

Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft fern:  
Dah Brot und Arbeit uns gerüster stehen,  
Dah unsere Stube in der Schule lernen  
Und unsere Weise nicht mehr betteln gehen.  
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Gedronto 38.415.



# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

### Sprechstunden

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

### Insertionspreis:

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

### Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich . . . . . Kr. 2-88  
Ganzjährlich . . . . . 5-76  
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 30

Wien, den 20. Oktober 1912.

20. Jahrg.

Wichtig für die Agitation und zur Aufklärung über die den Eisenbahnern drohenden Gefahren:

## Das Konfiskationsrecht der Eisenbahner im österreichischen Strafgesetzentwurf.

Eine kritische Erläuterung

von  
Franz Lill.

Wir ersuchen unsere Ortsgruppen und Vertrauensmänner um weiteste Verbreitung dieser wichtigen Broschüre.

Preis per Einzulexemplar 20 Heller. Bei Abnahme von mindestens 20 Stück entsprechender Rabatt.

Zu beziehen entweder direkt durch die Druck- und Verlagsanstalt Carl u. Louis Schwabe, Wien V, Müdigergasse 24, oder durch die Redaktion unseres Blattes.

## System Hohenburger: „Es wird weiter konfisziert!“

Zu unserer letzten Beschlagnahme.

Die letzte Nummer unseres Blattes wurde zur Abwechslung wieder einmal konfisziert, und zwar fielen — wie unsere Leser aus der veranstalteten zweiten Auflage ersehen haben — zwei Stellen aus dem Leitartikel dem staatsanwaltlichen Ueberreifer zum Opfer. Wir haben zunächst gegen das Konfiskations-erkenntnis, womit sich der Herr Dr. Mager seine Beschlagnahmeverfügung heiligen ließ, den Einspruch angemeldet und es wird auch überdies noch an anderer Stelle mit den zwei Herren, die jetzt in Wien auf die Presse losgelassen werden, ein ernstes Wort geredet werden. Die vormärzliche Art, nach der in Oesterreich jeder staatsanwaltschaftliche Bureaufkrat geradezu souveräne Herrscherrechte über die Presse besitzt, feiert nämlich gerade in den letzten Monaten wahre Triumphe. Kein Tag vergeht, an dem nicht irgendwo ein Blatt daran glauben muß, daß das staatsgrund-gesetzlich gewährleistete Recht der freien Meinungs-äußerung eine Fiktion ist, und daß es noch immer zur landesüblichen Sitte gehört, den Geist des Wider-spruches durch den Büttel erwürgen zu lassen. Natürlich sind es vor allem die sozialdemokratischen Blätter, die auf solche Weise wie Hunde an der Leine geführt werden, damit nicht durch sie das Staatswohl irgend-wie gefährdet wird.

Auch bei dieser Konfiskation, mit der der Herr Mager unseren Treffschuß, den wir dem Staat aufs dicke Fell brannten, in so anerkennender Weise quittiert hat, handelte es sich lediglich darum, die Kritik zu unterdrücken, die wir an der Art und Weise übten, wie der Staat als Arbeitgeber auf seinen Eisenbahnen Sozialpolitik betreibt. Weil wir nämlich an die Tatsache, daß der Staat das, was er den Arbeitern der k. k. Staatsbahnen auf der einen Seite durch eine sogenannte Lohnregulierung gibt, auf der anderen Seite durch eine verschlechterte Vorrückung wieder doppelt wegnimmt, ein paar harte, aber durchaus gerechtfertigte Worte geknüpft hatten, deshalb mußte diese Kritik durch den Anbel des feigen objektiven Verfahrens erstickt werden. Wir werden uns aber erlauben, noch an anderer Stelle über die ganz eigen-

tümliche Art ein Wort zu reden, wie der Herr Mager seine Konfiskationspraxis gegen uns handhabt. Es ist nämlich bezeichnend, daß die Konfiskation beinahe dreizehn volle Stunden nach der Vorlage des Pflichteremplars erfolgt ist, so daß bei dem Umstand, als die Expedition der hohen Blattaufgabe längere Zeit beansprucht, beinahe der größte Teil der fertigen Blätter der Beschlagnahme zum Opfer fiel und in die Stämpfe kommen muß. In der Aera des nationalverbändlerischen Justizministers hat sich das Konfiskationsgeschäft so prächtig entwickelt, daß wir jetzt gleich zwei Prekzuraatsanwälte in Wien haben, einer kann's schon nimmer dermachen — aber nichtsdestoweniger brauchen die zwei Herren 13 Stunden Zeit zur Ueberlegung, ob der ihre Bedenken erregende Zeitungsartikel gegen das Gesetz verstößt oder nicht.

Aber die Herren Mager und Hubinger täuschen sich wenn sie etwa meinen, daß wir uns durch ihre besondere Schneidigkeit davon abhalten lassen, mit der Staatsbahnverwaltung so zu reden, wie wir es für nötig halten. Bei Schwerhörigen muß man laut reden, auch wenn es den Staatsanwälten auf die Nerven geht.

Unsere Genossen aber bitten wir, durch eine rege Agitation den Schaden wieder gutmachen zu helfen, den uns der Staatsanwalt zugefügt hat. Werbet neue Mitglieder für die Organisation, auf allen Straßen und in allen Werkstätten, überall. Damit helfst ihr uns, den Kampf für eure Interessen uner-schrocken weiterführen zu können. Es ist die einzige und beste Antwort auf das System Hohenburger!

## Staatliche Sozialpolitik.

Die Arbeiterfürsorge bei den österreichischen Staatsbahnen.

Wir haben über die ganz eigentümliche Art, wie der österreichische Staat auf seinen Eisenbahnen Sozialpolitik betreibt, schon an dieser Stelle gesprochen und das Komödientenspiel aufgezeigt, das jetzt unter dem Titel sozialer Fürsorgemaßnahmen in Szene gesetzt wird. Aber das System, das jetzt, wo die Lebenslage des unteren Personals unter der fortschreitenden Teuerung immer drückender wird, augenscheinlich aufgerichtet werden soll, muß noch weiterhin der Öffentlichkeit aufgezeigt werden, damit sie sieht, wie ranzig jenes „soziale Del“ beschaffen ist, mit dem unsere staatliche Bureaufkratie gefalbt ist.

An der Methode, wie der Staat den Eisenbahnarbeitern „unter die Arme greift“, um ihnen ihre soziale Lebenslage zu erleichtern, wird — wie man bereits an unseren früheren Darlegungen gesehen hat — auch der hartgesottenste Scharfmacher seine Freude haben können. Denn das Kunststück, daß man den Arbeitern eine Lohnerhöhung gibt, um sich auf der einen Seite durch einen fein erdachten Trick für die dadurch entstehenden Ausgaben schadlos zu halten, ist unseres Wissens vom privaten Unternehmer nicht fertiggebracht worden und erst die staatliche Bureaufkratie, deren Weisheit auf anderen Gebieten verfaßt, hat das wunderbare Musterbeispiel erfunden, an das sich der private Ausbeuter wie an einem sorgfältig ausgearbeiteten Schema wird halten müssen. Der Staat, der sonst überall, wo man das Wesen des Fortschrittes richtig erfaßt hat, den sozialen Geist verkörpert, war freilich bei uns immer von jenem kleinsten Krämergeist besetzt, der erst durch harte und mühevollen Kämpfe überwunden werden mußte. Aber die staatliche Bureaufkratie hat, was bei uns das Schlimmste ist, aus keinen Erfahrungen Nutzen gezogen, und so kommt es, daß sie regelmäßig bodbeinig

wird, wenn dem Notwendigen und Dringlichen irgend-wo Rechnung getragen werden soll.

Daß es sich, wie schon erwähnt, um ein wohl-ausgeklügeltes System, um ein berechnendes Kunststück handelt, beweist nicht allein die Tatsache, daß den Arbeitern durch die verschlechterte Vorrückung genommen werden soll, was ihnen durch die Lohnauf-besserung, und zwar da nicht allgemein, gegeben wird, es kommen auch weitere Kunstgriffe hinzu, mit denen die Eisenbahnverwaltung ihre finanziellen Vorteile zu wahren versteht. Da haben wir zunächst die Art, wie auch bei den Verschiebern der verstaatlichten Staatsbahn manipuliert wird. Diese hatten zu ihrem bisherigen Lohn eine separate Lohnzulage von 20 S. Mit 1. Jänner 1912 erhielten sie zwar die Lohn-aufbesserung von 20 S., aber gleichzeitig wurde ihnen die frühere Zulage ein-gestellt. Ganz ähnlich erging es auch den Wächtersubstituten bei der Nordwestbahn in Böhmen. Den Vorarbeitern wurde bisher ein höherer Lohn bezahlt. Nach der „Regulierung“ erhält ein Arbeiter, der Vorarbeiter wird, bloß eine Zulage von 40 S. auf seinen Lohn als Arbeiter, und zwar nur so lange, als er Vorarbeiter ist. Am köstlichsten wird die Vorgangsweise bei jenen, die schon früher Vorarbeiter waren. Ist der Betreffende zum Beispiel als Arbeiter mit 3 Kr. eingetreten und mittlerweile Vorarbeiter geworden und erreichte damit Kr. 3'30, so werden von diesem Lohn 40 S. als Zulage berechnet, so daß, wenn der Betreffende seinen Posten als Vorarbeiter verliert, er eigentlich nur Kr. 2'90 erhält, also nach mehrjähriger Ver-wendung weniger als bei seinem An-fang.

In gleich wunderbarer Weise wurde an der Ar-beitszeit „reformiert“. Sie dauerte bekanntlich im Sommer von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends, mit Frühstück- und Zwischenpausen, und begann im Winter um 7 Uhr früh und endete ohne die erwähnten Pausen um 5 Uhr nachmittags. Die „Reform“ macht sich bereits fühlbar, indem eine Anzahl von Bahn-erhaltungssektionen angeordnet hat, daß auch im Winter von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends gearbeitet werden müsse.

Daß es sich bei allen diesen Maßnahmen, die eigentlich die Verwirklichung der wie man weiß vom obersten Chef der Staatsbahnverwaltung angekün-digten sozialen Reformen darstellen sollen, um zum Teil bedenkliche Verschlechterung handelt, ist so klar, daß auch der Dummste nicht getäuscht werden kann. Und doch handelt die Regierung dabei ganz offenbar in der Annahme, nicht nur die einzelnen Arbeiter, sondern auch die weite Öffentlichkeit irreführen zu können. Denn es wäre schlechterdings unbegreiflich, wie man sonst einen Weg einschlagen könnte, der not-wendigsterweise zur höchsten Erbitterung unter den be-troffenen Arbeitern führen muß. Daß unter der Teue-rung die Arbeiter am stärksten leiden, das hat selbst der Eisenbahnminister anerkannt, und seine gewun-denen Erklärungen mußten im Zusammenhang damit so gedeutet werden, daß man mit wirklichen Verbesse-rungen den Arbeitern in ihrer hartbedrängten Lage beizustehen, die Absicht hat. Das ist heute freilich in gar keiner Weise geschehen, und die Wege, die man eingeschlagen hat, müssen als reiner Hohn empfunden werden, der dem Hunger der Notleidenden noch hinzu-gefügt wird. Wer auch soll noch in dieser Zeit, wo die Teuerung ans Lebensmark greift, den Glauben an die reiblichen Absichten der Regierung und der Staatsbahn-verwaltung aufbringen, wenn man sieht, wie die linke Hand nimmt, was mit der rechten gegeben wird? Wahrhaftig, eine saubere Sozialpolitik, mit der da der Staat in allen Kunstgriffen der Arbeiterbemogelung voranspaziert!



Freilich, die Arbeiter können, wenn sie wollen, daraus viel lernen. Sonnenklar beweist auch diese Vorgangsweise, daß heute die Arbeiterschaft von diesem Klassenstaat, der nur Geld für die Bedürfnisse der Reichen, aber niemals für die Armen hat, nichts erwarten kann, wenn sie sich nicht selbst die Macht erwirbt, die nötig ist, um eine höhere Lebenshaltung zu erringen. Und da gibt es keinen anderen Weg, als vorerst noch die Indolenz zu besiegen, die leider noch immer unter den Arbeitern anzutreffen ist. Klarheit und Klarsichtbewußtsein vor allem, und eine starke, mächtige Organisation können die Widerstände besiegen, die wir hier so deutlich wieder am Werke sehen!

### Krieg und Wirtschaftslage.

Das Damoklesschwert eines Weltkrieges, dessen Dauer und Folgen nicht abzusehen sind, hängt über Europa. Am Balkan ist die Flamme, die zu einem verheerenden Brand werden kann, emporgezüngelt, der Kleinsten der Balkanstaaten hat seinen Ehrgeiz befriedigt, und der König Nikola darf sich rühmen, in all seiner Erbarmlichkeit das Werkzeug der Geschichte einen Moment lang gewesen zu sein.

Denn die Erschütterung des Balkanbrandes bedeutet den Beginn einer Periode von Unruhe und Gewalt für ganz Europa, einer Periode voll von Perspektiven tiefgreifender historischer und sozialer Umwälzungen. Der 8. Oktober bedeutet vielleicht einen der wichtigsten Tage der Geschichte, die von da an im Sturmschritt dahineilen wird, und so lächerlich klein unserem an ganz andere Größenverhältnisse gewöhnten Auge der barbarische Zwergstaat dort unten im verlorensten Winkel Europas erscheinen mag, es ist der Kiesel, der die Lawine ins Rollen gebracht hat. Oder glaubt noch jemand, daß das Verderben in seinem Lauf noch aufgehalten wird?

Seit Jahren haben wir dies Heranschleichen der Kriegsbestie vorausgesehen, und seit 1908, wo ein an sich so unbedeutender Akt wie die Verwandlung der bosnischen Okkupation in eine Besitzergreifung den Gegensatz zwischen Rußland und Oesterreich vor allen Augen enthüllt hat und dieser Gegensatz ganz Europa in das feindliche Lager von Dreierbund und Dreierbund zerpalten hatte, seitdem konnte man gewiß sein, daß der Kriegsausbruch dort unten nur eine Frage der Zeit sein würde. Und als vor einem Jahre Italien das Verbrechen des Tripoliskrieges beging, da war es klar, daß damit die ganze Orientfrage aufgelöst sei.

Was ein Krieg, und noch dazu ein solcher, dessen Wirkung und Umfang sehr leicht alle Beispiele der Geschichte übertreffen kann, in wirtschaftlicher Hinsicht für die arbeitenden Volksschichten bedeutet, braucht wohl kaum erst gesagt zu werden. Schon jetzt, wo wir am Anfang der Entwicklung jenes Dramas stehen, das leicht zu den gewaltigsten der Geschichte werden kann, machen sich die Folgen

bemerkbar. Seit dem Tage, wo die montenegrinische Kriegserklärung erfolgt ist, jagt an der Börse ein „Schwarzer Tag“ den andern. Die Kurse fallen rapid, und zeigen den Grad der beginnenden Unsicherheit im Wirtschaftsleben an. „Eine namenlose Angst“, so sagt ein Berliner Börsenbericht vom 11. d. M., „hat das Publikum ergriffen. Es stürzt an den Markt und bietet die Ware unterschiedlos zu jedem Preis aus. Gleichzeitig will die Spekulation sich ihrer Engagements entledigen. Ueberall Abgaben, nirgends ein Käufer. Die Kurse stürzen auch in Fälligkeiten, wo es gar nicht zu Abschüssen kommt. Die vorhandenen Kaufslimite sind schnell erledigt, immer weiter geht der Absturz, ohne Halt zu finden.“

Freilich wäre es für die Arbeiterklasse gleichgültig, wenn es sich dabei nur um die Verluste einzelner Wertpapierbesitzer handeln würde. Aber schlimmer und am schlimmsten sind die Rückwirkungen des Krieges auf das internationale Wirtschaftsleben, die sich jetzt bereits bemerkbar machen. Die Getreidepreise sind in den letzten Tagen ganz erheblich gestiegen. Vor einigen Tagen erhöhte sich am Berliner Markt der Roggenpreis um 4 Mk., später um weitere 7 Mk. Da die Türkei griechische Schiffe, die mit russischem Getreide beladen sind, beschlagnahmt hat, haben die russischen Händler den Getreideexport gänzlich eingestellt. Der russische Premierminister hat wohl den Rat erteilt, Getreide auf neutrale Schiffe zu verladen; aber das ist unmöglich, da bisher allein 80 Prozent des russischen Getreides auf griechischen Schiffen transportiert wurden. Die Roggen-, Weizen-, Hafer- und Gersteausfuhr Rußlands und Rumäniens stößt daher völlig und die Preise steigen in den sonst versorgten Ländern erheblich, zumal die kriegsgerüsteten Staaten selbst ihre Getreidevorräte vergrößern müssen. So erfährt die allgemeine Teuerung durch die Balkanmisere noch eine Verschärfung.

In den Balkanländern selbst hat der Krieg zu einer fast völligen Störung von Handel und Verkehr geführt. Das Personal ist durch die Mobilisierung entzogen. In Bulgarien und Serbien haben die Regierungen einen allgemeinen drei Monate gültigen Zahlungsausschub verkündet. Alle Schulden sind danach erst Ende dieses Jahres zahlbar. Damit sind alle finanziellen Transaktionen in den beiden Ländern bis auf weiteres unterbunden.

Auch der Verkehr mit dem Ausland leidet natürlich darunter. So warnt das deutsche Reichsamt des Innern offiziell: „Die serbische Regierung hat für die Dauer des Mobilisierungszustandes ein Handelsprovisorium für das Inland erlassen, dessen Wirkung sich jedoch auch auf Zahlungen nach dem Ausland erstrecken muß, weshalb einstweilen Vorsicht bei der Kreditgewährung geboten ist. Eine ordnungsmäßige Erledigung von Reklamationen durch die serbischen Behörden ist zurzeit nicht zu erwarten, da bei allen Behörden der Geschäftsgang wegen der Einziehung der Beamten stockt.“

Die Zahlungseinstellungen auf dem Balkan und die Störung der Zufuhr haben auch bereits zu Betriebseinschränkungen und Insolvenzen im Ausland geführt. Insbesondere die Industrie Oesterreichs, das mit dem Balkan im regsten Güteraustausch steht, leidet darunter. So ist die Textil- und Stidereiindustrie Borsalbergs von der Balkankrise bedroht. Auch unmittelbar werden einzelne Arbeiterkreise unter der von der europäischen Diplomatie geschürten Krise leiden. Arbeiterentlassungen haben in einigen wenigen Betrieben bereits stattgefunden.

Das aber ist erst der Anfang, und der läßt schon erkennen, daß wir einer regelrechten Periode des wirtschaftlichen Elends entgegengehen, wenn der Krieg größere Dimensionen annimmt. Und es ist wohl, wie die Dinge liegen, kaum zu erwarten, daß uns das erspart bleibt, was jeder im Interesse der Kultur, die auf Jahrzehnte hinaus in den Boden gestampft wird, vermeiden wissen will. Der Kampf um Konstantinopel, den dieser Krieg eröffnet, bedeutet vor allem für Rußland die stärkste Aufforderung, sein altes und wichtigstes Ziel, das es nie aus den Augen verloren hat, aufs neue aufzunehmen und die Herrschaft über die Dardanellen zu erringen. Er bedeutet für Oesterreich die Gelegenheit, den Versuch zu machen, seinen imperialistischen Traum der Eroberung von Saloniki zu verwirklichen. Als Nachbar von Serbien, im Besitz von Bosnien und Herzegowina, ist Oesterreich ja selbst ein Balkanstaat, dessen Machtinteressen von jeder Aenderung unmittelbar berührt werden. Aber jedes Vordringen Oesterreichs stößt auf den Widerstand Rußlands und erzeugt den Gegenstoß Italiens, das nach der albanischen Küste strebt. In Rußland herrscht der Absolutismus und ein Krieg um des Balkans willen findet zugleich die stärkste Unterstützung in der nationalistischen Erörmung. Auch über die österreichische auswärtige Politik vermag die Volkskontrolle wenig und Italien wird jetzt von allen Fiebern des Chauvinismus geschüttelt. Und da sollen wir den Diplomaten glauben, ihr sanftes Zureden werde den Krieg lokalisieren?

Jedes Uebergreifen dieses Krieges auf einen Großmachtstaat bedeutet aber das Lebendigwerden neuer Eroberungsgelüste in einem anderen Staate. Und so stehen die Völker Europas vor der Gefahr eines Weltkrieges, der alle Schrecken des Krieges, verschärft durch die moderne Waffentechnik, über sie bringen müßte. Welche Kräfte aber dadurch im Innern der Staaten notwendigerweise ausgelöst werden können, das mag heute niemand zu prophezeien. Sicher aber ist, daß wir am Vorabend großer historischer Ereignisse stehen und daß dieser Anfang sehr leicht der Anfang vom Ende sein kann. Die Arbeiterklasse aber muß jetzt jeden Augenblick ausnützen, um ihre Kräfte zu sammeln, die sie in den ersten Tagen, die über uns kommen werden, dringender braucht als je!

### Feuilleton.

#### Rüfflungen.

Allüberall Geschrei nach Brot,  
Vom Atlas bis Archangel,  
In halb Europa Hungerstrot,  
Im halben bitt'rer Mangell

Die Schenern leer, die Steuern schwer,  
Die Ernten schlecht geraten —  
Doch immer mehr und immer mehr  
Und immer mehr Soldaten!

Geld her für Pulver und für Blei!  
Für Reiter und für Rosse!  
Chassepots, Büchsnadel, allerlei  
Weittragende Geschosse!

Dem Kaiser Geld! Dem Papste Geld!  
Nur immer frisch von hinten  
Geladen! Denn der Lauf der Welt,  
Hängt ab vom Lauf der Flinten.

Georg Serwegh.

#### Vom österreichischen Beamten.

Wenn jemand es etwa riskieren wollte, auf die Worte Hermann Wahrs als die eines Magisters zu schwören — der neue praeceptor Austriae würde selbst nicht wenig über diesen Reiven schmunzeln — so hätte er den Urgrund alles österreichischen Unglücks gefunden. In dem Buche „Austriae“ (Verlag von E. Fischer in Berlin) heißt's: „Der den österreichischen Beamten nicht kennt, in seiner ungeheuren Geisteslosigkeit — verräterisch nach oben und unten — diesen grotesken Tyrannen, der alles wagen darf, weil er nichts zu verantworten hat, weil er immer anonym bleibt, weil er nirgends zu fassen ist, weil nichts ihn bündigt, kein Rechtsbegriff, kein Pflichtgefühl, keine Liebe zum Vaterland, keine Rücksicht auf den Staat, keine Furcht vor dem Volke, der wird nichts von allem je begreifen können, was sich täglich bei uns begibt.“

So ungeheuerlich, nach dem Vorbild eines Theaterhöfemais, diese Charakteristik geraten ist: jeder, der den österreichischen Bureaufürsten erlebt oder erduldet hat, wird etwas richtiges darin fühlen. Freilich, wer ihn gründlich erlebt hat, der sieht doch noch ein wenig tiefer als Feuilleton-

wirkungen reichen: der weiß, daß der österreichische Bureaufürst nicht allein für sich, wie er ist, verantwortlich gemacht werden kann, daß er ebenso sehr ein Symptom eines tiefer verborgenen allgemeinen Zustandes bedeutet.

Auf jeden Fall ist er, als Typus, eine höchst bemerkenswerte, vielleicht nur mit sich selbst vergleichbare Erscheinung. Jeneindeinen friedlichen Bürger, der bisher ehrbar und unangefochten, aber auch ohne Konnexionen und höhere Verwandtschaft seine Strecke zog, trifft ein unermuteter Blich aus den mythisch umstrahlten Höhen. Ein wohlbegründetes Gesuch wird ihm abgeschlagen oder eine Verpflichtung auferlegt, die ihn empört, kurzum, er empfindet den Blichstrahl als Ungerechtigkeit. Er geht zu dem Amt, das ihm als die Gewitterwolke erscheint. Man würde nun erwarten, daß er dort einen Olymper fände oder zum mindesten seine Abgesandten, die ihn aufklärten oder preussisch-korrekt abwiesen. Statt dessen empfängt ihn ein beständig lebenswürdiger Herr, von höchst kongruenten Umgangsformen, mit dem er sofort in ein vertrauliches, jovial oder humorvoll angewärmeltes Plaudern gerät. Der Mächtige, gleichviel, ob in einem Unteramt oder im Ministerium selbst, teilt ihm mit, unter vier Augen natürlich und unter schmeichehaften Siegel der Verschwiegenheit: er finde ja persönlich auch das Vorgehen nicht ganz einwandfrei. Er braucht vielleicht sogar einen entzündend starken Ausdruck, schimpft ein wenig darüber, wie's bei uns zugehe, läßt ein wenig Resignation durchblicken (man hat's keineswegs leicht) und versichert schließlich: man würde ja persönlich sein möglichstes tun — aber... Ihr's damit deutet man schon und doch ein wenig respektlos demagogisch in noch unvollständiger Höflichkeit. Ist der also Empfangene ein Neuling, dann ist er hingerissen und dankt dem Beamten wie einem Menschen, der nicht etwa dazu da ist, Pflichten gegen den Staat und die Bürger zu erfüllen, sondern besonders netten Leuten Gefälligkeiten zu erweisen. Manchmal geht's vielleicht auch anders. Der Gewaltige ist nicht in der Laune zu einem freundschaftlichen Plauderstündchen (wer will's ihm verargen, was kann mehr ermüden?) und weist den Besucher nicht einmal korrekt-lübl, ganz einfach grob ab. Angenommen diesmal sei der Besucher ein Eingeweihter; er knickt also nicht zusammen, befiehlt vielmehr in ungewöhnlich klaren und bestimmten, vielleicht sogar schroffen Worten auf seinem Rechte. Dann wird der Bureaufürst in der Regel freundlich und bemüht sich, zu verziehen, zu entschuldigen und — wiederum womöglich Gefälligkeiten zu erweisen. Das sind zwei Fälle; es gibt noch unzählige Variationen. Man weiß nie ganz genau, wie's kommt. Nur eines kann man immer wieder erwarten, daß der Beamte zweierlei Nöcke trägt, die er gleichzeitig vor den Augen des Bürgers wechselt, einen offiziellen

Amts- und einen höchst liberalen, vielleicht sogar radikalen Hausrock. Und weil er nie ganz genau wissen kann, welchen Rock er im gegebenen Falle braucht und den bequemeren Hausrock zwar gern anlegt, es aber doch nicht immer wagen möchte: deshalb ist der österreichische Beamte immer unsicher.

Die Verunsicherung, die er zu vertreten hat, gerät ununterbrochen und schon seit Jahrzehnten in den gefährlichsten Widerspruch mit der alltäglichen Wirklichkeit. Und doch hat er immerfort von Amts und Eides wegen diesen Widerspruch nicht etwa zu überbrücken (darauf hat man „behördlicherseits“ so gut wie verzichtet), sondern zu leugnen. Das ist so gemeint: Die offizielle, nach außen aufrecht erhaltene Tradition des österreichischen Beamtentums setzt — noch immer — das zentralistische Oesterreich Josefs II. und Maria Theresias voraus. Ohne daß die Grundlagen dieses Zentralismus: Absolutismus und deutsche Staatsprache hätten gewahrt werden können. Ja, gerade diese sachlichen Grundlagen jener alten Staatsform werden von Amts wegen unermüdlich als heilig und abgetan bezeichnet. An seine Stelle ist längst ein demokratisches, parlamentarisches, von den Majoritäten regiertes Oesterreich getreten, das den Nationalitäten so viele Rechte als irgend möglich von Staats wegen gewährt. Der Zentralismus im alten Sinne ist Fiktion geworden. Wenn der böhmische Landtag streikt, dann arbeitet das Abgeordnetenhaus nicht, oder umgekehrt. Die Kämpfe an den Sprachengrenzen bestimmen immer wieder die kurzen Geschicke der Ministerien. Von den Teufen aus wird der Gesamtstaat gelenkt, nicht mehr vom Zentrum her. In die Beamtenhaft selbst, wenn wir nicht von der Institution sprechen, sondern von den lebendigen Menschen, die sie vertreten, sind längst zentrifugale Stimmungen und Gesinnungen eingebracht. Die Beamten wenigstens geben ihnen zum Teil recht deutlichen Ausdruck. Sie bemühen oft genug ihre amtliche Macht zur Slawisierung oder Germanisierung — von den ungarischen Behörden gar nicht zu reden. Aber das Beamtentum als Institution ruht immer noch auf einer vollkommen zentralistischen Staatsidee. Immer noch steht Galizien und Oberösterreich, Böhmen und die Steiermark, Schlesien und Krain unter denselben allgemeinen Befehlen — und tagtäglich fordert für deren Ausübung die Wirklichkeit in allen diesen Ländern besondere Einzelbestimmungen. So wird allmählich die Ausnahme zur Regel, weil die Regel selbst viel zu eng ist. Dennoch ist sie heilig, und der Beamte ist gezwungen, tagtäglich so zu tun, als wäre sie noch nie verletzt worden. Der deutsche Beamte zumal, der am längsten in jener zentralistischen Ueberlieferung lebt, auch wohl ihr von jeher mit dem meisten inneren Anteil diente und noch jetzt seiner Natur nach unter allen Völkern Oesterreichs am meisten dazu geeignet ist,



### Gegen den Krieg.

Die Gesamterekutive der österreichischen Sozialdemokratie erläßt folgenden Aufruf:

#### An das arbeitende Volk aller Nationen in Oesterreich!

Bulgarien und Serbien, Griechenland und Montenegro stehen in Waffen gegen die Türkei. Die Fürsten der Balkanhalbinseln haben den Mann aus den Armen seines Weibes, den Vater von seinen Kindern losgerissen, sie in ihre Uniformen gesteckt und auf das Schlachtfeld geschickt. Schon sausen die todbringenden Geschosse durch die Luft. Schon streuen die Maschinengewehre die Garben des Todes. Schon zerstören Schrapnell und Granaten in furchtbarem Bündelschlag Menschenleben und Menschenfleisch. Tausende werden auf dem Schlachtfeld fallen, Tausende im Feldlager der Cholera, dem Typhus erliegen, Tausende nach unsäglichem Leiden verkrüppelt zu Weib und Kind zurückkehren. Während der Tod auf dem Schlachtfeld ertötet, darben daheim, des Ernährers beraubt, Mütter, Frauen, Kinder! Not und Hunger, Jammer und Verzweiflung überall! So enden die Menschlichkeit, das Christentum, die Kultur des kapitalistischen Zeitalters in den Greueln des Krieges!

Aber so furchtbar die Schrecken des Balkankrieges sind, droht uns noch viel schrecklichere Gefahr. Die Wirren im Südosten haben in ganz Europa kriegerische Gier geweckt. Die Staatsmänner der Großmächte spielen mit dem Feuer. Nie war die Gefahr des Weltkrieges größer als in diesen Tagen! Wenn es den Völkern nicht gelingt, die Staatsmänner der Großmächte zum Frieden zu zwingen, dann kann der Balkankrieg in einem Krieg der Großmächte enden: in einem Kriege, der die Millionenheere Oesterreichs, Deutschlands und Italiens, Rußlands, Frankreichs und Englands in Bewegung setzen, über alle Völker Europas das furchtbare Elend heraufbeschwören, die europäische Zivilisation in einem Weltbrand vernichten würde.

Der Erb- und Todfeind der europäischen Kultur, der russische Zarismus, rüstet zum Kriege. Eben erst blutbesleckt aus dem Vernichtungskrieg gegen die Völker des eigenen Landes zurückgekehrt, bedroht er jetzt den Frieden Europas. Der Zarismus, der die besten Söhne des russischen Volkes auf seinen Nichtstätten, in seinen Kerker, in den Gindöden Sibiriens gemordet hat; der Zarismus, der Polens nationales Leben erwürgt, der Ukraina das heilige Recht auf die Muttersprache geraubt, Finnlands verbrieft Rechte zerrissen, Persien geknechtet und zerstückelt hat — er wagt es nach alledem, sich als Befreier und Beschützer der südslawischen Nationen zu gebärden, ihre jugendliche Volkskraft in seinen Dienst zu stellen und ganz Europa in Flammen zu setzen, um sich die Herrschaft am Bosphorus zu erobern!

sich einer abstrakten, den Staat nur formal beherrschenden Pflicht hinzugeben — hat denn auch im Laufe der letzten Jahrzehnte sich eine Praxis angewöhnt, die ihn des lebendigen Zusammenhanges mit dem Volke und der Wirklichkeit an mehr als einer Stelle beraubte. Daneben finden sich immer wieder in erstaunlicher Fülle Beamte, die sich von der Institution unabhängig erhalten und durch eigene persönliche Wege ihren Beruf mit Kultur und Gegenwart verbinden. Aber sie bleiben zumeist wirkungslos, weil ihnen die Institution nicht folgt. Immer wieder von Zeit zu Zeit spürt man, daß von irgendeiner amtlichen Stelle aus eine persönliche Kraft wirkt: Förderung des Kunstgewerbes, oder einer alten Heimindustrie, oder Bodenreform, oder eine Erziehungsreform, oder Jugendspiele, irgend etwas dergleichen wird in Erwägung gezogen. Aber das meiste verläuft sachte im Sande. Es fehlen die lebendigen Wechselwirkungen zwischen Beamtentum und Publikum. Das zuckt die Achseln und spottet über den „grünen Tisch“. Und der einzelne Beamte, der vielleicht mit starkem Kulturwillen und mit Schaffensfreude anfing, fängt sich dem Schematismus und sinkt in die graue österreichische Resignation, aus der man sich nur durch Fiktion, nicht aber durch Taten wiedererhebt.

Man wird mir vorwerfen, eine ähnliche Klust zwischen Beamten und Staatsbürger bestehe überall. Im Deutschen Reich sei sie genügend oft besprochen, und in anderen Staaten zeigt sie sich selbst dem fremden Beobachter. Das Bild, das etwa Alexander Nielland von der norwegischen Bureauratie entwerfe, biete höchstens andere Formen, aber dasselbe Wesen. Bewußt werden hinter dem öffentlichen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen Leben die Institutionen des Staates immer ein Stück zurück sein; die Hauptaufgabe aller inneren Politik soll ja darin bestehen, diesen Vorsprung, den in der Entwicklung immer wieder das Leben vor allen feinen Formen gewinnt, einzuholen. Aber hier oben liegt das für die Beurteilung des amtlichen Oesterreichs Entscheidende: sein Beamtentum wird in jenem Bestreben, dem Leben der Völker und der Zeit nachzukommen, getrennt von einer Berufsauffassung, die rückwärts schaut. Die Vergangenheit ringt im österreichischen Beamtentum noch allzu schwer mit einer ungewissen Zukunft, und der Kampf zeitigt die seltsamsten Erscheinungen in allen Stufen vom Komischen zum Tragischen. Gerade Hermann Bahr hat manche von diesen Erscheinungen geschildert, wenn auch zumeist zu sehr von außen erfaßt, vor allem in seinem Roman „Drul“. Man darf es freilich nicht so eilig haben wie er. Man muß schon recht gründlich in das Problem: Staat und Volkstum hinabsteigen. Man wird aus einer solchen mehr als spielerischen oder rätsonnierenden Beschäftigung mit Oesterreich reichen Gewinn ziehen.

Mit dem russischen Zarismus teilt der italienische Imperialismus die Blutschuld. Mitten im Frieden hat er die wehrlose Türkei überfallen. Mit Blut und Eisen, mit Galgen und Folter hat er die europäische Kultur nach Tripolis getragen! Sein Raubzug hat den Zwergstaaten des Balkans die ersehnte Gelegenheit zum längst geplanten Eroberungskrieg geschaffen.

Zwischen Rußland und Italien in der Mitte, hat aber auch Oesterreich-Ungarn sich mit schwerer Verantwortung belastet. Dieses Reich, das seine Völker in dem Zeitalter der Leuerung vor der bittersten Not nicht zu schützen vermag; das den verheerenden Bürgerkrieg seiner Nationen nicht beenden kann; das Ungarn mit der brutalen Gewalt der Tisza und Lukacs, Kroatien und Slavonien mit der Diktatur des Cuvaj beherrscht; das in Bosnien und der Herzegovina noch immer nicht das vor vierunddreißig Jahren gegebene Versprechen erfüllt hat, die christlichen Bauern vom türkischen Feudalrecht zu befreien — dieses Reich schickt sich heute an, als hätte es im eigenen Lande nicht genug zu tun, am fernen Balkan als Richter und Ordner aufzutreten!

Die Völker Oesterreichs haben nur ein Interesse am Balkan: friedlichen Warenaustausch mit den Balkanvölkern!

Unsere Industrie will in Serbien und Bulgarien ihre Waren absetzen. Dafür wollen wir von den serbischen und bulgarischen Bauern Vieh und Getreide kaufen. Daß dieser Warenaustausch seit vielen Jahren erschwert und gestört worden, ist nicht die Schuld der Serben und Bulgaren. Es ist die Schuld der Agrarier in Oesterreich und in Ungarn. Um die Viehpreise in Oesterreich-Ungarn, von fremdem Wettbewerb angeführt, in die Höhe treiben zu können, haben die reichen Viehzüchter und Viehmäster es durchgesetzt, daß dem serbischen und bulgarischen Vieh unsere Grenzen gesperrt wurden. Kaufen wir von den Agrarstaaten des Balkans kein Vieh, dann sperren sie natürlich den Erzeugnissen unserer Industrie ihre Märkte. Das ist das Hindernis unseres Handels auf dem Balkan! Aber dieses Hindernis zu beseitigen, müssen wir keine Soldaten an die Grenze schicken. Es fällt, wenn wir die Macht der Agrarier in Oesterreich und Ungarn brechen, wenn wir ihre Bollmauern abtragen. Nicht Krieg gegen Serbien, sondern Kampf gegen die agrarische Hungerpolitik — das ist die Balkanpolitik, die wir brauchen!

Die Kriegshetzer — die Wiener christlichsoziale Presse an ihrer Spitze — wollen uns einreden, Oesterreich müsse in den Sandschak einmarschieren, wenn Serbien dort Eroberungen machen wollte. Aber was mit dem unwirklichen Bergland geschieht, ist nicht unsere Sorge. Wir wünschen den Eroberungsgelüsten der Balkanfürsten keinen Erfolg. Aber wir wollen auch nicht das Blut unserer Soldaten vergießen, um dem verrotteten türkischen Feudalismus die Herrschaft über slawische Bauern zu sichern. Wer im Sandschak herrschen soll, mögen sich Türken und Serben untereinander ausmachen! Die Interessen der Völker Oesterreichs werden dadurch nicht berührt. Und das kleine Serbien, das nicht mehr Bewohner zählt als die Stadt Wien allein, wird der stolzen Großmacht wohl auch dann keine Gefahr sein, wenn es um ein paar armselige Dörfer vergrößert wird! Der ganze Sandschak ist nicht die Knochen eines österreichischen Arbeiters wert.

Das ist nicht nur unsere Ansicht. Die Herrschenden selbst haben erst vor vier Jahren ausdrücklich und feierlich vor ganz Europa bekundet, daß Oesterreich-Ungarn keine Eroberungen auf dem Balkan will. Wohl hat der Berliner Kongreß im Jahre 1878 Oesterreich-Ungarn das Recht eingeräumt, Truppen im Sandschak zu halten. Aber im Jahre 1908 hat Oesterreich-Ungarn auf dieses Recht verzichtet und seine Truppen aus dem Sandschak abberufen. Es wäre der helle Wahnsinn, mit blutigen Opfern erobern zu wollen, was wir selbst freiwillig und aus eigenem Antrieb vor vier Jahren aufgegeben haben!

Darum hat Oesterreich keinen Grund, sich in die Balkanhändel zu mengen. Um des Sandschaks willen den Arbeiter aus seiner Werkstatt, den Bauern vom Pfluge zu reißen, das Blut unserer Brüder und Söhne zu opfern, in Zehntausende Familien Not, Jammer und Verzweiflung zu bringen, unserer Volkswirtschaft die schwersten Wunden zu schlagen, wäre ein beispiesloses, ein unverantwortliches, ein unsühbares Verbrechen!

Oesterreich-Ungarn hat an dem armen, zerstückelten südslawischen Volke schon schwer genug gesündigt. Es weiß die Südslawen, die seiner Herrschaft unterworfen sind, nur mit der militärischen Diktatur zu regieren. Es hat die Bauern Serbiens durch seine großagrarische Wirtschaftspolitik zur Verzweiflung getrieben. Wenn es jetzt auch noch das Blut seiner Söhne vergießen wollte, um die Herrschaft türkischer Feudalherren über serbische Bauern zu schützen; wenn es den serbischen Bauern, denen es selbst ihre Waren nicht abnimmt, verwehren wollte, sich den Zugang zu anderen Absatzmärkten zu erkämpfen, dann würde es die Südslawen selbst in die Arme des russischen Zarismus treiben. Gerade weil wir Todfeinde

des Zarismus sind, gerade weil wir in jeder Ausdehnung der Macht des Zaren die größte Gefahr für die europäische Kultur erblicken, fordern wir, daß Oesterreich-Ungarn den südslawischen Nationen nicht mit der Waffe in der Hand entgegenrete, daß es die Entfaltung ihrer Volkskraft nicht hemme.

In allen Ländern der Welt erhebt die Arbeiterklasse ihre Stimme gegen den Krieg, für den Frieden! Unsere Genossen in Rußland und in Polen setzen, die furchtbarsten Opfer nicht scheuend, ihren Kampf gegen den völkermordenden Zarismus fort. Unsere Genossen in Italien haben gegen den Raubkrieg in Tripolis protestiert. In Serbien und in Bulgarien haben sich die Vertreter der Arbeiterschaft in den Parlamenten mannhaft und tapfer der Kriegshetze widersetzt. In Deutschland, in Frankreich, in England demonstriert die Arbeiterklasse für die Sache des Friedens! So sieht den Kriegshetzern aller Länder und aller Nationen einig und geschlossen als stärkste Macht des Friedens die internationale Sozialdemokratie gegenüber.

In ihrem Geiste erfüllen auch wir in Oesterreich unsere Pflicht. Auch wir erheben unsere Stimme, zu mahnen und zu warnen. Auch für die Völker Oesterreichs kann es in diesen Tagen der Gefahr nur einen Feldruf geben:

Keine Einmischung in den Balkankrieg!  
Nur eine Lösung: Der Balkan den Balkanvölkern!  
Nur eine Parole: Erhaltung des Friedens!

### Die traurige Lage der Stationsdiener und die Verkehrssicherheit der Wiener Stadtbahn.

Seitdem die Kondukteure von den Zügen der Wiener Stadtbahn abgezogen wurden, leiden die Stationsdiener unter besonders traurigen Verhältnissen. Es gibt wohl keine Arbeiter- oder Angestelltenkategorie in irgendeinem Betrieb, deren Arbeitskraft so unmenlichlich und so rücksichtslos ausgebeutet wird, wie die der Stationsdiener der Wiener Stadtbahn. Sie haben einen Tag von 5 Uhr früh bis 12 Uhr nachts ununterbrochen Dienst zu leisten, die zweite Tour dauert von 7 Uhr früh des einen Tages bis 7 Uhr früh am nächsten Tage. Sie leisten also 19 Stunden ununterbrochenen Dienst. Jeder zweiten Tour müssen noch 7 Stunden, das ist die Zeit von 12 Uhr nachts bis 7 Uhr früh, dazu gerechnet werden, denn während dieser Zeit haben sie dienstlich anwesend zu sein. Sie haben also 21 Stunden Dienst zu leisten. Wo in der Welt gibt es heute noch eine ununterbrochene Arbeitszeit von 19 und 21 Stunden? Das ist mit vollem Recht als Rekord der Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft zu bezeichnen. Denn hier handelt es sich nicht um eine 19-, 21- oder 24stündige Dienstzeit, die durch Ruhepausen unterbrochen wird, sondern es ist im buchstäblichsten Sinne des Wortes eine 19stündige, ununterbrochene, anstrengende, Körper und Geist voll in Anspruch nehmende Arbeitsleistung. Als Beweis hierfür ein Beispiel: Der Fahrplan der Wiener Stadtbahn weist in der Strecke Hütteldorf-Weidling 197 Züge und in der Strecke Weidling-Hütteldorf ebenfalls täglich verkehrende 197 Züge aus, und zwar in der Zeit von 5 Uhr früh bis 12 Uhr nachts. Das sind für jeden Stationsdiener in 19 Stunden 197 Züge. Die Stunde hat 60 Minuten x 19 ergibt 1140 Minuten. In diesen 1140 Minuten verkehren 197 Züge. Wir haben also 1140 durch 197 zu dividieren, so ergibt sich, daß in einer Reihenfolge von 57 Minuten innerhalb 19 Stunden 197 Züge verkehren. Durchschnittlich verkehrt also alle 5 Minuten ein Zug. Einen drastischeren Beweis für die unterbrochene Dienstleistung kann man wohl nicht erbringen, obwohl dieses Beispiel nicht als Rekord der Beweise anzusehen ist. In den Stationen Weidling-Hauptstraße und Brigittabridge kommen noch die Züge der Gürtellinie, und in Brigittabridge noch jene der Verbindungsbahn dazu. Für die Stationsdiener ist also buchstäblich keine Zeit vorgezogen, ihre Mahlzeit einzunehmen und ihre leiblichen Bedürfnisse zu verrichten. Man wird einwenden, daß der Mann ja essen muß und auch ist und daß er auch seine leiblichen Bedürfnisse befriedigt. Genieß tut er das, weil er sonst eben nicht leben könnte; aber wie er es macht! Während der Pausen von 2 und 3 Minuten würgt er die kalten Bissen hinunter, zwischen den einzelnen Zügen heute ein Stück und morgen eines. Und seine leiblichen Bedürfnisse, die muß er in den Geleiseanlagen, in den Tunneln und Nischen verrichten. Denn Aborte gibt es auf der Wiener Stadtbahn weder für die Stationsdiener noch für die Wächter. Die sind oben im Vestibül, die natürlich weder vom Stationsdiener noch vom Wächter in den kurzen Zugintervallen erreicht werden können.

Und diesen so furchtbar ausgebeuteten und in ihren natürlichsten Rechte so schwer bedrückten Menschen ist das Leben und die Sicherheit der ganzen die Stadtbahn benützenden Bevölkerung anvertraut. Wer den Wiener Stadtbahnverkehr kennt, wer aus eigener Anschauung weiß, wie die lebensfrohen und leichten Wiener alle die tausend Gefahren des Stadtbahnverkehrs trotz der Unfälle, die sich schon ereigneten, mitachten, der weiß zu beurteilen, welche heldenhaften, treuen und unschätzbaren Dienste die Stationsdiener Tag für Tag leisten. Wenn aber doch hie und da die menschliche Kraft verlagt, wenn bei dieser furchtbaren Ausbeutung von tausend Fällen einer sein wird, wo in der ersten oder neunzehnten Dienststunde die Nerven eines Stationsdieners versagen werden, wird dann die Staatsbahnverwaltung die Verantwortung für die Folgen ihrer sträflichen Sparmaßnahme tragen? Nein, denn wir leben ja in einem Rechtsstaat, wo alle Menschen vor dem Gesetz gleich sind! Der Sta-



tionsdiener, der entnervte, verhungerte Geld wird das Opfer sein, er wird in den Kerker wandern, seine Familie wird betteln — weil, nun, weil er nichts zu übersehen und zu vergessen hat, weil er keine Notdurft zu verrichten und weil er einfach nicht für sich, sondern für den Zug zu sorgen hat. So werden bei uns die Menschen behandelt, denen alle Tage ihres Lebens die Verantwortung für Tausende von anderen Menschenleben anvertraut ist.

Damit sind aber die Leiden der Stationsdiener noch nicht erschöpft. In der zweiten Tour müssen sich die Stationsdiener in der Zeit von 12 Uhr nachts bis 5 Uhr früh, wo sie dienstlich anwesend sein müssen, doch irgendwo aufhalten. Für alle vier Bediensteten, die in den kleineren Stationen abwechselnd Dienst versehen, Stationsdiener und Portiere, ist hierfür ein unzulänglicher, schmutziger Raum bestimmt. Für alle vier Mann gibt es bloß eine Bettstelle. Alle vier Mann zusammen haben eine und dieselbe Decke, denselben Postler, denselben Strohsack — vorausgesetzt, daß er so genannt werden kann — zur Verfügung. Die Betten sind voll Wanzen, Flöhe und sonstigem Ungeziefer. Die Decken, die einmal weiß waren, sind schwarz. Seit der Eröffnung der Wiener Stadtbahn im Jahre 1898 ist dieses Bettzugehör nicht gewechselt und nicht entsprechend gereinigt worden. In Meidling-Hauptstraße beispielsweise haben fünf Mann eine Decke und einen Postler zur Verfügung. Die Gegenstände können nie gelüftet werden, weil der Schlafraum tagsüber als Kanzlei benützt wird. Sie werden in eine Kiste verpackt. Derselbe Raum, in dem die Stationsdiener schlafen, dient zugleich als Kanzlei für die Stationsdiener, als Speiseraum für die Partiere und als Aufbewahrungsraum für die den Reisenden gehörigen Waren, Hühnersteigen, Fleischbierkörbe und andere wohlriechende Utensilien sind stets in diesem Raum, und man kann sich vorstellen, wie angenehm die Ruhe in diesem Schweinestall ist.

In der Station Meidling-Hauptstraße trägt auch der Vorstand durch sein lümmelhaftes und unkorrektes Betragen noch viel zur Verschlechterung der Lage der Stationsdiener bei. So hat er die unnütze Verfügung erlassen, daß die Stationsdiener die Kohlenzettel nur in der Zeit von 1 bis 6 Uhr ansprechen können, eine Verfügung, die deshalb unsinnig und undurchführbar ist, weil die Stationsdiener bei dem Dreiminutenverkehr selbstverständlich nur dann die Kohlenzettel und Freifahrtsscheine etc. ansprechen können, wenn es ihr Dienst zuläßt und nicht dann, wenn es der Bequemlichkeit des Herrn Vorstandes entspricht. Lümmelhaft ist der Mann deshalb, weil er den Bediensteten, die sich wegen dieser unsinnigen Verfügung beschweren und um die Aenderung bittlich werden, in schreiendem Tone die Tür weist, ihnen mit dem Hinauswerfen und mit Polizeiaufsicht droht. Von diesem Vorgehen dieses Menschen hat die Staatsbahndirektion hoffentlich noch keine Kenntnis. Denn wir können nicht glauben, daß sie bei Kenntnis dieser Verhältnisse einen derartigen Menschen noch länger zum Schaden der Staatsbahnverwaltung auf seinem Posten beläßt. Ein Mensch, der seine Untergebenen derart behandelt, also die Instruktion mit Absicht übertritt, kann nicht als Vorstand fungieren und kehrt daher von diesem Posten weg und auf einen anderen Ort hin, wo er sich mit sich selbst austoben kann.

Nun steht der harte Winter vor der Tür. Die Stationsdiener in den zugigen Stationen der Wiener Stadtbahn haben begreiflicherweise auch den Wunsch, ihre Ohren vor dem Erfrieren zu schützen. Sie wollen also eine Zylinderhaube tragen. Auch das ist ihnen nunmehr verboten worden. Heizbare Hüften gibt es ebenfalls nicht für die Stationsdiener und so werden wie diese armen Sklaven auch heuer wieder frierend und zitternd, mit den kummervollen Zügen im Gesicht ihren verantwortungsvollen Dienst verrichten sehen. Ein entsetzliches Bild europäischer Kultur im 20. Jahrhundert.

Und nun betteln die Stationsdiener schon so lange um eine kleine Aenderung ihres Dienstturnuses, um ein reines, menschliches Nachtlager, um ein bißchen Schutz vor Kälte, um die Möglichkeit, so wie andere Menschen essen und ihre sonstigen leiblichen Bedürfnisse befriedigen zu können. Wenn sie nur täglich um die Mittagszeit eine entsprechende Ablösung bekommen, wenn sie ein reines Kammerl und ein reines Bettzeug zur Ruhe und den nötigen Schutz gegen die Kälte erhielten, sie wären vorläufig wieder zufrieden, sie würden mit doppeltem Eifer den Dienst versehen. Die Sache ließe sich auch vom finanziellen Standpunkt der Staatsbahnverwaltung sehr leicht machen, wenn nur einiger guter Wille da wäre. Aber der fehlt, es mangelt die Einsicht, und erst wenn der Ruf der Deffentlichkeit, erzwungen durch die Schmerzensschreie über erfolgtes fürchtbares Unglück, auf der Wiener Stadtbahn ertönen wird, dann erst werden Staat und Gesellschaft einsehen, welches fürchtbare Verbrechen an den armen Teufeln und dadurch an der Verkehrssicherheit auf der Wiener Stadtbahn verübt wurde. Möge unsere Mahnung gehört werden, bevor es zu spät ist.

**Die Leiden der Blockwächter der Wiener Stadtbahn.**

Die Blockwächter der Wiener Stadtbahn haben ebenfalls bittere Klagen. Vor allem darüber, daß sie zur Verrichtung ihrer leiblichen Bedürfnisse keine entsprechenden Einrichtungen haben. Ein Kübel wurde ihnen in den Dienstraum gestellt, den sie benützen sollen. Das ist aber unmöglich, weil der Geruch nicht zu ertragen ist. Sie haben die Weisung erhalten, den Kübel anzuleeren. Dazu haben sie aber naturgemäß keine Zeit. Denn in den Zugintervallen kann diese Verrichtung nicht besorgt werden, und so bleibt ihnen nichts übrig, als die Mauerlöcher zu benützen. Es wird auch wenige Wiener geben, die nicht schon Gelegenheit hatten, einen feinen Notdurft verrichtenden Blockwächter zu sehen. Die Bahnrichter erhielten kürzlich den Auftrag, die Strecke abzugehen und die vorgefundenen menschlichen Exkremente zur Anzeige zu bringen, und es wurden die Blockwächter tatsächlich bestraft. Dabei soll es schon vorgekommen sein, daß das bahnamtliche Organ bei der Untersuchung des Falles konstatieren mußte, daß auch Hunde und andere Tiere ihre Exkremente in den Nischen der Wiener Stadtbahn abzulagern pflegen und daß daher nicht in allen Fällen der wahre Schuldige zu ermitteln

sei. Im Hauptzollamt wurde ein Abort hergestellt, wenn man diese Einrichtung so nennen kann. Es wurde nämlich über dem Abzugkanal vom Beatrizbad ein Brett angebracht und dieses bildet das Mosek für die Blockwächter. Auch diese Frage ließe sich bei einigem guten Willen der Staatsbahnverwaltung leicht regeln. Es wäre wirklich an der Zeit, diesem Skandal in unserer Hauptstadt ein Ende zu bereiten.

**Die Personalkommissionswahlen bei den 1. 1. Staatsbahnen.**

**Direktionsbezirk Innsbruck.**

Wie aus der folgenden Darstellung des Wahlergebnisses zu entnehmen ist, wurden insgesamt 4040 Stimmen abgegeben. Davon entfielen auf die sozialdemokratischen Kandidaten 2099 oder 51,9 Prozent, auf die Deutschnationalen 493 oder 12,2 Prozent, auf die Christlichsozialen 23 oder 0,5 Prozent, auf die Kandidaten separater Vereine 212 oder 5,2 Prozent der abgegebenen Stimmen. Leere Stimmzettel wurden 747 abgegeben, das sind 18,4 Prozent.

Wir haben also keine Ursache, mit diesem Wahlergebnis besonders zufrieden zu sein, wenn wir auch mehr als die Hälfte aller Stimmen für unsere Kandidaten erhielten. Die 18,4 Prozent leere Stimmzettel wären gewiß bei einiger Agitation zu gewinnen gewesen. Wir werden also für die Zukunft zu lernen haben. Geradezu schmachlich haben die Deutschnationalen mit 12,2 Prozent, und die Christlichsozialen mit 0,5 Prozent abgeschnitten. Jetzt weiß man endlich genau, wie es mit der stets in die Welt vorkommenden Stärke des „Reichsbundes“ und des „Verkehrsbundes“ bestellt ist. Dies festzustellen, war notwendig, weil es sich hinsichtlich der Nationalen um ein Tätigkeitsgebiet handelt, in welchem der bekannte Ingenieur S u s s e in Innsbruck seine Kräfte entfaltet, und bei den Christlichsozialen, weil der Direktionsbezirk Innsbruck in den noch größtenteils schwarzen Gebieten von Salzburg, Tirol und Vorarlberg liegt. Es ist eine Freude, das konstatieren zu können, weil die Eisenbahner im Direktionsbezirk Innsbruck damit unzweideutig bewiesen haben, daß sie der nationalen und christlichen Demagogie nicht zugänglich sind. Das gleiche Ergebnis zeigten auch die übrigen Direktionen, mit Ausnahme der tschechischen Gebiete, soweit die Wahlergebnisse vorliegen.

Nachstehend das Wahlergebnis:

**Sektion Diener.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Sozialdemokratische	Nationale	Christlichsozial	Separate Vereine	Leer	Prozentsatz
Zentraldienst	94	93	16	14		57	6	
Bahnerhaltung	805	754	449	58		238	11	
Stationsdienst	930	730	442	123		159	6	
Zugbegleitungsdienst	487	431	355	27		49		
Heizhausdienst	114	112	48	14		27	21	
Lokomotivfahrdienst	257	215	150	35		29	1	
Werkstätte und Materialdepot	425	404	313	28		61	2	
Zusammen	3112	2739	1773	299		81	561	22

**Sektion Unterbeamte.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Sozialdemokratische	Nationale	Christlichsozial	Separate Vereine	Leer	Prozentsatz	
Zentraldienst	88	87				72	14	1	
Bahnerhaltung	123	121				56	59	6	
Stationsdienst	274	255	40	144		63	8		
Zugbegleitungsdienst	118	105	68	11		25	1		
Heizhausdienst	62	58	24	7	23		2	2	
Lokomotivfahrdienst	220	210	162	30		18			
Werkstätte und Materialdepot	43	41	32	2		5	2		
Zusammen	928	877	326	194	23	72	56	186	20

Von unseren Kandidaten sind demnach gewählt:

**In der Sektion Diener:**

**Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**

- Franz Frauentob, Wächter, Aigen;
- Johann Siegel, Signalhelfer, Landeck.

**Ersatz:**

- Josef Klaushofer, Bahnrichter, Radstadt;
- Johann Graf, Wächter, Imsterberg.

**Gruppe C Stationsdienst:**

- Johann Maier, Blocksignaldiener, Schwarzach;
- Alexander Lindner, Magazindiener, Wilten.

**Ersatz:**

- Alois Leidinger, Oberverchieber, Salzburg;
- August Dicht, Weichenwächter, Strengen.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

- Johann Mühlberger, Kondukteur, Bischofshofen.

**Ersatz:**

- Paul Schmid, Kondukteur, Salzburg.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

- Johann Popelka, Wagenauffseher, Lindau.

**Ersatz:**

- Johann Prandauer, Werkmann, Landeck.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

- Unterguggenberger, Lokomotivführeranwärter, Börgl.

**Ersatz:**

- Franz Pichler, Heizer, Wilten.

**Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**

- Karl Emminger, Werkmann, Salzburg.

**Ersatz:**

- Paul Drexel, Werkmann, Feldkirch.

**In der Sektion Unterbeamte:**

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

- Karl Schmofer, Oberkondukteur, Salzburg;
- Vereuz Markgraf, Oberkondukteur, Innsbruck.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

- Leopold Steuergerger, Wagenmeister, Salzburg;
- Anton Permoser, Wagenmeister, Innsbruck.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

- Georg Kirschbichler, Lokomotivführer, Landeck;
- Franz Moshhammer, Lokomotivführer, Bischofshofen.

**Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**

- Anton Schmid, Werkmeister, Salzburg;
- Franz Hübner, Werkführer, Melan.

**Im Direktionsbezirk Wien.**

Die nachstehende Zusammenstellung der Wahlziffern im Direktionsbezirk Wien zeigt folgendes Bild:

Abgegeben wurden insgesamt 7739 Stimmen. Davon entfielen auf: Die sozialdemokratischen Kandidaten 4798 Stimmen — 61,9 Prozent; die nationalen Kandidaten 352 Stimmen — 4,5 Prozent; die christlichsozialen Kandidaten 77 2 Stimmen — 9,9 Prozent; die Sonderkandidaten 147 Stimmen — 1,8 Prozent; leere Stimmzettel wurden abgegeben 1350 — 17,4 Prozent.

Auch im Wiener Direktionsbezirk haben die Nationalen und Christlichsozialen jämmerlich genug abgeschnitten. Es ist recht so. Diese Verräter an den Interessen der Eisenbahner haben hiemit die richtige Antwort erhalten.

**Das Wahlergebnis.**

**Sektion Unterbeamte.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Sozialdemokratische	Nationale	Christlichsozial	Separate Kandidaten	Leer	
Zentraldienst			49			9		
Bahnerhaltung			85	11	8			
Stationsdienst			61	151	74			
Zugbegleitungsdienst			212		94			
Heizhausdienst						42	5	
Lokomotivfahrdienst			380		127			
Werkstätte u. Materialdepot			41	27	7			
Zusammen	1834	1807	779	238	310	51	5	424

**Sektion Diener.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Gültige Stimmen	Sozialdemokratische	Nationale	Christlichsozial	Separate Kandidaten	Leer	Prozentsatz
Zentraldienst			57					
Bahnerhaltung			673		104			
Stationsdienst			1408		139			
Zugbegleitungsdienst			662	16	95			
Heizhausdienst			102		4	25		
Lokomotivfahrdienst			354		8	71		
Werkstätte u. Materialdepot			783	98	52			
Zusammen	5905	5623	4019	114	462	96	928	6

Unsere Kandidaten wurden demnach in folgenden Dienstzweigen gewählt:

**Unterbeamte:**

**Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**

- Franz Gaas, Bahnmeister, Hörmann.

**Ersatz:**

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

- Josef Wabitsch, Oberkondukteur, Wien I.

**Ersatz:**

- Viktor Parzer, Oberkondukteur, Heiligenstadt.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

- Franz Hartenthaler, Lokomotivführer, Wien I.

**Ersatz:**

- Johann Emeisal, Lokomotivführer, Wien I.
- Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**
- Michael Schaubauer, Magazinsmeister, Wien, Materialdepot.

**Ersatz:**

- Johann Jedlicka, Werkführer, Wien, Werkstätte.

**Diener:**

**Gruppe A Zentraldienst:**

- Franz Barta, Kanzleidiener, Wien.

**Ersatz:**

- Josef Heinrich, Drucker, Wien.

**Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**

- Johann Brandstätter, Wächter, Bahnerhaltungssektion Leobersdorf;
- Johann Schubert, Bahnrichter, Bahnerhaltungssektion Wien III.

**Ersatz:**

- Josef Schilhan, Signalhelfer, Signalwerkstätte Wien;
- Josef Schoderböck, Wächter, Bahnerhaltungssektion Wien III.

**Gruppe C Stationsdienst:**

- Josef Sommerfeld, Blocksignaldiener, Wien I;
- Johann Decker, Oberverchieber, Wien II.

**Ersatz:**

- Josef Süh, Blockwächter, Braunschweigergasse;
- Matthias Moser, Verchieber, Wien II.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

- Josef Schober, Kondukteur, Wien II.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

- Michael v. Joanowitsch, Wagenauffseher, St. Pölten.

**Ersatz:**

- Alfons Wadam, Oberheizer, Hütteldorf.



**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**  
 Martin Grünhauf, Heizer, Hütteldorf.  
 Ersatz:  
 Josef Stumpf, Heizer, Wien I.  
**Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**  
 August Franz, Oberwerkmann, St. Pölten, Werkstätte.  
 Ersatz:  
 Franz Wagner, Oberwerkmann, Gmünd, Werkstätte.

**Im Direktionsbezirk Linz.**

Abgegeben wurden insgesamt 4870 Stimmen.  
 Sieben entfielen auf:  
 Die sozialdemokratischen Kandidaten 3440 Stimmen — 70 6 Prozent.  
 Die nationalen Kandidaten 262 Stimmen — 5 3 Prozent.  
 Die christlichsozialen Kandidaten 2 Stimmen — 0 04 Prozent.  
 Leere Stimmzettel wurden abgegeben 878 — 17 9 Prozent.

**Das Wahlergebnis:**

**Sektion Unterbeamte.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Stimmlose	Sozialdemokraten	Nationale	Christlichsozial	Ungültig	Leer	Beschriftet
Zentraldienst	70	60	20	2		22	16	
Bahnerhaltung	123	123	52	41		4	11	15
Stationsdienst	481	477	104	134		4	70	43
Zugbegleitungsdienst	306	299	223	34		7	36	40
Heizhausdienst			223					
Lokomotivfahrdienst			223					
Werkstätte u. Materialdepot	81	81	35	33			1	14
<b>Zusammen</b>	<b>1061</b>	<b>1040</b>	<b>763</b>	<b>262</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>140</b>	<b>128</b>

**Sektion Diener.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Stimmlose	Sozialdemokraten	Nationale	Christlichsozial	Ungültig	Leer	Beschriftet
Zentraldienst	49	49	36			60	27	4
Bahnerhaltung	1030	976	691			41	359	8
Stationsdienst	1538	1491	667			40	66	17
Zugbegleitungsdienst	379	339	142			13	128	
Heizhausdienst			142					
Lokomotivfahrdienst			142					
Werkstätte u. Materialdepot	711	698	570					
<b>Zusammen</b>	<b>3809</b>	<b>3553</b>	<b>2677</b>			<b>154</b>	<b>833</b>	<b>43</b>

Unsere Kandidaten wurden in folgenden Dienstzweigen gewählt:

**Sektion Unterbeamte:**

- Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**  
 Rastall Bogelfänger, Bahnmeister, Linz.
- Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**  
 Franz Sattlinger, Oberkondukteur, Linz;  
 Karl Töber, Oberkondukteur, Attnang.
- Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**  
 Richard Wammerich, Lokomotivführer, Linz;  
 Ludwig Konrad, Lokomotivführer, Wels.
- Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**  
 Karl Remsch, Werkführer, Linz;  
 Leopold König, Werkführer, Linz.

**Sektion Diener:**

- Gruppe A Zentraldienst:**  
 Leopold Bauner, Kanzleidner, Linz;  
 Ferdinand Achböck, Kanzleihilfe, Linz.
- Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**  
 Johann Frechschlag, Wächter, Linz;  
 Johann Peter, Signalführer, Linz;  
 Karl Töber, Bahnrichter, Steyr;  
 Alois Lehner, Wächter, Leonding.
- Gruppe C Stationsdienst:**  
 Josef Kinninger, Wächter, Simbach;  
 Franz Markheiner, Oberwächter, Linz;  
 Martin Wahn Müller, Blocksignaldienst, Linz;  
 Johann Bederbauer, Magazinsaufseher, Linz.
- Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**  
 Franz Lugmair, Kondukteur, Linz;  
 Karl Sandner, Kondukteur, Linz.
- Gruppe E Heizhausdienst:**  
 Franz Mayer, Werkmann, Linz;  
 Alois Lindinger, Werkmann, Linz.
- Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**  
 Rudolf Huber, Lokomotivführeranwärter, Linz;  
 Franz Reither, Lokomotivheizer, Attnang.
- Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**  
 Kajetan Weiser, Werkmann, Linz;  
 Karl Briesner, Werkmann, Linz.

**Im Direktionsbezirk Osmütz:**

Die nachstehenden Wahlergebnisse sind leider unvollständig. Wir können daher nur jene Ziffern berichten, die uns bekanntgegeben wurden.  
 Abgegeben wurden nach dem vorliegenden Resultat 1382 Stimmen.  
 Sieben entfielen auf:  
 Die sozialdemokratischen Kandidaten 1076 Stimmen — 80 70 Prozent.  
 Die nationalen Kandidaten 113 Stimmen — 8 7 Prozent.  
 Ungültig waren 108 Stimmen — 8 1 Prozent.

**Das Wahlergebnis:**

**Unterbeamte.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten
Station	167	160
Zugbegleitungsdienst	64	42
Heizhausdienst	13	11
Lokomotivfahrdienst	67	63
<b>Zusammen</b>	<b>311</b>	<b>276</b>

**Diener.**

Dienstzweig	Abgegebene Stimmen	Sozialdemokraten	Nationale	Ungültig
Bahnerhaltung	247	223	24	—
Station	243	199	44	—
Zugbegleitungsdienst	181	170	11	—
Heizhausdienst	122	14	—	108
Lokomotivfahrdienst	48	48	—	—
Werkstätte und Materialdepotdienst	180	146	34	—
<b>Zusammen</b>	<b>1021</b>	<b>800</b>	<b>113</b>	<b>108</b>

Unsere Kandidaten wurden in folgenden Dienstzweigen gewählt:

**Sektion Unterbeamte:**

**Gruppe C Stationsdienst:**

Franz Pöck, Stationsmeister, Freudenthal.

**Ersatz:**

Franz Snaube, Bahnmeister, Hannsdorf.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

Rudolf Körner, Oberkondukteur, Mährisch-Schönberg.

**Ersatz:**

Josef Sterba, Oberkondukteur, Jägerndorf.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

Robert Küstner, Wagenmeister, Hannsdorf.

**Ersatz:**

Alois Kasran, Maschinenmeister, Jägerndorf.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

Eduard Popuschn, Lokomotivführer, Jägerndorf.

**Ersatz:**

Eduard Rabenseisner, Lokomotivführer, Mährisch-Schönberg.

**Sektion Diener:**

**Gruppe B Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst:**

Emanuel Schiffner, Wächter, Mährisch-Neustadt;  
 Johann Paulhammer, Bahnrichter, Freudenthal.

**Ersatz:**

Rudolf Christ, Bahnrichter, Freudenthal;  
 Johann Thiel, Wächter, Freudenthal.

**Gruppe C Stationsdienst:**

Josef Uhrner, Stationsdiener, Hannsdorf;  
 Eugen Machala, Verschieber, Mährisch-Schönberg.

**Ersatz:**

Konrad Weiser, Verschieber, Mährisch-Schönberg;  
 Paul Karas, Wagenführer, Jägerndorf.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

Wolff Scholz, Kondukteur, Jägerndorf.

**Ersatz:**

Leopold Schuppler, Kondukteur, Mährisch-Schönberg.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

Emil Heinrich, Werkgehilfe, Mährisch-Schönberg.

**Ersatz:**

Karl Orser, Werkgehilfe, Mährisch-Schönberg.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

Karl Schmachtel, Lokomotivführeranwärter, Hannsdorf.

**Ersatz:**

Ernst Englisch, Heizer, Jägerndorf.

**Gruppe G Werkstätten- und Materialdepotdienst:**

Alois Burkert, Werkmann, Jägerndorf.

**Ersatz:**

Wolff Protsch, Werkgehilfe, Jägerndorf.

**Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten über den Eisenbahndienst.**

Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat im Jahre 1911, insoweit sie entweder den Schutz der Eisenbahnbediensteten betrifft oder auf die Dienstesverrichtungen derselben Bezug hat, einen ziemlich umfangreichen angenommen. Das Hauptgewicht wird in letzter Zeit auch auf die Ausbildung des Personals gerichtet, was sich ebenfalls in der Gesetzgebung äußert.

Bestimmungen, die die Zulassung in eine Dienstes-kategorie von einer Probezeit oder Prüfung abhängig machen, wurden in vier Staaten getroffen. Massachusetts verlangt, daß Lokomotivführer eine zweijährige Praxis als Heizer oder Lokomotivführerhelfer haben müssen, während Kondukteure zwei Jahre als Bremser fungiert haben müssen. In Michigan müssen Lastzugslokomotivführer ebenfalls drei Jahre als Heizer und Personen-zugslokomotivführer, zwei Jahre in der Eigenschaft als Lokomotivführer bei Lastzügen gedient haben. Kondukteure müssen zwei Jahre als Bremser, Telegraphisten aber müssen 30 Tage unter einem erfahrenen Telegraphisten gearbeitet haben; außerdem müssen die letzteren mindestens ein Alter von 19 Jahren haben. Als Signalmann muß jemand vorerst eine dreimonatige Dienstzeit als Bremser mitmachen. In Indiana wurde ein Gesetz für bestimmte „Mannschaftsgruppen“ geschaffen, welches bestimmt, daß von jeder Gruppe mindestens zwei Mann einen Signalkurs bestanden haben müssen. In Idaho müssen Lokomotivführer, Kondukteure, Heizer, Bremser, Verschieber oder Signalleute englisch lesen, schreiben und sprechen können.

Einige Gesetze bestimmen das Minimum an Mannschaft bei den Zügen. Ein Passagierzug in Nevada mit zwei Waggons oder weniger muß vier Männer zur Bedienung haben, in anderen Staaten genügt die gleiche Mannschaft für vier Waggons; Pennsylvania verlangt für vier oder mehr Waggons sechs Männer. Die Staaten, die nach dieser Richtung Gesetze erließen, sind: Kalifornien, Nevada, Ohio, Pennsylvania und Washington. Das Pennsylvaniagesetz verlangt außerdem, daß der letzte Wagon eines Personen- oder Erprezuges eine Plattform haben muß, außerdem einen Führerraum mit Heizvorrichtung. Ein Gesetz in Indiana verlangt hingegen wieder ein Minimum der Besatzmannschaft, und zwar wird festgesetzt: Lokomotivführer, Heizer, ein Vormann und zwei Helfer. Diese dürfen keinerlei andere Verrichtungen vornehmen, solange sie beim Verkauf

beschäftigt sind; der Vormann sowie ein Helfer müssen außerdem ein Jahr als Bremser gedient haben. Ein Bundesgesetz macht ferner zur Pflicht, daß Postwagen gesund und sanitär sein müssen, daß nach dem 1. Juli 1911 Waggons mit Holzkonstruktion nicht zwischen der Lokomotive und den Waggons mit Stahlkonstruktion laufen dürfen, nach dem 1. Juli 1916 aber müssen alle Postwagen Stahlunterbau haben.

Das Blocksignalssystem bildet den Gegenstand von Gesetzen in Indiana, Minnesota und Wisconsin. Ein Bundesgesetz aber ermächtigt die Interstate Commerce Commission zu einer Ausgabe von 25.000 Dollar zur Untersuchung über die Benutzung von Blocksignalen, die Einrichtung der automatischen Zugkontrolle und zur Annahme solcher Entwürfe.

Verschiedene andere Schutzmaßnahmen beinhalten die Gesetze mancher anderer Staaten. Arkansas verlangt die Versicherung der Kreuzungs- und Herzteile der Schienen, um die vielen Fußverletzungen der Bediensteten hintanzuhalten; ein Gesetz dieses Staates verlangt auch die Beleuchtung der Weichen zur Nachtzeit. Oregon bestimmt hinsichtlich der Kreuzungs- und Herzteile der Schienen das gleiche wie Arkansas, bestimmt auch noch, daß Signalleute lesen, schreiben und englisch sprechen können müssen. In Indiana müssen sowohl auf elektrisch betriebenen als auf Dampfbahnen Handbremsen angebracht sein. Der gleiche Staat bestimmt auch die Höhe und den Abstand der Leitungstrangen für die Leitungsdrähte von elektrischen Bahnen oder Telegraphen, Telephon u. s. w.

Um die bei Ausbesserung der Strecke beschäftigten Arbeiter gegen die Witterungseinflüsse zu schützen, bestimmt Oregon, daß für mindestens fünf Arbeiter eine Unterhose zu errichten sei. Die Lichtstärke des Lokomotivhauptlichtes schreiben die Staaten Florida mit 2500 Kerzenstärken, Süddakota mit 1500 Kerzenstärken vor, während Kansas und Wisconsin bestimmen, daß das Licht auf eine Distanz von 800 Fuß in normalen Nächten zu sehen sein muß.

Den größten Raum in der Gesetzgebung nimmt die Kesselinspektion ein. Indiana erneuert einen Kesselinspektor, der regelmäßige Inspektionen vorzunehmen hat und die Beschaffenheit der Kessel vorzeichnet; Texas verlangt noch dazu Luftbremsen. Vermont sieht erst eine Gesetzgebung über die Kesselinspektion vor, aber nicht nur für Eisenbahnen, sondern auch für andere Betriebe, während ein Bundesgesetz einen Kesselinspektor und zwei Inspektoren ausschließlich für die Kesselinspektionen bei den Eisenbahnen ernannt, die ihn zu assistieren haben. Der Kesselinspektor teilt die Vereinigten Staaten in 50 Distrikte, wofür immer ein Inspektor durch die Interstate Commerce Commission ernannt werden soll, der die Pflicht hat, alle in seinem Distrikt befindlichen Lokomotivkessel zu untersuchen und Defekte anzuzeigen. Kessel, die Defekte aufweisen, dürfen nicht eher in Verwendung genommen werden, bis diese Defekte wieder behoben sind. Unfälle, die durch solche Defekte hervorgerufen wurden, sollen ebenfalls angezeigt werden; die Interstate Commerce Commission kann solche Berichte abverlangen.

In Connecticut wird weiters noch festgesetzt, daß jede Person, die Kenntnis von einem Kesseldefekt erlangt, diesen den Inspektoren zur Kenntnis bringen soll, der dann das Weitere veranlassen muß. Der Name des Anzeigers darf nicht verraten werden. In diesem Staate müssen die Eisenbahngesellschaften außerdem Unfälle überhaupt zur Anzeige bringen; die dann in einem Buche verzeichnet zur Einsichtnahme des Publikums anliegen.

Verschiedene andere Maßregeln zum Schutze der Arbeiter trifft noch der Staat Washington, zum Beispiel dadurch, daß er vorschreibt, es seien Gebäude und sonstige Einrichtungen für die Bequemlichkeit der Beschäftigten zu errichten; auch in diesem Staate besteht ferner die Anzeigepflicht für Unfälle, die Lokomotiven sind mit Dampfbremsen zu versehen, die automatische Kupplung der Waggons wird vorgeschrieben. Fußtritte und Fußbreiten und anderes. Die Schienenkreuzungen müssen in diesem Staate ebenfalls versichert sein und schwere Geldstrafen sind schließlich festgesetzt für alle Uebertretungen dieser Bestimmungen. —B.—

**Ueber die Verhältnisse der Eisenbahner in elf europäischen Ländern**

gibt eine interessante Arbeit Aufschluß, die im Auftrag des Internationalen Kongresses für gesetzlichen Arbeiterschutz von 1910 vom Internationalen Arbeitsamt in Basel hergestellt und dem diesjährigen in Zürich stattgehabten Kongress vorgelegt wurde. Von einem Teilnehmer des Kongresses wird uns darüber geschrieben:

Vom Kongress in Lugano (1910) wurde das Bureau der Internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz (Präsident: Ständerat Genosse S. Scherrer (St. Gallen)) beauftragt, auch über den Schutz der Eisenbahner und Verkehrsarbeiter Bericht zu erstatten. An die Sektionen und an die Regierungen Europas wurde ein entsprechender Fragebogen geschickt, der eine Fülle von Material zurückbrachte. Es ganz zu bearbeiten, war bisher noch nicht möglich (man hofft, bis 1913 fertig zu werden), weshalb das Internationale Arbeitsamt, geleitet von Professor Dr. Stephan Bauer, einstweilen eine Aufstellung über die Arbeitszeit, die Ruhepausen und die Urlaube des Eisenbahnpersonals anfertigte, und zwar über die Verhältnisse in Deutschland, Belgien, Finnland, Großbritannien, Ungarn, Italien, Frankreich, Norwegen, Niederlande, Schweden und in der Schweiz.

Um diese für unsere Leser sehr wichtigen Ergebnisse etwas verständlicher zu machen, sind wir gezwungen, die umfangreiche Tabelle zu zerlegen und zu erläutern, wobei in erster Linie folgendes zu beachten ist: A heißt Dauer der Dienstbereitschaft in Stunden, B „ Dauer der täglichen Arbeitszeit in Stunden, C „ ununterbrochene Ruhezeit innerhalb 24 Stunden, D „ Dauer eines Ruhetages in Stunden.



F. Zahl der Urlaubstage per Jahr.

l. mindestens.

(.) bedeutet Ruhezeit außerhalb des Wohnortes.

Nehmen wir zunächst das Personal der Bahnhöfe und des Abfertigungsdienstes.

Es wurde folgendes ermittelt:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Niederlande, Italien, Norwegen, Schweden, Schweiz.

Dazu ist noch zu bemerken, daß in Ungarn die Abzugs- und Eintrittswege der Dienstinne auf dem Betriebsgelände eingerechnet wird, daß Spanien von 5 bis 10 Minuten, die der Betrieb nicht regelmäßig mit sich bringt, bald in die Maximalarbeitszeit eingerechnet, bald überhaupt ausgeschlossen werden.

Ueber die Verhältnisse beim Zugbegleitungspersonal wurde folgendes festgestellt:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Niederlande, Italien, Norwegen, Schweden, Schweiz.

Für das Personal des Nachtdienstes gelten in drei Ländern keine Vorschriften über die Tagesruhezeit. In anderen schwankt sie zwischen 6 bis 18 Stunden. Als Nachtzeit gilt in drei Ländern die Zeit von 6 bis 6 Uhr, in den übrigen ist sie ungemein verschiedenartig geregelt.

Ueber das Zugbeförderungs- (Lokomotiv-)personal sagt die Tabelle das folgende:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Niederlande, Italien, Norwegen, Schweden, Schweiz.

Man sieht: die Verhältnisse sind in den einzelnen Ländern ungeheuer verschiedenartig. Zum Beispiel wird für Nachtarbeit 25 Prozent Lohnzuschlag bezahlt nur in Norwegen, Ungarn, hier und da in Schweden und in der Schweiz.

Es folgt nun das Bahnbewachungspersonal:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Niederlande, Italien, Norwegen, Schweden, Schweiz.

Der Übergang von Tag- zu Nachtschicht wird in Belgien durch Ersatzpersonal durchgeführt. In anderen Ländern abwechselnd durch Verlängerung des Normalstundentages oder durch Ersatzpersonal. Nur in zwei Ländern gibt es einen 32stündigen Ruhetag: Finnland und Schweiz.

Ueber die Verhältnisse des Personals der Bahnerhaltung sagt die Statistik folgendes:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Italien, Norwegen, Niederlande, Schweden, Schweiz.

Für Beschwerden des Personals bestehen Arbeiterkomitees in Großbritannien; ferner seit 13. April 1911 in Italien, in Baden; in Schweden existieren bei den Privatbahnen 3 Bezirkskomitees und 1 Schiedsgericht für Eisenbahner, das aus 3 Mitgliedern der Arbeitgeber (Syndikat der Eisenbahngesellschaften) und 3 Mitgliedern des Verbandes der Angestellten besteht.

Zum Schluß seien hier angeführt die Angaben über die Verhältnisse der Werkstätten- und Magazinarbeiter:

Table with 5 columns (A-E) and rows for various countries: Deutschland, Belgien, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Ungarn, Italien, Norwegen, Niederlande, Schweden, Schweiz.

Zur ersten Hilfe bei Betriebsunfällen des Personals bestehen bei den meisten (nicht bei allen) Bahnverwaltungen Rettungskästen und Samariterkurse, damit einer dem anderen sofort behilflich sein kann. Besondere Bahnärzte, die auch mit der Führung der Krankenstatistik betraut sind, bestehen nur in Baden und Finnland.

Soweit der Teil des Materials, der bearbeitet werden konnte, der also noch sehr lückenhaft ist. Der Kongreß von 1912 (10. bis 12. September in Zürich) hat die Absicht kundgetan, dieses Material bis 1913 wesentlich zu vervollständigen. Es wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

1. Das Bureau wird beauftragt, an die Eisenbahnverwaltungen mit dem Ersuchen heranzutreten, die Tabellen über Dienstbereitschaft, Arbeitszeit, Nachtruhe, Urlaube, Ruhetage zu vervollständigen. 2. Diese Tabellen sind sodann nebst den übrigen Ergebnissen der im Zuge befindlichen Erhebung einer Spezialkommission vorzulegen.

Man beschloß ferner, an die einzelnen Regierungen Gesandte betreffs Vervollständigung der Erhebungen über Urlaube zu senden. In einem Beschluß betreffs Verlängerung der Urlaube wagte man sich leider nicht heran. Es sind eben in der Mehrzahl bürgerliche Philantropen, die die Kongresse dieses bürgerlichen Vereines beeinflussen, und die wenigen Arbeitervertreter darin sind nichts wie Ruven in der Hand der Drahtzieher.

Rob. Albert, Zürich.

Die christlichen Gewerkschaften in Deutschland.

In den letzten Tagen wurde in Dresden der achte Kongreß des Gesamtverbandes der christlichen Gewerkschaften Deutschlands abgehalten. Es waren etwa 200 Delegierte erschienen. Die Verlegung des Kongresses nach Sachsen hatte natürlich propagandistische Absichten, denn in Sachsen ist bisher eine christliche Gewerkschaftsbewegung fast gar nicht vorhanden.

Verbandsfragen oder der Beratung gewerkschaftlicher Probleme, etwa der Taktik im Lohnkämpfen, dem Unterstützungsweisen, den Unternehmerverbänden und dem zunehmenden Unternehmerrisiko gewidmet, sondern alle Reden trugen agitatorischen Charakter, polemisierten ausschließlich gegen die Sozialdemokratie und die freien Gewerkschaften. Nun ist ja in den letzten Monaten die deutsche Öffentlichkeit mächtig durch den bekannten Gewerkschaftsstreit erregt worden, der aus dem Gegensatz der Berliner und Kölner Richtung hervorgegangen ist.

Es war von vornherein selbstverständlich, daß auf dem Kongreß in Dresden, auf dem 360.000 Mitglieder der christlichen Gewerkschaften vertreten waren, dieser Standpunkt scharf zum Ausdruck kommen mußte und das ist auch in den Reden des Generalsekretärs Stegerwald (Köln) und selbst des Reichstagsabgeordneten von Effen, Giesberts, geschehen, jenes Giesberts, der sonst ein unbedingter Gefolgsmann des Zentrums ist, aber bei seiner großen Klugheit es stets vermeidet, sich dabei allzu sehr mit den Interessen der Arbeiter in Widerspruch zu setzen.

Wenn man diese Stellungnahme des Dresdener Kongresses im Gewerkschaftsstreit feststellt, so ist man auch schon mit seiner ganzen Arbeiterfreundlichkeit fertig und selbst diese Stellungnahme ist, wie wir gesehen haben, nur aus naivem Eigennutz zu erklären: Die christlichen Gewerkschaften müssen stark bleiben, damit die Arbeiter noch weiter dem Zentrum und — sofern es sich um evangelische Mitglieder handelt — den konfessionellen Wahlrechtsfinden und nationalliberalen Scharfmachern in den Sattel helfen.

Wohl hat der Kongreß der Christlichen auch sozialpolitische Reserate gehört und sich für die Forderungen der internationalen sozialpolitischen Kongresse, an denen Vertreter aller sozialpolitischen Kräfte, auch der sozialistischen Gewerkschaften, teilnehmen, ausgesprochen. So zum Beispiel für reichsgesetzliche Regelung des Arbeitsnachweiswesens, für öffentliche Arbeitslosenversicherung und, bevor sie durch Gesetz eingeführt wird, für das Genter System der städtischen Zuschüsse zu den Arbeitslosenstellen der Gewerkschaften.

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



Die bei dem Kongress waren, werden allerdings vollstes Seelenverständnis dafür wie für die ganze Richtung haben. Sie vertrauen sich ja auch so sehr gut mit ihren Agrariern und Scharfmachern.

Der frühere preussische Handelsminister v. Verlepsh trat in einer längeren Rede entschieden für sein Lieblingsprojekt, das Reichseinigungsamt, ein, dem er weitgehende Befugnisse geben will. Selbst von Giesberts mußte sich Herr v. Verlepsh auf den unbeugsamen Widerstand der Industriekönige Rheinland-Westfalens gegen jeden solchen Versuch hinweisen lassen, der solche Vorschläge als Utopie erscheinen läßt. Aber wenn Herr v. Verlepsh gar nicht begreifen wollte, warum die sozialistische Arbeiterbewegung ihr ganz unberechtigtes Mißtrauen gegen den Staat und seine Organe nicht aufgeben wolle... auf diesem Kongress konnte er die Gründe dieses Mißtrauens allerdings nicht erfahren. Denn Arbeiter, die mit allem stets und gründlich zufrieden sind und sich ausschließlich nur gegen ihre Klassengenossen wenden, die lernen den Vater Staat nicht kennen!

### Das Koalitionsrecht der Eisenbahner in Bayern.

Von L. Brunner (Berlin).

Der Süddeutsche Verband für das Eisenbahn- und Postpersonal, neben der Reichsaktion der Eisenbahner des Deutschen Transportarbeiterverbandes die einzige Organisation unter Hunderten in Deutschland, in der die in Staatsbetrieben Beschäftigten freigewerkschaftlich organisiert sind, hatte während der letzten Jahre sehr gute Fortschritte zu verzeichnen. In allen drei Bundesstaaten, Bayern, Baden und Württemberg, auf die sich das Organisationsgebiet dieses Verbandes erstreckt, war die Entwicklung eine gleich gute, und soweit Baden und Württemberg in Frage kommt, das Verhältnis zu den anderen Eisenbahnerverbänden, nationale, kirchlich-Dundersche, christliche u. i. w., ein leidlich gutes. Nicht so in Bayern, wo der Süddeutsche Verband dem zentrumschristlichen Bayerischen Eisenbahnerverband nicht unerheblichen Abbruch verurteilte. Das Zentrum sah die Mitglieder seines Eisenbahnerverbandes schwinden, was für dies gleichbedeutend mit einem Rückgang der Wahlstimmen war und deshalb Anlaß genug, die Regierung gegen den „staatsfeindlichen, sozialdemokratischen“ Süddeutschen Eisenbahnerverband scharf zu machen.

Von den 156 Seiten des Bayerischen Landtages hat das Zentrum 92, also die Mehrheit besetzt, und diese Macht im Parlament sucht es mit aller Entschiedenheit, aber auch mit aller Rücksichtslosigkeit auszunützen und dauernd zu festigen. Die politische Hebe führte dazu, daß die Regierung Beobachtungen und Erfundigungen über das Wirken des Süddeutschen Verbandes veranstaltete und am 15. August 1911 erließ der Verkehrsminister v. Frauendorfer eine Verfügung, die sich gegen den Verband richtete. Es wurde darin gesagt, daß sich in dieser Vereinigung eine Richtung bemerkbar mache, die sich der Sozialdemokratie näherte. Die Beamten und Beamtensanwärter wurden vor dieser Richtung gewarnt. Es wurde behauptet, daß der Eisenbahnbeamte mit Rücksicht auf seinen Treueid zur monarchistischen Staatsverfassung zu halten habe. Den Eisenbahn- und Postleitungen wurde aufgegeben, in Zukunft Beobachtungen darüber anzustellen, ob eine engere Zusammengehörigkeit zwischen dem Verband und der politischen Sozialdemokratie auftreten werde.

Die sozialdemokratische Fraktion brachte darauf folgende Interpellation im Landtag ein: „Was hat die bayerische Staatsregierung zu ihrem Erlaß vom 15. August 1911 veranlaßt und wie will sie die Gesetzmäßigkeit desselben begründen?“

Der Abgeordnete N o s s h a u p t e r begründete die Interpellation, wobei er unter anderem darauf hinwies, daß das Zentrum, um seine Organisation als die allein seligmachende hinzustellen, das vollständige Verbot des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes fordere. Der Redner warnte vor gewalttätiger Unterdrückung, es sei ganz ausgeschlossen, daß man den Arbeitern dauernd die gesetzlichen Rechte entziehen könne.

Herr v. Frauendorfer tat nun keineswegs, was das reaktionäre Zentrum von ihm gefordert hatte. Er trug den Forderungen dieser zur Zeit mächtigen Partei in vielen Punkten Rechnung, erklärte aber, daß ein strikter Nachweis darüber, daß der Süddeutsche Verband sozialdemokratische Politik treibe, nicht erbracht sei. Daher könne er seinen Eisenbahner die Zugehörigkeit zu diesem Verband nicht verbieten. Würde er es trotzdem tun, so müsse er konsequenter Weise diejenigen maßregeln, die sich trotzdem anschließen oder nicht austreten würden. Die Beamten müßten zu diesem Zweck aber vor den Disziplinargerichtshof gestellt werden. Käme dieser zu der Ueberzeugung, daß der Süddeutsche Verband keine sozialdemokratische Politik treibe, so würde die Disziplinarstrafe aufgehoben und das Verkehrsministerium lächerlich gemacht.

Der Verkehrsminister hatte damit dem Zentrum eine arge Niederlage bereitet. Es war aber für jeden Verständigen von diesem Augenblick an klar, daß das Zentrum nun nicht nur den Kampf gegen den verhassten Süddeutschen Verband, sondern auch gegen den Minister führen würde. Und dieser Kampf wurde in der Tat von ihm mit durchschlagendem Erfolg geführt. Nicht nur der Verkehrsminister fiel ihm zum Opfer, das gesamte Ministerium Bodewils demissionierte und an seine Stelle trat ein der regierenden Zentrumsparlei in allen Stücken willfähriges Ministerium mit dem Freiherrn v. Hertling als Präsidenten und v. Seidlein als Verkehrsminister an die Leitung.

Jetzt konnte der Vernichtungskrieg in verstärkter Weise beginnen, die Hege gegen den Verband hatte übrigens noch gar nicht nachgelassen.

Den zum Ziele führenden Weg hatte inzwischen der preussische Eisenbahnminister v. Breitenbach gewiesen, indem er am 16. Dezember 1911 eine Verfügung ergehen ließ, wonach den preussisch-hessischen Eisenbahnern — auch auf Elb-Lothringen wurde die Verfügung ausgedehnt — ganz allgemein jede Beteiligung an sozial-

demokratischen und „anderen ordnungsfeindlichen Bestrebungen, Vereinen und Versammlungen“ verboten wurde. Jeder neu einzustellende Arbeiter oder Bedienstete hat einen Revers zu unterschreiben, in dem er diese Verfügung als für sich rechtsverbindlich anerkennt und sich verpflichtet, danach zu handeln und allen Anordnungen der Verwaltung Folge zu leisten.

Der Einfluß Preußens machte sich nun bei der Zentrumsregierung in Bayern um so leichter geltend, als in Preußen zur Zeit das Zentrum mit seinem reaktionären Anhang ebenfalls die Regierung beherrschte.

In der Sitzung des bayerischen Landtages am 28. September hat der Verkehrsminister v. Seidlein eine Rede gehalten, die der Abgeordnete Segitz als eine der schlimmsten Reden bezeichnete. Der Minister sagte unter anderem: Er habe schon in seiner letzten Rede darauf hingewiesen, daß in ihren Umsturzbestrebungen die Sozialdemokraten sich nicht allein auf politische Organisationen beschränkten, sondern sich auch die freien Gewerkschaften, die Konsumvereine, Baugenossenschaften und Jugendorganisationen dienstbar machten. Eine Neuerung an den Vollzugsbestimmungen seines Vorgängers zu dem Erlaß sei nicht getroffen worden. Man habe in der letzten Zeit in außerdeutschen Staaten Erfahrungen zur Genüge gemacht; so in Frankreich mit der Sabotage und dem Streik der Eisenbahnarbeiter in England, wo es fast zur Hungersnot unter der Bevölkerung gekommen sei. Da könne die Regierung nicht gleichgültig zusehen. Er brauche aber nicht einmal auf das Ausland Bezug nehmen. Er könne auch auf bayerische Vorkommnisse hinweisen, auf den Streik in Nürnberg im letzten Jahre. Man müsse also auch auf kleinere Streikfälle achten, um gegen diese Gefahr gesichert zu sein, weil die Verkehrsstörung in einem einzigen Falle von unberechenbaren Folgen sein könnte.

Was nun die Sozialdemokraten als berechtigte Forderungen ansehen, gehe daraus hervor, daß in ihren Forderungen zum vorliegenden Eisenbahnetat 42 Millionen für die Arbeiter verlangt würden. Die Führer des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes müßten doch wissen, welche direkt unerfüllbaren Forderungen sie damit aufstellten. Das Personal werde durch die fortgesetzten maßlosen Angriffe auf die Verwaltung in der sozialdemokratischen Presse so verhetzt, daß die Führer es schließlich nicht mehr in der Hand hätten.

Wir müssen, so schloß der Minister, von unseren Beamten und Arbeitern verlangen, daß sie auf das Mittel des Streiks verzichten, und wir werden bei Neuausnehmenden die Unterschrift eines Keverses verlangen und werden uns unser weiteres Vorgehen vorbehalten.

Die bayerische Regierung beabsichtigt also ganz nach preussischem Muster gegen die freie Gewerkschaft der Eisenbahner vorzugehen und ihnen das Koalitionsrecht zu entziehen, denn die Beschränkung des Verbots auf das Streikrecht ist eine Täuschung, Koalitionsrecht ohne Streikrecht ist für die Arbeiter ein Messer ohne Heft und Klinge oder was ein Minister ist ohne Portefeuille.

Die Rede gegen den Süddeutschen Verband und gegen das Streikrecht hielt der Verkehrsminister, obgleich, wie nachträglich bekannt wurde, der Vorstand des Süddeutschen Verbandes am 21. September an das Verkehrsministerium, an beide Kammern des Landtages und an die zuständigen Referenten ein Schreiben gerichtet hat, in dem es heißt:

„Der Gesamthauptvorstand des in Frage stehenden Verbandes erklärt, daß von seiten des Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals der Streik nicht als gesetzlich zulässiges Mittel zur Verbesserung der Lage der Arbeiter und Beamten der Verkehrsverwaltung betrachtet wird und wir uns wohl bewußt sind, daß ein solcher die schwersten Erschütterungen des Erwerbslebens herbeiführen würde. Auch erlauben wir uns zu bemerken, daß unsere Organisation der Generalform nach der Gewerkschaften Deutschlands nicht angegeschlossen ist und daß der Hauptverband es unseren, den örtlichen Gewerkschaften angegliederten Verwaltungsstellen nahegelegt hat, aus diesen auszuscheiden. Unter Verantwortlichkeit dieser Tatsachen gestalten wir uns das höfliche Ersuchen zu stellen, daß uns sowohl von der königlichen Staatsregierung wie auch von den hohen Kammern der Reichsräte und der Abgeordneten das gleiche Entgegenkommen wie bisher bezeugt werden möchte.“

Ob dieses Schreibens sind wir derart erstaunt, daß es uns schwer fällt, an die Echtheit desselben zu glauben. (Die Echtheit hat sich mittlerweile bestätigt. Die Redaktion.) Hat der Vorstand des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes dieses Schreiben verfaßt, dann hat er damit selbst fertiggebracht, was durch jahrelange Zentrumshege und die Ministerstürze nicht zu erreichen war. Damit möchten wir heute den Bericht schließen. Ueber die Angelegenheit sind aber die Akten noch nicht geschlossen.

### Lokomotivführer-Reichskonferenz\*).

11. Erholungsurlaube für die Lokomotivführer respektive Lokomotivführeranwärter müssen ohne Rücksicht der Substitutionskosten nach rechtzeitig angemeldeter Wahl der Bediensteten, und zwar bis zu 10 Dienstjahren 14 Tage, von 10 bis 20 Dienstjahren 21 Tage, darüber hinaus 28 Tage gewährt werden.

Krankheit, Waffenübung und sonstige Urlaube dürfen den Anspruch nicht schmälern und dürfen daher solche Absenzen als Erholungsurlaub nicht gerechnet werden.

Den Personalkommissions- und Krankenkassenausschussmitgliedern sowie den Mitgliedern des Vorstandes und des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ist zwecks Information und Berichterstattung turnusgemäß ein Urlaub zu gewähren und sind diese Mitglieder mit temporären Freikartenlegitimationen zu betheilen.

Der zur Vertretung der Interessen der Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter notwendige Urlaub der Funktionäre des Unterstützungs- und Rechtsschutzvereines österreichischer Lokomotivführer in Wien, des Lokomotivführervereines in Böhmen, des Unterstützungs- und Rechtsschutzver-

eines bosnisch-herzegowinischer Lokomotivführer, des Lokomotivführervereines in Ungarn, dann der Gewerkschaft, ist als Dienstreise zu betrachten und daher in den Erholungsurlaub nicht einzurechnen.

Die sonstigen bestehenden Bestimmungen des Urlaubsnormales verbleiben in der heutigen Fassung.

12. Die ständigen Bezüge eines definitiv oder provisorisch Angestellten während einer Krankheit erfahren durch ein volles Jahr keine Kürzung und wird, wenn in diesem Zeitraum der Angestellte noch nicht genesen ist, über die Beibehaltung oder Entlassung respektive Pensionierung desselben entschieden.

Falls einem erkrankten Bediensteten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes eine Unfallrente gebührt, so werden die ständigen Bezüge in der Dauer eines Jahres nicht unterbrochen und werden durch die Unfallversicherung entweder im Sinne eines Betriebs-, gegebenenfalls eines Verkehrsunfalles für den Verlust an variablen Bezügen ergänzt und dieses Krankenzahl, wie das aktive, anderthalbfach berechnet.

Während einer Suspendierung, ferner einer Untersuchungshaft und während der Abbüßung einer Freiheitsstrafe auf Grund eines dienstlichen Deliktes sollen die ständigen Bezüge in voller Höhe zur Auszahlung gelangen.

Sämtliche ständige Bezüge sollen am letzten Tage des Monats im vorhinem zur Auszahlung gelangen.

13. Die Regelung der Arbeitszeit hat derart zu erfolgen, daß die durchschnittliche Höchstleistung auf der Strecke mit 8, beziehungsweise dort, wo starker Nachdienst zu versehen ist, mit 7 Stunden beim Personenzug, und 11, beziehungsweise 10 Stunden beim Lastzug und auf Lokalbahnen bestimmt wird, wobei die fahrplanmäßige Fahrt daher beim Schnellzug 5 Stunden, beim Personenzug 7 Stunden und beim Lastzug 9 Stunden nicht überschreiten darf und nach zwei aufeinanderfolgenden Nachdienstleistungen in der Dauer von 4 Stunden und in die Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh fallend, jeder Dienst in der Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh entfällt.

Beim Reiserbedienst ist die Arbeitszeit mit 12 Stunden und einer darauffolgenden Ruhezeit von 24 Stunden zu bemessen.

Alljährlich sollen 52 dienstfreie Tage in der Dauer von 36 Stunden gewährt werden.

In die Bemessung der Dienstzeit ist die wirkliche Vorbereitungs- und Ausreifezeit einzurechnen.

Die einer Dienstzeit nachfolgende Ruhezeit außerhalb des Domizilortes darf nicht weniger als 11 Stunden betragen. In der Regel hat der Grundtag zu gelten, daß der Dienst nicht mehr als 30 Prozent, die Ruhezeit nicht weniger als 70 Prozent betragen darf. Als Ruhezeit im Domizil sind mindestens 45 Prozent der Gesamtheit zu gewähren.

Die Dienstvorstände und die jeweils mit der Personalkommandierung betrauten Bediensteten sind unter Androhung strenger Disziplinarstrafen persönlich dafür verantwortlich zu machen, daß die Vorschrift über Dienst- und Ruhezeiten entsprechend gehandhabt werde. Die dienstbezügliche Ueberwachung ist den gewählten Vertrauensmännern zu übertragen. Ein Abgehen von der Vorschrift wäre nur im Falle des Eintretens außerordentlicher Ereignisse (Elementarereignisse, Entgleisungen, Festsitze, Ueberschwemmung etc.) mit entsprechender Entschädigung für die gesteigerte Arbeitsleistung statthaft.

14. Aufhebung der Bestimmung, wonach ein Bediensteter in seiner dienstfreien Zeit ohne Erlaubnis, beziehungsweise ohne Meldung bei seiner vorgeordneten Dienstbehörde sich nicht vom Domizilorte entfernen darf.

15. Änderung der Vorschriften über die Untersuchung des Seh- und Gehörvermögens auf Grundlage der Durchführung im praktischen Dienstverhältnisse, wobei die Bestimmung eingehalten werden muß, daß derjenige, der die Ueberprüfung einmal ohne Anstand abgelegt hat, von jeder weiteren Ueberprüfung des Farben Sinnes zu befreien ist.

Kreierung von Unterbeamtenposten für die wegen Farbenblindheit oder wegen schlechtem Seh- und Gehörvermögen vom Fahrdienst abgezogenen Lokomotivführer. Dieselben sind als Werkmeister in den Werkstätten oder Heizhäusern, eventuell als Magazinmeister, Ranglisten zu verwenden, wobei ihnen jedoch ihre Vorrückung nach der Norm der Lokomotivführer zu gewährleisten ist.

Jene Anwärter, die aus gleichen Ursachen vom Fahrdienst abgezogen wurden, ist die Erreichung des Unterbeamtenranges in derselben Zeit wie ihren Kollegen im Fahrdienst zu gewährleisten.

Jene Lokomotivführer und Anwärter, die auf Lokomotiven, welche mit Manölvorheizung, Automaten, Glodenrauchfängen oder Turbinen ausgerüstet sind, Dienste leisten und infolge dessen an ihrem Gehörvermögen Schaden leiden, ist dies als Unfall anzuerkennen und eine Unfallrente zu gewähren.

Änderung der bestehenden Signalisierung der Strecke durch Abschaffung der farbigen Signale und Einführung zweckentsprechender Signale mit weißem Licht.

Zu der vorstehenden Forderung brachte Genosse R u s s e l l a folgende interessante Begründung:

Ich habe eingangs erwähnt, daß ich später erklären werde, warum wir die strenge Ueberprüfung des Seh- und Gehörvermögens bei der Aufnahme verlangen, und zwar aus dem Grund, weil nach ärztlichem Ausspruch die Farbenblindheit keine im Laufe der Jahre getomene (angeworbene) Krankheit, sondern eine angeborene ist. Der Arzt soll den Mann — und das ist unser Wunsch — bei der Aufnahme gründlich überprüfen und muß auch, wenn das was uns die Wissenschaft lehrt — und woran wir nicht zweifeln können — richtig ist, schon bei der Aufnahme sagen können, daß er farbenblind ist und es nicht erst später wurde. Wir sehen daher, daß diese strenge Ueberprüfung für die Existenz des Nachwuchses von Bedeutung ist und wir glauben die Existenz unserer Nachwuchsleute durch dieses zu sichern. Mit welchen Schikanen die Untersuchungen durchgeführt werden, ist Ihnen bekannt, und wenn ein Kollege auf Grundlage der Farbenblindheit abgezogen wurde, müßte es mit guten Dingen zugehen, wenn er wieder fahren darf. Im Ihnen die Unzumutbarkeit, ja geradezu die Unrichtigkeit der dormalen bestehenden Ueberprüfungsverfahren auf Grund der pseudochromatischen Stillingschen Tafeln aufzuzeigen, werde ich Ihnen einige Beispiele von Ueberprüfungen vor Augen führen.

Vor einigen Monaten wurden zirta elf Lokomotivführer von Hütteldorf vom Fahrdienst wegen Farbenblindheit abgezogen. Warum?

Es wurden ihnen von dem, den Bahnarzt substituierenden Arzt die Tafel, enthaltend die Ziffer 7, gezeigt und sie im Gegensatz zu der Bestimmung, die Benennung der Ziffer vorzunehmen, um die Farbe, welche die Ziffer umgeben, gefragt. Die Tafel zeigt draun, mancher möchte sagen grau, in welchem Sinne auch die Kollegen antworteten. Daß nun diese Farbe gegen Licht gehalten blau ergibt, konnte natürlich keinem einfallen, es wurden somit die Kollegen farbenblind gemacht, was wohl kein Kunststück ist, wohl aber noch weniger eine richtige Augenüberprüfung, um so weniger, als sämtliche Kollegen bei

\* Siehe den Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 28, 1912.



der Ueberprüfung im Lokomotivführerverein durch das Anomalo-

Die Ueberprüfung zweier Kondukteure in unserem Ver-

Wie gefährlich gerade diese Farbenüberprüfung und wie

Zu komme nun noch zu der Forderung der Abschaffung

Durch unsere Anregung wollen wir auch jene Herren,

18. Die gewählten Vertrauensmänner des Personals,

19. Die Lokomotivführer und Anwärter sollen für den

20. An Stelle der bis nun bestehenden Kilometer-

21. Für jeden begonnenen Tag ist, unbekümmert um die

22. Für jeden geleisteten Nachtdienst ist außer der vor-

23. Der Dienst auf einer kalten Lokomotive oder Regie-

24. Das Zehrgeld für das Lokomotivpersonal wird außer

25. Die den Dienst als Lokomotivbeizger versehenen

Inland.

Die neuerlichen Millionenbewilligungen für Rüstungs-

Seit der Annexion Bosniens und der Herzegovina

Der Wiedereintritt der „deutschen Arbeiterführer“ in den

Noch ist in aller Erinnerung der Anfang der

Die Neuorganisation des Nationalverbandes.

Seit Monaten schreibt und spricht man von der

Die Schwarzen heken zum Krieg.

Die klerikale Clique in Oesterreich und ihr Organ,

Die Donaumonarchie soll sich papierene Fesseln anlegen

Das ein Eingreifen Oesterreichs in die Balkan-

Vom „Hochverräter“ zum Stiefelwichspatrioten.

Es ist noch gar nicht lange her, da gebärdeten

Wir verhehlen uns nicht, daß Tag und Stunde kommen

Am Abend — beim Delegationsdiner — wurde Herr

Eine „nationale Errungenschaft“.

Der Deutsche Nationalverband hat schon wieder

Abonniert die Arbeiterpresse.



mit verbundene Auserhebung für den Erzbischofsstuhl dadurch von großer Bedeutung sein, daß Dr. Ratschthaler ein eifriger Förderer der kirchlichen Projekte zur Errichtung einer katholischen Universität in Salzburg ist und an der Spitze der katholischen Universitätsvereine steht. In der Person Dr. Groß erhält nun der greise Fürstbischof einen Mitarbeiter und Nachfolger, dessen Energie sehr bekannt ist.

In Wirklichkeit steht die Sache freilich so, daß Dr. Groß deshalb zum Nachfolger des Salzburger Kardinals Ratschthaler ernannt wird, weil er eine der verlässlichsten Stützen des Merkantilismus ist. Pater Groß war noch vor wenigen Jahren Stadtbedient in Falkenau in Böhmen, wo er der kirchlichen Agitation in Egerlande zur Zeit der „Los von Rom“-Bewegung gute Dienste leistete. So wurde unter seiner Patronanz verjücht. Dr. Gehmann zur Zeit, als dieser noch seine kirchlichen Agitationsveranstaltungen hielt, die Wege in das Egerland zu ebnen, allerdings mit wenig Erfolg. Pater Groß, der übrigens die Gräfin Nostitz, eine Stütze des kirchlichen Adels, für sich hatte, erhielt dann den Leitmeritzer Bischofsstuhl und gilt nun als Kardinalanwärter von Salzburg. Er soll also auf eine der höchsten Stellen berufen werden, die die kirchliche Hierarchie zu vergeben hat. Daß auch das von unseren Deutschradikalen und einstigen „Los von Rom“-Männern als ein Erfolg für das Deutschtum ausgegeben wird, zeigt wohl deutlich, wohin es mit diesen Leuten gekommen ist.

Deutscher „Freisinn“ im Drange der Geschäfte.

Welch' eine rare Pflanze der deutsche „Freisinn“ ist, das ist ja schon mäßiglich bekannt. Aber, was da in den letzten Tagen ein Organ des „freisinnigen“ „Deutschen Nationalverbandes“, nämlich das „Deutsche Agrarblatt“, getrieben hat, das ist schon zu bunt. In seiner Nummer 73 vom 11. September tat es wieder einmal recht freisinnig und schnitt einige Wahrheiten über das große Wiener Pflanzentheater. Damit aber erregte es das Mißfallen der Schwarzen in- und außerhalb des „Deutschen Nationalverbandes“, und so mußte es sich bequemen, folgende de- und wehmütige Abbitte zu bringen:

„Eucharistischer Kongreß. In Nummer 73 unseres Blattes vom 11. September 1912 war auf Seite 4 eine abfällige Bemerkung über den Eucharistischen Kongreß enthalten, welche in einem großen Teil unseres Leserkreises Aergernis erregt. Dasselbe war im Drange der Redaktionsgeschäfte aus einem anderen Blatte übernommen worden und stehen wir nicht an, den dort gebrauchten Ausdruck sowie die diesfällige Bemerkung zurückzunehmen, beziehungsweise zu desavouieren.“

Wenn diese „Freisinnigen“ schon wirklich einmal ein freisinniges Wort gebrauchen, so geschieht es nur unüberlegt, im Drange der Redaktionsgeschäfte, in der Eile der Arbeit, die es sie vergessen läßt, daß sie als brave Untertänige der schwarzen Sippchaft höchst freisinnig zu Füßen haben. Der kohlrabenschwarzen Reaktion alleruntertänigster Freisinn ....

Ausland.

Reminiscenzen zum englischen Eisenbahnerstreik.

Zu dem im Vorjahre stattgefundenen Streik der englischen Eisenbahner veröffentlicht der neue Sekretär des Transportarbeiterverbandes, Robert Williams, am 26. August im „Daily Herald“ einen Aufsatz, der manches enthält, was ungemein lehrreich ist. Er trägt den Titel: „Die Sadgasse“ (The Impasse). Man wird sich erinnern, wie nach dem Eisenbahnerstreik Syndikalisten und streiklustige Redner beständig mit einem großen allgemeinen Streik der Transportarbeiter drohten. Williams schilderte diese Atmosphäre in humorvoller, aber treffender Weise: „Wenn der große konsolidierte Verband der Schornsteinfeger von Großbritannien, Irland und den Kolonien mit einem halbstarrigen vorstädtischen Arbeitgeber im Streit lag, mußten die Transportarbeiter die Arbeit niederlegen. Wenn sich die Association der Eiscremeverkäufer weiterte, die Forderungen des allgemeinen Verbandes der Eiscreme- und Bratkartoffelkarrenschieber zu bewilligen, was war dann anderes zu tun, als einen allgemeinen Streik der Transportarbeiter zu erklären?“ Nach all diesem „Bühnendonner“ waren wir, als der Streik wirklich kam, gänzlich unvorbereitet. Gewiß hatten die Arbeiter Anlaß zu Klagen, aber die Tatsache bleibt doch bestehen, daß 80.000 Mann streikten, um einen Menschen zu zwingen, der Gewerkschaft beizutreten. Man hätte von Anfang an dem Streik Grenzen setzen sollen. Den Tillet sah als alter Kämpfer sehr klar, daß das Terrain unangstlich war und riet vom Kampfe ab; aber die Mitglieder des Londoner Distriktsausschusses konnten nicht zurückgehalten werden. Man glaubte, ein paar Tage der allgemeinen Arbeitseinstellung würden die Arbeitgeber zur Mäßigkeit bringen, und erlitt Schiffbruch. Das war die Folge des Mangels an Organisation; nichts oder wenig war getan worden, um einen allgemeinen Streik vorzubereiten. Wie stand es zum Beispiel mit der Gleichförmigkeit im Verband? Einige Gewerkschaften standen gleich nach der ersten Woche des Kampfes mit leeren Kassen da; andere bezahlten drei, vier, fünf oder sechs Wochen Streikgeld. Wir redeten uns ein, die Leute fehrten nicht zur Arbeit zurück. Lord Devonport wußte es besser. Kann man die Leute, die die Arbeit wieder aufnehmen, mehr tadeln als diejenigen, die diese anarchische Konkurrenz zwischen den Gewerkschaften aufrecht erhalten? Wir bedürfen einer tätigen Propaganda, um den Gewerkschaften die ersten Grundzüge des Gewerkschaftswesens beizubringen. Das Vertrauen der Streikführung zur Regierung war wirklich rührend. Lloyd George schien besser zu wissen als wir, wie es mit einem nationalen Streik stand; er sagte uns freimütig, daß die Regierung ihre Einmischung von dem Maße abhängig machen werde, in dem der nationale Streik erfolgreich sein würde. Wie gewöhnlich war die Regierung bereit, zu intervenieren, wenn der Sieg der Arbeiter wahrscheinlich schien, um sie dann um die Friede zu

pressen. Die Eisenbahner erlaubten ihren Mitgliedern, mit Streikbrechern zu arbeiten und diesen zu helfen. Das kann als Entschuldigung für die Zuhilfenahme angesehen werden, die, obwohl sie organisiert waren, Streikbruch übten. Beklagenswert war auch der Beschluß des Streikkomitees, den Transport von Nahrungsmitteln zu erlauben. Ein Teil der Zuhilfenahme durfte demnach arbeiten, eine Lage der Dinge, die der andere Teil nicht verstehen konnte. Ferner muß die Frage aufgeworfen werden: Weshalb sind die Eisenbahner dem Internationalen Transportarbeiterverband angegeschlossen und weshalb weigern sie sich, trotzdem die Frage eines Anschlusses an den nationalen Transportarbeiterverband auch nur zu diskutieren?

Die christlichen Gewerkschaftler über das Koalitionsrecht der Staatsangestellten.

Zurzeit tagt in Dresden der Kongreß der christlichen Gewerkschaften Deutschlands. Unter den sonst recht belanglosen Debatten, die dort abgeführt werden, ist die Stellungnahme zum Streikrecht der Staatsarbeiter, die in einer Rede eines Herrn Guttsche zum Ausdruck kam, besonders bemerkenswert. Herr Guttsche besprach nämlich die rechtliche Stellung der Staatsarbeiterschaft im Vergleich zu jener der gewerblichen Arbeiter. Die christlichen Gewerkschaften, so sagte der Herr Referent, verlangen das Streikrecht für gewisse Staatsarbeiterkategorien nicht. Dem Referat und der folgenden Debatte wohnte der Präsident der sächsischen Eisenbahnen bei, der jedenfalls an den „braven Kindern“ seine Freude hatte.

Eine Bahn durch ganz Australien.

Mitte September wurde in Port Augusta in Südastralien der erste Spatenstich zu einer Bahn vollzogen, von der man eine weitere Festigung des australischen Staatenbundes, der „Commonwealth“, erhofft. Die Bahn soll hervorragende strategische Bedeutung haben. Sie geht von der Südküste bis zur Nordwestküste des Kontinents; ihren Anfang nimmt sie in Port Augusta, nördlich von Adelaide, wo ein spitzer Meerbusen tief in das Land eindringt. Die Länge der Bahn wird etwas über 1700 Kilometer betragen. Sie soll innerhalb eines Zeitraumes von drei bis vier Jahren fertiggestellt sein und ungefähr 80 Millionen Mark kosten.

Warum es nicht zum allgemeinen Ausbruch des spanischen Eisenbahnerstreiks kam.

Man schreibt uns: Das Unterbleiben des allgemeinen Streiks der spanischen Eisenbahner hat seine „Geschichte“ — und diese „Geschichte“ verdient bekannt zu werden, denn sie bildet ein interessantes Kapitelchen des Klassenkampfes in Spanien, der straff organisierte Formen anzunehmen beginnt.

Dem Ministerpräsidenten Canalejas war dem Führer der „radikalen Republikaner“ Lerrouy war der immer mächtiger werdende Eisenbahnerverband ein Dorn im Auge. Canalejas befürchtete seine revolutionäre Tätigkeit „im gegebenen Augenblick“. Und Lerrouy, dem es in Katalonien leider noch gelingt, eine große Masse von Arbeitern mit seinen Phrasen zu betören und zu blenden, bekam Angst, daß ihm seine Truppen in Barcelona abspenstig gemacht werden könnten durch den Anschluß der katalonischen Eisenbahner an den unter sozialistischer Führung stehenden Eisenbahnerverband. An der Spitze der katalonischen Eisenbahnerorganisation steht Ribalta, ein willenloses Werkzeug Lerrouy's der schon vor dem ersten Kongreß, den der Nationalverband im Juni in Madrid abhielt, gegen eine stärkere Zentralisation polemisiert hatte und den Wunsch ausdrückte, daß der Streik sofort erklärt werden sollte. Es fanden darauf Verhandlungen zwischen ihm und dem Genossen Barrio, dem Vorsitzenden des Zentralverbandes, statt, auf Grund deren Ribalta versprach, auf dem Madrider Kongreß sich den Vorschlägen, sein Datum festzusetzen, anzuschließen. Das tat er auch. Als der Kongreß jedoch den Beschluß gefaßt hatte, den Streik nicht vor einem Jahr zu erklären, hielten Canalejas und Lerrouy den Augenblick für gekommen, um zu handeln. Sie nahmen beide an, daß der Verband Sklave des Kongreßbeschlusses sein werde und daß die versüßte Erklärung eines Teilstreiks zu einer Spaltung des Verbandes führen müßte. Diese Taktik mußte auch den Eisenbahngesellschaften gut erscheinen. Lerrouy brachte es reich fertig, Ribalta zu bestimmen, die katalonischen Eisenbahner zum sofortigen Streik aufzufordern: die anarchisierenden Elemente laten freiwillig das übrige und scheuten vor keiner Verdächtigung der Sozialisten zurück, als diese vor einer Uebereilung warnten. Von Madrid her traf bei Ribalta in Barcelona der schärfste Protest gegen die Verletzung der Disziplin und der Kongreßbeschlüsse ein. Als Ribalta sich weigerte, eine andere Haltung einzunehmen, sandte Barrio sofort an alle 49 Gruppen des Landes, aus denen der Verband besteht, die Bitte, dem katalonischen Komitee telegraphisch ihre Meinung zu übermitteln. Ribalta erhielt darauf von 43 Gruppen die Bitte telegraphisch, den Streik nicht zum Ausbruch kommen zu lassen. Das veranlaßte Ribalta, in einer Versammlung im Barcelonaer Beledrom-Park zu erklären, daß er „persönlich gegen den Streik wäre“. Aber Lerrouy wachte die Spaltung schon sicher. Am Tag darauf hat Ribalta in einer anderen Versammlung um Verzeihung für seinen „Schwächeanfall von gestern“. Als es nun feststand, daß die Katalonier unter allen Umständen streiken würden und die Arbeitseinstellung auch tatsächlich erfolgte, entschloß sich das Zentralkomitee, das Referendum zu veranstalten mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf, daß es sich um einen Solidaritätsstreik handle. Das Resultat ist bekannt: eine gewaltige Mehrheit sprach sich für den Streik aus. Sobald das die Regierung erfuhr, sah Canalejas ein, daß er einen gefährlichen Weg betreten hatte, und Lerrouy merkte ebenfalls, daß seine Hoffnung zerschanden ging. Und nun ereignete sich folgende ergötzliche Komödie: In den Regierungsblättern ließen der Ministerpräsident Canalejas und der Minister der öffentlichen Arbeiten Vil-

lanueva die „energischsten Maßregeln“ ankündigen, die sie ergreifen würden gegen den Streik und es kam ja auch wirklich zu einer, im übrigen völlig unwirksamen „Mobilisation“. Aber zu gleicher Zeit sandte die Regierung als offiziösen Abgesandten den Abgeordneten Amada ins Gewerkschaftshaus zu Barrio, um dem Eisenbahnerverband das Versprechen der Regierung anzubieten, in den Cortes Gesetzentwürfe einzubringen zur Verkürzung der Arbeitszeit und zur Erhöhung der Löhne. Zu gleicher Zeit wurde dieses Anerbieten auch Ribalta unterbreitet, der es den Streikenden von Katalonien nach einigen Zögern zur Annahme empfahl. Barrio in Madrid stellte die Bedingung, daß ihm das Versprechen der Regierung in einem von Canalejas unterzeichneten Brief schriftlich gegeben würde, und diese Bedingung wurde erfüllt. Der Brief ist im Besitz des Eisenbahnerverbandes. Inzwischen hatten die Katalonier schon aufgehört, zu streiken und damit war für den Ausbruch des allgemeinen Streiks, der in der Nacht vom 8. Oktober stattfinden sollte, kein Grund mehr vorhanden. Es ist ein Zeichen für die Disziplin der Mitglieder des jungen Verbandes, daß der Gegenbefehl so glänzend befolgt wurde. Daß es auf den andalusischen Bahnen, im tiefsten Süden Spaniens, trotzdem zu einer Arbeitseinstellung kam, hängt mit den ganz besonderen Verhältnissen zusammen, die auf jenem trostlosen spanischen Bahnnetz herrschen.

Es wird sich nun zeigen, was Canalejas vorschlägt. Es kann natürlich so lächerlich wenig sein, daß die Möglichkeit eines Streiks zu einem späteren Datum keineswegs dadurch ausgeschaltet wird. Die Regierung wird vielleicht die Gelegenheit benützen, um eine „Regelung des Streikrechts“ der Eisenbahner in dem Sinne vorzunehmen, daß sie ihnen dieses Recht illusorisch macht. Das allein könnte den Anlaß zu einer Bewegung geben, die dann nicht am „Vorabend des Kampfes“ eingestellt würde, sondern bei der sich die Kräfte des Verbandes und der Regierung wirklich messen würden. Einstweilen hat die Arbeiterorganisation auf Grund ihrer Kampfgasse allein schon einen vorläufigen zwar nur moralisch starken Sieg errungen.

Aus dem Gerichtssaal.

Eine Geldquelle, aus der der Wahlsond für Herrn Ertl gespeist wurde. Aus Wiener Neustadt wird uns berichtet: Josef Piringer war Sekretär der Allgemeinen Arbeiter-Krankenkasse in Neunkirchen. Als Sozialdemokrat wurde er in den Gemeinderat von Neunkirchen gewählt. Als nun auch Deutschgelbe in den Vorstand der Kasse einzutreten, ist Piringer ebenfalls ein Selber geworden; da er seinen Charakter auf diese Weise geoffenbart hat, ist es kein Wunder, daß er jetzt auch die Kasse zu bestehlen anfing. In einer Revision, die der Verband der Arbeiter-Krankenkassen vornahm, wurde festgestellt, daß Piringer in anderthalb Jahren 3000 Kronen unterschlagen hat. Es wurde nun die Anzeige gegen ihn erstattet, die Anklageschrift bezifferte den Schaden geringer. Nach der Entdeckung des Verbrechens hat Piringer dem Vorstand der von ihm geschädigten Krankenkasse mitgeteilt, daß sich die gelben Macher Stark, Steiner und Seemann von ihm 680 Kr. für die Reichratswahl zur Förderung der Kandidatur des Führers des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ Ertl ausgeborgt, aber bis zur Entdeckung nur 500 Kr. zurückgezahlt haben, so daß sie also gewußt haben, er verwende Geld der Kasse für sich. Piringer wurde zu drei Monaten schweren Kerkers verurteilt.

Soziale Hygiene.

Bekämpfung der Tuberkulose im Staatsbahnbetrieb. Die Staatsbahnverwaltung geht daran, nach dem Vorbild anderer Länder, insbesondere Frankreichs, Deutschlands und Englands Fürsorgeanstalten zur Verhütung und Bekämpfung der Tuberkulose unter den Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar zunächst in den Wiener Bahnhöfen, zu errichten. Den Fürsorgestellen obliegt vor allem eine vorbeugende Tätigkeit, zu der auch die Belehrung über die Verhinderung der Verbreitung der Tuberkulose gehört. Eine andere Aufgabe der Fürsorgestellen, in welchen auch die Tuberkulinbehandlung eingeführt wird, besteht in der genauen Untersuchung zweifelhafter Fälle und in der Fürsorge für die spezialärztliche Heilpflege der Kranken. Mit der Leitung der Wiener Fürsorgestellen der Staatsbahnen wurde der frühere Oberarzt der Heilanstalt Maud Dr. Erhard Such betraut. Auf Grund der in Wien zu sammelnden Erfahrungen beabsichtigt das Eisenbahnministerium auch außerhalb Wiens in den bedeutenderen Stationen ähnliche Fürsorgestellen für die Staatsbahnbediensteten zu errichten.

Die traumatische und die Rentenneurose. Ueber die, die Heilung der Unfallschäden ungünstig beeinflussenden Einrichtungen der Arbeiter-Unfallversicherung und über die Entstehung der sogenannten „Rentenneurose“ schrieb in der „Wiener medizinischen Wochenschrift“ Dr. Karl Rudinger eine beachtenswerte Abhandlung, die auch im Verlag von Moritz Perles, Wien, Seilerergasse 4, als Separatabdruck erschienen ist. Dr. Rudinger sieht im Mangel einer geeigneten Behandlung jener nach einem Unfall eingetretenen Erkrankung des Nervenapparates, die allgemein mit traumatischer Neurose bezeichnet wird, die Ursache des Entstehens der sogenannten Rentenneurose. Die herrschende Praxis der Unfallschädigung bedient sich, führt Dr. Rudinger aus, bei der traumatischen Neurose des ebenso billigen als den objektiven Zustand des Verletzten wirksam besessenden Heilmittels der Zeit. Während sich im Verlauf des sogenannten Heilverfahrens das Befinden des Verletzten objektiv bessert, wird aber das subjektive Krankheitsgefühl des Verletzten nicht überwunden und daraus entstehen bei der schließlichen Abschätzung der Erwerbseinbuße durch den Arzt Differenzen in der Einschätzung, die einerseits der Verletzte seinem subjektiven Befinden nach vornimmt und dem ärztlichen Befund auf Grund des objektiven Zustandes. Die Folgen dieser Differenzen sind materielle Schädigungen der Verletzten bei dem Erfaß ihrer durch den Unfall erlittenen Erwerbseinbuße. Die vornehmlichste Aufgabe der Unfallversicherungsgesetzgebung, erklärt Dr. Rudinger weiter, sollte es sein, einen natürlichen Erfaß der durch einen Unfall eingetretenen Einbuße der Erwerbssfähigkeit durch Heilung



des Unfallschadens anzustreben. Der Verletzte, bei dem nervöse Störungen eingetreten sind, sei während des Heilverfahrens auf sich selbst angewiesen. Ihm fehle eine beruhigende, ärztliche Aufklärung über den Grad seiner Krankheit, der Antrieb der Geisteszorgern zur Arbeit, der dem nicht-versicherten Arbeiter eine moralische Stütze im Kampf gegen die Nervosität ist und der ihm vom Wiedereintritt der Arbeitsfähigkeit überzeugende und ihn kräftigende Einflüsse einer Arbeit, wie sie in entsprechend eingerichteten Heilanstalten verabreicht und überwacht werden könnte. Im Deutschen Reich ergäbe die Behandlung der bei Unfällen Verletzten in den deutschen Volkshelikanen die vollkommene Heilung von 50 bis 70 Prozent der vorkommenden Fälle, das zur Errichtung und zum Betrieb solcher Anstalten notwendige Kapital werde sich reichlich durch die Rentensparnis und diese Umstände sprächen auch bei uns für die Notwendigkeit der Errichtung derartiger Anstalten. Das Anstreben eines natürlichen Erlasses der erlittenen Erwerbsbeeinträchtigung würde auch jene Ungerechtigkeit der Unfallversicherungsgesetzgebung einschränken, von der besonders die jüngeren Bediensteten betroffen sind und die darin besteht, daß die Rentenversicherung nicht auf das normale Steigen des Einkommens im Verlauf der Dienstzeit Rücksicht nimmt. Zur Heilung der Unfallschäden in derartigen Anstalten hält Doktor Rudinger eine Verpflichtung des Verletzten für notwendig, sich der Anstaltsbehandlung unterziehen zu müssen. Damit setzt sich Dr. Rudinger in Widerspruch zu den Anforderungen, die die Versicherten an der Krankenversicherung und Unfallversicherung stellen, die bekanntlich aus mehreren Gründen den Zwang zur Anstaltsbehandlung verpönnen. Die Ueberwindung des Widerwillens gegen die Anstaltsbehandlung, die vielleicht mit dem Besserwerden unserer Krankenanstaltsverhältnisse und einer allgemeinen Besserung in der Auffassung der sozialen Funktion der Arbeiterversicherung eintreten könnte, ist ebenso problematisch als die Heilbehandlung der traumatischen Neurose selbst. Die Untersuchungen Dr. Rudingers über den Einfluß der langen Karenzzeit des Heilverfahrens in der Schadenersatzabwicklung auf die Entstehung der Rentenneurose sind aber jedenfalls sehr wertvoll.

## Streiflichter.

Ein reiches Dividendenfesten erwartet jene, die so glücklich sind, Aktien der Auffig-Toplitzer Eisenbahn zu besitzen. Wie die „Bohemia“ zu berichten weiß, hat die Bahn bereits in den abgelaufenen drei Vierteljahren 1½ Millionen Kronen mehr eingenommen als in der gleichen Periode des Vorjahres. In den abgelaufenen drei Vierteljahren ist die Einnahme des alten Reges auf 12,040.000 (+ 1,310.618) und die der Lokalbahn auf 2,848.404 (+ 100.603) angewachsen. Es ergibt sich sonach eine Gesamteinnahme bis Ende September von 14,888.410 Kr. und eine Mehreinnahme von 1,411.221 Kr. oder, wenn man die diesjährigen provisorischen Ziffern richtiger mit den analogen provisorischen Ziffern des Vorjahres vergleicht, eine Mehreinnahme von 1,597.616 Kr. Der Güterverkehr ist andauernd lebhaft; er wies im September ein Plus von rund 117.000 Tonnen aus und wäre noch größer gewesen, wenn nicht infolge der sächsischen Manöver die Rückkehr der N. E.-Wagen aus Deutschland sich stark verzögert hätte. Für das restliche Jahresquartal kann angesichts der günstigen Kohlenabnahmeverhältnisse und der guten Schiffahrtsaussichten sowie des besseren Mühen- und Ernteertrages mit weiteren Mehreinnahmen gerechnet werden. Wenn man die infolge der gesteigerten Regie und der erhöhten Personalauslagen aufzuwendenden Mehrausgaben mit rund 600.000 Kr. veranschlagt, so verbleibt ohne Berücksichtigung der Erträge des letzten Jahresviertels auf Grund der bisherigen Ergebnisse ein Mehrertrag von rund einer Million Kronen. Da zur Aufbesserung der Dividende, welche im Vorjahr mit 88 Kr. bemessen wurde, auf 110 Kr. ein Betrag von 888.000 Kr. notwendig ist, so rechnet man in den der Verwaltung nahe stehenden Kreisen bereits jetzt mit ziemlichlicher Wahrscheinlichkeit auf eine Dividende von 110 Kr., wobei auch darauf hingewiesen wird, daß die Gesamteinnahmen beider Regie in den ersten drei Vierteljahren des Jahres 1907, für welches 130 Kr. Dividende verteilt wurden, 13,897.814 Millionen Kronen betragen, also um fast eine Million niedriger waren als im laufenden Jahre. Das Einkommen der Herren Aktionäre wird sich also ganz bedeutend steigern, ohne daß sie das geringste dazu getan haben. Wollen aber die Bediensteten und Arbeitgeber dieser Bahn auch nur eine ganz bescheidene Aufbesserung haben, so nennt man sie begehrlisch und wenn man ihnen doch einen Bröckchen gibt, so erst dann, wenn man schandenhalber nicht mehr ausweichen kann. Ja, noch mehr, bei dieser millionenreichen Bahn werden Praktiken geübt, die darauf abzielen, Bediensteten sogar das vorzubehalten, worauf sie begründeten Anspruch haben. So wurde arme Teufel wäre im Lauf der letzten Jahre um sein gutes Recht gekommen, wenn nicht die einzige Organisation, die es ehrlich mit den Eisenbahnern meint, der Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein, den Kampf mit der mächtigen Bahngesellschaft ermöglicht hätte. Deswegen ist aber auch diese Organisation denen so verhaßt, die die Erhöhung der Dividenden der Aktionäre als ihre Hauptaufgabe betrachten. Aber, wenn hohe Beamte die Organisation bekämpfen, die dafür hohe Gehälter und Tantiemen einstecken, so kann man dies schließlich noch begreifen, fast unbegreiflich aber ist es, daß es bei dieser Bahn noch Bedienstete und Arbeiter gibt, die ihren einzigen Freund, die Organisation, verlästern und bekämpfen und gelbe Brezine gründen, die von den Aktionären, Verwaltungsräten und deren Arealuren mit Wohlgefallen betrachtet und gefördert werden. Würden diese Leute nur einen lichten Augenblick haben, so müßten sie sich doch sagen, daß das, was den Verwaltungsräten und der Direktion recht ist, für die Bediensteten und Arbeiter schädlich sein muß. Dieser lichte Augenblick wird ja doch schließlich noch kommen, da nicht anzunehmen ist, daß alle die, die heute die ehrliche und wirkliche Organisation bekämpfen, nur elende Kriecher und Speichellecker sind.

**Ein Eisenbahnunfall in Meidlinger Südbahnhof.** Am 12. b. M. gab es in der Station Meidling-Südbahnhof einen Eisenbahnunfall. Es handelte sich um einen Zusammenstoß. Es verbreitete sich das Gerücht, daß diese Personen verletzt seien. Dieses Gerücht hat sich zum Glück als sehr übertrieben herausgestellt. Es hat bei dem Zusammenstoß bloß drei Verletzte gegeben, von denen zwei überhaupt keine Spitalsbehandlung brauchen.

Wir erfahren über den Unfall folgende Details: Der Südbahn-Schnellzug, der gestern früh über die Pottendorfer

Linie nach Wien fuhr, ist bei der Pottendorferbrücke mit einer Verschiebungslinien, die über den Wechsel hinausgefahren ist, zusammengefahren. Der Anprall war recht heftig und alle Passagiere wurden arg durcheinander geschüttelt. In den Coupés fielen die Gepäcksstücke aus den Regalen, mehrere Waggons erlitten Beschädigungen. Die Reisenden waren in große Angst geraten, da man im Zuge über den Umfang des Unfalls noch nicht klar war. Es ergab sich, daß in dem Schnellzug drei Personen Verletzungen erlitten haben, und zwar die 41jährige Private Josefa Birker aus Müritzschlag eine Nervenschüttelung und eine Kontusion der Wirbelsäule, der aus Steinamanger zugereiste Emil Philipp eine Rißwunde an der rechten Schläfe und der Obergeringieur Viktor Bondy aus Budapest Wunden am Mittelfinger und am Daumenballen der rechten Hand. Die Verletzten wurden aus den Waggons gebracht. Aus der Lokomotive des Schnellzuges, die trotz der Beschädigung betriebsfähig war, und aus zwei Waggons wurde rasch eine Zugsgarnitur zusammengestellt und mit ihr wurden die drei Personen in den Meidlinger Südbahnhof gebracht. Dort hatten sich unterdessen außer den Bahnrätinnen die beiden Ambulanzen der Rettungsgesellschaft eingefunden. Sie und die Bahnrätinnen verbanden die Verletzten. Frau Birker mußte in das Sophienspital gebracht werden. Die beiden Herren entfernten sich allein. Ueber die Ursache des Zusammenstoßes sind bahnamtliche und polizeiliche Untersuchungen im Gange.

Wie verlautet, hat die Rangiermaschine das Signal übersahren und ist beim Einschnitt knapp vor dem Meidlinger Südbahnhof auf das gleiche Geleise gelangt, auf dem der Schnellzug einfuhr. Sie fuhr in den Zug hinein. Da der Schnellzug wegen der nahen Station seine Geschwindigkeit schon gemindert und der Zugführer überdies Konterdampf gegeben und die Vakuumbremse gezogen hatte, war die Wucht des Zusammenstoßes gemindert.

Von der Generaldirektion der Südbahn wurde über den Unfall folgende Nachricht ausgegeben: Der in Wien schulpflichtig um 8 Uhr 30 Minuten früh fällige, über die Pottendorfer Linie verkehrende, um 23 Minuten verspätete Kärntner Schnellzug Nr. 10 ist heute vor dem Einfahrtsignal der Station Meidling an einem Verschußzug angefahren. Drei Reisende und ein Bediensteter wurden leicht verletzt. Ein Personenwagen entgleiste mit einer Achse. Erhebungen wurden unermüßlich eingeleitet.

**Demonstration der Zugbegleiter der Nordbahn.** Den Zugbegleitern der Nordbahn wurde die erbetene Dienstverteilung für die Winterperiode nicht gewährt. Sie wurden gezwungen, nach einer Dienstverteilung zu fahren, die die Kräfte des Personals übermenschlich in Anspruch nahm. Außerdem wurden den Zugbegleitern die Fahrgeldübernehmer auf Betreiben des Residenten Sommer in der Direktion bedeutend verkürzt. Endlich wurde verfügt, daß die Fahrgeldübernehmer statt am 11. eines jeden Monats, wie stets bisher, am 15. ausbezahlt werden. Die Vertrauensmänner bemühten sich seit mehreren Wochen vergeblich, eine Aenderung dieser Zustände durchzusetzen. Die Verfügung über die spätere Auszahlung der Fahrgeldübernehmer schlug dem Boden aus. In einer am 14. d. spontan stattgefundenen Versammlung, zu der weit mehr als dreihundert Zugbegleiter erschienen waren, erklärten die Leute einstimmig, nicht mehr zu fahren, solange nicht ihren berechtigten Wünschen Rechnung getragen wird. Der Vertreter der Organisation hatte große Mühe, die erregte Masse von der Durchführung dieses Beschlusses abzuhalten. Alle Zugbegleiter begaben sich hierauf in das Direktionsgebäude, wo sie sich demonstrativ versammelten. Die Vertrauensmänner legten der Direktion noch einmal den Ernst der Situation nahe. Nach langen Verhandlungen erhielten sie vom Hofrat Wojner die Erklärung, daß die vom Personal verlangte Dienstverteilung bewilligt und die Fahrgeldübernehmerzahlung aufgehoben werde. Die übrigen Forderungen müssen einer höheren Instanz vorgelegt werden. Diese Zusage beruhigte vorläufig die erregten Gemüter. Die Bediensteten traten hierauf ihren Dienst wieder an. Es ist traurig, daß das Personal durch die Treibeieren untergeordneter Organe gezwungen wird, die ihm gebührenden Rechte durch Demonstrationen zu erkämpfen.

**Dienststurnverschärfungen beim Wagenaufsichtspersonal.** Die Reorganisationsbestrebungen der k. k. Staatsbahnverwaltung zur Verbilligung des Betriebes scheinen über-eifrigen Elementen in den Verwaltungsstellen die Köpfe derart zu verhdren, daß sie auf ihrer Suche nach Ersparnissen gar nicht mehr zu erwägen vermögen, welche Gefahren sie durch ihre im Bureau ausgeheckten Anordnungen im Verkehr heraufbeschwören. Ihr ganzes Sinnen und Trachten ist dabei nur von dem einen Grundsatze geleitet, die Reform auf den Buckel des niederen Personals durchzuführen, damit die Einkünfte bei den höheren Verwaltungsstellen möglichst bestehen bleiben. So wurde beispielsweise in letzter Zeit im Heizhaus der k. k. St. E. G. in Wobensbach ein Wks offiziiert, mittels dessen nebst einer Neuregelung des Entlohnungssystems des im Lohnverhältnis stehenden Wagenaufsichtspersonals, beziehungsweise dessen Substituten, folgendes angeordnet wurde:

„Die k. k. Direktion hat mit obigem Erlaß noch verfügt, daß die Einstellung von Substituten aus dem Stande des Werkstättenpersonals nur im äußersten Falle stattfinden darf. Es sind vielmehr die Substitutionen durch Zusammenziehung der Dienststurne durchzuführen. Es wird daher ab 1. September 1912 bei Abgang von Wagenuntersuchungspersonal der Ausfall durch Einschalten des sogenannten fünf-schneigen Dienststurnes (12 - 12 - 24 - 12 - 12) gedeckt und wollen Sie Ihre Dienstleistung für den Rest des Erholungs-urlaubes aus beiliegender Dienstverteilung entnehmen.“

Der Heizhausvorstand:

Zabel.

Tatsächlich mußten die Wagenaufseher im verschärften Turnus den Dienst versehen, damit ihre Kollegen, welche den Erholungsurlaub noch rückständig hatten, denselben antreten konnten. Allgemein war man jedoch der Meinung, daß es dabei sein Bewenden und nach Beendigung der Erholungs- urlaube der früheren normale Dienstturnus ohne Einschränkung wieder in Kraft treten und bleiben wird. Sogar doch der letzte Satz des ominösen Erlasses unzweideutig, daß die Zusammenziehung des Turnus sich nur auf die restliche Zeit der Erholungsurlaubes erstrecken soll. Wie erfahrungsgemäß bei derartigen Anordnungen seitens einzelner subalternen Vorgesetzter zum Schaden des Personals Uebergriffe gemacht werden, mußten wir auch hier wahrnehmen, daß wir uns getäuscht haben. Herr Heizhausleiter Zabel hat in dem Erlaß offenbar ein Rezept gefunden, das nicht nur gegen die Erholungs- urlaube, sondern auch in sehr wirksamer Weise zur Be-

kämpfung von Bedienstetenkrankungen anzuwenden sich eignet. So werden für Erkrankte ebenfalls keine Substituten mehr beige stellt, sondern einfach der Turnus zusammengezogen. Darunter leiden naturgemäß nicht nur die Bediensteten, sondern auch die Sicherheit des Verkehrs wird in Frage gestellt. Muß die Untersuchung der Wagen unter normalen Verhältnissen sehr oft wegen Mangel an Zeit nur ganz flüchtig geschehen, wobei aber immer noch die gefährlichsten Gebrechen entdeckt werden, so entfällt dieselbe aber ganz, wenn es an den unumgänglich erforderlichen Kräften gebricht. So wurde beispielsweise in der Nacht vom 5. auf den 6. d. M. für einen erkrankten Wagenaufseher kein Substitut beige stellt. Die Folge davon war, daß 372 Wagen weder bei ihrem Eintritt noch beim Abgang untersucht wurden. Dazu sollten diese Wagen über die in 20 Promillesteigung liegende Strecke Wobensbach-Oisegg. Wie leicht auf diese Art infolge Wagengebrechens Katastrophen entstehen, denen Menschen zum Opfer fallen können, ist für jedenmann klar. Nur die Herren in den Bureaus scheinen dies nicht begreifen zu wollen. Das zeigt auch die faumfellige Art der Behandlung der in dieser Sache bereits erfolgten Intervention bei der k. k. Direktion der St. E. G. Es ist bei uns in Oesterreich leider so: man muß erst durch Tatsachen belehrt werden, dann glaubt man daran. Die k. k. Generalinspektion läßt gut, hier eingzugreifen, bevor noch diese unsinnige, fribole Sparserei mit den Wagenaufseher-substituten Folgen im Verkehr nach sich zieht.

**Das Heizhaus der Südbahn in Innsbruck.** Man schreibt uns: Wer den Dienst eines Lokomotivführers nur annähernd kennt, muß zugeben, daß der Lokomotivführer mit Recht großen Wert auf einen gut geduldeten Heizler legt. Die Schulung des Heizlers darf nicht darin bestehen, den noch Unerfahrenen durch Schikanen und Drangsaliierungen den Dienst zu verleben, noch weniger darin, diesen bei kleinen Unzulänglichkeiten gleich zu bernadern. Nur mit einem gut behandelten Heizler ist ein sorgfältiges, ruhiges, den Dienst gewiß förderndes Zusammenwirken möglich. Dies scheint Herrn Dgrinz besonderes Unbehagen zu bereiten. Grünlich wird die Eintracht, die höheren Ortes stets als Tugend dem Personal empfohlen wird, zerstört, den Dgrinz sagt: „Die Freundschaft zwischen den beiden ist mir zu groß, die müssen voneinandergegeben werden“, was auch mandesmal geschah. Kommt aber ein Führer oder ein Heizler mit berechtigten Beschwerden, dann ändert sich die Sache und instament müssen Führer und Heizler zusammen weiter fahren, bis der Fall eintritt, daß während der Fahrt der Führer dem Heizler die Kaffeekanne am Schädel hauen will, der Heizler hingegen mit der Kohlenkugel in benachbarte Nähe des Führersschädels gelangt, so daß derselbe sich schließlich aus Furcht vor weiteren Feindschaften ablösen läßt. Wie es mit der Sicherheit in solcher Situation bestellt ist, möge jeder selbst beurteilen.

Die Vorschriften zur Wahrung der persönlichen Sicherheit scheinen bei Dgrinz nicht zu existieren. In allen Ecken werden jetzt Maschinen repariert, auch dort, wo die vorgeschriebenen Sicherheits-signale fehlen. Der vor kurzem vorgekommene Unglücksfall, bei dem einem kräftigen jungen Manne der Brustkorb eingedrückt wurde, wäre ausgeschlossen gewesen, wenn die Schlampe nicht schon die zulässigen Grenzen überschritten haben würde.

Wenn die Maschinen, statt nach Ankunft, erst vor Abfahrt ausgerüstet werden, dann kann das Maschinenpersonal in einer Stunde, die sie vor der Abfahrt bei der Maschine zu sein hat, mit der Arbeit nicht fertig werden. Dann ist es logisch, daß der Heizler nach jedem Außer, nach jeder kleinen Bewegung der Maschine abspringen, zwischen den Buffern durchstreichen muß, um wieder einige Löcher zu schmieren, um bis zur Abfahrt fertig zu werden. Solche Unglücksfälle sind besonders bei Kohlenverladern unermesslich.

Wenn sich der Heizhausleiter Herr Dgrinz in den angeführten Fällen unter das Niveau einer praktischen Denkart stellt, sollte man doch annehmen, daß er dort, wo man leicht menschliche Leiden mildern kann, menschlicher handelt. Weit gefehlt! Ein Lokomotivführer, welcher durch den schweren Gang der Steuerung einer nach der periodischen Reparatur ihm zugewiesenen Maschine (2013) einen Leistenbruch bekam, kam mit der Bitte zu Dgrinz, er möge gütigst seinen Zustand berücksichtigen und ihm eine andere, in Wechselbesetzung fahrende Maschine zuweisen, bevor sich sein Zustand verschlechtert. Mit einer Mimik, die einem Bankfänger aufsehen würde, antwortete Dgrinz: „Nein! Vor dem Ersten wird nichts geändert. Sie müssen mit dieser Maschine fahren, welche Ihnen zugewiesen ist. Ihnen ist überhaupt keine Maschine recht, in Wien werden Sie andere Maschinen bekommen.“ Der so angegriffene Führer sagte: „Ja wohl, Herr Chef, und auch eine andere Behandlung des dortigen Herrn Heizhauschefs!“

Der Mann mußte sich, um ernstlichen Komplikationen vorzubeugen, krank melden und einer Operation unterziehen, was er dem Dgrinz seinen Wohlwollen zu danken hat. Welchen Vorteil die Gesellschaft hat, wenn Dgrinz die Bediensteten, statt deren berechtigten Willen zu willfahren, unbarbarisch in die Spitaler treibt, ist leicht berechnen.

Damit dem Personal nicht der Vorwurf der Vornehmheit gemacht wird, will es zeigen, daß es auch die von Dgrinz erworbenen Verdienste zu würdigen weiß. Ein wegen mehr-facher Beleidigungen von Berufscollegen gerichtlich sachfälliges Individuum steht in besonderer Gunst des Herrn Dgrinz. Er hört auf den Namen Artur Kraschewitz, und wir wollen dieses Subjekt gebührend kennzeichnen.

Die Veranlagungen dieses Kraschewitz konnten bei den früheren Heizhauschefs nicht zur Entfaltung kommen, da letztere so vernünftig waren, Zuträgern und Oehrentälern die Tiere zu weisen. Erst unter der Aero Dgrinz reisten seine Talente stundenlang schnuppert diese Bierde des Führerstandes im Heizhaus herum, bis er einer jener Personen begegnet, die seine „Wahrnehmungen“ für bare Münze halten, um dieselben an Ort und Stelle zu Gehör zu bringen. Es ist soweit gekommen, daß in Fällen, wo Kollegen über Unzulänglichkeiten im Heizhaus oder über ungerechte Strafen in Gegenwart des Kraschewitz in der Bahnrestauration Franzensfeste plauschten, dies Herr Dgrinz den anderen Tag schon mußte, daß Dgrinz den Kritikus, der sich erlaubte, an seinem Verwaltungsgenie zu zweifeln, herbeizitierte und daß er diesem den Wagen ausräumte. Kraschewitz wurde in Rustein beobachtet, als er um 1 Uhr nachts die Fenster der Restauration abpatrouillierte, um zu erspähen, was für ein Personal um diese Zeit wohl noch anwesend ist. Tags darauf wurde schon ein Führer, der zu dieser Zeit in der Restauration saß, vor Dgrinz zitiert, dem er die unbediensteten Vorwürfe über nächtliche Schwärmerie machte. Es wird vermutet, daß der Kraschewitz im Spiele war. Daß Kraschewitz die ihm zugewiesenen „Tugenden“ besitzt, leitet das Personal von einem besonders klugen Fall ab: Der Lokomotivführer N., der nicht besonders in der Gunst des Herrn steht, führte längere Zeit Schnellzüge mit S. 206. Kraschewitz bekam diese Maschine zu einer Erfordernistour zugewiesen. Im Heizhaus angekommen, rannte er sogleich zu den diensthabenden Souche, meldete ihm, daß die Maschine des N. total vernachlässigt sei, daß die Vorkeile ganz los bis an die Tragfedern herunter stehen, daß die Maschine deshalb stark stoße, und daß er in Rustein infolge schlechten Haltens der Bremse beinahe eine bayerische Maschine zertrümmert hätte u. s. w. Infolge dieser Meldung wurde bekannt, daß N. von der Maschine abgezogen werde. Da man sich jedoch früher noch Gewiß-



heit verschaffen mußte, wurde die Maschine von Schloßern unterfucht und es stellte sich die gänzlich Unwahrscheinlichkeit der Angaben des Kraschewik heraus...

Welche Verdienste hat sich Kraschewik denn erworben, daß er bei Dgrinz persona gratissima ist? Sollte es bei jener Fahrt gewesen sein, wo Kraschewik mit seiner Lokomotive 2013 den Schnellzug 9 nach Bozen führen sollte...

Zu Weihnachten 1911 führte Kraschewik den Zug 67 nach Bozen. Im angenehmen Gefühl, daß ihm so manches nachgesehen wird, schwand wohl bei ihm das starke Verantwortungsfühl...

Wie anders wird der Maßstab angelegt, wenn ein Führer das Vertrauen des Dgrinz nicht besitzt. Es ereignete sich der Fall, daß ein Führer in der Annahme, er habe den die Station Grassein durchfahrenben Zug 98, diese Station überfahrt...

Das Bestreben des Herrn Gehäuseschefs Dgrinz geht dahin, nach oben den Anschein eines iramen Regimes zu erwecken und Glauben zu machen, daß die während seiner Regide in höherer Maße diktierten Strafen der Ausfluß seiner unheilvollen Amstättigkeit sind...

Wie sehr Dgrinz das Ansehen der Gesellschaft wahr und wie er für deren Angestellte besorgt ist, zeigt ein Fall, welcher am 30. September 1912 eintrat. Herr Dgrinz machte eine Dienstreise...

Wir werden auch weiter nicht ermangeln, über die Ursachen der heutigen Uebelstände im Heizhaus Innsbruck Klärung zu schaffen.

Die Häuser der Einfamilienhäuser-Vaugenossenschaft für Eisenbahner. Als die, wie sie sich jetzt bezeichnet, Ein- und Mehrfamilienhäuser-Vaugenossenschaft ihre genossenschaftliche Tätigkeit begann...

Nach zu uns, wie in alle größeren Orte, ist die Volksschaft von Einfamilienhäusern gedungen und hat auch hier ein Echo gefunden. Eine Anzahl Eisenbahner ließ sich als Mitglieder der E. V. G. aufnehmen. Sie waren nämlich der Meinung, daß man zu annehmbaren Bedingungen durch die E. V. G. zu einem eigenen Heim kommen könne...

Es wurde den Leuten gesagt, daß ein Schuppen angebaut wird, welcher eventuell als Stall für Alctiere benötigt werden kann. Derselbe wurde gebaut, jedoch führt nun von diesem jezt keinen Schuppen die Bodenstufe in die höheren Regionen...

A. I. Bahnerhaltungsfektion Wischau. Die Streckenwächter erhielten trotz Ablauf der Wechselperiode kein Brennmaterial weder für ihre Wohnungen noch für die Diensthütten...

Aus den Amtsblättern.

Erhöhung der Zahl der Delegierten im Arbeiterzentral-ausschuß der L. K. Staatsbahnen.

Das L. K. Eisenbahnministerium hat sich laut Erlaß vom 8. August 1912, B. 30.201/4, mit Rücksicht auf den durch die Verstaatlichungen erfolgten Zuwachs an Arbeiterpersonal bestimmt gefunden...

Korrespondenzen.

Sütteldorf. (S. 17 h. u. s.) Von Zeit zu Zeit verjucht die Heizhausleitung, oder was sich oben dafür hält, Ordnung zu machen; energisch, kraftvoll Ordnung zu machen, um wieder Ruhe zu haben auf einige Zeit...

Wien-Penzing. Am Westbahnhof, Personenseite, freilich der Wächterkontrollor Stich herum, der sich durch Demunzieren und Verleumdungen der Nachschichtbiener ein außerordentliches Advancement verdienen will...

Unbegreiflich scheint es, daß das Bahnamt diesem jorberbaen Wächterkontrollor immer noch Glauben schenkt. Am besten wäre es, wenn man diesen Stich, wenn er demunzieren kommt, sofort mit einem kräftigen Nud vor die Tür setzen möchte.

Seag. (Ein verhärtetes Eisenbahnungslüß in Oberrnig.) Am 15. September 1912 wurde durch den Einfahrtswächter in der Station Oberrnig ein schweres Eisenbahnungslüß verhärtet. Den genannten Tag hatte in Oberrnig Offizial Lupa Dienst, und zwar als Dispositionsbeamter...

Lupa hat aber schon manches am Gewissen. So fuhr Lokomotivführer Müller mit seiner Maschine bei Zug 880 als Vorspann nach Brüx, von Brüx nach Laun als Leerzug und zurück ins Heizhaus, weil Lupa bringend eine Maschine vom Heizhaus verlangt hatte für einen Zug, für welchen bereits in Brüx zwei Maschinen und kein Brutto vorhanden war...

Bill Offizial Lupa einen Bediensteten rufen, so pfeift er ihm wie einem Jagdhund; will sich ein Bediensteter in irgendeiner Angelegenheit rechtfertigen, so sagt er einfach: „Nusch! Halten Sie's Maul!“ Arrogant und aufgedunsen ist er auch im Verkehr mit den übrigen Beamten...

Wenn die L. K. Staatsbahndirektion Prag sich vor Schadenerjagden durch Unfälle hüthen will, wenn sie sich Tausende von Kronen infolge Unfähigkeit eines Beamten zum exekutiven Dienst ersparen will, so ist es höchste Zeit, daß Offizial Lupa pensioniert wird...

Triest-St. Andrea. Zu unserem Leidwesen müssen wir uns heute mit einem Kollegen befassen, welcher seinerzeit zu unseren Mitarbeitern gehörte, jetzt aber gerade das Gegenteil ist. Lokomotivführer Stöhler besaß sich jetzt ausschließlich damit, seine Kollegen im Rapportbuch zu vernadern...

Amsletten. Am 4. Oktober l. J. wollte die Frau des in Amsletten stationierten Heizers W. B. in der Station Seag den Personenzug Nr. 18 zur Rückfahrt nach Amsletten benützen. Als die Frau in Seag dem diensthabenden Beamten ihren Lebensmittelfreihahrschein zum Abstempeln beim Personenschalter vorlegte, wurde ihr erklärt, daß sie den Lebensmittelfreihahrschein, welcher zur Fahrt von Amsletten nach Linz und retour ausgestellt ist, von und nach Zwischenstationen nicht benützen dürfe...



eingehalten und nicht zum Schaden der Bediensteten ignoriert zu werden. Die Bediensteten müssen sich sehr schöne Gedanken machen, wenn sie sehen, wie schlecht manche Herren betreffs Kenntnis der Verordnungen und Erlasse der vorgesetzten Behörden beschlagen sind!

Hermagor. (Staatsbahn.) Wie bekannt, sind in dieser Station in der Zeit vom März bis August dieses Jahres zwei Unglücksfälle mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Man möchte glauben, daß dies der f. l. Staatsbahndirektion in Billach Anlaß genug wäre, die Verhältnisse in dieser Station zu untersuchen, um solchen traurigen Fällen vorzubeugen. Aber da irt man sich gewaltig. Die f. l. Staatsbahndirektion rührt keinen Finger. Nun, wir wollen aber dieser Behörde etwas nachhelfen und zugleich auch der Öffentlichkeit aufzeigen, unter welchen elenden Verhältnissen diese armen Stationsarbeiter zu leiden haben. Die zwei Arbeiter, die auch als Bremser verwendet werden, haben eine Diensterteilung wie folgt: Erster Tag von 1/2 11 Uhr früh bis 11 Uhr nachts; zweiter Tag von 8 Uhr früh bis 1/2 7 Uhr abends und so fort, jeden vierten Sonntag frei. Die Stationsarbeiter haben auch eventuelle Verschleibungen vorzunehmen. Die Arbeiter haben einen Tagelohn von Kr. 2.30 bis Kr. 2.80, und da die Lebensmittel sowie Wohnungspreise in Hermagor sehr hohe sind, sind diese armen Teufel gezwungen, bis zu einer Stunde außerhalb des Ortes zu wohnen. Wann sollen sich diese Leute ausruhen? Ueberdies werden sie noch zu Dienstverrichtungen herangezogen, zu welchen es Pflicht der f. l. Staatsbahndirektion wäre, einen gewissen Bediensteten anzuweisen. Das sind die deutlichsten Beweise, daß nur die Sparmut der Staatsbahn allein an diesen traurigen Fällen die Schuld trägt. Da zeigt sich das Bild des Sparstiehmens unserer Bahnverwaltung wieder recht deutlich, nämlich nach unten sparen und oben hinausmerken, und zwar auf Kosten der geraden Glieder der schlecht bezahlten Arbeiter.

Hägerndorf (f. l. Staatsbahnwerkstätte). In der nächsten Qualifikation wird die Note „Fleiß“ wegen etwas zu frühem Händewaschen herabgesetzt! So lautet ungefähr eine jener berühmten Straftenden, die in jüngster Zeit von der Heizhausleitung für die Werkstättenarbeiter in Massen produziert werden. Was man mit der Drohung solcher Maßregeln beabsichtigt, ist für jeden objektiven Beurteiler klar. Wer das einseitige Vorgehen unserer jüdisch-deutschnationalen Vorgesetzten kennt, der weiß es auch, zu welchen Zwecken ein solches Mittel dienen soll, um bei anders Gesinnten diese abfällige Maßregel anzuwenden, oder sie zumindest in ständiger Furcht zu erhalten. Hat man es ja bei der letzten Qualifikationsbeschreibung deutlich wahrgenommen, daß gerade die tüchtigsten und fleißigsten Arbeiter trotz des eingebrachten Refurses am schlechtesten beschrieben wurden, weil selbst auf Grund ihrer praktischen Sachkenntnisse nicht nötig haben, den deutschnationalen Qualitätskriterien für ihre unausgesetzten Schikanen ohnedem noch Liebesdienste zu erweisen. Es ist geradezu unerhört, wenn man jene Leute an der Arbeit ihrer Gewinnverfolgungen sieht. Der Germanenhauptling Ingenieur Troltsch, Leiter der Abteilung I, geht sogar die Aborte inspizieren, nimmt stundenlang Protokolle wegen zu langer Notdurftverrichtung auf. Ein anderer Arbeiter wird von ihm mehrere Stunden in Verhör genommen. Weil dieser kein Herrenmeister ist und die fertige Arbeit, wie es sich Herr Troltsch einbildet, nicht augenblicklich herauskriegen kann, droht er dem Arbeiter mit einer derart verächtlichsten Qualifikation, die eine Gehaltsvorrückung für immer ausschließen soll. Auf welchem Niveau von Menschlichkeitsgefühl sich dieser eingebildete Herr befindet, beweist ja eine solche menschen- oder besser gesagt arbeiterfreundliche Behandlung zur Genüge. Daß in der Tat schon solche schamlose Schurkereien an Arbeitern begangen wurden, können wir beweisen. Ja, daß diese Herren in ihrem blinden Arbeiterhaß vor dem ärgsten Amtsmißbrauch nicht zurückschrecken, jede Objektivität in ihrem Haß aufgeben lassen, beweist der unerhörte Fall, daß ein Arbeiter, der seit zwölf Jahren Werkmann ist, wegen seiner schönsten Qualifikation noch immer den Anfangsgehalt von 1000 Kr. hat, und auch für unabsehbare Zeiten keine Aussicht hat, aus diesem Anfangsgehalt herauszukommen. In diesem Fall haben auch die Herren Troltsch, Stanzel und Tögel das ihre beigetragen. Nun mögen die Herren selbst überlegen, ob sie eine solche Handlung mit reinem Gewissen verantworten können. Einen armen Familienvater mit vier Kindern in größter Not und Elend zu lassen, ja vielleicht sein Leben lang die schon längst verdiente Vorrückung vorenthalten zu haben. Oder wollen die Herren ihre bereits begonnene Niederträchtigkeit an anderen braven Arbeitern und Familienvätern fortsetzen, um an Stelle der Lust und Liebe zur Arbeit den Stachel des grimmigsten Hasses gegen diese Schwächlinge wach zu rufen? Es ist eine plumpe Ausrede, wenn man sagt, der Mann sei zu faul. Wie viele von ihren Anfängern müßte nicht dasselbe Schicksal ereilen? Auch kommt es gar nicht darauf an, einen schwachen Arbeiter mitzuschleppen; es hängt ja eine lange, lange Kette von „Nichtstunern“ an den Werkstättenarbeitern wie ein Kleingewicht, die fählich mehr Tantiemen einsteden, als ein solcher armer Teufel an Jahresgehalt bezieht. Tantiemen heißt: „Der Anteil am Gewinn eines Unternehmens, welcher an Personen gezahlt wird, die einen Anteil an der Produktion haben.“

Immer wird behauptet, die Arbeiter seien zu faul. Woher kommen dann alljährlich die vielen Tantiemen? Antwort: Entweder durch Zeit- oder Materialersparnisse. Durch wen werden beide Ersparnisse erzielt? Antwort: Nur durch den Fleiß der Arbeiter u. s. w. Viele Arbeiten würden sich billiger stellen, wenn eine richtige, planmäßige Zeit- und Arbeiterteilung und gutes Material da wäre. Daß dem nicht so ist, haben wir in unserem letzten Artikel an einigen Beispielen aufgezeigt, und können es nicht unterlassen, noch einiges hinzuzufügen. Benötigt ein Schleifer etwas altes Dachblech zum Anfertigen von Schablonen oder zum Beschlagen einer Kiste, so wird er aus einer Abteilung in die andere gejagt. Sieht ihn ein Werkmeister, muß er alles liegen lassen und verschwinden wie ein Dieb. Herr Schleifer gibt keines her und sagt, das brauchen wir alles selbst, obwohl es gewöhnlich ins Altmaterial wandert. Ist der betreffende Schlosser wegen das bißchen Blech einen halben Tag herumgelaufen, bis endlich sein Werkmeister nach eingeschrieben hat, dann kommt der neummalgeschickte Herr Schleifer und sagt zu dem anderen Werkmeister in frozselndem Ton: „So, jetzt kannst du dir Blech holen lassen.“ Das ist nur wieder ein Beispiel von den vielen. Die Werkmeister sind untereinander wie Hund und Katze, und die Arbeiter sollten für solche dumme Auguststreiche ohnedem den Sündenbock abgeben. Auch das schlechte Material ist eine große Plage für den Arbeiter. Zum Beispiel ist der Maßstab für Stangenleger erstens sehr hart und zweitens muß man eine Unmenge Spähne schrotten, bis man dem Guß die richtige Form beibringt. Eine besondere Fähigkeit in der Technik unserer Vorgesetzten kann man bei den in Arbeit befindlichen Fräsköpfen für Holzfräsmaschinen beobachten. Diese 15 Stück haben schon sehr viel Arbeitszeit verursacht, deren Kosten sich schon in die Hunderte belaufen, wogegen man in den Werkzeugsfabriken viel bessere und brauchbarere Sternfräser für geringes Geld bekommt. Eine besondere Kenntnis hat der „Anzeige“-Tögel bei Aufstellung der neuen Drehbank an den Tag gelegt. Mit Rücksicht auf den Platzmangel in der Dreherei hätte die eine Drehbank zumindest um 20 Zentimeter vom Gleise weiter stehen müssen, da man beim Manipulieren in dem beengten Raum in Lebensgefahr steht. Aber was kümmert das den Herrn Tögel. Die An-

zeige der Arbeiter ist ihm weit wichtiger, als das ihm zugewiesene Personal zu vertreten und sie vor Unfällen und Lebensgefahr zu schützen. Die Hauptschuld an den für das Personal unerträglichen und für die Bahnverwaltung geradezu schädlichen Zuständen trägt der Werkstättenvorstand Herr Inspektor Rauch. Es müßte so kommen! Weil Herr Rauch kein Vertrauen zum Personal hat, weil sich Herr Rauch nicht selbst überzeugen und berechnete Wünsche und praktische Vorfälle von Seiten des Personals kurzerhand ablehnt, um die Nachschläge eines Walenta und Lederer strikte zu befolgen. Trotzdem letzterer das Krankenjahr macht, ist er noch immer juristischer Ratgeber des Herrn Rauch. Materialverwalter Walenta und Personalfinanzier Lederer, ein würdiges Paar als Berater des Inspektors Rauch! Gleiche Brüder, gleiche Kappen! Schuld sind auch die Werkstättenarbeiter, die zur Vereitelung dieser Zustände nichts beitragen wollen, indem sie der Organisation noch immer fernstehen und müßig zusehen, wie andere den Kampf gegen ihre Bedrücker führen. Nur an der Macht der Organisation bricht sich der Übermut der Feiniger, ihrer niederdrückenden Tendenz wirkt die Kraft der Organisation entgegen. An dem Bewußtsein und der Zusammengehörigkeit stärkt sich der Einzelne, hebt sich sein Selbstbewußtsein, erwacht seine Würde. Lasset Kleinliche, persönliche Bänkereien beiseite und schließt euch der Organisation an, um brutale Anmaßungen übermütiger Leute energisch abzuwehren!

Weiz. (A. l. Staatsbahn.) Seit längerer Zeit kamen im Frachtenmagazin in Gleisdorf kleinere Diebstähle von Getreide und Kukuruz vor. Durch die Achtsamkeit der Arbeiter wurde der Täter eruiert und am 19. August l. J. beim Bahnamtsvorstand die Anzeige erstattet. Wie wir aus sicherer Quelle erfahren haben, dürfte der Vorstand des Bahnamtes Gleisdorf die Anzeige nicht an die f. l. Staatsbahndirektion Billach eingeschendet haben. Da nun der Herr Vorstand in

**Erschienen**  
ist der XVII. Jahrgang unseres  
Eisenbahner-  
Sachsen-Kalenders  
per 1913

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

Jeder Käufer erhält ein Heftchen über die Fahrbegünstigungen des Personals auf den europäischen Eisenbahnen gratis verabsolgt.

Der Preis per Exemplar ist nebst einer Versicherung bei tödlichem Unfall auf **200 Kronen nur 1 Krone 20 Heller.**

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

Genossen! Agitiert allerorts für dieses schöne und inhaltsreiche Büllein, damit es eine große Verbreitung findet.

Der Zentralvorstand.

Gleisdorf jede Meinigkeit zur Anzeige bringt, wenn diese sich gegen einen Arbeiter oder einen niederen Bediensteten richtet, so berührt es uns sonderbar, daß der Herr Vorstand die am 19. August von den Bediensteten eingebrachte Diebstahlanzeige nicht an die f. l. Staatsbahndirektion Billach weitergeleitet hat. Oder fürchtet der Herr Vorstand, daß durch eine unparteiische und gründliche Untersuchung noch andere unangenehme Vorkommnisse in der Station Gleisdorf aufgedeckt würden? Jedenfalls ist hier etwas nicht in Ordnung. Wir werden die weiteren Vorgänge in dieser Station sehr genau beobachten und gelegentlich darüber berichten.

Gzernowik. (Zur außerordentlichen Generalversammlung des Lebensmittelmagazins.) Die organisierten Eisenbahner führen seit Jahren einen Kampf gegen die schädliche Wirtschaft im Lebensmittelmagazin in Gzernowik. Das für alle Mitglieder des Lebensmittelmagazins schlecht und unpraktisch verfaßte, des demokratischen Gedankens entbehrende und keine Rechte einräumende Statut des Lebensmittelmagazins, haben die christlich-sozialen Verkehrsverbände auszumischen verstanden, und sind mit dem kompletten christlichsozialen Ausschuss dort einmarschiert. Jetzt möchten sie im Ausschuss ein- für allemal sitzen und Mitglieder des Lebensmittelmagazins, welche nicht zu der verlogenen Verkehrsbandpartei gehören, jekkieken. Der größte Teil der Bukowinaer Eisenbahner ist indifferent und dem christlichsozialen Terrorismus zugänglich. Das schuf die Möglichkeit, daß in dieser für die Eisenbahner so wichtigen Institution, welche wenigstens teilweise die Lebensmittelerzeugung bekämpfen soll, die Christlichsozialen groß wurden. Christlichsozial sein, bedeutet persönliches Interesse vertreten und daher sieht es auch mit der Beachtung der allgemeinen Interessen in Gzernowik Lebensmittelmagazin traurig aus. Am 3. März l. J. wurde die Generalversammlung des Lebensmittelmagazins abgehalten, unsere Ortsgruppe der zentral organisierten Eisenbahner in Gzernowik gab einen Aufruf in deutscher und polnischer Sprache heraus. Die Verkehrsverbände eigneten sich mit Lug, Trug und Diebereien viele Legitimationen, welche zugleich als Stimmzettel gelten, an und preßten solche von Mitgliedern direkt mit Gewalt heraus. Die Liste der vereinigten oppositionellen Mitglieder des Lebensmittelmagazins unterlag gegen die der Verkehrsverbände mit 104 gegen 340 Stimmen. Es war auch keine Rede davon, daß in der Generalversammlung der kleinste oder vernünftigste Antrag der Oppositionellen durchgedrungen wäre, weil die Christlichen gegen die Sozialdemokraten und Fortschrittlichen ihren persönlichen Haß zur Geltung brachten.

Auffisten Krawczuk äußerte sich, daß gegnerische Anträge prinzipiell niedergestimmt werden. Unterbeamte, wie Kofosz, Dnulec, Paron, Rikowicz, Wojciechowski, Pfeifer und andere konnten als Vorgesetzte leicht bis zu 30 Legitimationen von den Mitgliedern einheimen und diese unter ihren Gewährsmännern verteilen und sich damit so eine Majorität sichern. Wir möchten sehen, wie die Sache stünde, wenn das 30-Legitimationssystem einmal verschwinden würde, ob die großen Maulbrecher auch eine Majorität zusammenbringen würden. Bekanntlich wurde der Beschluß des Lebensmittelmagazinausschusses gefaßt, daß Ausschußmitglieder Legitimationen von den Mitgliedern des Lebensmittelmagazins persönlich nicht einziehen dürfen, um die Unparteilichkeit besser wahr zu können. Warum hat das Ausschußmitglied, Herr Kofosz, trotzdem Legitimationen von Mitgliedern eingezogen? Wir haben Beweise in Händen, Herr Kofosz! Um dem Schwindelsystem mit den Legitimationen Grenzen zu setzen, wurde mit nachfolgendem Schreiben von 112 Mitgliedern des Lebensmittelmagazins die Einberufung einer Generalversammlung verlangt:

An den geehrten  
Vorstand des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der  
f. l. österreichischen Staatsbahnen  
Gzernowik.

Auf Grund des § 18, Absatz 2 des Statuts, ersuchen wir die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung. Als Zweck der außerordentlichen Generalversammlung geben wir an:

- I. Statutenänderung, und zwar:
  1. Streichung im zweiten Absatz des § 20 der Worte und Zahlen, welche lauten: „oder deren Vertreter (§ 21).“
  2. Vollständige Streichung des zweiten Absatzes im § 21 wie folgt: Den Mitgliedern steht es frei, behufs Ausübung des Stimmrechtes ihre Stimme mittels schriftlicher Vollmacht an ein anderes Mitglied zu übertragen, jedoch dürfen nicht mehr als 30 Stimmen (einschließlich der eigenen) in einer Person vereint werden.
  3. An Stelle des zweiten Absatzes des § 21 soll es heißen: In der Generalversammlung hat jedes Mitglied gleiches Stimmrecht sowie gleiches Wahlrecht. Dieses Recht muß persönlich ausgeübt werden.

II. Die Krise im Vorstand  
des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen sowie die Einhaltung des § 10 zu den Lebensmittelmagazinstatuten.

Gzernowik, am 11. August 1912.  
(Es folgen 112 Unterschriften von Mitgliedern des Lebensmittelmagazins.)

In folgendem Schreiben wurde das Verlangen nach Einberufung der Generalversammlung begründet:

An den geehrten  
Vorstand des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der  
f. l. österreichischen Staatsbahnen.  
Gzernowik.

Im Nachhang zu unserer Eingabe vom 11. August 1912 betreffend das Verlangen nach Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung auf Grund des § 18, Absatz 2 des Statuts mit der Tagesordnung:

- I. Statutenänderung, und  
II. Die Krise im Vorstand,
- erneuern wir dieses Verlangen, bitten somit nochmals um Einberufung dieser außerordentlichen Generalversammlung mit der oben angeführten Tagesordnung und begründen dieses Verlangen wie folgt:

Ad I. Der Wahlmodus ist den Mitgliedern nach unserer Anschauung ungünstig, weil das Vertretungsprinzip es ermöglicht, daß die Vorgesetzten einen Druck bei der Wahl ausüben und weil ferner nur die unmittelbare Ausübung des Wahlrechtes das Interesse der Mitglieder an der Genossenschaft wachruft. Unter einem erklären wir, daß wir, im Falle die von uns beantragte Statutenänderung von der Mehrheit der Generalversammlung abgelehnt werden sollte, den Eventualantrag stellen werden, daß der zweite Absatz des § 21 wie folgt lauten soll: Den Mitgliedern steht es frei, behufs Ausübung des Stimmrechtes ihre Stimme mittels schriftlicher Vollmacht an ein anderes Mitglied zu übertragen, jedoch dürfen hiedurch nicht mehr als zwei Stimmen (einschließlich der eigenen Person) in einer Person vereint werden.

Ad II. Es ist uns bekannt, daß der Obmann seine Stelle anfänglich niedergelegt hat. Wenn er diese Stelle auch behalten hat, kann es den Mitgliedern nicht gleichgültig sein, aus welchen Gründen sich der Obmann zu diesem Schritt entschlossen hat. Ferner ist das Mitglied Archipp unter Berufung auf § 10 der Statuten am 1. August 1912 ausgeschlossen worden. Nun ist dieser Ausschluß, selbst wenn dessen Begründung für wahr genommen wird, fatalerweise, da er von einer falschen Interpretation ausgeht. Da nun die Gefahr besteht, daß diese Interpretation weiter praktiziert wird, muß den Mitgliedern Gelegenheit gegeben werden, ihre Anschauung ehestens zu äußern.

Gzernowik, am 25. August 1912.  
(Es folgen 108 Unterschriften.)

Schon jetzt will man uns versichern, daß wir auch jetzt bei der außerordentlichen Generalversammlung nichts gewinnen werden, die Christlichsozialen hätten alles gut in den Händen und werden schon trachten, daß in gegnerische Hände recht wenig Legitimationen kommen. Wir machen aber alle diese Herren von der christlichsozialen Verkehrsbandpartei aufmerksam, daß wir niemand schonen werden, daß wir alle Gaunereien zur Anzeige bringen werden, koste es, was es wolle. Es müssen auch im Lebensmittelmagazin geordnete Verhältnisse einziehen.

Mostergrab. (Aufhebung der Heizhausexpofiturleitung.) Als vor drei Jahren die Vorstandstelle im hiesigen Heizhaus zur Neubefetzung gelangen sollte, gab sich unsere Stadtvertretung die größte Mühe, und es gelang ihr auch mit Hilfe der beiden Abgeordneten Dr. Herold und Kroy, die über Aufforderung der Gemeindevertretung beim Eisenbahnministerium intervenierten, daß diese Stelle durch einen Deutschen besetzt wurde. Herr Kommissar J. Mitschel wurde aus Görz hierher versetzt und bald darauf zum Oberkommissar befördert. Wie die „Duzer Tante“ berichtet, herrschte damals über diesen Erfolg unter unseren Gemeindegrößen lauter Jubel. Herr R. wurde in die besten Kreise der Bevölkerung eingeführt und hoch geehrt als deutscher Volksgenosse, welcher hauptsächlich das Heizhaus von den Schäden reinigen sollte. Auch versprach man sich von seinem Deutschtum große Vorteile zur Unterbringung deutschnationaler Arbeiter im Heizhaus. Die Heizhausbediensteten, besonders die Heizer und Kohlenlader, erkannten gar bald, daß Herr R. wohl ein deutscher Volksgenosse, aber ein ausgesprochener Prämiensäger sei. Die Abschaffung der Heizerstunden bei den Kohlenladern ist ein ganz besonderer Verdienst des Herrn R. Auch richtete er seine ganze Aufmerksamkeit darauf, den normierten Maschinenstand des Werkes in jeder Weise herabzumindern. Obzwar in der Straße Wicfa-Moldau ein schwächerer Verkehr bei künftiger



### Verfassungsberichte.

#### Gegen die Feinde der Eisenbahner und Staatsangestellten.

**Innsbruck.** Samstag den 5. d. M. fand hier eine großartig besuchte Versammlung der Eisenbahner und Staatsangestellten statt, in der die Abgeordneten Genossen Tomisch, Glöckel und Abram referierten. Ueber die letzten auf die Eisenbahner Bezug habenden Ereignisse referierte Genosse Tomisch. Er verwies einleitend auf die wachsende Teuerung, die im vorigen Jahre die Staatsbahnbediensteten nötigte, an das Eisenbahnministerium mit Forderungen heranzutreten. Die sozialdemokratische Eisenbahnergewerkschaft formulierte die Forderungen. Aber im Gegensatz zu ihrer früheren Gepflogenheit hat sie diesmal ihre Forderungen vor deren Ueberreichung nicht publiziert, um den verantwortunglosen nationalen und christlichsozialen Organisationen nicht die Gelegenheit zu geben, die Forderung in einer unerzürten, die Sache schädigenden Weise hinaufzulitieren. Schon diese kluge Maßnahme hat den nationalen Organisationen Anlaß gegeben, die sozialdemokratische Organisation zu verächtlichen. Das weitere besorgten sie dann aus Anlaß der Ueberreichung der Forderungen, wo ihm (Tomisch) ein geheimes Teufelsmischel mit dem Eisenbahnminister vorgelesen wurde, obwohl er weder im Eisenbahnministerium in der Angelegenheit der Forderungen vortrat, noch mit der Deputation gegangen ist, weil diese, lauter aktive Eisenbahner, ihre Forderungen selbst vertrat. Trotzdem er nicht im Eisenbahnministerium war, hat der Abgeordnete Heine (natürlich ein Nationalverbändler) erklärt, daß er durch ein Schlüsselloch horchte, wie Tomisch einem Ministerialrat sagte: „Geben Sie mir die zweijährige Vorrückung und Sie gehen mich im Eisenbahnministerium nie wieder.“ Der Horcher am Schlüsselloch hat natürlich stark gelogen.

Tomisch erörterte dann die weiteren Phasen des Lohnkampfes, wie das Eisenbahnministerium nach Ueberreichung der Forderungen in einem Communiqué die Berechtigung der Forderungen bestritt und, als dann die Teuerungsdemonstrationen in Wien der Regierung den Ernst der Situation zeigten, in einem neuen Communiqué eine Aufbesserung nicht bloß den Eisenbahnern, sondern den gesamten Staatsbediensteten versprach. Redner schilderte dann, wie unernt die Regierung ihr Versprechen nahm, wie, als die Regierung die bekannte Vorlage im Hause einbrachte, die Deutschnationalen und Christlichsozialen, die vorher sogar mit einem Ultimatum eine PreSSION ausübten wollten, die Eisenbahner im Stiche ließen, wie der Nationalverbändler Heine, als der Ministerpräsident der nationalverbändlerischen Deputation erklärte, daß er mehr geben wolle als 14 Millionen, gleich in eine deutschnationalen Eisenbahnerversammlung gelaufen ist und dort verkündete, daß er 33 Millionen schon in der Tasche habe. Tomisch besprach dann ausführlich das Zustandekommen des bekannten 33 Millionen-Antrages, der als Resolutionsantrag im Hause eingebracht werden mußte, weil die meisten Nationalverbändler sich weigerten, für ein Gesetz zu stimmen, das die Regierung verpflichtet, die beschlossene Aufbesserung auch durchzuführen. Der Resolutionsantrag ist vom Abgeordnetenhause allerdings einstimmig angenommen worden, aber nur weil die meisten bürgerlichen Parteien sich bewußt waren, daß diese Resolution von der Regierung nicht ausgeführt und daß sie der Eisenbahner nicht mehr geben will als 21 Millionen, welche der Ministerpräsident Gausch zusagte. Die 21 Millionen sind den Eisenbahner tatsächlich aufgebessert. Im März forderten die Nationalverbändler und Christlichsozialen in einer Interpellation, daß auch die restlichen 18 Millionen den Eisenbahner aufgebessert würden. Bei der Beratung des Budgetprovisatoriums wollte die sozialdemokratische Fraktion der deutschnationalen und christlichsozialen Interpellation einen Nachdruck geben und ließ durch den Redner (Tomisch) den Antrag stellen, die 17 Millionen ins Budget einzusetzen. Gegen diesen Antrag führte die Regierung und sämtliche deutschnationalen und christlichsozialen Abgeordneten, darunter auch sogenannte Eisenbahnervertreter, haben geschlossen gegen den sozialdemokratischen Antrag gestimmt.

Nachdem noch Abgeordneter Genosse Glöckel gesprochen hatte, versuchte es der bekannte Herr Suske vom „Reichsbund“ in höchster Verlegenheit den Nationalverband einfach zu verleugnen. Trotzdem er selbst auf das Programm des Deutschen Nationalverbandes laudierte, hatte der Mensch den Mut, diese in Innsbruck jedermann bekannte Tatsache zu bestreiten und zu behaupten, daß er nur als Gewerkschaftler laudierte und überhaupt keiner politischen Richtung angehört. Die Versammlung hat den Herrn Suske, der heute abends bei der jungdeutschen Geburt wahrscheinlich wieder ein Patentpolitiker sein wird, natürlich gründlich ausgelacht. Das reizte ihn und er legte gründlich los, verwickelte sich aber in schon ganz jämmerliche Widersprüche, die natürlich die Heiterkeit der Versammlung noch steigerten.

Abgeordneter Genosse Abram deutete in kurzen, aber kräftigen und treffenden Worten den sauberen Herrn Suske zu, ebenso Genosse Tomisch. Das hinderte den Herrn Suske nicht, seine Kapuzinade nochmals zu wiederholen. Genosse Glöckel hat in seinem Schlusswort dann dem Herrn gründlich die Larve vom Gesicht gerissen und ausgezeigt, was von der deutschen Gewerkschaftsbewegung zu halten ist, deren Führer sich in Versammlungen nur dadurch zu verteidigen wissen, daß sie ihre Gesinnung verleugnen.

Die Versammlung endete um 2 Uhr nachts.

**Benzing.** Am 15. Oktober fand in Ribisch' Gasthaus, XIII, Reingasse 11, eine sehr gut besuchte Versammlung der Oberbauarbeiter statt, bei welcher Genosse Gilhofer als Hauptvertrauensmann von seinen Arbeitskollegen Abschied nahm, da er infolge Verletzung aus ihrer Mitte scheiden mußte. Genosse Hofbauer schilderte, unter welcher schwierigen Verhältnissen der Scheidende seine Funktion übernommen und ausgeübt hat und wie es ihm trotzdem gelungen ist, durch seine Arbeitsfreudigkeit für seine Arbeitskollegen sowie für die Organisation Müßliches zu leisten und sprach die Hoffnung aus, daß dies auch dem Nachfolger gelingen wird. Schließlich sprach Genosse Hofbauer dem scheidenden Vertrauensmann im Namen sämtlicher Vertrauensmänner der Oberbauarbeiter für seine aufopferungsvolle Tätigkeit den herzlichsten Dank aus. Genosse Sommerfeld hob die Tätigkeit des Obgenannten in der Ortsgruppe hervor und sprach demselben für die Mitarbeit im Namen der Ortsgruppe den besten Dank aus. Herr Bahmeißler Zeller verwies darauf, daß Gilhofer immer in würdiger Weise die Arbeiter vertreten habe und hofft, daß dies auch bei seinem Nachfolger der Fall sein werde. Schließlich wurde Genosse Josef Komolka als Hauptvertrauensmann der Oberbauarbeiter von Wien I. einstimmig gewählt.

**Saalfelden.** Bei der am Sonntag den 6. Oktober stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Rupert Blatzky, Obmann, Johann Ender, Stellvertreter; Gottfried Groß, Schriftführer, Josef Feilmayr, Stellvertreter; Josef Bruggner, Kassier, Josef Pustere, Stellvertreter; Anton Wechsberger,

Bibliothekar, Peter Herzog, Stellvertreter; Josef Pfeffer und Johann Moiheneicher, Revisoren. Zuschriften sind zu richten an den Obmann Genossen Blatzky.

Genosse Adolf Müller aus Wien referierte über den neuen Straßgesetzentwurf.

**Ring-Ordning.** Am 6. Oktober sprach in einer gut besuchten Versammlung in Ordning Genosse Weiser aus Ring über „Zweck und Nutzen unserer Organisation“.

**Branowitz.** Am 6. Oktober sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Gad über „Die Forderungen der Eisenbahner“.

**Oberberg.** Am 20. September fand hier eine gut besuchte Versammlung der Magazinarbeiter statt, in welcher Genosse Pawretschka aus Teschen über „Die Forderungen der Magazinarbeiter“ referierte.

**Falkenau a. d. Eger.** In der letzten Versammlung der Lokomotivführer in Falkenau, die gut besucht war, erstattete der Genosse Hans Zauch seinen Bericht von der Reichskonferenz. Sein Bericht wurde befriedigend zur Kenntnis genommen und zum Schluß der Versammlung folgender Antrag einstimmig angenommen: „Dem Genossen Wenzel Thürmer, Lokomotivführer in Komotau, wird in Anerkennung seiner Interesse seiner Kollegen ausgeübten Tätigkeit seine Personalkommissionsmitgliedschaft der vollste Dank sowie das volle Vertrauen ausgesprochen und wird derselbe ersucht, die auf ihn gefallene Wahl eines Exekutivkomiteemitgliedes anzunehmen.“ Wenn auch bedauerlicherweise gerade in Komotau, in seiner Domizilstation, die Tätigkeit und die Verdienste Thürmers von einigen Mörglern verkannt werden, das Personal der Heizhäuser von Widwisch bis Eger wird ihm eine ungeschmälerte Achtung jederzeit entgegenbringen.

### Aus den Organisationen.

**Stadlau.** (Todesfall.) Am 9. Oktober fand hier unter zahlreicher Beteiligung das Leichenbegängnis des Genossen Franz Gröger, Oberkondukteur der k. k. St. E. G., in Stadlau statt. Genosse Gröger war ein ruhiger, jederzeit bereitwilliger Mitarbeiter und langjähriger Funktionär unserer Ortsgruppe. Genosse Babowsky hielt ihm am Grabe einen ergreifenden Nachruf. Möge ihm die Erde leicht sein!

**Innsbruck IV.** Den Mitgliedern der Ortsgruppe Innsbruck IV diene hiemit zur Kenntnis, daß künftighin die Monatsversammlungen laut Beschluß der letzten Ausschußsitzung regelmäßig jeden zweiten Montag im Monat um 8 Uhr abends im Arbeiterheim in Jünedruck stattfinden werden.

Wenn ausnahmsweise die Abhaltung dieser Versammlung zwingender Gründe halber auf einen anderen Zeitpunkt verlegt werden müßte, wird dies den Mitgliedern rechtzeitig zur Kenntnis gebracht.

**Komotau.** Die Monatsversammlungen werden von nun an jeden ersten Sonntag nach dem Dritten in Herrn Georgs Gasthaus in Oberdorf, Leipzigerstraße, um 2 Uhr nachmittags abgehalten. Fällt der Dritte auf einen Sonntag, so findet die Versammlung an diesem Tage statt. Die nächste Versammlung findet daher Sonntag den 3. November im genannten Lokal statt, und es wird allen dienstfreien Mitgliedern zur Pflicht gemacht, dieselbe zu besuchen. Mitgliedsbücher sind zur Abstempelung mitzubringen.

**Wiesel.** Bei der am 30. August l. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Gruschka, Obmann, Franz Grubb, Stellvertreter; Josef Giel, Kassier, Johann Stankiewicz und Josef Gader, Subkassiere; Leo Zinn, Schriftführer, Robert Sigmund, Stellvertreter; Otto Hilscher, Josef Kobmann und Josef Chalupa, Kontrolloren; Schnür, Wabhart und Woschlofsky, Ausschussmitglieder.

Korrespondenzen in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Franz Gruschka, Schießhausstraße 44, in Raffensangelegenheiten an den Kassier Josef Giel, Alsbürgergasse 5 in Wiesel, zu richten.

**Duz.** Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzahlen, da sonst nach den Statuten vorgegangen wird. Die Mitglieder der Sterbefasse, welche länger als drei Monate im Rückstand sind, haben keinen Anspruch auf die Sterbequote.

**Böcklarn.** Die organisierten Bediensteten der Station Böcklarn rufen dem nach Siegmundshergberg versetzten Assistenten Herrn Kraus ein herzliches „Lebewohl“ zu. Herr Kraus war stets und gegen jedermann ein humaner und gerechter Vorgesetzter, mit dem es eine Freude war, Dienst zu machen. Besonders das Zug- und Lokomotivpersonal erachtet es als seine Pflicht, Herrn Kraus für die stets gerechte Behandlung ihren Dank auszusprechen. Wir gratulieren den Bediensteten von Siegmundshergberg zu diesem Vorgefetzten herzlich. Die organisierten Bediensteten der Station Böcklarn.

**Töppeles.** Die Mitglieder, welche länger als drei Monate mit den Beiträgen im Rückstand sind, werden auf den § 9 der Vereinsstatuten aufmerksam gemacht.

**Görfau.** Die Monatsversammlungen werden ab 1. Oktober 1912 jeden ersten Sonntag im Monat in Hüblers Gasthaus um 8 Uhr abends abgehalten. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Versammlungen fleißiger zu besuchen. Jene Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen länger als drei Monate im Rückstand sind, werden in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, dieselben ehestens zu begleichen, andernfalls sie als ausgetreten betrachtet werden müssen. Solche ausgetretene Mitglieder sind verpflichtet, ihre restlichen Monate nachzuzahlen.

### Fachtechnische Rundschau.

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

#### Eine Umwälzung im Lokomotivbau?

Auf der Strecke Winterthur-Frauenfeld in der Schweiz wurden Ende August sehr interessante Versuchsfahrten unternommen mit einem total neuen Lokomotivtypus. Es ist eine für die preussischen Staatsbahnen bestimmte Schnellzugmaschine von 1000 Pferdestärken mit zwei Dieselmotoren zur Lieferung der Triebkraft. Das Untergestell kommt aus den Vorkriegs-Werken in Berlin, die beiden Motoren stammen von Gebrüder Sulzer in Winterthur und wurden dort eingebaut. Sie stehen schief gegeneinander und übertragen je 500 Pferdekraft auf die gemeinsame, quer zur Längsmitte des Wagens liegende Kurbelachse, von wo durch Kurbenantrieb die beiden vorn und hinten im Gestell angebrachten Betriebsachsen in Bewegung gesetzt werden. Neuzugkraft hat die Lokomotive große Ähnlichkeit mit den am Simplon verwendeten elektrischen Maschinen; beim Betrieb macht sich lautes Puffen und Delgerusch unangenehm bemerkbar.

So wäre also die Steinkohle bei der Lokomotive nicht nur durch Elektrizität, sondern auch durch das im Explosionsmotor wirkende Rohöl ausgeschaltet. Was vor wenigen Jahren noch unerreichbar schien — die Herstellung völlig selbst-

Abfertigung des Bruttos eingetreten ist, so konnten bei gutem Willen und Vorschlag des Herrn A. das Klostergraber Maschinenpersonal den Verkehr zwischen Brügg-Klostergrab-Moldau abwickeln, wie es schon früher einmal bestand, daß das Spaten und Auzen eine gute Früchte trägt, zeigte sich am deutlichsten dadurch, daß Herr A. außer den unbekanntem ausgezahlten Prämien und Remunerationen voriges Jahr 1000 und heuer 1100 Kr. Lantienem ausbezahlt wurden. Daß sich Herr A. mit besonderen Plänen für sein Vorwärtskommen befaßte, soll nachstehendes beweisen. Wie ein Ministerialamtsblatt verlaublich wurde die Heizhaus-Expositur in Klostergrab aufgehoben und dem Heizhaus Bodenbach zugewiesen, welche bis jetzt dem Heizhaus Raun zugewiesen war. Diese Angelegenheit hatte nicht nur die Stadtvertretung und die Hausbesitzer gewaltig erregt, sie gab auch sämtlichen Bediensteten Veranlassung, die verschiedensten Meinungen über Herrn A. auszusprechen. Gar oft hörte man die deutschen Volksgenossen darüber klagen, was für Nachteile aus der Aufhebung der Heizhaus-Expositur erwachsen, auch wird ausgesprochen, daß sich die früheren tschechischen Vorgänger des Herrn A. eine Auflösung der Heizhaus-Expositur in Klostergrab nicht träumen ließ, das mußte erit unter einem deutschen Ingenieur und Volksgenossen vollzogen werden. Es ist wohl jedem klar, daß niemand anderer als Herr A. den höheren kompetenten Dienststellen die Pläne zur Aufhebung der Expositurleitung unterbreiten konnte, wobei durch seinen zweimonatigen Krankenurlaub, zu dem keine Substitution nötig war, der Beweis erbracht wurde, daß hier ein Oberkommissär überflüssig sei.

Wer das Direktionsamtsblatt vom 25. September l. J. liest, findet sich sofort zurecht in dieser ganzen Angelegenheit. Genanntes Amtsblatt verlaublich: Aus Dienstesrückichten werden verkehrt: „A. J., Maschinenoberkommissär und Vorstand der Heizhaus-Expositurleitung in Klostergrab, bei Enthebung von diesem Posten wegen Auflösung desselben, seiner vollkommen zufriedenstellenden Dienstleistung, in der Verwendung der Heizhausleitung Bodenbach, bei welcher er mit der fallweisen Vertretung des Vorstandes in Angelegenheiten des Zugförderungsdienstes herraui wird.“ Gewiß wird ein jeder diese Anerkennung begehren, wenn er erfährt, daß durch die Auflösung der Expositurleitung in Klostergrab jährlich mindestens 4000 Kronen erspart werden. Gewöhnlich pflegt man Anerkennungen erst bei Uebertritt in den dauernden Ruhestand auszusprechen. Auch ist dann begreiflich, warum Herr A. als junger Ingenieur bei dieser Gelegenheit als Lohn treuer Dienste einen höheren Posten (Inspektorenposten) erhält. Daß man sich schon längst mit Plänen befaßt, einen Teil des Maschinen- und Zugpersonals von Klostergrab nach Wien zu versetzen, nun dazu ist der erste Schritt getan, die anderen werden allmählich nachfolgen. Was eine größere Verletzung des Personals für die industriearme Stadt Klostergrab bedeutet, braucht wohl nicht weiter erörtert werden. Herr Hans Knirsch, der gegenwärtige Abgeordnete unseres Städtewahlkreises, verankt seine Wahl zum größten Teil der Agitationsarbeit der deutschen Eisenbahner und unserer deutschen Stadtvertretung. Herr Knirsch war ein ganz besonderer Freund des Herrn A., der denselben auch wiederholt in seiner Wohnung besuchte. Wäre es da nicht im Interesse der Stadt sowie seiner deutschen Volksgenossen seine Pflicht gewesen, rechtzeitig die Aufhebung der Heizhaus-Expositur zu verhindern? Aber Herr Knirsch pfeift auf seine Wähler wie der A. auf seine Volksgenossen, wenn es sich darum handelt, selbst vorwärts zu kommen. Seit dieser Aufhebung wurde der vertrauliche Umgang einiger Ortsgrößen abgebrochen, das bedeutet wohl, daß man erkannt hat, daß man sich in der Person und den an sie geknüpften Hoffnungen gewaltig getäuscht hat, und daß das von Deutschen geprägte Sprichwort nicht immer zu triff: „Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden.“

**Iglau.** (A. L. Oesterreichische Nordwestbahn.) Die Unterführungen, in welchen bei schlechtem Wetter in den Zug- und Arbeitspausen die Bediensteten und Arbeiter ihr Essen einnehmen sollen, oder wo sie sich aufhalten sollen, wenn sie sich einige Minuten Rast gönnen können, sehen gerade so aus, als wollte die Station Iglau durch Ersparnisse an den notwendigen Instandhaltungen das Defizit der k. k. Staatsbahnen decken. Die Verschleier der Nordseite müssen erst eine Strecke laufen, am ins Stellwerk zu gelangen, dort ist ein kleiner Raum frei, doch selten gelingt es einem, dort Unterkunft zu erlangen. Es vergeht auch schon nahezu die Ruhepause, wenn man den Weg vom Arbeitsplatz und umgekehrt zurücklegt. Noch ärger sieht es mit dem Kommandierzimmer aus. Dort lagern die Arbeiter des Fahrendienstes stundenlang in einem kleinen, jeder Sanitätsvorschrift Hohn sprechenden Raum auf dem Fußboden herum. Wer vom Glück begünstigt ist, erobert vielleicht einen Platz auf der Bank. Wenn ein solcher „Reservemann“ von dem Lagern am Fußboden die Glieder abgedrückt und verrenkt hat, wird er erst zum Dienst kommandiert. Der Fürsorge der Direktion ist es aber zu danken, daß ein solcher Mann nicht allzulange ohne Unterbrechung Dienst macht, denn kaum ist er zwei oder drei Stationen im Dienst gefahren, muß ihn der Zugführer wieder „abhängen“ und in Regie führen. Wenn dieser Arbeiter im Fahrdienst es nicht vorzieht, in Regie auch auf der Bremse sitzen zu bleiben, kann er sich wie ein Stück Vieh am Fußboden des Güttelwagens niederhauen und warten, bis er wieder zum Dienst „getrieben“ wird. Oft kann man am Bahnhof die Zugbegleiter hören, wie sie sich schämen, in dieses Kommandierzimmer zu gehen, denn es füttert sich jeder, daß er von dort Ungeziefere mit nach Hause bringen könnte. Bei der Wasserstation sind die Kasernen für die Znamer Zugspartien. An den Kasernen angebaut sind Aborte. Die Mauern sind von dem Urnat so angefüllt, daß dieser meierlich an den Kasernenmauern sichtbar ist. Daß bei dem Geruch, der austritt, gerade nicht am gesündesten zu schlafen ist, wird höchstens nur der Assistent Baime bezweifeln. Nun kommt die Verschleierfaserne an der Südseite, ein Raum von drei Meter Länge und anderthalb Meter Breite. Wenn schon dieser Raum an und für sich zu klein ist, daß darin eine Versäuberpartei sich ihr Essen wärmen und verzehren könnte, so ist auch noch das zu bedenken, daß in diesem Raum auch die bei Nacht bei den Zügen dienstleistenden Magazinarbeiter Unterkunft suchen. Nebenbei befindet sich hoch hoch ein Käfig. Die einst vor Jahren weiß gewesenen Mauern starren von Schmutz, und wer ein gutes Auge hat, kann bemerken, wie die Wanzen mit diesem Käfig schaukeln. Es wird auch nicht lange dauern, und eines schönen Tages wird der einfahrende Staatsbahnzug, statt vor dem Einfahrtsignal vor dem Einfahrtswechsel halten müssen, denn dieses Wagnisse wird von diesen Tieren aufs Gelingen verurteilt worden sein. Gerade wie zum Hohn stehen vis-a-vis zwei Zelte aufgestellt. Die Oberbauarbeiter müssen, weil ihnen eine entsprechende Unterkunftsstätte fehlt, ihr mitgebrachtes Mittagessen kalt im Freien verzehren. Am Bahnhof stehen Zelte aufgestellt, wie wenn wir uns an der türkisch-montenegrinischen Grenze befinden würden. Diese Zelte wären besser zu verwenden, wenn man selbe den Oberbaupartien auf die Strecke Iglau-Wiesel und Wiesel-Brannhaus mitgeben würde. Herr Inspektor! Auch das sind Menschen, die bei dem Hundewetter ihr Mittagessen unter Dach, geschützt vor Regen und Wind, verzehren wollen. Wozu liegen die Zelte im Magazin? Wollen Sie denn gerade immer nur an den ärmsten Trufern Ersparnisse machen? Ist es nicht genug, daß diese armen Arbeiter bei der Lohnregulierung im Vorjahr und auch heuer leer ausgehen? Ueberall haben die Arbeiter 10 bis 20 S. zubekommen, nur die Arbeiter der Strecke Iglau bis Brannhaus erhielten nichts. Sind das schlechtere Arbeiter oder verspüren diese keinen Hunger?



fischerer Diesel-Motoren mit Vor- und Rücklauf -- das hat nun die rasilos fortschreitende Technik dennoch fertiggebracht. Bereits haben von Diesel-Motoren betriebene Schiffe große Weltreisen bestanden. Italien baut heute schon eine größere Anzahl von Torpedobootzerstörern und Torpedobooten, die nicht mehr mit Dampfesseln und Dampfmaschinen, sondern mit Diesel-Motoren ausgestattet werden. Und namentlich in der englischen wie amerikanischen Kriegsmarine wird gegenwärtig die Frage des Diesel-Motorschiffes auf das ernstlichste und eifrigste studiert.

Das Prinzip des Diesel-Motors besteht darin, daß das rohe Petroleum in kleinen Portionen durch sehr hohen Druck zerstäubt, eingespritzt und durch diese selbe Kompression so stark erhitzt wird, daß es sich selber entzündet und durch die bei dieser Explosion entstehenden Gase die Triebkraft des Motors liefern. Weil die Heizkraft des Petroleums ungleich größer ist als diejenige der Steinkohle, und das Rohöl zudem noch ziemlich billig, wird von den Technikern mit Recht behauptet, daß der Diesel-Motor die billigste Kraftmaschine sei. Es kostet bei uns -- die Schätzungen schwanken begreiflich und sind von örtlichen wie technischen Verhältnissen sehr stark abhängig -- eine Pferdekraftstunde:

- 1. durch Steinkohle und Dampfmaschine erzeugt 8 bis 9 Rappen;
- 2. durch Elektrizität (Wasserkraft) erzeugt 5 bis 6 Rappen;
- 3. durch den Diesel-Motor erzeugt 1 1/2 bis 3 Rappen.

Die Betriebskosten des Diesel-Motors mögen im Interesse der Geschäftswelt von den Fabrikanten und ihren Ingenieuren etwas gar knapp berechnet sein, so daß man namentlich für den Dauergebrauch dieser sehr teuren und wahrscheinlich bald abgenutzten Motoren mit etwas höheren Ansätzen rechnen muß; die Tatsache bleibt bestehen, daß der Diesel-Motor die weitaus billigste Betriebskraft darstellt. Und damit eröffnen sich auch für den Eisenbahnbetrieb neue Perspektiven.

Für wie lange? Genau so lange, als der Diesel-Motor nicht allgemeines Betriebsmittel geworden und das Großkapital die Gewinnung von Petroleum auf der ganzen Erde nicht vertraut hat. Bereits liegt ja der ganze amerikanische und weiteuropäische Petroleumhandel im Besitze der Rockefeller'schen Standard Oil Company und dieser Konzern wird -- dank der von Herrn Sulzer-Ziegler so über alles Maß verhimmelten liberalen Wirtschaftspolitik -- noch viel rascher als bisher fortschreiten. Je mehr Diesel-Motoren, je mehr Nachfrage nach Petroleum, desto größer auch das Interesse, die gesamte Erdölproduktion zu vertrusten und den Preis in die Höhe zu treiben. Die Grubenbarone wie die Elektrizitätskongerne werden an dieser Vertrustung mitwirken, um den Preis der Diesel-Kraft zu steigern und dadurch denjenigen der Steinkohle und des elektrischen Stromes zu halten. So wird man in Wäldern die betrübliche Erfahrung machen, daß ein wunderherrlicher technischer Fortschritt das Mittel abgeben muß, um ein Naturgut der Erde, das zum Allgemeinwohl bestimmt erscheint, den Menschen wegzunehmen, auf daß sie es im Detail ungeheuer im Preise übersteigern und konsumieren und derart wieder Milliarden in die Taschen weniger Geldfürsten fließen lassen. Das, Herr Sulzer-Ziegler, ist Ihre schöne, liberale Wirtschaftspolitik, welche die Fortschritte der Technik nicht nur nicht fördert, sondern in ihrer sozial guien Wirkung geradezu annulliert.

Bestünde eine vernünftige Weltordnung, die Staaten aller Erdteile würden durch die Erfindung des Diesel-Motors dazu geführt, die Petroleumgewinnung der ganzen Erde staatlich zu monopolisieren und den Preis gemeinsam festzusetzen. Das wäre im großen, was wir im Kleinen in der Schweiz schon besitzen in dem Konordat aller größeren Kantone für Salzgewinnung. Dann könnte der Petroleumpreis tief gehalten werden, und trotzdem würden noch schöne Ueberschüsse in die Staatskassen fließen. Es müßte die Entwicklung des Diesel-Motors in Fabriken und auf den Eisenbahnen auch dämpfend zurückwirken auf den Profitgierigen jenes Kapitals, das in Kohlengruben und Elektrizitätswerken angelegt ist. Und das hätte wiederum zur Folge eine Entspannung des Geldmarktes, ein Zurückfließen von Kapitalien in den Hypothek- und Kleinverkehr. . . .

Ja, wenn! Aber weil wir eben noch nicht leben in einer vernünftig organisierten Welt, sondern der famosen „liberalen Wirtschaftspolitik“, um wieder mit Herrn Sulzer-Ziegler zu sprechen, so wird der unermessliche Nutzen, den die allgemeine Einführung des Diesel-Motors, dieser billigsten Betriebskraft, der Menschheit bringen könnte, von dieser nur zum kleinsten Teile ausgeschöpft werden können. Willige Kraft und Betriebsmittel wären wohl ein Segen für ganze Völker, der denkbar größte wirtschaftliche Fortschritt -- aber ihm stemmt sich entgegen das Profitinteresse des heute noch herrschenden Großkapitals, oder, wie Herr Sulzer-Ziegler dem Vereine ehemaliger Bohntechner weismachen wollte, die unergleichliche liberale Wirtschaftspolitik. Gerade dieses eine Beispiel der neuen Diesel-Motorlokomotive zeigt uns, daß die Technik wohl gern der Menschheit größter Tröster und Helfer wäre, daß sie es aber nicht sein darf und kann, weil sie vom Privatkapital in Ketten gelegt ist. (Grütlianer.)

**Maschinelle Ausführung von Erdarbeiten im amerikanischen Eisenbahnbau.** Daß man im amerikanischen Eisenbahnbau die Anwendung maschineller Hilfsmittel in der ausgedehntesten Weise durchzuführen sucht, ist bekannt. Zum Heben von Schienen u. s. w. werden zum Beispiel sogenannte Eisenbahnkrane, die auf Wagen montiert sind, benützt; sie tragen nicht wenig zur schnellen Erledigung von Gleiseverlegungen bei. Erdtransporte werden meist in der Weise durchgeführt, daß die Beladung der auf einem verlegten Gleise stehenden Transportwagen mit Hilfe von Schaufelbaggern vorgenommen wird. Ein solcher Bagger wird maschinell betrieben. Auch das Entladen der Erdmassen wird wieder mit Hilfe einer mechanischen Einrichtung durchgeführt. Zu diesem Zweck sind die Plattformen der verwendeten Wagen durch Brücken miteinander verbunden. Auf dem ersten Plattformwagen hinter der Lokomotive steht eine Winde, die durch ein Seil mit der auf dem letzten Wagen platzierten Vorrichtung zum schnellen Entladen verbunden ist. Diese Vorrichtung ist ein sogenannter Pilg, ein der Größe der Wagenlasten angepaßtes Gestell, das durch die Zugkraft über die Wagen gezogen wird und dabei die Erdmassen vor sich herdrückt. Die Wagen sind mit Klappwägen versehen, so daß die vor dem Pilge hergezogenen Erdmassen durch diese Öffnungen auf das Gelände zu beiden Seiten des Gleises entleert werden. Mit einer derartigen Einrichtung ist es möglich, durchschnittlich 14 Wagen in sechs Minuten von den Erdmassen zu entladen. Um nun das entladene Erdreich neben dem Gleise schnell zu glätten, läßt man es nicht wie bei uns mit Schaufeln auseinanderwerfen, sondern man hat auch hierfür wieder eine mechanische Einrichtung erfunden. Diese besteht aus einem Wagen, der auf dem Gleise fährt und mit seitlichen Streichbreitern versehen ist. Das Fahren der Erdmassen wird nun einfach durch das Ziehen des Wagens mit Hilfe der Lokomotive bewirkt. Die Streichbreiter sind verstellbar, so daß man die entladenen Erdmassen in breiteren oder höheren Schichten glätten kann.

**Selbstkupplung und Bremsvorrichtungen.** Wie das österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt erzählt, werden in den L. L. Staatsbahnhauptstellen derzeit Proben mit neuen Bremsvorrichtungen unternommen, die im Falle der Ver-

währung eingeführt werden sollen. Wie man uns ferner mitteilt, hat ein Handwerker in Oberösterreich eine Selbstkupplung für Eisenbahnwaggons erfunden und darauf ein österreichisches Patent erhalten. Die aus diesem Anlaß ausgesprochene Vermutung, es bestiehe ein Staatspreis von 20.000 Kronen auf eine selbsttätige Kupplung, beruht auf einem Irrtum. Bisher wurden an 2000 Lösungsversuche unternommen und auch der Verein d. G. V. hat sich damit befaßt. Selbst wenn aber eine solche Erfindung sich bewähren sollte, könnte sie nur auf internationalen Wege zur Einführung gelangen, da die Waggons auf andere Bahnnetze übergehen müssen.

### Verschiedenes.

#### Bitterwassermilitarismus der bürgerlichen Delegierten.

In die wohlwärmenden Hofen Troff's den Delegierten feucht, Denn man tappt im Ahnungslosen Und die Zeitung schreibt: Vielesicht . . .

Je nun, ach, man weiß nicht sicher . . . Jedemoch . . . ? Es könnt' wohl sein . . . Gibt es was, das fürchterlicher Todt im friedlichen Gebein?!

Also dachten sie, die Wädern Dort im trauten Sitzungssaal, Und sie huben an zu gadern, Wie die Not es anempfahl.

Und sie huben an, zu bauen Auf die Wehrmacht, wie sonst nie, Und sie schenkten ihr Vertrauen, Hochachtung und Sympathie.

Und so hat sich dank der Hofen, Wo es feucht und feuchter ward, Herrlich selbst dem Ahnungslosen Oestreichs Kraft geoffenbart.

(Muskler.)

Es geschehen noch Wunder! Im „Tiroler Anzeiger“, natürlich einem gut katholischen Blatt, lesen wir folgende „wunder“schöne Geschichte:

Dienstag den 24. September wurde im Jesuheim in Girkn das 20jährige Fräulein Jema Biting plötzlich auf unerklärliche Weise geheilt. Das brave Mädchen war an beiden Füßen vollständig gelähmt und konnte sich nur mit Mühe auf ihren Krücken fortbewegen. Den Fuß zu biegen oder das Knie zu beugen, war ihr unmöglich. Noch am Montagnachmittag nahm sie ein warmes Bad, wobei sie von der Pflege Schwester in dasselbe hinein- und herausgehoben werden mußte und am Dienstagvormittag noch konnte sie nur mit Mühe auf ihren Krücken zur Hausthüre gelangen. Einige Stunden später ging sie frei und fröhlich ohne Krücken, ohne Hilfe Stiegen auf und auf. Das Mädchen hatte am 17. September eine Robene (Gebeißung) zu Unferer lieben Frau von Lourdes begonnen und voll sicheren Vertrauens fortgesetzt. Am Dienstag, als am letzten Tag derselben, schleppte sie sich nach dem Mittagessen hinab in den Hof zur großen Lourdesstatue die dort auf hohem Sockel steht, um die Robene zu beschließen. Dort angekommen, drängte es sie alsbald, sich niederzuknien, und siehe da, es gelang, so daß ein Mädchen, das sie begleitet hatte, erstaunt sagte: „Aber Irma, du kannst ja niemi!“ Sie berichtete nun ihre Andacht weiter und eine halbe Stunde später stand sie auf, legte ihre Krücken an die Statue und ging freudestrahlend der ehewürdigen Schwester, die in der Nähe eine Kinderstube beaufsichtigte, entgegen. . . .

Ein noch größeres Wunder ist, wie kürzlich berichtet, in Lourdes selbst passiert. Im letzten Jahre haben die geschäftsführenden Frauen aus der wunderthätigen Grotte eine Einnahme von 3 1/2 Millionen Franken herausgewirtschaftet. In unserer materialistischen Zeit gewiß ein Wunder!

Was die Engel heute singen. Einst sollen -- so berichten die heiligen Bücher -- die Engel den Hirten auf dem Felde erschienen sein, wobei sie sangen: „Ehre sei Gott in der Höhe und Friede den Menschen auf Erden.“ Das ist natürlich schon lange her, wie die Engel noch so naiv sangen; heute sind sie praktisch geworden und singen ganz anders. Wenigstens erzählt uns dies die Oktobernummer des frommen „St. Bonifaziusblattes“. Sie bringt eine Geschichte, in der die Engel, hervorgerufen aus allen Himmelsfenstern und blinkenden Sternlein folgendes singen: „Macht eure Herzen weit auf für die größte Not eurer Zeit und werdet treue Mitarbeiter des St. Bonifaziusbellers. Das ist natürlich eine sehr bedenkliche materialistische Bestimmung, die da die heutigen Engel der Erzählung des Blattes zufolge äußern, indem sie sich fobiel um die Heller des Blattes kümmern, aber auch eine große Unwissenheit, wenn sie die Geldsorgen des Bonifaziusblattes als die größte Not unserer Zeit nennen. Wissen denn die Engel nichts von der allgemeinen Teuerung, von der jähredlichen Wohnungsnot. . . .“

### Aus der Partei.

#### „Der Kampf.“

Arbeiter, Parteigenossen!

Am 3. Oktober erschien das erste Heft des sechsten Jahrganges.

„Der Kampf“, die Revue der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich, ist zweifellos eine der stärksten Leistungen der letzten Jahre unserer Partei. Wir können mit Stolz melden, daß die Anerkennung, die sich diese Zeitschrift in der ganzen internationalen erworben hat, eine unheimlich große ist. Der „Kampf“ hat alle Vorteile für sich, vor allem, daß er unbelastet von Vorurteilen ins Leben trat. So wurde in dieser Zeitschrift wirklich eines der wichtigsten Erziehungsmittel unserer Partei geschaffen. Kein Parteigenosse, der in der Partei, wo immer wirken will, wird diese Revue entbehren können, die eine ungeheure Stimme von Auffklärung über so viele Parteiprobleme gebracht und die sich zum Ziel gesetzt hat, das sozialistische Denken in Oesterreich zu befruchten und fruchtbar zu machen. Die deutsche Sozialdemokratie in Oesterreich hat ihrer Monatschrift zwei wichtige Aufgaben gestellt: sie soll erstens der Vertiefung der sozialistischen Erkenntnis innerhalb der deutschen Arbeiterklasse in Oesterreich dienen, sie soll uns zweitens in zwangloser Diskussion der Lösung vieler schwieriger Fragen des proletarischen Befreiungskampfes näherrücken.

Der Erörterung der nationalen Probleme und der Probleme der auswärtigen Politik, den großen Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung und der sozialen Gesetzgebung, den Problemen, die aus der Entwicklung unserer politischen, gewerkschaftlichen und genossenschaftlichen Organisationen erwachsen, wird der „Kampf“ auch in Zukunft die größte Aufmerksamkeit schenken. Der Ausbau der Arbeiterversicherung, die Reform der Steuergesetzgebung, die Abwehr der agrarischen Bestrebungen,

das Vordringen der Arbeiterklasse in die Landtage und Gemeinderäte stellen ihm neue wichtige Aufgaben.

Die folgenschweren Entscheidungen unserer Vertrauensmänner im freien Wettkampf der Argumente vorzubereiten unseren Rednern und Schriftstellern neue Waffen zu schmieden die proletarischen Massen selbst jede Erschöpfung unseres öffentlichen Lebens in ihrem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und politischen Gesamtentwicklung verstehen zu lehren -- das sind die Aufgaben unserer Monatschrift. Sie wird nicht nur allen Genossen unentbehrlich sein, die sich um ihre Fortbildung im Geiste des wissenschaftlichen Sozialismus bemühen, sondern auch allen, die außerhalb unserer Partei stehend, den Aufstieg der Arbeiterklasse in Oesterreich, die äußere Erstarkung und die innere Kräftigung ihrer politischen, gewerkschaftlichen und genossenschaftlichen Organisationen studieren wollen.

Die bewährtesten Vertrauensmänner des österreichischen Proletariats sind Mitarbeiter unserer Monatschrift. -- Keine Bibliothek darf den „Kampf“ vermissen. Jeder Vertrauensmann einer Arbeiterorganisation abonniert die sozialdemokratische Monatschrift „Der Kampf“.

Für die Parteivertretung der österreichischen Sozialdemokratie: Dr. Viktor Adler. Ferdinand Starck.

Für die österreichische Gewerkschaftskommission: Anton Hueber, Sekretär.

Für die Redaktion: Otto Bauer. Adolf Braun. Karl Renner.

Für die Verwaltung: Georg Emmertling.

Inhaltsverzeichnis des ersten Heftes: Karl Renner: Fünf Kampfsjahre. -- Otto Bauer: Die Gesamtpartei. -- Reinhard Littel: Mehr Demokratie. -- Heinrich Schneidmahl (Sankt Pölten): Zum Entwurf eines neuen Organisationsstatuts. -- Josef Wilternigg (Salzburg): Reformen im neuen Organisationsstatut. -- Adolf Braun: Sozialpolitik und Massenkampf. -- Ernst Hübel: Eine Niederlage des Separatismus. -- Oskar Gelmar (Wiener-Neustadt): Die Parteischule in Magerfurt. -- Emil Strauß (Prag): Josef II. -- Josef Luitpold Stern: Lüge. Abonnements jährlich 6 Kr., halbjährig 3 Kr., vierteljährig 1 Kr. 150, werden durch die Verwaltung „Der Kampf“, Wien V, Rechte Wienzeile 97, die Volksbuchhandlung, Wien VI, Gumpendorferstraße 18, sowie durch die Kolporteurs entgegen genommen.

### Sprechsaal.

#### An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun an die Nachsendung des „Eisenbahner“ an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgeschickt werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumseligkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird künftighin solchen Mitgliedern nur das letzte Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Ausnahmsweise der Neuaufgenommenen sofort an uns eingeschickt werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmsweise ersuchen wir mit dem Namen der Ortsgruppe oder Zahlstelle zu bezeichnen. Um Störungen in der Zusendung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Uebersiedlung sofort die Adressänderung an uns bekanntzugeben. Bei Adressänderungen genügt die Mitteilung der Ortsgruppe, der Mitgliedsnummer, des Namens und der neuen Adresse. Bei Verletzungen oder Uebertreten von einer zur anderen Ortsgruppe oder Zahlstelle muß unter allen Umständen der Name, die alte Ortsgruppe und Mitgliedsnummer, die neue Ortsgruppe und Mitgliedsnummer sowie die genaue Adresse bekanntgegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grund, weil sehr viel gleichnamige Genossen in unserem Mitgliederstand vorkommen. Die Zeitungsklammationen sind, wenn sie genau laut Vordruck und ohne jede andere Mitteilung ausgefüllt werden, portofrei. Anders ausgefüllte Klammationen werden von den Postanstalten als briefliche Mitteilung behandelt und mit Strafporto belegt. Neue Klammationen sind bei der Zentrale anzufordern.

#### Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Jene Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden freundlichst aufgefordert, die restierenden Beiträge einzusenden, da gegen die säumigen Mitglieder nach dem Punkt 10 des „S. U.“-Statuts vorgegangen wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert einen Neubeitritt.

#### Vom Lebensversicherungsverein der Eisenbahnenbediensteten.

Auf mehrfache Anfragen unserer Mitglieder teilen wir mit, daß der eingesezte Beirat zum Zwecke der Statutenänderung seine regelmäßigen Sitzungen abhält.

Es wurden bisnun die Paragraphen, welche die Zusammensetzung des Vorstandes und Aufsichtsrates, sowie die Generalversammlung betreffen, bereits fertiggestellt.

Der Beirat.

### Offene Anfragen.

#### An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach!

Die Weichenwärter der Betriebsausweiche Loifarn haben bis jetzt die Reinigung der Diensträume (Stellwerke und dergleichen) stets anhandlos und unentgeltlich besorgt. Da nun in letzter Zeit von seiten der Bahnverwaltung auch die Beistellung der Reinigungsmittel verweigert wird, so bitten die Betroffenen, die k. k. Staatsbahndirektion möge die Reinigung der betreffenden Diensträume im Bauhause vergüten, wie selbe Einrichtung auf der Südrampe der Tauernbahn bereits eingeführt ist.

#### An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft!

Die gesamten Bediensteten der Station Stadlau bitten, die k. k. Direktion der Heizhausleitung in Stadlau anzuweisen, daß den Bediensteten bei der Abfassung der Regieholz nur gute Kohle auszulagert sei, da es öfter vorkommt, daß bei Abnahme von 1000 Kilogramm Regieholz 100 Kilogramm und noch mehr Steine und Erde vorgefunden wird.

#### An die k. k. Staatsbahndirektion in Wilsen!

Das Wärterpersonal der Strecke Rajzig-Wilsen hat im Monat Februar 1912 ein Gesuch um Einführung des 16/16stündigen Dienstes eingebracht. Da nun bei einem täg-



lichen Verkehr von 40 regelmäßigen und 10 bis 12 außerordentlichen Zügen der gegenwärtig bestehende Dienstverhältnis zu anstrengend ist, so bitten die Betroffenen um ehebaldigste Gewährung ihres Ansuchens.

**Versammlungsanzeigen.**

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:  
**Parfshitz.** Am 27. Oktober um 2 Uhr nachmittags in Kolbes Gasthaus.  
**Turnau.** Am 20. Oktober um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Ohrazenitz.  
**Prerau.** Am 3. November um 12 Uhr mittags Versammlung der Signalmeister in Leijfers Gasthaus in Prerau.  
**Leobersdorf.** Am 3. November d. J. um 2 Uhr nachmittags in Herrn M. Haydens Gasthof in Leobersdorf, Hauptstraße, allgemeine Eisenbahnerversammlung.  
**Budweis.** Sonntag den 27. Oktober 1912 um 9 Uhr vormittags im Gasthaus „zum roten Kreuz“ öffentliche Eisenbahnerversammlung.  
 Es ist Pflicht aller dienstfreien Genossen, die Versammlungen ihrer Ortsgruppen oder Zugsstellen zu besuchen!

**Briefkasten der Redaktion.**

N. G. W. Wenn Sie am 1. Jänner 1905 definitiv angestellt wurden und am 1. Jänner 1912 die 1000 Kr. erreichten, so rufen Sie in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1913 vor. — W. P., Wien. Wir sind leider nicht im Besitz der gewünschten Adresse. Sie können diese aber jedenfalls durch den Verleger der besprochenen Schriften erfahren, der eventuell auch Briefe gern den Adressaten übermitteln wird. Die Adresse lautet: Morgen-Verlag, G. m. b. H., Berlin, W. 9, Potsdamerstraße 4. — J. D. F. Sie rufen in die 1100 Kr. am 1. Juli vor, da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt worden sind.

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

**MAGGI**  
Würfel à 5 h  
(fertige Rindsuppe)  
sind die besten!

**Billige Bettfedern und Daunenn**

1 Kilo graue geschlossene K 2- bis 40, halbwelss prima K 210, weisse K 4- bis 10, prima daunenweiche K 6- bis 10, hochprima K 7- bis 8- und 900, Daunenn, graue K 9- bis 10, weisse prima K 10- bis 12, weisse prima K 12- bis 15 Kilo an franko.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtfühligen roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nankton), 1 Tuchent ca. 150 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 50 cm lang, 50 cm breit, reichend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und daunenartigen Bettfedern K 18- bis 22- bis 24- bis 26- bis 28- bis 30- bis 32- bis 34- bis 36- bis 38- bis 40- bis 42- bis 44- bis 46- bis 48- bis 50- bis 52- bis 54- bis 56- bis 58- bis 60- bis 62- bis 64- bis 66- bis 68- bis 70- bis 72- bis 74- bis 76- bis 78- bis 80- bis 82- bis 84- bis 86- bis 88- bis 90- bis 92- bis 94- bis 96- bis 98- bis 100- bis 110- bis 120- bis 130- bis 140- bis 150- bis 160- bis 170- bis 180- bis 190- bis 200- bis 210- bis 220- bis 230- bis 240- bis 250- bis 260- bis 270- bis 280- bis 290- bis 300- bis 310- bis 320- bis 330- bis 340- bis 350- bis 360- bis 370- bis 380- bis 390- bis 400- bis 410- bis 420- bis 430- bis 440- bis 450- bis 460- bis 470- bis 480- bis 490- bis 500- bis 510- bis 520- bis 530- bis 540- bis 550- bis 560- bis 570- bis 580- bis 590- bis 600- bis 610- bis 620- bis 630- bis 640- bis 650- bis 660- bis 670- bis 680- bis 690- bis 700- bis 710- bis 720- bis 730- bis 740- bis 750- bis 760- bis 770- bis 780- bis 790- bis 800- bis 810- bis 820- bis 830- bis 840- bis 850- bis 860- bis 870- bis 880- bis 890- bis 900- bis 910- bis 920- bis 930- bis 940- bis 950- bis 960- bis 970- bis 980- bis 990- bis 1000- bis 1010- bis 1020- bis 1030- bis 1040- bis 1050- bis 1060- bis 1070- bis 1080- bis 1090- bis 1100- bis 1110- bis 1120- bis 1130- bis 1140- bis 1150- bis 1160- bis 1170- bis 1180- bis 1190- bis 1200- bis 1210- bis 1220- bis 1230- bis 1240- bis 1250- bis 1260- bis 1270- bis 1280- bis 1290- bis 1300- bis 1310- bis 1320- bis 1330- bis 1340- bis 1350- bis 1360- bis 1370- bis 1380- bis 1390- bis 1400- bis 1410- bis 1420- bis 1430- bis 1440- bis 1450- bis 1460- bis 1470- bis 1480- bis 1490- bis 1500- bis 1510- bis 1520- bis 1530- bis 1540- bis 1550- bis 1560- bis 1570- bis 1580- bis 1590- bis 1600- bis 1610- bis 1620- bis 1630- bis 1640- bis 1650- bis 1660- bis 1670- bis 1680- bis 1690- bis 1700- bis 1710- bis 1720- bis 1730- bis 1740- bis 1750- bis 1760- bis 1770- bis 1780- bis 1790- bis 1800- bis 1810- bis 1820- bis 1830- bis 1840- bis 1850- bis 1860- bis 1870- bis 1880- bis 1890- bis 1900- bis 1910- bis 1920- bis 1930- bis 1940- bis 1950- bis 1960- bis 1970- bis 1980- bis 1990- bis 2000- bis 2010- bis 2020- bis 2030- bis 2040- bis 2050- bis 2060- bis 2070- bis 2080- bis 2090- bis 2100- bis 2110- bis 2120- bis 2130- bis 2140- bis 2150- bis 2160- bis 2170- bis 2180- bis 2190- bis 2200- bis 2210- bis 2220- bis 2230- bis 2240- bis 2250- bis 2260- bis 2270- bis 2280- bis 2290- bis 2300- bis 2310- bis 2320- bis 2330- bis 2340- bis 2350- bis 2360- bis 2370- bis 2380- bis 2390- bis 2400- bis 2410- bis 2420- bis 2430- bis 2440- bis 2450- bis 2460- bis 2470- bis 2480- bis 2490- bis 2500- bis 2510- bis 2520- bis 2530- bis 2540- bis 2550- bis 2560- bis 2570- bis 2580- bis 2590- bis 2600- bis 2610- bis 2620- bis 2630- bis 2640- bis 2650- bis 2660- bis 2670- bis 2680- bis 2690- bis 2700- bis 2710- bis 2720- bis 2730- bis 2740- bis 2750- bis 2760- bis 2770- bis 2780- bis 2790- bis 2800- bis 2810- bis 2820- bis 2830- bis 2840- bis 2850- bis 2860- bis 2870- bis 2880- bis 2890- bis 2900- bis 2910- bis 2920- bis 2930- bis 2940- bis 2950- bis 2960- bis 2970- bis 2980- bis 2990- bis 3000- bis 3010- bis 3020- bis 3030- bis 3040- bis 3050- bis 3060- bis 3070- bis 3080- bis 3090- bis 3100- bis 3110- bis 3120- bis 3130- bis 3140- bis 3150- bis 3160- bis 3170- bis 3180- bis 3190- bis 3200- bis 3210- bis 3220- bis 3230- bis 3240- bis 3250- bis 3260- bis 3270- bis 3280- bis 3290- bis 3300- bis 3310- bis 3320- bis 3330- bis 3340- bis 3350- bis 3360- bis 3370- bis 3380- bis 3390- bis 3400- bis 3410- bis 3420- bis 3430- bis 3440- bis 3450- bis 3460- bis 3470- bis 3480- bis 3490- bis 3500- bis 3510- bis 3520- bis 3530- bis 3540- bis 3550- bis 3560- bis 3570- bis 3580- bis 3590- bis 3600- bis 3610- bis 3620- bis 3630- bis 3640- bis 3650- bis 3660- bis 3670- bis 3680- bis 3690- bis 3700- bis 3710- bis 3720- bis 3730- bis 3740- bis 3750- bis 3760- bis 3770- bis 3780- bis 3790- bis 3800- bis 3810- bis 3820- bis 3830- bis 3840- bis 3850- bis 3860- bis 3870- bis 3880- bis 3890- bis 3900- bis 3910- bis 3920- bis 3930- bis 3940- bis 3950- bis 3960- bis 3970- bis 3980- bis 3990- bis 4000- bis 4010- bis 4020- bis 4030- bis 4040- bis 4050- bis 4060- bis 4070- bis 4080- bis 4090- bis 4100- bis 4110- bis 4120- bis 4130- bis 4140- bis 4150- bis 4160- bis 4170- bis 4180- bis 4190- bis 4200- bis 4210- bis 4220- bis 4230- bis 4240- bis 4250- bis 4260- bis 4270- bis 4280- bis 4290- bis 4300- bis 4310- bis 4320- bis 4330- bis 4340- bis 4350- bis 4360- bis 4370- bis 4380- bis 4390- bis 4400- bis 4410- bis 4420- bis 4430- bis 4440- bis 4450- bis 4460- bis 4470- bis 4480- bis 4490- bis 4500- bis 4510- bis 4520- bis 4530- bis 4540- bis 4550- bis 4560- bis 4570- bis 4580- bis 4590- bis 4600- bis 4610- bis 4620- bis 4630- bis 4640- bis 4650- bis 4660- bis 4670- bis 4680- bis 4690- bis 4700- bis 4710- bis 4720- bis 4730- bis 4740- bis 4750- bis 4760- bis 4770- bis 4780- bis 4790- bis 4800- bis 4810- bis 4820- bis 4830- bis 4840- bis 4850- bis 4860- bis 4870- bis 4880- bis 4890- bis 4900- bis 4910- bis 4920- bis 4930- bis 4940- bis 4950- bis 4960- bis 4970- bis 4980- bis 4990- bis 5000- bis 5010- bis 5020- bis 5030- bis 5040- bis 5050- bis 5060- bis 5070- bis 5080- bis 5090- bis 5100- bis 5110- bis 5120- bis 5130- bis 5140- bis 5150- bis 5160- bis 5170- bis 5180- bis 5190- bis 5200- bis 5210- bis 5220- bis 5230- bis 5240- bis 5250- bis 5260- bis 5270- bis 5280- bis 5290- bis 5300- bis 5310- bis 5320- bis 5330- bis 5340- bis 5350- bis 5360- bis 5370- bis 5380- bis 5390- bis 5400- bis 5410- bis 5420- bis 5430- bis 5440- bis 5450- bis 5460- bis 5470- bis 5480- bis 5490- bis 5500- bis 5510- bis 5520- bis 5530- bis 5540- bis 5550- bis 5560- bis 5570- bis 5580- bis 5590- bis 5600- bis 5610- bis 5620- bis 5630- bis 5640- bis 5650- bis 5660- bis 5670- bis 5680- bis 5690- bis 5700- bis 5710- bis 5720- bis 5730- bis 5740- bis 5750- bis 5760- bis 5770- bis 5780- bis 5790- bis 5800- bis 5810- bis 5820- bis 5830- bis 5840- bis 5850- bis 5860- bis 5870- bis 5880- bis 5890- bis 5900- bis 5910- bis 5920- bis 5930- bis 5940- bis 5950- bis 5960- bis 5970- bis 5980- bis 5990- bis 6000- bis 6010- bis 6020- bis 6030- bis 6040- bis 6050- bis 6060- bis 6070- bis 6080- bis 6090- bis 6100- bis 6110- bis 6120- bis 6130- bis 6140- bis 6150- bis 6160- bis 6170- bis 6180- bis 6190- bis 6200- bis 6210- bis 6220- bis 6230- bis 6240- bis 6250- bis 6260- bis 6270- bis 6280- bis 6290- bis 6300- bis 6310- bis 6320- bis 6330- bis 6340- bis 6350- bis 6360- bis 6370- bis 6380- bis 6390- bis 6400- bis 6410- bis 6420- bis 6430- bis 6440- bis 6450- bis 6460- bis 6470- bis 6480- bis 6490- bis 6500- bis 6510- bis 6520- bis 6530- bis 6540- bis 6550- bis 6560- bis 6570- bis 6580- bis 6590- bis 6600- bis 6610- bis 6620- bis 6630- bis 6640- bis 6650- bis 6660- bis 6670- bis 6680- bis 6690- bis 6700- bis 6710- bis 6720- bis 6730- bis 6740- bis 6750- bis 6760- bis 6770- bis 6780- bis 6790- bis 6800- bis 6810- bis 6820- bis 6830- bis 6840- bis 6850- bis 6860- bis 6870- bis 6880- bis 6890- bis 6900- bis 6910- bis 6920- bis 6930- bis 6940- bis 6950- bis 6960- bis 6970- bis 6980- bis 6990- bis 7000- bis 7010- bis 7020- bis 7030- bis 7040- bis 7050- bis 7060- bis 7070- bis 7080- bis 7090- bis 7100- bis 7110- bis 7120- bis 7130- bis 7140- bis 7150- bis 7160- bis 7170- bis 7180- bis 7190- bis 7200- bis 7210- bis 7220- bis 7230- bis 7240- bis 7250- bis 7260- bis 7270- bis 7280- bis 7290- bis 7300- bis 7310- bis 7320- bis 7330- bis 7340- bis 7350- bis 7360- bis 7370- bis 7380- bis 7390- bis 7400- bis 7410- bis 7420- bis 7430- bis 7440- bis 7450- bis 7460- bis 7470- bis 7480- bis 7490- bis 7500- bis 7510- bis 7520- bis 7530- bis 7540- bis 7550- bis 7560- bis 7570- bis 7580- bis 7590- bis 7600- bis 7610- bis 7620- bis 7630- bis 7640- bis 7650- bis 7660- bis 7670- bis 7680- bis 7690- bis 7700- bis 7710- bis 7720- bis 7730- bis 7740- bis 7750- bis 7760- bis 7770- bis 7780- bis 7790- bis 7800- bis 7810- bis 7820- bis 7830- bis 7840- bis 7850- bis 7860- bis 7870- bis 7880- bis 7890- bis 7900- bis 7910- bis 7920- bis 7930- bis 7940- bis 7950- bis 7960- bis 7970- bis 7980- bis 7990- bis 8000- bis 8010- bis 8020- bis 8030- bis 8040- bis 8050- bis 8060- bis 8070- bis 8080- bis 8090- bis 8100- bis 8110- bis 8120- bis 8130- bis 8140- bis 8150- bis 8160- bis 8170- bis 8180- bis 8190- bis 8200- bis 8210- bis 8220- bis 8230- bis 8240- bis 8250- bis 8260- bis 8270- bis 8280- bis 8290- bis 8300- bis 8310- bis 8320- bis 8330- bis 8340- bis 8350- bis 8360- bis 8370- bis 8380- bis 8390- bis 8400- bis 8410- bis 8420- bis 8430- bis 8440- bis 8450- bis 8460- bis 8470- bis 8480- bis 8490- bis 8500- bis 8510- bis 8520- bis 8530- bis 8540- bis 8550- bis 8560- bis 8570- bis 8580- bis 8590- bis 8600- bis 8610- bis 8620- bis 8630- bis 8640- bis 8650- bis 8660- bis 8670- bis 8680- bis 8690- bis 8700- bis 8710- bis 8720- bis 8730- bis 8740- bis 8750- bis 8760- bis 8770- bis 8780- bis 8790- bis 8800- bis 8810- bis 8820- bis 8830- bis 8840- bis 8850- bis 8860- bis 8870- bis 8880- bis 8890- bis 8900- bis 8910- bis 8920- bis 8930- bis 8940- bis 8950- bis 8960- bis 8970- bis 8980- bis 8990- bis 9000- bis 9010- bis 9020- bis 9030- bis 9040- bis 9050- bis 9060- bis 9070- bis 9080- bis 9090- bis 9100- bis 9110- bis 9120- bis 9130- bis 9140- bis 9150- bis 9160- bis 9170- bis 9180- bis 9190- bis 9200- bis 9210- bis 9220- bis 9230- bis 9240- bis 9250- bis 9260- bis 9270- bis 9280- bis 9290- bis 9300- bis 9310- bis 9320- bis 9330- bis 9340- bis 9350- bis 9360- bis 9370- bis 9380- bis 9390- bis 9400- bis 9410- bis 9420- bis 9430- bis 9440- bis 9450- bis 9460- bis 9470- bis 9480- bis 9490- bis 9500- bis 9510- bis 9520- bis 9530- bis 9540- bis 9550- bis 9560- bis 9570- bis 9580- bis 9590- bis 9600- bis 9610- bis 9620- bis 9630- bis 9640- bis 9650- bis 9660- bis 9670- bis 9680- bis 9690- bis 9700- bis 9710- bis 9720- bis 9730- bis 9740- bis 9750- bis 9760- bis 9770- bis 9780- bis 9790- bis 9800- bis 9810- bis 9820- bis 9830- bis 9840- bis 9850- bis 9860- bis 9870- bis 9880- bis 9890- bis 9900- bis 9910- bis 9920- bis 9930- bis 9940- bis 9950- bis 9960- bis 9970- bis 9980- bis 9990- bis 10000- bis 10010- bis 10020- bis 10030- bis 10040- bis 10050- bis 10060- bis 10070- bis 10080- bis 10090- bis 10100- bis 10110- bis 10120- bis 10130- bis 10140- bis 10150- bis 10160- bis 10170- bis 10180- bis 10190- bis 10200- bis 10210- bis 10220- bis 10230- bis 10240- bis 10250- bis 10260- bis 10270- bis 10280- bis 10290- bis 10300- bis 10310- bis 10320- bis 10330- bis 10340- bis 10350- bis 10360- bis 10370- bis 10380- bis 10390- bis 10400- bis 10410- bis 10420- bis 10430- bis 10440- bis 10450- bis 10460- bis 10470- bis 10480- bis 10490- bis 10500- bis 10510- bis 10520- bis 10530- bis 10540- bis 10550- bis 10560- bis 10570- bis 10580- bis 10590- bis 10600- bis 10610- bis 10620- bis 10630- bis 10640- bis 10650- bis 10660- bis 10670- bis 10680- bis 10690- bis 10700- bis 10710- bis 10720- bis 10730- bis 10740- bis 10750- bis 10760- bis 10770- bis 10780- bis 10790- bis 10800- bis 10810- bis 10820- bis 10830- bis 10840- bis 10850- bis 10860- bis 10870- bis 10880- bis 10890- bis 10900- bis 10910- bis 10920- bis 10930- bis 10940- bis 10950- bis 10960- bis 10970- bis 10980- bis 10990- bis 11000- bis 11010- bis 11020- bis 11030- bis 11040- bis 11050- bis 11060- bis 11070- bis 11080- bis 11090- bis 11100- bis 11110- bis 11120- bis 11130- bis 11140- bis 11150- bis 11160- bis 11170- bis 11180- bis 11190- bis 11200- bis 11210- bis 11220- bis 11230- bis 11240- bis 11250- bis 11260- bis 11270- bis 11280- bis 11290- bis 11300- bis 11310- bis 11320- bis 11330- bis 11340- bis 11350- bis 11360- bis 11370- bis 11380- bis 11390- bis 11400- bis 11410- bis 11420- bis 11430- bis 11440- bis 11450- bis 11460- bis 11470- bis 11480- bis 11490- bis 11500- bis 11510- bis 11520- bis 11530- bis 11540- bis 11550- bis 11560- bis 11570- bis 11580- bis 11590- bis 11600- bis 11610- bis 11620- bis 11630- bis 11640- bis 11650- bis 11660- bis 11670- bis 11680- bis 11690- bis 11700- bis 11710- bis 11720- bis 11730- bis 11740- bis 11750- bis 11760- bis 11770- bis 11780- bis 11790- bis 11800- bis 11810- bis 11820- bis 11830- bis 11840- bis 11850- bis 11860- bis 11870- bis 11880- bis 11890- bis 11900- bis 11910- bis 11920- bis 11930- bis 11940- bis 11950- bis 11960- bis 11970- bis 11980- bis 11990- bis 12000- bis 12010- bis 12020- bis 12030- bis 12040- bis 12050- bis 12060- bis 12070- bis 12080- bis 12090- bis 12100- bis 12110- bis 12120- bis 12130- bis 12140- bis 12150- bis 12160- bis 12170- bis 12180- bis 12190- bis 12200- bis 12210- bis 12220- bis 12230- bis 12240- bis 12250- bis 12260- bis 12270- bis 12280- bis 12290- bis 12300- bis 12310- bis 12320- bis 12330- bis 12340- bis 12350- bis 12360- bis 12370- bis 12380- bis 12390- bis 12400- bis 12410- bis 12420- bis 12430- bis 12440- bis 12450- bis 12460- bis 12470- bis 12480- bis 12490- bis 12500- bis 12510- bis 12520- bis 12530- bis 12540- bis 12550- bis 12560- bis 12570- bis 12580- bis 12590- bis 12600- bis 12610- bis 12620- bis 12630- bis 12640- bis 12650- bis 12660- bis 12670- bis 12680- bis 12690- bis 12700- bis 12710- bis 12720- bis 12730- bis 12740- bis 12750- bis 12760- bis 12770- bis 12780- bis 12790- bis 12800- bis 12810- bis 12820- bis 12830- bis 12840- bis 12850- bis 12860- bis 12870- bis 12880- bis 12890- bis 12900- bis 12910- bis 12920- bis 12930- bis 12940- bis 12950- bis 12960- bis 12970- bis 12980- bis 12990- bis 13000- bis 13010- bis 13020- bis 13030- bis 13040- bis 13050- bis 13060- bis 13070- bis 13080- bis 13090- bis 13100- bis 13110- bis 13120- bis 13130- bis 13140- bis 13150- bis 13160- bis 13170- bis 13180- bis 13190- bis 13200- bis 13210- bis 13220- bis 13230- bis 13240- bis 13250- bis 13260- bis 13270- bis 13280- bis 13290- bis 13300- bis 13310- bis 13320- bis 13330- bis 13340- bis 13350- bis 13360- bis 13370- bis 13380- bis 13390- bis 13400- bis 13410- bis 13420- bis 13430- bis 13440- bis 13450- bis 13460- bis 13470- bis 13480- bis 13490- bis 13500- bis 13510- bis 13520- bis 13530- bis 13540- bis 13550- bis 13560- bis 13570- bis 13580- bis 13590- bis 13600- bis 13610- bis 13620- bis 13630- bis 13640- bis 13650- bis 13660- bis 13670- bis 13680- bis 13690- bis 13700- bis 13710- bis 13720- bis 13730- bis 13740- bis 13750- bis 13760- bis 13770- bis 13780- bis 13790- bis 13800- bis 13810- bis 13820- bis 13830- bis 13840- bis 13850- bis 13860- bis 13870- bis 13880- bis 13890- bis 13900- bis 13910- bis 13920- bis 13930- bis 13940- bis 13950- bis 13960- bis 13970- bis 13980- bis 13990- bis 14000- bis 14010- bis 14020- bis 14030- bis 14040- bis 14050- bis 14060- bis 14070- bis 14080- bis 14090- bis 14100- bis 14110- bis 14120- bis 14130- bis 14140- bis 14150- bis 14160- bis 14170- bis 14180- bis 14190- bis 14200- bis 14210- bis 14220- bis 14230- bis 14240- bis 14250- bis 14260- bis 14270- bis 14280- bis 14290- bis 14300- bis 14310- bis 14320- bis 14330- bis 14340- bis 14350- bis 14360- bis 14370- bis 14380- bis 14390- bis 14400- bis 14410- bis 14420- bis 14430- bis 14440- bis 14450- bis 14460- bis 14470- bis 14480- bis 14490- bis 14500- bis 14510- bis 14520- bis 14530- bis 14540- bis 14550- bis 14560- bis 14570- bis 14580- bis 14590- bis 14600- bis 14610- bis 14620- bis 14630- bis 14640- bis 14650- bis 14660- bis 14670- bis 14680- bis 14690- bis 14700- bis 14710- bis 14720- bis 14730- bis 14740- bis 14750- bis 14760- bis 14770- bis 14780- bis 14790- bis 14800- bis 14810- bis 14820- bis 14830- bis 14840- bis 14850- bis 14860- bis 14870- bis 14880- bis 14890- bis 14900- bis 14910- bis 14920- bis 14930- bis 14940- bis 14950- bis 14960- bis 14970- bis 14980- bis 14990- bis 15000- bis 15010- bis 15020- bis 15030- bis 15040- bis 15050- bis 15060- bis 15070- bis 15080- bis 15090- bis 15100- bis 15110- bis 151



**Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; je nach halbwichtige 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flammfreie 5 K 10; 1 kg hoch eine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40; 1 kg Daunenn (Rauum), graue 6 K; 1 kg weiße, feine 10 K; allerfeinsten Daunenn 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franco.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Mantel, 1 Zuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, graun u. sehr dauenhaften, flammigen Bettfedern 16 K; Daubdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Zuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 3 K 50, 4 K, 5 K; Zuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K, 15 K, 17 K, 18 K, 21 K; Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterzuchente aus Starlem, schweißfesten Gewebe, 180 cm lang, 115 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Verkauft gegen Nachnahme von 12 K an franco. Ein auch gefüllt, für Nichtaufhebendes Geld retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**  
Reichillustrierte Preisliste gratis und franco.

**Kauft Webwaren in Spy!**

Verlangen Sie Probenendung per Nachnahme:

23 m echtfarbigen Bettzichen-Kanevas „REKORDIA“, rote oder blaue Streifen K 10-60  
23 m weiße feine Hemdenwebe „IRIS“ K 11-  
1 Dutzend weiße Leinwandamast-Handtücher Nr. 7 K 6-6-

von Gebirgsweberei

**Starek & Machane, Spy Nr. 9, Adlergebirge, Böhmen.**  
Für Nichtpassendes Geld zurück. — Diverse Muster gratis.

**Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt**

**ALCOHOL**

Retto ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört hat oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke vorab-schmecken wird. Coom ist vollkommen un-schädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trun-süchtige Personen einen Rückfall n. mals bekommen.

Coom ist das Neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das zum Beispiel die Frau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Spiels verabsäumen kann, wenn man dieselbe so oft genossen hat.

Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt, wenn er dem Trunk auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol doch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose „Coom“ einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Brantwein oder Likör verwendet worden wäre.

Herr R. F. schreibt: Coom Institut, Kopenhagen, Dänemark.

Ich bitte, so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme 4 10 Kronen. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trunk ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen ab-gewöhnt; sie sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht ändern lassen. Vielmal dankend, verbleiben wir Sie ehrend. R. F. Döszgyör gyártelep. 23. XI. 1910. Ungarn.

Das Coom Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch

**Coom Institut, Kopenhagen 314, Dänemark.**  
Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren

**Kaufe bei Kraus wer edle, schöne Leinwand schätzt**

**Prachtvolles Musterbuch kostenlos.**

Enthält jede Art nur bester Webwaren für Haushalt und Braut-ausstattung.

1 Stück beste Irländer, 80 cm breit, 23 m lang, K 11-  
1 Stück besten Hemdchiffon, 80 cm br., 20 m lang, K 8-20  
1 Dtzd. reinl. Doppeldamast-Prachthandtücher, 54 x 125 cm gross, K 12-50  
1 Dutzend Leinenzwisch-handtücher, weiss, K 3-40  
6 Leintücher, beste Flach-leinwand, fest, kernig, 150 x 225 cm gross, K 16-20

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurück-genommen.

**Leinenfabriken Jos. Kraus, Nachod VII Böhmen.**  
Musterbücher kostenlos. Solidität verbürgt 45jähr. Firmarenomme

**Magenleidende Rosens „Cron“**

(Kraft- und Nährtrink). 2 Kartons Nr. 2-30, 6 Kartons 6 Nr., 12 Kartons 11 Nr. — Bei Voran-schickung des Betrages franco, bei Nachnahme 5/8 Heller mehr. Dr. Wilhelm Rosen, Apotheker, Eisenhof 10 bei Wien, Nieder-Osterr.

**Parteigenossen!**

Bestelle auch jeder für eure Familie ein Paket fehler-freier Reste, enthaltend: Prima Kanevas für Bett-überzüge, starken Hemdenstoff, Best für Hemden und Kleider, Blaudruck, Wäsen, und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigrüß

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

**Beste u. reellste Bezugsquelle! Bettfedern, Daunenn**

1 kilo neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2-; bessere K 2-40; halbwichtige K 2-80; weiße K 4-; bessere K 6-; Deckenfedern, schneeweiß K 8-; Daunenn, grau K 6-; 7- und 8-; Daunenn, weiß K 10-; Daubdaunen K 12; Kaiserdaunen K 14-; von 5 kilo an franco

**Fertige Betten**

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Mantel, 1 Zuchent circa 180 120 cm groß, mit 2 Kopfkissen, jedes circa 80 60 cm groß, gefüllt mit neuen, grauen, dauenhaften Bettfedern K 16-; Daubdaunen K 20-; Daunenn K 24-; Zuchent allein K 12-; 14- und 16-; Kopfkissen allein K 3-; 3-50; feiler K 4-; Zuchent circa 1-0 110 cm, K 16-; 18- und 20-; Kopfkissen, circa 90 70 cm K 4-50, 5- und 5-50; Unterzuchent, circa 180 110 cm, K 13-; 15- und 15-; Unterbetten, Bettüberzüge, Kissen, Matratzen, Teppichdecken, Kissen, etc. etc. etc. per Nachnahme. Verpackung gratis, von K 10- an franco

**Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).**  
Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franco.

**Albert Kern, Graz, Annenstraße 28.**

**Wetterkragen für Herren 9, 12, 15, 18 K**  
**Winterulster . . . . . 22, 30, 40 „**  
**Raglan . . . . . 28, 36, 44 „**  
**Modeanzug . . . . . 22, 30, 40 „**

und aufwärts.

**Knabenkleider staunend billig.**  
**Eigene Abteilung für Maßbestellungen.**

Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich den P. T. Bahnpersonal sowie den beschäftigten Personalien der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den selbsten erstlich-lichen Preisen. — Illustrierte Kataloge und Muster gratis.

**Auf Raten ohne Vorein-schuss**

bei Jakob Neumann VII, Kaiserstraße 64 E.

**Bei Ohrenschmerzen**

Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit gebraucht man **Behöröl Marke Sant Pangratius**

Preis 4 Kronen. Versand: Stadtsapotheke Via Hofen a. d. Alm 154 (Bayern).

**MÖBEL Ausnahmungsverkauf!**

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbel-käufer.

**Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142**  
Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schwanberda).

Vollstücker Zimmer-einrichtungen von 110 Kr. aufw., Küchen-einrichtungen von 38 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, arbeits- und modern, Sectionen von 280 Kr. aufwärts, moderne Büden, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettelassen billigst. Kleiner Preis-catalog für die Provinz gratis. Großer Möbel-catalog für 80 Heller in Briefmarken franco.

Ortsliche Bestellungen streng reell wie bei persö-nlicher Auswahl.

Gauze in allen Gattungen und Besten Wien tollentfret.

**Warnung!** Um meine P. L. Kunden vor Schaden zu bewahren, achte Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Kontur-mache Hausnummer als Preis missbraucht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Waten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahndruck“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Geer Wohlgeborn!

Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind sehr an-gekommen. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und höchste Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen

hochachtungsvoll

**Wlad. Johann Gaisch, Konduktur.**

**Ein Autom. Massen-fänger**

für Ratten 4 Kr., für Mäuse Nr. 2-40, langen ohne Beschäftigung bis 40 Stück in einer Nacht, hinterlassen keine Witterung und lösen sich von selbst. Schwabenfalle „Belpse“, Tausende Schwaben u. Ratten in einer Nacht fangend, 4 Kr. 2-40. Überall die besten Erfolge. Versand gegen Nachnahme.

**N. Schüller**  
Wien III, Arzbergergasse Nr. 6/E. Nähr. Zeit- u. Anerkennungs-schreiben.

**Magazinsaufheber**

der Straße Gestalt-Dr. Michael, erfunden seine erfundenen der Direktion Wlad. Gaisch, welche zu einem Patentmark gereicht waren, unter „Eisenmarkt 1912“ an die Erpedition dieses Blattes zu schreiben.

**Rum billiger**

und viel besser als Sie ihn bisher kaufen. Bereiten Sie selbst mit „Geco“-Rum-Ertract, sowie Wäsen mit „Geco“-Liquor-Ertracten. 1 Probellaße zu 3 Liter Rum oder 3 Liter Wäsen 1 Kr., 3 Maß u. Nr. 2-40 gegen Vor-einsendung des Betrages, 6 Maßchen 4 Kr., 10 Maßchen 6 Kr., auch per Nachnahme. Zu haben in: Ceram, Wlad. Gaisch, Altmühl, Altmühl, Kaiser-birn, Wlad. Gaisch u. i. w. Alles franco, in Sorten nach Ihrer Wahl, samt genauer Gebrauchsanweisung liefert:

**Laboratorium L. Antscherl, Tucay, Böhmen.**  
= Wiederverkäufer gesucht. =

**Petroleum-Heizofen**

neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu be-nützen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft. Petroleum-verbrauch 1/4 Liter die Stunde, garant. hoch-feine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur 17 K. und zwar nicht gegen Nach-nahme, sondern 3 Monate Kredit, ohne kein Risiko.

**PAUL ALFRED GOEBEL**  
Wien VIII, Albertgasse 3.

**Dank-sagung.**

Außerstande jedem einzelnen für die Teilnahme am Beidenbegangnis uneres geliebten Gatten, respektive Waters Franz Gögger, Oberst u. t. u. d. t. Staatseisenbahngesellschaft in Stadlau, sowie für die an reichhaltigen Spenden zu danken, sprechen wir auf diesem Wege allen Teilnehmern und Spendern den herzlichsten Dank aus

**Elisabeth Gögger Witw**  
samt Kindern.

**Bei Kropf**

dicke Hals, Drüsen gebrauche man **Hollerbauer Kropfbalsam**

Flasche 4 Kronen.  
Stadtsapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

**OLLA-GUMMI**

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

**Neuheit für Herren**

dauernd zu gebrauch-en, per Stück 2 und 4 Kronen.

**Frauenschutz**, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen.

Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlos-en, gegen 20 h-Marke.

**J. GRUNER**  
Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.  
Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.

**Ein Messer für alle. 90 Heller!**

mit zwei prima scharf geschliff. Stahlklingen und feinen Oxid-Metall-schalen, modern, fach-bequem in der Tasche zu tragen; für Beamte in Kanzlei, Kontor und Bureau; f. Lehrer, Schü-ler und Zeichner unent-behrlich. Probemesser franco gegen vorherige Einsendung von 60 h (auch i. Marken). 8 Stück K 2-40, 6 Stück K 4-50, 12 Stück K 6-41. (Namen-gravieren 20 h). Sicher-heits-Rasierapparat, ver-nickelt, n. sechs doppel-schneidigen Primaklingen in 2 Etai K 4-50. Nachnahme 45 h mehr. Großer Katalog umsonst und portofrei.

**Emil Bangert, Eger, Böhmen.**  
Fabriksniederlage und Versandhaus Solinger Stahlwaren.

**Grässlich**

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabriksplatze deckt. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- u. Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse!

**Tuchversandhaus Franz Schmidt**  
Jägerdorf Nr. 76 (Osterr.-Schles.)

**Warum kaufen Sie ohne Anzahlung**

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

**Weil** keine Anzahlung, voll, Bedienung wie bei ausländischen im Preise nutzbar, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube unter-ländisches Fabrikat ist, den Händlernutzen sparen.

**Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattenselbst darauf spielen können, jede Maschine eine Stelle für sich bildet und mehrerlei nicht erst gekauft zu werden wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

**Weil** ich ein solches Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefern und 10 Monate Kredit gewähre.

Beschaffung ohne Kaufzwang in der Fabrik.  
Kein Cassenladen.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 55  
**Leop. S. Kimpf, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.**

**Brüner Stoffe**

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei

**Etzler & Dostal, Brünn**  
Schwedengasse 93.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines. 68

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mass wird geschuldet.

**Felchhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.**