



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem
Dah Brot und Arbeit uns gerüstet sehen,
Dah unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Weisheit nicht mehr beteln gehen.
G. Herzog.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Scheidtonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 8.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 27

Wien, den 20. September 1913.

21. Jahrg.

Der VII. österreichische Gewerkschaftskongress.

Die zweite Oktoberwoche ist heuer den Verhandlungen des VII. Gewerkschaftskongresses gewidmet, den die Gewerkschaftskommission wiederum nach Wien einberufen hat. Es ist ein Jubiläumskongress. Nachdem in den eben verfloßenen Jahren und Monaten verschiedene Zentralverbände ihren Zwanzigjährigen Bestand gefeiert haben, tritt auch die Gewerkschaftskommission in die Reihe der Jubilare. Beim ersten Gewerkschaftskongress, der im Schwendesaal zu Wien in den Weihnachtsfeiertagen 1893 tagte, wurde die bis dahin ohne organisatorische Grundlage, nur provisorisch wirkende Kommission zur ständigen, von allen Organisationen anerkannten Institution.

Es wird ein ständiges Denkmal der hervorragenden Reise der österreichischen Gewerkschaftsbewegung bleiben, daß ihre Leiter unmittelbar nach dem Falle des Wiener Ausnahmezustandes für ihre Berufung nach Hause einberufen; bald begann in diesen Organisationen ein erfreulich reges Leben zu pulsen. Man beschäftigte sich mit allen Fragen des Arbeiterlebens und verfolgte jedes Ereignis mit großem Interesse und Verständnis. Ein besonders schöner Beweis des Verständnisses für die Notwendigkeiten des Gewerkschaftslebens war das Bedürfnis nach Einheitlichkeit des Vorgehens, nach Aussprache mit den Vertretern der anderen Berufe. So wurde Mitte Oktober 1892 die bekannte Versammlung der Wiener Vorstandsmitglieder der Gewerkschaften einberufen, die sich mit der Anregung der englischen Gewerkschaftler, einen besonderen internationalen Gewerkschaftskongress neben dem Sozialistenkongress einzuberufen beschäftigten sollte. Und da verspürte man alsbald die Notwendigkeit irgend jemand mit der Durchführung des Beschlusses zu betrauen; das Komitee, das zu diesem Zweck gewählt wurde, war eben die provisorische Kommission, denn man sah sofort ein, daß es mit dem Erstarken der Gewerkschaftsbewegung öfter und noch bedeutendere Aufgaben geben wird, die, allen Organisationen gemeinsam, nur von einer Zentrale aus erledigt werden können.

Die Gewerkschaftsbewegung hat diesen Mittelpunkt durch Schaffung der Kommission bekommen, und die Geschichte der ganzen österreichischen Gewerkschaftsbewegung der letzten 20 Jahre hat immer wieder ihren Ausgangspunkt in ihr gehabt. 20 Jahre wirkt nun die Kommission als Anregerin, als Beraterin, als Lenkerin, als Schützerin. Und es ist nur zu begreiflich, wenn der VII. Gewerkschaftskongress sich auf eine höhere Warte stellen wird wollen, um von dort aus, ungehindert durch die vielen kleinen und oft mißlichen Fragen des täglichen Kampfes, das bunte, reichhaltige Gesamtbild der Tätigkeit zu übersehen und zu prüfen. Es sei an dieser Stelle nur kurz vermerkt, daß von den Mitgliedern der ersten Kommission, die vor 20 Jahren vom ersten Gewerkschaftskongress bestätigt wurde, heute noch in ihr tätig sind die Genossin Boshel, die Genossen Hueber und Rader (Bauarbeiter). Von den anderen Mitgliedern sind in der Arbeiterbewegung noch tätig die Genossen Unger, Smilka, Preußler, Pekar, Hafl und Exner.

Die letzten 20 Jahre der Arbeiterbewegung waren in Oesterreich nicht mehr so dramatisch bewegt wie die vorhergehenden. Um so intensivere Sammlungsarbeit war notwendig und möglich. Vielsach unbemerkt, vor allem aber nicht genügend eingeschätzt war in den Anfängen die Arbeit der Kommission, der es in erster Linie darum zu tun war, aus den Gewerkschaftsorganisationen brauchbare Instrumente des Massenkampfes des gesamten Proletariats zu machen. Diese Aufgabe wurde der Kommission vom ersten Gewerkschaftskongress gesetzt, der den Wunsch aus-

sprach, es sollen Industrieverbände mit einheitlicher Leitung geschaffen werden. Um die schönen Worte von Karl Marx: Proletariat aller Länder, vereinigt euch! zur Tatsache zu machen, um weiters eine allen Teilen schädliche Zersplitterung der Kräfte zu verhindern, organisieren sich die Arbeiter industrieweise zu großen, starken und umfangreichen Organisationen: die Gründung von kleinen Organisationen für einzelne Branchen ist aus taktischen Gründen nicht zu befürworten. So war wohl das Ziel der organisatorischen Arbeit bestimmt. Die Wege zu ihm, die Methoden, nach denen vorgegangen werden sollte, mußte die Kommission selbst wählen, prüfen und vorschlagen. Genaue Kenntnis der Produktionsverhältnisse in Oesterreich, reiche Erfahrung aus der Gewerkschaftsbewegung des Auslandes haben der Kommission gute Dienste erwiesen, haben ihr die Entschliebung erleichtert, so daß die Kommission das ihr gesetzte Ziel auch in Zeiten großer Unsicherheit und Unklarheit mit dankenswerter Entschiedenheit und Folgerichtigkeit verfolgt hat.

In die 20 Jahre ihrer Tätigkeit fällt vornehmlich die Arbeit an der Zentralisation der Gewerkschaften. Es war kein leichtes Stück Arbeit. Die Engstirnigkeit der Bürokratie hat sich solchen Vorhaben entgegen gestellt. Als dieser Widerstand bezwungen war, traten andere Hindernisse hervor, viel böser. Die Arbeiter auch der vorgeschrittenen Nationen haben der Zentralisation nicht das notwendige Verständnis entgegen gebracht, und auf der anderen Seite haben wir ja doch heute noch in Oesterreich gewaltige Gebiete, in denen die Industrie äußerst selten ist. Es dauerte lange, bevor die Arbeiter begriffen haben, daß die Zentralisation schon deswegen wichtig und notwendig ist, damit sie gegen die Bedrohungen durch die Unternehmerschaft und gegen die Ausbeutung, aber nicht minder auch gegen die von der indifferenten Arbeiterschaft der anderen Gebiete und deren Lohnrückerverbände geschützt seien. Natürlich sind sie erst mit der Zeit dahinter gekommen, daß der Beschluß des ersten Kongresses ein richtiger und guter war, als die Entwicklung der Industrie und der Unternehmerorganisation die Annahmen der Kommission und des Kongresses bestätigt haben. Unvergessen und unermüdet hat die Kommission im Sinne des Beschlusses gearbeitet, bis sie es erlebte, daß sich nahezu alle alten Landesvereine den neuen Zentralverbänden angeschlossen haben. Kaum aber war diese Sache nach zehnjährigem, heißen Bemühen gelungen, kam die abscheuliche, bedauerliche national-separatistische Welle. Die ganze Arbeit der letzten Jahre war bedroht. Nicht bloß aus Rücksicht darauf, daß ein Beschluß da war, sondern aus Sorge um die Zukunft der Arbeiterkämpfe war die Kommission verpflichtet, sich an die Spitze des Abwehrkampfes zu stellen. Denn bei den Separatisten verjagten keine Mahnungen der ernstesten Männer, vergebens war die Berufung auf Autoritäten des proletarischen Lebens. Nicht einmal die schlichte Mahnung Babels: Zusammenschließen aller vorhandenen Gewerkschaften in eine Organisation muß das erste Gebot ihrer Politik sein, denn ohne Befolgung dieses Grundsatzes kann sie ihre Aufgabe nicht oder nur ungenügend erfüllen, fand Beachtung.

Die Folge des Vordringens des Separatismus war, daß in der ganzen proletarischen Bewegung Oesterreichs eine Unklarheit entstand, die leicht verhängnisvoll werden kann, und zwar der ganzen Bewegung, nicht bloß der gewerkschaftlichen. Es fanden sich Männer, die aus den ehrlichsten Motiven, vor allem politischer Art, einem Entgegenkommen an die Forderungen der Separatisten das Wort redeten, um der sozialdemokratischen Gesamtbewegung den ihr vom Separatismus geraubten Frieden wiederzugeben. Und in diesen Zeiten war es die Kommission, die in dem Bewußtsein, daß ihr ein hohes Gut, das Lebensinteresse nicht bloß der tschechischen, sondern der ganzen

Arbeiterschaft von Oesterreich anvertraut ist und das sie zu wahren hat, von dem Auftrag des ersten Kongresses nicht abging, und wie sich seither zeigte, sehr zum Nutzen der Arbeiterschaft. Seit 1905, seit vollen acht Jahren, mußten nahezu alle Kräfte der Gewerkschaftsbewegung für die Verteidigung des bereits Geschaffenen engagiert werden. Und es ist gelungen, die Gefahr der vollständigen Aktionsunfähigkeit von den Gewerkschaften abzuwehren.

Natürlich waren diese Kämpfe um die Gestaltung der äußeren Form der Gewerkschaften, so wichtig sie auch sind, doch nur ein Teil der Arbeit der Kommission. Sie hat das große Verdienst, in Oesterreich erst eine wirkliche Gewerkschaftspolitik geschaffen zu haben. Sie hat in alle Verbände wertvolle Anregungen gebracht zur Festigung und Erstarkung der Gewerkschaften, sie schuf den Solidaritätsfonds als Abwehr gegen Unternehmerangriffe, sie war es, die den erfolgreichen Kampf organisiert hat, als die Regierung durch einen Erlaß die Gewerkschaften in ihrer Pflichterfüllung, ja in ihrer Existenz bedroht hat. In zahlreichen Lohnkämpfen hatte sie die Führung inne, denn die Arbeiterschaft hat ihr immer Vertrauen entgegen gebracht, und die Unternehmer haben sie als Machtfaktor in den Kämpfen kennen gelernt.

Und nun wird diese Institution das zweite Jahrzehnt ihrer Wirksamkeit vollenden. Das ist natürlich ein Anlaß zur weitgehenden Betrachtung des zurückgelegten Weges, das ist ein Anlaß zur Würdigung der Tätigkeit unserer Gewerkschaftszentrale. Deswegen bezeichnen wir den heurigen Kongress als Jubiläumskongress. Und nichts wird den gewaltigen Fortschritt so klar aufzeigen, wie der Vergleich zwischen den Jahren 1893 und 1913, zwischen dem jeweiligen Stand der Gewerkschaftsbewegung, zwischen ihrem Einfluß damals und heute; vor 20 Jahren wurden nur die Grundlinien zur Ausgestaltung der Gewerkschaften beraten, heuer zieht der Kongress allgemein sozial- und wirtschaftspolitische Fragen in den Kreis seiner Beratungen; vor 20 Jahren war der Kongress für die Öffentlichkeit eine Kuriosität, heute lauschen Gesetzgebung, Bürokratie und Unternehmerschaft gespannt auf seine Beratungen. Vor 20 Jahren wurden die Grundlagen geschaffen, heute beurteilen wir unsere Erfolge. Und der Jubiläumskongress, dafür bürgt seine Tagesordnung, wird der Ausgangspunkt für neue Erfolge für die Arbeiterklasse werden.

Das Verlagen der Generalinspektion als Aufsichtsbehörde.

Mehrere Vorkommnisse in der letzten Zeit beweisen, daß die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde gänzlich verlagert. Die Aufgaben der Generalinspektion sind mannigfaltig. Zu ihren Obliegenheiten gehört unter anderem die Sorge dafür, daß die bestehenden Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten bei der Erstellung der Diensterteilungen für das gesamte österreichische Eisenbahnpersonal eingehalten werden. Die von den Staats- und Privatbahnen erstellten Turnusse unterliegen ihrer Genehmigung. Sie hat die Pflicht, etwaige Beschwerden des Personals über die Nichteinhaltung dieser Vorschriften bei der Turnuserstellung zu prüfen und falls die Beschwerden gerechtfertigt sind, das heißt wenn die Turnusse oder die faktischen Diensterteilungen und Dienstleistungen den Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten widersprechen, die Aenderung der beanspruchten Turnusse zu verfügen.

Die Institution der Generalinspektion kostet jährlich rund 40.000 Kr., ein Betrag, der im Vergleich zu den tatsächlichen Leistungen sehr hoch erscheint. Denn die Generalinspektion nimmt, wie die vielen Vorkommnisse beweisen, ihre eigentliche Aufgabe nicht genau. Wir werden nicht ermangeln, alle die Unterlassungen aufzuzählen, die sich die Generalinspektion bisher geleistet hat. Heute wollen wir an einem Falle klarlegen, wie unernst die Generalinspektion die ihr im Interesse

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

der Sicherheit des Verkehrs zugewiesene Aufgaben der Ueberprüfung der Turnusse und der Sorge dafür, daß die bestehenden Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten eingehalten werden, auffast und wie sie diese Aufgabe erfüllt. Es handelt sich um den diesjährigen Sommerturnus des

Zugbegleitungs-personals der Aspangbahn.

Die genannten Bediensteten beschwerten sich über den Dienstturnus, weil er eine namhafte Ueberbürdung des Personals zur Folge hatte und infolgedessen eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs bildete.

Sie haben einen Dienstturnus, der folgendermaßen erstellt ist: 1. Tag 16 Stunden Dienst, 8 Stunden Ruhe; 2. Tag 15 Stunden Dienst, 9 Stunden Ruhe; 3. Tag 18 Stunden Dienst, 10 Stunden Ruhe; 4. Tag 14 Stunden Dienst, 6 Stunden Ruhe; 5. Tag 18 Stunden Dienst, 6 Stunden Ruhe; 6. Tag 15 Stunden Dienst, 9 Stunden Ruhe. In den folgenden sechs Turnustagen wiederholt sich dieser Turnus und dann folgt erst ein freier Tag in der Dauer von 30 Stunden. Das ergibt im Monatsdurchschnitt inklusive der Vorbereitungs- und Reservezeit eine tägliche Dienstleistung von 16 Stunden.

Im Punkt 18, Abschnitt VI, der Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten wird bestimmt, daß die Dienstleistung für die Zugbegleiter so zu erstellen ist, daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 11 Stunden beträgt; im Lokalbahnbetrieb erscheint es unter günstigen dienstlichen Verhältnissen zulässig, die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt bis auf 16 Stunden zu verlängern.

Mit Rücksicht auf die Verkehrsabwicklung bei der E. W. A. ist es außer allem Zweifel, daß die E. W. A. nicht zu den Lokalbahnen, sondern zu den Hauptbahnen zählt und infolgedessen eine Ausdehnung der täglichen Dienstdauer über 11 Stunden nicht zulässig ist. Aber selbst wenn die E. W. A. Lokalbahn wäre, könnte nicht von günstigen dienstlichen Verhältnissen die Rede sein, weil die Zugbegleiter während der ganzen Dienstdauer ununterbrochen diensttätig sein müssen.

Das Personal der E. W. A. erhob gegen diesen mörderischen Turnus die Beschwerde bei der Generalinspektion, nachdem alle Schritte bei der Direktion der E. W. A. mit dem Hinweis, daß die Generalinspektion den Turnus genehmigt habe, erfolglos blieben.

Die Generalinspektion erledigte diese Beschwerde in der Weise, daß sie erklärte, die angeführten Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten seien nur für die k. k. Staatseisenbahnverwaltung bindend, die Aufsichtsbehörde lege aber die Bestimmungen derselben auch bei der Ueberprüfung der Dienstleistungen der Privatbahnen sinngemäß zugrunde. Hinsichtlich der Linie Wien-Aspang sei jedoch der Umstand nicht außer acht zu lassen, daß bei derselben eine vollständige Nachtruhe bestehe und hierdurch für das Personal jene Anstrengungen entfallen, die sonst hinsichtlich der Bemessung der Ruhezeiten bei anderen Hauptbahnen in ausschlaggebender Weise mitbestimmend sind, was insbesondere für die Anerkennung dienstfreier Zeitschnitte unter 10 Stunden Ruhe als Ruhezeit im Domizil in Betracht kommt. Die tatsächlichen Dienstleistungen des Zugbegleitungs-personals der E. W. A. ab 1. Juni 1913, die mit den Daten der Eingabe keineswegs übereinstimmen, weisen in einer Turnusperiode im Maximum eine durchschnittliche tägliche Dienstdauer von ungefähr 12 1/2 Stunden auf. Diese erscheint nun mit Rücksicht auf das Vorangeführte sowie auf die vielen bis sogar über fünf Stunden betragenden Dienstpausen im

Domizil, auf die größtenteils kurze Dauer der Fahrten, endlich auf die wenigen auswärtigen Uebernachtungen unbedingt zulässig.

In diesem Turnus kann jedoch eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs wegen Ueberbürdung des Personals nicht erblickt werden und die Generalinspektion sei nicht in der Lage, aus diesem Titel die Bahnverwaltung zur Aenderung dieser — überdies im Einverständnis mit dem Personal erstellten — Dienst-einteilung zu verhalten.

Zu dieser Erledigung nahm das Personal durch die Organisation in einer neuerlichen Eingabe Stellung. In dieser Eingabe war folgendes enthalten:

Das gesamte Zugbegleitungs-personal der E. W. A. hat in einer am 5. Juli d. J. stattgefundenen Versammlung einstimmig erklärt, daß es die in dem ersten Schreiben gemachten Angaben vollinhaltlich aufrecht erhalte und diese Angaben jederzeit aus den Leistungsbüchern sowie aus den Stundenpässen nachgewiesen werden können. Die Zugbegleiter machen tatsächlich täglich 16 Stunden und mehr Dienst und ergibt die tägliche Dienstleistung im Monatsdurchschnitt nicht 12 1/2 Stunden, sondern 16, und wenn alle Dienstleistungen mit eingerechnet werden, sogar mehr als 16 Stunden. Die Sache ist die, daß die jetzt in der Sommerszeit täglich verkehrenden Erforderniszüge im Turnusgraphikon nicht enthalten sind, daß der Turnus, so wie er am Papier steht, nicht eingehalten werden kann. Beweis dafür wohl unter anderem der Umstand, daß eine Reihe von Zügen der E. W. A. nur deshalb tägliche Verspätungen haben, weil keine Zugbegleiter da sind und die Züge warten müssen, bis von der Strecke eine Partie im Dienst nach Wien kommt, um die täglichen Erforderniszüge zu führen. Die Leute haben gar keine Zeit zum Essen und sind buchstäblich überbürdet.

Die gesamten Zugbegleiter erklärten ferner einstimmig, daß kein einziger von ihnen von einem Organ der k. k. Generalinspektion übernommen wurde, ob die eingereichten Beschwerden tatsächlich vorhanden sind.

Sie erklärten weiter, daß seit dem Jahre 1912 kein einziger Bediensteter der Turnuserstellung beigezogen wurde, daß die Turnusse seitdem immer ohne jedes Einvernehmen mit dem Personal erstellt worden sind.

Auch auf diese Eingabe erfolgte eine sehr merkwürdige Antwort der Generalinspektion. Sie lautete: „Auf Grund der eingesehenen Kilometerbüchel per Juni laufenden Jahres wurde zunächst festgestellt, daß die in der ersten Zuschrift angegebenen Daten mit den geleisteten Dienstleistungen tatsächlich nicht übereinstimmen. Auch wurde der in Kraft stehende Dienstturnus, geringfügige Abweichungen ausgenommen, die übrigens auch auf anderen Bahnen unausweichlich sind, eingehalten. Dieser Turnus ist überdies, bis auf kleine Aenderungen, die zum Teil vorgebrachten Wünschen des Personals Rechnung tragen, der gleiche wie im Sommer des Vorjahres.“

Die tägliche tatsächliche Dienstleistung im Monatsdurchschnitt inklusive der Führung der Erforderniszüge im Maximum bloß 12 1/2 Stunden. Verspätungen erlitten nur die Erforderniszüge Nr. 173 und 174, weil dieselben durch die Partie des Zuges Nr. 72a geführt wurden, der fahrplanmäßig um 2 Uhr 32 Minuten nach der Abfahrtszeit des Zuges Nr. 173 in Wien eintrifft. Diese Unzulässigkeit, die aber mit den Dienst- und Ruhezeiten in keinem ursächlichen Zusammenhang steht, vielmehr auf eine falsche Disposition zurückzuführen ist, wurde abgestellt. Zutreffend ist, daß die Zugbegleitungs-mannschaft weder bei der früheren noch bei der jetzigen Erhebung einvernommen wurde, weil hierzu nach hierortigem Ermessen keine Notwendigkeit vorlag.

Aus diesen beiden Erledigungen der Generalinspektion fällt vor allem eine Mitteilung auf. Nämlich

der Standpunkt, daß nach dem Ermessen der Generalinspektion keine Notwendigkeit vorlag, die Zugbegleiter über die erhobenen Beschwerden einzuvernehmen. Das ist ein sehr merkwürdiger Standpunkt, der den schweren Vorwurf, daß die Generalinspektion ihre Pflichten und Aufgaben nicht ernst nimmt, vollaus rechtfertigt. Die Generalinspektion soll in objektiver Weise der Richter über die zwei Parteien, über die Bediensteten und über die Direktion sein. Sie soll, das ist in dem Falle ihr Aufgabe, die vom Personal erhobene Beschwerde prüfen und untersuchen. Sie soll den Kläger und den Beklagten hören und einvernehmen und dann urteilen. Und was macht die Generalinspektion? Sie erklärt einfach, daß nach ihrem Ermessen keine Notwendigkeit vorlag, auch, und vor allem den Kläger zu hören.

Sie hat einfach den Beschuldigten gehört und dann die Beschwerde des Klägers abgewiesen. Man muß sagen, daß der Standpunkt einfach und bequem ist und daß sich mit einem solchen die Funktionen der Generalinspektion alle wie immer gearteten gesellschaftlichen und sonstigen Unannehmlichkeiten, die sie mit den leitenden Beamten und den Verwaltungsräten von Bahnverwaltungen aus ihrer Amtsausübung haben können, ersparen. Schließlich leben wir aber doch in einer Zeit, wo es gestattet ist, an der Richtigkeit und Objektivität eines derartigen Vorgehens zu zweifeln. Wenn man objektiv und gerecht sein will und vor allem ernst genommen werden soll, muß man beide Teile hören und dann urteilen. Am hohen Maß sitzen und vom Machtstandpunkt aus diktieren darf die Generalinspektion nicht.

Die Generalinspektion hat die ihr zugewiesene Aufgabe zu erfüllen, sie hat für die volle Erfüllung des Gesetzes einzutreten und den Verächter des Gesetzes zur Einhaltung desselben zu zwingen. Dazu sind die Herren Funktionäre der Generalinspektion bestellt. Wenn sie zu dieser Aufgabe zu zart befaltet sind, wenn sie Rücksicht auf ihre Karriere zu nehmen haben, mögen sie sich eine andere Betätigung suchen, nicht eine, bei der die Vernachlässigung der Pflichterfüllung Gefahren heraufbeschwören kann.

Dasselbe ist hinsichtlich des Standpunktes der Generalinspektion zu sagen, daß die bestehenden Vorschriften nur für die Staatsbahnen, aber nicht für die Privatbahnen bindend sind. Welches Interesse hat denn die Generalinspektion, gerade gegenüber den Privatbahnen diesen Standpunkt einzunehmen? Haben denn die Privatbahnen ein größeres Privileg als die Staatsbahnen auf Ausnützung und Ueberbürdung des Personals? Die Generalinspektion als staatliche Aufsichtsbehörde wird im eigenen Interesse sehr gut tun, wenn sie über diesen schon sehr merkwürdigen Standpunkt recht bald eine unabweisende Aufklärung gibt. Denn dieser Standpunkt erklärt Publikum und Personal bei den Privatbahnen für vogelfrei. Jede Privatbahn würde mit größtem Vergnügen danach trachten, die Turnusse des Personals nach diesem Grundfah zu erstellen. Bedeutet er doch gewaltige Erhöhung des Profits der Privatbahnkapitalisten. „Uns kann nix g'schehn“ wird die Parole der Privatbahnen sein, wenn namenloses Unglück die unausbleibliche Folge dieses Standpunktes einer staatlichen Aufsichtsbehörde sein wird. Jede Privatbahnverwaltung wird sich jeder Verantwortung bar erklären und mit Recht erklären können, daß die Verantwortung nicht sie, sondern die Generalinspektion treffe, weil sie doch mit ihrer Zustimmung den folgenschweren Turnus erstellt hat. Es scheint fast so, als ob wieder eine langjährige Aera kommen muß, in welcher alle Augenblicke einmal im Gerichtssaal festgestellt wird, daß

Feuilleton.

Frei!

Aus dem Wächterleben. Erzählt von W. W.

Der Bahnwärter Friedmeier hat von 12 Uhr mittags bis 9 Uhr abends frei. Ehe das Mittagessen vorüber und er sich entkleidet, ist es 1 Uhr geworden. Er freut sich heute schon ganz besonders darauf, sich auszuruhen und er ist dessen auch bedürftig, hat er doch schon fünf Nächte Dienst hinter sich.

Wie häßlich er streicht er die Kopfpolster glatt, zieht die Decke über die Glieder und macht es sich in seinem Bett bequem. Draußen ist es unfreundlich und es weht eine kalte Luft. Die Kinder dürfen also nicht hinaus. Die Mutter bedeutet ihnen zwei Knaben — der eine ist drei und der andere fünf Jahre alt — daß sie sich recht ruhig verhalten sollen. Sie stellt ihnen einen breiten Fußschemel zurecht, gibt ihnen verschiedene Spielsachen, darunter einige kleine Töpfchen, und zeigt ihnen, wie sie sich spielen sollen. Sie sollen lachen und den Schemel als Ofen benutzen. Damit auch etwas zum Kochen und zum Essen da sei, gibt sie ihnen einen Apfel, einige gebörte Pflaumen und ein Stückel Zucker.

Die Kinder sind schon an solche ruhige Spielerei gewöhnt, wenn der Vater schläft. Sie nehmen die Sachen behutsam in ihre Händchen und sprechen nur leise miteinander. Nach einer Weile fällt dem älteren ein, daß der Ofen an dem ihnen angewiesenen Ort nicht richtig passe und daß man denselben anderswo besser aufstellen könne. Vorher aber geht er ein zum Kochen unentbehrliches Gerät suchen.

Der kleinere Bengel will beweisen, daß er das Ueberstellen auch schon allein bewerkstelligen könne. Er räumt also die Sachen herunter, hebt sachte den für ihn etwas schweren Schemel auf und will ihn auf den neuen Ort übertragen. Aber, o weh! Er hat seine Kraft überschätzt. Kaum daß er einige Schritte gemacht, stolperte er und haut hin, seine Lippe schlägt dabei unglücklichweise auf die Kante des Schemels. Das ganze verursacht ein Gepolter und der Kleine erhebt ein Geschrei. Die Mutter hat draußen etwas zu tun und ist gerade nicht im Zimmer. Der Bahnwärter, kaum eingeschlummert, wird wach. Er muß aufstehen und den Kleinen Schreibals besänftigen. Diesem ist ein Tröpfchen Blut aus der aufgeschlagenen Lippe auf das Händchen getropft, wodurch er sich zu einem großen Geheul berechtigt wähnt. Die Mutter stürzt herein und bringt, nachdem sie einen kalten Umschlag auf die Wunde gebreitet, den Kleinen zu Bett, dem das viele Schreien

ermüdet. Der Bahnwärter schickt sich auch an, wieder weiterzuschlafen. Noch ist er nicht ordentlich eingeschlafen, geraten zwei auf der beim Wächterhaus vorbeifahrenden Straße fahrende Fuhrleute in Streit, weil der eine zu wenig ausgewichen und das Fuhrwerk des anderen gestreift hatte. Die saftigsten Schimpfnamen wurden gewechselt, es wurde erörtert, wie weit ein jeder auszuweichen verpflichtet sei, und die Fuhrleute machen dabei einen heillosen Lärm, von dem man hinter den schweren Wänden des Wächterhauses jedes Wort hört. Ein Schlafen ist bei solch einem Rummel unmöglich und der Wächter ist schon wieder auf. „Daß euch der Teufel halt mit eurem Lärm“, brummt er und drückt seinen Kopf fester in die Kissen, damit er vom Lärm nicht so viel hört.

Es dauert eine geraume Weile, ehe sich der Schlaf wieder eingestellt hat. Da öffnet jemand die Tür. Ein Bettler streckt seine Hand durch die Türspalte und bittet um eine Gabe. Der Wächter erwacht, denkt sich aber, die Frau werde den Bettler schon abfertigen und der Bettler würde sich entfernen. Die Frau ist jedoch hinausgegangen, um für die Ziege etwas Gras zu sammeln.

Nach einer Weile öffnet sich wieder die Tür und der Bettler bittet eindringlicher, und als sich dies wiederholt, muß der Wächter aufstehen, aus seinen Kleibern sein Geldtäschchen hervorholen und daraus einen Heller hervorsuchen. Er reicht denselben hinaus. Dabei hat er auf den unbedeutenen Gast, der ihn aus dem Schlaf störte, wohl nicht das freundlichste Gesicht gemacht. Der Bettler brummt beim Weggehen etwas von den Eisenbahnern, die auch schon große Herren geworden sind und daß sie die armen Leute auch schon von oben herab behandeln.

Nun wäre es aber schon Zeit, daß ich Ruhe hätte, denkt sich der Bahnwärter, und er kriecht nochmals ins Bett. Aber noch ist ihm die Ruhe nicht gegönnt. Da kommt der Hinterwaldbauer, ein schon älterer Mann, eine Ausgabe aus der guten, alten Zeit. Er ist noch nicht oft auf der Eisenbahn gefahren. Morgen soll er wegen eines Prozesses in die Kreisstadt. Dies ist natürlich ein Ereignis für ihn und er kommt nachfragen, wann in der Früh der erste Zug gehe. Dabei stellt er sich breitspurig auf, erzählt von seinem Prozeß und fragt schon zum wiederholtenmal nach der genauen Zeit des Zugabganges.

„Also um 5 Uhr, um 5 Uhr. Da muß ich schon um 4 Uhr weggehen oder um 3/4 Uhr, und um 3 Uhr aufstehen.“ Der Bahnwärter würde ihn schon am liebsten zur Tür hinauswerfen und wünscht ihn samt seinem Prozeß zu allen Teufeln. Endlich geht er, auch ungehalten darüber, daß sich der Wächter nicht in eine Unterhaltung mit ihm einließ.

Also wieder ans Schlafen denken. Es ist aber nicht so leicht, den Schlaf, wenn er einmal verschweht wurde, wieder zu gewinnen, besonders da die Störungen sich wiederholen. Da kommt der Nachbarwächter mit einem Laufzettel und grüßt etwas laut. Er besinnt sich zwar sofort, als er seinen Kollegen im Bette sieht, aber es hat schon genügt, diesen zu wecken. Dann kommt der Bahnmeister, das Dienstbuch unterschreiben zu lassen. Als er sieht, daß der Wächter wach geworden ist, zieht er ein Zirkular aus der Tasche und legt es ihm vor. Er sprach dann zu ihm: „Nun, wenn Sie auf sind, könnten Sie mir das unterschreiben, damit ich es nicht morgen wieder mit-schleppen muß.“ Es heißt also aufstehen, Feder und Tinte her-vorsuchen und unterschreiben. Jetzt soll sich der Schlaf wieder einstellen.

Der Wächter versucht es wohl wieder. Da kommt ein Zug. Die Frau, für deren Dienst der Wächter verantwortlich ist, expediert den Zug, weil der Abföswächter mit Aviso gegangen ist. Mehrere kurze Pfliffe schrillen, das Signal: „Bremsen fest!“ Wie elektrifiziert springt der Bahnwärter auf und rennt ans Fenster, um hinauszusehen. Wie, wenn die Frau vergessen hätte, die Schranken zu schließen, und wenn sich ein Fuhrwerk dem Geleise genähert hätte, so daß dies die Ursache des Pfeifens gewesen wäre? Aber nein, dort ist alles in Ordnung und die Frau steht beim Schranken. Der Zug mag nur zu sehr in Schwung geraten sein. Die Bremsen halten nicht und dies ist wohl die Ursache des Pfeifens. Es ist also nichts geschehen und jetzt kann wieder ans Schlafen gedacht werden.

„Schon 4 Uhr“, seufzt der Wächter, „und noch kein Auge geschloffen. Das wird schon werden. Heute schon den sechsten Nachtdienst und so eine miserable Ruhe.“ Das Bett, welches ihm mittags so verlockend erschienen, wird ihm schon zuwider. Er wälzt sich noch eine Stunde von einer Seite auf die andere und versucht verschiedene Lagen, um einzuschlafen, aber es will und will ihm nicht mehr gelingen. In der Stube ist es kühl geworden. Die Kinder sind schon hungrig und es werden von der Frau Vorbereitungen zum Kochen des Nachtmahls getroffen. Es wird im Ofen geschürt, die Kaffeemühle in Bewegung gesetzt, auf dem Ofen fängt es an zu zischen, Dampf-wölkchen ziehen auf und jetzt — o Himmel — läuft auch noch die Milch über.

Die Frau, erschrocken über ihre Unachtsamkeit, versucht schnell die Folgen derselben zu unterdrücken, denn sie weiß, ihr Mann könne den Geruch verbrannter Milch nicht vertragen. Aber es ist dies nicht so leicht. Trotzdem sie schnell den Milchtopf wegzieht, die Platte abwischt und etwas Salz aufstreut, erschallt der widerliche Geruch bald das Zimmer.

die Ueberbürdung des Personals durch mörderische Turnusse Schuld an verlorenen Menschenleben und ungeheuren Werten sei. Will das die Generalinspektion, kann sie das wollen im vollen Bewußtsein aller möglichen Konsequenzen?

Sie will das natürlich nicht, darüber sind wir uns klar, aber wir sind uns auch darüber klar, daß sich die Organe in der Generalinspektion, die diesen unhaltbaren Standpunkt einnehmen, einfach aller dieser Konsequenzen nicht bewußt sind. Wir wollen hoffen, daß ihr Gewissen rege wird, bevor es zu spät ist. Die Interessen des Privatkapitals dürfen den Interessen der Allgemeinheit, also den staatlichen und gesellschaftlichen Interessen, der Sicherheit des Verkehrs nicht vorangestellt werden.

Die Generalinspektion behauptet fälschlich, daß die Zugbegleiter bei der E. W. A. keinen Nachdienst und infolgedessen eine volle, ständige Nachtruhe haben. Sie kann natürlich nichts anderes behaupten. Woher soll sie denn die Ueberzeugung hievon gewinnen, wenn sie es nach ihrem Ermessen nicht der Mühe wert findet, die Beschwerdeführenden einzubernehmen. Die Zugbegleiter müssen um 1/2 5 Uhr früh den Dienst antreten und um 10 Uhr, 11 Uhr abends und auch später wird er beendet. Die vier, fünf Stunden Nachtruhe nennt sie eine v o l l s t ä n d i g e Nachtruhe. Die Generalinspektion scheint da insbesondere davon nichts wissen zu wollen, daß die Zugbegleiter auch eine Vorbereitungszeit vor Abfahrt des Zuges benötigen und daß sie auch nach Beendigung der Fahrt noch etwas anderes zu tun haben, als sofort den Heimweg anzutreten. Die Generalinspektion meint dann weiter, daß sich in den einzelnen Diensttoren solche mehrstündige Pausen ergeben, daß von einer ununterbrochenen Dienstleistung in der Gesamtdauer, wie sie von den Bediensteten angegeben wird, nicht die Rede sein kann. Also auch da macht die Generalinspektion nicht viel Federlesens. Nachdem sie schon einmal so weit gegangen ist, die ministeriell verordneten Bestimmungen für die Privatbahnen als nicht bindend zu erklären, macht sie gleich einen Sprung weiter und sagt, für den, der die Sprache versteht, daß die Zeit in den Pausen kein Dienst ist, sondern Ruhe. Daß die Leute in diesen Pausen und in allen anderen Zeiten, die in den Dienstleistungsblättern nicht ausgewiesen sind, Reserve halten, wofür sie bei der E. W. A. nichts bekommen, das sieht die Generalinspektion nicht an. Das heißt, sie kann es nicht anfechten, weil sie es nicht weiß. Die beschuldigte Direktion sagt ihr das im eigenen Interesse nicht, und die Beschwerdeführenden darüber zu befragen, findet sie nicht für notwendig. In den Vorschriften über Dienst- und Ruhezeiten heißt es ausdrücklich, daß jeder Zeitabschnitt, während dessen das Personal dienstlich tätig oder dienstbereit zu sein hat, als ununterbrochene Dienstreise zu gelten hat. Aber was geht das die Generalinspektion an? Die Vorschriften gelten nicht, ergo macht man aus der Reserverbediensteten, Ruhezeit und Ruhepausen, aus 14- und 16stündigen Tagesdurchschnittsleistungen eine solche von einer 12 1/2 stündigen. Aus den täglich verkehrenden außergewöhnlichen Zügen im Juli werden ein oder zwei Züge im Juni gemacht. Und so geht das fort, denn man will „zumindestens da, wo man der Privatbahn eine Gefälligkeit erweisen kann, konsequent bleiben.“

Noch ein Umstand in der Angelegenheit kennzeichnet die Generalinspektion. Die Bediensteten beschwerten sich in der ersten Eingabe auch darüber, daß dieser Turnus ohne Einberufen mit dem Personal erstellt wurde. Die Generalinspektion fragt natürlich auch da die Direktion der E. W. A., ob das

Jetzt hält es der Bahnwärter aber nicht mehr länger in seinem Bett aus, und er springt auf. In seiner gereizten Stimmung ist er versucht, seine Frau auszuschelten, aber er hält an sich. Er weiß, daß sich seine Frau redlich bemüht, alles in Ordnung zu halten, daß sie bei Nacht aufpaßt, damit keine Züge verschlafen werden, und daß sie ein böses Wort nicht verdient hätte. Aber, alles ärgert ihn, das Zimmer, das Bett, der zischende Ofen, die Milch, der Kaffeegeruch, die Frau, die Kinder, die Signale, die knarrenden Schranken. Alles ist ihm zuwider. Er zieht sich also an und geht hinaus.

Aber wohin? Zum Spazierengehen ist das Wetter unfreundlich, und für einen unausgeschlafenen, müden Menschen auch kein Vergnügen. Sieh die Pfeife anrauchend, schlendert er langsam die Dorfstraße hinunter. Als er beim Wirtshaus vorbeikommt, steht der Wirt gerade vor der Tür, dem Knecht zusehend, der eine neue Lieferung von Bierfässern in den Keller schafft.

„Na, wohin, wohin, Herr Wächter“ ruft er freundlich herüber.

„Oh nur so, damit ich nicht immer auf dem Bahnschotter herumtrete, bin ich einmal herausgegangen“ erhält er zur Antwort.

„Na, aber da haben Sie sich zum Spazierengehen nicht gerade das beste Wetter bestellt. Da kommen Sie herein zu mir, da ist es angenehmer und“ meinte er lachend auf die Bierfässer zeigend „zu trinken hätten wir auch, das dürfte für heute langen.“

Inschlüssig steht der Wächter eine Weile da und zählt im Gedanken seine Barschaft nach, ob's ihm noch auf einen Liter langt. Nach Hause zurückzukehren kann er sich noch nicht entschließen, und so lenkt er seine Schritte der Gaststube zu. Dort sitzen einige Fuhrleute und Bauern, die sich in ihrer Art unterhalten. Der Bahnwärter kann für diese Unterhaltung kein Interesse gewinnen, aber was will er tun. Soll er wieder hinaus in das unfreundliche Wetter? So hoch er still hinter seinem Bierglas, bis es Zeit geworden ist, daß er Dienst übernehmen muß. Er zahlt und verläßt die Wirtstube.

Es ist noch immer unfreundlich draußen, und es scheint eine schlimme Nacht werden zu wollen. Es sind keine frohen Gedanken, mit denen sich der Bahnwärter am Heimweg beschäftigt. Er weiß, daß er eine harte Nacht vor sich hat. Und so er weiter denkt, sind die Aussichten trostlos. Dienst und wiederum Dienst und dazwischen Ruhestunden, wie er sie heute verbrachte. Im Dorf wird bald alles zur Ruhe gegangen sein. Er muß standhalten und seine Müdigkeit bezwingen und sein Grauen überwinden.

wahr sei. Der Beschuldigte muß nicht die Wahrheit sagen, und so erklärt die Direktion der Generalinspektion das Gegenteil, nämlich, der Turnus sei im Einberufen mit dem Personal gemacht worden. Das ist für die Generalinspektion bare Münze und sie sagt es einfach nach. Was die Leute behaupten, ist einfach nicht wahr. Die Zugbegleiter lassen sich das nicht gefallen und erklären in einer zweiten Eingabe, daß sie alle bis auf den letzten Mann dafür einstehen können, daß der Turnus ohne Einberufen mit dem Personal erstellt wurde. Und was macht nun die Generalinspektion? Sie schweigt sich über diesen Punkt aus. Sie findet kein Wort der Entschuldigung für ihr sonderbares Vorgehen, vielmehr, sie setzt sich in Positur und erklärt diktatorisch, sie habe es nicht für notwendig befunden, das Personal, den Kläger, einzubernehmen.

Es ist also eine gewisse Einseitigkeit in den Handlungen und in den Entschlüssen der Generalinspektion nicht mißzuerkennen. Ob die Generalinspektion Ursache hat, diesen Weg zu wandeln, ist eine andere Frage. Uns kann es schließlich gelegen sein, wenn auch die Generalinspektion nunmehr dazu beitragen will, den Glauben der Eisenbahner um die Objektivität der Bahnbehörden zu erschüttern. Das Vertrauen der Eisenbahner zu den Bahnbewertern ist infolge der allerorts herrschenden traurigen Verhältnisse ohnehin nicht mehr groß, und diese letzten Vorgänge werden daher nur aufklärend wirken. Die Bediensteten werden gezwungen, sich ohne der Generalinspektion ihr Recht zu sichern. Mit dem Standpunkt der Direktion der E. W. A., daß sie so lange nichts ändert, bis nicht die Generalinspektion dazu Anordnungen trifft, werden jetzt die Bediensteten selber fertig werden müssen. Sie werden sich um so fester zusammenschließen, um mit den noch vorhandenen anderen Mitteln ihr Recht auf Menschlichkeit zu erkämpfen, das man ihnen vorenthält. Der tatkräftigsten Unterstützung der Organisation können sie hierbei sicher sein. Man wird insbesondere nicht ermangeln, das reisende und verfrachtende Publikum auf die gefährlichen Zustände beim Fahrdienst der E. W. A. aufmerksam zu machen.

Das reisende Publikum und das Personal hat es wirklich nicht notwendig, um ein paar profitgieriger Kapitalisten und einigen pflichtbergaßen Bürokraten willen Leben und Gesundheit auf das Spiel zu setzen. Wir werden sehen, wer in dieser Sache das letzte Wort spricht.

Disziplin oder „wilde“ Streiks?

In der reichsdeutschen Gewerkschaftsbewegung hat sich eine Episode abgespielt, die auch für uns in Oesterreich, ja überall dort, wo es gewerkschaftlich organisierte oder organisierbare Arbeiter gibt, beachtet werden muß. Vorerst das Tatsächliche: Am 8. und 9. August hielt der Deutsche Metallarbeiterverband eine außerordentliche Generalversammlung ab, auf deren Tagesordnung als einziger Punkt der Werftarbeiterstreik stand.

Die zwischen den Arbeitern und Werkbesitzern geführten Verhandlungen, die eine Besserung der furchtbaren Arbeits- und Lohnbedingungen der Werftarbeiter herbeiführen sollten, gelangten an einen kritischen Punkt. Es wurde die Intervention der zuständigen Unternehmerorganisation angerufen, aber drei Tage vor dem zur Herablangung der Antwort der Unternehmerorganisation festgesetzten Termin legten die Arbeiter in rascher Folge betriebsweise die Arbeit nieder. Ein „wilder“ Streik von ungewöhnlicher Größe brach aus. Die Unternehmer frohlockten wieder einmal, einen Fall erlebt zu haben, der beweisen sollte, wie recht sie haben, wenn sie mit Arbeiterorganisationen nicht verhandeln wollen, die ja doch keinen Vertrag abzuschließen, geschweige denn einzuhalten vermögen.

Doch die Organisation der Metallarbeiter, die die Verhandlungen führte, blieb fest. Nicht aus Rechthaberei, nicht aus Paragraphenreiterei. Sie blieb fest aus gewerkschaftlicher Notwendigkeit, sie blieb fest, weil sie bereits reiche Erfahrungen gesammelt und sich der Tragweite ihres Vorgehens nur zu gut bewußt war. Sie wußte, wie viel auf dem Spiel stand. Dem Streik, der ohne Zustimmung der Organisation ausgebrochen war, der in einem Augenblick einsetzte, da noch Verhandlungen gepflogen wurden, wurde die Unterstützung der Organisation versagt. Die Streikenden wandten sich nun an die höchste Instanz, die Generalversammlung. Und bei dieser Versammlung wurde mit 126 gegen 18 Stimmen beschlossen, daß die Streikenden aufgefordert werden sollen, den Kampf zu beenden, damit dann sofort in neue Verhandlungen getreten werden kann. Nach einer Diskussion, die weder an Klarheit und Schärfe noch an Sachlichkeit etwas zu wünschen übrig ließ, hat sich die höchste Instanz der größten Gewerkschaftsorganisation der Welt auf den Standpunkt ihres Vorstandes gestellt und die streikenden Arbeiter verurteilt.

Ein solches Ereignis ist doch wohl näherer Betrachtung wert, denn abgesehen von allem anderen, was damit zusammenhängt, wird es gewiß nicht oft vorkommen, daß ein Streik von der eigenen Organisation dieserart bloßgestellt würde. Und die Vertreter der Streikenden, denen natürlich volle Redefreiheit eingeräumt wurde, haben eingesehen, daß die Versammlung anders gar nicht entscheiden konnte.

Der Vorfall mußte etwas ausführlicher dargestellt werden, denn er ist sehr lehrreich, was am besten aus den Betrachtungen der verschiedenen Scharfmacherblätter hervorgeht, die natürlich aus reinsten Freundschaft und Liebe zu den Arbeitern, das Vorgehen der Gewerkschaft für verwerflich und verbrecherisch erklären, um dann triumphierend erklären zu können, nun sei die Tyrannei der Gewerkschaft an einer frischen Lat erwießen, die Arbeiter seien die Opfer ihrer Gewerkschaft. Ist es nicht hinreichend, die Scharfmacherpresse als Verteidiger des Streikrechtes der Arbeiter ihrer Organisation gegenüber zu sehen? Aber es ist auch ganz unglaublich, daß die Gewerkschaftsverbände so absolut keine Belehrungen über Taktik und Kampfführung von den Feinden der

Arbeiter annehmen wollen. Und jeder vernünftige Arbeiter erzieht sofort, daß es sich auch diesmal den Unternehmern nur darum handelt, zwischen Organisationsleitung und Mitgliedschaft einen Keil zu treiben, um so — in dem einen Fall — Mißtrauen zu säen und damit die Organisationen allgemein zu schwächen. In diesem einen Fall sind sie aber schlecht angekommen, in vielen anderen gelingt ihnen aber ihr unlauteres Spiel, weil zu viele Arbeiter noch immer bürgerliche Blätter kaufen und lesen.

Der Streik der Werftarbeiter war ein „wilder“. Niemand leugnet die Berechtigung und Notwendigkeit der Arbeiterforderungen. Niemand verkennt, daß es diese Arbeiter mit ungemein bössartigen und verbissenen Feinden zu tun haben. Aber höher als alle derartigen Betrachtungen und Vergleiche, wie dieser oder jener Unternehmer sei, muß allen Arbeitern das Gesamtwohl der Arbeiterklasse stehen. Einzelwünsche haben gewiß vielfach ihre Berechtigung, aber darin besteht ja die große Bedeutung der Organisation, daß sie aus all den unzähligen Einzelwünschen das gemeinsame, das allgemeine heraus sucht und vertritt. Solidarität heißt ja alle für einen und jeder für alle! Der organisierten Arbeiterschaft ist es ja gar nicht eingefallen, die Werftarbeiter im Stich zu lassen, aber sie forderte, daß die Gesetze, welche sich die Arbeiterschaft in ihren Organisationen selbst gegeben hat, eingehalten werden. Das oberste Gesetz der Gewerkschaften ist aber, daß kein Kampf ohne organisatorische Vorbereitungen geführt werde. Für Rutsche, für Verzweiflungsausbrüche läßt die Taktik der Unternehmer keinen Raum. Jeder Kampf der Arbeiterschaft, und sei er noch so klein, muß planmäßig vorbereitet und durchgeführt werden, und zwar unter genauer Beachtung aller möglichen Folgen. Die Organisation hat das Recht, von jedem Mitglied und jeder Gruppe so viel Disziplin und Solidarität zu fordern, daß weder die Existenz der Organisation noch das Interesse der übrigen Arbeiterschaft gefährdet werde.

Das Vorgehen der Werftarbeiter, die in Ungeduld den Streik vorzeitig begonnen hat, kann nur Erklärungen haben, die allerdings keine Entschuldigung sein können: entweder glauben sie die gewerkschaftliche Disziplin wegen der eigenen Notlage brechen zu müssen oder aber — wie ein Teil der Presse andeutete — paßt ihnen die zentralistische Form der Organisation und der Kampfführung nicht. Beide Anschauungen sind unangebracht und irrig. Die Gewerkschaftsorganisation soll — wenn anders sie überhaupt einen Sinn haben soll — doch die gewerkschaftliche Macht der Arbeiter in wirkliche Erfolge umsetzen. Diesem Zwecke dienen die gewerkschaftliche Erziehung der Mitglieder, ihm dienen die Disziplin, eine der höchsten Tugenden des gewerkschaftlich organisierten Arbeiters, die Erfahrungen und Umsicht der verantwortlichen Leiter der Organisation und schließlich die Geldmittel der Organisation. Nichts von all dem ist eine Ausgeburt einer Laune, eines augenblicklichen Einfalles, sondern ist der Gewinn jahrelanger Entwicklung der Gewerkschaften und ihrer Kämpfe.

Wer gegen die Disziplin verstößt zu können glaubt, begeht in anderer Gestaltung daselbe, was die Gegner der Arbeiterschaft mit ihren Anwürfen gegen die „hebräischen“ Führer tun. Bei den Gegnern ist aber das Begreifen verständlich; ihnen ist daran gelegen, die ziel- und zweckbewusste, bejonnene Führung der Kämpfe zu schwächen. Sie wollen der Kampfführung der Arbeiter die reichen und langjährigen Erfahrungen der leitenden Personen über die Bedingungen des Gewerkschaftskampfes entziehen. Sie wollen, daß den Arbeitern die Kämpfe erschwert werden durch die Entziehung der eingehenden Kenntnis aller Umstände, die beim Kampf von Bedeutung sind, der Kenntnis der Konjunktur, nicht bloß am Orte des Kampfes, sondern auch außerhalb. Mit den planlosen und führerlosen Kämpfen hoffen sie dann rasch fertig zu werden, sie können sie dann mühelos zerdrücken. Wenn aber Arbeiter daselbe tun, indem sie die Gesetze ihrer Organisation mißachten und die Disziplin brechen, ist das entweder ein unverzeihliches Verbrechen oder Leichtfertigkeit und bedauerlicher Unersinn. Durch derartige Disziplinarbrüche, wie sie in Hamburg stattfanden, wird aber nicht bloß den Feinden der eigenen Organisation das Mißtrauen kundgegeben, sondern die ganze Gewerkschaftsbewegung geradezu diskreditiert.

Um so erfreulicher ist der Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung, die Klar gezeigt hat, wie sehr die Delegierten — und nicht also der Vorstand — von der hohen Bedeutung der Gewerkschaft und ihrer Aufgaben durchdrungen sind. Der Beschluß ist ein feierliches Bekenntnis zur gewerkschaftlichen Disziplin, und die Arbeiterschaft aller Länder wird gut tun, auf dieses Bekenntnis zu achten und es für die eigenen Zwecke zu nutzen. Der Beschluß hat allen Arbeitern gezeigt, daß die Organisation oft nicht davor zurückschrecken darf, einzelnen Teilen klar zum Bewußtsein zu bringen, daß auch sie Disziplin zu halten haben. Mit dem Beschluß hat der Deutsche Metallarbeiterverband allen Organisationen einen Dienst erwiesen und zur Erziehung der Gewerkschaftler wesentlich beigetragen. Die Arbeiterschaft wird in dem Beschluß mit Recht eine eindringliche Mahnung erblicken, daß gewerkschaftliche Disziplin eingehalten werden muß, im eigenen und im Interesse der gesamten Arbeiterschaft und der Organisation. Was immer zur Eröffnung eines wilden Streiks führt, ob es Unkenntnis der Verhältnisse, ob es Mangel an Solidarität, ob es Mißtrauen zur Leitung der Organisation, immer bleibt der wilde Streik ein schwerer Schlag gegen die Organisation und damit eine Schwächung der Arbeiter. Und deswegen ist auch jeder wilde Streik sehr bedenklich. Wenn sich nun die Berliner Versammlung gegen die Werftarbeiter ausgesprochen hat, erklärte sie nur, daß sie gewerkschaftliche Disziplin, die aufgebaut ist auf Solidarität und gegenseitigem Vertrauen, als obersten Grundgesetz der Gewerkschaft erachtet.

Nun ist es aber wirklich denkbar, daß die Werftarbeiter mit ihrem Streik gegen die Form der Organisation demonstrieren wollten. Das war aber nicht der Fall. Der Verlauf der Generalversammlung, die seitherigen Ereignisse widersprechen dem. Das hindert natürlich nicht,

daß sich die sogenannten Gewerkschaftstheoretiker unserer Separatisten auf diese Sache stürzten, um sie für sich auszunutzen. Verlorene Kämpfe, das ist ja ihre Sache. Aber sie verschweigen wohlweislich ihren Lesern, daß schon in Berlin der Sprecher der Streikenden erklärt hat: mit Sonderorganisationen dürfte kaum jemand Glück haben, wie wohl man um die bisherige Stärke der Organisation fürchten müsse. Die Werftarbeiter wissen zu gut, daß jede Sonderbindelei, jede Separierung nur auf Kosten der sich Separierenden geht. Zu solchen Sonderorganisationen ist im Zeitalter der Riesenbetriebe mit ausgehalteter Konkurrenz für den Streikfall und gegenseitiger Hilfe der Unternehmer kein Platz. Die Wirklichkeit läßt sich durch Ueberrumpelung nicht ändern und so bedarf die Arbeiterkraft überall großer Organisationen. Das sagt heute schon die bürgerliche Presse. So laien wir gerade aus Anlaß des Werftarbeiterstreiks folgendes in einem bürgerlichen Blatte: Den zentralistisch organisierten Arbeitgeberverbänden gegenüber sind die lokalistischen Gewerkschaften ohnmächtige Käuflein, deren Kämpfe Spielereien waren und mühelos zerdrückt wurden. Hoffentlich ziehen die Arbeiter aus dem Kampfe der Werftarbeiter auch wieder diese Lehre und bekunden damit, daß die Lösung ist: nicht wilde Streiks, sondern gute gewerkschaftliche Organisation und Disziplin.

Streckenwächter schaut den „Deutschen“ auf die Finger.

Wir haben in der Nummer 24 des „Eisenbahner“ vom heurigen Jahr einen sachlichen Artikel gegen das k. k. Eisenbahnministerium wegen den Verschlechterungen des Streckenwächterdienstes veröffentlicht. Diese Verschlechterung ist bisher auf fast allen Strecken durchgeführt worden und beruht darauf, daß das k. k. Eisenbahnministerium Streckenbegeher eingeführt hat, die von nun an die Pflicht haben, die Strecken regelmäßig zu begeben. Die Streckenwächter sind dadurch, wie das k. k. Eisenbahnministerium sagt, im Dienst entlastet worden, und haben nun eben deshalb, weil sie entlastet worden, sein sollen, anstatt des bisherigen 16/16stündigen Dienstes einen 18/9stündigen erhalten. Wir haben nun in dem Artikel nachgewiesen, daß das alles nicht richtig ist, und daß die Streckenwächter nun keinen leichteren Dienst haben, als sie früher hatten. Den Nachweis führten wir damit, indem wir dem k. k. Eisenbahnministerium und der großen Öffentlichkeit mitteilten, daß die Streckenwächter, denen angeblich nun die Streckenbegehung genommen wurde, früher die Strecken, mit Zustimmung der verschiedenen Bahnerhaltungen, gar nicht oder nur zum Teil begangen sind. Diese Zustimmung geben die Bahnerhaltungen und mußten sie geben, weil sie, als die unmittelbaren Vorgesetzten der Streckenwächter, eben einsehen, daß die Wächter, nebst ihrem anderen Dienste, unmöglich die vorgeschriebene Streckenbegehung entsprechend absolvieren konnten. Das alles haben wir in dem Artikel klargelegt. Und als sich das k. k. Eisenbahnministerium trotzdem nicht rührte, zu erklären, unser Hinweis, daß die Streckenwächter früher infolge Ueberbürdung die Strecke nicht vorchriftsmäßig abgegangen sind, sei nicht richtig, sahen wir uns eben veranlaßt, die Angelegenheit in die Öffentlichkeit zu tragen. Und klar für jedermann steht in dem Artikel des „Eisenbahner“ darin: Es ist nicht wahr, daß den Streckenwächtern der Dienst erleichtert worden ist, wahr ist vielmehr, daß sie früher die Strecken nicht oder nur ungenügend begeben konnten. Ebenso steht darin, daß sich das k. k. Eisenbahnministerium einfach nicht getraute, zu erklären, daß früher die Strecken wirklich entsprechend begangen worden sind; denn wenn das Ministerium das erklärte, würden wir es durch die Streckenwächter einfach der Unwahrheit überweisen. Und ferner steht in dem Artikel, daß das Eisenbahnministerium die Zustände, daß die Strecken nicht verlässlich begangen werden, im Interesse der Verkehrssicherheit einfach nicht mehr aufrecht erhalten konnte, und darum den Wächterdienst reorganisieren mußte. Reorganisieren mußte, weil es aus der Verantwortung, die es sich durch die nichtgenügend beaufsichtigten Strecken ausgehakt hatte, herauskommen mußte!

Das alles ist unwiderleglich richtig. Und ebenso richtig ist es auch, daß das k. k. Eisenbahnministerium, diese im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig gewordene Reorganisation des Dienstes dazu benützte, um den Wächtern den Dienst zu verschlechtern. Wer will, kann das alles in dem Artikel des „Eisenbahner“ vom 20. August l. J. nachlesen.

Und wenn man das nachgelesen, dann vergleiche man, was der „Deutsche Eisenbahner“ in der Sache zu sagen weiß und man wird finden, wie schnoddrig, oberflächlich, nichts sagend und nichts nützlich dieses „Auchkampporgan“ diese Frage behandelt.

Damit die Streckenwächter es alle wissen, lesen wir nachstehend den ganzen Quark, wie er im „Deutschen“ steht, her. So schaut das aus:

Eine sonderbare Fürsorge der Staatsbahnverwaltung. Bei der Direktion Pilsen ist man seit längerer Zeit bemüht, Ersparungen beim Personal zu erzielen. Ein besonders dankbares Objekt dafür bietet die Bahnerhaltung. Nachdem man durch Einführung des Streckenbegehungsdienstes bereits fundig viel Wächter ersparen konnte, ging man weiter und führte bei den Kampenwärttern den 18stündigen Dienst mit neunstündiger Ruhezeit ein. Der Erfolg war nicht so, wie man ihn berechnet hatte. Es wurden viele Wärter infolge des mörderischen Dienstes krank und die entscheidenden Substitutionskosten fraßen die Ersparnisse wieder auf. Man ist nun daran, durch ein ganz einfaches Mittel den miserablen Staatsbahnstranzungen auf die Beine zu helfen; man nimmt einfach die Wächterfrau her und läßt sie Dienst machen, damit sich der Mann ausruhen kann. Weigert sich der Wächter oder die Wächterin, so wird ihm oder ihr ein schöner monatlicher Beitrag (20 bis 25 Kr.) versprochen, und hilft das nicht, so gibt's noch die Peitsche: Man droht mit der Verfehlung! Daß dann mancher nachgibt, läßt sich denken und so wird das reisende Publikum bald Gelegenheit haben, auf Kampenwächterposten ein altes Weiblein zwischen 60 bis 70 Jahren zu sehen, das den Zug passieren läßt.

Die Sicherheit eines Zuges, besteht mit Hunderten von Passagieren (sogar Hofräte und Ministerialräte sitzen manchmal darin) in der Hand eines gebrechlichen, alten Weibleins, das bei dem ersten besten Zwischenfall davonläuft — diese Ergrungen-schaft bleibt der Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen vorbehalten! Wen wird das Gericht bei einem etwa durch Schuld des Weibes verursachten Unfall verurteilen? Die Verwaltung, die einen derartigen Dienst einführt oder das Weib, das unter Drohung der Verfehlung zu diesem Dienst gezwungen wurde? Die Antwort liegt nahe. Eine zweite Frage: „Wer schafft Unruhe und Unzufriedenheit unter dem Personal?“ Dritte Frage: „Spart man überall, auch in den Ministerien so?“ Ein paar Protektionsdrohnen weniger und die Ersparnis wäre wahrlich eine größere, als hier am Leben und an der Gesundheit des Kleinen und an der Sicherheit des reisenden Publikums. Wir werden darüber noch mehr hören!

Bei diesen „Darlegungen“ fällt in erster Linie auf, daß sie sich nur auf die Direktion Pilsen beschränken, während die dort beprohene „Reorganisation“ schon allerorts spukt. Sieht man die Notiz genauer an, dann entdeckt man, daß es wahrscheinlich ein „Eingekendet“ ist. Jemandem in der Direktion Pilsen sitzender Vertrauensmann hat seinen Unmut über diese sogenannte „Reorganisation“ des Dienstes nicht länger bezähmen können und hat seine Redaktion mit der Einforderung der Notiz ein bißchen „gestupft“. Und die Redaktion hat nun in der für die Streckenwächter in ganz Oesterreich so un-gemein wichtigen Frage nichts anderes zu sagen, als eine — Notiz von Pilsen zu bringen. Obwohl sich auch die „Deutschen“ im Eisenbahnministerium bemüht haben, für die Streckenwächter einen anderen Dienst zu erhalten. Allerdings waren die Bemühungen der „Deutschen“ im Eisenbahnministerium auch sehr... aber schon sehr zahm. Und man bekommt den Eindruck, daß es sich den Leuten dabei nur darum gehandelt hat, das Papier zu beschreiben. Die Redaktion des „Deutschen“, das muß festgehalten werden, hatte aber in der Sache nichts zu sagen, obwohl sie der Einsender mit seiner Notiz gestupft, und sie hatte nichts zu sagen, obwohl wir ihr mit unserem Artikel, wenn sie zufälligerweise blind gewesen sein sollte, die Augen geöffnet haben mußten, und sie hatte auch nichts zu sagen, obwohl sie sich jederzeit durch eine Umfrage bei ihren eigenen Vertrauensleuten von der Wahrheit unserer Behauptungen, daß die Strecken früher nicht entsprechend begangen worden sind, gerade in Pilsen hätte überzeugen können. Aber nichts von allen dem sahen die Herren Deutschen. Offenbar war ihnen das die Sache nicht wert. Und diese Selden, die, wenn es gilt, über die rote Organisation zu schimpfen, mit aller Kraft verborgen wollen, daß sie nicht nur Selden aus Feuer, sondern auch solche aus Dreck sind, diese Meute, dazu trainiert, uns anzuklaffen, schweigt still, wenn es gilt, einen für einen Teil des Personals so wichtige Frage mit aller Wucht zu behandeln.

Nun kann diese Augenwischorganisation natürlich jederzeit erklären, daß auch der „Deutsche Eisenbahner“ über die Frage geschrieben, denn die Notiz, sie steht ja dort abgedruckt. Die Menschen sind vergesslich, und nach einiger Zeit kann man den Weichenwächtern doch wieder einreden, daß auch die „Deutschen“ in der Frage... gekämpft haben. Damit das nicht so leicht gelingt, wollen wir auf den Inhalt der Notiz im „Deutschen“ etwas aufmerksam machen und schicken voraus, daß der Einsender, wenn ein solcher da ist, wahrscheinlich sein Bestes gegeben hat. Er hatte keine anderen Argumente. Die Zentrale aber, die Redaktion, mußte das schon besser wissen, und sie hätte, wenn sie schon die Notiz zum Abdruck brachte, das eigentliche Wesen der Sache klarlegen müssen. Das zu tun hat sie sich aber streng ge-büht. Wofür sich die Streckenwächter schönstens bei ihr bedanken können.

Als Hauptargument führt die Notiz im „Deutschen“ die Unsicherheit an, die auf Grund der neuen Einführung im Verkehr jetzt Platz greifen muß, weil — 60- bis 70jährige Wächterweiblein den Dienst versehen. Das ist ganz witzig gesagt, aber als Argument gegen die Dienstverschlechterung der Streckenwächter ist es eine nichtswürdige Sache. Herr Ertl käme wohl sehr in Verlegenheit, wenn er nachweisen sollte, wo überall 60- bis 70jährige Weiblein den Dienst versehen. Und mit dem Wohlglücken dieses Nachweises fällt dann auch die Behauptung um, daß es mit der Sicherheit des Verkehrs auf Grund der neuen Diensterteilung ärger steht als früher.

Versteht man nun, warum der „Deutsche Eisenbahner“ just diese Notiz zum Abdruck brachte? Er kann sie sehr gut brauchen! Er tut damit so, wie wenn er in der Frage schließlich doch auch Stellung nähme und in Wahrheit ist es nichts als eine — Spiegelfechterei, ist echt deutsche Kampfweise, wenn es gilt, gegen — Mäch-tige loszugehen!

Außerdem ist die Sache, wie wir in unserem Artikel lange vor der Notiz im „Deutschen“ nachgewiesen haben, gerade umgekehrt. So sehr man auch gegen das unverantwortliche Heranziehen der Wächterfrauen zum Eisenbahndienst Stellung zu nehmen berechtigt ist, daß die Wächterfrau den Dienst schlecht versteht, getraut sich auch der „Deutsche“ nicht zu sagen; darum spricht er nur von den 60- bis 70jährigen Weiblein. Greift man das Eisenbahnministerium jetzt an, daß es die Sicherheit des Verkehrs gefährdet, so kann man dafür keine rechten Argumente bringen. Denn spielend weist das Ministerium, sobald man sie angreift, nach, daß im Gegenteil, durch das Einführen der Streckenbegeher, die Sicherheit nun verbürgter ist als früher. Das ist auch der deutsch-nationale Eisenbahnerorganisation vom k. k. Eisenbahnministerium schon zur Antwort gegeben worden. Die deutsche nationale Organisation hat darauf ge-gewiegen, hat die Antwort zur Kennt-nis genommen. Keinen Mucker hat diese Organi-sation gegen das Eisenbahnministerium getan. Kann man von einem Blatte, das in einer längst klargestellten, wich-tigen Sache mit einer unschuldigen Notiz den Kampf auf-nehmen will, glauben, daß es das Interesse der Bediensteten vertritt?

Wahr ist, daß durch die Reorganisation des Streckenwächterdienstes die Sicherheit des Verkehrs nicht vermindert worden ist; wahr ist aber auch, daß das k. k. Eisenbahnministerium die Reorganisation auf Kosten der Streckenwächter durchgeführt hat. Will man den Strecken-wächtern in dem schweren Kampf gegen die Dienstver-

schlechterung des k. k. Eisenbahnministeriums beistehen, so muß von diesen Tatsachen aus der Kampf gegen das k. k. Eisenbahnministerium geführt werden.

Und wer es nicht so macht und sich auch nicht be-müht, den Ernst der Sache zu erfassen, sondern so ober-flächlich an die Sache herangeht, wie es der „Deutsche Eisenbahner“ getan hat, begeht einen Verrat an den Streckenbegehern! Das muß ausdrück-lich konstatiert werden.

Wir lehnen es in der Regel ab, die Mache des „Deutschen Eisenbahner“ näher zu beleuchten, schon des-halb, weil wir damit zuviel zu tun hätten, aber diesmal, wo die Streckenwächter so ernstlich geschädigt werden sollen, hat uns die jesuitische Art, mit welcher die Redak-tion des „Deutschen Eisenbahner“ die Frage behandelt, die Feder in die Hand gedrückt. Die Eisenbahner sollen sehen, wie gründlich ernst und umfassend wir die Inter-essen der Streckenwächter verfechten und wie schnoddrig es der „Deutsche Eisenbahner“ getan hat. Das Urteil überlassen wir dann ruhig den Bediensteten selbst.

Verhandlungen des VIII. inter-nationalen Transportarbeiter-kongresses.

Abgehalten zu London am 26. August 1913 und den folgenden Tagen.

(Fortsetzung.)

Schluss des Berichtes des Zentralrates, erstattet vom Sekretär der internationalen Transportarbeiterorganisation Genossen Kochade.

Leider muß ich diesen Mitteilungen über die Erfolge in der Eisenbahnerbewegung eine weniger erfreuliche folgen lassen. Der unglückliche Ausgang des französischen Eisenbahnerstreiks, der von einigen voreiligen Personen entgegen dem Willen und den Beschlüssen der Organisationsleitung inszeniert wurde, hat bewirkt, daß das Schindlat, das vor dem Streit mit 48.000 Mitgliedern uns angegeschlossen war, heute nur noch mit 22.000 Mitgliedern angeschlossen ist. Ungefähr zwei Drittel aller Mitglieder waren gleich nach Beendigung des Streiks fahnen-flüchtig geworden.

Den Hauptanteil an der Entwicklung der übrigen Grup-pen haben die englischen und deutschen Transportarbeiter. Die letzteren steigerten ihre Mitgliederzahl seit 1910 von 118.416 auf 231.359, das sind über 100.000 mehr, die englischen Transportarbeiter brachten es auf 150.000 Mitglieder. Ihr Anschluß erfolgte 1910. Zweifellos ist diese Entwicklung auf den Zusammenschluß der organisierten Kräfte im Transport-gewerbe zurückzuführen. Während aber in Deutschland die Zentralisation in der strafften Form durchgeführt ist, hat man in Großbritannien als Uebergangsstadium noch das föderative System; aber alle einsichtigen Ge-nossen unter unseren englischen Berufskollegen, die alle Schwächen und Fehler des föderativen Systems während der letzten großen Kämpfe am eigenen Leib gespürt haben, arbeiten auf die Schaffung einer Einheitsorganisation auf zentralistischer Basis hin. Ja, ihre Bestrebungen gehen noch weiter, sie wollen, was wir nur billigen können, den Zu-sammenschluß der Transportarbeiter mit den Eisenbahner-käme dieser zustande, dann hätten wir eine Einheitsorgani-sation im britischen Transport- und Verkehrsgewerbe, die mehr als 350.000 Mitglieder zählen würde. Freilich, der Zu-sammenschluß bedingt bei den Transportarbeitern, daß sie vor-her ihr föderatives Organisationssystem aufgeben und sich mit ihren Einrichtungen der wohlfundierten Union nähern. Augenblicklich sind sie noch sehr weit davon entfernt. Immer-hin kann man die Möglichkeit eines Zusammenschlusses heute erstkauf ins Auge fassen. Er wird kommen, ob freiwillig oder nicht, die Verhältnisse werden dazu zwingen. Der Riesenkampf im Jahre 1911 hat ja gezeigt, daß ein Zusammenschluß möglich ist. Alle Gruppen im Transport- und Verkehrsgewerbe standen einmütig zusammen und harrten aus. Da müßte doch das Zu-sammenarbeiten in einer Einheitsorganisation dauernd mög-lich sein!

In Deutschland ist das bereits der Fall. Wenn uns die Organisierung der Eisenbahner dort durch die staatlichen Be-hörden und die große Zahl regierungsfreundlicher Organi-sationen ungeheuer erschwert wird, so ändert das doch unsere Ansicht und unser Organisationssystem nicht. Wir sind fest davon überzeugt: je mächtiger der Transportarbeiterverband wird, desto größer wird sein Einfluß schließlich auf die Eisen-bahnermassen werden. Die Eisenbahnermassen werden sich nicht für alle Zeiten wie Kulis behandeln lassen, dafür wird unsere in großem Maßstab betriebene Propaganda und Aufklärungs-arbeit sorgen. Sollte alle diese Arbeit vergeblich sein? Ja glaube nicht. Und die Vertreter der italienischen Eisenbahner, die in ihrer Begründungsschrift über die Notwendigkeit der Verlegung des Sitzes der I. T. F. unsere Organisation so oberflächlich und vollständig verachtet beurteilen, werden, so hoffe ich, sehr bald zu einer anderen Ansicht kommen müssen.

Der Zusammenschluß der Eisenbahner in Großbritannien ist nicht ohne Einfluß auf unsere Bruberorganisationen in den anderen Ländern geblieben. Die heutige Zeit erfordert starke Organisationen. Das „getrennt marschieren und vereint schlagen“ ist heute angehts der internationalen Verbrüderung des Kapitals nicht mehr angebracht. Heute müssen wir ihm starke Organisationen auf industriell-zentralistischer Basis entgegenstellen. Für den Chauvinismus, Nationalitätenstolz, Ständebübel, Separatismus und für Streitigkeiten poli-tischer und religiöser Natur darf kein Raum mehr in der Ar-beiterbewegung sein. Mit solchen Dingen sollten wir nicht un-nützlich die Zeit verträdeln. (Lebhafte Zustimmung.)

Der Bericht des Zentralrats liegt gedruckt vor und ich hoffe, daß er Sie zufriedenstellt. Ferner liegt auch ein Teil der Berichte von den verschiedenen Organisationen der ver-schiedenen Länder vor. Dieser Bericht ist provisorisch und kann erst im Laufe dieses Jahres vollendet werden. Wir haben mit der Uebersehung der Berichte große Schwierigkeiten gehabt. Aus diesem Grunde konnten sie auch nicht einige Wochen vorher in den Händen der Delegierten sein.

Zu dem Bericht des Zentralrats selbst möchte ich noch sagen, daß wir darin auf die Organisations- und Aktions-methoden in den verschiedenen Ländern, auf die technische Entwicklung und die Einführung von Arbeitskräfte sparenden Maschinen, auf die hygienischen Verhältnisse und auf das Rettungswesen im Transport- und Verkehrswesen, auf die Kämpfe und größeren Lohnbewegungen seit 1910, auf den Streikbrecher- und Arbeitswilligenhandel sowie die gelben Or-ganisationen, auf die Stellungnahme der Arbeitgeber und Re-gierungen uns gegenüber, auf die Entwicklung unserer Or-ganisation in den verschiedenen Ländern, auf unsere Agitations- und Organisationsfähigkeit, Statistik, Informationen, Publi-kationen u. s. w. Bezug genommen haben. Besonders lenke ich Ihre Aufmerksamkeit auf unsere Ausführungen über die technische Entwicklung im Eisenbahn- und Schiffsfahrtsbetriebe, auf die maschinelle Beladung und Entladung der Schiffe, auf die hygienischen Verhältnisse und das Rettungswesen im Eisen-bahn- und Schiffsfahrtsbetrieb. Besonders habe ich hierbei der großen Ansteckungsgefahr bei der Verarbeitung von Schiffs-

ladungen und der Versuch mit den Sicherheitsvorrichtungen und den automatischen Wagenkuppelungen im Eisenbahnbetrieb gedacht. Ich mache die Deffenlichkeit auf eine schreckliche Krankheit aufmerksam, von der die beim Verladen von Zink und Bleierz beschaftigten Hafenarbeiter befallen werden. Diese Arbeiter erkranken an Malaria und werden manchmal teilweise gelahmt. Ihre Hinde beugen sich dabei im Handgelenk und werden steif, sind alle vollstandig verkrumpelt. Noch weit schrecklicher ist eine Krankheit, von der die Arbeiter befallen werden, die mit Reck umgehen oder die die damit fabrizierten Patentheizmaterialien verladen mussen. Diese furchtbare Krankheit nennt man in England Beschrebs. Waren der genannten Art werden in groBen Ladungen von hier nach Frankreich, Deutschland, Italien, Brasilien, Spanien und anderen Landern verschickt. Die Hafenarbeiter mogen also auf der Hut sein und die Anmerkungen sollten sich einmal darum kummern.

Zu unseren Berichten uber die Kampfe und Lohnbewegungen will ich noch bemerken, das, wo sie nicht vollstandig sind, Mangel an Informationen daran schuld ist. Wir haben getan, was wir konnten, und es ist nicht unsere Schuld, wenn unsere Berichte nicht besser sind. Die italienischen Kollegen nennen sie wertlos und zu nichts nute. Gerade sie aber sollten die allerbesten sein, die sich eine Kritik daruber erlauben, denn die italienischen Eisenbahner haben nie Berichte geliefert, haben nie etwas unternommen, was geeignet gewesen ware, um die Berichterstattung zu verbessern und fur ihre auslandischen Berufskollegen damit praktische Arbeit zu leisten. (Hort! Hort!) Mit der Ausarbeitung von Protestresolutions gegen die Kriegsgefahr ist es allein auch nicht getan. In die internationale Berichterstattung muss ein festes System gebracht werden. Die Organisationen mussen in Zukunft hier unbedingt Besseres leisten.

Unser Kassenbericht weist in der Zeit vom 1. Juli 1910 bis 1. Jan. 1913 eine Gesamteinnahme inklusive Kassenbestand von M. 79.196.60 und eine Ausgabe von M. 66.177.53 auf, so das am 1. Jan. 1913 ein Kassenbestand von M. 13.019.07 verblieb. Vom 1. Jan. 1913 bis jetzt hatten wir eine Einnahme von M. 16.358.99, die Ausgabe betragt M. 14.264.24, mithin haben wir einen Kassenbestand von M. 15.118.82. Ueber summe Beitragszahler kann ich eigentlich nicht klagen, die Kosten fur die Uebersetzungen und Druckfachen machen einen groBen Teil der Ausgaben aus. Wir sind bestrebt, gerade hier etwas Vollkommeneres zu leisten. Die Kassenbuecher wurden wiederholt von der Revision revidiert und die Belege uber die Ein- und Ausgaben gewissenhaft gepruft.

Werte Kongrestteilnehmer! Ansehend gehen wir wieder schlechten Zeiten entgegen. Schon haben in den Industriezentren einiger Laender groBe Arbeitslosenversammlungen getagt. Wir haben alle Ursache, auf der Hut zu sein und unser Pulver trocken zu halten. Der wirtschaftliche Niedergang wird uns wieder eine groBe Zahl Kampfe bringen. Erwarten Sie nicht zu viel von der Internationalen Foderation. Dies kann und darf nur in den allerakutesten Faellen in Anspruch genommen werden. Die Internationale Foderation war bisher nicht als aktive Korperchaft gedacht, sondern mehr auf eine vermittelnde Tatkraft eingerichtet. Damit will ich sagen, das die Widerstandskraft der angeschlossenen Organisationen in den einzelnen Laendern so groB sein muss, das sie ihre Kampfe in erster Linie mit eigenen Mitteln und aus eigener Kraft durchfuehren koennen. Sind die Organisationen in einzelnen Laendern noch nicht so weit, dann ist es die hoechste Zeit, das unsere Berufskollegen dort leistungsfahige und aktionsfahige Veraende schaffen. Eine leistungsfahige internationale Organisation hat leistungsfahige Landesorganisationen zur Voraussetzung. Dort muss zu naechst der Hebel angelegt werden, nicht umgekehrt, wenn wir das Pferd nicht beim Schwanz aufzaumen wollen. (Zustimmung.)

Zum Schluss danke ich namens des Zentralrates allen Kameraden fur ihre Mitarbeit. Hat es hier und da auch einmal einen kleinen ZusammenstoB gegeben, so wollen wir uns das nicht weiter nachtragen, denn wo gehobelt wird, fallen auch Spaene. Im allgemeinen aber war der gegenseitige Verkehr ein sehr freundschaftlicher. (Lebhafte Beifall.)

Zum Punkt 2b

Die organisatorischen und taktischen Fragen

spricht: Genosse Doering (Berlin). Dieser behandelt als Mitglied des Zentralrates diese Frage besonders. Er fuhrte etwa folgendes aus: Ueber die Frage der Organisationsform wuenscht der Zentralrat keine Auseinandersetzung auf diesem Kongrest, weil diese Frage vor drei Jahren in Kopenhagen bereits eingehend behandelt wurde. Unsere Ermahnungen gingen dahin, die kleinen Organisationen nach Moeglichkeit zusammenzulegen. Von allzu groBem Erfolg waren sie nicht gekront. Immerhin koennen wir konstatieren, das in einer Anzahl von Faellen die Landesorganisationen der deutschen zentralistischen Formation nachstrebten, so vor allem in England. Eine Umformung von so gewaltiger Bedeutung kann eben nur schrittweise erzielt werden. Aehnliche Bestrebungen haben sich in Italien bei den Eisenbahnern, in Argentinien, in Norwegen, Dänemark und Finnland erfolgreich durchgesetzt. In Frankreich, dem klassischen Lande der Einzelorganisationen und des Syndikalismus, haben die Hafenarbeiter und Seeleute ein Kartellverhaeltnis abgeschlossen, das zweifellos die Grundlage fur den Ausbau der Organisation abgeben wird. Das foederative System macht Erfolge fur die Arbeiterklasse unmoglich. Auch in Belgien sind zentralistische Bestrebungen im Gange. Andererseits haben in einzelnen Laendern Trennungen stattgefunden. So haben sich zum Beispiel in Amerika bei den Seeleuten und Hafenarbeitern einige Teile der Organisation von der Gesamtorganisation losgelost, weil sie der Meinung waren, das sie als lokale Organisationen den Kampf gegen die groBen europaischen Schiffsahrtsgesellschaften besser aufnehmen koennen. Natuerlich haben diese kleinen Organisationen gar nichts erreicht und fristen ein kummerliches Dasein. Auch in Oesterreich ist eine Trennung erfolgt; nach den tiefgehenden Auseinandersetzungen mit den boehmischen Separatisten hat sich ein Teil der Eisenbahner von der Gesamtorganisation losgelost. In Frankreich sind nach dem milden Eisenbahnerstreik Teile der Organisation abtraennig geworden. Wenn die Franzosen, wie die Englaender, eine groBe zentrale Organisation gehabt haetten vor und waehrend des Streiks, dann waere die Bildung kleiner Organisationen gar nicht erst eingetreten. Auch in England sind einige Abspaltungen erfolgt, so die der Hafenarbeiter in Glasgow, der Seeleute in Glasgow, Southampton und anderen Hafenorten. Auch in Holland ist der Versuch gemacht worden, die Eisenbahnerorganisationen auseinanderzureiBen. Aber die Hauptorganisation hat standgehalten und der Schaden ist jetzt ausgeglichen. Trotzdem kann konstatiert werden, das der zentralistische Gedanke immer groessere Fortschritte macht. — Nebener bespricht dann die Auftraege, die der Kopenhagener Kongrest dem Zentralrat erteilt hat. Die Einigung der beiden Seemannsorganisationen in Norwegen ist uns schliesslich, trotz groBer Schwierigkeiten, gegluickt. Dagegen ist es nicht gelungen, die beiden Organisationsvereinigungen der Hafenarbeiter und Seeleute in Holland zu vereinen, trotz aller erdenklichen Muhe. Die Leidensgeschichte dieser Schlichtungsversuche ergab, das bei den Seeleuten Gruende persoenlicher Natur und bei den Hafenarbeitern die prinzipiellen Gegensatze nicht zu ueberwinden waren. Auch in Deutschland hatten wir solche Gegensatze. Als wir aber 1896 in Hamburg von dem organisierten Unternehmertum bei unserem groBen Streik Priigel erhielten, da dauerte es keine zwei Monate und wir hatten eine feste Zentralorganisation. Manchmal moechte man wuenschen, das die

Unternehmer in anderen Laendern das gleiche taeten. (Heiterkeit.) Holland hat zwei Landesorganisationen, davon ist die der anarchofunktischen, syndikalistischen Richtung dem Internationalen Transportarbeiterverband angeschlossenen. Jetzt beantragt die andere Richtung, die auf dem Boden der modernen Gewerkschaftsbewegung steht, ihren Anschluss und der Zentralrat hat ihre Aufnahme beschlossen. (Lebhafte Zustimmung.) — Der Kopenhagener Kongrest gab uns weiter den Auftrag, gemeinsam mit einer aus Seeleuten gebildeten Kommission die Einfuehrung einer Kontrollkarte fur die Seeleute und die eines groBen Beifreiheits der Seeleute zu beraten. Wir beriefen eine Seemannskonferenz ein, aber zu ihr schickten England und Frankreich nicht praktische Seeleute, sondern einen katholischen Pastor und eine Dame. (Heiterkeit.) Der groBe Streik spielte die Hauptrolle bei den Reden. Uns gelang es schliesslich, die Kontrollkarte fertigzustellen und den Seemannsorganisationen zu uebermitteln. Leider mussen wir konstatieren, das auf diesem Kongrest von verschiedenen Organisationen ihre Vereitigung beantragt wird, waehrend andere Organisationen sie gar nicht eingefuehrt haben. Vielfach wurden wir ersucht, in Streiks helfend eingzugreifen. So bei dem Eisenbahnerstreik in Frankreich, fur den die F. R. S. ja auch ein ganz Teil Geld aufgebracht hat, und so bei dem groBen Transportarbeiterstreik in England. Der Zentralrat hat nach England verschiedene Deputationen geschickt, weil auf anderem Wege ein genaue Bericht ueber die Sachlage nicht zu erhalten war. Haeufig werden Ansuchen an den Zentralrat gestellt, die er gar nicht erfuellen kann. So soll er bei lokalen Streiks Unterzuehungen schiden oder Schiffe boykottieren lassen. Die dritlichen Gruppen muessen veranlaest werden, solche Antraege erst gar nicht zu stellen. Erst wenn die Mittel einer Landesorganisation erschopft sind, koennen wir eingreifen.

Der Zentralrat schlaegt nun vor, alle diejenigen Antraege, die auf eine Aenderung der Organisation hinauslaufen oder eine Aenderung der Einrichtungen bezwecken, auf diesem Kongrest nicht zu erledigen, weil die Zeit dazu nicht ausreichen wuerde. Dagegen soll aus den Vertretern faemlicher Nationen eine Kommission gebildet werden, die im Anschluss an den Kongrest oder spaeter in Verbindung mit dem Zentralrat alle diese Antraege berat und dem naechsten Kongrest das Ergebnis unterbreitet. Besonders bezieht sich dieser Vorschlag auf die grundstuerzenden Antraege der italienischen Eisenbahner. Sie verlangen die Verlegung des Zentralrates von Berlin nach Paris oder London und die Verdoppelung der Beitraege von 6 auf 12 Pf. per Mitglied. So einschneidende Antraege koennen nicht aus dem Handgelenk erledigt werden. Besonders ist die Begruendung des italienischen Antrages, die schriftlich vorliegt, ganz danach angetan, die heftigsten Debatten zu entfesseln. Italien soll erst einmal seine unerhoerlichen Angriffe gegen uns beweisen. Haben wir unsere Pflicht und Schuldigkeit nicht getan, so mag der Kongrest uns kritisieren, aber wenn sich eine Organisation wie die italienische, die selber noch nichts geleistet hat, herausnimmt, unsere Arbeit mit Fuessen zu treten, wenn sie den deutschen Gewerkschaften abspricht, das sie etwas fur die Arbeiter geleistet haben, wenn sie sagt, das von Berlin niemals der leiseste Hauch von Idealismus ausgegangen sei, so lassen wir uns das nicht gefallen. (Stuermischer Beifall bei den Deutschen und Oesterreichern.) Die Italiener werfen unserem Sekretar Joehade vor, das sein ausgezeichnete Bericht, den er in sieben Sprachen erstattet hat, nichts wesentliches enthalte. Nun, dieses Urteil zeigt nur, das die Italiener von der Sache nichts verstehen. Solche leichtfertigen Antraege dienen wahrhaftig nicht der Einigkeit unter uns allen. Der Vorschlag des Zentralrates gibt die Moeglichkeit, alle diese Fragen in voller Ruhe zu behandeln. Im Interesse des Besehens der F. R. S. ersuchen wir um seine Annahme. (Erneuter lebhafter Beifall eines groBen Teiles des Kongrestes.)

Die Weiterverhandlungen wurden hierauf auf Mittwoch den 27. August l. J. vertagt.

Zweiter Verhandlungstag.

Bezugungen sind eingelaufen vom Zentralvorstand der russischen Seeleute und vom langjaehrigen Kassier der Confederation du Travail, Marek, der sich gegenwaertig in einem Pariser Gefaengnis befindet.

Die heutige Sitzung wurde ausgefuellt von einer sehr lebhaften Debatte ueber die gewerkschaftlichen Methoden. In der Vormittagssitzung kamen nur franzoesische und hollaendische Syndikalisten zum Wort, die sehr heftige Angriffe gegen die deutsche Leitung der Internationalen Transportarbeiterfoderation richteten. Zu naechst gegen den Bericht, den Genosse Joehade ueber die Internationale Transportarbeiterfoderation an Legien als Internationaler Sekretar erstattet hat, und den dieser in seinem IX. internationalen Bericht ueber die Gewerkschaftsbewegung 1911 veroffentlicht hat. Joehade fuhrte darin den starken Niedergang an Mitgliedern bei den franzoesischen Eisenbahnern auf den mit syndikalistischen Methoden begonnenen und darauf zusammengebrochenen Streik zurueck. Weiter schreibt er ueber Portugal: „Der gleich nach der Revolution importierte franzoesische Syndikalismus hat unter den Organisationen viel Unheil angestiftet und die Mehrzahl an den Rand des Verderbens gebracht.“ Schliesslich aeuert er sich ueber die Frage, wie sich die Transportarbeiter im Kriegsfall verhalten sollen, folgendermassen: „Die in juingster Zeit aufgetauchten Behauptungen einiger reaktionaerer Gehlaetter, unsere Foderation arbeite ausdruendlich darauf hin, das im Falle einer Mobilmachung die kriegsfuehrenden Maechte durch Anwendung der passiven Resistenz oder des Streiks der Eisenbahner lahmgelegt werden, sind vollstaendig unwaehr und willkuerlich aus der Luft gegriffen. Eine derartige Verlaetigung der Zentralleitung, die ja fur die Internationale Transportarbeiterfoderation verantwortlich ist, sowie ein auf obige Behauptung bezueglicher Beschluss irgendeines Kongrestes, laest sich nicht nachweisen. Die Anwendung von Streiks, Boykotts und der passiven Resistenz nicht nur zur Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen, sondern auch als politische Kampfmittel gegen Behoerden, Regierungen und Parlamente, zur Abwehr reaktionaerer Maehnahmen oder Erringung politischer Rechte ist durch Kongrestbeschluesse genau begrenzt. Von einer Anwendung dieser Mittel im Falle einer Mobilmachung ist nirgends die Rede, besonders nicht fur die Eisenbahner. Die Regelung des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahner ist in einer Weise vorgeesehen, wie sie vorsichtiger in Ruksicht auf die volkswirtschaftliche, staatliche sowie voelkerrechtliche Bedeutung der Eisenbahnen kaum gedacht werden kann. Hinzugefuegt moege noch werden, das wir Antraege auf Boykottierung der Waren oder Ertraegnisse eines Landes wie auch einzelner Schiffe, entsprechend den aufgestellten Grundsaetzen, stets abgelehnt haben.“

Rignaud (Hafenarbeiter, Paris) bemerkt zu naechst, das er sich das Recht zur Kritik nicht nehmen lasse, wenn er auch zum erstenmal auf einem internationalen Transportarbeiterkongrest erscheine. Aber er sei ein alter Mitkaempfer in der Gewerkschaftsbewegung und wenn einmal neue Leute kaemen, so sei das nur ein Beweis, das in Frankreich die Funktionaere nicht auf Lebenszeit gewaehlt wuerden. Beim Zentralrat scheine das Gefuehl der Toleranz und der Bruederslichkeit nicht allzu stark entwickelt zu sein. Der Geist, den der Bericht des Sekretars atme, sei der der Engerzuegigkeit und des unverdienten Misstrauens gegen andere Methoden. Die Franzosen wuerden darin nur angegriffen, weil sie ihre eigenen Wege gingen, und nicht slavisch nachahmten, was Deutschland vormache. In Portugal herrsche die politische Krisis in Permanenz, da sei es schwer, feste Gewerkschaften zu bilden; es gehe nicht an, den franzoesischen Syndikalismus darauf zum Suedenboden zu machen. Sobald ein Streik ohne Erfolg bleibe,

werde er sofort auf die direkte Aktion geschoben. Auch die Darstellung des franzoesischen Eisenbahnerstreiks 1910 sei durchaus schief. Der Streik war auf den Rehen der Nordbahn und der staatlichen Westbahn allgemein, wo die revolutionaeren Elemente unter den Eisenbahnern in der Mehrzahl waren. Auf den anderen Rehen, wo die Freunde der deutschen Taktik die Fuehrung hatten, setzte man zu groesem Vertrauen in das Ergebnis der politischen Aktion und die Streikbewegung versagte. Haette ueberall gleiche Begeisterung und Kampfesmut geherrscht, so haette der Streik Erfolg gehabt.

Falsch sei es auch, wenn der Bericht von einer Foderation der franzoesischen Hafenarbeiter, Seeleute und Eisenbahner spreche. Davon sei nie die Rede gewesen. Man habe nur ueber ein Kartell zu bestimmten Zwecken verhandelt, zu gemeinsamen Aktionen bei groBen Streiks, zu denen auch die Bergarbeiter herangezogen werden sollten. Die deutschen Gewerkschaften stellten eine materielle Einheit von Lohnarbeitern dar mit einer Leitung, die ueber die Koepfe der Massen hinweg regierte. Die Mitglieder wuerden als unfahig zur persoenlichen Mitarbeit betrachtet und als Leute ohne jede Initiative, die nur den blinden Gehorsam betraegen muessen, den die Kirche seit Jahrhunderten gepredigt habe. (Lachen bei den Deutschen und Oesterreichern.) Die franzoesische Gewerkschaftsmethode appelliert an den Kampfsgeist und die persoenliche Initiative des einzelnen. Besonders lebhaft protestiert Nebner gegen die Bemerkungen des Berichts ueber die passive Resistenz und die Streiks bei einer Mobilmachung. Es sei die Pflicht eines jeden Transportarbeiters, sich zu weigern, an der Vorbereitung zu einem Krieg teilzunehmen. Auch der internationale Bergarbeiterverband habe hier erklart, das bei einer Kriegserklaerung sofort die Foerderung der Kohle eingestellt werden soll. Auch im wirtschaftlichen Kampf sei die Weigerung, die Schiffe einzuladen, ein besseres Mittel, die Kapitalisten niederzuzwingen, als die einfache Zahlung von Beitraegen. Die franzoesische und die deutsche Richtung verhalte sich im sozialen Krieg zueinander wie ein Volkshaer zum Berufshaer. Wir wollen kein gewerkschaftliches Berufshaer haben, wo die Soldaten die verantwortlichen Maschinen in den Haenden der mit diktatorischer Gewalt ausgeruesteten Befehlshaber sind. (Lebhafte Beifall bei den Franzosen; Lachen bei den Deutschen und Oesterreichern.)

Guinhard (Transportarbeiter, Paris) erklart den Bericht gleichfalls fuertendzoes. Nach Meinung der Deutschen taugt alles nichts, was ihnen nicht bis ins einzelne nachgemacht wuerde. So erklare der Bericht auch den Solidaritaetsstreik fuertzwecklos. Damit schlage man der Arbeiterbewegung ins Gesicht, denn diese beruhe auf Solidaritaet. Die deutsche Methode ist die des sozialen Friedens, die Organisationen kaempfen um hoehere Lohne und kuere Arbeitszeit, aber ihre Erfolge beruhen ja nicht bloB auf ihren gefuellten Kassen, sondern auch auf der industriellen Entwicklung des Landes. Entscheidend sei auch das Temperament. Was in Deutschland moeglich sei, sei in Frankreich und England haeufig unmoglich. Unsere Methode ist die der Kampflust. Geisig waeren auch bei uns die Vorteile, die wir erlangen, noch groeher, wenn Hand in Hand mit der Kampfeslust auch die Methode Arbeit ginge. Die Deutschen marschieren nicht, wenn nicht die Mehrheit den Streik beschloessen hat. Aber auch Minoritaeten koennen Erfolge erzielen, so die 6000 Pariser Chauffeure, von denen nur 1000 organisiert waren und fuert die noch in ihrem harten, langen Kampf 1.700.000 Fracs. zusammenkamen. Die Internationale Transportarbeiterfoderation soll nicht bloB ein Auskunfts-bureau sein, sondern mit daran arbeiten, das revolutionaere Ideal zu verwirklichen. So muss dieser Kongrest beschliesen, was im Falle eines Krieges geschehen soll.

Renner (Seeleute, Holland) bespricht sich ueber die Aufnahme der zweiten sozialdemokratischen Transportarbeiterorganisation in die Internationale Transportarbeiterfoderation und darueber, das der Zentralrat dem hollaendischen Antrag nicht entsprochen und die Frage des Verhaltens der Transportarbeiter im Falle eines Krieges nicht auf die Tagesordnung gesetzt habe. Er habe es mit der Begruendung abgelehnt, das man mit solchen Vorschlaegen die Eisenbahner aus der Internationalen Transportarbeiterfoderation hinaus treibe. Das waere Selbstmordtattik. Diese Antwort genuege nicht, seine Organisation verlange absolut die Diskussion dieser Frage. Der Nebner schliesst: In Holland nennt man uns Anarchisten. Das trifft leider nicht zu. (Hort! Hort!) Wir nennen uns aber mit Stolz Syndikalisten, weil wir mehr wollen als die anderen Organisationen, naemlich die Abschaffung des kapitalistischen Systems.

Van der Berg (Holland): Der Zentralverband haette die andere hollaendische Organisation, die Vollharding, nicht mehr aufnehmen, sondern die Entscheidung dem Londoner Kongrest ueberlassen sollen. Schlechter Wille ist es nicht, der eine Verschmelzung der beiden Organisationen hindert. Schon vor mehreren Jahren wurde die Verschmelzung der beiden Hafenarbeitergewerkschaften vollzogen, und gerade die moderne oder sozialistische Gewerkschaft war es, die sich im Jahre 1907 von uns trennte und einen Verband nach deutschem, zentralistischem Muster gruendete.

So weit es die Umstaende notwendig machen, arbeiten wir in Holland zusammen. Das unsere Hafenarbeiterunion eine anarchofunktische Union sein soll, ist reiner Unsinn. Wir sind Syndikalisten und unabhnaengig von jeder religiösen oder politischen Partei. Wir werden sowohl von den Anarchisten wie von den Sozialdemokraten bekampft.

Nachmittags-sitzung.

Im weiteren Verlauf der Debatte griff Wilson (Seeleute, London) den Zentralrat heftig an. Mit dem Bericht koenne man nicht zufrieden sein. Zersplitterungen in der englischen Seemannsorganisation, von denen Doering sprach, gibt es ueberhaupt nicht. 1911 muessen einige Seeleute ausgeschlossen werden, die im Dienste der Unternehmer, der Shipping Foderation, standen. Sie behaupteten zwar, sie seien Sozialisten, aber das besagt nicht viel. 1911 leistete der Zentralrat zu naechst Widerstand gegen den Streik der englischen Seeleute. Die deutschen Seeleute stehen im engen Zusammenhang mit den Landtransportarbeitern, ohne sie koennen sie nichts machen. Daher ruehrt wohl der Widerspruch, den besonders Paul Wueller im „Seemann“ in so scharfer Form erhob, das die Shipping Foderation die Neuferungen drucken und in Millionen von Exemplaren in unseren Haefen verteilen lieB. Noch vor vier Monaten hat Paul Wueller heftige persoenliche Angriffe gegen mich erhoben. In einer amerikanischen Seemannszeitung las ich juingst den Auspruch Joehades, auch der alte Wilson sei davon zurueckgekommen, das man Streiks ohne Geld machen koenne. Ich soll also meine Meinung seit Kopenhagen geaendert haben. Dort aber habe ich nur erklart, das Geld nicht die Hauptsache sei, weil wir sonst mindestens noch 50 Jahre mit einem Streik warten muessen, bis wir genug Geld haetten. Aber so ein Narr war ich nie, zu glauben, das man ganz ohne Geld streiken koenne. 1911 ist es freilich ohne Geld gegangen, aber so gunstige Umstaende werden sich nicht so leicht wiederholen. Was die Organisationsform anlangt, so will ich Deutschland keine Vorschlaege machen. Aber straffe zentralistische Organisationen lassen sich unmoglich in allen Laendern errichten, und die will Deutschland uns aufzwingen. Dabei wissen wir sehr gut, das alles, was uns die Ben Tillet und Williams von den groBen deutschen Organisationen und ihren Erfolgen erzaehlt haben, nicht viel bedeutet, und das viel Wind dahinter ist. Fur das englische Transportgewerbe ist eine Zentralisation unmoglich. Doering hat davon erzaehlt, das wir einen Priester und eine Dame mit unserer Vertretung bei den Seemannskonferenzen betraut

Hätten. Vater Hopkins aber war ein Seemann und ist regelrechtes Mitglied. Und was Madame Sorgue anlangt, so weiß ich nicht, was sie in Frankreich getan hat, aber für uns hat sie sehr viel geleistet und alles auf eigene Kosten. Wir sind für förderatives Zusammenarbeiten, eine Zentralisation aber lassen wir uns nicht aufzwingen.

Rivelli (Eisenbahner, Frankreich): Ich gehöre nicht zu denen, die alles, was in Deutschland gemacht wird, als nutzlos bemängeln. Als die Führer der französischen Gewerkschaften vor zwei Jahren in Berlin waren, haben wir sehr viel gesehen, was der Nachahmung wert ist. Zu tabeln aber ist, daß der Zentralrat den Wochenbericht dazu benützt, um Kritik an allen nichtdeutschen Organisationen zu üben. Damit überschreitet er seine Befugnisse. So hieß es im Wochenbericht, von einer Organisation der Seeleute Spaniens (die jetzt so gelobt wird), sei nicht viel zu erwarten, weil sie von Barcelona, dem Herd des Anarchismus, ausgehe. Solche Herabsetzungen befreundeter Organisationen können das Einvernehmen nicht stärken. Was im Wochenbericht über nicht-deutsche Organisationen gesagt ist, ist viel schlimmer, als die italienische Kritik am Zentralrat, der nicht der Herr der Bewegung, sondern ihr ausführendes Organ sein darf. Der deutsche Zentralismus ist kein Allheilmittel. Die straffe Zentralisation entspricht nur dem deutschen Temperament. Wir französischen Seeleute haben eine ausgebreitete Küste mit kleinen Häfen. Unsere Mitglieder wohnen im Norden und Süden, sprechen französisch, bretonisch, baskisch und spanisch. Der Typ im Norden entspricht dem deutschen noch am meisten. Aber die Männer rein lateinischen oder gar sarazenenischen Blutes sind zu starrer Disziplin nicht zu erziehen. Trotz aller dieser Schwierigkeiten aber haben wir gute Erfolge erzielt. Seit fünf Jahren sind 19 Schutzgesetze für die Seeleute im Parlament durchgesetzt worden. Für die Wiederwahl des Zentralrats können wir nicht stimmen, er muß in ein anderes Land verlegt werden. Er soll keine deutsche, sondern eine internationale Körperschaft sein.

Ciarbi (Eisenbahner, Italien) begründet den Antrag der Italiener auf Verlegung des Sitzes des Zentralrats nach London. Die Gründe seien durchaus sachlich; weder nationalitäre noch Rassenvorurteile, noch Fragen gewerkschaftlicher Tendenz stünden dahinter. England sei der Herd der Bewegung, wenn nicht durch die Zahl der Mitglieder, so durch die Größe der Bewegung der Seeleute und Eisenbahner in den letzten Jahren. Aus einer bloßen Vermittlungsstelle müsse der Zentralrat ein Organ der internationalen Aktion werden. Der Hauptgrund aber sei, daß die deutschen Eisenbahner keine Freiheit der Rede, der Versammlung und der Vereinigung hätten, daß sie keine sozialistische Zeitung halten, geschweige denn Sozialdemokraten sein dürften. Es sei falsch, die italienischen Anträge einer Kommission zu überweisen. Die Entscheidung würde damit vom souveränen Kongreß in den Zentralrat und in Kommissionen und Unterkommissionen verlegt werden. Wenn durch diesen Kongreß bekannt würde, unter welchen Verhältnissen die deutschen Eisenbahner arbeiten müßten, so würden die Eisenbahner auf der ganzen Welt aufgerüttelt werden, um durch eine internationale Aktion zugunsten der deutschen Eisenbahner durch einen internationalen Eisenbahnerstreik einen Druck auf die öffentliche Meinung auszuüben.

Ven Tillet (England): Wilson hat die Tribüne nur dazu gebraucht, um sich persönlich zu rechtfertigen und andere anzugreifen. Darin hat er unlohal gehandelt. Wilson ist nur unser Gast. Er vertritt hier nicht direkt die Seeleute. Er hatte uns gebeten, es ihm zu ermöglichen, an dem Kongreß teilzunehmen. Ich bebaure seine Angriffe auf den Kollegen Müller, den Zentralrat, den Sekretär und die Sozialisten. Was speziell die Sozialisten anlangt, so gehören sie zu unseren besten und tätigen Mitgliedern. Ich muß hier erklären, daß die britischen Transportarbeiter dem Sekretär für seine Bemühungen sehr verbunden sind. Es ist falsch, zu sagen, daß der Zentralrat deutsch ist; er befindet sich zurzeit in Deutschland und setzt sich deshalb aus deutschen Kollegen zusammen. Wir waren mit den Nachrichten, die er uns zukommen ließ, durchaus zufrieden. Französische und italienische Kameraden machen uns sicher ein von uns geschätztes Kompliment, wenn sie den Sitz des Zentralrats nach London verlegen wollen. Vergessen Sie nicht, daß der Sitz der Internationalen Transportarbeiterföderation schon einmal in London war. Es ist nicht raffam, in der Mitte des Flusses die Pferde zu wechseln. Ich wüßte keine Nation, die die Aufgaben des Zentralrats besser erfüllen könnte als die Deutschen. Ich kann den italienischen und französischen Kameraden versichern, daß sie mit England keine besseren Erfahrungen machen würden. Man darf nicht vergessen, daß die Zentralratpersönlichkeit, wo immer sie sich auch befindet, nie die Verhältnisse eines anderen Landes ganz richtig beurteilen kann. In Deutschland ist die Bewegung zum Beispiel verschoben von der Bewegung in Großbritannien. Die Deutschen gründeten ihre Gewerkschaften 50 Jahre später als wir und konnten aus unserer Erfahrung lernen. Unsere Gewerkschaftsbewegung wuchs auf mit der Arbeitsteilung in unserer Industrie und paßte sich dem an. Die Erklärung Wilsons, daß die Verschmelzung der Gewerkschaften derselben Industrie in Großbritannien nicht möglich sei, entspricht nicht der Ansicht unserer nationalen Zentrals. Auf unserer Jahresversammlung hat sich nicht eine einzige Stimme gegen die Verschmelzung erhoben. Unglücklicherweise bestehen noch viele besondere Hafenarbeiterorganisationen bei uns, aber die wirtschaftliche Entwicklung drängt uns mit Gewalt zur Verschmelzung. Eine Konferenz des Nationalen Rats hat sich für die Verschmelzung ausgesprochen, und der aus dieser Konferenz hervorgegangene Exekutivsausschuß ist derselben Ansicht. Der Kongreß sollte den Zentralrat beauftragen, überall für die Verschmelzung zu wirken. Aber er muß darauf achten, den eigentümlichen Verhältnissen der Länder und dem Temperament der Völker Rechnung zu tragen und darf nicht in den Fehler verfallen, den Schulmeister spielen zu wollen. Wir sind mit dem Zentralrat stets gut auskommen, er hat uns stets alle Hilfe und Information zuteil werden lassen. (Beifall.)

An Stelle des Kollegen Cathray, dessen Frau erkrankt ist, wird Keane in die Geschäftsordnungskommission delegiert und die Weiterberatung auf Donnerstag vertagt.

(Fortsetzung folgt.)

Die Ehrensache jedes Arbeiters.

Die Zeit wird kommen, in der es jeder Arbeiter als eine Selbstverständlichkeit, als eine Ehrensache ansieht, zu dem Verband zu gehören, um seine Wirksamkeit zu erhöhen. Nur den organisierten Arbeitern gehört die Zukunft der Welt; sie werden die Bannerträger einer neuen Zeit, die Kämpfer für eine bessere und gerechtere Ordnung aller unserer sozialen Beziehungen, sie bilden das Fundament für die Organisation einer Gesellschaft, in der es weder Unterdrückte noch Ausgebeutete mehr gibt. August Debel.

Protokoll*)

der Sitzungen der Sektion „Unterbeamte“ des Zentralausschusses für allgemeine Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung.)

Die Erreichung der nächsten Vorrückung vor der Veretzung in den Ruhestand ist dann zu gewähren, wenn diese nicht später als nach sechs Monaten erfolgt. Jene Unterbeamten der k. k. Direktion für die Linien der St. E. G., welche nicht nur von 1000 bis 1200 Kr. um je 100 Kr., sondern anstatt auf 1400 Kr. wieder nur um 100 auf 1300 Kr. und um 100 auf 1400 Kr. vorrücken konnten, möge zur Ausgleichung der Gehaltsdifferenz gegen neuangenehmete Unterbeamte die nächste Vorrückung um ein Jahr gefürzt werden.

Des Weiteren verlangen die Mitglieder Rokossz und Polk, daß die verkürzte zweijährige Vorrückungsfrist der Unterbeamten auch jene Unterbeamten umfasse, welche direkt aus dem Arbeiterstand (Tagelöhner, Schreiber, Diurnisten oder Zeichner) genommen sind und mindestens fünf Jahre demselben angehört haben. Diesen Wunsch bittet Mitglied Jammernegg insbesondere den vor dem 1. Jänner 1909 zu Unterbeamten ernannten Offizianten zu erfüllen.

Mitglied Polk tritt für die Entschädigung der allgeheinten Stationsmeister ein; demnach wären sämtliche Angehörige der Verwendungskategorie der Stationsmeister nach Maßgabe ihrer definitiven Dienstjahre in jene Gehaltsstufe des gegenwärtigen Gehaltschemas einzureihen, die ihnen zuzume, wenn dieses Gehaltschema schon zur Zeit ihrer definitiven Ernennung in Kraft gewesen wäre.

Der Einreichung wären die dreijährigen Vorrückungsfristen zugrunde zu legen.

Von dem Zeitpunkt der Einreichung der allgeheinten Stationsmeister an müßten die zweijährigen Vorrückungsfristen wiederum für diese in Geltung kommen, da sie durch den früheren Minderbetrag an Gehalt und Quartiergeld ohnehin gegenüber den Stationsmeistern jüngerer Zeit im Nachteil sind.

Mitglied Neumann befürwortet die Abkürzung der nächstfolgenden Vorrückungsfristen um ein Jahr für alle Unterbeamten, die länger als sechs Jahre in der Dienerkategorie zugebracht haben, bis zur Einbringung dieser über sechs Jahre zugebrachten Vorkategorie.

Mitglied Jammernegg tritt insbesondere für die zweimalige Kürzung der Vorrückungen um je ein Jahr für jene Unterbeamten ein, welche in der Dienerkategorie mit 600 Kr. beziehungsweise 700 Kr. angestellt worden sind.

Mitglied Dik schließt die traurigen Verhältnisse der Oberkondukteure der k. k. Direktion für die Linien der St. E. G., welche sechs Jahre in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. zubringen müßten, und überreicht eine Statistik über die Gehaltsrückständigkeit der vorerwähnten Oberkondukteure. Dieses letztere Verlangen unterstützt Mitglied Vorobec in ausführlicher Begründung, indem er die Verhältnisse der Oberkondukteure der Direktion für die Linien der St. E. G. und der Nordwestbahndirektion einem Vergleich unterzieht.

Dieses Mitglied schlägt die Erhöhung des Jahresgehalts um den Betrag von 200 Kr. ohne Einrechnung in die normale Vorrückung für jene Oberkondukteure vor, die über 25 Jahre dienen und den Endgehalt nicht mehr erreichen können, während Mitglied Hartenthaler die Verschiedenheit der Gehaltsverhältnisse bei den Lokomotivführern bespricht.

Zu den Anträgen bemerkt der Vorsitzende, daß der sogenannte Härtenausgleich jenen Maßnahmen zugehört, deren Durchführung das Parlament empfohlen hat; doch konnte derselbe nur im Rahmen der hierfür verfügbaren Mittel erfolgen, sollten nicht andere wichtigere und brennendere Fragen eine Zurückstellung erfahren. Er könne nicht umhin, der von einem Mitglied geäußerten Meinung, daß die Mehrzahl der Unterbeamten Beamtendienste verrichte, entgegenzutreten und vertrete vielmehr die Ansicht, daß eine weit größere Anzahl von Unterbeamten Dienste verrichte, welche den Dienstesverrichtungen der Diener viel näher komme, als denen der Beamten und vergleiche beispielsweise den Dienst eines Magazinsmeisters mit dem eines Magazinsaufsehers.

Weiters verweist er auf die beim weitem günstigeren Vorrückungsbedingungen der Unterbeamten gegenüber den Dienern und auf die bedeutend besseren Gehaltsverhältnisse gegenüber den Unterbeamten des eigentlichen Staatsdienstes; das Zugehörnis der Vorrückungskürzungen für alle vor dem 1. Jänner 1909 angestellten Unterbeamten beinhaltet eigentlich nichts anderes als einen generellen Härtenausgleich, wie er in solchen Umfängen und Wirkungen weder den Dienern noch den Beamten zugänglich gemacht werden konnte. Aus allen diesen Gesichtspunkten erkläre sich eben der schwierige Standpunkt der Staatsbahnenverwaltung gegenüber der Finanzverwaltung bei allen Aktionen, welche für die Unterbeamtenkategorie eingeleitet werden.

Hierauf wird vom Zentralausschuß nachstehendes Gutachten ausgegeben:

„Jenen Unterbeamten, welche in der Dienerkategorie mit dem Jahresgehalt von 600 Kr. bis 700 Kr. angestellt wurden, sollen die nächsten zwei Vorrückungen um je ein Jahr gefürzt werden.“

„Jenen Unterbeamten, welche in der Dienerkategorie mit dem Jahresgehalt von 800 Kr. bis 900 Kr. angestellt wurden, soll die nächste Vorrückung um ein Jahr gefürzt werden.“

„Jenen Unterbeamten, welche in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. oder 1100 Kr. angestellt wurden, soll die nächste Vorrückung um ein Jahr gefürzt werden, unter Berücksichtigung der Dienstzeit, so daß bei eventuell längerer Dienstzeit zwei Vorrückungen mit je einem Jahr Kürzung in Anwendung kommen.“

„Jenen Unterbeamten, welche acht Jahre provisorisch oder im Taglohn dienten, sollen ihre nächsten zwei Vorrückungen ebenfalls um je ein Jahr gefürzt werden und jenen, die nur vier Jahre im Provisorium oder im Taglohn standen, die nächste Vorrückung um ein Jahr gefürzt werden.“

Antrag II. Quartiergeldbesserung.

Die Mitglieder Zoblner und Vorobec führen zur Begründung dieses Antrages aus, daß seit der im Jahre 1899 erfolgten Gehaltregulierung der Abstand zwischen den Bezügen der Unterbeamten und der Beamten sich immer mehr vergrößert habe, weil die Beamten bei der Einführung der Automatik für die Unterbeamten bereits eine 20prozentige und bei der Einführung der Automatik für sich abermals eine 20prozentige Aufbesserung erhalten haben; sie finden die große Diskrepanz zwischen dem Quartiergeld der Beamten und dem der Unterbeamten um so weniger gerechtfertigt, als die Unterbeamten meist eine große Familie haben.

Mitglied Hartenthaler beklagt sich darüber, daß zum Beispiel das Quartiergeld nicht einmal zur Westretung der Wohnungszinse in den Personenhäusern, deren Anzahl übrigens viel zu gering ist, hinreicht.

Mitglied Hattlinger verweist auf den Umstand, daß gerade in kleineren Stationsorten die billigen Wohnungen den Beamten bezogen werden.

Die Mitglieder Rokossz, Vorobec, Bartoniczek und Zubrycki beleuchten die ungunstigen Wohnungsverhältnisse insbesondere in den Hauptstädten der östlichen Direk-

tionbezirke und erklären sich bereit, diese Schilderung jederzeit durch authentische Belege der Magistrate zu bekräftigen.

Mitglied Hattlinger stellt fest, daß die Verwaltung der Niederösterreichischen Landesbahnen für alle Stationsorte das Wiener Quartiergeld eingeführt habe und möchte die kompetenten Kreise darauf aufmerksam machen, daß das dem Unterbeamtenendgehalt äquivalente Quartiergeld gegenüber dem Quartiergeld des Anfangsgehalts eines Beamten nur eine Differenz von 150 Kr. zugunsten der Unterbeamten aufweist.

Der Vorsitzende kommt auf die Ausführungen der einzelnen Redner zurück und hebt die Tatsache hervor, daß mehr als 800 Stationsorte eine für die Eisenbahnbediensteten günstigere Einklassierung aufweisen als für die Staatsbediensteten; aus diesem Grunde und aus dem Umstande, daß die Erhöhung des Quartiergeldes nach den bisher gemachten Erfahrungen sehr häufig nicht den Unterbeamten, sondern den Hauseigentümern zugute komme, solle der Schwerpunkt in dieser Frage nicht so sehr auf die Erhöhung des Quartiergeldes als auf die Schaffung billiger Wohnungen für die Bediensteten gelegt werden. In letzter Hinsicht sei durch den Bau von Personenhäusern bereits viel geschehen und werde das Eisenbahnministerium fortgesetzt sein größtes Augenmerk dieser Angelegenheit zu. Es sei nur bedauerlich, daß durch die allgemeine Lage und durch die gegenwärtigen Verhältnisse des Geldmarktes auch der Wohnungsfürsorgeaktion Schranken gesetzt wurden; es werden diese Schwierigkeiten aber hoffentlich wieder behoben werden. Hierauf wird das nachstehende Gutachten unbenändert angenommen:

„Erhöhung des Quartiergeldes um 20 Prozent, wie es seinerzeit bei den Beamten vorgenommen wurde, unter gleichzeitiger Einreichung der Landeshauptstädte und notorisch besonders teuren Orte in die Wiener Quartiergeldklasse.“

Antrag III. Gewährung zweijähriger Vorrückungsfristen und Erhöhung des Endgehalts.

Die eingehende Begründung dieses Antrages übernimmt Mitglied Jammernegg, indem er ausführt, daß erst durch die Statgebung des Antrages verschiedenen Unterbeamten die Möglichkeit geboten wäre, den Endgehalt zu erreichen. Insbesondere spricht er sich für die Ausdehnung der zweijährigen Vorrückungsfristen für jene Offizianten aus, welche erst nach dem 1. Jänner 1909 zu Unterbeamten ernannt worden sind und vorher mehr als fünf Jahre im Taglohn gedient hatten.

Während bei dieser Gelegenheit Mitglied Antkolzer die Vorrückungsverhältnisse der Magazinsmeister und deren Ueberstellung in die Gruppe B begründet, erörtert Mitglied Rokossz die Vorrückungsbedingungen der Wagenrevisoren und verlangt bezüglich des Vorrückens für die Wagenrevisoren die Gleichstellung derselben mit den Werk- und Maschinenmeistern.

Die Wagenrevisoren, fährt dieses Mitglied fort, seien ebenso technische Unterbeamte wie die Werk- und Maschinenmeister und müßten auch die Schlosserprofession erlernt haben. Trotz dem die Wagenrevisoren schriftliche Bureauarbeiten leisten, denen die Werk- und Maschinenmeister nicht immer nachzukommen imstande sind, und trotz der Tatsache, daß die Wagenrevisoren bei Uebernahme der Wagen aus der Reparatur die Werk- und Maschinenmeister in Bezug auf die vorchriftsmäßige Herstellung der Wagen zu kontrollieren — daher ihnen zumindest gleichgestellt sind — können die Wagenrevisoren nur bis 3000 Kr., die Werk- und Maschinenmeister jedoch bis 3400 Kr. vorrücken.

Er behauptet, daß die Werk- und Maschinenmeister zufolge dieses höheren Vorrückens ihrem unterstehenden Werkführer und Lokomotivführer mehr als Vorgesetzte erscheinen, während die Wagenrevisoren ihren untergebenen Wagenmeistern trotz des Vorgesetztenranges gleichgestellt sind und mit ihnen gleichmäßig vorrücken, beziehungsweise den Endgehalt von 3000 Kr. erreichen können. Er bezeichnet dies als grundlose Zurücksetzung des Standes der Wagenrevisoren.

Mitglied Neumann fordert die Erhöhung des Endgehalts der Gruppe C der Unterbeamten und stellt hierauf den Zusatzantrag:

„daß jene Unterbeamten der zweijährigen Vorrückungsfristen teilhaftig werden sollen, welche bereits am 1. Jänner 1913 Unterbeamte gewesen sind.“

In der nunmehrigen Debatte, an welcher sich die Mitglieder Hattlinger, Hartwig, Antkolzer, Zoblner, Vorobec, Rokossz und Hartenthaler beteiligen, beantragen die Mitglieder Jammernegg, Schreiber und Hartenthaler die Ablehnung dieses Zusatzantrages.

Sodann wird der ursprüngliche Antrag zum Gutachten erhoben; derselbe lautet:

„Einführung zweijähriger Vorrückungsfristen bei allen Unterbeamten bis zum Endgehalt und Erhöhung desselben in der Gruppe C auf 3000 Kr.“

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Die Industriellen gegen unsere auswärtige Politik.

Bei der in Aussig stattgefundenen Tagung der Industriellen Oesterreichs brachte das Herrenhausmitglied Wilhelm Ginzkey nachstehende Resolution ein, die einstimmig angenommen wurde:

„Bei dem Abschluß einer Periode kriegerischer Ereignisse, welche an Lebensinteressen der Monarchie rühren, hält sich die österreichische Industrie für verpflichtet, ja aus Gründen der Selbsterhaltung für verpflichtet, mit allem Ernst auszusprechen, daß sie die Richtung unserer auswärtigen Politik für verfehlt erachtet. Statt daß die auswärtige Politik als Instrument der wirtschaftlichen Expansion gewirkt hätte, führte sie zu dem geraden Gegenteil: zur Verdrängung unseres Handels aus altgewohnten und durch Jahrhunderte mit Opfern, aber auch mit Erfolg gepflegten Märkten, zum Verschwinden politischer Freundschaften, die wir zu unserem sicheren und wertvollsten Bestand gerechnet hatten.“

Die österreichische Industrie weiß sehr wohl, daß die Erhaltung bestehender und die Erwerbung neuer Absatzgebiete ein Wert ist, das vor allem sie selbst zu besorgen hat; sie darf aber verlangen, daß ihre Wege nicht durch staatliche Gewalten durchkreuzt und daß die Kanäle, auf welchen sie den Ueberfluß ihrer Produktion auswärtigen Märkten zuführt, nicht schwankenden Meinungen und einer vermeintlichen Prestigepolitik zuliebe gesperrt werden.

Der Verbandstag des Zentralverbandes der Industriellen Oesterreichs erhebt daher namens der österreichischen Industrie die Forderung, daß der auswärtigen Politik eine Richtung gegeben werde, welche diesen Grundfahnen entspricht. Diese Forderung ist eine um so dringendere, als die Monarchie angesichts der innerwirtschaftlichen Verhältnisse mehr wie jemals auf die Wiederherstellung der Aktivität ihrer Handelsbilanz und in der Folge auf die systematische Entwicklung zum Ausfuhrstaat angewiesen ist.“

Wenn auch unsere auswärtige Politik lediglich vom Standpunkt des Exports verurteilt wird und wenn auch der erhöhten Militärkosten und der den einberufenen Militärdienstpflichtigen auferlegten Opfer keine Er-

wählung geschieht, ist die Verurteilung doch eine zutreffende, und sie ist um so mehr zu beachten, als sie von Kreisen ausgeht, die sonst im wohlverstandenen eigenen Interesse zu den regierungstreuesten gehören.

Nur immer höflich.

Wie die „Ostdeutsche Rundschau“ ganz entzückt meldet, hat der Reichsbund sich zu einer namhaften Tat entschlossen. Die „Ostdeutsche Rundschau“ schreibt hierüber:

„Deutsche Treue. Der Reichsbund deutscher Eisenbahner Oesterreichs hat an das Handelsministerium folgendes Schreiben gerichtet: »Die ergebnisgefeuerte Leitung hat in Erfahrung gebracht, daß von seiten der Tschechen eine wütende Heiße gegen den Postkontrollor Herrn Paul Bogatschnigg entwidelt wird, weil dieser als Obmann des Reichsbundes deutscher Postler Oesterreichs pflichtgemäß gegen die durch die Einführung der tschechischen Bahnpost von Prag nach Wien erfolgte Verletzung der Rechte der deutschen Postbediensteten Stellung genommen hat. Wir bitten nun ein hohes Handelsministerium gütigst zur Kenntnis nehmen zu wollen, daß wir uns mit dem Reichsbund deutscher Postler und dessen Obmann Herrn Postkontrollor Bogatschnigg solidarisch erklären.«

Wird der Handelsminister nicht wenig erschrocken sein über das Schreiben des Reichsbundes! Hoffentlich war er so gütig, den Inhalt desselben zur Kenntnis zu nehmen und das Deutlichkeit ist wieder einmal gerettet.

Der deutschgelbe Schwindel.

Der am 6. und 7. d. M. in Zglau stattgehabte 5. „Reichsparteitag“ der Deutschgelben der Anriech-Nichtung hat wieder einmal gezeigt, daß die deutschnationalen Arbeiterführer nichts anderes sind als willfährige Werkzeuge der kapitalistischen Parteien und daß sie die Arbeiter mit Bettelstuppen abspülen möchten. In einer Resolution wird zum Beispiel die Erwartung ausgesprochen, daß die mit bürgerlicher Hilfe gewählten Abgeordneten Zähler, Anriech und Seidl ihre „ersprießliche“ Tätigkeit auch weiterhin im Rahmen des Nationalverbandes entfalten mögen, das heißt, daß sie mit den ärgsten Scharfmachern an einem Strange ziehen sollen. Röstlich muß die zum Schluß der Tagung erfolgte „Erörterung“ des Parteiprogramms gewesen sein. In sozialpolitischer Hinsicht wird die Verstaatlichung des Versicherungswesens und Festlegung von Erholungsurlauben an den manuellen Arbeiter, ferner die Errichtung von alkoholfreien Speisehäusern und ein Trunkenheitsgesetz verlangt. Das ist verteuert wenig! Um sich bei ängstlichen Unternehmern ja nicht die Gunst zu verschmerzen, erklärte man sich „im übrigen“ als keine „engherzige“ Massenpartei, wiewohl die Partei sich „vorwiegend“ als die Vertreterin der deutschen Arbeiterschaft betrachtet. Wichtiger ist, wenn man die Deutschgelben vorwiegend als die Feinde einer ehrlichen Arbeiterpolitik bezeichnet und demgemäß behandelt. Ueber alle möglichen politischen Fragen wurde am „Reichsparteitag“ geschwafelt, auch über die böhmische Krise, aber über die Notwendigkeit des gleichen und allgemeinen Landtagswahlrechts wurde bezeichnenderweise kein einziges Wort verloren. Eine schäbiger Gesellschaft wie diese Deutschgelben gibt es nicht mehr.

Der neue Güter- und Rangierbahnhof in Krakau.

In Krakau wurde ein neuer Zentralgüter- und Rangierbahnhof der k. k. Nordbahn eröffnet. Durch die neuen Anlagen soll es möglich werden, den in letzter Zeit immer fühlbarer gewordenen, trotz aller außerordentlichen Maßnahmen, wie Verlegung des Rangierdienstes nach anderen Stationen, Aktivierung der Nacharbeit, Verwendung von Ausbissversuchslokomotiven und Ausbisspersonal u. s. w., nicht zu bewältigenden Verkehrsschwierigkeiten im vollen Maße zu begegnen und auch der in der Zukunft zu gewärtigenden Verkehrszunahme Rechnung zu tragen. Diesen Bedürfnissen zu entsprechen, war um so notwendiger, als Krakau nicht allein für den heimischen Verkehr in Frage kommt. Die Stadt bildet auch einen wichtigen Stapelplatz für große, aus Rußland eingeführte Getreidemengen, die sich auf weiten Strecken der Staatsbahnen bewegen und für diese eine nicht zu unterschätzende Einnahmquelle bilden. Dem neuen Güterbahnhof wird sowohl die Beforgung des eigentlichen Güterdienstes wie auch die Zentralisierung des Rangierdienstes obliegen. Für den Güterdienst sind nach den Berichten in der Tagespresse modern eingerichtete, in ihren Maßen den Bedürfnissen entsprechende Güterauf- und Abgabemagazine samt zugehörigen Gleisanlagen, ferner Verladerrampen, Straßenladegeleise samt Lade- und Zufahrtsstraßen vorgesehen. Die Verladerrampen bei den Magazinen sind nach dem Badensystem gebaut, wodurch die Wagen sowohl seitlich als auch von der Stirnseite beladen und entladen werden können und wodurch auch die benötigte Länge der Rampen vergrößert wird. Der Hauptvorteil dieses Systems besteht jedoch darin, daß es möglich ist, bei jeder Last Wagen ab- und zuzustellen, ohne die Manipulation bei den anderen Lasten zu stören. Ueberdies ist jede einzelne Last nur für die bestimmte Relation in Benutzung, wodurch der ganze Güterdienst sich einfacher, rascher und verlässlicher abwickeln läßt. Dem Getreideverkehr dient ein eigenes, sehr geräumiges, für den besonderen Zweck eingerichtetes Magazin, der Zollmanipulation wieder ein den Bedürfnissen entsprechendes Zollmagazin. In allen Magazinen sind zur möglichststen Verminderung manueller Arbeiten elektrisch angetriebene Lastenaufzüge mit Nutzlasten bis zu 3000 Kilogramm eingerichtet. Für Zwecke des Sammelgüterdienstes wurde ein großes Magazin erbaut. Für die rationelle und zweckmäßige Verladung der durchlaufenden Stückgüter wurde eine groß angelegte Umladebühne hergestellt dem Massenverkehr dienen besondere Anlagen und Einrichtungen, wie Kohlenrutschen, Lagerplätze für Holz, Kohle, Baumaterialien u. s. w. Für die Vermietung an Parteien sind genügend große Flächen reserviert, die als Lagerplätze dienen können, zu denen auch Zufahrtsstraßen geführt worden sind. Sämtliche Anlagen sind mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen. Inwieweit die Anlage des neuen Güterbahnhofes in Krakau tatsächlich

eine zweckentsprechende ist, wird natürlich erst die Praxis lehren. Der neue Bahnhofkomplex erstreckt sich über eine Grundfläche von 360.000 Quadratmeter, die neuen Gebäude bedecken mit den Magazinrampen eine Fläche von 30.000 Quadratmeter. Die gewaltige Anlage, die einen Kostenaufwand von 7 Millionen Kronen erforderte, wurde in zwei Jahren und, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, unter uneingeschränkter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt.

Die galizischen Eisenbahnbanditen festgenommen.

Aus mehreren Anzeichen schloß man, daß die Banditen, die den Eisenbahnzug angefallen hatten, in Tarnow seien. Die Lemberger Polizei sendete mehrere Beamte dorthin. Es wurden nun in der Umgebung von Tarnow drei der Eisenbahnräuber verhaftet. Sie waren in einer kleinen Bauernhütte. Es sind die nach Rußland zurückgekehrten Ladislaus Sifora, Viktor Michalski und Marian Palusinski. Man fand bei ihnen österreichische Mobilisierungspläne und andere militärische Aufzeichnungen, die offenbar zu Spionagezwecken gestohlen wurden. Die Räuber waren also auch russische Spione.

Die Nichtigkeitsbeschwerde Paul Kunschaks abgewiesen.

Der Kassationshof befaßte sich Dienstag den 9. September mit der Nichtigkeitsbeschwerde des Paul Kunschak, welcher am 20. Mai wegen der Ermordung des Abgeordneten Franz Schuhmeier vom Wiener Schwurgericht wegen Verbrechen des Mordmordes zum Tode durch den Strang verurteilt worden war. Die vom Verteidiger des Verurteilten, Dr. Vinzenz Rabenlechner, eingebrachte Nichtigkeitsbeschwerde führte unter anderem folgenden Inhalt: Der Gerichtshof hat an die Geschworenen lediglich eine Hauptfrage wegen Mordmordes gerichtet. In der Verantwortung des Paul Kunschak ist nun im Zuge der Hauptverhandlung in seiner Verantwortung hervorgekommen, daß er, der in der Voruntersuchung die Tötungsabsicht unbestrittenemaken zugegeben hat, sich dahin verantwortete, daß er im Moment der Tat eigentlich nicht gewußt habe, was er tue, daß er blindlings die Hand erhoben habe und die Waffe in der Richtung gegen Franz Schuhmeier abgeschossen hätte. Daraus resultiert, daß er wohl in feindseliger Absicht gegen Franz Schuhmeier, jedoch nicht in der Absicht, ihn zu töten, gehandelt habe und war daher die vom Verteidiger beantragte Eventualfrage auf Todschlag mit Rücksicht auf diese Verantwortung des Angeklagten im Sinne des Gesetzes berechtigt. Dr. Rabenlechner führte weiter aus, daß auch die begehrte Frage auf Sinnesverwirrung im Zeitpunkt der Tat nach dem Gutachten der Sachverständigen zuzulassen war. — Nach längerer Beratung wurde die Nichtigkeitsbeschwerde vom Gerichtshof als unbegründet zurückgewiesen. Die Witwe des ermordeten Genossen Schuhmeier hat sich im Einverständnis mit der sozialdemokratischen Parteileitung mit einem Schreiben um Begnadigung des zum Tode durch den Strang verurteilten Paul Kunschak an den Justizminister gewendet.

Eisenbahnunglück in Galizien.

Der in Chabowka fahplanmäßig einführende Personenzug Nr. 1222 streifte am 12. d. M. auf einer Weiche an die von einem Gegenzug abgestellte Vorpannlokomotive, wobei die Vorpannlokomotive sowie der Dienstwagen und ein Personenwagen des genannten Personenzuges entgleisten und 13 Reisende durch Herabfallen von Handgepäck sowie zwei Bahnbedienstete mehr oder minder leicht verletzt wurden. Bis zur Behebung der Entgleisung wurde der Personenverkehr durch Umsteigen aufrechterhalten. Der Unfall soll durch eine eigenwillige Disposition des diensttuenden Platzmeisters verursacht worden sein. Der Platzmeister soll sich nach Eintritt des Ereignisses entfernt haben und bisher nicht auffindbar sein. Die diesbezüglichen Erhebungen sind im Zuge.

Brand in der Südbahnstation Ma.

Am 12. September brach um 1/2 Uhr nachmittags im Zoll- und Bahnfrachtenmagazin der Südbahnstation Ma La Feuer aus, das, vom Winde begünstigt, rasch um sich griff und das Magazin samt fast allen Frachtkollis mit den Frachtdokumenten sowie die im Magazin untergebrachten Bahnanzuleien in wenigen Stunden vollständig einäscherte. Auch fünf vor dem Magazin stehende Güterwaggons brannten vollkommen aus. Der Schaden ist sehr bedeutend und beträgt sicher eine halbe Million Kronen. Unter den verbrannten Waggons waren drei mit feinen Pelzen im Werte von 50.000 Kr., ferner eine Waggonladung Perlmutterknöpfe, angeblich 70.000 Kr. wert. Bei den Löscharbeiten wurden zwei Soldaten nicht unbedeutend verletzt. Um 1 Uhr nachts war das Feuer noch immer nicht ganz erloschen.

Fortsetzung der Südbahnverhandlungen.

Die im Juli unterbrochenen Konferenzen über ein Arrangement der Südbahn mit den Prioritären werden wieder aufgenommen. Im Juli fanden, wie erinnerlich, unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Forster Besprechungen mit der Südbahn und den Prioritären statt, in welcher alle Modalitäten der eventuellen Mitwirkung der Regierung an der finanziellen Sanierung der Südbahn diskutiert wurden, ohne daß die Regierung sich irgendwie gebunden hätte. In den jetzigen Konferenzen zwischen der Regierung und der Südbahn wird es sich vermutlich darum handeln, zu präzisieren Vorschlägen zu gelangen, welche den Verhandlungen der Südbahn und den Prioritären zur Grundlage dienen sollen.

Eisenbahnunfall in der Station Josefshütte.

Die k. k. Staatsbahndirektion Bilzen veröffentlichte am 17. d. M. folgende Mitteilung: Der heute von Eger gegen Bilzen verkehrende Güterzug 80 hat in der Station Josefshütte den in der Einfahrt begriffenen Güterzug 81 angefahren. Die Vorpannlokomotive des Zuges 81 entgleiste und mehrere Wagen wurden beschädigt. Vom

Bahnpersonal wurden ein Mann schwer und drei Mann leicht verletzt. Der Personenverkehrsverkehr wird in der Station Josefshütte mittels Umsteigens aufrechterhalten. Die Erhebungen sind im Zuge.

Ausland.

Der Wettlauf um den albanischen Thron.

In die Reihe der Bewerber um das albanische Thronchen ist — wenn sich die Behauptung des Albanesen Kombi Predri bestätigt — ein neuer Konkurrent eingetreten, diesmal ein Hohenzollernprinz. Predri hat sich nämlich gesagt:

„Alle bisher in Vorschlag gebrachten Kandidaten sind Phantasiegebilde. Man kann erst dann an die Wahl denken, wenn sich die Albaner selbst mit der Frage befaßt haben. Bisher ist dies nicht der Fall gewesen. Eines möchte ich aber betonen: Ein Sohn des deutschen Kaisers studiert seit einem Jahre die albanische Sprache. Ein deutscher Prinz auf dem albanischen Thron würde den großen Vorteil haben, daß eine Auseinandersetzung zwischen Italien und Oesterreich über die Thronfrage vermieden würde, denn ein Deutscher würde den beiden Mächten des Dreibundes sicher genehm sein.“

Es ist immerhin ein Zeichen von Fleiß und gutem Willen, daß der neue Bewerber die Sprache des Volkes zu erlernen bestrebt ist, von dem er hofft, einmal ein anständiges Gehalt für ein nicht allzu beschwerliches Amt zu beziehen. Wie aber, wenn bei der starken Konkurrenz ein anderer durch Gottes Gnade Landesvater von Albanien wird?

Eisenbahnkatastrophen.

Eisenbahnunglück in Nordamerika. Einem Telegramm aus New-Orleans (Ohio) zufolge ist in der Nähe des Ortes ein Expreszug auf der Pennsylvanienbahn entgleist. Von den 73 Passagieren sind 35 verletzt worden. Drei Zugbedienstete wurden verbrüht. — Zug zusammenstoß in der Türkei. In der Nähe von Uesküb erfolgte ein Zusammenstoß zweier Eisenbahnzüge. Acht Personen wurden getötet und 30 verwundet. In dem einen der Züge befand sich der serbische große Generalstab.

Verlängerter Erholungsurlaub auf den preussischen Staatsbahnen im Winter.

Im vergangenen Jahre sind in einem Direktionsbezirk der preussischen Staatsbahnen Versuche mit der Gewährung eines verlängerten Erholungsurlaubs in den Wintermonaten gemacht worden. Diese Versuche haben zu einem günstigen Ergebnis geführt. Der preussische Eisenbahnminister hat daher angeordnet, daß jene Einrichtung nunmehr dauernd in sämtlichen Eisenbahndirektionsbezirken eingeführt wird. Hiernach kann künftig der Erholungsurlaub der etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Beamten um eine Woche verlängert werden, wenn sie ihn in den Monaten Jänner bis März nehmen. Ausnahmsweise kann auch der Dezember als Monat des verlängerten Erholungsurlaubs zugelassen werden, wenn dies nach der Lage der Dienstgeschäfte unbedenklich erscheint.

Der vergessene Zylinder des Ministerpräsidenten.

Als in diesen Tagen der Einzug von Madrid nach Paris, in dem Graf Romanones, der spanische Premierminister, in einem Salonwagen saß, eben den Bahnhof verlassen hatte, wurde er wieder zurückbeordert und blieb drei Viertelstunden im Bahnhof stehen. Vergebens suchten die verärgerten Reisenden die Ursache der Verzögerung zu erfahren. Der Stationsvorsteher verweigerte jedoch jede Aufklärung. Inzwischen kam ein Bote atemlos herbeigelaufen, der eine Hutkutschel in der Hand trug, die er im Salonwagen des Grafen Romanones abgab. Gleich darauf gab der Stationsvorsteher das Zeichen zur Abfahrt. Man erfuhr dann auch die Gründe des Aufenthaltes: Der Premierminister hatte seinen Zylinderhut in der Wohnung vergessen und gestattete nicht eher abzufahren, bis der Hut herbeigeschafft worden war.

Aus dem Gerichtssaal.

Rentenerhöhung trotz ungünstigen Sachverständigen-gutachtens. Der Lokomotivführer Anton Polaschek erlitt im Jahre 1911 in Krakau bei der Ausrichtung seiner Maschine einen Unfall, indem er vom Kohlentender ausstiegt und hinunterfiel. Er veripürte heftige Schmerzen, unterbrach aber nicht sofort seinen Dienst, sondern trat erst zwei Tage später in den Krankenstand. Im April desselben Jahres machte er kurze Zeit Dienst, mußte sich aber wegen Schmerzen in der Rückengegend und in der linken Brustseite nach kurzer Zeit abermals krank melden und konnte seinen Dienst nicht mehr antreten, so daß er nach Ablauf eines Jahres pensioniert wurde. Von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt erhielt Polaschek nach Abschluß des Heilverfahrens, das ist ab 1. Oktober 1912, eine 45prozentige Rente von monatlich Kr. 121.95. Gegen den diesbezüglichen Bescheid brachte er durch seinen Anwalt Dr. Leopold Kach eine Klage vor dem Schiedsgericht ein, worin er die Erhöhung der Rente begehrte. Die im Laufe des Verfahrens einvernommenen Sachverständigen erklärten in ihrem Gutachten, daß derzeit die Schätzung der Anstalt den tatsächlichen Verhältnissen nicht entspreche, indem die Einbuße an Erwerbssfähigkeit derzeit zwei Drittel betrage, sie erklärten zugleich jedoch über Befragen des Anstaltsvertreters, daß seit der Bemessung durch die Anstalt eine Verschlimmerung im Zustand Polascheks eingetreten sei und zur Zeit der Rentebemessung die Einbuße nur 50 Prozent betragen haben dürfte. Bei der am 2. September stattgehabten Verhandlung bekämpfte der Vertreter Polascheks das Gutachten, insofern er annahm, daß die Schätzung der Anstalt den damaligen Verhältnissen entspreche habe, indem er darauf hinwies, daß die Sachverständigen nur sagen können, daß die prozentuale Schätzung den vom Anstaltsarzt konstatierten Unfallfolgen entspreche, nicht aber, ob der Anstaltsarzt alle damals bestandenen Unfallfolgen in ihrem richtigen Ausmaß wahrgenommen habe. Gerade gegen den Befund im Gutachten des Anstaltsarztes richtet sich ja die Klage. Da überdies die Sachverständigen selbst nicht im Detail angegeben haben, in welcher Beziehung eine Verschlimmerung des Zustandes eingetreten sein könne, müsse angenommen werden, daß die jetzigen Zustände dieselben

feien, wie zur Zeit der Rentenbemessung, so daß Polasche I schon damals zwei Drittel seiner Erwerbsfähigkeit eingebüßt hatte. Auf Grund dieser Ausführungen beantragte schließlich der Vertreter Polasche I, dem Klagebegehren stattzugeben. Das Schiedsgericht gab nach längerer Beratung diesem Antrag statt und verurteilte die beklagte Anstalt, an Polasche I für die Zeit vom 1. Oktober 1912 bis 31. September 1913 eine Ratszahlung von Kr. 511.80 zu leisten, ihm vom 1. Oktober 1913 ab eine 60prozentige Rente monatlich Kr. 164.60 zu bezahlen sowie die Prozesskosten zu ersetzen.

Eine Klage gegen die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen. Wenzel Jegerovskij, Zimmermann der k. k. Staatsbahnen, hatte am 31. März 1911 einen Unfall erlitten und bezog infolgedessen seitens der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt eine 30prozentige Rente seit 1. August 1912. Am 17. September 1912 trat Jegerovskij in den Krankenstand, wobei jedoch der Bahnarzt ihn nicht wegen der Unfallfolgen, sondern wegen Rheumatismus als krank erklärte und im Krankenstand führte. Die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen verweigerte unter Hinweis auf die bezogene Rente seitens der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Herrn Jegerovskij den Bezug eines Krankengeldes. Hierauf brachte Jegerovskij durch Dr. Anton Braß beim ordentlichen Gericht Klage gegen die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen ein, in welcher er ausführte, daß durch die Bezahlung der Rente seitens der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt die Krankenkasse von der Pflicht, ihm Krankengeld zu bezahlen, nicht befreit sei, denn der Bahnarzt habe ausdrücklich erklärt, daß Jegerovskij am 17. September 1912 nicht der Unfallfolgen wegen, sondern wegen eines anderen Leidens in den Krankenstand getreten sei und werde er (Jegerovskij) auch wegen eines anderen Leidens im Krankenstand geführt. Es gebühre ihm daher neben der Unfallrente das Krankengeld für die Zeit seiner nicht durch den Unfall, sondern durch ein anderes Leiden verursachten Erkrankung. Die eingebrachte Klage hatte den Erfolg, daß tatsächlich noch vor der gerichtlichen Streitbehandlung die beklagte Krankenkasse sich bereit erklärte, Herrn Jegerovskij das verweigerte Krankengeld nachzugeben, worauf ein Vergleich zustande kam, nach welchem sich die Krankenkasse zur Nachzahlung des Krankengeldes und Bezahlung der Prozesskosten verpflichtete.

Unpünktlichkeit der Fahrgebühren. In der Frage, ob die Fahrzulagen der Pfändung unterliegen, wurde dieser Tage vom Kreisgericht Korneuburg eine interessante Entscheidung gefällt. Wider einen Lokomotivführer war beim Bezirksgericht Mittelbach auf den Gehalt Exekution beantragt worden und das Bezirksgericht hatte in Stattgebung des Antrages dem betreibenden Gläubiger die Pfändung auf die dem Lokomotivführer zustehenden Bezüge, wie: Gehalt, Fahrzulagen und Prämien, mit der Beschränkung bewilligt, daß demselben ein Jahresbezug von 2000 Kr. freibleiben müsse. Gegen den diesbezüglichen Beschluß brachte der Lokomotivführer durch seinen Vertreter, Dr. Gustav Harpner, den Rekurs an das Kreisgericht Korneuburg ein, in welchem geltend gemacht wurde, daß nur Gehalt, Gage, Wartgebühren, Personal-, Alters-, Funktions- und Aktivitätszulagen der Exekution unterliegen, während alle anderen Bezüge und insbesondere die zur Bestreitung eines im öffentlichen Dienst zu machenden Aufwandes bestimmten Geldgebühren der Exekution entzogen seien. Die Fahrzulagen seien nun solche Geldgebühren, da sie dazu bestimmt seien, den im Fahrdienst stehenden Eisenbahnbediensteten dafür ein Äquivalent zu bieten, daß er sich auf der Fahrt verstößigen müsse, was einen größeren Aufwand erfordere, als wenn er sich zu Hause verstößigen würde. Aus diesen Gründen wurde das Begehren gestellt, die Exekutionsbewilligung dahin abzuändern, daß sich dieselbe nur auf den Gehalt und die Prämien erstrecke. Das Kreisgericht gab dem Rekurs in vollem Umfang statt und wies das Begehren des betreibenden Gläubigers, die Exekution auch auf die Fahrzulagen zu erstrecken, ab. In den Gründen schloß es sich der oben mitgeteilten Rekursbegründung an.

Der dienstliche Uebereifer eines Polizeikonzeptspraktikanten. Es wurde bereits darüber berichtet, daß gegen Genossen Adolf Müller über Anzeige des in einer Versammlung im Hotel „Franz Josefsbad“ als Regierungsvertreter fungierenden Polizeikonzeptspraktikanten Mandata die gerichtliche Anklage erhoben wurde, weil Genosse Adolf Müller das Eisenbahnministerium beleidigt, dieses eines Schwindels, Erpressungen und Mißachtung des Gesetzes geziehen haben soll. Am Samstag wurde in dieser Angelegenheit die Verhandlung fortgesetzt und gegen Genossen Adolf Müller die Anklage weiter aufrechterhalten. Zwei Zeugen bestätigten bei dieser neuerlichen Verhandlung, daß Genosse Rudolf Müller seine Kritik über das Eisenbahnministerium einer Interpellation entnommen habe, die Abgeordneter Tomaszik im Parlament einbrachte. Der staatsanwaltschaftliche Vertreter verlangte die Vorladung des Polizeikonzeptspraktikanten, und der Vertreter des Angeklagten, Dr. Kay, trug den Wahrheitsbeweis dafür an, daß die Staatsbahnverwaltung Erpressungen damit begebe, daß sie unter Androhung der Entlassung oder Pensionierung Bedienstete zwingt, Reverse zu unterschreiben, die den Rekurs auf nach der Dienstpraxis erworbene Rechte beinhalten. Ob also dem Eisenbahnministerium ein großer Dienst mit der gerichtlichen Verfolgung des Genossen Adolf Müller erwiesen wurde, ist recht fraglich. Wir werden selbstverständlich auf die ganze Angelegenheit noch ausführlich zurückkommen.

Streiflichter.

Genosse Josef Engelmann gestorben. In Stoderau ist Sonntag den 14. September Genosse Josef Engelmann im Alter von 50 Jahren nach langem schweren Siechtum gestorben. Mit Engelmann, der lange Jahre Kondukteur, Oberkondukteur und zuletzt Kanzlist der Nordwestbahn gewesen ist, verliert die Organisation der Eisenbahner wie auch die politische Organisation einen ihrer besten und treuesten Kämpfer. Noch jung an Jahren, entfaltete er schon in Nordböhmen, wo er lange Zeit stationierte, eine überaus emsige und fruchtbringende Tätigkeit und zog sich durch sein unerschrockenes Auftreten den Haß der Eisenbahngewaltigen in jenem Maße zu, daß er wiederholt Maßregelungen zu erdulden hatte. Doch alle Drangsalierungen, welche Engelmann durchzumachen hatte, waren nicht imstande, den offenen und geraden Charakter zu beugen, und zuletzt nach Stoderau verlegt, sah man den ehrlichen und nimmermüden Genossen sofort wieder mitarbeiten an dem großen Werk der organisierten Arbeiterschaft, wiewohl sein angegriffener Gesundheitszustand der Ruhe bedürftig hätte. Das Leichenbegängnis des Genossen Engelmann zeigte, daß die Arbeiterschaft verdienstvolle Genossen zu ehren weiß. Die Stoderauer Betriebe standen mit Ausnahme einer Fabrik stille. Wiewohl das bürgerliche Element und auch die Bahnbeamten dem Leichenbegängnis fernblieben, schätzte man die Zahl der Leidtragenden auf 1800 Personen. Die größeren Nordwestbahnstationen und die Wiener Frauenorganisation entsandten Deputationen. Den Sarg schmückten viele Kränze. Der Arbeiter-Rußverein, die Arbeiterfänger und der Arbeiter-Nachfahrverein beteiligten sich forporativ. Unterbeamteten trugen den Sarg. Die Arbeiterfänger sangen am offenen Grab einen

Trauerchor. In Vertretung der Zentrale der Eisenbahnerorganisation sprach am Grab der Obmann derselben, Genosse Schwab, ergreifende Worte des Abschieds. Für die Bezirksorganisation sprach Genosse Reich. Genosse Engelmann hinterläßt eine Witwe und drei Kinder, zwei erkrankene Söhne und ein dreizehnjähriges Mädchen. Mit ihm ist einer von der alten Garde dahingegangen. Ein aufrichtiger, unerschrockener Mann, dessen Parteilichkeit und dessen Vertrauen zu unserer Sache durch nichts zu erschüttern war. Ehre seinem Andenken.

Agents provocateurs auf den Staatsbahnen. Durch mehrere Wiener Blätter ging vor einigen Tagen die Notiz, daß die k. k. österreichischen Staatsbahnen eine verschärfte Fahrartenkontrolle einführen wollen. Die verschärfte Fahrartenkontrolle soll darin bestehen, daß den Kondukteuren nicht-bekannt Zugreisenden von anderen Direktionen im Zivil ein Stück im Zug gegen Lösung einer Fahrkarte mitfahren sollen und daß sie sich dann plötzlich vor den erstaunten Passagieren und Kondukteuren als Revisoren entpuppen sollen. Diese Kontrolloren im Zivil sollen auch berechtigt sein, als sogenannte agents provocateurs zu wirken, das heißt, ihre Tätigkeit soll auch darin bestehen, es zu versuchen, den Kondukteur unter allerhand Vorpiegelungen, eventuell gegen Ueberreichung eines Trinkgeldes, zu Dienstwidrigkeiten zu veranlassen. Wahrlich, hand Vorpiegelungen, eventuell gegen Ueberreichung eines Trinkgeldes, zu Dienstwidrigkeiten zu veranlassen. Wahrlich, stolz braucht man auf diese drohende Neueinführung also gerade nicht sein. Auf den österreichischen Staatsbahnen werden die Reisenden mit Revisionen gerade belästigt genug, so daß sich ausländische Passagiere oft bitter über die immerwährende Fahrartenkontrolle beschweren. Es ist eigentümlich, daß gerade jetzt die Einführung dieser Maßregel unerlässlich geworden sein soll, obwohl erst vor kurzer Zeit die Zugreisenden durch Einführung der sogenannten Instruktions-Zugsführer eine Verstärkung erhalten haben. Wir sind die letzten, die dem Fahrartenschwindel das Wort reden möchten, aber die Bestellung von agents provocateurs auf den k. k. Staatsbahnen ist eine weit unmoralischere Sache, als die Verfehlungen einzelner Bediensteten, welche Verfehlungen auch ohne die Revisoren in Zivilleistung schließlich immer aufgedeckt und geahndet wurden. Man fragt sich unwillkürlich, auf was eigentlich die Staatsbahnverwaltung noch verfallen wird, ihr Personal zu drangsalieren. Die Sache mit den agents provocateurs ist wirklich nicht mehr zu überbieten.

Die „Neue Freie Presse“ wiederum auf den Leim gegangen. Mein Blatt im deutschen Sprachgebiet wird so oft reingelegt wie die „Neue Freie Presse“ in Wien, die sich für die vornehmste und klügste Zeitung Oesterreichs hält. Die „bellenden Grubenhunde“ und die „obalen Radsäge der Schnellzugswagen“, die die „Neue Freie Presse“ zur allgemeinen Erheiterung entdedt hat, dürften noch in frischer Erinnerung sein. Dieser Tage ist das Blatt nun wieder einem Spahvogel auf den Leim getrabelt. Es veröffentlicht folgende Zuschrift:

„Es möge einem alten, treuen Leser gestattet sein, einen Nachdruck derjenigen Wiener, welche gezwungen sind, die Stadtbahn zu benutzen, auf diesem erfolgversprechenden Wege zur Kenntnis der maßgebenden Organe zu bringen. Ist eine Fahrt auf der Stadtbahn infolge der starken Rauchentwicklung schon an sich kein Vergnügen, so tritt bei der Einfahrt in die Station ein Moment hinzu, der geeignet ist, auf die Nerven der Passagiere geradezu verheerend zu wirken, nämlich das durch Bremsen verursachte Quietschen und Kreischen der Waggons und Lokomotivräder. Ein Geräusch, das sich bis zum Stillstehen des Zuges auf Un-erträglichkeit steigert. Und doch könnte diesem Uebelstand mit ganz geringen Mitteln gesteuert werden, wollte man sich nur an das Beispiel der Berliner Hochbahn halten, wo im Moment des Bremsens automatisch ein feiner Strahl dicken Oeles zwischen Waggon und Bremse der Lokomotive und der Waggons gespritzt wird. Die Räder halten dann momentan und geräuschlos und die Nerven des Publikums bleiben vor solch überflüssigen Attacken verschont.“

Die Schmocks, die die liberalen Blätter redigieren, wissen sonst alles und sie verstehen alles. Wo man sie aber mit Schmeicheleien bei ihrer schwachen Seite packt, vergessen sie auf die erlittenen Wamagen und sie blamieren ihr Blatt neuerlich. Es würde, wenn sie auf technischem Gebiet ausschweiften, not tun, sie mit einem feinen Strahl dicken Oeles zu bremsen.

Willaoh (Heizhaus der k. k. Staatsbahn.) Sehr selten beanspruchen wir es, in unserem Zentralorgan unsere Stimme zu erheben. Jedoch nimmt in letzter Zeit in unserem Heizhaus der Terrorismus so bedenkliche Formen an, daß wir nicht umhin können, auch die Eisenbahner in anderen Stationen auf die Folgen, welche die Vernachlässigung der Organisation mit sich bringt, aufmerksam zu machen. Es würde zu weit führen, wenn wir sämtliche Beschwerden, die uns am Herzen liegen und zu denen sich hier tagtäglich Anlässe vorfinden, zu erörtern; deshalb wollen wir vorläufig nur ein kleines Territorium ins bengalische Licht rücken, und zwar kommen wir zur Turnussfrage: Es ist eine immer zutreffende Erscheinung, daß in allen Fällen, wo Turnusse gemacht werden, zwei Momente in den Vordergrund treten und sozusagen das Leitmotiv beider Teile in diesem ungleichen Kampf bilden. Einerseits tritt die Sucht wovonmöglich größter Ausnützung der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte auf, andererseits sind die Delegierten des Personals bemüht, für ihre Kollegen dem menschlichen Ermessen und Empfinden entsprechende Dienst- und Ruhezeiten zu sichern. Wir sagten „ungleicher Kampf“ und dies mit Recht. Denn während diejenigen, welche das Interesse des Haushaltes zu bewahren vorschützen, tatsächlich aber der Sucht nach Lantienem obliegen, alle erdenklichen Mittel zur Erreichung ihres Zieles in Anwendung bringen können, ist es den Vertretern des Personals verwehrt, mit denselben Mitteln zu operieren. Sie müssen obendrein die durch die Gestaltung der Turnusse herbeigeführten finanziellen Effekte in den Bereich ihrer Erwägung ziehen. Bisher war es unvoll, daß Turnusse zur Kenntnis der Vertrauensmänner gelangten, dann gingen ans Veraten, Einzelnen, untereinander und in Versammlungen wurden die kommenden Dienstleistungen besprochen. In den seltensten Fällen konnten natürlich Turnusse, welche von der Heizhausleitung erstellt wurden, von dem Personal akzeptiert werden, weil sie ja schon bei ihrer ursprünglichen Zusammenstellung derart gepreßt sind und dies mit Rücksicht auf die Lantienem, daß eine Aenderung hinsichtlich einzelner Dienst- und Ruhepausen in Bezug auf praktische Ausnützung des rollenden Materials kaum mehr, ja oft gar nicht, und nur auf Kosten des Personals möglich ist. Wir sagten, bisher war es unvoll Turnusse zur Kenntnis der Vertrauensmänner zu bringen. Nun, wie hat es aber unsere löbliche k. k. Heizhausleitung Willah bei der letzten Turnussbesprechung gemacht. Man ging ganz einfach her und schrieb am 9. September auf die schwarze Tafel, daß die Turnussvertrauensmänner am 10. September um 4 Uhr nachmittags zu erscheinen haben. Nun fragen wir die löbliche Heizhausleitung, warum nicht nach Vorchrift vorgegangen und nicht von Personal gewählte Vertrauensmänner zur Ersfattung der Turnusse zugezogen wurden sondern vom Maschinenmeister

bestimmte Bedienstete? Die für uns so wichtige Angelegenheit ist durch die Instruktion XXXVIII/Z, Artikel 57, Punkt 5 b, geregelt, und zwar wie folgt: „Bei Ersfattung der Turnusse sind den kommissionellen Beirathungen, welche hierüber von Vertretern der Direktion und der Heizhausleitung abgehalten werden, auch mindestens zwei vom Personal der Personen führenden Züge, ferner zwei vom Personal der Güterzüge und des Verschubdienstes gewählte Vertreter, bestehend aus je einem Lokomotivführer und einem Lokomotivbeizger, beizuziehen.“ Also hier steht es klipp und klar, daß die Vertrauensmänner gewählt werden müssen und nicht durch eine Vermittlungsperson bestimmt werden dürfen. Wir bringen der k. k. Staatsbahndirektion sowie dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis, daß wir für die Turnusse, welche für die heurige Winterfahrordnung erstellt wurden, keine Verantwortung übernehmen und wir protestieren gleichzeitig gegen dieselben. Die k. k. Heizhausleitung hätte diese Vertrauensmänner, welche nicht berechtigt waren, sich als Vertrauensmänner vorzustellen, um die Stimmen fragen sollen, durch die sie gewählt wurden. Das wurde absichtlich unterlassen. Hätte die k. k. Heizhausleitung zeitgerecht, wie in früheren Jahren, einen Dienstbefehl herausgegeben, daß bis dort und dahin die Vertrauensmänner zu wählen seien, und daß das Wahlergebnis bekanntzugeben sei, wären solche Dinge ausgeblieben, welche geeignet sind, das Personal noch mehr durcheinanderzubringen, als es ohnehin schon durch den Reichsband und die vielen Ungerechtigkeiten durcheinandergebracht wurde. Nicht die bösen Sozi sind es, wie schon wiederholt behauptet wurde, die gegen eine Wahl von Vertrauensmänner sind. Im Gegenteil: wir wissen es wohl einzuschätzen, welcher Nutzen es wäre, wenn das Personal wie eine Armee hinter seinen Vertrauensmännern stehen würde. Nicht umsonst haben wir Sozialdemokraten jahrelang petitioniert, bis sich endlich unsere oberste Verwaltungsbehörde veranlaßt sah, eine der ältesten prinzipiellen Forderung des Lokomotivpersonals zu erfüllen. Wir glauben vor der Öffentlichkeit lange genug geschwiegen zu haben, um ja nicht als die ewigen Störfriede bezeichnet werden zu können. Wir Willacher haben schon vieles geduldet ertragen, was wo anders längst in die Öffentlichkeit gekommen wäre. Wir erinnern nur an den gelangenen Oberkommissar Morawek, mit dem jetzt das Heizhaus Graz beglückt wurde. Dieser Herr hat im Heizhaus Willah jahrelang sein Anwesen treiben können, ohne daß er mit der Öffentlichkeit wegen seiner Brutalität Bekanntschaft gemacht hätte. Die Grazer Genossen haben dank ihrer Solidarität denselben schon nach zwei Monaten in unserem Zentralorgan richtig gekennzeichnet. Wir haben uns darüber sehr gefreut, daß dieser Herr einmal an die unrichtige Adresse gekommen ist. Wir Willacher wären diesem Herrn noch so manches schuldig, aber wir sind froh, ihn los zu sein, obwohl wir mit seinem Nachfolger, Herrn Michalski, den Teufel gegen den Teufel ausgetauscht haben dürften. Diesen neuen Herrn werden wir nicht so verschonen als seinen Herrn Vorgänger. Es darf nicht mehr so weit kommen, daß Leute, welche sich zehn, zwölf Jahre als Heizer und Kohlenarbeiter geschunden haben, durch solche Herren vertrieben werden und nach Amerika auswandern müssen. Oder ist das deutsche Sozialpolitik? Zum Schluß wollen wir noch an Herrn Inspektor Kontrus einige zu beherzigende Worte richten: Er möge seinen Zuträgern weniger Behör schenken; dann möge er, wenn die gewählten Personalvertrauensmänner, die er sehr unvollkommen anerkannt hatte, ihn über strenge von gewissen Reichsinnegebern in ganz ungläublicher Weise verlangte Dienstleistungen klagen, die Klagen unteruchen. Er wird hierbei nicht den Eindruck gewinnen, daß die Personalvertrauensmänner Aufwieglerei seien, als die sie hingestellt werden. Uebrigens werden wir uns nächstens noch mit sehr wichtigen Sachen befassen. Den Lokomotivführern und Heizern der Heizhausleitung Willah rufen wir zu, sich der zielbewußten sozialdemokratischen Organisation anzuschließen, dann werden gewiß menschenwürdige Zustände eintreten. Die Leute werden nicht mehr gezwungen werden, nach Amerika auszuwandern. Heute ist unser Heizhaus ein verfallener Karren, wie sich Herr Inspektor Kontrus vor Jahren selbst ausgedrückt hat.

Die Dienstkleiderverteilung bei der Südbahn! Aus Südbahnerkreisen schreibt man uns: Das Materialmagazin Wien der Südbahn hat bereits mit der Verteilung der Dienstkleider für die Oktoberfassung begonnen. Wie den meisten Eisenbahner bekannt ist, hat die Südbahnverwaltung schon einmal Abänderungen in den Dienstkleidern vorgenommen. Zum Beispiel wurden die Sommerkappen, die Blusen, die Saffos der Unterbeamten, so auch die Paletots der Diener und Unterbeamten schon einigemal einer Reformierung unterzogen, der Neuzug angepaßt, obwohl deren Form noch heute viel zu wünschen übrig läßt. Die Südbahnverwaltung scheint aber mit den Pelzkappen der Unterbeamten und Diener etwas Besonders vorzuhaben, da bei denselben die älteste Form erhalten blieb und eine Aenderung nie vorgenommen wurde. Jene Eisenbahner, welche im Jahre 1855 bei der Südbahn dienten, bekamen ganz die gleichen Pelzkappen, wie sie jene bekommen, welche heute bei ihr dienen. Ob die Südbahnverwaltung da nicht am Ende die Absicht hat, alte historische Trachten aus dem vorigen Jahrhundert zu erhalten, oder sie hat mit der Firma, die jene Pelzkappen liefert, den unaufs lösbaren Vertrag geschlossen, daß durch ein Jahrhundert für die Eisenbahner keine anderen Pelzkappen geliefert werden dürfen. Oder würde die Einführung eines neueren Modells mit so großen Auslagen verbunden sein, daß es die finanzielle Lage der Südbahn nicht erlaubt? Dies ist bei der Verwaltung bei allen Anlässen immer der erste Ton, wenn das Personal mit irgend einem Wunsch oder einer Aenderung kommt. Es ist dies auch ein bequemes Auskunftsmittel, denn man ist diese faden Sachen damit gleich los. Nun, was wird die Verwaltung betreffs dieser Pelzkappen für eine Aenderung finden, wenn wir sagen, daß dieselben der heutigen Zeit nicht mehr entsprechen, und wenn es die Verwaltung nicht glaubt, dann sind wir gern bereit, dieselben der Verwaltung zu schenken unter der Voraussetzung, daß sie von den Herren der Direktion und der Materialverwaltung als Dienstkleider getragen werden. Es könnte dann der Falschding entfallen, da alle Welt genug Gaudium an diesen Maskeraden finden würde. Das gleiche gilt auch für die nackten Wächterpelze und für die Pelzjaden, welche heute noch einzelne Wächter und Wächterfrauen ausstaffen, die Schranken- oder Zugmelde-dienst versehen. Wenn ein Bahmeister mit einer solchen Pelz-kappe seine Streckenbegehung machen würde und mit derselben auf der Strecke zu seiner ersten Partie kommen würde, so würde es bei den Oberbauarbeitern sofort heißen, unser Bahmeister ist verriekt geworden, denn so komisch nimmt sich diese alte, häßliche Form der Pelzkappen aus. Unter den Bediensteten heißt es heute, wenn sie und da ein Bediensteter eine solche Pelzkappe trägt, der fährt gewiß mit einem Schneepflug. Des-gleichen würde einem Kondukteur oder einem Oberkondukteur passieren, wenn derselbe bei einem Personen- oder Schnellzug ein solches Exemplar von einer Pelzkappe tragen würde. Kurz und gut, jeder Bedienstete, der heute eine solche Pelzkappe trägt, ist das Gespött derjenigen, die ihn sehen. Dies trifft auch bei den nackten Wächterpelzen und Pelzjaden für Frauen zu. Wenn man einen Wächter oder eine Wächterfrau sieht, die ein solches Kleidungsstück tragen, sehen sie sich dem Gespött aller Leute aus.

Diese Zeilen sollen bewirken, daß der Herr Oberinspektor Reister, der das schwere Amt als Verwalter im Materialmagazin inne hat und bereits seit dem Bestand der Südbahn dient, sie doch auch ein bißchen modernisieren möge.

Erbauliches von der Bregenger Waldbahn. Man wird in Eisenbahnerkreisen der Meinung sein, daß bei der Bregenger Waldbahn ideale Zustände herrschen, weil so selten etwas von diesem Musterbühne in die Öffentlichkeit dringt. Dafür, daß die Bäume bei uns nicht in den Himmel wachsen, sorgt der Herr Betriebsleiter Inspektor M ö h n e r. Die Ausbeutung des Personals besorgt dieser Herr in der rücksichtslosesten Art. Wenn die Direktion nicht mehr Einsicht hätte und sich das Personal nicht so viel als möglich wehren würde, wäre es wohl schlimm um dieses bestellt. Besonders im Turnusmachen ist der Betriebsleiter Künzler. Wenn das Fahrpersonal einen Turnus erstellt und vorlegt, nach welchem zwölf Stunden Dienst und alle fünf Wochen ein freier Tag vorgesehen ist, so erstellt Herr M ö h n e r einen mit vierzehn Stunden Dienst und darüber und mit einer achttündigen freien Zeit. Kommt es zur sogenannten Turnusbesprechung wobei Direktionsorgane anwesend sind, so sucht er diese Herren für den von ihm ausgehenden Turnus zu gewinnen, bevor die gewählten Vertrauensmänner diesbezüglich intervenieren können. Zum Beispiel diene folgender Fall. Am 5. d. M. fand im Seighaus in Borstlofer die Turnusbesprechung für die Winterfahrordnung statt, wobei zwei Direktionsorgane, der Betriebsleiter, ein Lokomotivführer und ein Lokomotivführeramtwärter als gewählte Vertrauensmänner anwesend waren. Ein Direktionsorgan erklärte den Vertrauensmännern, er könne den vom Personal erstellten Turnus nicht akzeptieren, denn er habe den Auftrag zu sparen. Natürlich geschah dies infolge der Suggestion des Herrn Betriebsleiters. Bekanntlich hat eine Krähle der anderen die Augen nicht aus. Hier liegt ein Turnus vor zu vier Parteien, der in dieser Form von den Vertrauensmännern unterfertigt werden sollte, was dieselben jedoch nicht tun konnten, denn täglich 14 Stunden Dienst und darüber mit einer Maximalruhezeit von acht Stunden kann das Lokomotivpersonal nicht leisten. Auf dieser Strecke kommen häufig Steinschläge und Abrutschungen vor, was immer die gespannteste Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals erfordert. Gelingt es dem Personal, einen Unfall zu verhüten, dann meint der Betriebsleiter: „Das ist ja eure Pflicht!“ Von Remunerationen wie bei anderen Lokalbahn ist bei uns keine Spur. Ueberzieht jemand etwas oder fährt ein Führer, wenn auch im Interesse des Dienstes, einige Kilometer über 15 Kilometer, 20 bis 25 Kilometer per Stunde, dann wird ihm trotz aller Rechtfertigung eine Strafe diktiert. Im nachmaligen auf die vorhin erwähnte Turnusbesprechung zurückzukommen, wäre noch zu bemerken, daß der Herr Betriebsleiter, als er sah, daß die Vertrauensmänner auf seinen von ihm vorgelegten Turnus nicht eingingen, einen Vertrauensmann bei den Direktionsorganen als Personalheher bezeichnete und ihm in Gegenwart dieser Herren drohte, er werde beim Herrn Staatsbahndirektor intervenieren, daß dieser Bedienstete auf einen schlechteren Posten versetzt werde, wo er an ihn denken werde. Aus diesen Worten kann man ersehen, auf welchem Bildungsniveau der Inspektor steht, wenn er sich solche liebenswürdige Äußerung einem Vertrauensmann des Personals gegenüber erlaubt. Es ist wirklich traurig, wenn sich ein Inspektor auf diese Art und Weise bei seinen Untergebenen Respekt verschaffen will. Erwähnenswert ist noch, daß die Verschubarbeiter eine ganz mörderische Dienstzeit haben. Den ersten Tag von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends, den zweiten Tag von 5 Uhr früh bis 10 Uhr abends u. s. f. Auch das Werkstättenpersonal wird ebenso hart ausgebeutet wie das übrige Personal. Wir wollen gegen den Herrn Betriebsleiter diesmal nicht mehr ins Treffen führen, hoffentlich genügt dies an kompetenter Stelle, damit derartige Zustände abgeschafft werden. Das Beste an der Sache ist, daß der neue Herr f. l. Staatsbahndirektor Hofrat S t e i n g e r sich um alles kümmert und von Litz aus als gerechtigkeitsliebender, humaner Mann bekannt ist. Hoffentlich bereitet er bez. hier schon lange herrschenden Geistes der Betriebsleiter gegenüber dem Personal ein Ende.

Wie sich der kleine Tschulik abmüht, den großen Funder nachzuahmen. Wie die Klage das Mäusen, kann die „Verkehrsbundzeitung“ das Lügen nicht lassen, und so man Herrn Tschulik nicht von Zeit zu Zeit auf die Finger klopf, wird er immer dreister. Da wird in einem Artikel in der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ der Austritt des böhmischen Lokomotivführervereines aus der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission zum Anlaß genommen, um lächerlich die Sache so darzustellen, als würde die Koalition zerfallen. Es heißt in diesem auf die Dummheit seiner Leser spekulierenden Blatte:

„Fallen sieht man Zwag auf Zwag; zuerst den Beamtenverein, dann den Bahnmeisterverein und jetzt den böhmischen Lokomotivführerverein. Wie lange noch und die Koalition wird gewesen sein.“

Der Bahnmeisterverein gehört bekanntlich der Koalition seit Jahren an und ist aus dieser nicht ausgetreten. Der Austritt des böhmischen Lokomotivführervereines aus der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission erfolgte lediglich zum Zweck des dauernden Verbleibes dieser Organisation in der Koalition und bei der Spaltung des Beamtenvereines verblieb der Teil der organisierten Beamten, der heutige Zentralverein, der den Deutscherklärungsrummel nicht mitemachte, in der Koalition. So ist der Sachverhalt, Herr Tschulik! Was, wie oben angeführt, in ihrem Blatte diesbezüglich behauptet wird, ist eine Lüge, die kurze Weine hat.

In derselben Nummer dieser wahrheitsliebenden Zeitung wird auch folgende Lüge in die Welt gesetzt. Es wird behauptet, daß dann, wenn einem Eisenbahner ein Bein gebrochen oder der Brustkorb eingedrückt wurde, ein sozialdemokratischer Vogelsteller erscheine, der gewissenlos die Worte hinwerfe, wäre der Verunglückte in der sozialdemokratischen Organisation, würde er nun nicht 45, sondern 80 Prozent Rente erhalten. Die „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahner-Zeitung“ verlangt dann, daß man ihr in Zukunft alle derartigen Fälle bekanntgäbe. Sie setzt also zuerst eine Behauptung in die Welt, dann erst sieht sie sich um Belege zur Erweisung ihrer Behauptung um, welcher Nachweis ihr übrigens nie gelingen wird, existieren doch derartige Fälle sozialdemokratischer Vogelstellerei nur nach den verlogenen Gerüchten dem Tschulik betreffs ihre Wahrheitsliebe gleichwertiger Verkehrsverbündler. Daß sich die Kraftziehung der Unfallgesetzgebung bei den Eisenbahnen durch Einfluß der sozialdemokratischen Organisation ganz wesentlich gebessert hat, ist eine ziffernmäßig erweisbare Tatsache, die Tschulik nicht umlügen kann, ebenso wenig wie er die Tatsache nicht umlügen kann, daß dieser Besserung auch verunglückte christlichsoziale Eisenbahner eine bessere Unfallentschädigung zu danken haben. Dies festzustellen kann keinem sozialdemokratischen Vertrauensmann vom Tschulik vermehrt werden.

In der dieser Lügennummer der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ folgender Nummer ist wiederum ein anderes für die Verkehrsverbündlichkeit bezeichnendes Stücklein enthalten. Es wird da die Gewährung von Leinenanzügen an die Heizer als ein Erfolg des Verkehrsverbundes hingestellt. Tschulik muß bis zum Mai des Jahres 1909 zurückgreifen, um den Verkehrsverbund mit dieser Sache überhaupt in Verbindung bringen zu können. Im Mai 1909 sprach eine Deputation von christlichsozialen Heizern im Eisenbahnministerium vor und ausgerechnet dieser Vorschrag im Jahre 1909 ist der im Jahre 1913 eingetretene Erfolg betreffs der Leinenanzüge zuzuschreiben, behauptet Tschulik. Er

beweist mit seinen Behauptungen natürlich nur, daß der Verkehrsverbund seit dem Jahre 1909 für die Heizer überhaupt keinen Finger rührte und daß er seinen Leuten alles vorsehen dürfe. Die gleichzeitig präsentierte Lüge, die sozialdemokratische Organisation hätte sich in der Frage der Uniformierung der Heizer überhaupt ganz ablehnend verhalten, verwundert nicht mehr, wiewohl in den Anträgen der Personalkommission für die Heizer Kapfen, Kommissbuchhalter und drei Leinenanzüge oder ein Kleiderpauschale von 100 Kr. beansprucht wird, was jederzeit in den amtlichen Protokollen nachgelesen werden kann. (Diese Anträge betreffs der Uniformierung der Heizer kamen auf den von der sozialdemokratischen Organisation abgehaltenen Konferenzen zustande.)

Tschulik will sein Blatt auf das Niveau der „Reichspost“ erheben. Vielleicht bringt er es bis zum Gehilfen Funder, wenn der Verkehrsverbund seine letzte Lüge ausgekragt haben wird.

Ein Eisenbahnerfreund. Der Inzersdorfer Lederfabrikant Max Lauffer ist Generaldirektor des sich unter dem Titel Lederzentrale verborgenden Sohlenleberkartells, das die Konjunktur in der raffiniertesten Art ausnützt. Lauffer bedient sich eines schmutzigen Tricks, um die Notwendigkeit des Bestehens der Lederzentrale vorzudemontrieren, welches Bestehen ihm eine fette Einkure, den Generaldirektorposten, verschafft. Er behauptet öffentlich, daß, insofern bei jedem Eisenbahnmagazine Leder zu Spottpreisen, also gestohlenen Leder, 5 Kilogramm um 20 Kreuzer, zu kaufen war. Diesem Kartellproben sieht es dabei nicht an, daß er mit derartigen Behauptungen die Ehre einer ganzen Bedienstetengruppe gröblich verletzt. Unter den Magazinsleitern gibt es ganz bestimmt mehr ehrliche Leute als unter den Lederwuchereern, und Lauffer kann sich mit derartig bodenlosen gemeinen Äußerungen fastige Ohrfeigen verdienen. Die Ehre des Eisenbahners ist nicht vogelfrei, das kann dem großmäuligen Lauffer sehr leicht gerichtsordnungsmäßig eingepreßt werden, und wenn er sich, um seine Stellung zu behaupten, ähnlicher Tricks bedienen muß, mag er die Eisenbahner in Ruhe lassen. Die Eisenbahner sind schon mit anderen Größen fertig geworden, als Lauffer eine ist, und wenn es ihn gelüftet, für seine Äußerungen im Gerichtsfaal einstehen zu müssen, kann ihm bald dazu Gelegenheit geboten werden.

Die Zustände in der Triester Direktion. (Qualifikationen, Ernennungen, Vorrückungen und Turnusangelegenheiten.) Die Qualifikationsvorschrift lautet: „Die Qualifikation hat alle drei Jahre im Monat März stattzufinden.“ Diese Bestimmung wurde von der Triester Direktion nicht eingehalten. Erst im Monat August hat die Qualifikation stattgefunden. Man frage nicht, wie sie ausgefallen ist. Mit der Qualifizierung wurden diesmal Leute beauftragt, welche weder die Qualifikationsvorschrift kennen, noch die nötige Fähigkeit für diese Arbeit haben. Dazu kommt noch, daß Leute, denen diesmal die Qualifizierung anvertraut wurde, ganz offen dienstliche Protektion ausübten. Daß sie dies bei einer solchen Sache, wie sie die Qualifizierung ist, noch um so mehr tun, ist begreiflich, denn solch eine Gelegenheit bietet sich nicht alle Tage. Einer der Herren, denen die Qualifizierung anvertraut wurde, ist der Adjunkt G u n d l e r. Herr Gundler herrscht als Personalbeamter ganz willkürlich, indem er Güterzugskondukture ständig zum Zugführerdienst verwendet, geprüfte Manipulanten mit Zugführerprüfung aber noch anders verwendet. Wenn schon solche offene Protektionswirtschaft mit Wissen der Direktion betrieben werden darf, wie sieht dann erst die Wirtschaft bei der Qualifizierung aus, welche geheim durchgeführt wird. Es sind uns eine Menge Beispiele bekannt, wie hier unkorrekt vorgegangen wurde. Wir führen zur Illustration dieser Wirtschaft nur einiges an.

Ein Kondukteur (der Name ist uns sehr gut bekannt, sowie auch die übrigen) ist für jeden Dienst fähig, auch für Zugführerdienst, und hat diesen auch anspruchlos verrichtet. Bei der Qualifikation aber erhielt er die Note dritten Grades. Ein Kondukteur hingegen, welcher bereits verschiedene Anstände hatte, ist viel besser daran. Wenn das alles einem anderen passiert wäre, was ihm passierte, so hätte er schon längst Disziplinaruntersuchung. Dieser Kondukteur aber erhielt — wahrheitsgemäß als Belohnung — folgende Qualifikation: „Vorzüglich, tadellos, außer der Rangtour zu befördern würdig, als Zugführer sehr verlässlich.“ Nun hat aber der Mann folgendes am Sterbholz: In Volčjadraga ist er fast durchgefahren; auf der Hauptstrecke hat er zwei Nachläufer mitgeführt, was bekanntlich verboten ist; er hat eine unbrauchbare Bremse als besetzt eingetragen und in Rechnung gezogen, aber nicht besetzt, so daß dadurch der Zug nicht gehen konnte. Alle diese Fälle wurden der Staatsbahndirektion zur Anzeige gebracht, und der Mann ist trotzdem für außerordentliche Vorrückung qualifiziert. Nun weitere Beweise für die Protektionswirtschaft. Es wurden Kondukture auf zwei Jahre rückwirkend zu Zugführern und gleichzeitig zu Oberfondukturen ernannt, obwohl dieselben aushilfsweise und im Protektionsweg den älteren und anspruchsberechtigten Manipulanten vorgezogen wurden. Diese Leute haben bei der Ernennung zu Oberfondukturen solche überprüngen, die schon durch fünf Jahre eine ständige Partie sowie auch den Gehalt für die Ernennung haben. Genosse M. hat eine ständige Partie schon über fünf Jahre und hat auch während dieser Zeit den Dienst tadellos verrichtet und allen Anforderungen entsprochen, er wurde aber trotzdem nicht zum Oberfondukteur ernannt. In Triest sind zehn Kondukture auf diese Weise infolge der Protektion zurückgesetzt worden, obwohl sie dem Verwendungszweig und Dienstalter nach, jetzt hätten ernannt werden müssen, da sie allen dienstlichen Anforderungen entsprochen haben. Aber nicht nur in dieser Hinsicht wird Protektion geübt, und nicht nur von seiten der Direktion mit Wissen des Direktors Galambos. Jeder einzelne subalterne Beamte kann sich die Freiheit erlauben und offen Protektion üben. Als Beweis führen wir die Fälle der Kondukture Cernic und Mijalovec an. Der erstgenannte war zum Personenzug eingeteilt, mußte aber durch den ganzen Winter mit Güterzug fahren. Der zweite aber, welcher zum Güterzug gehörte, konnte statt des ersteren mit Personenzug fahren. Auch gibt es Kondukture, welche noch jahrelang mit Güterzügen fahren mußten, aber schon seit Jahren nicht mehr beim Güterzug auf der Bremse gefahren sind. Dies geschieht alles mit Wissen des Direktors Galambos. Sollte aber Herr Galambos hiebei noch nichts wissen, so soll er sich eben besser um die Verhältnisse kümmern. Es wurde schon alles getan, um diesen Herrn durch die Fachpresse und verschiedene andere Mittel zu informieren. Wir rufen ihm auf diesem Weg zu: entweder soll er sich um seinen Dienst kümmern und nicht im Salonwagen mit seiner Frau herumfahren, oder aber sich seinen blauen Bogen nehmen, der ihm für seine Tätigkeit schon längst gebührt. Unter solchen Umständen ist das Weiterdienen unmöglich, indem nicht nur das Personal, sondern auch der Dienst darunter leidet. Sollte aber dies auch nichts nützen, wären wir gezwungen, mit schärferem Geschnitz aufzufahren.

Die Umleitung des Wiener Transitgüterverkehrs. Nach dem von der Wiener Bahnhofskommission aufgestellten Programm ist die Umleitung jener Frachten, welche durch Wien lediglich transitieren und vermöge ihrer Bestimmung die Wiener Bahnhöfe und innerstädtischen Linien nicht unbedingt in Anspruch nehmen müssen, allen übrigen Maßnahmen zur Lösung der Wiener Bahnhofs- und Eisenbahnerverkehrsfrage vorangestellt. Die Heranziehung der innerstädtischen Linien

der Hauptbahnen sowie der Wiener Verbindungs- bahnen und der Donau-Neufeldbahn für den Transitgüterverkehr behindert die Etablierung eines dichteren Personenverkehrs und insbesondere eine intensivere Benützung der Verbindungsbahn sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die Ueberstellung gewisser internationaler Züge von einem Bahnhof zum anderen. Die eigenartige Höhenanlage der Wiener Verbindungsbahn bringt es übrigens mit sich, daß zur Abbeförderung der Güterzüge mit halbwegs größerer Belastung Vorspann- und Nachschublokomotiven verwendet werden müssen, wodurch der Betrieb verteuert wird. Zur Beseitigung aller dieser Uebelstände wurde ein Projekt für die Umleitung der Wiener Transitgüterverkehrs von den heutigen auf neue Wege ausgearbeitet. Nach diesem Projekt sollen die Transitgüterverkehre der Hauptstrecke nach an der äußeren Peripherie Wiens, ohne die bestehenden Wiener Bahnhöfe zu berühren, herumgeführt werden. Zur Realisierung dieser Verkehrsumlagerung ist die Schaffung einiger neuer Verbindungslinien zwischen den in Wien einmündenden Hauptbahnlinien erforderlich. Zur rationellen Durchführung des Rangierdienstes in Bezug auf die neue Leitung der Transitgüterverkehre wurde die Errichtung eines neuen Rangierbahnhofs ins Auge gefaßt. Die von der Wiener Bahnhofskommission ausgearbeiteten Betriebsprogramme und generellen Projekte wurden, wie das Eisenbahnblatt meldet, im Eisenbahnministerium geprüft und als zweckmäßig und zur Realisierung geeignet befunden. Es sind auch schon Schritte getan worden, um die Verwirklichung der Projekte sicherzustellen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Umleitung des Transitgüterverkehrs ganz bedeutende wirtschaftliche und verkehrstechnische Erfolge mit sich bringen wird, und dies um so mehr, als sich die Umleitung auf ungefähr eine Million Wagen im Jahre erstrecken wird. Nach durchgeführter Umleitung der Transitgüterverkehre soll an die Ausgestaltung der Wiener Frachtenbahnhöfe und an die teilweise Zentralisierung des Personenverkehrs geschritten werden. Ob und wann es zur Durchführung des Programms der Wiener Bahnhofskommission kommen wird, ist natürlich eine Frage für sich. Jedemfalls ist aber der Weg zur Halle des Verbarrens in der Wiener Bahnhofs- und Verkehrsreform mit guten Vorsätzen, vernünftigen Reformvorschlägen gepflastert.

Die Beschwerden über die Uniformlieferung im Staatsbahndirektionsbezirk Wien. Auf die wiederholten Beschwerdeartikel im „Eisenbahner“ über die Uniformlieferung im Staatsbahndirektionsbezirk Wien erhielten wir nachstehende Zuschrift:

Wien, 12. September 1913.
An die
Redaktion der Eisenbahnerzeitung
Wien.

Im Auftrag der Firma Josef Krejtan u. Komp., Triest, gestattet sich Endesgefertigter der Redaktion der Eisenbahnerzeitung auf die wiederholten Beschwerdeartikel der Bediensteten folgendes bekannt zu geben. Den Wünschen der Eisenbahner Rechnung zu tragen, hat sich die Firma veranlaßt gesehen, in Wien alle Beschwerden und Wünsche der Eisenbahner betreffs Uniformkleider durch einen Wiener Uniformschneider entgegenzunehmen, damit die Eisenbahner zufriedengestellt werden.

Endesgefertigter ersucht die Redaktion um Veröffentlichung dieser Zeilen, gleichzeitig bittet er um Bekanntgabe der vollen Adresse der sogenannten Umtauschstelle in ihrem Organ und ersucht die P. T. Eisenbahner darauf aufmerksam zu machen, daß die Umtauschleistung frei zur Verfügung steht.

Für die Veröffentlichung im vorhinein bestens dankend, zeichnet hochachtungsvoll

Siegfried Simmler,
Uniform- und Zivilschneider, VII, Neubaugasse 36,
Vertreter der Firma Josef Krejtan u. Komp. Triest.

Es ist nun abzuwarten, ob die Firma Josef Krejtan u. Komp., Triest die durch ihren Vertreter auf Behebung der Beschwerden gemachten Zusicherungen tatsächlich erfüllt. Der Vertreter der Firma, der diese Beschwerden entgegennimmt, hat seine Geschäftsstelle Wien VII, Neubaugasse 36, aufgeschlagen. Die Umtauschleistung ist frei.

Das steigende Betriebsdefizit der Wiener Stadtbahn. Im Rechnungsabluß der Verkehrskommission werden, wie alljährlich, Mitteilungen über die finanziellen Ergebnisse der Wiener Stadtbahn gemacht. Die Einnahmen betragen im Jahre 1912 7.633 (+ 0.627 gegenüber 1911) Millionen Kronen, die Ausgaben 9.018 (+ 0.966) Millionen Kronen, so daß sich ein Betriebsdefizit von 1.384 (+ 0.339) Millionen Kronen ergibt. Zur Deckung dieses Defizits haben beigetragen: der Staat 87 1/2 Prozent oder 1.18 Millionen Kronen, das Land Niederösterreich 5 Prozent oder 69.000 Kronen, und die Gemeinde Wien 7 1/2 Prozent oder 121.000 Kronen. Es haben also die Maßnahmen auf dem Gebiete der Personalswirtschaft auf der Wiener Stadtbahn nicht den beabsichtigten Erfolg gezeigt. Trotz der höheren Ausnützung des Personals steigt das Betriebsdefizit.

Ein verspäteter Zugtransport. (107 Schweine in St. Marx umgestanden.) Der Mangel einer den gesteigerten Bedürfnissen des Zentralviechmarkts in St. Marx in Wien entsprechenden Schweineausladeanlage hat sich in der abgelaufenen Woche in überaus empfindlicher Weise gerächt. In einem aus Ungarn via Wubapest—Pogsony eingetragenen Schweinezug, der Freitag abends nach dem St. Marxer Bahnhof dirigiert worden war und wegen Raummangels erst am nächsten Morgen ausgeladen werden konnte fand man nicht weniger als 107 Schweine verendet vor. Der betreffende Zug war am Freitag vormittags in Esöllös vor Pörsbrugg revidiert worden und es wurden sämtliche Tiere lebend angetroffen. Als der Zug gegen 7 Uhr abends nach St. Marx dirigiert wurde, erwies es sich unmöglich, die Ausladung noch im Laufe des Abends vorzunehmen: die Schweinerampe war nicht frei. So mußte der Zug über Nacht außerhalb der Station vor dem Wechsell halten und als man ihn am nächsten Morgen revidierte, waren 107 Tiere umgestanden, davon 83 Tiere des Eigentümers, 14 eines zweiten und 10 eines dritten. Der bedauerliche Vorfall, durch den ein so empfindlicher Schaden verursacht wurde, stellt sich einzig und allein als eine Folge der Inzulänglichlichkeit des St. Marxer Bahnhofes dar, dessen Schweinerampe zur gleichzeitigen Ausladung von höchstens 23 Waggons eingerichtet ist, so daß ein Viehzug von 40 Waggons schon in zwei Trains nach St. Marx dirigiert werden muß. Die Folge davon ist, daß nicht nur den Vieheigentümern Unannehmlichkeiten und Mehrkosten bei der Ausladung erwachsen, sondern daß auch die Bahnbewaltung Mehrauslagen hat. In Wubapest bietet die Schweinerampe des Viechmarkts Raum für vierzig Waggons, in Wien ist die von den Interessenten schon lange angestrebte und von der Bahnbewaltung selbst als notwendig erkannte Verlängerung der Schweinerampe bisher nicht durchzuführen gewesen, obwohl die wöchentlichen Aufträge an Vorstevieh auf 20.000 Stück gestiegen sind. Verlangert wird der Vorfall vom Samstag dazu beitragen, die Verlängerung der Rampe endlich zu beschleunigen. So wie auf dem Zentralviechmarkt fehlt es übrigens überall bei den Anlagen der österreichischen Bahnen, und überall muß zuvor Schaden entstehen, ehe entsprechende Anlagen errichtet werden.

Verchiebung des Internationalen Kongresses der Eisenbahnverwaltungen. Der für den 16. und 17. d. M. anberaumte Internationale Eisenbahnkongress zum Zweck der Festsetzung der internationalen Transporttarife für das Jahr 1914, der diesmal in Sinaia, der Sommerresidenz König Karls von Rumänien, hätte stattfinden sollen, wurde wegen der gegenwärtig in Rumänien herrschenden Cholera auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Der Kongress wird im Oktober in Tirol abgehalten werden.

Änderung in der Zugbeheizung der Südbahn. Um den vielseitigen Wünschen des reisenden Publikums nach einer besseren Beheizung der personenführenden Züge Rechnung zu tragen, hat die Verwaltung der Südbahn sich nun entschlossen, in der Art der Beheizung verschiedene Änderungen einzuführen zu lassen. Der Beginn und das Ende der Heizperiode sind nicht mehr an bestimmte Daten (bisher vom 1. Oktober bis Ende April) gebunden, sondern die Heizung beginnt, wenn die Temperatur unter 10 Grad über Null sinkt. Zu diesem Zweck werden die Wagen und die Lokomotiven viel früher mit den Dampfheizvorrichtungen ausgestattet. Um eine maßlose Beheizung langer Züge durchzuführen, werden die Dampfleitungen vergrößert. Die Vergrößerung wird nach und nach durchgeführt; die neu gelieferten Lokomotiven sind schon mit der großen Dampfleitung versehen. Außerdem wurde die Spannung des Heizdampfes von dreieinhalb auf vier Atmosphären erhöht. Schon in der vorigen Heizperiode wurde versucht, bei Bergzügen, welche von einer Lokomotive geschoben werden, auch die Schieblokomotive zur Heizung mit heranzuziehen. Da diese Versuche ein günstiges Resultat ergaben, wird die Beheizung der Züge auf Bergzügen von der Zug- sowie auch von der Schieblokomotive erfolgen. Zu diesem Zweck wird die Dampfheizung des Zuges in der Mitte geteilt.

Die Maßnahmen der Eisenbahnen gegen die Einschleppung der Cholera. Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat den Sanitätsreferenten dieser Behörde, Regierungsrat Dr. Fried, zur Inspektion der in den galizisch-ungarischen und Bukowina-rumänischen Grenzstationen getroffenen prophylaktischen Einrichtungen gegen die Einschleppung und Verbreitung der Cholera nach Galizien und der Bukowina entsendet.

Aus den Amtsblättern.

Die Errichtung von Bahnmeisterkursen. Das Eisenbahnministerium hat unter Zahl 24.545 vom 8. September 1913 folgenden Erlaß herausgegeben:

Am 1. Dezember 1913 gelangen vier Bahnmeisterkurse (je einer am Sitz der k. k. Staatsbahndirektion Wien, Willach, Pilsen und Krakau) zur Errichtung, die sowohl durch Vorträge wie insbesondere durch praktische Übungen eine gründlichere und einheitlichere Ausbildung des im Bahnmeisterdienst zu verwendenden Personals bezwecken und werden künftig zu diesem Dienst nur solche Anwärter zugelassen werden, welche, abgesehen davon, daß sie die sonstigen vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, auch einen der erwähnten Kurse mit gutem Erfolg besucht haben.

Zu Leitern derselben werden die betreffenden Vorstände der Abteilung III bestellt, als Lehrer aktive Beamte des Zentraldienstes. Der Lehrplan umfaßt bei sechsmonatiger Kursdauer vorläufig folgende Gegenstände:

1. Verwaltungsfunde. 2. Verkehrsverordnungen. 3. Verrechnungsvorschriften. 4. Allgemeine Lehrfächer (Anfangsgründe der Arithmetik, Geometrie, Geodäsie, Physik, Chemie und allgemeinen Naturlehre). 5. Bahnaufsicht. 6. Signal- und Sicherungswesen. 7. Baustoffkunde. 8. Unterbau und Brücken. 9. Oberbau. 10. Hochbau.

Die mit der Abnahme der Schlußprüfungen zu betrauende Kommission hat zu bestehen aus: 1. den betreffenden technischen Direktorstellvertreter als Vorsitzenden, 2. dem Kursleiter sowie den Lehrern als stimmberechtigte Mitglieder, wobei grundsätzlich die Lehrer als Prüfer zu fungieren haben, jedoch auch dem Vorsitzenden sowie dem Kursleiter das Recht der Fragestellung zusteht. Das Eisenbahnministerium behält sich vor, zu diesen Prüfungen Beamte zu delegieren, denen die mit § 12 der „Prüfungsvorschrift für die fachlichen Beamtenprüfungen“ angeführten Rechte zukommen.

Die Schulbisziplin ist auf Grund der Dienstordnung zu handhaben. Die weiteren Weisungen werden gesondert erlassen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Rosinski m. p.

Die Berücksichtigung der vor Erfüllung der Militärdienstpflicht im Bahndienst zurückgelegten provisorischen Dienstzeit bei Vernehmung des Erholungsurlaubes. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit einem Erlaß vom 29. August 1913 nachstehendes bekanntgegeben:

Zwecks Herbeiführung eines einheitlichen Vorganges in obigem Belang wird den Dienststellen eröffnet, daß in jenen Fällen, in denen ein Bediensteter während der provisorischen Bahndienstzeit zwecks Erfüllung seiner Militärdienstpflicht aus dem Bahndienst austritt, die vor der Militärdienstzeit zurückgelegte provisorische Bahndienstzeit, insofern dieselbe nicht schon infolge Anrechnung für die Teilnahmezeit an den Altersversorgungsinstituten im Sinne des Erlasses vom 7. Mai 1909, Zahl 19.193 (Sammlung Band I, Teil II, Nr. 161) ohnehin Berücksichtigung zu finden hat, bei Vernehmung des Erholungsurlaubes unter der Voraussetzung in Betracht zu ziehen ist, daß die Dauer der Militärdienstleistung nicht mehr als drei Monate betragen hat und der betreffende Bedienstete unmittelbar nach Beendigung derselben wieder in den Bahndienst aufgenommen worden ist.

Sollte die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen eine Verkürzung des dorthin bereits zugestandenen demaligen Urlaubsanspruches hinsichtlich einzelner Bediensteter zur Folge haben, so wird von einer solchen Kürzung des bereits anerkannten demaligen Urlaubsanspruches Umgang zu nehmen sein.

Korrespondenzen.

Stadlau. (Todesfall.) Am 11. September l. J. wurde Genosse Schort, Kondukteur der St. G. W. unter sehr zahlreicher Beteiligung in Schönau zu Grabe geleitet. Genosse Schort war schon längere Zeit schwer krank. Er überlebte vor kurzem nach Schönau, in der Hoffnung auf Besserung seines Leidens. Diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht. Wie beliebt der verstorbene Genosse unter seinen Kollegen war, zeigt die schönen Kranzspenden sowie die überaus starke Beteiligung an dem Begräbnis. Die Genossen von Stadlau waren, mit roten Keilen geschmückt, in großer Zahl zum Leichenbegängnis gekommen. Auch eine große Zahl Genossinnen sowie eine große Zahl Zivilpersonen gaben ihm das letzte Geleite, nur konnte man vielfach die Worte hören, daß sich kein einziger Beamter, weder einer der Station Stadlau, noch einer der Station Grubbach, am Leichenbegängnis beteiligte. Am Grabe sprach ein Vertreter der Eisenbahnerorganisation aus Wien ergreifende Worte zum Abschied.

Komotau. (Die Turnusse des Maschinenpersonals.) Vor kurzer Zeit wurde in einem längeren Artikel die Ungünstigkeit unserer Turnusse besprochen. Es wurde

Abhilfe zugesagt, dieses Versprechen aber nicht eingehalten. Das Lokomotivpersonal beschloß daher mit Rücksicht auf das fortgeschickte Pflaster sich an der Erstellung der Winterturnusse nicht zu beteiligen. Aus dem bisherigen Recht, das man seinerzeit dem Personal einräumte, ist eine unwürdige Fopperie geworden. Was nützen Mühe und Opfer des Personals, wenn nachher die Turnusse in einer Form erscheinen, zu welcher Stellung genommen werden muß. Nachdem nun das Lokomotivpersonal sich bei der Erstellung nicht beteiligte, wurde von seiten der Heizhausleitung diese undankbare Arbeit allein besorgt. Wir wollen bis zur Belantgabe der Turnusse nicht vorgreifen, müssen jedoch, nachdem wir in Erfahrung bringen konnten, daß die von seiten der Heizhausleitung produzierten Turnusse schon dreimal von der Direktion, oder besser gesagt, vom Personalseind Günz zurückgeschickt wurden, erwähnen, daß selbst diese Turnusse noch zu einer berechtigten Kritik Anlaß geben. Günz, ein bornierter, stets nur auf sein eigenes Wohl bedachter Mensch, von welchem jeder Führer und Feizer überzeugt ist, daß nach seinem Wissen und nach seiner Praxis nur unnütz die Regie des Betriebes veräuert, will, daß der mit 42 Partien seitens der Heizhausleitung verfaßte Lastzugturnus mit 39 Partien gefahren werden soll. Das Personal würde hierbei buchstäblich zur Verzweiflung getrieben. Seit Oktober v. J. ist dasselbe in einer Weise geschunden, daß selbst einseitige Beamte und die Maschinenmeister erklären, so kann es unmöglich weiter gehen. Wir wollen, wie erwähnt, noch keine weitere Kritik üben, erklären jedoch, daß für den Fall, als der Herr Oberinspektor mit seiner bodenlosen Ausbeutung des Personals durchdringen würde, wir einmal mit diesen Arien deutsch reden müßten. Wir werden uns von einem mit Diäten gestopften wandernden Bierfah nicht ins Wokshorn jagen lassen, erlauben uns daher vorerst die Anfrage, ob der Herr Zentralinspektor eine solche Vorgangsweise billigt und ob er geneigt ist, uns wie dem Personal anderer Heizhäuser entgegenzukommen.

M. Ostrau-Oberfurt. (Ein feiner Vorgesetzter.) Die hiesigen Wagenuntersucher sind mit einem an Größenwahn leidenden Wagenrevisor, namens Heinrich Dwesly, beledet. Dieser feine Herr glaubt, die Geschicklichkeit mit dem großen Köffel eigenommen zu haben, verzieht aber dabei, daß er kürzlich noch nicht gemutet hat, ob bei einem Wagen die Bremsklötze richtig angebracht sind oder nicht. Diese Sachkenntnisse will er andererseits wieder ausgleichen, und zwar hat er sich zu einem großartigen Denunzianten ausgebildet. Wir haben lange zugehört, aber jetzt sagen wir, bis daher und nicht weiter. Nicht genug daran, daß er die Wagenuntersucher wegen jeder Lappalie im Dienst sofort zur Anzeige bringt, paßt er in der letzten Zeit sogar in seiner dienstfreien Zeit in den Straßen Ostraus auf, und wehe dem Wagenuntersucher, der es wagt, seinen Dienstposten in einer dringlichen Angelegenheit auf 10 Minuten zu verlassen, der wird ohne Erbarmen angezeigt, ja sogar seine eigenen Kollegen, die dienstführenden Wagenmeister, trachtet er bei der k. k. Heizhausleitung ins schiefte Licht zu bringen. Wir ersuchen an dieser Stelle den Herrn k. k. Inspektor Schwarz dem Herrn Dwesly nahe zu legen, daß er, wenn er einen Untergebenen wegen 10 Minuten Entfernens vom Dienstposten anzeigen will, selbst mit gutem Beispiel vorangehen muß. Er darf doch nicht im Nachdienen drei- bis viermal zu Hause gehen oder ohne Urlaub dreieinhalb Stunden vor der Abführung wegfahren, was schon öfter geschehen ist und wobei er noch diensthabende Wagenuntersucher aus seiner Dienststunde minimiert, wiewohl das Verlassen des Dienstes ohne Bewilligung der k. k. Heizhausleitung auch für ihn verboten ist. Dem Herrn Dwesly raten wir, beizeiten Umkehr zu halten, denn wir lassen uns absolut nicht weiter von ihm beschimpfen und verleumben. Wir wären gezwungen, hier an dieser Stelle über seine erhabene Person noch nicht mehr der Öffentlichkeit mitzuteilen, denn, daß wir noch vieles am Lager haben, wird er schon selbst zugehen müssen und wer Butter auf dem Kopf hat, der gehe nicht an die Sonne. Wir hoffen, daß diese Zeilen den Herrn Dwesly genügen werden, um zu erkennen, daß auch der Untergebene menschliche Behandlung verdient. Er mag öfters an das Sprichwort denken, das wir ihm zugerufen: „Der größte Schuft im ganzen Land, ist und bleibt der Denunziant.“

Prag. (Eisenbahnunfall im Staatsbahnhof.) Der Staatsbahnhof in der Hibernergasse in Prag wurde am Montag der Schaulapf eines Eisenbahnunfalles, der leicht die verhängnisvollsten Folgen hätte haben können. Der gesteigerte Verkehr des Feiertages sowie die längst erkannte räumliche Unzukömmlichkeit des Staatsbahnhofes haben diesen Unfall, der sich in ähnlicher Weise bereits vor mehreren Jahren ereignete, als eine Lokomotive durch die Glasscheibe der Bahnhofshalle durchfuhr und auf der Straße landete, verschuldet. Glücklicherweise wurde eine Katastrophe verhindert, so daß der Unfall kein Menschenleben forderte. Der Unfall geschah folgendermaßen: Um 2 Uhr nachmittags wurde die leere Zugsgarnitur des um 2 Uhr 10 Minuten fahrplanmäßig abgehenden Personenzuges Nr. 19 der Pustschtrader Bahn in die Perronhalle des Staatsbahnhofes verschoben. Der Zug, ein Teilerzug, zählte 21 Wagen und hatte also eine für die Raumverhältnisse des Staatsbahnhofes ungewöhnliche Länge. Er fuhr auf den am Ende des Geleises stehenden Güterlastwagen, dem ein Salonwagen angehängt war, auf. Infolge des wuchtigen Anpralles warf der Salonwagen den eisernen Pressbock um und fuhr aus dem Geleise hinaus gegen die in die Reitergasse führende verglaste Stirnwand der Halle, die von den Wagen durchschlagen wurde. Ein weithin hörbares Getöse, das die niederprasselnden Glasscheiben, das brechende Holz, die geknickten Eisenteile sowie die einstürzende Mauer verursachten, versammelte im Nu hunderte Menschen an der Unfallstelle. Der Wagon, der gleichfalls beschädigt war, hing ungefähr einen Meter weit auf die Gasse hinaus und hatte auch auf der Straße Verwüstungen angerichtet und nahezu eine Panik hervorgerufen. Zahlreiche Personen, die ankommende Reisende erwarteten, glaubten, daß ein Zugzusammenstoß sich ereignet habe und eilten erregt in die Halle, um den Umfang des Unglücks kennen zu lernen.

Junnsbrud. (Staatsbahn.) Wie uns mitgeteilt wird, werden die Wagazinsarbeiter in Willen von dem Lohschreiber Raimier, der ein deutschgelber Agitator ist, im Dienste terrorisiert, dem gelben Reichsbund beigetreten. Auch der bekannte Herr Rasim bei der kommerziellen Vertretung soll seine dienstliche Eigenschaft dazu ausnützen, Fahrtdienstarbeiter, wenn diese zu ihm gerufen werden, für den Reichsbund zu werben. Wir eruchen deshalb alle Bediensteten, wenn sie von diesen Leuten belästigt werden, einfach keine Antwort zu geben und uns davon Mitteilung zu machen. Wir werden sehen, ob wir die Freiheit dieser Leute nicht abstellen können. Diese Kreaturen können keinen Bediensteten schaden, der seinen Dienst gewissenhaft verrichtet. Mit dem bekannten Herrn Rasim werden wir in Zukunft unumsichtig verfahren, wenn er glaubt, sein Amt nur ohne weiteres mißbrauchen zu können. Auch bei der Besetzung von Blocksignaldienstposten in Junnsbrud (Westbahnhof) scheint der Reichsbund seine Hand im Spiele gehabt zu haben. Aber nur so weiter. Die Reichsbundsumppflanze hat doch keine Lebensmöglichkeit, weil sie eben im Sumpf wurzelt. Und die einsichtigen Eisenbahner meiden diesen Sumpf in weitem Bogen aus und die Zahl dieser Einsichtigen wird von Tag zu Tag größer.

Junnsbrud. (Unser Materialprüfungslaboratorium.) Im Materialprüfungslaboratorium der Staatsbahndirektion fehlt ein tüchtiger Werkführer,

der mit allen Arbeiten vertraut wäre. Der Chef des Laboratoriums, Ingenieur Moses Spindel, ist ein Bautechniker, also weder Chemiker noch Mechaniker noch Metallfachmann und hat daher keine Idee davon, was man einem Menschen oder einem Apparat in diesem Fach zumuten darf, ohne die Grenzen der Leistungsfähigkeit zu überschreiten. Er besucht — natürlich auf Staatsbahnkosten — verschiedene Betriebe und die Erzeugungsfstätten jener Materialien, die im Laboratorium geprüft werden. Er wird dort wegen seiner Zubringlichkeit, Rüstigkeit und Unwissenheit gefrozzelt und angelogen, daß er Wau wird und will nun in „seinem“ Laboratorium das erzielen, was ihm als Erfolg der Arbeit in den Fabriklaboratorien vorgeklunkert wurde. Dazu verlangt er unmögliches vom Personal, von den Maschinen und Apparaten und es ist kein Mensch da, der eingreift. Das ihm zugeteilte Personal hat nichts zu sagen, das heißt, er versteht alles besser und läßt seine Meinung und seine Einwendung gelten, selbst wenn sie vollkommen berechtigt und zehnmal richtiger als seine Meinung ist. Von den höheren Funktionären der Direktion versteht natürlich ebensowenig einer etwas vom Geschäft wie Moses Spindel selbst. Kommen daher Beschwerden vor, wozu ja täglich Gelegenheit wäre, so werden sie ohne Untersuchung dem Moses Spindel zugewiesen, der ein Meister im Verdrehen ist und die Leute als faul, unfähig, arbeitsscheu etc. hinstellt, womit er diese absichtlich falsch beschuldigt. Es interessiert sich niemand dafür, daß im Laboratorium es feiner lang aushält und niemand forscht nach der Ursache dieser jedenfalls auffallenden Erscheinung. Wir sind der Ansicht, daß ein tüchtiger, energischer Werkführer oder Werkmeister, der dem unfähigen Chef überall dort in den Arm fallen müßte, wo dieser über das Maß des Menschenmöglichen in seinen Anforderungen an Menschen und Maschine hinausgeht, unbedingt ins Laboratorium hineingehört und daß nicht eher eine Stabilität in der Personalbesetzung dieses Laubenschlages eintreten wird, als bis man sich zu dieser Maßregel entschlossen haben wird. So kann es nicht mehr länger weitergehen und es muß sich früher oder später zeigen, wie recht wir haben. Das Benehmen des mehrfach genannten Herrn im Verkehr mit seinen zugeordneten zu schildern, sparen wir uns auf später, so notwendig es wäre, der Mittelzeit zu zeigen, wie sich ein sogenannter „Akademiker“ dort benimmt, wo er sich jeden Zwanges der weltlichen Kultur entbunden glaubt. Er kann dann nicht vergessen, daß er aus dem fernen Osten stammt. Die Sitten und Ansitten seines Heimatlandes lassen sich aber nicht ohne gewaltigen Widerstand nach dem Westen verpflanzen.

Falkenau an der Eger. (Stationsvorstand Reisenauer gestorben.) Montag den 1. September starb in Prag nach längerem Leiden unser hiesiger Stationsvorstand, Herr Oberinspektor Reisenauer. Mittwoch den 3. d. M. fand in Prag die feierliche Beisetzung in der Familiengrabstätte des Verbliebenen statt, an der sich auch eine Deputation unserer Ortsgruppe beteiligte und darstellte an der Bahre des Verbliebenen einen Kranz mit Widmung von der Ortsgruppe Falkenau niederlegte. Herr Reisenauer war wohl ein seltener Charakter. In seinem ganzen Auftreten immer männlich, mehr echt soldatisch, doch im Umgang mit seinen Untergebenen konfiliant und nach jeder Richtung hin streng und gerecht. Nur eine schwache Seite hatte er; er, der 30 Jahre Dienst machte ohne einmal krank zu sein, wollte immer nicht glauben, daß Eisenbahner marod sein können. Und nun hat ihn der Unerbittliche auf einmal dahingerafft. Wir als Sozialdemokraten haben so wenig Gelegenheit, eines Vorgesetzten rühmend zu gedenken, doch Herr Reisenauer macht eine Ausnahme. War doch unter seinem Vorgänger der Serbilismus und das Kriechertum zu einer wahren Stationsplage usgearbeitet, doch bei dem Dienstantritt des Herrn Reisenauer erndete diese Kriecherei auf einmal. „Er will keine Pfeijendekel“, hat er sich einem solchen servilen Herrn gegenüber geäußert und von der Stunde an war es mit dem Kriechen und Denunzieren aus. Selbstverständlich werden ihm diese Sorte von Bediensteten nicht nachdrinnen und sich schon im stillen auf einen künftigen Vorstand freuen, bei dem sie wieder in ihrer edelhaften Manier „Freundenbedienste“ leisten können. Dem kommenden Dienstvorstand aber wollen wir Herrn Reisenauer als Muster empfehlen. Er war im Dienst streng, aber gerecht und kannte keine Parteunterschiede. Er behandelte alle mit dem gleichen Maß, unsere Vertrauensmänner ebenso wie die Reichsbändler, ließ sich von niemand ins Schlepptau nehmen und war immer und gegen alle korrekt. Diese Eigenschaften werden ihm ein dauerndes Andenken unter allen seinen Untergebenen sichern.

Eggenburg. (Achtung.) Einen treuen Mitkämpfer hat die Ortsgruppe Eggenburg durch den Tod des Genossen Karl Buchmann, Stationsarbeiter und Weichenstellersubstitut in Zimburg, verloren. Genosse Karl Buchmann wurde am 29. August vom Zug Nr. 14 überfahren, verunglückte tödlich und wurde am Sonntag den 31. August um 4 Uhr nachmittags zu Grabe getragen. Durch den Tod des Genossen Karl Buchmann verlor die Ortsgruppe Eggenburg einen braven und ruhigen Genossen, der bei jedermann beliebt war, was die Beteiligung aller dienstfreien Herren Beamten und Kollegen von der Strecke Groß-Weikersdorf bis Wöhring am Leichenbegängnis und die vielen Kranzspenden bewiesen. Die Eltern sowie Genosse Franz Buchmann danken hiemit für die Ehrung des Toten. Alle die Genossen Karl Buchmann kannten, werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren. Möge ihm die Erde leicht sein!

Riksdorf bei Leoben. Die Oberbauarbeiter unserer Strecke verlangen von dem Vorarbeiter A. eine unparteiische Behandlung. Der Mann ist der Meinung, die alten deutschen Arbeiter verstehen nichts, leisten nichts, nur seine Liebhaber, die Kroaten, die man so weit hat, als man sie schießt, sind wert, auf der Bahn zu sein. Wir hoffen, daß A. uns unsere Rechte und Ehre läßt, die uns gebührt, dann kann er mit den Kroaten liebäugeln, wie es ihm beliebt.

Riksdorf, Ost-Schl. (Bersehung.) Durch die Bersehung unseres Dienstvorstandes, des Herrn Offizials A. Rath, nach Freiwaldau-Gräfenberg, verliert das gesamte Personal einen zwar strengen, jedoch gerechten und ehrenhaften Vorgesetzten. Auch die hiesige Bevölkerung verliert denselben sehr ungern, obzwar sie ihm zu dem Errungenen herzlich beglückwünscht. — Er hat sich durch die ganzen Jahre seines hiesigen Aufenthalts allgemeine Sympathie zu verschaffen gewußt, welche ihn auch in seine neue Domizilstation begleitete.

Ober-Oerspiß. (Aus der Werkstätte.) Es ist schon die höchste Zeit, daß wir die Verhältnisse, die in unserer Werkstätte herrschen, einmal an das Tageslicht bringen, damit sie besser betrachtet werden können. Es wird bei uns immer schlechter und schlechter und es kann so nicht mehr weitergehen. Ohne Rücksicht auf die enorme Teuerung werden in unserer Werkstätte noch immer schäbige Löhne gezahlt. Einige Arbeiter, die in unserer Werkstätte fünf bis sechs Jahre arbeiten, haben nur einen Taglohn von Kr. 2.90 bis Kr. 3.10. Dagegen werden neue Arbeiter gleich mit dem Lohn von Kr. 3.10 bis Kr. 3.50 aufgenommen. Fragt jemand dem Werkführer, wieso ältere Arbeiter dazu kommen, bei so niedrigem Lohn die schwersten Arbeiten verrichten zu müssen, wobei die jüngeren Arbeiter erst lernen, wiewohl sie besser entlohnt sind als die älteren, so sagt er ganz einfach: „Seht zum Herrn Vorstand, er wird euch sagen, wem es nicht recht ist, der kann gehen!“ Wir wollen die jüngeren Arbeiter um ihren wohlverdienten Lohn nicht beneiden, verlangen aber auch für die älteren Arbeiter das, was diesen gebührt. Der Werkführer Fröhlich hat jedenfalls

schon der Zeit vergessen, in der er noch als Schlosser arbeitete. Die Arbeiter wissen ganz gut, daß sie es vorwiegend ihm zuzuschreiben haben, wenn sie zu gedrückt werden. Die Art und Weise, in der dieser Werksführer mit den Arbeitern umgeht, ist eine Skandalöse. Er brüllt mit den Arbeitern wie ein wildes Tier, belegt sie mit Titulaturen wie Esel, Rindvieh und dazwischen dieselben. Er mag diese Titulaturen für sich behalten und in der Instruktion darüber nachlesen, wie er mit den Arbeitern umgehen soll. Auch mit den Auszahlungen können sich die Arbeiter nicht zufrieden geben. Die Auszahlungen finden nie pünktlich statt und den Arbeitern werden sehr häufig mehrere Kronen weniger ausbezahlt, als sie zu bekommen haben. Der Resident Trcala benimmt sich auch recht eigenartig den Arbeitern gegenüber, die sein Benehmen auch schon satt haben. Wir werden uns bald wieder mit dieser Werkstätte beschäftigen.

Linbau-Mentin. (Von unserem Personalhaus.) Das Personalhaus, das hier gebaut wurde, enthält zwei Beamten-, drei Unterbeamten und zwei Dienerräumchen. Der erste Bewerber um eine Wohnung war der Vorstand Harold; derselbe nahm sich das Recht heraus, die Wohnungen an die Bediensteten zu verteilen. Er suchte nur solche Bedienstete aus, die keine Kinder haben. Nur sein Liebling hat schon drei ältere Kinder. Herr Harold hat selbst drei kleine Kinder, aber die ebenfalls minderjährigen Bediensteten sollen vom Wohnen im Personalhaus ausgeschlossen sein. Die kinderlosen Bediensteten wollten aber nicht mit Herrn Harold zusammen wohnen und beschwerten sich bei der Direktion, die der Beschwerde Folge gab. Es suchte Wagenmeister V. um eine Wohnung an, die ihm von der Direktion zugewiesen wurde. Dies paßte aber dem Herrn Vorstand nicht, weil V. fünf kleine Kinder hat. V. hatte als Zimmerherrn den Magazinsarbeiter G. Er verständigte Herrn Harold davon; dieser sagte zu ihm, er solle bezüglich dieser Angelegenheit ein Gesuch an die Direktion machen. Nach zwei Tagen sagte der Vorstand zu dem Wagenmeister V., wenn er den Magazinsarbeiter in die Wohnung nähme, ziele er nicht ein. Er gehe nicht in ein Personalhaus, in dem Arbeiter wohnen. Der Herr Vorstand stammt aber selbst von einem Arbeiter ab. Dem Wagenmeister V. wurde es aber von der Direktion bewilligt, den Magazinsarbeiter in die Wohnung zu nehmen. Um den Wagenmeister V. und den Magazinsarbeiter G. aus dem Personalhaus zu bringen, machte Vorstand Harold einen unrichtigen Bericht an die Direktion, so daß dem Wagenmeister, nachdem er drei Tage in der Wohnung war, die Wohnung gekündigt wurde. Nach Vorsprache desselben bei der Direktion konnte Wagenmeister V. aber wieder in der Wohnung bleiben. Seinem Liebling, dem Wagenmeister Dörler, machte der Herr Harold keine Anstände betreffs Aufnahme eines Zimmerherrn in die Wohnung. Dieser Zimmerherr ist Tapezierer, den kann der Herr Vorstand im Personalhaus brauchen. Er kann Möbel ausbessern und wenn der Herr Vorstand in Urlaub ist, Matratzen machen und so verschiedenes. Wie das Unglück will, mußte der Magazinsarbeiter G. zur Waffenübung einrücken; das war Gelegenheit, ihn loszubringen. Bevor G. einrückte, ließ ihn der Vorstand holen und sagte zu ihm: „Sie müssen ja auf vier Wochen einrücken, da muß ich Sie entlassen; das Arbeitsbuch können Sie hier lassen, aber ich werde Sie nicht mehr brauchen.“ G. ist ein sehr fleißiger, geschickter Arbeiter und war sehr gut verwendbar, denn G. wurde mit der obigen Begründung vom Herrn Vorstand selbst dem Herrn Offizial Jäger übergeben. Nach 14 Tagen kam G. von der Waffenübung zurück und ersuchte Herrn Offizial Jäger, den Stellvertreter des Vorstandes, der in Urlaub war, um Aufnahme. Herr Jäger sagte, er habe den Auftrag vom Vorstand, daß er G. nicht mehr aufnehmen darf und er stelle ihm folgendes Zeugnis aus: „Wurde wegen Einrückens zur Waffenübung entlassen.“ G. wartete, bis der Vorstand vom Urlaub kam und ersuchte ihn, die Entlassung rückgängig zu machen, da doch zur Entlassung kein Grund vorhanden ist. Der Vorstand erklärte, es bleibe bei der Entlassung. Um den Magazinsarbeiter aus dem Personalhaus zu bringen, wird er entlassen. Bei den meisten privaten Firmen werden die Bediensteten nach Ableistung der Waffenübung wieder aufgenommen. Der kommerzielle Vertreter der k. k. Staatsbahn in Linbau-Mentin wirft solche Leute auf die Straße. Ausländer werden beschäftigt, österreichische Staatsbürger entläßt man bei Ableistung der Waffenübung. Wenn der Vorstand Harold mit keinem Arbeiter zusammen wohnen will, mag er sich allein eine Villa mieten, es wäre und würde damit der k. k. Staatsbahndirektion noch so mancher Verdruss erspart bleiben.

Gilli. (Bahnhof.) Der Stationschef Herr Kügler ist von seinem Erlaubnisurlaub eingedrückt; er schaut ganz anders aus, hat keine tiefen Furchen mehr im Gesicht, seine Persönlichkeit wird auch etwas nachgelassen haben, er hat alles in allem andere Gesichtszüge. Nun, Herr Chef, nachdem Sie gestärkt und wohlherfallend eingedrückt sind, wollen wir wieder an die Arbeit gehen! Nachdem der Herr Chef ein tüchtiger Kontrollgänger ist, hat er schon sehr viel gesehen; aber das Wichtigste, das er sehen sollte, noch immer nicht. Das wollen wir ihm jetzt aufzeigen. Die Verkaufspartie besteht aus vier Mann und ist ihr ein höflicher Käfig für einen Mann angewiesen, die anderen kugeln während ihrer Aubezeit im Wokturn oder im Wartesaal z. herum. Der fünfte Mann für die Verkaufspartie ist nach den Verhältnissen der Station Gilli schon so notwendig, wie die Augen im Kopf. Oder wartet Herr Kügler daß ein größeres Unglück passiert?

Die Magazinsarbeiter haben auch keine Kaserne, wo sie bei nasser und kalter Witterung während der Mittagspause Unterkunft finden können. Der gute Herr Papa versteht es aber, Anordnungen zu treffen, daß sich die Magazinsarbeiter während der Mittagspause nicht mehr im Magazinraum aufhalten dürfen und daß die Giltpartie nicht mehr nach Hause essen gehen darf. Ebenso geht es dem Wächter am Verlade- und Abladeplatz, der auch bei schlechter Witterung keine Unterkunft hat. Wo man hinschaut, schaut es sozusagen kuglerlich aus. Beim Bier vergapfen läßt sich nach deutschemänischer Sitte wohl vieles sprechen, aber gemacht wird nichts. Also, Herr Papa, bei gutem Willen läßt sich ja alles gut machen; es ist höchste Zeit, daß das oben Angeführte vom Herrn Chef ins Auge gefaßt wird, damit die Bediensteten/menschenwürdige Unterkunftsräume erhalten. Der Direktionskontrollor sowie die Generaldirektion werden ersucht, gelegentlich die Station Gilli über die oben angegebenen Punkte zu kontrollieren und dahin zu wirken, daß diese Lebensbedingung beseitigt werden.

Arens an der Donau. Während der Urlaubszeit des Herrn Inspektors ist der Herr Offizial Schmeier mit der Funktion des Vorstandstellvertreters betraut. Dieser stramme teutonische Mann will sich in diesen paar Tagen an den organisierten Bediensteten seinen innerlichen Parteilich auslassen. Wir machen den Herrn Offizial darauf aufmerksam, daß wir im Dienst künftig von solchen Anrempelungen verschont sein wollen. Es soll dagegen den Vergehen der deutschnationalen Bediensteten mehr Augenmerk geschenkt werden, damit nicht Beruntreuungen betuschelt werden. Ja, Herr Offizial, wenn dies ein Sozi gemacht hätte, den hätte man mit zwei Gendarmen von seiner Wohnung abführen lassen; aber weil es ein Gesinnungsgenosse des Herrn Offizial ist, wird nach ihm geschickt, und man läßt ihm sagen, er solle nur wieder in den Dienst kommen, es werde nichts angezeigt. Das Gegenteil geschieht bei einem sozialdemokratischen Bediensteten, wenn dieser im Dienst nur eine Kleinigkeit überieht. Gleich wird mit der Entlassung gedroht. Dieser deutsche Herr sagte eines schönen

Tages zu einem Bediensteten: „Danke Sie Gott, daß ich nicht länger Vorstand bin, sonst würde ich mit Ihnen gleichen abfahren.“ Wir würden es dem Herrn Offizial nicht mißgönnen, wenn er einmal im Jahr das Kommando führen darf. Aber gleiches Recht für alle, und der Fehler ist nach dem Sprichwort so schlecht wie der Stehler. Offizial Lehner ist Wagen-dirigierungsbeamter und da hat er mit sonst niemand zu kommandieren als mit den Wagenpägern und mit den Wagen-schreibern. Als Wagen-schreiber wird der Bedienstete geführt, er macht aber den Dienst als Dirigierungsbeamter, so daß die Platzmeister Wagen-schreiberdienste machen müssen und den ganzen Tag mit der Wagenbeziehung zu tun haben, wobei selbstverständlich auch ihre verantwortungsvoller Dienst mit-bersehen werden muß. Wir ersuchen Herr Offizial, sich andere Umgangsformen anzueignen, sonst müßten wir mit anderen Mitteln kommen.

Aus dem Bereich der Triester Direktion. Friaul ist eine holzarme Gegend. Diese Tatsache wird kein Mensch bestreiten, ausgenommen der Herr Hofrat Galambos, der unsere wirtschaftlichen Verhältnisse gründlicher kennt als irgendein Sterblicher. Aber wir wollen seine Ansicht nicht als Lüge bezeichnen, sondern schreiben es auf ein anderes Konto und bezahlen den Brennstoff stillschweigend teurer als in Gegenden, welche wirtschaftlich schlechter gestellt sind. Die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen sind schließlich angewiesen, Altschwelien zu kaufen; aber damit hat es auch seinen Haken. Der stramme Herr Linert ist hier Bahnmeister und gibt die Schwelien wenn er will. Da heißt es: „Sie müssen warten“ oder „Sie bekommen überhaupt keine“. Kürzlich beschwerte sich ein Bediensteter beim Herrn Sektionsvorstand, welcher auch dem Herrn Linert den Auftrag gab, demselben die Schwelien auszufolgen. Trotz des Auftrages hat der Bedienstete die Schwelien noch nicht. Herr Linert! Wenn Sie von den Bediensteten verlangen, daß sie den Verkaufsschein bringen müssen, wer stellt für die Privatpersonen die Verkaufsscheine aus? Die ganze Umgebung wird mit Schwelien und Extrahölzer verfertigt. So wurden am 19. Juli von der Station Villa Vicentina doppelspannige Führen Schwelien weggeführt. Warum gab es gerade zu dieser Zeit für die Bediensteten keine? Waren die gelieferten vielleicht als Brennholz zu gut? Hat der Wirt in Villa Vicentina auch selbst den Verkaufsschein gebracht, als er im Monat März die Waggonladung Schotter wegführte? Wenn Sie auch behaupten, Sie haben keinen Vorgesetzten, Sie können tun was Sie wollen, und sich aufs hohe Ross setzen und sich krühen, wir können zahlen, wir haben es, so werden die Bediensteten es doch erzwingen, daß beim Verkauf von Schwelien, Brücken und Extrahölzer zuerst diese an die Reihe kommen und dann erst irgendwelche Ziegeleien oder sonst welche erkennliche Firma. Sollten diese Zeilen nicht genügen, so kommen wir, ob es dann dem oder jenem in Cervignano recht ist oder nicht, mit größerem Geschick. Leid würde es uns nur tun, wenn vielleicht andere Personen in Mitleidenschaft gezogen würden.

Mauthausen. (Ein unwahres Gerücht.) Es wird das Gerücht verbreitet, daß sich der Obmann unserer Zahlstelle Mauthausen verpflichtet hätte, nicht mehr für die Rechte der einzelnen Mitglieder einzutreten, um Vorgesetzte nicht zu beleidigen. Dieses Gerücht ist erlogen. Der Obmann der Zahlstelle Mauthausen hält es nach wie vor für seine Pflicht, für die Rechte aller Mitglieder entschieden einzutreten, auch, wenn dies einzelnen Vorgesetzten unangenehm wird. Nur, soweit reine Privatfachen in Betracht kommen und betreffs seiner persönlichen Angelegenheiten, gedenkt er sich, passiv zu verhalten.

Wolfsberg. (Ein tüchtiger Oekonom.) Ein tüchtiger, wohlberedender Landwirt ist der Bahnmeister Nika von Weiskirchen. Sein Prinzip ist: „Wenig Ausgaben, gute Einnahmen.“ In Zeiten der Teuerung ist es wirklich empfehlenswert, obiges zu beachten und nachzuahmen, um sich das kurze Erdendasein etwas angenehmer zu gestalten. Leider ist es aber nur wenigen Staatsbürgern gegönnt, Bahnmeister zu werden, um als solcher Vorgesetzter einer bestimmten Anzahl von Arbeitern und Arbeiterinnen zu sein. Diese dem Bahnmeister unterstellten Arbeiter und Arbeiterinnen sind dazu da, um die Strecke in Stand zu halten, für den Baumeister Holz zu machen, Wasser zu tragen, Gras zu mähen, Heu heimzuschaffen, Kartoffeln zu jäten und dergleichen Dinge noch mehr. Wir wissen nun zwar nicht, ob das alles auf Kosten der Bahnverwaltung oder zum Teil wohl auch auf Kosten des Bahnmeisters geht; aber das erstere ist doch wahrscheinlicher als das letztere, da zur Zeit einer Streckenbereinigung niemand derartige Arbeiten verrichten darf, sondern alles hinaus auf die Strecke muß. Demzufolge scheinen die Bahnmeister doch nicht berechtigt zu sein, Arbeiter als Dienstmädchen zu verwenden. Wir schreiben dies nur, um die Herren von der Sektion über dergleichen geheime Manipulationen auf der Strecke in Kenntnis zu setzen.

Wöllan bei Gilli. Am 4. September grüßte bei Zug 1841 in der Station Wöllan der Zugführer bei der Einfahrt sowohl den diensttuenden wie auch den immer am Platz stehenden Vorstand, den Herrn Offizial Tarman. Der diensttuende Stationsmeister beschwerte sich beim Herrn Vorstand, daß ihm der Zugführer die Ehrenbezeugung zu wenig stramm leistete. Selbstverständlich hatte der Vorstand nichts Eiligeres zu tun, als den Zugführer sofort mündlich zu rügen. Mehrere Reisende, die das Vorgehen bemerkten, äußerten sich, daß das alte Weiber seien und keine Eisenbahnbeamten. Abends nach Zug 1848 grüßte derselbe Zugführer den diensttuenden. Da dieser ihm nicht dankte, sagte der Zugführer: „Ich glaube, daß ich jetzt stramm genug gegrüßt habe; warum danken Sie mir nicht?“ Es kam neuerdings zu Auseinandersetzungen, die in die Zugbegleiterkaserne weitergepflanzt wurden und in Gegenwart des Herrn Tarman förmlich zu einer Valgerei ausarteten. Es wurde dem Vorstand zugerufen, daß nur er schuld sei, daß hier solche Zustände herrschen. Der Herr Vorstand Tarman besitzt nicht die Fähigkeit, sich bei seinen Untergebenen Achtung zu verschaffen. Seine Unfähigkeit als Vorstand tritt jeden Tag krasser zutage. Der Stationsmeister Beloch glaubt, durch solche Schikanen sich Ansehen zu verschaffen, irrt sich aber damit gewaltig. Herr Beloch, vergessen Sie nicht, in welcher Notlage Sie seinerzeit waren.

Prag. (Tötung eines Bremfers durch entlaufene Wagen.) Auf der Strecke Prag-Hostiwitz der Buschtiehrader Eisenbahn setzten sich infolge eines Windstoßes während des in der Nacht niedergegangenen heftigen Gewitters mehrere Lastenwaggons, welche in der Station Reppy von einem Lastzug abgeköpft worden waren, in Bewegung, holten den Lastzug in der Station Zimonitz ein und stießen mit ihm zusammen. Ein Bremfer wurde hiebei getötet.

Aus der Malz-Bahnwerkstätte. Am 8. August wollte ein Arbeiter, welcher auf acht Tage dem Werkmeister Kies die Arbeit gekündigt hatte, nach abgelaufener Frist die Arbeit verlassen; aber der ihm beim Werkmeister Kies recht an. Der Werkmeister sagte zu ihm: „Wenn Sie nicht weiterarbeiten und jetzt davonlaufen, werde ich die Polizei holen und Sie zur Arbeit zwingen.“ Der Arbeiter wartete eine Stunde auf die Polizei, welche aber nicht erschien. Es kam dann der Werkmeister und fragte den Arbeiter, was er da mache. „Ich warte auf die Polizei und sie kommt nicht“, sagte der Arbeiter in gebrochenem Deutsch. Darauf ließ ihn der Werkmeister in die Kasse rufen und sagte zu dem Arbeiter: „Bleiben Sie hier, ich werde Ihnen einen guten Platz verschaffen, ich werde mir einen neuen Boden legen und ich werde mit dem alten Per-

sonal abfahren.“ So mußte der betreffende Arbeiter bis zum 16. August warten, bis er seine Sachen, das Arbeitsbuch und das Geld, erhielt. So verfährt der Werkmeister mit den Leuten, die sich ihre Lage verbessern wollen oder die nicht geneigt sind, in dieser Schinderbude zu bleiben. Dafür trägt der Werkmeister dem älteren Personal bei dem geringsten Anlaß den Hinauswurf an. Seine Worte sind: „Ich schmeiße Sie hinaus“, „Schauen Sie sich um einen anderen Platz um“, „Sie kommen ohnedies nicht mehr weiter“, „Ich werde Sie schon gut anschwärzen“, „Glauben Sie, ich bin Ihr Lausub?“ Mit solchen Worten müssen sich die organisierten Arbeiter abfinden. Kies fängt immer Streit an und läuft dann zur Betriebsleitung und sagt, das Personal sei frech gegen ihn. Vor einem solchen Vorgehen, der weber Bildung noch Anstand besitzt, soll das Personal Achtung haben? Er hat einen Revolber in der Schreibtischlade und will sich mit Polizei und Revolber Achtung verschaffen. Vor so einem Vorgehen kann das Personal niemals Achtung haben. Es kann nur sagen: Weg mit solchen Vorgesetzten, bevor es zu spät ist.

St. Pölten. (Kohlenarbeiter.) Am 7. September 1913 hat die Heizhausseppositor St. Pölten folgenden Dienstbefehl an die Kohlenarbeiter gerichtet: „Es wurde seit kurzem zu wiederholten Malen beobachtet, daß jedesmal, nachdem das Verladen der Maschinen fertig ist, mehrere Kohlenarbeiter sowie auch Partieführer den Heizhausrayon verlassen, und statt ihre dreistündige Ruhepause zu halten, ins Gasthaus gehen und dort längere Zeit sitzen bleiben, ja sogar über eine Stunde ausbleiben, und noch dazu ohne Erlaubnis. Es wird daher bekanntgegeben, daß derjenige, welcher ohne Erlaubnis des diensthabenden Maschinenmeisters den Heizhausrayon verläßt und ins Wirtshaus geht, dies der k. k. Heizhausleitung zur Anzeige gebracht wird und hat dann jeder die Folgen sich selbst zuzuschreiben. Das gleiche gilt auch bei Tag.“

Darauf läßt sich nur folgendes kurz erwidern: Unzähligmal haben die Kohlenarbeiter in St. Pölten um den gleichen Dienst wie in Wien angefleht — ohne Erfolg. Nach heute besteht der 15stündige Dienst. Nun ist in der Nacht zwar eine Ruhepause von drei Stunden eingeführt, wo aber ist der Raum, wo diese Ruhestunden verbracht werden können? Man hat ihnen einen ausrangierten Massenwagen zugewiesen, wo sie sich wie Schweine zusammenpacken sollen. Die k. k. Generalinspektion kümmert sich darum nicht, keine Sanitätskommission — niemand, obwohl derzeit die Cholera vor der Tür steht!

Veranstaltungsberichte.

Konferenz des Lokomotivpersonals der Buschtiehrader Eisenbahn in Komotau.

Am 11. August d. J. tagte in Komotau eine Konferenz des Lokomotivpersonals der B. C. B., welcher 92 Delegierte sämtlicher Heizhausleitungen beizohnten. Die Zentrale unserer Gewerkschaft war durch Genossen Adolf Müller, der Wiener Führerverein durch dessen Obmannstellvertreter Hans Jfer und der Führerverein für Böhmen durch dessen Sekretär Anton Bartounek vertreten. Die Tagesordnung lautete:

1. Das Lokomotivpersonal der B. C. B. im Vergleich zu jenem der k. k. Staatsbahnen und die Personalkommission.
2. Anträge und Anfragen.

Genosse Thürmer eröffnete im Namen der koalitierten Vereine die Konferenz mit einer herzlichen Begrüßung und erklärte, daß von den Kollegen sämtlicher Heizhäuser die Personalkommissionsmitglieder aufgefordert werden, die Verwaltung durch energische Interventionen auf die unhaltbaren Zustände aufmerksam zu machen und auf deren Abhilfe zu drängen. Demzufolge sei die Konferenz einberufen worden, um die wichtigsten Punkte, welche einer notwendigen Regelung bedürfen, herauszuarbeiten und auf deren Realisierung hinzuwirken. Nach der Wahl des Präsidiums, in welches Genosse Thürmer als Vorsitzender, Genosse Krifsch, Heizer, als Stellvertreter und Genosse Sattler als Schriftführer berufen wurden, leitete Genosse Thürmer an der Hand eines mit den Vertrauensmännern vorerst besprochenen Arbeitsplanes die Verhandlungen ein. Aus der überaus lebhaften und sachlich geführten Debatte, welche von einem Direktionsorgan gehört hätte werden sollen, ist zu entnehmen, daß dem Lokomotivpersonal die zugesicherte 30prozentige Erhöhung der Bezüge nur teilweise gewährt wurde, so daß die große Mehrzahl der Delegierten zu der Schlussfolgerung gelangte, daß die Personalkommission nicht mehr genüge, sondern andere Wege eingeschlagen werden müssen. Die Personalkommissionsmitglieder Genosse Thürmer und Genosse Hasler hatten alle Mühe, das Personal zu bewegen, vor allem die nächste Personalkommissionsitzung abzuwarten, vorausgesetzt, daß dieselbe nicht absichtlich hinausgeschoben werde. Genosse Müller von der Zentrale warnte im Sinne der beiden Vorredner vor übereilten Schritten und entrollte in einem längeren Referat ein Bild über die bisher gemachten Erfahrungen bei den k. k. Staatsbahnen und den verstaatlichten Privatbahnen. Der gegenseitigen Aussprache zufolge wurde nun einstimmig beschlossen, bis zur endgültigen Regelung der im Monat Februar der Verwaltung überreichten grundlegenden Verbesserungsanträge nachstehende, als besonders dringlich bezeichnete und bei den k. k. Staatsbahnen zumeist schon realisierte Wünsche zur raschen Durchführung bei der nächsten Personalkommissionsitzung zu fordern.

1. Die Aufstellung der Lokomotivführeranwärter soll analog den k. k. Staatsbahnen mit 1000 Kr. und jene der Heizer mit 900 Kr. erfolgen. Die Ernennungsfrist zum Lokomotivführer (Unterbeamten) soll von derzeit sieben auf fünf Jahre wie bei den k. k. Staatsbahnen (ad hoc-Erlaß) herabgesetzt werden. Demzufolge wäre auch allen Anwärtern, welche sieben Jahre warten, die Vorrückungsfrist zu kürzen.

2. Bis zur Einführung der Tagesdiäten an Stelle der heutigen variablen Bezüge soll dem Lokomotivpersonal von Realp. a. M. und Smidow mit Berücksichtigung der besonderen Dienstverhältnisse nach den Bestimmungen des Gebührenregulativs der k. k. Staatsbahnen eine 25prozentige Erhöhung, dem übrigen Lokomotivpersonal, inklusive dem von Koleschowitz, eine 15prozentige Erhöhung des Kilometergeldes zugesichert werden. Die Entlohnung für Verschieben soll den künftigen Normen der k. k. Staatsbahnen entsprechen. Die Materialersparnisprämien sollen bis zu deren Aufhebung durch die Tagesdiäten detari reguliert werden, daß beim Führer monatlich im Schnellzugsturnus 65 Kr., im Personen- und Lastzugsturnus 45 Kr. und im Rejervetunus mindestens 35 Kr. ins Verdienen gebracht werden.

3. Den in den Vorjahren der Direktion mittels Memorandum behufs Verkürzung der Wartefristen für die nächste Vorrückung bekanntgegebenen Führern und Heizern soll die nächste Vorrückungsfrist gekürzt werden, insofern sie im Vorjahre nicht berücksichtigt wurden.

4. Die Turnusse sollen nur im Einbernehmen mit dem Personal erstellt und deren Beschwerden berücksichtigt werden. Dem oft durch mehrstündiges Warten bei der Kohle bestehenden Uebelstand ist abzuhelfen. 12/24stündiger Diensturms für das gesamte Reservepersonal verschiebende Lokomotivpersonal und die Kohlenlader.

5. Errichtung von Disziplinarkammern nach den von der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen vorgeschlagenen Normen.

8. Dem in Komotau stationierten Personal Gewährung einer Zulage als Entschädigung für die durch die Landeschau bedingten erhöhten Lebensmittelpreise.

7. Auflösung der letzten Quartiergeldstufe und Einreichung der Stationen Kralup a. M. und Komotau in die erste, alle übrigen in die nächsthöhere Quartiergeldstufe.

Nach der Annahme der Anträge ergriff Kollege Jzer das Wort, welcher in längerer, oft von lautem Weisfall unterbrochener Rede zur Einigkeit ermahnte. Zum Punkt Taktik behufs Realisierung angeführter Wünsche wurde nun einstimmig beschlossen, vorerst in der nächsten Personalkommissionsitzung für die Realisierung einzutreten, alles übrige jedoch im Falle einer ablehnenden Haltung den koalitierten Vereinen zu überlassen.

Nachdem hierauf die Tagesordnung erschöpft war, schloß Genosse Thümmel mit der Aufforderung, frei von jeder separatistischen Neigung, die Einigkeit zu fördern, die in jeder Hinsicht schon verlaufene Konferenz.

Eine christlichsoziale Eisenbahnerwählerversammlung in der Leopoldstadt. Herr Mataja reißt vor Eisenbahnerwählern aus. Ein mutiger Mann ist der Herr Mataja, der durch den Muehlmord, den sein Parteigenosse begangen hat, ins Parlament kommen möchte. Dieser Tage war in Reisingers Saal von den Christlichsozialen zur Förderung der Wahl Matajas eine Versammlung der Eisenbahner einberufen worden und als erster Punkt standen die „fünfzehn Millionen“ auf der Tagesordnung, von denen die Christlichsozialen schwindelhafterweise behaupten, daß sie eine christlichsoziale Erziehung seien. Da es auf den Einladungen auch hieß, es seien wichtige Beschlüsse für die Eisenbahner zu fassen, kamen etwa fünfhundert Eisenbahner, so daß der Saal dicht gefüllt war. Mehr als vier Fünftel waren aber Sozialdemokraten. So fiel den Christlichsozialen das Herz in die Hofen und der gewesene Bezirksvorsteher Jägerberger, der die Versammlung eröffnete, mußte, da man über die „christlichsozialen fünfzehn Millionen“ in Gegenwart von Sozialdemokraten doch nicht lügen kann, seinen anderen Ausweg, als die Erzählung, die Polizei habe verboten, über die fünfzehn Millionen zu reden! Natürlich konnten die Eisenbahner die doch nicht schwachsinzig sind, diesen Blödsinn nicht ruhig anhören und Aufe wie „Schwindel!“ „Betrug!“ waren die Antwort aus der Masse. Nachdem sich endlich die Unruhe — die noch durch einen Aellerlehrling gesteigert wurde, der ein Fenster einschlug — gelegt hatte, meinte der Herr Einberufer, jetzt müsse der Herr Mataja in den Reichsrat gewählt werden, damit — für die Eisenbahner etwas geschehe. Er wollte gleich dem christlichsozialen Eisenbahnerführer Tschulik das Wort geben. Genosse Knopp sprach aber zur Geschäftsordnung und bestand darauf, daß ein Präsidium gewählt und Redefreiheit gewährt werde. Natürlich gingen die mutigen Christlichsozialen nicht darauf ein, und sie mußten deshalb Ausdrücke des Unwillens über sich ergehen lassen. Die Herren Jägerberger, Mataja und Tschulik beharrten natürlich darauf, daß kein Sozialdemokrat reden dürfe. Wie denn auch anders? Wie könnte Herr Mataja glücken, wenn ein Sozialdemokrat vor Christlichsozialen und Sozialdemokraten die Wahrheit enthüllt? Aber zum Glück für die Christlichsozialen gibt es in Wien noch eine Polizei und zwölf bis vierzehn Wacheleute kamen, um den tapferen Mataja aus der Patsche zu ziehen. Als der Mensch auf diese Art befunden hatte, was für ein Feld er ist, hatte es für die Sozialdemokraten keinen Zweck mehr, in diesem Saale zu bleiben, und sie zogen in Reims Saal in der Kaiser Josephstraße, wo sie unter dem Vorsitz des Genossen Garon eine Wählerversammlung abhielten, in der die Genossen Adolf Müller und Somitsch die christlichsozialen Schandtatzen geißelten und zur Agitation für die Wahl des Genossen Eiderich aufforderten.

Der „Reichspost“ ist es nun nicht recht, daß die Sache, wie sie war, der Öffentlichkeit geschildert werden soll und sie teilt, zum Beweis, daß die Christlichsozialen Redefreiheit gewährten, mit, daß unser Genosse Knopp — nachdem unsere Parteigenossen unter dem Druck der Polizei abgezogen waren — in der Versammlung das Wort erhalten hat. Das ist wieder der bekannte christlichsoziale Schwindel. Zuerst erklärt man, über die 15 Millionen dürfe nicht gesprochen werden, dann holt man die Polizei und läßt unsere Parteigenossen hinausdramen. Bleibt trotzdem ein einzelner von uns darinnen, dann — ist man sofort wieder freundlich und läßt den einzelnen, den man jeberzeit niederfahren kann, sogar reden. Nun hat man den Genossen Knopp diesmal wirklich nicht niedergeschrien, dafür hat man aber seine Reden „gestutzt“. Nach der „Reichspost“ hat der Genosse Knopp in der Versammlung als wahrer Christlichsozialer gesprochen. Ist auch etwas. Vielleicht glauben nun ein paar Schwachköpfe eher als früher, daß die Christlichsozialen eine wahre Partei sind. Diese Hoffnung wollen wir den Herren natürlich nicht rauben. Genosse Knopp aber bewahrt sich in einem Schreiben an uns, auch nur annähernd so gesprochen zu haben, wie es die „Reichspost“ haben möchte. Genosse Knopp ist in der Versammlung geblieben, weil auf den Flugzetteln, die zur Versammlung aufforderten, davon gesprochen wurde, daß in der Versammlung wichtige Beschlüsse gefaßt werden. Als Personalkommissionsmitglied wollte er sich diese Beschlüsse anhören. Dabei ist er nun freilich nicht auf seine Rechnung gekommen.

Gänserndorf. (Der Versuch zur Gründung einer Zählstelle des Verkehrsverbandes in Weisendorf bei Gänserndorf.) Sonntag den 7. September 1913 wurde von seiten des Verkehrsverbandes in Arthauers Gasthaus in Weisendorf eine Vereinsversammlung mit der Tagesordnung: „Organisation auf christlichsozialer Basis“ einberufen, bei der es sich so drastisch zeigte, wie diese Herren unter der Fuchel der Pfaffen stehen. Die Agitation zu dieser Versammlung besorgte ein Kooperator der Pfarre Weisendorf, welcher jeden Eisenbahner persönlich im Dienst sowie in der Wohnung auffuchte und zu dieser Versammlung einlud. Bei der Versammlung selbst waren fünf bis sechs Pfaffen, darunter sogar der Pfarrer des nächstgelegenen Dorfes Prottes. Von seiten des Verkehrsverbandes waren außer dem Präsidium, bestehend aus dem Einberufer Teiffert, dem Schriftführer Bichula, dem Referenten Heider, noch die Leitung der aus einigen Männern bestehenden Ortsgruppe Gänserndorf des Verkehrsverbandes, der als Bahnmessier bekannte Obmann Herr Dnmasser, dessen Stellvertreter, der Antialkoholiker Leonhart Gindl, der pensionierte Plakmeister Böhm, der Kassier des Kirchenbauvereines, Rangleidner Anton Schneider, Rangleidner Bichula aus Deutsch-Wagram, fünf Bauern, der katholische Junglingsverein, der wirkliche Vorbeter aus Gänserndorf Privatier Rahl und die eingangs erwähnten fünf oder sechs Pfaffen anwesend. Wie man sieht, sollte die Versammlung also eine Galavorstellung werden. Geworden ist es jedoch ganz etwas anderes. Der Referent, ein Herr Heider, gab sich alle mögliche Mühe, zu beweisen, nicht etwa, daß die christlichsoziale Organisation gut sei, sondern daß die sozialdemokratische schlecht ist. Da er aber davon naturgemäß nichts versteht, fiel sein Referat kläglich aus. Um den 17 Millionenantrag Tomtschil drückte er sich herum und machte zum Schluß das Geständnis, daß auch der Verkehrsverband mit der Ablehnung dieses Antrages nicht einverstanden gewesen sei, da man ihnen gar nichts, so gebe sich der Verkehrsverband eben zufrieden. Die anderen Ausführungen des

Redners bestanden aus Resefrächten. Unter anderem bewies er, daß die Sozialdemokratie nicht revolutionär sei, indem er den Ausschnitt eines Wörtenblattes verlas. Nach dem Referenten kam Genosse Rodler von der Zentrale zum Wort, was nicht ganz glatt ging, da das Präsidium der Versammlung das Versprechen, Redefreiheit zu gewähren, welches bei Eröffnung der Versammlung gegeben worden war, so halten wollte, daß — fünf Minuten Redefrist gewährt werden sollte. Da die Versammlung in ihrer Mehrheit von Sozialdemokraten besucht war, mußte dem Genossen Rodler wohl oder übel eine halbe Stunde gewährt werden. Es war dem Genossen Rodler natürlich nicht schwer, die haltlosen Ausführungen des Referenten ins rechte Licht zu stellen und unter oft von Weisfall unterbrochenen Ausführungen nachzuweisen, daß eine Organisation der Eisenbahner auf christlicher Grundlage wirklich nicht das dringendste sei, was die Eisenbahner brauchen. Nach dem Genossen Rodler kam das christlichsoziale Gaderhühnchen Bichula zum Wort. Doch kam er nicht weit. Eine Verurteilung der Personalkommission erregte derart den Unwillen der Versammlung, daß es ihm bald die Rede verfiel. Von nun an verlegte Herr Bichula sich auf — Weisfallstücken. Da er das zu aufdringlich besorgte, wurde auch der Versammlung der Antrag gestellt, Bichula soll fortwährend — flüchten. Unter dem Gelächter, das der Antrag erregte, mußte Herr Bichula auch das flüchten aufgeben. Von nun an war der arme Bichula ganz überflüssig in der Versammlung.

Nach Bichula kam Genosse Galle zum Wort. Unter rauhendem Weisfall der Versammlung wies dieser nach, wie die Personalkommission die Interessen der Bediensteten, trotz Herrn Bichula, gewahrt habe. Genosse Galle wies dann auch ein wenig auf die Tätigkeit des Stüttes Meil hin, die nicht immer so sei, daß es den Weisendörfern gefalle. Auch dafür spendete die Versammlung dem Genossen Weisfall. Nach einigen kurzen Worten des Weisendörfer Kooperators forderte der Vorsitzende die Anwesenden auf, dem Verkehrsverband beizutreten. Es wollte sich jedoch niemand rühren. Einer sah den anderen an und jeder fragte: „Zu was denn?“ Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, daß die einschüchternen Herren über Mangel an Beschäftigung klagten. Allzu unglücklich brauchen sie darüber aber nicht zu sein: den Verkehrsverbänden geht's doch nirgends besser!

Herzogenburg. (Oberbauarbeiterversammlung.) Sonntag den 31. August d. J. fand in Herzogenburg eine gut besuchte Oberbauarbeiterversammlung unter dem Vorsitz des Genossen Monfchein statt, zu der die Direktionsarbeiterauschüßmitglieder Hutterer und Kotra als Referenten erschienen. Die beiden Referenten sprachen über die Forderungen des Personals und über die eingetragenen Verschleuderungen. Schließlich wurde eine Resolution einstimmig angenommen und die Genossen Monfchein, Morawek und Pöll wurden von der Versammlung beauftragt, die Resolution dem Herrn Bahnerhaltungspräsident vorzulegen. Der Sektionsvorstand, Herr Major Müller, nahm die Resolution entgegen und versprach deren Weiterleitung und Verantwortung. Die Deputation berichtete sodann der Versammlung über ihre Vorprache.

Mistel. Am 15. September d. J. fand um 8 Uhr abends im Hotel „Deutscher Hof“ in Mistel eine von der Ortsgruppe Mistel des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines einberufene, gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Keger als Referent die Tätigkeit der sozialdemokratischen Abgeordneten, die Anträge und die Abstimmungen betreffs des 17 Millionenantrages des Genossen Tomtschil im Parlament eingehend besprach.

Aus den Organisationen.

Komotau. Laut Beschluß der Ausschüßsitzung vom 20. August werden in Zukunft nur dann länger als vier Wochen erkrankten und bedürftigen Mitgliedern die Monatsbeiträge gestundet, wenn die betreffenden Mitglieder schriftlich bei der Ortsgruppenleitung darum ansuchen. Neue Mitglieder, welche einen Unfall erleiden und denen auf ihr Ansuchen ebenfalls die Beiträge gestundet werden, haben diesen Betrag nach Erhalt der Unfallrente rückzahlen, wobei ausdrücklich bemerkt wird, daß die Beiträge für den J. U. nicht gestundet werden, daher von den diesem Fonds angehörenden Mitgliedern selbst zu leisten sind.

Bischofskirchen. Es diene allen Mitgliedern der Ortsgruppe Bischofskirchen zur Kenntnis, daß das Vereinslokal (Bibliothekszimmer) am Sonntag den 28. September geschlossen ist. Bibliotheksbücher können am Samstag den 27. geholt werden.

Oderberg. Zur Erleichterung der Einfassierung von Monatsbeiträgen sind außer dem Hauptkassier nachstehende Genossen als Subkassiere gewählt worden: Für die Zugbegleiter am Außenbahnhof Oderberg Genosse Schimek, für die Lokomotivbeizer sowie für das Werkstättenpersonal Genosse Trnfa. Die Genossen werden ersucht, an den festgesetzten Vereinsabenden, die jeden Dienstag stattfinden, regen Anteil zu nehmen.

Arnsdorf. Die Ortsgruppe gibt den Mitgliedern bekannt, daß sich das Vereinslokal ab 1. Oktober in Herrn Schirnböck's Gasthaus befindet. Die Genossen werden ersucht, die Vereinsabende zahlreicher zu besuchen.

Wöral. (Ortsgruppe I.) Infolge Zurücktretens des Obmannes Jakob Calliari sind in Zukunft alle Zuschriften, welche die Ortsgruppe betreffen, an den Obmannstellvertreter Alfons Teschauer, Bahnhofstraße 31, zu richten.

Schredentien. Die Monatsversammlungen finden von jetzt an jeden dritten Dienstag im Monat im Vereinsheim in Krammel statt. Gleichzeitig wird mitgeteilt, daß die Bibliothek wieder geöffnet ist. Die Bücherausgabe erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag von 7 bis 8 Uhr abends. Fällt auf einen dieser Tage ein Feiertag, so unterbleibt die Bücherausgabe.

Groß-Pöchlarn. Zum Hauptkassier der Zählstelle wurde Genosse Peter Infanger, Wochsignaldienner in Pöchlarn, gewählt. Die Monatsbeiträge finden von nun an jeden zweiten Samstag im Monat in Herrn Baumgartners Gasthaus in Brunn statt. Zuschriften in Geldangelegenheiten sind an oben genannten Genossen zu richten.

Brünn II. (N. f. Nordbahn.) Es wird den Mitgliedern der Ortsgruppe zur Kenntnis gebracht, daß von nun an mit Beginn der Herbstzeit wieder regelmäßig die Monatsversammlungen am ersten Mittwoch jeden Monats, verbunden mit wissenschaftlichen Vorträgen und Berichten der Funktionäre, stattfinden werden. Die nächste Monatsversammlung findet also Mittwoch den 1. Oktober im Vereinslokal, Restauration Hejna, Grillowiggasse 55, mit Bericht des Obmannes über unsere zukünftigen Aufgaben sowie mit einem Vortrag des Genossen Professor Johann Pollack statt. Auch bezüglich der Bibliothek werden jetzt die nötigen Maßnahmen getroffen werden, damit den Mitgliedern die regelmäßige Verbenutzung derselben ermöglicht wird. Endlich werden auch wieder die im Vorjahr so sehr populär gewordenen humoristisch-musikalisch-deklamatorischen Unterhaltungsabende allmonatlich unter Mitwirkung unserer

Schrammeln eingeführt. Die Mitglieder werden ersucht, durch zahlreichen Besuch der Versammlungen und der Veranstaltungen der Ortsgruppe die Bestrebungen der Vereinsleitung einerseits zur wissenschaftlichen Ausbildung, andererseits aber auch zur angenehmen, nützlichen Unterhaltung der Genossen, und ihrer Familien zu unterstützen. Theaterkarten zu den Arbeitervorstellungen sind wieder bei Genossen Engel erhältlich. Wer zu seiner agitatorischen und wissenschaftlichen Ausbildung die Parteischule, die bereits am 1. Oktober beginnt und die vier Kurse, einen sozialwissenschaftlichen, einen naturhistorischen, einen juristischen und dann einen über Parteigeschichte haben wird, besuchen will, möge sich ebenfalls bei Genossen Engel melden. Auskünfte in allen Vereinsangelegenheiten erteilt nunmehr Genosse Engel wieder täglich, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen, in seiner Wohnung, Grillowiggasse 16, von 1 bis 2 1/2 Uhr nachmittags.

Znam. Die Ortsgruppenleitung ersucht jene Mitglieder, welche aus der Bibliothek Bücher entliehen haben, selbe sofort zurückzustellen, da die Bibliothek einer Revision unterzogen werden muß. Von säumigen Mitgliedern müßten nach vierzehn Tagen die Bücher auf Kosten derselben abgeholt werden. Es ist nun im Interesse jedes Mitgliedes gelegen, daß die Bibliothek in Ordnung ist.

Verschiedenes

August Bebel.

Ihr Salben und ihr Leuen, kommt heran!
In diesem Grabe ruht ein ganzer Mann.

Mauskräften, betet! Dieser Arbeit —
Bestaunt das Wunder — war ein echter Christ.

Ihr Patrioten, wenn's Nach was welche gibt,
Wer hat wie er sein Vaterland geliebt?

Staatsmänner, lernt, wie einer neuen Welt
Umsonst die Dummheit sich entgegenstellt!

Ihr Generale, zieht den Federhut!
Der Marschall Vorwärts waret nicht im Blut.

Gekrönte Häupter, sagt mir, wessen Reich
Auf dieser Erde wohl dem feinen gleich!

Du aber, Menschheit, er habe stolz das Haupt!
Denn, der hier ruht, er hat an dich geglaubt!

Edgar Steiger (im Simplizissimus).

Die kleinsten Eisenbahnen der Welt. Nicht von Spielzeugen, sondern von wirklichen Eisenbahnen mit ungewöhnlich kleinen Ausmaßen soll hier die Rede sein. Der Herzog von Westmünster besitzt eine solche Miniatureisenbahn. Sie ist fünf Kilometer lang und verbindet die Festung des Herzogs mit der nächsten Eisenbahnstation. Die Spurweite ihrer Wagen beträgt bloß 36 Zentimeter. Diese Eisenbahn dient zwar vornehmlich dem Güterverkehr, doch es sind auch einige Personenwagen vorhanden, in denen der Herzog und seine Gäste kleine Reisen auf dem Landgut unternehmen können. Das Personal besteht aus vier Personen, einem Lokomotivführer, einem Schaffner und zwei Männern, die die Strecke beaufsichtigen. Der Herzog von Westmünster gibt alljährlich für den Betrieb seiner Eisenbahn etwa 14.000 M. aus. Eine zweite Zwergebahn befindet sich auf dem Landgut des Herrn Bartholomäus und dient dazu, das Herrschaftsgut mit dem nächsten Bahnhof zu verbinden, auf dieser kleinen Eisenbahn ist sogar eine Drehscheibe vorhanden. Die Spurweite der Wagen, die für zwölf Personen Raum haben, mißt nur 32 Zentimeter. Die kostbarste aller Miniatureisenbahnen aber besitzt Lord Falkstone in Schottland; diese Bahn hat eine Länge von 18 Kilometer und eine Abzweigung ist für den Zahnradbetrieb eingerichtet. Dieser Teil führt auf einen etwa 700 Meter hohen Berg, der eine schöne, in ganz Schottland berühmte Aussicht bietet. Auf der Hauptstrecke befinden sich mehrere Stationen, deren Gebäude in jeder Hinsicht den großen Eisenbahnen als Muster dienen können; sie sind natürlicherweise kleiner als die gewöhnlichen Bahnhöfe. Die ganze Einrichtung und Ausrüstung dieser Bahn ist genau nach dem Muster der großen englischen Eisenbahnen ausgeführt und jede Neuerung findet dort sofort Eingang. Es ist ferner eine kleine Schnellzuglokomotive vorhanden, die mit zwei Personenwagen eine Geschwindigkeit von 70 Kilometer in der Stunde fährt, so daß der Lord in etwa 15 Minuten sein Reich durchfahren kann.

Literatur.

„Die Gemeinde“, Monatschrift für sozialdemokratische Kommunalpolitik, Wien V/1, Rechte Wienzeile 97. Abonnement ganzjährig 3 Kr., halbjährig Kr. 1.80. Das sechste Heft ist soeben erschienen und hat folgenden Inhalt: Hans Steiner: Die Gemeinden und die Arbeitslosigkeit; Julius Spielmann: Der schulärztliche Dienst in der Gemeinde; Franz Zieder: Gemeinde und Leidenbestattung. Rundschau: Gemeindefortschritt, Gemeindebetriebe, Gesundheitspflege, Wohnungsweesen, Nahrungsmittelversorgung, Armenpflege, Arbeiterpolitik, Kommunale Technik, Die Sozialdemokratie in der Gemeinde, Unsere Gegner, Chronik, Briefkasten.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
Attnang: Am Sonntag den 5. Oktober 1913 um 2 Uhr nachmittags in Barzerts Gasthaus Professionsistenversammlung sämtlicher Bahnerhaltungssektionen des Direktionsbezirktes Linz.
Brünn II. Am Mittwoch den 6. Oktober um 7 Uhr abends in Weigners Restauration, Grillowiggasse 55, Monatsversammlung.
Turnau. Am Sonntag den 21. September im Vereinslokal in Ohrazenitz Mitgliederversammlung.
Krems. Am Sonntag den 21. September um 9 Uhr vormittags in Frau Hubers Gasthaus Bahnerhaltungsarbeiterversammlung.
Brünn II. Am Mittwoch den 1. Oktober im Vereinslokal, Grillowiggasse 55, Vortrag.
Stillsried. Am Sonntag den 28. September um 1/3 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Angern § 2-Versammlung.
Mistel. Am Mittwoch den 24. September um 4 Uhr nachmittags Versammlung des Lokomotivpersonals. Am selben Tag um 1/8 Uhr abends im Hotel Deutscher öffentliche Eisenbahnerversammlung.
Brüg. Am Sonntag den 5. Oktober um 8 Uhr abends im Café François Monatsversammlung.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschüßsitzung vom 12. September 1913. Berichte über die Tätigkeit der Gewerkschaftskommission und Beratung über die Tagesordnung des Oesterreichischen Gewerkschaftskongresses Wien 1913. — Berichte über den Internationalen Transportarbeiterkongress in London 1913. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 10. August bis 10. September d. J. eingelaufen: Amstetten Kr. 20.—; Hüteldorf 20.—; Café Drill, X. Bezirk, 25.—; Göpprich 10.—; Favoriten II 60.—.

Sprechsaal.

An die Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen! Zur Beachtung!

Bei der geringen Anzahl von Schriften über die Gewerkschaften und bei der Notwendigkeit der Schulung der Vertrauensmänner und der Mitglieder, empfehlen wir allen Ortsgruppen und Zahlstellen die Anschaffung des demnächst erscheinenden, rund 500 Seiten starken Buches:

„Die Gewerkschaften, ihre Entwicklung und Kämpfe.“

Eine Sammlung von Abhandlungen von Adolf Braun.

Der Verfasser des Werkes ist der seit mehr als dreißig Jahren in der Partei- und Gewerkschaftsbewegung tätige Genosse Adolf Braun, einer der genauesten Kenner des Gewerkschaftswesens und einer der eifrigsten Arbeiter auf dem Felde der gewerkschaftlichen Literatur.

Zu diesem Werk sollen nächstehende Abhandlungen aufgenommen werden:

Geschichtliches: Vorgeschiedliches: Die Gefellenverbände, Abriss der Geschichte der deutschen Gewerkschaften, Marx und die Gewerkschaften, Bebel und die Gewerkschaften. Gewerkschaftliche Literatur: Rückblicke und Ausblicke.

Organisationsprobleme: a) Deutsche: Beruf und Klasse, Der Halberstädter Gewerkschaftskongress, Demokratie und Bürokratie der Gewerkschaften, Gewerkschaftliche Verfassungsfragen, Finanzfragen der Gewerkschaften, b) Österreichische: Nationale und internationale Gewerkschaften, Internationale Gewerkschaftsorganisationen, Die Lehren des Auslandes; c) Französische: Syndikalistische und gewerkschaftliche Taktik; d) Englische: Die Bergarbeiter und das Minimallohngesetz.

Organisierbarkeit der Arbeiter: Alles organisiert sich! Die Organisierbarkeit der Arbeiter, Die Arbeiterin und die Gewerkschaft.

Kampffeld: Gewerkschaftliche Forderungen, Probleme der Arbeitszeit, Der Achtstundentag, Ein Erfolg des Achtstundentages, Der Kampf um den Achtstundentag, Lohnprobleme, Arbeitslosenfragen.

Kampfmethode: Wann soll man streiken? Der Boykott, Die Gewerkschaften und der Kampf gegen die Leuzung, Lebensmittelsteuerung und Gewerkschaftswiderstand, Eigenproduktion als gewerkschaftliches Kampfmittel.

Einzelne Streiks: Der Buchdruckerstreik 1891/92, Der Werftarbeiterstreik 1913.

Tarife: Kollektiver Arbeitsvertrag oder Tarifvertrag, Buchdruckerarif, Der Tarifvertrag an sich, Die Großindustrie und die Tarife, Der Tarifvertrag und seine gesetzliche Regelung.

Partei und Gewerkschaft.

Arbeitslosenfragen: Die Arbeitslosenfrage, Die Arbeitslosenversicherung.

Die Gewerkschaften und die Unternehmerr: Städtische Arbeiter, Unternehmerpartei und Gewerkschaften, Gelbe Gewerkschaften.

Heimarbeitersprobleme: Schutz den Heimarbeitern, Heimarbeitersprobleme.

Soziale Hygiene: Die Arbeiter in der Pilsener- und Bierindustrie.

Die Gewerkschaften und die Statistik: Arbeitslosenzählungen, Lohnstatistik, Lohnprobleme, Haushaltsrechnungen, Reallohn und Geldlohn.

Der Verlag, die Fränkische Verlagsanstalt und Buchdruckerei G. m. b. H., Nürnberg, hat eine Subskription auf dieses Werk eröffnet. Bei sofortiger Bestellung des Werkes kostet das gebundene Exemplar Kr. 4.80, das ungebundene Kr. 4.20. Nach Erscheinen des Werkes erhöht sich der Preis auf Kr. 7.20, respektive Kr. 6.60.

Wir legen es allen Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen nahe, sich durch sofortige Bestellung des Werkes bei der Fränkischen Verlagsanstalt und Buchdruckerei, Nürnberg, ein Exemplar des Werkes zum niedrigen Subskriptionspreis für ihre Bibliothek zu sichern, um so den Bibliotheksbestand um ein nützliches und lehrreiches Buch zu bereichern. Es wird sich empfehlen, mit der Bestellung auch sofort das Geld einzusenden.

Die Zentralleitung.

Arbeiter-Abstinenzbündnis in Oesterreich, Wien VII, Seidengasse 15.

Werte Genossen!

Sowohl der österreichische Reichsparteitag vom Jahre 1903 als der österreichische Gewerkschaftskongress 1907 haben die herrschenden Trinksitten als ein schweres Genüß in unserem Befreiungskampf erklärt und die Aufklärung über die Wirkungen des Alkoholismus für dringend notwendig befunden.

Der Arbeiter-Abstinenzbündnis gibt nun anlässlich des Gewerkschaftskongresses eine Gewerkschaftsnummer seines Organs, „Der Abstinenz“, heraus, welche Beiträge hervorragender Fachleute der österreichischen Gewerkschaftsbewegung bringen wird. Es werden mitarbeiten die Genossen Hueber, Grünwald, Genossin Woschek, Beer (Metallarbeiter), Abgeordneter Müller (Eisenbahner), Sözl (Buchdrucker), Litzl (Bergarbeiter), Franz Siegl (Maurer), Solzer (Wäcker), Supper (Bauer), Mund, Wessely (Zimmerer). Die Nummer wird daher inhaltlich außerordentlich wertvoll sein und die größte Verbreitung verdienen.

Wir glauben hiemit am besten der Aufklärungsarbeit zu dienen, können diesen Zweck aber nur bei tätiger Mithilfe der Verbände erreichen. Die Gewerkschaftsnummer wird voraussichtlich 12 bis 16 Seiten stark erscheinen und im Einzelausverkauf 20 S. kosten. Um aber eine Massenverbreitung derselben zu ermöglichen, haben wir beschlossen, dieselben bei Bestellung bis zu 500 Stück um 10 S., bis zu 1000 Stück um 8 S., über 1000 Stück um 6 S. abzugeben.

Wir ersuchen, uns umgehend, spätestens bis 20. September 1913 Ihre Bestellungen bekanntzugeben.

Mit Parteigruß

Der Vorstand des Arbeiter-Abstinenzbündnisses in Oesterreich.

Erklärung.

Der Sekretär erklärt den Einsender der Notiz im „Jugoslavanski Zveznicar“ vom 5. September 1913, der behauptet, daß Oberkondukteur Stierle nur wegen Wechselaufschneiben in der Station St. Lucia-Kolmeim vom Fahrplan abgezogen wurde und daß ich meine Mitbestimmungen, die Stierle abgeben, habe, für einen gemeinen Lügner und Verleumder, insofern er nicht die Wahrheit seiner Behauptung nachweisen kann.

Philipp Motre, Oberkondukteur, Wdrz, Staatsbahn.

Abiso.

Bei der Wächterkonferenz in Marburg wurde dem Genossen Florian Stigl, Weichensteller in Steinbrück, der Hut verläuft. Genosse Stigl erucht um Zahlung des Hutcs an seine Adresse.

Preisaußschreiben des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Auf Beschluß des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiemit Geldpreise im Gesamtbetrag von 30.000 Mark zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. Für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

- I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung, II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel, III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen, IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen. B. Für hervorragende schriftstellerische Arbeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 7500 Mk. und im Mindestbetrage von 1500 Mk. verliehen. Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1916.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

- 1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftliche Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit vom 1. April 1909 bis 31. März 1915 fallen, werden bei dem Wettbewerb zugelassen. 2. Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Patentes durch diese Verwaltung unterstützt sein. 3. Preisbewerbungen sind nicht an die geschäftsführende Verwaltung des Vereines, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten. 4. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen dem Erfinder, nicht aber dem Zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes. 5. Die Verwerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann. 6. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnützung oder Nachnutzung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patent etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht. 7. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen. 8. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckeremplaren beigelegt sein, die zur Verfügung des Vereines bleiben. In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche den Wettbewerb umfaßt. Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisaußschuß. Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisaußschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

- 1. Motorraffine bis zu 40 Kilometer Stundengeschwindigkeit, die von zwei Männern auf Lieberwegen oder an sonst geeigneter Stelle ausgeführt werden kann, zur Beförderung von drei bis vier Personen eingerichtet und für ungünstige Witterungsverhältnisse mit verlässbarem Verdeck versehen ist. 2. Vereinfachung des Vorganges bei der Verfahrseinteilung und der Ermittlung der Anteile aus den Frachtfäden sowie bei der Verrechnung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr. 3. Vergleich des Ein- und Zweiachsenantriebes von Vierachslernlokomotiven in Hinsicht der baulichen und dynamischen Verhältnisse mit besonderer Berücksichtigung der Beanspruchung der Kurbelachsen. 4. Kritische Abhandlung über die Drehgestelle der Wagen in schnellfahrenden Zügen und ihren Einfluß auf den Gang der Wagen. 5. Vorrichtung zum schnellen Verbinden und Lösen der Faltenbälge zwischen Durchgangswagen. 6. Einfache Vorrichtung, mit der Eisenbahnschienen von Eisenbahnwagen, insbesondere auch auf freier Straße, sicher und schnell abgeladen werden können. 7. Ein Meßapparat zur Bestimmung der in den Schienen unter den Betriebslasten auftretenden Spannungen. 8. Mechanische Einrichtung zum schnellen Ein- und Ausladen der Gepäckstücke und Postpakete. 9. Methoden oder Hilfsmittel, um bei langen Zügen (Güterzügen) die vorschrittsmäßige Durchführung der Bremsproben bei durchgehenden Bremsen in kürzester Zeit zu sichern. 10. Kritische Darstellung der mechanischen Umschlagvorrichtungen für die Entladung von Kohlen und anderen Massenartikeln aus Eisenbahnwagen in Wasserfahrzeuge.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes vom 1. Oktober 1914 bis 15. April 1915 postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereines eingereicht werden.

Berlin, im Juli 1913.

W. v. Köfenerstraße 28-29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Briefkasten der Redaktion.

Böhmisch-Ramitz, Brünn II, Billaß I und II. Die Versammlungsanträge sind für die vorige Nummer zu spät eingelangt. — Mitglied 256. Dekrete werden aus Sparungsrückichten nicht mehr ausgestellt. — Vogt, Obergrund. Sie haben in der Gehaltsstufe von 1000 bis 1100 Kr. zwei Jahre Wartefrist. Da Sie am 1. Jänner 1912 die 1000 Kr. erreichten, rücken Sie in die 1100-Kr.-Stufe am 1. Jänner 1914 vor. — J. W. Nr. 69. Sie haben keinen Anspruch auf einen Härtenausgleich und rücken in die 1100 Kr. am 1. Juli 1915 vor. (692 J. Nr. 1913). — P. R. Der Fahrpreis dritter Klasse bis Zabutsch beträgt bei lombardischer Fahrt bis Dreibitz Schnellzug, sodann Personenzug Nr. 1630. Entfernung 359 Kilometer.

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

Billige Bettfedern und Daunenn. Fertige gefüllte Betten aus dichtem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, baumigen und dauerhaften Bettfedern K 10-12, 14-16, 18-20, Einzelne Koppolster K 10-12, 14-16, 18-20, Koppolster 90x70 cm gross K 4-6, 5-6, Untertuchente aus bestem Bettgarn 180x116 cm gross K 13-15 und K 15-16 versendet von K 10- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung. Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Durch vergleichende Prüfungen wurde nachgewiesen, daß Hammer Brot in seinen Gesamtvorzügen alle anderen Brotsorten übertrifft! Verkaufsstellen sind durch unsere bekannten Schilder kenntlich!

Parteigenossen! Bestellen Sie auch jeder für eure Familie ein Paket feinstreifer Nette, enthaltend: Prima Kanwas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Besir für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Nette beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Nest bestens verwendet werden. Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß Leopold Wicel, Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der politischen Orts- und Bezirkorganisation.

Billige Bettfedern Fertige gefüllte Betten. 500 neue geschlossene K 9-60 bessere K 13-15, weiche baumwollene geschlossene K 18-20, K 24 - schneeweiße baumwollene geschlossene K 30-35, K 38-42, K 45-50, K 55-60, K 60-65, K 70-75, K 80-85, K 90-95, K 100-105, K 110-115, K 120-125, K 130-135, K 140-145, K 150-155, K 160-165, K 170-175, K 180-185, K 190-195, K 200-205, K 210-215, K 220-225, K 230-235, K 240-245, K 250-255, K 260-265, K 270-275, K 280-285, K 290-295, K 300-305, K 310-315, K 320-325, K 330-335, K 340-345, K 350-355, K 360-365, K 370-375, K 380-385, K 390-395, K 400-405, K 410-415, K 420-425, K 430-435, K 440-445, K 450-455, K 460-465, K 470-475, K 480-485, K 490-495, K 500-505.



Grässlich
hoch Preise werden oft für
Herren- und Damenstoffe
gezahlt. Dies kann jeder Privater
vermeiden, wenn er seinen Bedarf
in diesen als auch in
schlesischen Leinen- und
Waschwaren

direkt vom Fabriksplatz deckt.
Vorlagen Sie daher kostenlose
Zusendung meiner reichhaltigen
Herbst- und Winter-Musterkollektion.
Führe nur erstklassige Erzeugnisse.
Tuchverandhaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schles.)

Borzellanpfeifen

Salzpfeifen, Stradaopfeifen, Rundbisse,
Weichrohrpfeifen und alle Rauchpfeifen.
Berner Englers Gesundheitspfeifen 2 Stk.

Photographien

auf Porzellangegenständen in innerer
reicher Ausführung. Schönster
Geschmack. Kaufen Sie Pfeifen und
Rauchpfeifen nur beim Erzeuger.
Verlangen Sie Preisliste. Sammlern
von Aufträgen hoher Rabatt.

Josef Engler

Pfeifenfabrik und Porzellanmalerie
Luz a. d. Donau, Melchargasse 4.
Größtes und größtes Spezialgeschäft der
Rauchpfeifenbranche Oesterreichs.

Magenleidende!

Wenn bisher nichts
geholfen bestellt
D. Löszlo's Magensalz
Originalschachtel Nr. 329
und Porto
Sanct Gellert Apotheke
Budapest. 1/10

40-50 Kr. wöchentlich

auch als dauernder Nebenberuf,
kann jedermann ohne Kapital, ohne
Einkauf in seinem Beruf, mühelos
verdienen. Auskunft erteilt gratis
Janas Althaus, 1er, Königshof an
der Gasse 661.

Intelligenter Mann,

pensionierter Eisenbahner bevor-
zugt, wird als Zeitungspost-
porteur für einen großen Bahnhof
aufgenommen. Offerten unter
'Dauerhafte Existenz' an M. &
W. Witzel, Prag, Graben 33.

Frauen!

Wenn alle Mittel versagen, nehmen
Sie bei Erkrankungen nur die tausend-
fach bewährten Dr. Schneider's Menstru-
Lösungen. Preis 3 Kr., extra stark 6 Kr.
Garantiert unschädlich. Diskreter Ver-
sand nur gegen Voreinsendung des
Geldes durch Eugen Müller, Colmar
im Elsass, Schleibach 18.

Postentausch!

Stationenleiter der Direktion Wlitzsch
wünscht mit jedem der Nordbahn zu
tauschen. Aufchriften unter 'A De-
pote' an die Administration dieses
Blattes erbeten.

Kropf

dicken Hals, Drüsen beseitigt
man rasch und gründlich durch
Hollerdauer Kropfbalsam
Flasche 4 Kronen.
Stadtpotheke Pfaffenhofen
a. d. Alm 154 (Bayern).

Speisekartoffeln

Nr. 550, Futterkartoffeln Nr. 350,
Rübebel Nr. 8, Apfel von Nr. 16-
bis Nr. 24, Kopfkraut Nr. 5 - per
100 Kg. versendet jedes Quantum

J. Jęglitsch

in Kranichfeld (Unterleiser).

Beste böhmische Bezugsquelle!

Billige Bettfedern!
1 kg graue, gute, geschliffene 3 K,
bessere 4 K; prima halbwelche 3 K 50;
welche 4 K; welche, flaumige 5 K 10;
1 kg hochfeine, schwebeliche, ge-
schliffene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunenn
(flamm), graue 6 K, 7 K; welche, keine
10 K; allerfeinster Brustflaum 12 K.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigen roten, blauen, weißen oder gelben Stauung, 1 Tuchent, 180 cm
lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm
breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 16 K;
Halbdunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchenten, 200 cm
lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K, 15 K; Kopfkissen 3 K, 4 K, 5 K; Kopfkissen, 90 cm
lang, 70 cm breit, 4 K, 5 K, 6 K, 7 K, 8 K; Unterdecken aus flamm,
gefütterter Woll, 180 cm lang, 110 cm breit, 12 K, 13 K, 14 K, 15 K. Versand
gegen Nachnahme von 12 K an franco. Umsonst geschickt, für Nichtpassendes
gegen Nachnahme von 12 K an franco.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

Ohrensaufen

Ohrenkink, Schwerhörigkeit, nicht
angeborene Taubheit beseitigt in
kurzer Zeit

Gehöröl Marke Santt Pangratius

Preis 4 Kronen. Versand:
Stadtpotheke Pfaffenhofen
a. d. Alm 154 (Bayern).

Von Kavaliere

abgelagte und von k. k. Vorsatz-
ämtern ausgelöste
neue und übertragene
Herrenanzüge von K 12.- bis K 40.-
Überzieher von K 8.- bis K 30.-
1a Stoffhosen von K 2.70 bis K 12.-
Prima Gummimäntel K 16.-
1a Blaugradanzüge nur K 3.-
1a Arbeitermäntel nur K 3.50

la Schuhe enorm billig

Auch neue Herren- und Damenwäsche,
Leinwand, wie: Handtücher, Tisch-
tücher, Bettzeuge, Leintücher, Ge-
schirrtücher etc. zu den billigsten
Preisen bekommen Sie nur bei

GROSSBARD, VII. Burggasse 81
Provinzverand per Nachnahme.
Nichtpassendes umgetauscht oder
Geld retour.

Bei Flechtenleiden

aller Art, speziell bei wässrigen und
Schuppenflechten unüberwindlich,
Dantonschlag, Säuererhdal-
auschlag, selbst in den hartnäckigsten
Fällen, wo alle bisher angewandten
Mittel versagen, verschafft

Euzema-Balsam

sofort Hilfe. - Euzema-Art ohne jede
Berufshörung. - Patentamtlich gesch.
141.565. Preis 3 Kr.
Probeposten 3 Kr.

Bares Geld

verschwinden Sie beim Einkauf
von fertigen Num und Litoren.
Mit meinen vorzüglichen Eisen-
zeugen können Sie mühelos die
feinsten Vitore selbst herstellen.
Eine Flasche genügt für fünf
Liter feinsten Altkater oder drei
Liter feinsten Alkohol-Sammel-
samt genauer Gebrauchsan-
weisung nur Kr. 1.20, alle drei
Flaschen zusammen nur Kr. 3.-.
Einzeln Flaschen nur gegen
Voreinsendung des Betrages,
auch in Dreimarkten, von drei
Flaschen an auch per Nachnahme,
franco jeder Poststation.

C. Hitzmann

Eisenzeug-
Humpolec 151 in Böhmen.
1000 Anerkennungs schreiben!
Keine Filiale!

Dankfagung.

Für die zahlreiche Beteiligung an
dem Zeichenbegangnis meines un-
ergründlichen Gatten sowie für die krauz-
senden, spreche ich dem Herrn Vorstand
von Wittmannsdorf und den achtbaren
Beratungen der k. k. Staatsbahnen,
Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Alpen
und Nord-Ebenbürgen-Eisenbahnen
meinen besten und innigsten Dank aus.
Rebbersdorf, im September 1913.

Katharina Seebacher u. Sohn.

Ehrenerkärung.

Ich erkläre hiermit, dass er ganz unbegründet den Antrag
des Herrn Seebacher auf Entlassung
gelesen hat; er sieht die Beschuldigung
gerade und bitter hiennt d'entlich um
Entschuldigun.

Witzschlag, am 4. Sept. 1913.
Johann Kranzhauer.

Erdsäpfel, la . . . 100 kg K 5-00

Zwischel . . . 100 " " 12-
Apfel . . . 100 " " 20-
Krautköpfe . Stück 8 bis 10 Heller
versendet jedes Quantum per Nach-
nahme Ivana Colnar, Landes-
produktengeschäft, Krainburg.

Advertisement for 'Der Eisenbahner' magazine, featuring an illustration of a train and text about subscription rates and a free catalog.

Advertisement for 'Beste u. reellste Bezugsquelle!' featuring a swan logo and 'Bettfedern, Daunenn'.

Advertisement for 'Fertig gefüllte Betten' with detailed specifications for various bed types and prices.

Advertisement for 'Sofef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald)'.

Advertisement for 'Hausfrauen-Spruch' regarding Blaimscheins 'Unikum'-Margarine.

Advertisement for 'MÖBEL' by 'Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142'.

Advertisement for 'Ria-Balsam' and 'Wasser sucht' by 'Remeny, Kaschau (Kassa)'.

Advertisement for 'Wilhelm Beck & Söhne' with contact information for Vienna.

Advertisement for 'Wien VI, Hirschengasse 25' featuring a factory for iron uniforms and equipment.

Advertisement for 'DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS' in Vienna.

Large advertisement for 'Leinenfabrik Kraus' offering linen products and a free catalog.

Advertisement for 'Bei alten, schmerzhaften Fußleiden' by 'Jos. Kraus'.

Advertisement for '! 500 Kronen!' and 'Wasser sucht' by 'Remeny, Kaschau (Kassa)'.

Advertisement for 'Brüner Stoffe' by 'Etzler & Dostal, Brünn'.

Advertisement for '1913er Junggeflügel!' by 'S. ELLENBERG'.

Advertisement for 'Mit jedem Tage' and 'Kampiums Dasolin'.

Advertisement for 'Alle Männer' by 'Schallehn & Wollbrück'.

Advertisement for 'OLLA-GUMMI' by 'J. GRUNER'.

Advertisement for 'Trinken Sie gern?' featuring 'Kognak, Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.'.

Advertisement for 'GUMMI' by 'Direkte aus Paris'.