Bad an die Krankenkasse einzubringen, aber von dem wollte Herr Dr. Kucik nichts wissen, er erklärte, daß Parloska wegen seinem Magen in ein Bad nicht geeignet sei, obwohl er niemals magenkrank war.

Als Dr. Kucik gesehen hat, daß der Kranke nicht besser wird und er ihn gern loshaben wollte, riet er ihm, wenn er gesund werden will, soll er sich versetzen lassen, die Luftveränderung wird ihm gut tun. Und richtig, die Sache ging sehr schnell, denn nach kurzer Zeit bekam er die Verletzung nach Laube als Brückenwächter. Wie er aber nach Laube kam, welche Heberausung! Anstatt einem Brückenwächterposten bekam er einen Nachwachterposten, womit sie ihn bei dem dort herrschenden kalten Nebel der Elbe von seiner Krankheit heilen wollen. Ist das nicht der reine Hohn?

Der Wächter machte in Laube einen Monat Dienst, um sich schließlich wieder krank zu melden. Er war abermals bei einigen Ärzten, welche alle Rheumatismus konstatierten. Herr sanitätsärztlicher Rat Dr. Philipp, Bahnarzt in Teilschen, forderte Parloska auf, an die Krankenkasse ein Gesuch zu machen um Gewährung einer Badekur in Teplitz oder einen anderen derartigen Kurort. Die Erledigung fiel für ihn ungünstig aus, da nirgends ein Platz frei war, und so muß der arme Teufel sich mit seinen Schmerzen bis aufs nächste Jahr verträufen. Es ist kein Wunder, wenn in den Wäbern kein Platz mehr ist, da genug Gesunde dieselbe okupieren, wie es bei einem Konkurrenten in Teilschen der Fall ist, welcher heuer schon das zweite Mal mit seiner vor Gesundheit strotzenden Frau je vier Wochen in Teplitz war. Ja die Krankenkasse bezahlt doch diese Erholung.

Durch diese hinterlistige Verletzung, welche der Bahnarzt Kucik durchsetzte, verliert dieser Wächter an seinem Einkommen und hat überdies einen schlechten Dienst in einer teuern Station erhalten.

Das berwerflichste ist, daß den Leidenden täglich Voten befohlen mit dem Auftrage, er soll Dienst machen, ob es möglich ist, fragt niemand.

Bodenbach. (An Herrn Hille, Bahnmeister in Königswald.) Die organisierten Eisenbahner der Strecke Bodenbach-Komatou fordern den Bahnmeister Hille auf, in Zukunft anständiger und vorichtiger zu sein, insbesondere dann, wenn in der Gesellschaft Nicht-Eisenbahner vorhanden sind. Die Eisenbahner und deren Angehörigen kennen Herrn Bahnmeister Hille ganz genau und wissen dessen Worte und Taten gebührend einzuschätzen, während die außerhalb des Dienstbereiches der Bahnverwaltung stehenden Personen durch die mannigfachen Gespräche des Bahnmeisters oft ein falsches, doch immer ein entstelltes Bild von dem Leben des Eisenbahners gewinnen. Die Bediensteten auf der genannten Strecke sind durchwegs nicht jene Leute, als die sie der Bahnmeister so gerne hinstellt, sondern die Bahnverwaltungen allerorts wären froh, wenn auf allen Strecken ein so intelligentes und eingeschultes Bahnpersonal aufzufinden wäre. Auch haben die Bahnarbeiter noch niemals zum Schaden der l. l. Staatsbahnen gearbeitet und werden jedes derartige Anfeuern jederzeit ablehnen, doch fordern diese für ihre Arbeiten eine gerechte Entlohnung und menschliche Behandlung.

Herr Hille, Sie können jene Leute, welche der Organisationsangehörigen, ganz ruhig Ihrem Nachfolger anbertrauen, doch müssen wir Sie schon freundlichst bitten, dem neuen Bahnmeister nur die Wahrheit zu sagen. Trachten Sie lieber im Verein mit Ihren Vorgesetzten, daß endlich einmal die Rechte der Arbeiter auch in unserer Sektion zur Geltung kommen und daß jenes vom Herrn Ingenieur gegebene Versprechen baldigst durchgeführt werde.

Attnang. (Heizhaus.) Das Lokomotivpersonal der Station Attnang hat das zweifelhafte Glück, aus nächster Nähe einen Diebstahl von Auktiolegen bewundern zu können. Es ist der überall bekannte Lokomotivführer Lissa, der durch sein unkollegiales und denunziatorisches Benehmen behaupten kann, daß er auf den Linien der l. l. Staatsbahnen seinen einzigen Kollegen zum Freund hat. Die Lokomotivführer wiederum bestätigen, daß selbst der beste und ruhigste Mensch mit Herrn Lissa nicht auskommen könnte und daß auf den l. l. Staatsbahnen unter dem Maschinenpersonal kein zweites Individuum mit derartigen Eigenschaften existiert. Welches Ansehen dieser Mann auch in dienstlicher Beziehung genießt, zeigt uns die Liste der Heizer.

Sämtliche Heizer sind bereits mit Lissa gefährdet und jede neue Dienstkommandierung bringt Lissa einen neuen Heizer. Hat sich doch ein Heizer geäußert, daß er, bevor er noch einmal eine Tour mit diesem Lokomotivführer fahre, lieber von der Bahn weggehe. Ja, es ist vorgekommen, daß ein Heizer dem Ingenieur das offene Messer zeigte und dabei sagte: „So und nicht anders fahre ich mit Lissa.“ Da nun Herr Lissa sich öfter an den zugeteilten Heizern vergreift und die bisher durchgeführten Protokolle erfolglos blieben, da die dienstlichen Verhältnisse neben einem solchen Menschen für das gesamte Personal unerträglich geworden sind, so stellt das gesamte Lokomotivpersonal der l. l. Heizhausleitung Attnang an die l. l. Staatsbahndirektion in Linz die Anfrage: „Was gebietet die Direktion mit Herrn Lissa zu tun, damit wir Ruhe bekommen?“

Schredenstein. Am 11. Oktober d. J. fand das Leichenbegängnis des verstorbenen Genossen Wenzel Wolinski statt, an welchem sich der Vorstand, Herr Janitschek, und 80 uniformierte Eisenbahner beteiligten. Es war ein stilles und einfaches Begräbnis, das den Abschluß eines Lebens, arm an Freude, reich an Not und Elend, bildete. Der Verstorbene war erst 35 Jahre alt und hinterläßt eine Witwe mit vier kleinen Kindern.

Triest. (l. l. Staatsbahn.) Einen harten Kampf führt das Heizhauspersonal der l. l. Staatsbahn in Triest, um eine regelmäßige Lohnauszahlung zu erzielen. Trotz wiederholter Interventionen und Entsendung von Deputationen war es bis jetzt nicht möglich, in dieser Angelegenheit einen für das Personal günstigen Erfolg zu erzielen.

Es wurde wohl eine amtliche Kundmachung affiziert, welche die Stunden der Auszahlung von Gehalt und Löhnen sowie Zulagen und dergleichen festsetzt, doch niemals eingehalten. Kommt ein Bediensteter von der Strecke zurück und will seine Bezüge heben, so heißt es vor allem ausfindig zu machen, wo dieselben sind. Zuerst fragt man im Heizhaus an; sind die Gelder nicht da, so geht man in die entfernte Station, um sein verdientes Geld zu bekommen. Doch o weh! Der Kassier in der Station sagt: „Sie müssen zur Direktionskasse gehen, ich habe die Listen schon an diese abgeführt.“ Nun geht man in Gottes Namen noch den zwei Kilometer weiten Weg zur Direktion. Der Kassenbeamte kann abermals kein Geld herausgeben, weil er die zu früh in Abfuhr gebrachten Kassenbelege nochmals an die Stationskasse retourniert hat. Abermals ein Weg umsonst. Man eilt zurück in die Station und meldet dem Kassenbeamten, daß die Gelder retourniert wurden. Darauf die regelmäßige Antwort: „Nein, bei mir ist nichts. Kommen Sie morgen.“ Endlich nach zmaligem herumirren hat man seine Gelder, doch ist meistens die zum Ausruhen so nötige Zeit auch dahin.

Die Jagd nach den Bezügen spielt sich am 1. und 3. sowie am 15. und 18. eines jeden Monats ab, das gesamte Heizhauspersonal ist über einen solchen Auszahlungsmodus empört, da die verspäteten Auszahlungen schon oft bis halb 10 Uhr nachts gebauert haben, weil der Stationskassier beim besten Willen nicht alle zu gleicher Zeit befriedigen kann. Warum wurde eigentlich der frühere sehr einfache Auszahlungsmodus im Heizhaus abgeschafft? Der Personalstand im Heizhaus ist ein entsprechend großer, daß ein eigener Kassier angestellt werden könnte und endlich ein zeitgemäßer Wandel geschaffen würde.

und Triebling gewählt. Weiters wurden als Vertrauensmänner aufgestellt: für Spittal Wache und Suru, für Mitterbräun-Endorf Georg Trengg, für Puzenitz Johann Gizeleberger, für Kolbnitz Johann Trumppart, für Rothenthurm Pessenig und für Dellach und Umgebung August Moriger. Die Genossen aller Orten, wo noch kein Vertrauensmann aufgestellt ist, werden ersucht, dies ehestmöglich zu tun und den Gewählten der Ortsgruppenleitung bekanntzugeben. Weiters werden die Genossen von der Strecke Rothenthurm bis Mallnig der Staatsbahn und Rothenthurm bis Oberdrauburg der Südbahn dringend ersucht, ihren Uebertritt zur Ortsgruppe Spittal anzumelden, soweit das noch nicht geschehen ist. Das Vereinslokal befindet sich Gmündnerstraße 228. Monatsversammlung findet jeden dritten Samstag im Monat statt. Vereinsabende jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag von 8 bis 10 Uhr abends, auch Einzahlungen und Bücherausgabe.

Zuschriften sind zu richten an Josef Gabriel, Allgemeine Arbeiter-Krankenkasse, Spittal.

Wilin. Am 3. Oktober d. J. fand hier eine gut besuchte Monatsversammlung statt, bei welcher über die geplante Entziehung der Fahrbegünstigungen gesprochen wurde. Die Bediensteten in Wilin und Ladowitz erklären sich mit dem übrigen Personal solidarisch und werden sich ihre erworbenen Rechte in keiner Weise schmälern lassen.

Saaz. Am 2. November d. J., um 8 Uhr abends, findet im Vereinslokal Patrovstsch Gasthaus die Monatsversammlung statt. Die Mitglieder werden ersucht, die Monatsversammlungen zahlreicher zu besuchen. Ferner teilen wir mit, daß laut Beschluß des Bezirksverbandes unsere Vereinslokale aufrecht bleiben und werden die Genossen ersucht, den neuen Gastwirt Genossen Schna zu unterstützen.

Sollman. Am 9. Oktober d. J. fand hier eine gut besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Somitsch über die geplante Entziehung der Fahrbegünstigung referierte. An der hierauf folgenden Debatte beteiligten sich mehrere Genossen und wurde schließlich eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Marchegg. Die Ortsgruppe Marchegg hielt am 3. Oktober d. J. eine Wächterversammlung ab, in welcher die Dienstverteilung der Wächter besprochen wurde. Genosse Seller betraute die Tätigkeit der Personalkommission und erntete für seine Ausführungen lebhaften Beifall.

Wakstein. Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Heinrich Reith, Obmann; Peter Schwab, Kassier; Josef Janetsch, Schriftführer; Ignaz Kogler, Martin Anab, Revisoren. Als Subkassier für die Strecke Bad-Gastein wurde Genosse Kröhl aufgestellt.

Mühlbach. Bei der am 10. Oktober d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Zahng, Obmann; Eduard Fritsch, Kassier; Ferdinand Slama, Josef Peggmann, Franz Jitner, Franz Dörr und Anton Kaspar, Revisoren.

Mürschan. Sonntag den 10. Oktober d. J. fand hier eine öffentliche Vereinsversammlung statt, bei welcher in deutscher und tschechischer Sprache über die Zugeländnisse und deren Durchführung gesprochen wurde. Die nächste Monatsversammlung findet am 14. November um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal statt.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschussitzung am 14. Oktober 1909. — Entgegennahme des Berichtes sowie Beratung und Beschlußfassung über die Eisenbahnerlotterie. — Beratung und Beschlußfassung über eine Streitangelegenheit der Ortsgruppe „Favoriten II“ (St. E. G.). — Beschlußfassung über eine Beschwerde des Obmannes der Ortsgruppe „Favoriten I“ (Südbahn). — Wahl von zwei Delegierten der Zentrale zur Werkstättenkonferenz. — Beantwortung von Anfragen seitens mehrerer Zentralausschussmitglieder durch den Zentralsekretär. — Erledigung der vorliegenden Zuschriften.

Verwaltungskomiteesitzung vom 7. Oktober 1909. — Beratung über die geleglich vorgeschriebene Durchführung der Altersversicherung der Angestellten der Organisation. — Einsetzung eines Komitees zum Studium der Detailfragen. — Erledigung der vorliegenden Zuschriften der Ortsgruppen. — Entgegennahme mehrerer Berichte der Zentralfunktionäre.

Eingelendet.

Von Knittelfeld nach Willach. Der kaffam bekannte Schlosser David Rauch in Knittelfeld wurde in das Heizhaus nach Willach versetzt. Es ergeht an die dortigen Genossen und Kollegen die Werbung, sich vor diesem Manne zu hüten.

Nachruf.

Unlässlich der Verlegung des Heizhausvorstandes Herrn Maschinenoberkommissars Jagler von der Heizhausleitung Wien zur Heizhausleitung Hütteldorf rufen ihm die Unterzeichneten eingedenk seiner stets gerechten Amtstätigkeit ein herzliches Lebewohl zu.

Personal der Heizhausleitung.

Sprechsaal.

Achtung, Signalmeister der österreichischen Eisenbahnen! Dienstag den 9. November d. J. um 9 Uhr vormittags findet in Wien, X., Laxenburgerstraße Nr. 8-10 (Arbeiterheim, Zimmer 7-8), eine

Aus den Organisationen.

Spittal an der Drau. Die Ortsgruppe Spittal an der Drau des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines hat sich am 10. Oktober konstituiert. Zum Obmann wurde Genosse Gabriel, zum Kassier Genosse Peller, als Ausschussmitglieder die Genossen Gscholzer, Brunkeiner, Freidhofer, Wabnig und Frankes, als Revisoren die Genossen Rapi

				
Photogr. Apparate Schnell-u. Handkameras neueste Typen zu bill. Preisen gegen bequeme Monatsraten	Goerz' Trielder - Binocles für Reise, Sport, Jagd, Theater, Militär, Marine usw. gegen bequeme Monatsraten	Grammophone mit Schallplatten, aus prima Fabriken, Automaten usw. gegen ger. Monatsraten	Zithern aller Systeme, Violinen nach allen Meistermod. Celli, Mandolinen, Gitarren gegen geringe Monatsraten	Waffen Doppelflint., Drillinge, Scheibensch., Revolver usw. gegen bequeme Monatsraten
Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50

Reichskonferenz der Signal-, Telegraphen-, sowie Zentralweichen- und Werkmeister der elektrischen Anlagen sämtlicher Bahnen Oesterreichs mit folgender Tagesordnung statt:

- 1. Die Lage, Wünsche und Forderungen der genannten Kategorien.
2. Organisation.
3. Eventuelles.
Diesbezügliche Einladungen (Zirkulare) sind bereits an unsere Ortsgruppen abgegangen.

Die Zentrale.

Achtung, Vertrauensmänner der Wiener Bahnerhaltungsarbeiter!

Donnerstag den 21. d. M. beginnen die Vorträge und werden jeden Donnerstag fortgesetzt. Der erste Donnerstag im Monat bleibt für Vertrauensmännerfreizeiten frei.

An die Turnusvertrauensmänner der Zugbegleiter der k. k. Staatsbahn!

In allen Stationen, wo man den Zugbegleitern einen strengeren Turnus aufzuzwingen hat, werden die Vertrauensmänner ersucht, ein Grafikon vom früheren und dem jetzigen Turnus an das Zentralauschussmitglied Sebastian Jbl, Kondukteur, Freisingstraße 4/I, in Innsbruck einzusenden.

Offene Aufträge.

An die Generaldirektion der Südbahn!

In mehreren Stationen der Strecke Brud a. d. Mur-Gras haben einzelne angestellte Wächter die fälligen Monturen bis jetzt noch nicht erhalten. Ebenso warten noch mehrere im Vorjahr einberufene Anstaltsweichenwächter auf die Auslieferung der Dienstkleider.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Triest!

Ist einer löblichen Direktion bekannt, daß in der Betriebswerkstätte Laibach die Professionisten und Hilfsarbeiter jeden Samstag bis 1 Uhr und das angestellte Personal bis 1/2 2 Uhr nachmittags im Dienste bleiben müssen?

An das k. k. Eisenbahnministerium!

Da es infolge der stets zunehmenden Leuerung nicht mehr möglich ist, mit dem Tagelohn von Kr. 2.30 auszukommen, so erlauben sich die Unterzeichneten um ehebaldige Auszahlung der seit einem Jahre versprochenen Lohnaufbesserung zu bitten.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Linz. Den geehrten Mitgliedern in Gütteldorf diene zur Kenntnis, daß für den Genossen Jorde, welcher nach Wien 1 verlegt wurde, Genosse Sandmann die Subklassierstelle übernommen hat, und berechtigt ist, die Beiträge entgegenzunehmen.

Ortsgruppe Dux. Die Mitglieder der Ortsgruppe werden freundlichst ersucht, ihre Monatsbeiträge pünktlicher zu zahlen, damit der Kassier längstens bis 10. im Monat abrechnen kann.

Ortsgruppe Tschuden. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung am 23. Oktober 1. J., um 8 Uhr abends im Gasthaus „zur Lanne“ stattfindet.

Ortsgruppe Komotau. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Bibliotheksausgabe von nun an jeden Sonntag von 10 bis 11 Uhr vormittags im „Volks Hause“ in Komotau, Glöckengasse, stattfindet.

Ortsgruppe Bismarck. Die Vereinsversammlung der Zahlstelle findet Sonntag den 31. Oktober d. J. in Fuchthners Gasthaus nächst dem Bahnhofsplatz statt.

Ortsgruppe Oberleutensdorf. Laut Beschluß der Monatsversammlung vom 3. Oktober d. J. werden die Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat, nachmittags 3 Uhr, im Vereinslokal abgehalten.

Zahlstelle Wolkersdorf. Sämtliche Zuschriften sind von nun an folgende Adresse zu richten: Ignaz Koller, Streckenwächter in Geradsdorf Nr. 12.

Ortsgruppe Olmütz. (Sammlung) für die Witwe und Kinder nach dem verstorbenen Genossen Josef Markus ist bis jetzt gesammelt worden: Olmütz: Sammelstelle Nr. 1, Nr. 32-60, Nr. 7, Nr. 15-50, Pinta Nr. 12-80, Genossen von Floridsdorf 20 Kr., Genossen von Bundenburg 40 Kr., Genosse Fröhlich 1 Kr., zusammen Kr. 124.00.

Ortsgruppe Wlad. Die Mitglieder werden hiermit aufmerksam gemacht, daß vom 18. Oktober an das Vereinslokal in Frau M. Unterlassers Gasthaus, Merbothgasse, ist und findet jeden Sonntag von 10 bis 12 Uhr vormittags Diskussion statt.

Ortsgruppe Wlad. Die Mitglieder werden hiermit aufmerksam gemacht, daß vom 18. Oktober an das Vereinslokal in Frau M. Unterlassers Gasthaus, Merbothgasse, ist und findet jeden Sonntag von 10 bis 12 Uhr vormittags Diskussion statt.

Ortsgruppe Wels. Samstag den 23. Oktober d. J., um 8 Uhr abends, findet im Gasthof „zu den drei Kronen“ eine freie allgemein zugängliche Vereinsversammlung statt.

Ortsgruppe Floridsdorf. Zur Beachtung! Die p. t. Vereinsmitglieder wollen zur Kenntnis nehmen, daß der Sitz der Ortsgruppe in das Arbeiterheim Floridsdorf, XXI., Angererstraße 18, verlegt wurde.

Ortsgruppe Dux. Die nächste Monatsversammlung findet am 7. November d. J., um 8 Uhr abends statt. Zahlstelle Ober-Gerspit. Am 31. Oktober d. J., um 4 Uhr nachmittags, findet im Vereinslokal Schmidts Restaurant die Monatsversammlung der Zahlstelle statt.

Zahlstelle Tschuden. Da wir schon zu wiederholtenmalen von der Zentrale aufgefordert wurden, allmonatlich und regelmäßig abzurechnen, so werden die Mitglieder der Zahlstelle freundlichst ersucht, die Monatsbeiträge pünktlicher zu zahlen.

Ortsgruppe Wien XV. Die Vereinsabende der Ortsgruppe finden regelmäßig jeden Montag und Donnerstag nach dem 1. und 15. im Monat um halb 6 Uhr abends statt.

Zahlstelle Passau. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß sich unser Vereinslokal ab 1. November d. J. im Gasthaus Bernsdorfer, Schmiedgasse, Innstadt, befindet.

Ortsgruppe Hainzinhof. Am 18. September 1. J. fand hier eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Koranda aus Prag referierte.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Leoben. Am 25. Oktober d. J. um 8 Uhr abends findet im Hotel „Lamm“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in der Reichsratsabgeordneter Genosse Fuller sprechen wird.

Sammlungsansweis.

Für die streikenden Oberbauarbeiter der Strecke Santh Mischele-Wio ist uns noch eine weitere Streikunterstützung zugekommen: Von der Ortsgruppe „Ologgnitz“ Nr. 49-12, monatlich bis zum heutigen Tage Kr. 1193.21.

Briefkasten der Redaktion.

K. J. in Eger. Fragen Sie bei der Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp. in Wien, VI., Gumpendorferstraße 18, an. - F. S. D. Uns stehen ebenfalls keine Ziehungslisten zur Verfügung. - Leoben-Südbahn. Aus Ihren Einwendungen können wir nicht klar werden.

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

Stroop. A. STROOP, Neuenkirchen Nr. 806, Kreis Wiedenbrück, Westfalen. Betrifft auch Wucherungen und Geschwulste jeder Art, Ansteckung und Vererbung von Krebs, Zusammenhang von Gallenstein und Krebs, Skrofulose, Hämorrhoiden, Beinfrass, Lupus und besonders Blutreineigung.

PHOTOS. 350 Miniatur, 30 Visite u. Kabinett K 1/20 (Größen.) O. Schladitz & Co., Berlin W. 57/21.

Postentausch. Lokomotivführeramt der k. k. Staatsbahndirektion, Wien-Schwarzgasse, wünscht mit einem Kollegen des Reichshauses Bundenburg oder in der Nähe von Bundenburg, auch Lokalbahn, zu tauschen.

Definitive oder pensionierte Eisenbahner. Die bel organisierten Genossen in Ansehen stehen und eine Vertrauensstellung besitzen.

Ehrenerkklärung. Endgefertigter behauptet seine Unabergeltete gegen Genossen Dasta, Oberbauarbeiter, beim Borhande gemachte Bestimmung, welche jeder Grundlosge entbehrt, sehr, und bitter, von einer gerichtlichen Verfolgung Abstand zu nehmen.

Postentausch. Ein Stationsblockwächter der Strecke Amstetten-St. Pölten sucht Tauschpartner von der Wiener Stadtbahn, Lokalfreie, in gleicher Dienstverhältnisse. Habe Privatwohnung. Anfragen sind zu richten an die Administration des Blattes.

Dankagung. Für die Anteilnahme anlässlich des Hinscheidens meines Mannes Alois Ritter, pensionierter Kondukteur, am 22. August d. J., sei in meinem Namen allen der beste Dank zum Ausdruck gebracht. Augusta Ritter, Kondukteurwitwe in Tarvis.

Eisenbahner-Kalender für das Jahr 1910. Achtung! Eisenbahner! Umfer Eisenbahner-Kalender für das Jahr 1910. Preis 1 Krone. Einzeln per Postzusendung 10h Porto mehr. Die Bedingungen zum Bezuge sind folgende: Bei Bestellung von 20 Exemplaren aufwärts 20 Prozent, wenn der Betrag im vorläufig eingezahlt wird...

Pichler's patent, zusammenklappbare Uniformkappe. Wiederstandsfähig gegen Druck, Fall, Stoss, Schlag u. Wetter, bequem für den Transport, luftdurchlässig, daher nicht gesundheitsschädlich, leicht und preiswert.

Pathéphon-Sprechapparate ohne Nadelwechsel. Sind von Fachmännern bezüglich Tonreinheit und munterer Klangfarbe als die anerkannt besten befunden worden.

Postentausch. Postier der Wiener Stadtbahn wünscht mit einem Kollegen vom Lande in gesunder, milder Gegend zu tauschen. - Zuschriften an die Redaktion des „Eisenbahner“.

Silberglockenwecker. (Marke Jungfer), 21 cm hoch, Nickel über Kupfer, schön, leicht, sehr laut, in weitest möglicher Entfernung, besser u. lauterer Wecker als die üblichen. Preis 3.-, geschäftlicher Wecker 4.-, mit Doppelglocken 5.-, mit Glocken 6.-, 5 Jahre Garantie. Umkauf oder Reparatur. Versand per Nachnahme. N. A. K. B. W. I. N. IV. Margaretenstrasse 27/5.

Schön Fest Billig
sind
Leinenwaren
aus der
Leinenfabrik
Jos. Kraus, Nachod VII, Böhmen.

Nur aus edlen Garnen erzeugte, frische, gediegene Ware wird geliefert, 40jähriges Renommee verbürgt Solidität. Zahlreiche Anerkennungen von Fachleuten liegen vor.

Bitte verlangen Sie kostenlos Muster jeder Art Webwaren für Haushalt oder Ausstattung.

Als Spezialität zu herabgesetzten Preisen:

Leintücher ohne Naht, aus kernigem schönem Flachsgarnelein gewebt, 1 Stück 150x200 cm lang K 2-20, dieselbe Ware 150x225 cm gross, per Stück K 2-48 oder extragut K 2-70 per Stück.

Irländer Wäschewebe, hervorragend dauerhaft und schön, 1 Stück 80 cm breit, 23 Meter lang K 11-.

Doppeldamast-Handtücher Reinleinen, schön gemustert 50x100 cm gross, per 1 Dtzd. K 9- oder 54x125 cm gross, per 1 Dtzd. K 12-.

Reinleinen-Taschentücher 46 cm gross, weiss, per Dtzd. K 6-.

Abwischtücher, 68x68 cm gross, schwere Leinensorten, kariert, Sorte Ia per Dtzd. K 5-, Sorte Ib per Dtzd. K 3-60.

Aufträge von K 10- aufwärts per Nachnahme an Private. Nichtpassendes wird zurückgenommen, Geld samt Porto zurückerstattet.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!

Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Horrenuhr mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21-.

Dieselbe Uhr mit echt silbernem Staubdeckel kostet nur K 31-.

Dieselbe Uhr mit doppeltem Goldrand kostet nur K 42-.

Die Uhren sind von erstklassigen Großfabrikanten genau abgelesen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Ihre Uhren sind die besten Uhren, die Sie kaufen können. Sie sind leicht zu bedienen, hochfeines Glas und jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keine! Geld billiger! Die Uhren werden Ihnen durch Ihre eigene Begegnung mit der Uhr überlassen! Die Uhren werden Ihnen durch Ihre eigene Begegnung mit der Uhr überlassen!

bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Innsbruck.

Grässlich
hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher sofortige Lieferung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter Musterkollektion. Gütere nur erstklassige Originalstoffe und aparte Saisonarbeiten.

Tuch-Versandhaus
FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Weine.

Rotweine für Weinliebhaber... per Liter 40 Heller
Portwein, beste Sorte... 36
Wein... 32
Weißwein I... 40
Weißwein II... 36

Franko Station Götz verleihe von 70 Liter aufwärts. Bei Verendung 2 Liter gratis. Garantie für die Echtheit der Weine.

Rudolf Terpin, Besitzer, Podgora bei Görz.

Günstiger Gelegenheitskauf
für Händler und Hausfrauen mit Schnittwaren sende auch an Private:

40-45 Meter à K 15-

fortiert. Stoffe auf Blusen, 78 cm breit, feine neueste Mode-Deffins, Damen- und Blusen-Perle, vorzüglichste rohe Gendeleinwand, Kanavas, Bettzeug, Lyford für Männerhemden, Frauenhütchenstoffe, Handtücher, Mantelstoffe auf Schürzen und Paletots, hübsche moderne Deffins.

Der Restonlänge 6-10 Meter.

Garantirt ohne jeden Fehler und echtfärbig, nur in prima Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour.

Wunderabwehr: 1 Bot. tolle, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet

Leinenweber Karl Kohn, Nachod, Böhmen.

Zur Herbst- u. Wintersaison

empfehlen wir unsere Neuheiten in Wolf- und Halbwellstoffen, Kleiderbarock, Blusenstoffe, Wäschebarock, Tiroler Loden, Grosses Lager in Bett-Decken, Garnituren, Teppichen, Vorhängen und alle Sorten Leinenwaren. Herkommliche, fertige, blaue Schlosseranzüge zu bekannt billigsten Fabrikpreisen.

„Zum Bischof“
Hedzet & Koritnik, Görz
Via Corso Verdi Nr. 8.
Filiale: Via Arcivescovado.

Auf Verlangen Muster und Beträge über K 20- per Nachnahme, franko.

Baumwoll- u. Schafwollstrickgarne
für Hand- und Maschinenstrickerei
kauft man am besten und billigsten in der
Ersten Strick-
garnfabrik **Brosdie & Co., Reidenberg i. B.**
Niederlage: Wien, VII, Schottenfeldgasse 21 Musterkarten gratis

Billige böhmische Bettfedern!
5 Kilo neue, geschlossene Nr. 900, bessere 12 Nr., weiße baunneidige, gefüllte 18 und 24 Nr., schneeweiße baunneidige, geschlossene 30 und 36 Nr. Besonders franzo per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto-Verhältnis gelte tet.

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

Diesen neuesten Petroleum-Heiz- und Kochofen

mit Zierplatte wenn er als Heizofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefert ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte für nur K 28- gegen 3 Monate Ziel.

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

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

Nicht einen Heller kostet Sie meine Instruktion, wie man Brüche heilt. Viele Dankschreiben. Schreiben Sie sofort an **C. Wallner, Spezialist, Wien, VII, Mariahilferstrasse 78/21**

TUCH und Modewaren f. Herrenkleider kauft man am besten u. billigsten bei **M. Kretschmer** WIEN I, Postfach. Kompl. Herrenanzug Cheviot 12, 15, 18 K. Kompl. Herrenanzug Kammgarn 9, 11, 13 K. Winterrock, glatt od. gemustert 10, 15, 20 K. Prompt per Nachnahme. Muster zur Auswahl franko.

Kollegen! Eisenbahner!
Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8.
Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut

„Flugrad“
übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit **4 1/2 Prozent** vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.

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

Vertrauensmänner werden gesucht.

Billiger und besser
als überall kaufen Sie bei **Carl Meyer, Gold- und Silberwaren-Export** Auffig Nr. 129 (Böhmen). Grösstes u. ältestes Verkaufsgeschäft der Monarchie für Uhren, Gold- und Silberwaren nur bester Qualität.

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

Verlangen Sie meinen Preis-katalog gratis und franko.
Versand nur per Nachnahme oder Vereinfachung bei Beträge.

Nr. 209. Frucht- oder Gebäck-Korb, Prima-China-Silber, reich verziert 14 cm Durchmesser, Fr. 1200.
Nr. 187. Ohrgehänge, acht Silber, zwei Fr. 1-.-, Fr. 1268. Gold-Doppel, zwei Fr. 2-40, Fr. 1219. Gold-14 Kar. Gold, zwei, Fr. 6-30.
Nr. 1808. Am. Gold-Doppel-Ring u. feurig. Gold-Ring, oder Karabin, Fr. 4-.-, Fr. 1222. Ring, Fr. 5-40, Fr. 1531. Gold-14 Kar. Gold, zwei, Fr. 10-80.

Eine grosse Errungenschaft der modernen Hygiene für jedes Privathaus, Hotel oder Café ist der **Staubsauger System „Krauss“!**

Derselbe eignet sich zur gründlichen u. schnellen Reinigung v. Teppichen, Polstermöbel, Matrasen, Tischdecken, Billards etc. ohne Bürste, ohne Klopfen, ohne Lärm, ohne Staubaufwirbeln. Mit grösster Leichtigkeit wird damit der Staub mit allen darin enthaltenen Mikroben und Bazillen entfernt.

Der Preis beträgt nur **Kronen 40-.** Versand fracht- und verpackungsfrei. Prospekte gratis von **Bernh. Hähner** Fischern bei Karlsbad Nr. 237. Vertreter gesucht.

Wilhelm Bock & Söhne
k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.
Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider.

ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VIII, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VIII, Hirschgasse Nr. 25.

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

Preiskataloge und Massanleitungen gratis. - Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! - Schreiben Sie sofort an: **Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.** Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene K 2-,-, bessere K 2-40; prima haloweisse K 2-80; weiße K 4-,-; weiße, flaumige K 5-10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene K 6-40, K 8-,-; 1 kg Flaum (Flaum), graue K 6-,-; K 7-,-; weiße, feine K 10-,-; allerfeinster Flaum K 12-,-. Bei Abnahme von 5 kg franco.

aus höchst feinem, reinen, blauen, weißen oder gelbem Flaum, 1 Dutzend, 180 cm lang, 116 cm breit, mit samt 2 Kopfstücken, je 80 cm lang, 80 cm breit, gefüllt mit neuem, grauem, sehr dauerhaftem, flaumigen Bettfedern K 16-,-; Halbbaunen K 20-,-; Baunen K 24-,-; einzelne Dutzenden K 10-,-, K 12-,-, K 14-,-, K 16-,-; Kopfstücken K 8-,-, K 10-,-, K 12-,-, K 14-,-, K 16-,-; 100 cm lang, 40 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 110 cm lang, 50 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 120 cm lang, 60 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 130 cm lang, 70 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 140 cm lang, 80 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 150 cm lang, 90 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 160 cm lang, 100 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 170 cm lang, 110 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 180 cm lang, 120 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 190 cm lang, 130 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 200 cm lang, 140 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 210 cm lang, 150 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 220 cm lang, 160 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 230 cm lang, 170 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 240 cm lang, 180 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 250 cm lang, 190 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 260 cm lang, 200 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 270 cm lang, 210 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 280 cm lang, 220 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 290 cm lang, 230 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 300 cm lang, 240 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 310 cm lang, 250 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 320 cm lang, 260 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 330 cm lang, 270 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 340 cm lang, 280 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 350 cm lang, 290 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 360 cm lang, 300 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 370 cm lang, 310 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 380 cm lang, 320 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 390 cm lang, 330 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 400 cm lang, 340 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 410 cm lang, 350 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 420 cm lang, 360 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 430 cm lang, 370 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 440 cm lang, 380 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 450 cm lang, 390 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 460 cm lang, 400 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 470 cm lang, 410 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 480 cm lang, 420 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 490 cm lang, 430 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 500 cm lang, 440 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 510 cm lang, 450 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 520 cm lang, 460 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 530 cm lang, 470 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 540 cm lang, 480 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 550 cm lang, 490 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 560 cm lang, 500 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 570 cm lang, 510 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 580 cm lang, 520 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 590 cm lang, 530 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 600 cm lang, 540 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 610 cm lang, 550 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 620 cm lang, 560 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 630 cm lang, 570 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 640 cm lang, 580 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 650 cm lang, 590 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 660 cm lang, 600 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 670 cm lang, 610 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 680 cm lang, 620 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 690 cm lang, 630 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 700 cm lang, 640 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 710 cm lang, 650 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 720 cm lang, 660 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 730 cm lang, 670 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 740 cm lang, 680 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 750 cm lang, 690 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 760 cm lang, 700 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 770 cm lang, 710 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 780 cm lang, 720 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 790 cm lang, 730 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 800 cm lang, 740 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 810 cm lang, 750 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 820 cm lang, 760 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 830 cm lang, 770 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 840 cm lang, 780 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 850 cm lang, 790 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 860 cm lang, 800 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 870 cm lang, 810 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 880 cm lang, 820 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 890 cm lang, 830 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 900 cm lang, 840 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 910 cm lang, 850 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 920 cm lang, 860 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 930 cm lang, 870 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 940 cm lang, 880 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 950 cm lang, 890 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 960 cm lang, 900 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 970 cm lang, 910 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 980 cm lang, 920 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 990 cm lang, 930 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1000 cm lang, 940 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1010 cm lang, 950 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1020 cm lang, 960 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1030 cm lang, 970 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1040 cm lang, 980 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1050 cm lang, 990 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1060 cm lang, 1000 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1070 cm lang, 1010 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1080 cm lang, 1020 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1090 cm lang, 1030 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1100 cm lang, 1040 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1110 cm lang, 1050 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1120 cm lang, 1060 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1130 cm lang, 1070 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1140 cm lang, 1080 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1150 cm lang, 1090 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1160 cm lang, 1100 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1170 cm lang, 1110 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1180 cm lang, 1120 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1190 cm lang, 1130 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1200 cm lang, 1140 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1210 cm lang, 1150 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1220 cm lang, 1160 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1230 cm lang, 1170 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1240 cm lang, 1180 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1250 cm lang, 1190 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1260 cm lang, 1200 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1270 cm lang, 1210 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1280 cm lang, 1220 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1290 cm lang, 1230 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1300 cm lang, 1240 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1310 cm lang, 1250 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1320 cm lang, 1260 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1330 cm lang, 1270 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1340 cm lang, 1280 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1350 cm lang, 1290 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1360 cm lang, 1300 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1370 cm lang, 1310 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1380 cm lang, 1320 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1390 cm lang, 1330 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1400 cm lang, 1340 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1410 cm lang, 1350 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1420 cm lang, 1360 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1430 cm lang, 1370 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1440 cm lang, 1380 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1450 cm lang, 1390 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1460 cm lang, 1400 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1470 cm lang, 1410 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1480 cm lang, 1420 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1490 cm lang, 1430 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1500 cm lang, 1440 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1510 cm lang, 1450 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1520 cm lang, 1460 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1530 cm lang, 1470 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1540 cm lang, 1480 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1550 cm lang, 1490 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1560 cm lang, 1500 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1570 cm lang, 1510 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1580 cm lang, 1520 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1590 cm lang, 1530 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1600 cm lang, 1540 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1610 cm lang, 1550 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1620 cm lang, 1560 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1630 cm lang, 1570 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1640 cm lang, 1580 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1650 cm lang, 1590 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1660 cm lang, 1600 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1670 cm lang, 1610 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1680 cm lang, 1620 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1690 cm lang, 1630 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1700 cm lang, 1640 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1710 cm lang, 1650 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1720 cm lang, 1660 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1730 cm lang, 1670 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1740 cm lang, 1680 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1750 cm lang, 1690 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1760 cm lang, 1700 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1770 cm lang, 1710 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1780 cm lang, 1720 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1790 cm lang, 1730 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1800 cm lang, 1740 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1810 cm lang, 1750 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1820 cm lang, 1760 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1830 cm lang, 1770 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1840 cm lang, 1780 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1850 cm lang, 1790 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1860 cm lang, 1800 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1870 cm lang, 1810 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1880 cm lang, 1820 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1890 cm lang, 1830 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1900 cm lang, 1840 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1910 cm lang, 1850 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1920 cm lang, 1860 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1930 cm lang, 1870 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1940 cm lang, 1880 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1950 cm lang, 1890 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1960 cm lang, 1900 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1970 cm lang, 1910 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1980 cm lang, 1920 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 1990 cm lang, 1930 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2000 cm lang, 1940 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2010 cm lang, 1950 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2020 cm lang, 1960 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2030 cm lang, 1970 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2040 cm lang, 1980 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2050 cm lang, 1990 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2060 cm lang, 2000 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2070 cm lang, 2010 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2080 cm lang, 2020 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2090 cm lang, 2030 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2100 cm lang, 2040 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2110 cm lang, 2050 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2120 cm lang, 2060 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2130 cm lang, 2070 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2140 cm lang, 2080 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2150 cm lang, 2090 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2160 cm lang, 2100 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2170 cm lang, 2110 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2180 cm lang, 2120 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2190 cm lang, 2130 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2200 cm lang, 2140 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2210 cm lang, 2150 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2220 cm lang, 2160 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2230 cm lang, 2170 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2240 cm lang, 2180 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2250 cm lang, 2190 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2260 cm lang, 2200 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2270 cm lang, 2210 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2280 cm lang, 2220 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2290 cm lang, 2230 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2300 cm lang, 2240 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2310 cm lang, 2250 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2320 cm lang, 2260 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2330 cm lang, 2270 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2340 cm lang, 2280 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2350 cm lang, 2290 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2360 cm lang, 2300 cm breit, K 14-,-, K 16-,-, K 18-,-; 2370 cm lang, 2