

Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft fern:  
Dah Brot und Arbeit uns gerüster sehen,  
Dah unsere Stüber in der Schule lernen  
Und unsere Kreise nicht mehr betreten gehen.  
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Gedronto 38.415.



# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Perzonales.

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 1/2 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 Uebereifer zum Opfer. Wir haben zunächst gegen das Konfiskationserkennnis, 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 staatsgrundgesetzlich gewährleistete Recht der freien Meinungsäußerung eine Fiktion ist, und daß es noch immer zur landesüblichen Sitte gehört, den Geist des Widerspruchs 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 irgendwie 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 unerschrocken 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 kleintlichen Krämergeist beseelt, 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 bodenbein-

wird, wenn dem Notwendigen und Dringlichen irgendwo 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 Lohnaufbesserung, 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 Lohnaufbesserung von 20 S., aber gleichzeitig wurde ihnen die frühere Zulage eingestellt. 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 kostlichsten 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 Verwendung weniger als bei seinem An- fang.

In gleich wunderbarer Weise wurde an der Arbeitszeit „reformiert“. Sie dauerte bekanntlich im Sommer von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends, mit Frühstück- und Jausenpausen, 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 angekündigten 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 notwendigsterweise zur höchsten Erbitterung unter den betroffenen Arbeitern führen muß. Daß unter der Teuerung die Arbeiter am stärksten leiden, das hat selbst der Eisenbahnminister anerkannt, und seine gewundenen Erklärungen mußten im Zusammenhang damit so gedeutet werden, daß man mit wirklichen Verbesserungen 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 hinzugefügt wird. Wer auch soll noch in dieser Zeit, wo die Teuerung ans Lebensmark greift, den Glauben an die reiblichen Absichten der Regierung und der Staatsbahnverwaltung 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 voranzspaziert!

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 Widersacher 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 darfst 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 unserm 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 Orientsfrage 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 Fäll, 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 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 Bureaufkratzen 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 Bureaufkratzen 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. Jüngere und friedliche Bürger, der bisher ehrbar und unangefochten, aber auch ohne Konnexionen und höhere Verwandtschaft seine Strecke zog, trifft ein unermuteter Blich aus den mystisch 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 kongulianten 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 schmeichelhaften 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 unhöflicher 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 Bureaufkratzen 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 Verfassungsgabe, 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 steht — 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 Geschäfte 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 eingebrungen. 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 diene 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 saftig 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 seinen 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 rasonnierenden 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. Genießt 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 verbricht, 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 Behtausende 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, Hüfnersteigen, 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 un sinnige 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 Dienstturnus, 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 feine 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 k 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, Wagenauffeher, 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 Emeisl, 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 Süß, Blockwächter, Braunschweigergasse;
- Matthias Moser, Verchieber, Wien II.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

- Josef Schöber, Kondukteur, Wien II.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

- Michael v. Joanowitsch, Wagenauffeher, 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 Frenschlag, Wächter, Linz;

Johann Peter, Signalführer, Linz;

Karl Töber, Bahnrichter, Steyr;

Alwin 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;

Alwin 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>278</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 Knappe, Platzmeister, Hannsdorf.

**Gruppe D Zugbegleitungsdienst:**

Rudolf Körner, Oberkondukteur, Mährisch-Schönberg.

**Ersatz:**

Josef Sterba, Oberkondukteur, Jägerndorf.

**Gruppe E Heizhausdienst:**

Robert Küstner, Wagenmeister, Hannsdorf.

**Ersatz:**

Mois Kasran, Maschinenmeister, Jägerndorf.

**Gruppe F Lokomotivfahrdienst:**

Eduard Popuschn, Lokomotivführer, Jägerndorf.

**Ersatz:**

Eduard Rabenseifer, 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:**

Mois Burkert, Werkmann, Jägerndorf.

**Ersatz:**

Wolff Prosch, 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 geund und sanitor 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 Maßregel 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 G. 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.  
I. mindestens.

(.) bedeutet Ruhezeit außerhalb des Wohnortes.

Nehmen wir zunächst das Personal der Bahnhöfe und des Abfertigungsdienstes. Es wurde folgendes ermittelt:

	A	B	C	D	E
Deutschland	[10 (14) 12 (13)	8 (12) 9 (11)	[8	24	3-8
Belgien	10-18	—	9 (8)	24	28
Finnland	12-18	—	6/12	32	24
Frankreich	—	12	9 (8)	24	6/15
Großbritannien	8-12	8-12	—	—	—
Ungarn	12	12	12	24	8-28
Niederlande	12	12	—	28	—
Italien	10-12	12	8 (7)	18	7-20
Norwegen	—	—	—	—	14
Schweden	—	10	8-9	30	11
Schweiz	16	11	9	32	8

Dazu ist noch zu bemerken, daß in Ungarn die Abzugs- und Eintrittswege der Diensttuer 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. In einigen Ländern ist eine ununterbrochene Nachtruhezeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Dienstsichten überhaupt nicht vorgeschrieben. Der Arbeitsweg gilt in den meisten Ländern als Ruhezeit! Nur in einem Lande hat man eingesehen, daß der oft weite Weg nach Hause alles andere denn Ruhezeit ist.

Ueber die Verhältnisse beim Zugbegleitungspersonal wurde folgendes festgestellt:

	A	B	C	D	E
Deutschland	[14	11	[8 (6)	24	3-8
Belgien	13	—	9 (8)	24	28
Finnland	12-18	12-18	6-12	32	24
Frankreich	12 1/2	10	9 (7)	24	6-15
Großbritannien	10-12	10-12	—	—	—
Ungarn	10-18	10-18	10 (18)	24	8-28
Italien	11-15	11-15	8 (7) 21 (32)	24	7-20
Norwegen	—	—	—	—	14
Niederlande	10	—	—	24	—
Schweden	8-10	6-8	8-9	30	14
Schweiz	[14	11	10	32	[8

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: 12 bis 1/4 Uhr in Italien, 10 bis 5 Uhr in Norwegen und Niederlande, 11 bis 4 Uhr in Baden; ebenso verschiedenartig sind die Vorschriften über die Anzahl von Tagen, an welchen ein Eisenbahner ohne Unterbrechung im Nachtdienst beschäftigt werden kann: ein Monat in Ungarn und Schweden, 14 Tage in Frankreich und Italien, höchstens 7 Tage in Finnland.

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

	A	B	C	D	E
Deutschland	110 (14)	18 (18)	18 (6)	24	3-8
Belgien	13	—	9 (8)	32	28
Finnland	—	12-18	8-12	32	24
Frankreich	12	10	[10 (7)	24	6-15
Großbritannien	8-12	8-12	—	—	3-8
Ungarn	12-18	12-18	12-18	24	8-28
Italien	10-13	—	9 (7)	24	7-20
Norwegen	—	—	—	—	14
Niederlande	10	—	—	28	—
Schweden	8-10	6-7-20	8-9	30	14
Schweiz	14	11	10	32	[8

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. In den anderen Ländern gibt es für die weit anstrengendere Nachtarbeit überhaupt keinen Zuschlag! Fast in jedem Lande hat es der Dienstchef in der Hand, nach eigenem Ermessen Ueberzeitarbeit anzuordnen! Die Eisenbahner oder ihre Vertrauensmänner werden gar nicht gefragt!

Es folgt nun das Bahnbewachungspersonal:

	A	B	C	D	E
Deutschland	(14)	12 (14)	18	24	3-8
Belgien	12-18	12-18	8-12	24	28
Finnland	12-18	12-18	6-12	32	24
Frankreich	—	12	9 (8)	24	6-15
Großbritannien	10-12	10-12	—	—	—
Ungarn	—	12	12	24	8-28
Italien	14	14	7	24	7-20
Norwegen	—	—	—	—	14
Niederlande	16	—	—	28	—
Schweden	—	11	8-9	30	14
Schweiz	16 (12)	11	9	32	[8

Der Uebergang 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. Schweden gibt eine 30stündige Wochenruhe auf den Privatbahnen, die meisten übrigen Länder 24 Stunden. Die Urlaubstage betragen im Maximum nach einer bestimmten Zahl von Dienstreisen samt den Ruhetagen 60 Tage in der Schweiz, 72 in Frankreich, 48 in Belgien, 42 in Ungarn, 51 in den Niederlanden, 66 in Baden. (Die deutschen Zahlen beziehen sich in der Hauptsache auf Baden.)

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

	A	B	C	D	E
Deutschland	12 (18)	9 (11)	—	24	3-8
Belgien	12	10	12	24	—
Finnland	8.40-9.50	—	9	—	—
Frankreich	—	12	9 (8)	24	6-15
Großbritannien	—	—	—	—	—
Ungarn	12	12	12	24	8-28
Italien	10	10	7	24	7-20
Norwegen	—	—	—	—	14
Niederlande	16	—	—	24	—
Schweden	12	10	8-9	—	14
Schweiz	16	11	—	32	[8

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. Für die Schweiz werden angegeben: Ausschüsse für einzelne Arbeiterkategorien. Belgien ist hierin furchtbar weit zurückgeblieben, denn dort sind — ganz wie beim Gesinde im riefständigen Preußen! — Kollektivrekamationen verboten! Für Frankreich liegt dem Parlament seit November 1911 ein diesbezüglicher Gesetzentwurf vor.

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

	A	B	C	D	E
Deutschland	11	9	—	24	3-8
Belgien	W 10	W 8 1/2	W 12 1/2	24	—
Finnland	W 9-9 1/2	W 9-9 1/2	M 12 1/2	24	—
Frankreich	—	—	—	—	6-15
Großbritannien	—	—	—	—	—
Ungarn	12	W 10	12	24	8-28
Italien	10-12	10-12	8 (7)	24	7-20
Norwegen	W 11	W 9 1/2	—	—	14
Niederlande	—	—	—	24	—
Schweden	—	W 9 1/2-10	8-9	—	14
Schweiz	M 16 W 13	M 11 W 10	—	32	[8

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. In anderen Staaten bestehen lediglich Verbandsärzte. Schutzvorrichtungen, insbesondere Temperaturschutzvorrichtungen für das Lokomotivpersonal, sind in sehr verschiedenartigem Umfang vorhanden.

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. Diese hat noch vor der nächsten Delegiertenversammlung zu berichten: a) über die Verschiedenheit der Unfallstärke derselben Kategorien des Personals in verschiedenen Ländern, und womöglich über die Ursachen dieser Verschiedenheit; b) über die Verschiedenheit der Dienstleistungen (Dienstbereitschaft, Arbeitszeit, Ueberzeit, Ruhezeit, Dauer des Ruhetages, Urlaubstage) und über die nachweisbaren Ursachen dieser Verschiedenheit; c) über die Einrichtungen zur Verhütung von Konflikten betreffs Arbeitszeit und Lohn im Eisenbahnwesen und ihre Ergebnisse; d) über die Grundlagen der Krankenstatistik im Eisenbahnwesen. 3. Die Spezialkommission ist ermächtigt, analoge Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen der Telegraphisten (einschließlich Telefunken) und Telephonisten einzuleiten.

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. Es sind halt die Vertreter der Christlichen und Sirich-Dunderischen Arbeiter, die Giesberts, Wieber, Tischendörfer und Konsorten, die nie den Mut haben, Arbeiterforderungen gegenüber Regierungsvertretern zu verteidigen. So oft einer der Regierungsabreuer auf dem Kongreß die Stirn in Falten legt, schießen diese „Arbeitervertreter“ alles an Forderungen der Arbeiter feige im Stich und ducken sich! Es geht hier wie auf allen anderen Gebieten: Die aufgeklärte, denkende Arbeiterschaft muß sich selber helfen! Sie kann und darf sich auf niemand sonst verlassen, sonst ist sie verrotten und verkauft! Die Regierungen geben immer erst nach, bewilligen immer erst dann ein wenig, wenn die organisierten Arbeiter es nachdrücklich fordern und mittels einer starken Organisation ihren Forderungen den nötigen Nachdruck verleihen können.

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. Ist doch gerade Sachsen das industrielle Land des Deutschen Reiches, die Hochburg der Sozialdemokratie, und stellt eines der stärksten Korps zur Zweieinhalbmillionenarmee der freien Gewerkschaften. Es waren denn auch die ganzen Verhandlungen des Kongresses in keiner Weise inneren

Verbandsfragen oder der Beratung gewerkschaftlicher Probleme, etwa der Taktik in 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 handelt sich hierbei, um es kurz noch einmal zu wiederholen, darum, daß die christlichen Gewerkschaften bei der Aufnahme ihrer Mitglieder keinen Unterschied machen, ob die Leute katholisch oder evangelisch sind, und daß sie, wenn auch nur für den äußersten Fall und selbst das nur in der Theorie, den Streik als Waffe benutzen zu wollen erklären, während die sogenannten katholischen Fachabteilungen (Sich Berlin) in engerem Anschluß an die katholisch-konfessionellen Arbeitervereine stehen, nur Katholiken aufnehmen und schlangensweg den Streik als unerlaubtes Mittel ablehnen. Die christlichen Gewerkschaften haben eine ihrer Hauptstützen in der westdeutschen katholischen Geistlichkeit, namentlich in dem verstorbenen Erzbischof Fischer von Köln, die Fachabteilungen dagegen in dem Alerius des industriearmen deutschen Ostens, an dessen Spitze der bei Kaiser und Reich sehr einflussreiche Kardinal-Erzbischof Dr. Kopp in Breslau steht. Man nennt nun jenen Teil des Alerikalismus, der den christlichen Gewerkschaften gewogen ist, die Kölner Richtung, den anderen die Berliner Richtung. Wie bekannt, hat der Papst vor einigen Monaten in der denkbar schärfsten Weise für die Berliner Richtung Partei genommen und über die Kölner Richtung beinahe den Bann ausgesprochen. Es ist das sehr begreiflich, wenn man die ganze Entwicklung des deutschen Alerikalismus und seines politischen Ausdrucks, der Zentrumspartei, betrachtet. Diese einst demokratisch-kleinbürgerliche Partei ist, je mehr der Mittelstand zusammenschumpfte und die Arbeiter sich vom Alerikalismus freimachten, immer mehr zu einer Partei des Großagrariertums und der Großindustrie geworden und da parte es den Oberen nicht mehr, daß ihre politischen Hilfskräfte, die christlichen Gewerkschaften, einen — wenn auch noch so abgeschwächten — selbständigen Arbeiterstandpunkt einnahmen. Andererseits ist für die christlichen Gewerkschaften das Festhalten an diesem Standpunkt, und sei es auch nur ein scheinbares, auf die Massenwirkung berechnetes Festhalten, eine unumgängliche Lebensbedingung, ohne deren Erfüllung die christlichen Gewerkschaften einfach aufhören würden zu existieren, wie denn auch die katholischen Fachabteilungen absolut bedeutungslos und in der Öffentlichkeit so gut wie unbekannt sind.

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; wenigstens in Worten — die Werke sind die Abstimmungen der Zentrumspartei, die dem deutschen Volk immer schwerere Mühsen, immer neue indirekte Steuern, immer höhere Bölle bringen und ihm zu guter Letzt auch noch die Selbstverwaltung der Krankenversicherung geraubt haben.

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 konterrevolutionären Wahlrechtsfeinden und national-liberalen Scharfmachern in den Sattel helfen. Es war ja überaus bezeichnend, daß der millionenreiche Graf v. Cammer-Zielert, der Reichstags- und Landtagsabgeordnete von Breslau-Land, namens der Junkerpartei diesem Arbeiterkongreß versichern durfte, daß die Interessen der Arbeiter bei niemand so gut aufgehoben seien wie bei den Konservativen; und kein Mensch lachte dabei!

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. Es wurde auch Verbesserung des Arbeiterschutzes in der Großindustrie gefordert. Aber es war doch auffallend, daß die Debatten über alle diese Angelegenheiten immer wieder nur zu den heftigsten Angriffs auf die Sozialdemokratie und die freien Gewerkschaften ausgenützt wurden. Von den Unternehmern war nur ganz nebenbei die Rede. So stimmte denn das Bild dieses Kongresses ganz auf zu der Heldentat, die die christlichen Gewerkschaften sich bei dem großen Bergarbeiterstreik im Ruhrrevier geleistet haben, wo sie nicht nur abseits standen und den Streik der vereinigten sozialistischen, liberalen und polnischen Arbeiter zu brechen halfen, sondern wo sie überdies zuerst und viel kräftiger als die Scharfmacher selbst den Schrei nach Militär und drakonischen Urteilen erschallen ließen. Jetzt freilich tun sie, als bedauerten sie diese Urteile. Aber sie selbst, die die Machtstellung des Unternehmertums, der wüsten Scharfmacher, eben erst so gestärkt, können sich jetzt nicht genug darin tun, dem sozialistischen Bergarbeiterverband die Schuld daran zu geben. Indessen wird das emsige Bemühen der „Christen“, sich zu verteidigen, wohl überall nur als die Folge der Erkenntnis angesehen werden, daß sie sich als die Angeklagten fühlen! Herr Spalowsky und die anderen Christlichsozialen Arbeitervertreter Oesterreichs,

Gelassene 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 Reichssektion 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 feigen. Die politische Hebe führte dazu, daß die Regierung Beobachtungen und Erfundigungen über das Wirken des Süddeutschen Verbandes veranstaltete und am 15. August 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 Beamtinnen 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 K o 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 Elsaß-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 Sprechreden 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 Neuausnehmungen die Unterschrift eines Reverses 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 Krankenkassenausschmittglieder 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 Diensturlaub 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 Ausrüstzeit 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 vorgesetzten 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 t i c k 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 getommene (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 Ausserhebung 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. Vater Groß war noch vor wenigen Jahren Stadtbedient in Falkenau in Böhmen, wo er der kirchlichen Agitation im 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. Vater 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 Reuten gekommen ist.

**Deutscher „Freisinn“ im Drange der Geschäfte.**

Welch' eine rare Pflanze der deutsche „Freisinn“ ist, das ist ja schon mäßig 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.**

**Reminiszzenzen 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. Ben 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 Reason 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. Veklagenswert 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“ Lerrour war der immer mächtiger werdende Eisenbahnerverband ein Dorn im Auge. Canalejas befürchtete seine revolutionäre Tätigkeit „im gegebenen Augenblick“. Und Lerrour, 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 Lerrour'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 Lerrour 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. Lerrour 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 Lerrour wachte die Spaltung schien sicher. Am Tag darauf hat Ribalta in einer anderen Versammlung um Verzögerung 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 Lerrour 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 Vi-

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 offiziellen 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 einigem 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 Kampfkraft allein schon einen vorläufig 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 eintraten, 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 Fürsorgeinstitutionen 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 Mand 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 Moriz 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 Erwerbshfähigkeit 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 Epilepsie 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 verordnet und überwacht werden könnte. Im Deutschen Reich ergäbe die Behandlung der bei Unfällen Verletzten in den deutschen Volkshilfsstätten die vollkommene Heilung von 50 bis 70 Prozent der vorkommenden Fälle, das zur Errichtung und zum Betrieb solcher Anstalten notwendige Kapital werde 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 Rüdinger eine Verpflichtung des Verletzten für notwendig, sich der Anstaltsbehandlung unterziehen zu müssen. Damit setzt sich Dr. Rüdinger in Widerspruch zu den Anforderungen, die die Versicherten an der Krankenversicherung und Unfallversicherung stellen, die bekanntlich aus mehrfachen 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. Rüdinger's über den Einfluß der langen Karenzzeit des Heilverfahrens in der Schabensentschädigung auf die Entstehung der Renten-neurose sind aber jedenfalls sehr wertvoll.

### Streiflichter.

Ein reiches Dividendenfesten erwartet jene, die so glücklich sind, Aktien der Auffig-Teplitzer Eisenbahn zu besitzen. Wie die „Bohemia“ zu berichten weiß, hat die Bahn bereits in den abgelaufenen drei Vierteljahre 1 1/2 Millionen Kronen mehr eingenommen als in der gleichen Periode des Vorjahres. In den abgelaufenen drei Vierteljahre ist die Einnahme des alten Netzes auf 12,040,000 (+ 1,310,618) und die der Lokalbahn auf 2,848,404 (+ 100,803) angewachsen. Es ergibt sich somit 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. L. C.-Wagen aus Deutschland sich stark verzögert hätte. Für das restliche Jahresquartal kann angesichts der günstigen Kohlenabgabeverhältnisse und der guten Schiffsahrtssichten 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 Vorjahre 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 Netze in den ersten drei Vierteljahre 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 mancher arme Teufel wäre im Lauf der letzten Jahre um sein gutes Recht gekommen, wenn nicht die einzige Organisation, die es eifrig 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 Verschiebungsgarnitur, 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 41-jährige 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 Vondy 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 Bahnärzten die beiden Ambulanzen der Rettungsgesellschaft eingefunden. Sie und die Bahnärzte 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 Verschiebung angefahren. Drei Reisende und ein Bediensteter wurden leicht verletzt. Ein Personenwagen entgleiste mit einer Achse. Erhebungen wurden unberzüglich 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 Fahrgebührenverhältnisse auf Betreiben des Residenten Sommer in der Direktion bedeutend vergrößert. Endlich wurde verfügt, daß die Fahrgebühren 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 Fahrgebühren schlug dem Fuß den 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 demonstriert 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 Fahrgebührenreduzierung 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 Treiberereien untergeordneter Organe gezwungen wird, die ihm gebührenden Rechte durch Demonstrationen zu erkämpfen.

**Dienststurnversärfungen 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 Einkuren bei den höheren Verwaltungsstellen möglichst bestehen bleiben. So wurde beispielsweise in letzter Zeit im Heizhaus der k. k. St. E. G. in Wobensbach ein Maschinist, 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-scheinigen Dienststurns (12 — 12 — 24 — 12 — 12) gedeckt und wollen Sie Ihre Dienstleistung für den Rest des Erholungs-urlaubes aus beiliegender Dienstverteilung entnehmen.“

Der Heizhausvorstand:  
Zabel.

Lautsächlich mußten die Wagenaufsichter 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 frühere normale Dienststurn ohne Einschränkung wieder in Kraft treten und bleiben wird. Sagt doch der letzte Satz des ominösen Erlasses unzweideutig, daß die Zusammenziehung des Turnus sich nur auf die restliche Zeit der Erholungs-urlaube 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 Bediensteterkrankungen 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 Wagenaufsichter 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-Ottlegg. Wie leicht auf diese Art infolge Wagengebrechens Katastrophen entstehen, denen Menschen zum Opfer fallen können, ist für jedermann 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, frivole Sparserei mit den Wagenaufsichtersubstituten 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 Heizer legt. Die Schulung des Heizers darf nicht darin bestehen, den noch Unerfahrenen durch Schikanen und Drangsalierungen den Dienst zu verleiden, noch weniger darin, diesen bei kleinen Unzulänglichkeiten gleich zu bernadern. Nur mit einem gut behandelten Heizer ist ein sorgfältiges, ruhiges, den Dienst gewiß förderndes Zusammenwirken möglich. Dies scheint Herrn Dgrinz besonderes Unbehagen zu bereiten. Gründlich wird die Eintracht, die höheren Dries 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 Heizer mit berechtigten Beschwerden, dann ändert sich die Sache und instament müssen Führer und Heizer zusammen weiter fahren, bis der Fall eintritt, daß während der Fahrt der Führer dem Heizer die Kaffeekanne am Schädel hauen will, der Heizer hingegen mit der Kohlenschaufel in benachbarte Nähe des Führerschädels 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 Sicherungssignale 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 Heizer nach jedem Ausrufen, nach jeder kleinen Bewegung der Maschine abspringen, zwischen den Buffern durchstreichen muß, um wieder einige Lächer zu schmieren, um bis zur Abfahrt fertig zu werden. Solche Unglücksfälle sind besonders bei Kohlenverladerrampen 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 Bankefänger 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 vorzubehalten, krank melden und einer Operation unterziehen, was er dem Dgrinz schon 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 Vorgeleit gemacht wird, will es zeigen, daß es auch die von Dgrinz erworbenen Verdienste zu würdigen weiß. Ein wegen mehrfacher Beleidigungen von Berufsstellen gerichtlich schädliches Individuum steht in besonderer Gunst des Herrn Dgrinz. Er hört auf den Namen Artur Kraschewik, und wir wollen dieses Subjekt gebührend kennzeichnen.

Die Veranlagungen dieses Kraschewik konnten bei den früheren Heizhauschefs nicht zur Entfaltung kommen, da letztere so vernünftig waren, Zuträgern und Ohrenbläsern die Türe zu weisen. Erst unter der Aero Dgrinz reisten seine Talente stundenlang schnuppert diese Fierde 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 Kraschewik in der Bahnhofsstation 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 Magen ausräumte. Kraschewik 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 Kraschewik im Spiele war. Daß Kraschewik die ihm zugewiesenen „Tugenden“ besitzt, leitet das Personal von einem besonders kassen Fall ab: Der Lokomotivführer N., der nicht besonders in der Gunst des Herrn steht, führte längere Zeit Schnellzüge mit S. 206. Kraschewik bekam diese Maschine zu einer Erforderniszeit zugewiesen. Im Heizhaus angekommen, rannte er sogleich zu dem 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 Kraschewitsch heraus, so daß die eingetragenen Reparaturen ausgeführt werden mußten.

Welche Verdienste hat sich Kraschewitsch denn erworben, daß er bei Dgrinz persona gratissima ist? Sollte es bei jener Fahrt gewesen sein, wo Kraschewitsch mit seiner Lokomotive 2013 den Schnellzug 9 nach Bozen führen sollte, jedoch infolge mangelhafter Schmierung durch totales Verschweißen der Steuerung nach zurückgelegten 90 Kilometern in Brigen liegen bleiben mußte? Den Mohren konnte man wohl der erworbenen Verdienste halber nicht fallen lassen, denn Dgrinz fand heraus, was er sonst nicht findet, daß zum größten Teil die Schloßer an dem Steuerungsdefekt schuld waren. Diese hätten zwischen die Schiebertriebstockgabel eine Metallscheibe gelegt, welche Scheibe, wiewohl nachträglich überhaupt nichts mehr konstatiert werden konnte, als zu stark erklärt wurde. Einige Führer konstatierten aber, als die defekte Steuerung im Heizhaus anlangte, daß der zutreffende Schmierdicht eingetroffen und mit einer Weichzange herausgerissen werden mußte, daß daher die Steuerung schon längere Zeit kein Öl bekommen hatte. Dies überfah Herr Dgrinz wohl zufällig!

Zu Weihnachten 1911 führte Kraschewitsch den Zug 67 nach Bozen. Im angenehmen Gefühl, daß ihm so manches nachgesehen wird, schwand wohl bei ihm das starke Verantwortlichkeitsgefühl, welches keinem tüchtigen um seine Ehre ringenden Führer verläßt, und er überfah die in der Station Schelleberg auf „Gott“ stehenden Vor- und Einfahrtsignale. Nur der glückliche Zufall wollte es, daß Zug 8 von Süden kommend, durch die Ausweiche fahrend, unbehindert über die Grenzmarke gelangte. Eine Minute später und das Karambol mit unabsehbaren Folgen wäre unausbleiblich gewesen. Am 21. September 1912 führte Kraschewitsch den Personenzug 28 und überfah am hellen Tage die Haltestelle Staus. Deffenungachtet, führt Kraschewitsch Schnell- und Personenzüge weiter und steht im vollen Vertrauen des Dgrinz.

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 Grassstein durchfahren den Zug 98, diese Station überfah. Dieser Führer, gewissenhaft im Dienst, wurde unbarmherzig abgezogen und zu den Güterzügen S. 35 eingeteilt. Wir können noch Beispiele anführen, daß tüchtige Führer, die bei Dgrinz nicht beliebt sind, wegen geringfügiger Verstöße vom Personenausdienst abgezogen wurden und daß denselben sogar die Befähigung zu diesem Dienste abgezogen wurde. Als unverantwortlicher Leichtsinn muß es bezeichnet werden, daß ein schlecht befähigter Führer so lange gehalten und vorgeschoben wird, bis eines Tages ein größeres Unfälle geschieht und die Gesellschaft den Sündenbock abgeben muß. Da Kraschewitsch trotz so vieler Anstände stets auf der Oberfläche schwimmt, liegt die Annahme nahe, daß so manche Kräfte im Dienste dieses „Kadmannes“ stehen, um seine gemachten „Ruhm“ auszubehaupten. Es erweist beinahe den Anschein, daß auch Herr Inspektionsführer M. für „Artur“ tätig ist, denn sonst würde man sie nicht fast täglich in manchem Winkel mit Händen und Füßen reden sehen. Wenn es auch wahr ist, wie Kraschewitsch behauptet, daß er mit dem Nihil per Du ist, so sollte man so offenkundige Praktiken schon aus Anstandsgründen vermeiden.

Das Bestreben des Herrn Heizhauschefs Dgrinz geht dahin, nach oben den Anschein eines strammen Regimes zu erwecken und Glauben zu machen, daß die während seiner Regide in höherem Maße diktierten Strafen der Ausfluß seiner unerschütterlichen Amtstätigkeit sind. In Wirklichkeit jagt er aber nur nach Anlässen, strafen zu können während sonst sein Pflichtbewußtsein nicht besonders entwickelt ist.

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 „Dienstfahrt“, hielt die Kasse Schlüssel warm in der Tasche und die Auszahlung der Gehälter mußte, da kein Geld zu haben war, unterbleiben. Die Worte, welche die zahlreich anwesenden Frauen über die Gesellschaft ausschütteten, waren alles eher, als schmückelhaft bis einige Angestellte die Frauen aufklärten, daß die Gesellschaft kein Veräumnis trifft, sondern den Herrn Chef.

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

Die Häuser der Einfamilienhäuser-Vaughenoffenschaft für Eisenbahner. Als die, wie sie sich jetzt bezeichnet, Einzel- und Mehrfamilienhäuser-Vaughenoffenschaft ihre genossenschaftliche Tätigkeit begann, wurden im „Eisenbahner“ ausführlich die Bedenken gegen den Einfamilienhäuserbau erörtert und es wurde vor Optimismus auf diesem Gebiete gewarnt, die Schwächen des Baues von Einfamilienhäusern für Eisenbahnbedienstete zu zeigen. Die E. V. G. hat ihre Bautätigkeit begonnen und es zeigt sich, nun in der Wirklichkeit, wie schwer und um welchen Preis die Idee des Einfamilienhauses für Eisenbahnbedienstete zu lösen ist. Wir haben aus St. Pölten, also aus einem Orte, wo die Bedingungen zum Bauen günstig sind, eine Zuschrift erhalten, die Kritik an den dort gebauten Häusern der E. V. G. übt und die wir nachstehend veröffentlichen. Unser Gewährsmann schreibt:

Nach zu uns, wie in alle größeren Orte, ist die Volksschaft von Einfamilienhäusern gedrungen 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. Als im Juli mit dem Bau von 11 Häusern begonnen wurde, mag mancher Eisenbahner mit Neid auf seinen Kollegen neidlich haben, und hoch verdienen die Bauenden eher beneidet denn beneidet zu werden. Mancher weiß selbst noch nicht, daß er, gelinde gesagt, in eine verzwickte Situation geraten ist. Wie wenig sich die Bauenden um ihre eigene Sache kümmern, geht daraus hervor, daß sie weder einen Plan, noch einen detaillierten Kostenvoranschlag in Händen haben. Aber eines haben sie: die Gewissheit, nach Fertigstellung des Baues zahlen zu können, daß sie schwarz werden, obwohl die Wohnungen alles andere denn praktisch sind. Man kann ruhig behaupten, die Herren Bautechniker der E. V. G. haben sich bei diesen Häusern sehr wenig angestrengt. Es ist in St. Pölten so wie in Amstetten, nur daß in St. Pölten die Gemeinde sich dagegen verwehrte, daß die Bodenstücke von außen geführt werde. Dieses Patent der E. V. G. konnte also nur in Amstetten und dank der Vorsicht der Baubehörde nicht auch in St. Pölten ausgeführt werden. Es sind aber trotzdem Fehler gemacht worden, an denen die Hausbesitzer sehr zu leiden haben werden. So ist unter anderem der Kellerzugang von außen, so daß, wenn die Bewohner in denselben gehen wollen, sie im Winter oft erst werden Schneeschaukeln müssen. Der Zugang auf den Boden ist an der Rückseite des Hauses angebracht, so daß man, um auf den Boden zu gelangen, um das Haus gehen muß, was gewiß weder bequem noch angenehm sein wird. Auch die Wasserverorgungsfrage ist sehr unangenehm gelöst, so daß die Bewohner einen kleinen Spaziergang machen müssen, um zu Wasser zu gelangen. Weiter muß bemerkt werden, daß die Fenster der Keller auf der Rückseite des Hauses angebracht sind, so daß man bei der Einlagerung von Kohle und Holz wieder um das ganze Haus gehen muß. Wären die Fenster auf der Straßenseite angebracht, wäre das gewiß praktischer.

Es wurde den Leuten gesagt, daß ein Schuppen angebaut wird, welcher eventuell als Stall für Kleintiere benötigt werden kann. Derselbe wurde gebaut, jedoch führt man von diesem jetzt keinen Schuppen die Bodenstücke in die höheren Regionen, so daß auch dieser kleine Platz noch leer bleibt. Am Boden auf der jeweiligen Giebelseite ist ein Fenster für ein Mansardenzimmer vorgehen. Nun fragen wir, ob das von den Herren der E. V. G. als ein Fortschritt betrachtet wird, wenn man durch den Stall in ein Zimmer gehen muß. Tritt der Fall ein, daß dieses Zimmer vermietet werden soll, das heißt, wenn einer der Besitzer einmal jociel Geld hat, um sich daselbe machen zu lassen, wird sich dann ein Mieter finden, welcher auch Vorliebe für Gerüche aus dem Stall hat, von der Vorliebe für die lieblichen Insekten, welche einen Stall jahraus, jahrein bevölkern, gar nicht zu sprechen? Von dem genialen Erfinder dieser Bauart wurde auch ein Raum vorgezogen, welcher zur Aufbewahrung von Speisen dienen soll. Da die Eisenbahner wenig Speisevorräte haben, hat man diese Speise dementsprechend dimensioniert, so daß sie kaum die Größe eines Klosets hat. So ideal wie die vorher besprochenen Einzelheiten ausgeführt sind, sind auch die Fragen der Türen und Fenster gelöst. Jeder Raum hat zwei Türen und ein Fenster; die Fenster sind nicht, wie sonst üblich, in der Mitte der Mauer, sondern etwas seitwärts angeordnet, so daß im Raum finstere Ecken vorhanden sind. Man wird einwenden: ja, haben denn die bauenden Eisenbahner nicht gewußt, was sie eigentlich bauen? Wir können sagen: nein, denn es hat bis heute keinen Plan und keinen einen Kosten-voranschlag, so daß heute keiner weiß, was er eigentlich wird zahlen müssen. Aber zahlen wird ein jeder, und zwar gehörig; denn es ist heute schon klar, daß diese Häuser der E. V. G. teurer zu stehen kommen, als wenn einer privat baut. In St. Pölten haben in diesem Jahr mehrere Eisenbahner privat gebaut und zahlen dem Baumeister und der Sparkasse das Haus ab. Keinem wird das Haus so teuer zu stehen kommen, wie es den Genossenschaftlern nach allen Anzeichen zu stehen kommen wird. Die privat Bauenden haben zweifach profitiert, erstens die praktische Bauart und dann die billigeren Baukosten. Auch sind sie der Gefahr entzogen, ein genossenschaftliches Risiko tragen zu müssen, denn die Genossenschaft macht nichts umsonst, was auch nicht verlangt werden kann, aber wie es in St. Pölten ist, das ist etwas stark. Schon beim Grundbau hat die Genossenschaft sich ihren Teil gesichert, indem sie zum Grundpreis 50 Prozent Aufschlag machte. Denn der Grund wurde von seiten der Gemeinde um den Betrag von 2 Kronen per Quadratmeter an die E. V. G. verkauft. Die Mitglieder müssen jedoch 3 Kr. per Quadratmeter zahlen und ebenso verhält es sich mit den Baukosten. Bei denselben macht die Genossenschaft einen Aufschlag von 6 Prozent, so daß mancher von den mit großem Vertrauen zur E. V. G. ausgestatteten Eisenbahner seine Vertrauensfähigkeit mit einem Obolus von 700 bis 1000 Kr. zu bezahlen haben wird.

**K. I. Bahnerhaltungssektion Wischau.** Die Streckenwächter erhielten trotz Ablauf der Wechselsfrist kein Brennmaterial weder für ihre Wohnungen noch für die Diensthütten. Als dieselben beim Herrn Inspektor deswegen Beschwerde führten und um Abhilfe baten, da ja ohne Brennstoff in der vorgeschrittenen Jahreszeit überhaupt kein Auskommen ist, wurden sie kurz abgefertigt: „sie müssen sich das anderwärts suchen, falls sie nicht zufrieden seien.“ Es wird wohl schon an der Zeit sein, daß die Direktion selber Ordnung macht und den Herrn Streckenvorstand über seine Pflichten belehrt.

### Aus den Amtsblättern.

#### Erhöhung der Zahl der Delegierten im Arbeiterzentral-ausschuß der k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat sich laut Erlaß vom 8. August 1912, Z. 30.201/4, mit Rücksicht auf den durch die Verstaatlichungen erfolgten Zuwachs an Arbeiterpersonal bestimmt gefunden, die Zahl der Arbeiterzentralausschußmitglieder und deren Ersatzmänner jeder Sektion von je vier auf je sechs Delegierte zu erhöhen.

### Korrespondenzen.

**Sittelsdorf. (Weizhaus.)** Von Zeit zu Zeit versucht die Heizhausleitung, oder was sich oben dafür hält, Ordnung zu machen; energisch, kraftvoll Ordnung zu machen, um wieder Ruhe zu haben auf einige Zeit. Kommt nämlich eines jener Inspektionsorgane, die alles sehen, das sich greifen oder riechen läßt, dem Heizhauslichen Misthaufen zu nahe und bekommt eine Reife voll, teilt er diese weiter aus, wodurch oben die Heizhausleitung energisch wird. Diese dekretiert dann, daß der Misthaufen ab 1. Oktober nicht mehr zu stinken hat und der Schmutz nicht mehr zu existieren hat; sonst gibt es strenge Strafen. Der Misthaufen aber freut sich weiter seines Daseins und breitet sich immer mehr aus. Am Lande am zieht man aus dem Misthaufen logische Schlüsse, die auch auf Heizhäuser angewandt, volle Gültigkeit haben; man sagt nämlich: Wo der größte Misthaufen ist, der reichste Bauer, und: Wo die schmutzigsten Maschinen sind, die größten Tanktunen. Den ganzen Sommer über hatte das Maschinenpersonal keinen freien Sonntag, die Heizer nicht einmal freie Wochentage. An den Auswärtstagen mußten die Heizer mit anderen Maschinen fahren, anstatt an ihrer die notwendigsten Instandhaltungsarbeiten verrichten zu können. Der Personalfond wurde durch Kranke, Weislaube, Eingetragte, leichtfertig vom Dienste Abgezogene vermindert, ohne daß Substituten angesprochen worden wären. Die Maschinen verfaulen, die Tanktunen wuchsen. Die auswärtigen Stationen benötigten die Maschinen in den kurzen Pausen zum Verschub. Kein Aufsichtsorgan, das dieses schändliche Treiben sieht, demselben ein Ende bereiten würde; aber den Dreck auf den Maschinen sehen, die mehr greifen sie endlich. Wie mit den Menschen, wird auch mit dem Baumaterial gespart. Trotz alledem kämpft das Maschinenpersonal mit dem Mute der Verzweiflung gegen diese Schmutzwelle, und in manchen Fällen erringt der Reinlichkeits-sinn den Sieg. Nun hat aber auch die Heizhausleitung Maschinen in eigener Pflege, die sogenannten Stehmaschinen. Dieselben haben kein ständiges Personal, sie werden von einer Hand zur anderen; an ihren Auswärtstagen sollen die notwendigen Arbeiten unter direkter Anordnung der leitenden Heizhausorgane durchgeführt werden. Man sollte nun meinen, daß eine Heizhausleitung, die von ihrem Personal Reinlichkeit und Ordnung verlangt, sich die gute Gelegenheit nicht nur mit Worten, sondern mit Taten, mit gutem Beispiel voranzuleuchten, nicht entgehen lassen wird. Weit gefehlt! Diese Stehmaschinen sind die ausgesprochensten Mistwägen, wie sie in ganz Europa wohl nicht mehr anzutreffen sind. Mit fehlendem Werkzeugzeug, blasenden Stopfbüchsen, rinnenden Rohren werden sie wochenlang in Dampf gehalten, bis der Restfleck die Armaturen, Bleischauben und Holzgewände verlegt. Es war deshalb auch gar kein Wunder, daß zwei junge Leute, die mit solch einem Totenwagen Dienst machen mußten, die Vorverfertigung und dadurch ihre arbeitslose Existenz vernichteten. Will die Heizhausleitung Reinlichkeit haben, dann soll sie statt mit Erlägen, den Anfang im Heizhaus mit Buglappen machen, dann wird das Personal freudig dem guten Beispiel folgen.

**Wien-Penzing.** Am Westbahnhof, Personenseite, freilich der Wächterkontrollor Stich herum, der sich durch Denunzieren und Verleumdungen der Nachsignalbiener ein außerordentliches Advancement verdienen will. Stich, ein ausgepöbelter Christlichsozialer, wie solche Kusterepikulare nur im Schönbrunner Tiergarten zu finden sind, würde besser tun, wenn er sich mit eigenen dienstlichen Arbeiten befassen möchte, denn vom Dienst eines Nachsignalbieners versteht er einfach nichts, dazu fehlt ihm so ziemlich alles.

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

**Saaz.** (Ein verhäutetes Eisenbahnunglück in Obernib.) Am 15. September 1912 wurde durch den Einfahrtswächter in der Station Obernib ein schweres Eisenbahnunglück verübt. Den genannten Tag hatte in Obernib Official Lipa Dienst, und zwar als Dispositionsbeamter. Als die Personenzüge schon einfahren sollten, rief Official Lipa plötzlich dem Einfahrtswächter Cernik zu: „Auf Geleise Nr. 6 zu wechseln.“ Cernik rührte sich nicht. Aufgeregt wandte sich Lipa an den Verschieber Miler, daß auf Geleise Nr. 6 zu wechseln sei. Miler sagte es Cernik. Doch dieser erblickte nun den Herrn Verkehrsbeamten, welcher schon früher den Auftrag gab, daß auf Geleise Nr. 4 frei bleiben muß und schon kam über die Weiche der Personenzug Nr. 220 eingefahren. Hätte Cernik seine Besonnenheit verloren, die Weiche auf Geleise Nr. 6 umgestellt, so wäre der vollbesetzte Personenzug unfehlbar auf dem auf Geleise Nr. 6 stehenden, zur Abfahrt bereiten Zug Nr. 3634 aufgefahren. Die örtlichen Verhältnisse gestalten dem Lokomotivführer in keiner Weise einen größeren Ueberblick, und so oft in Obernib ein Zug auf ein verstelltes Geleise einfuhr, so oft erfolgte auch der Zusammenstoß, weil die Geleise nicht zu überblicken sind.

Lipa hat aber schon manches am Gewissen. So fuhr Lokomotivführer Müller mit seiner Maschine bei Zug 880 als Vorspann nach Brüx, von Brüx nach Saaz als Leerzug und zurück ins Heizhaus, weil Lipa bringend eine Maschine vom Heizhaus verlangt hatte für einen Zug, für welchen bereits in Brüx zwei Maschinen und kein Brutto vorhanden war. Am 12. September 1912 ließ Lipa als Dispositionsbeamter alle Maschinen bis Brüx laufen; als von Obernib Zug 851, ein Personenzug, wegfahren sollte, mußte erst eine Zugmaschine von Brüx zurückgerufen werden. Nicht genug daran. Am Unglückstag, den 15. September, machte er genau denselben Fehler. Würde nicht der Verkehrsbeamte ein wachsameres Auge auf die Dienstesausbildung des Herr Official Lipa verwenden und verstärkt auf jeweilige Dispositionen achten, so würde bald der ganze Verkehr stehen bleiben. Unzählige Fälle unnützer Verfahrern sind vom Lokomotivpersonal angezeigt worden, unbegrifflicher Weise erfolglos.

Bill Official Lipa 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 aufgeblassert ist er auch im Verkehr mit den übrigen Beamten. Als Schulungsbeamter gab er an, daß Aushilfswächter Schanabel, als dieser definitiv angestellt werden sollte, keine Instruktionen kennt und auch nichts lernt. Schanabel wurde einfach entlassen, ein Familienvater von fünf Kindern! Lipas Kenntnisse sind aber so mangelhaft, daß bei seinen Vorträgen das Personal oft Verhöhnungen vornahm, wo sich dann der Herr auf kommende Nachträge auszureden versuchte.

Wenn die k. k. Staatsbahndirektion Prag sich vor Schadenersatzklagen durch Unfälle hüten will, wenn sie sich Tausende von Kronen infolge Unfähigkeit eines Beamten zum exekutiven Dienst ersparen will, so ist es höchste Zeit, daß Official Lipa pensioniert wird. Denn Lipa bringt es fertig, auch auf den unbedeutendsten Posten in irgendeinem Magazin oder Depot Schaden anzurichten. Der k. k. Staatsbahndirektion Prag ist es anheimgestellt, durch protokolllarische Einbernahme des Stationspersonal in Obernib vorstehend Angeführtes als den Tatsachen entsprechend erheben zu lassen.

**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 Stöhrer befaßt sich jetzt ausschließlich damit, seine Kollegen im Rapportbuch zu vernadern. Ueber solche Kleinlichkeiten, welche nicht der Rede wert sind und auch von der vorgesetzten Behörde nicht verhandelt werden, heizer, die ihm nicht zu Gesicht stehen, werden so lange seziert, bis sie sich zu einem anderen Führer verlangen. Nicht genug, daß er sie bei den Vorgesetzten verdammt hat, geht er auch zu den anderen Führern und fordert sie auf, den Heizer bei Herrn Ingenieur zu verklagen, daß er nicht zu gebrauchen ist. Und leider haben sich auch Kollegen gefunden, welche ihm zu Willen waren und Heizer denunzierten, über welche nie Klage geführt wurde. Stöhrer wagt den Führern den Vorwurf, daß sie sich mit den Heizern zu viel abgeben; und gerade er war derjenige, welcher sich am meisten mit seinen Heizern abgegeben hat. Die meiste Zeit verbringt Stöhrer in der Kasse bei seinen Vorgesetzten; zu welchem Zwecke, wird er am besten wissen. Wahrscheinlich will er sich eine gute Qualifikation erwerben, um leichter nach Wien zu kommen. Wir können die Kollegen in Wien nur bedauern, welche einen solchen Menschen unter sich bekommen. Seinerzeit einer der ungestimmten Draufgänger der Gewerkschaft, ist er heute einer der größten Gegner. Und warum? Weil es der Zentrale unmöglich war, in Sachen, welche Stöhrer in seiner Dummheit gemacht hat, irgend etwas zu unternehmen. Hat er eine Dummheit gemacht, haben die Kollegen sofort für ihn zur Direktion bitten gehen müssen, um ihn aus dem Schlamm zu ziehen. Haben sie sich geweigert, in Sachen zu intervenieren, welche im voraus ausichtslos waren, so war er ganz wild, schimpfte, „daß wir keine Kollegen sind“ u. s. w. Wir geben zu, daß man zwei Herren nicht dienen kann, aber man benimmt sich anständig und trachtet, es weiter zu bringen, aber nicht auf Kosten der Kollegen.

**Amstetten.** Am 4. Oktober l. J. wollte die Frau des in Amstetten stationierten Heizers Wälinger in der Station Saaz den Personenzug Nr. 18 zur Rückfahrt nach Amstetten benützen. Als die Frau in Saaz dem diensthabenden Beamten ihren Lebensmittelfreifahrtschein zum Abstempeln beim Personenschalter vorlegte, wurde ihr erklärt, daß sie den Lebensmittelfreifahrtschein, welcher zur Fahrt von Amstetten nach Saaz und retour ausgestellt ist, von und nach Zwischenstationen nicht benützen dürfe, da er für eine derartige Verwendung unzulässig sei. Frau Wälinger mußte sich, um weitere Unannehmlichkeiten zu vermeiden, eine Personalfalte lösen. Jetzt fragen wir aber eine k. k. Staatsbahndirektion Prag, ob für ihren Amtsbereich der Ministerialerlaß vom 29. April 1912, Z. 1552/Ga, keine Gültigkeit besitzt, oder ob er in der Station unbekannt ist oder in Vergessenheit geriet. Dieser Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums erschien im Billacher Direktionsamtsblatt Nr. 28 vom 5. Juni 1912 und die Bediensteten werden es sich nie gefallen lassen, daß ihnen Begünstigungen, die ihnen vom k. k. Eisenbahnministerium gewährt wurden, von irgend einem kleinen Stationspächter freitig gemacht werden. Ober hat die k. k. Staatsbahndirektion Prag ein Recht, sich über Anordnungen des Ministeriums hinwegsetzen zu dürfen, oder haben ein solches Recht die dieser Direktion unterstellenden Stationsvorstände? Wir ersuchen daher eine k. k. Staatsbahndirektion Prag, ihre Organe dahingehend zu befehlen, daß Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums dazu da sind, um auch vom Herrn Stationsvorstand von Saaz

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 vorgeordneten 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 anzustellen. 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 Sparstrens 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 Qualitätsstern 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 Troitsch, 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 Troitsch einbildet, nicht augenblicklich herzaubern 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 höchsten 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 Troitsch, 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 legt, das brauchen wir alles selbst, obwohl es gewöhnlich ins Altmaterial wandert. Ist der betreffende Schleifer 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 frozelnendem 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 Präzisions- oder 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 Sternträger 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 berechtigte Wünsche und praktische Vorschläge von Seiten des Personals kurzerhand ablehnt, um die Rückschlüsse eines Walenta und Lederer strikte zu befolgen. Trotzdem leidet 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 Hänereien beiseite und schließt euch der Organisation an, um brutale Anmaßungen übermütiger Leute energisch abzuwehren!

Weiz. (f. 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 Bahnamt Vorstand 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-**  
**Taschen-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 Büchlein, 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, jekieren. 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 Lebensmittellieferung 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 Alexitaten gegen die Sozialdemokraten und Fortschrittlichen ihren persönlichen Haß zur Geltung brachten.

Außeren Krawatz aufzerte sich, daß gegnerische Anträge prinzipiell niedergestimmt werden. Unterbeamte, wie Kofosz, Dnulca, Paron, Mikorowicz, 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 Chancen 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 Neubefugung gelangen sollte, gab sich unsere Stadtvertretung die größte Mühe, und es gelang ihr auch mit Hilfe der beiden Abgeordneten Dr. Herold und Kropf, 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 Gemeindebürgern lauter Jubel. Herr R. wurde in die besten Kreise der Bevölkerung eingeführt und hoch geehrt als deutscher Volksgenosse, welcher hauptsächlich das Heizhaus von den Tschechen räumen 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 Prämienjäger 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 Betriebes 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 Tschelmechtel mit dem Eisenbahnminister vorgeworfen 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 Verdrängung 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 ausüben 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 im Sacke 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 angehöre. 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 seiner im Interesse 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 Juncbrud 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 Abstem-pelung mitzubringen.

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

Korrespondenzen in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Franz Gruschka, Schießhausstraße 44, in Raffens-angelegenheiten an den Kassier Josef Gielser, Alsbargasse 5 in Wielitz, zu richten.

**Duz.** Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzu-zahlen, 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.

**Böchlarn.** Die organisierten Bediensteten der Station Böchlarn rufen dem nach Siegmundshergberg versetzten Assistenten Herrn Kraus ein herzliches „Lebewohl“ zu. Herr Kraus war stets und gegen jedermann ein humaner und ge-rechter 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 Behand-lung ihren Dank auszusprechen. Wir gratulieren den Bediensteten von Siegmundshergberg zu diesem Vorgefetzten herzlich.

Die organisierten Bediensteten der Station Böchlarn.

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

**Görfeld.** Die Monatsversammlungen werden ab 1. Ok-tober 1912 jeden ersten Sonntag im Monat in Hüblers Gast-haus um 8 Uhr abends abgehalten. Die Mitglieder werden auf-gefordert, die Versammlungen fleißiger zu besuchen. Jene Mit-glieder, welche mit ihren Beiträgen länger als drei Monate im Rückstand sind, werden in ihrem eigenen Interesse aufge-fordert, dieselben ehestens zu begleichen, andernfalls sie als ausgetreten betrachtet werden müssen. Solche aus-tretende 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 fach-technische Fragen einer Besprechung unterziehen.)

#### Eine Umwälzung im Lokomotivbau?

Auf der Strecke Winterthur-Frauenfeld in der Schweiz wurden Ende August sehr interessante Versuchsfahrten unter-nommen 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 Pferdestärken auf die gemeinsame, quer zur Längsmitte des Wagens liegende Kurbelachse, von wo durch Kurbenantrieb die beiden vorn und hinten im Gestell ange-brachten Betriebsachsen in Bewegung gesetzt werden. Neuzug 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 Explosions-motor 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 Ma-schinenpersonal 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 nach-stehendes beweisen. Wie ein Ministerialamtsblatt verlaublich wurde die Heizhaus-Expositur in Klostergrab aufgehoben und dem Heizhaus Bodenbach zugewiesen, welche bis jetzt dem Heiz-haus Raun zugewiesen war. Diese Angelegenheit hatte nicht nur die Stadtvertretung und die Hausbesitzer gewaltig erregt, sie gab auch sämtlichen Bediensteten Veranlassung, die ver-schiedensten Meinungen über Herrn A. auszusprechen. Gar oft hörte man die deutschen Volksgenossen darüber klagen, was für Nachteile aus der Aufhebung der Heizhaus-Expositur er-wachsen, auch wird ausgesprochen, daß sich die früheren tsche-chischen 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 Auf-hebung der Expositurleitung unterbreiten konnte, wobei durch seinen zweimonatigen Krankenurlaub, zu dem keine Sub-stitution 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 Dienstesrückfichten werden verfehlt: „A. J., Maschinenoberkommissär und Vorstand der Heizhaus-Expositurleitung in Klostergrab, bei Enthebung von diesem Posten wegen Auflösung desselben, seiner vollkom-men zufriedenstellenden Dienstleistung, in der Verwendung der Heizhausleitung Bodenbach, bei welcher er mit der fallweisen Vertretung des Vorstandes in Angelegenheiten des Zugför-derungsdienstes herrauf wird.“ Gewiß wird ein jeder diese An-erkennung 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 (Inspektionsposten) erhält. Daß man sich schon längst mit Plänen befaßt, einen Teil des Maschinen- und Zug-personals von Klostergrab nach Wien zu versetzen, nun dazu ist der erste Schritt getan, die anderen werden allmählich nach-folgen. 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 Eisen-bahner 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 abge-brochen, 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. Staats-bahnen 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 Unter-kunft zu erlangen. Es vergeht auch schon nahezu die Ruhe-pause, 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, er-obert 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 komman-diert. 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 Güterwagens 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 füllt sich jeder, daß er von dort Ungeziefer 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 ange-flogen, daß dieser meierlich an den Kasernenmauern sicht-bar ist. Daß bei dem Geruch, der austritt, gerade nicht am gesündesten zu schlafen ist, wird höchstens nur der Assistent Paime 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 dienstkleinenden 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 sich kaukeln. 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 ver-dacht 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 ver-wenden, wenn man selbe den Oberbaupartien auf die Strecke Iglau-Wiesel und Wiesel-Branzhaus 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 Truften Erspar-nisse machen? Ist es nicht genug, daß diese armen Arbeiter bei der Lohnregulierung im Vorjahr und auch heuer leer aus-gingen? Ueberall haben die Arbeiter 10 bis 20 S. zubekommen, nur die Arbeiter der Strecke Iglau bis Branzhaus erhielten nichts. Sind das schlechtere Arbeiter oder verspüren diese keinen Hunger?

fischerer Diesel-Motoren mit Vor- und Rücklauf — das hat nun die raslos fortschreitende Technik dennoch fertiggebracht. Bereits haben von Diesel-Motoren betriebene Schiffe große Weltreisen bestanden. Italien baut heute schon eine größere Anzahl von Torpedobootversüßern 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 beträchtlich 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 1½ 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 weitest billige Triebkraft 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 vertruht 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 Wirtschaftsordnung — 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 Wäld 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 übersteigert kaufen und konsumieren und derart wieder Milliarden in die Taschen weniger Geldhirschen fließen lassen. Das, Herr Sulzer-Ziegler, ist Ihre schöne, liberale Wirtschaftsordnung, 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 Heberschüsse 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 Wirtschaftsordnung“, um wieder mit Herrn Sulzer-Ziegler zu sprechen, so wird der unermeßliche Nutzen, den die allgemeine Einführung des Diesel-Motors, dieser billigsten Triebkraft, 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 Volkstechniker weismachen wollte, die unergleichliche liberale Wirtschaftsordnung. 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. (Grüßlianer.)

**Maschinelle Ausführung von Erdarbeiten im amerikanischen Eisenbahnbau.** Daß man im amerikanischen Eisenbahnbau die Anwendung maschineller Hilfsmittel in der ausgehehnten 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 Gleiseisenlegungen 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 herzieht. 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 Westereichs-ungarische Eisenbahnblatt\* erzählt, werden in den L. L. Staatsbahnhauptstellen derzeit Proben mit neuen Bremsvorrichtungen unternommen, die im Falle der We-

nähung 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 Wadern 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 Gosen, 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 Novene (Geheilsübung) zu Unserer 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 Novene 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 3½ 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 ungemein 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 näherbringen.

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 Arbeiterschaft 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 Huber, 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 (Brag): 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 Ausnahmscheine der Neuaufgenommenen sofort an uns eingeschickt werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmscheine 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 Verziehungen oder Uebertritten 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 Voifarn 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 Staatsbahngesellschaft!

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

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

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



**Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; je nach halbweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flammlose 5 K 10; 1 kg hoch eine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40; 1 kg Daunenn (Rauum), graue 6 K; 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinsten Daunen 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

**Fertig gefüllte Betten**

auf blickfähigem roten, blauen, weißen oder gelben Mantel, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flammigen Bettfedern 16 K; Daubäumen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 3 K 50, 4 K, 5 K; Tuchente, 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, 6 K 20, 6 K 80, 7 K 20, 7 K 80, 8 K 20, 8 K 80, 9 K 20, 9 K 80, 10 K 20, 10 K 80, 11 K 20, 11 K 80, 12 K 20, 12 K 80, 13 K 20, 13 K 80, 14 K 20, 14 K 80, 15 K 20, 15 K 80, 16 K 20, 16 K 80, 17 K 20, 17 K 80, 18 K 20, 18 K 80, 19 K 20, 19 K 80, 20 K 20, 20 K 80, 21 K 20, 21 K 80, 22 K 20, 22 K 80, 23 K 20, 23 K 80, 24 K 20, 24 K 80, 25 K 20, 25 K 80, 26 K 20, 26 K 80, 27 K 20, 27 K 80, 28 K 20, 28 K 80, 29 K 20, 29 K 80, 30 K 20, 30 K 80, 31 K 20, 31 K 80, 32 K 20, 32 K 80, 33 K 20, 33 K 80, 34 K 20, 34 K 80, 35 K 20, 35 K 80, 36 K 20, 36 K 80, 37 K 20, 37 K 80, 38 K 20, 38 K 80, 39 K 20, 39 K 80, 40 K 20, 40 K 80, 41 K 20, 41 K 80, 42 K 20, 42 K 80, 43 K 20, 43 K 80, 44 K 20, 44 K 80, 45 K 20, 45 K 80, 46 K 20, 46 K 80, 47 K 20, 47 K 80, 48 K 20, 48 K 80, 49 K 20, 49 K 80, 50 K 20, 50 K 80, 51 K 20, 51 K 80, 52 K 20, 52 K 80, 53 K 20, 53 K 80, 54 K 20, 54 K 80, 55 K 20, 55 K 80, 56 K 20, 56 K 80, 57 K 20, 57 K 80, 58 K 20, 58 K 80, 59 K 20, 59 K 80, 60 K 20, 60 K 80, 61 K 20, 61 K 80, 62 K 20, 62 K 80, 63 K 20, 63 K 80, 64 K 20, 64 K 80, 65 K 20, 65 K 80, 66 K 20, 66 K 80, 67 K 20, 67 K 80, 68 K 20, 68 K 80, 69 K 20, 69 K 80, 70 K 20, 70 K 80, 71 K 20, 71 K 80, 72 K 20, 72 K 80, 73 K 20, 73 K 80, 74 K 20, 74 K 80, 75 K 20, 75 K 80, 76 K 20, 76 K 80, 77 K 20, 77 K 80, 78 K 20, 78 K 80, 79 K 20, 79 K 80, 80 K 20, 80 K 80, 81 K 20, 81 K 80, 82 K 20, 82 K 80, 83 K 20, 83 K 80, 84 K 20, 84 K 80, 85 K 20, 85 K 80, 86 K 20, 86 K 80, 87 K 20, 87 K 80, 88 K 20, 88 K 80, 89 K 20, 89 K 80, 90 K 20, 90 K 80, 91 K 20, 91 K 80, 92 K 20, 92 K 80, 93 K 20, 93 K 80, 94 K 20, 94 K 80, 95 K 20, 95 K 80, 96 K 20, 96 K 80, 97 K 20, 97 K 80, 98 K 20, 98 K 80, 99 K 20, 99 K 80, 100 K 20, 100 K 80.

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

**Kauft Webwaren in Spy!**

Verlangen Sie Probestellung per Nachnahme:

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

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

**Parteigenossen!**

Bestellen Sie auch jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanevas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Best für Hemden und Kleider, Wollstoff, Wollstoffe, 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, halbweiße K 2-80, weiße K 4- . . . . . bessere K 6- . . . . . geschlossene, schneeweiße K 8- . . . . . Daunenn, grau K 6- . . . . . 7- und 8- . . . . . Daunenn, weiß K 10- . . . . . Daunenbaum K 12- . . . . . Kaiserbaum K 14- . . . . . von 5 kilo an franco

**Fertige Betten**

auf blickfähigem roten, blauen, weißen oder gelben Mantel, 1 Tuchent circa 180/120 cm groß, mit 2 Kopfkissen, jedes circa 80/60 cm groß, gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften, flammigen Bettfedern 16 K; Daubäumen K 20-; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 3 K 50, 4 K, 5 K; Tuchente, 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, 6 K 20, 6 K 80, 7 K 20, 7 K 80, 8 K 20, 8 K 80, 9 K 20, 9 K 80, 10 K 20, 10 K 80, 11 K 20, 11 K 80, 12 K 20, 12 K 80, 13 K 20, 13 K 80, 14 K 20, 14 K 80, 15 K 20, 15 K 80, 16 K 20, 16 K 80, 17 K 20, 17 K 80, 18 K 20, 18 K 80, 19 K 20, 19 K 80, 20 K 20, 20 K 80, 21 K 20, 21 K 80, 22 K 20, 22 K 80, 23 K 20, 23 K 80, 24 K 20, 24 K 80, 25 K 20, 25 K 80, 26 K 20, 26 K 80, 27 K 20, 27 K 80, 28 K 20, 28 K 80, 29 K 20, 29 K 80, 30 K 20, 30 K 80, 31 K 20, 31 K 80, 32 K 20, 32 K 80, 33 K 20, 33 K 80, 34 K 20, 34 K 80, 35 K 20, 35 K 80, 36 K 20, 36 K 80, 37 K 20, 37 K 80, 38 K 20, 38 K 80, 39 K 20, 39 K 80, 40 K 20, 40 K 80, 41 K 20, 41 K 80, 42 K 20, 42 K 80, 43 K 20, 43 K 80, 44 K 20, 44 K 80, 45 K 20, 45 K 80, 46 K 20, 46 K 80, 47 K 20, 47 K 80, 48 K 20, 48 K 80, 49 K 20, 49 K 80, 50 K 20, 50 K 80, 51 K 20, 51 K 80, 52 K 20, 52 K 80, 53 K 20, 53 K 80, 54 K 20, 54 K 80, 55 K 20, 55 K 80, 56 K 20, 56 K 80, 57 K 20, 57 K 80, 58 K 20, 58 K 80, 59 K 20, 59 K 80, 60 K 20, 60 K 80, 61 K 20, 61 K 80, 62 K 20, 62 K 80, 63 K 20, 63 K 80, 64 K 20, 64 K 80, 65 K 20, 65 K 80, 66 K 20, 66 K 80, 67 K 20, 67 K 80, 68 K 20, 68 K 80, 69 K 20, 69 K 80, 70 K 20, 70 K 80, 71 K 20, 71 K 80, 72 K 20, 72 K 80, 73 K 20, 73 K 80, 74 K 20, 74 K 80, 75 K 20, 75 K 80, 76 K 20, 76 K 80, 77 K 20, 77 K 80, 78 K 20, 78 K 80, 79 K 20, 79 K 80, 80 K 20, 80 K 80, 81 K 20, 81 K 80, 82 K 20, 82 K 80, 83 K 20, 83 K 80, 84 K 20, 84 K 80, 85 K 20, 85 K 80, 86 K 20, 86 K 80, 87 K 20, 87 K 80, 88 K 20, 88 K 80, 89 K 20, 89 K 80, 90 K 20, 90 K 80, 91 K 20, 91 K 80, 92 K 20, 92 K 80, 93 K 20, 93 K 80, 94 K 20, 94 K 80, 95 K 20, 95 K 80, 96 K 20, 96 K 80, 97 K 20, 97 K 80, 98 K 20, 98 K 80, 99 K 20, 99 K 80, 100 K 20, 100 K 80.

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

**MÖBEL Ausnahmeverkauf!**

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

**Fünfhauser Möbelniederlage**

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

(neben der Löwendrogerie Schwanberda).

Vollst. Zimmer-Einrichtungen von 110 Kr. an, Küchen-Einrichtungen von 35 Kr. anwärts, komplette Schlaf- u. Speisezimmer, abwärts und modern, Sectionen von 250 Kr. anwärts, moderne Büden, weiß, grün, von 70 Kr. an, alle Gattungen Möbel, Matrassen und Bettelassen billigst. Kleiver Preisverzeichn. für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog für 80 Heller in Briefmarken franco.

Ortsliche Bestellungen streng reell wie bei persönlichem Besuch.

Gauze in allen Gattungen und Besten Wien tollentf. 2. Armung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden zu sichern, durch Verführung in bewahren, achte Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Kontur mit dem Namen M. Eisenhammer 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 „Eisenhammer“ in Lebensgröße im meinem Schrank sehen.

Über Wohlgehornt!

Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind sehr zufrieden damit. 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.

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

Prachtvolles Musterbuch kostenlos.

Enthält jede Art nur bester Webwaren für Haushalt und Brautausstattung.

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 Dutz. reinl. Doppeldamast-Prachthandtücher, 54 x 125 cm gross, K 12-50  
1 Dutzend Leinwandhandtücher, weiss, K 3-40  
6 Leintücher, beste Flachleinwand, fest, kernig, 150 x 225 cm gross, K 16-20

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

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

**Magenleidende**

Hers., Prästrikte, Nervöse, Schwächliche und solche, die an ein unruh., unregelm. und schmerzhaftes Schlingen, Zittern, Epileptische leiden, sollen sich

**Rosens „Cron“**

(Kraft- und Nährtr.) trinken. 2 Kartons Nr. 2-30, 6 Kartons Nr. 6-12, 12 Kartons Nr. 11-12. Bei Verschickung des Kartons franco, bei Nachnahme 5 Kr. mehr. Dr. Philipp Rosen, Apotheker, Eisenhof 10 bei Wien, Niederösterreich.

Auf Raten ohne Verdrößerung werden und Linsen lieber nach Maß beim Schneidermeister **Jakob Neumann VII, Kaiserstrasse 64 E.**

**Dankfagung.**  
Aufschande jedem einzelnen für die vielen Beweise der Teilnahme anlässlich des Leidenbeginns, 8 unerschütterlichen Watters u. Watten des Herrn Ferdinand Sommer, K. Advokat i. R. zu danken, bitten wir auf diesem Weg unseren Dank entgegenzunehmen. Speziell gilt dies dem Vamtenförderer der St. Anton für die idore Kranzgebende, sowie dem Kondukteur-Unterrichtungsverein a. S. und der Ortsgruppe Jolan des Allgemeinen Rechtschreib- und Gewerkschaftsvereins für die Verleihung von 2, 3 und 4 Hellen. Die tieftrauernden Hinterbliebenen.

**Bei Ohrenschmerzen**  
Ohrensch., Schwerhörigkeit, nicht angerebene Leiden gebrauchen man **Behöröl Marke Sant Pangratius**  
Preis 4 Kronen. Versand: Stadtsapotheke „Waldhofen a. d. Alm 154 (Bayern).“

Für die Herren Eisenbahner liefert **Prima Speisefartoffel** in allen Ladungen à 7 Kr., laut Ministerialverordnung (Lebensmittel-Eisenbahn-Providenz) in Nagörzanka bei Buzaoz, Galizien, Postlagern.

**OLLA-GUMMI**

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

Neuheit für Herren dauernd zu gebrauchen, 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-Metallschalen, modern, fach. bequem in der Tasche zu tragen; für Beamte in Kanzlei, Kontor und Bureau; f. Lehrer, Schüler und Zeichner unentbehrlich. Probemesser franco gegen vorherige Einsendung von 50 H. (auch i. Marken). 3 Stück K 2-40, 6 Stück K 4-50, 12 Stück K 8-40 (Namen gravieren 20 H.). Sicherheits-Rasierapparat, vernickelt, m. sechs doppelschneidigen Primaklingen in 2 Etai K 4-50. Nachnahme 45 H. mehr. Großer Katalog umsonst und postfrei.

**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 (Oesterr.-Schles.)

**Warum kaufen Sie ohne Anzahlung**

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

**Weil** keine Anzahlung, voll. Zahlung wie bei ausländischen im Preise nutzlos, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube unterländischer Fabrik ist, den Händlerkosten haben.  
**Weil** an jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattenselbst darauf spielen können, jede Maschine eine Stelle für sich bildet und mehrerlei nicht erst gekauft werden muß, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.  
**Weil** ich an solchene Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefern und 10 Monate Kredit gewähre.  
Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.  
Kein Cassenladen.  
Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs  
**Leop. S. Kimpf, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.**

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

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 unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige 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 Spielse verabsuchen 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 à 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 abgewöhnt; 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.

**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 erstellten Preisen. — Illustrierte Kataloge und Muster gratis.

**Autom. Massenfänger.** für Ratten 4 Kr., für Mäuse Kr. 2-40, langen ohne Beschädigung bis 40 Stück in einer Nacht, hinterlassen keine Witterung und lassen sich von selbst. Schwabenfalle „Belpse“, laufende Schwaben u. Ratten in einer Nacht fangend, à Kr. 2-40. Überall die besten Erfolge. Versand gegen Nachnahme.

**N. Schüller**  
Wien III, Kriegergasse Nr. 6/E.  
Nähr. Zeit. u. Anerkennungsschreiben.

**Rum billiger**

und viel besser als Sie ihn bisher kaufen. Bereiten Sie selbst mit „Gero“-Rum-Ertract, sowie Wörre mit „Gero“-Lifor-Ertracten. 1 Probella die zu 3 Liter Rum oder 3 Liter Wörre 1 Kr., 3 Maß u. Kr. 2-40 gegen Vorweisung des Betrags, 6 Maßchen 4 Kr., 10 Maßchen 6 Kr., auch per Nachnahme. Zu haben in: Ceram, Alsch, Altstädter, Altschneider, Koller, Birn, Gasser, Lisch u. i. w. Alles franco, in Sorten nach ihrer Wahl, samt genauer Gebrauchsanweisung liefert:

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

**Petroleum-Heizofen**

neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft. Petroleumverbrauch 1/4 Liter die Stunde, garant. hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur 17 K. und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, ohne kein Risiko.

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

**Ein Magazinsaufheber**

der Strauß-Gesellschaft, Michael, erfunden seine erfundenen der Direktions-Büro, welche zu einem Postamt geneigt waren, unter „Eisenmarkt 1912“ an die Redaktion dieses Blattes zu schreiben.

**Dankfagung.**  
Aufschande jedem einzelnen für die Teilnahme am Leidenbeginns, welches geliebten Gatten, respektive Watters Franz Gögger, Oberst u. teur der f. l. Staatseisenbahngesellschaft in Stadlan, sowie für die an reichhaltigen Spenden zu danken, sprechen wir auf diesem Wege allen Teilnehmern und Spendern den herzlichsten Dank aus.

Elisabeth Gögger Witwe samt Kindern.

**Bei Kropf**

dicke Hals, Drüsen gebrauche man **Hollerbauer Kropfbalsam**  
Flasche 4 Kronen.  
Stadtsapotheke  
Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

**Brünner Stoffe**

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei

**Etzler & Dostal, Brünn**  
Schwedengasse 93.  
Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereins. 68

Durch direkten Stoffkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mass wird geschliffen. **Feinhalte Musterkollektion postfrei zur Ansicht.**