

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn=Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig	Fr. 2.88
Ganzjährig	5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.	

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernern: Tag Brot und Arbeit und gerühret stehen, Das unsere Kinder in der Schule lernen Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen. O. Serwegl.

Unfallshysterie und Renten-sucht.

In der Begründung der Gesetzesvorlage, durch die die Versicherung der Eisenbahner durch Fortnahme der sogenannten Doppelversicherung verschlechtert werden soll, ist es ein Motiv, das die Regierung mit besonderer Betonung hervorhebt. Nach den Erfahrungen der Bahnärzte erscheint ihr nämlich die Tatsache als feststehend, daß die Unfallshysterie gerade unter dem Eisenbahnpersonal eine so hervorragende Rolle spielt, daß die Fälle von sogenannten traumatischer Neurose nach geringfügigen Verletzungen immer häufiger werden, so daß die Annahme, es handle sich in den meisten solchen Fällen um reine Begehrliehkeitsvorstellungen und nicht um wirkliche psychische Defekte, als durchaus gerechtfertigt erscheint.

Wir kennen natürlich das spezielle Material der Bahnärzte, auf das sich die Regierung stützt, nicht. Aber das Argument selbst ist, seitdem Strümpel die kostbare Wortprägung von „Unfallshysterie und Begehrliehkeitsvorstellungen“ in die medizinische Fachwissenschaft eingeführt hat, ein so allgemeiner Begriff, der immer wieder dazu benützt wird, die Schattenseiten unserer Unfallgesetzgebung aufzuzeigen. Daß es gerade bei im Anschluß an einen erlittenen Unfall auftretenden Erscheinungen, die auf eine Neurose schließen lassen, auch für den Arzt schwer wird, Simulationen von wirklich vorhandenen Defekten zu unterscheiden, mag gewiß gerne zugegeben werden. Allein, abgesehen von dem Unrecht, das darin liegt, die Simulanten treffen zu wollen, und damit gleichzeitig das große Heer von zweifellos wirklich Kranken zu schädigen, herrschen über die eigentliche Frage, um die es sich handelt, selbst noch sehr geteilte Ansichten. Während nämlich Ärzte, die berufsmäßig sowohl bei der territorialen als bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung als Unfallbegutachter fungieren, hinter jedem Unfallsneurotiker den Simulanten wittern, erfährt die Frage bei vielen anderen Fachärzten, darunter sicherlich auch beachtenswerten Autoritäten, eine wesentlich andere Beleuchtung. In einer Reihe von ärztlichen Publikationen über die Frage der Unfälle und ihrer Folgeerscheinungen wird gerade neuestens wieder darauf verwiesen, daß es sich bei vielen Nervenkrankheiten, die nach einem Unfall auftreten, um schon erworbene Berufsschädigungen handelt, denen heute der Arbeiter bei dem Gehen und Gagen, insbesondere aber der Bedienstete des Verkehrs ausgesetzt ist. Es ist ein latenter krankhafter Zustand, bei welchem alsdann der Unfall nur das auslösende Moment bildet.

Bei dieser Gelegenheit sei nun zunächst auf eine Neußerung zurückgegriffen, die der bekannte Wiener Psychiater Professor Dr. Moritz Benedikt vor mehr als drei Jahren in der „Neuen Freien Presse“ machte. Bei der Beurteilung der traumatischen Neurose handelt es sich, wie Professor Benedikt ausführte, um eine erworbene Hysterie, bei der wir alle spezifischen Symptome der letzteren kennen. Soweit nun deren Beurteilung durch den ärztlichen Unfallbegutachter zum Zwecke der Rentengewährung in Frage kommt, kennzeichnet Professor Benedikt die gegenwärtige Vepflogenheit in folgenden beachtenswerten Sätzen:

„Seit der Unfallversicherungsgesetzgebung werden solche Zustände von Experten aus Streberei in inhumaner und ethisch inkorrektter Weise behandelt; man hat mehr Nutzen davon, wenn man sich bei den mächtigen Eisenbahn- und Versicherungsgesellschaften beliebt macht als bei den Geschädigten.“

Es wäre im Interesse der Gerechtigkeit, wenn von Zeit zu Zeit ein höherer Eisenbahner, zum Beispiel ein Voprater oder Direktor und einer der Streberexperten nach einem Zusammenstoß an traumatischer Neurose erkrankten. Dann wäre die Koalition gegen den vollen Genuß der Wohlthaten des Haftpflichtgesetzes von seiten der Beschädigten minder schädigend. Wenn die Gesetzesübung anfangs über das Ziel hinausgeschossen und mit der Sachlage in Widerspruch stehende, die haftpflichtigen Teile schädigende Entscheidungen getroffen hat, so hätte man diese Fehler doch nicht zu einem Druck auf die Richter im dem Sinne ausüben sollen, daß sie ihr Recht, die Experten zu bestellen, mißbrauchen und daß sie die Wünsche der Klageparteien zurückweisen und denselben offenkundig im Interesse der geklagten Partei vorgehende rücksichtslose Streberexperten ausdrängen.“

Bei dieser scharfen und ehrlichen Zurechtweisung darf übrigens noch erwähnt werden, daß mit dieser von sozialpolitischem Verständnis zeugenden Auffassung der Wiener Gelehrte keineswegs allein steht. Schon vor ziemlich langer Zeit vertrat Professor Ledderhose (Berlin) in der „Mertzlichen Standeszeitung“ die Ansicht, daß man bei der Frage der Unfallbegutachtung mit der medizinischen Wissenschaft keineswegs allein auskomme. Drei feststehende, unmittelbar aufeinanderfolgende Tatsachen erachtet daher Ledderhose für die Begutachtung von Unfallskrankungen für gegeben: Volle Erwerbsfähigkeit bis zum Unfall, Unfall, sofort eintretende und andauernde Erwerbsunfähigkeit, alles andere kann so gebütet werden: „Wir müssen uns entschließen, den Unfall für die eingetretene Erwerbsunfähigkeit verantwortlich zu machen.“

Das ist in der Tat auch der einzige Standpunkt, der dem Geiste der sozialen Versicherung wie dem Rechtsgefühl der Arbeiter entspricht. Aller Dogmatismus und alles Schablonenhafte führt dagegen notwendigerweise zu jener bedenklichen Auffassung, die sich heute leider zu häufig schon in unserer Unfallversicherung zum Nachteil der Geschädigten breit gemacht hat. Die Nervosität ist eine Zeitkrankheit die nun einmal ihrem Wesen nach sozialer Natur ist, und die Erkenntnis, daß jeder Unfall von aufgeregten Nerven schwerer getragen wird, als von einem völlig gesunden Menschen, braucht man wahrlich nicht weit herzuholen. Darin liegt unseres Erachtens ein wichtiger Erklärungsgrund für das Ueberhandnehmen von traumatischen Neurosen, die sich selbst im Anschluß an „nur geringfügige Verletzungen“ ergeben. Und gerade deshalb erscheint auch bei strengster sachlicher Prüfung der Motive das, was die Regierung will, als ein schreiendes Unrecht, das sich die Eisenbahner auf keinen Fall gefallen lassen können!

Wohin steuern wir?

Wir leben wieder einmal in einer derartigen staatlichen und nationalen Verwirrung, daß es wohl auch an dieser Stelle notwendig erscheint, sich mit den Fragen zu befassen, von deren Lösung unsere gesamte volkswirtschaftliche und politische Entwicklung abhängt. Das Parlament ist geschlossen, die Regierung Bienerth erscheint unter ganz eigener Zusammenfügung als definitives Ministerium wieder; wenn nach einer neuerlichen Einberufung, des Parlaments die Arbeitsfähigkeit desselben nicht eintritt, soll auf die Schließung die Auflösung und die S. 14 folgen. Alle Parteien, mit Ausnahme der Christlichsozialen und der vollständig inaktiv gewordenen Deutschfreisinnigen bekämpfen das neue Ministerium, weshalb wir uns auf Ereignisse gefaßt machen können, die unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen.

Da die Regierung Bienerth schon in ihrer ersten Zusammenfügung sich als unfähig erwiesen hat, die Ur-

sachen der nationalen Wirren und der daraus hervorgegangenen Obstruktion im Volksparlament zu erfassen und durch eine tiefgreifende, großzügige Aktion für den Ausgleich zu beseitigen, verfiel sie in den Fehler, das Parlament verantwortlich zu machen und mit der Schließung desselben vorzugehen. Als dieser Fehler glücklich absolviert war, beruft Bienerth den Merkantilismus und mit ihm eine Liste von Verfassungsbrechern und abgewirklichten Politikern an die Macht und stellt den Parteien das Ultimatum: Entweder gehorsame Arbeit oder die Herrschaft des § 14! Das heißt doch den Teufel mit Belzebub austreiben und nach dem Rezept des Dr. Eisenbart zu wirtschaften!

Wenn wir wissen wollen, wie unfinnig das System Bienerth ist, so müssen wir auf die Ursachen dieser Staatskrise näher eingehen.

Oesterreich ist von einem Duzend Nationen bewohnt, die in der absolutistischen Geschichte dieses Staatswesens außer den Deutschen, Italienern und Polen indifferente Nationen waren, deren mangelhaft entwickelte Kultur auch kein Nationalbewusstsein auskommen ließ. Als nach dem Jahre 1848 auch diese Völker zu erwachen begannen, forderten sie eine Regelung der sprachlichen und nationalen Rechte und die Regierung brachte im Jahre 1849 im Kremsierer Reichsrat eine ziemlich weitgehende Vorlage ein, welche die nationale Autonomie gesetzlich festlegen wollte. Die Beratung wurde dadurch unmöglich gemacht, daß der Kremsierer Reichsrat mit Strafgewalt auseinander getrieben wurde. Die Bureaucraten und Gewalthaber stellten den Absolutismus wieder her, neben ihn herrschte die Alexiasei auf Grund eines Vertrages zwischen Kaiser und Papst, den man das Konkordat nannte, und die Völker lebten wieder im Dunkel der staatlichen und geistlichen Reaktion dahin, bis dieses System in den Schlachten von Magenta, Solferino und Königgrätz zusammenbrach.

Ende der Sechzigerjahre erhielt Oesterreich eine Verfassung und mit ihr meldeten sich wieder die Völker und reklamierten ihre nationalen Rechte. Da zunächst die Deutschen an die Herrschaft berufen wurden, hätten ihre Regierungen bei dem unentwickelten Zustand die Ansprüche der Nationen leicht befriedigen und ihr eigenes Haus sicherstellen können. Sie taten jedoch weder das eine noch das andere, denn die Volkvertretung war ja nicht auf dem allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrecht, sondern auf der Landesvertretung und auf Kurien des Adels, der Industrie und der Städte- und der Landgemeindensteuerzahler aufgebaut und es fehlte ihr jede Fühlung mit den lebendigen Volkselementen.

So blieb der Streit ein Kampf zwischen den Privilegierten von Nationen um die Aemter und um den Sprachgebrauch bei denselben. Die Deutschen, die sich etwas auf ihren Patriotismus und ihre Staatsstreue zugute taten, deckten selbstlos jedes Unrecht, jede Unterdrückung nach unten und machten sich dadurch verfaßt, ohne daß sie eigentlich Vorteile daraus zogen. Im Gegenteil. Da die Slawen als industriearme Völker mehr auf die Beamtenstellen angewiesen waren, während die Verhältnisse die Deutschen mehr in die Privatstellungen des Handels und der Industrie drängten, lernten erstere mehr Sprachen und wußten sich in allen Aemtern festzusetzen. Die Deutschen aber wurden in den Aemtern und in ihren Gebieten durch die Umwälzung der Siedlungsverhältnisse weit mehr gefährdet, weshalb auch seit Antritt des Ministeriums Laaffe ihr Einfluß im Sinken war.

Selbstverständlich war es im Verlauf dieser geschichtlichen Entwicklung weder den Deutschen möglich, die Vorherrschaft über die anderen Völker durchzusetzen, noch den Slawen, dem sagenhaften tschechischen Staatsrecht zum Siege zu verhelfen. Die von den Regierungen erlassenen Verordnungen wurden jedoch nach und nach zum Zankapfel unter den Nationen, bis das Privilegienparlament und die Landtage nicht mehr zu arbeiten vermochten.

Als die Arbeiter dieses Privilegienparlament endlich überwunden hatten, trat eine zeitweilige Beruhigung ein. Die Nationen und großen Parteien außer der Sozialdemokratie wurden in die Regierung berufen, das Parlament erledigte das große Werk des Ausgleiches, das Budget und andere wichtige Vorlagen und wenn das Ministerium Deß diese Koalitionperiode benützt und mit unverrückbarer Energie den nationalen Ausgleich in An-

griff genommen hätte, wäre man gewiß auch endlich einmal über diese Schwierigkeiten hinweggekommen. Doch Bed war wie seine Vorgänger der Staatsmann der kleinen Künste und verschob das Ausgleichswerk so lange, bis es wieder unter den Chauvinisten zu brennen begann und die winzige, belanglose Altuarfrage im böhmischen Landtag zur Obstruktion der Deutschen, zu Prügelfestungen in Prag, Laibach und Deutschböhmen führte.

Ueber Nacht wurde Bed mit seiner Koalition weggespült und an seine Stelle trat der weit hinter Bed zurückbleibende Freiherr v. Bienerth, der schon in dem polnisch-ruthenischen Streite und in der christlichsozialen Verwaltungsfrage eine so ungeschickte Hand gezeigt hatte.

Während Bed noch ein geschickter Verhandler war, tat Bienerth überhaupt nichts, als daß er nach der Verfügung des Standrechtes am Jubiläumstage über Prag den Parteien erklärte: Wenn es nicht mit dem Parlament geht, so darf sich niemand wundern, daß die Regierung zum § 14 greift. Dank der mutigen und geschlossenen Haltung der Sozialdemokraten wurde in einer fast unmöglichen Situation das Parlament flott gemacht und arbeitete bis Neujahr, ohne daß jedoch die Regierung die geringsten Anstalten traf, den chauvinistischen Brand zu löschen.

Kein Wunder, daß es bei Zusammenritt des Abgeordnetenhauses nach den Weihnachtsfeiertagen wieder zu Kriseln begann. Es brach der Poststreit in Prag aus, die Regierung verlor jede Autorität gegenüber ihren Beamten, die sich dem Streit der Chauvinisten lustig beigefügten. Die Regierung stellte die Sprachenvorlagen in Aussicht, brachte sie jedoch zu spät ein. Die Sozialdemokraten ergriffen wieder die Initiative, rollten die nationale Ausgleichsfrage auf und beantragten die Einsetzung eines 52gliedrigen Ausschusses, um den Streit zu bannen und in das Gebiet ruhiger Auseinandersetzung zu leiten. Die Regierung sagte kein Wort zu dieser Sache und brachte die Vorlagen erst ein, als das Tugend Tschechnationaler die Tagesordnung mit Dringlichkeitsanträgen verammelt und mit der Obstruktion eingesetzt hatte. Als sich diese Episode nicht gleich von selbst wieder verflüchtigte, zog Bienerth sein falsches Rezept aus der Tasche und schloß das Parlament. Und dieser unfähige Mann tritt nun mit einem Ministerium auf den Plan, das sonst nichts bedeutet, als die Erfüllung der christlichsozialen Machtgier und die Befriedigung einiger hanterotter Politiker wie Dr. Braß, Graf Stürgkh, Hohenburger und Dr. v. Bilinski!

Die einzig mögliche Grundlage zu friedlicher Lösung des nationalen Problems, das Parlament, wird von diesen neuen Ministern wie ein böser Körper behandelt, man hält die Schlinge bereit um ihm unter dem Beifall der Herrenhäuser und Klerikalseudalen den Hals jeden Augenblick zuschneiden zu können, während der einzige Weg eine durchgreifende demokratische Verfassungsreform zur Bewältigung der großen Volks- und Staatsprobleme ist. Diesesmal dürften sich jedoch die Herrschaften einmal getäuscht haben. Die Millionen, die das Volkshaus mit ihrem Blute erkämpft haben, werden sich der Katastrophopolitik der neuen Regierung mit einer Kraft widersetzen, an der alle reaktionären Träume zerrinnen müssen. Die Bewegung zur Verteidigung des Parlaments ist im Flusse und sie flutet sich wie die wälzende Lawine den Rückwärtlern entgegen. Mit dem Volksparlament für den nationalen Frieden, lautet die Parole, die durch alle Lande hallt.

Der „Reichsbund“ auf der Flucht.

Man schreibt uns: Die Macher der Ortsgruppe Nikolsburg des Reichsbundes wollten am 14. d. M. eine Zahlstelle in dem benachbarten Feldsberg gründen, sind aber davon gelaufen, ehe es noch zur Konstituierung derselben gekommen ist, nachdem ihr Versuch, eine sozialdemokratische Gegenrede zu verhindern, gescheitert ist.

Feuilleton.

Aus einer stillen Gemeinde.

Von Otto Egger (Graz).

„Wo sprechen Sie doch, Sie sind nicht sein Weib, folglich steht Ihnen die Rechtswohlthat der Aussageverweigerung nicht zu, Sie müssen aussagen,“ leiert der Vorsitzende des Erkenntnisgerichtes mäßig, aber doch nicht ohne eine Spitzigkeit gegen die schöne Zeugin.

„Sie müssen reden,“ erklärte er weiter, „Sie sind ja nicht seine Gattin, Sie sind doch nur seine Geliebte.“

Als hätten sie die Worte „nur seine Geliebte“ zum heftigsten Protest herausgefordert und sie aus der Erstarrung erweckt, in der sie beim Wiedersehen ihres Gefährten, der blaß und niedergedrückt auf der Anklagebank saß, versunken war, sprang sie jetzt plötzlich auf, wandte sich zum Vorsitzenden und schickte sich an, zu reden. Wie wollte sie dem Gerichtshof klar machen, daß es für sie der Gipfel aller Glückseligkeit ist, die Geliebte dessen zu sein, der ihr der Beste schien auf Erden, daß es für sie kein so schönes, allen Jubel umschlingendes Wort unter den vielen lieben Wörtchen ihrer Muttersprache gibt?

Wollte sie dagegen protestieren?

Nein, sie tat es nicht. Was würde so ein Oberlandesgerichtsrat von Liebe verstehen? Gattin hatte er allerdings eine, die aber heiratete er nicht, um eine Geliebte zu haben, nicht um ihr höchstes Glück zu besiegeln, sondern nur damit er seine Schulden, die ihn fast zum Selbstmord trieben, bezahlen konnte. Darum erschien ihm die Ehe auch wie eine Art Selbstmord mit Milderungsgründen.

Kein Widerspruch war es, was die Zeugin veranlaßte, zu sprechen, nein, sie begann ihre Aussage. Aussage? Eigentlich war es eine Verteidigungsrede für den Geliebten, ohne Zusammenhang, aber leidenschaftlich und wahr.

Gasig, ohne weilers befragt zu werden, sprudelte es über ihre Lippen:

„Wir waren glücklich, unendlich glücklich. Aber die Blumenmacherin hat uns fortgehen heißen müssen.“

Vorsitzender: „Wer hat ihr denn gesagt, daß sie euch fortjücken soll?“ — „Der Pfarrer. Er hat uns vertrieben. Sie hat mir's ja g'sagt, sie tät's nicht gern, aber der Pfarrer hat ihr

Herr Reindl aus Nikolsburg eröffnete die § 2-Verammlung und meinte, man könnte gleich zur Konstituierung der Zahlstelle schreiten. Genosse Weseley protestierte jedoch gegen eine sofortige Wahlvornahme und forderte den aus Wien erschienenen Referenten Herrn Loehr auf, über das Programm der deutschnationalen Eisenbahnerorganisation zu referieren, damit man erfahre, was die Herren eigentlich wollen, denn man wisse nur, daß der Macher dieser Aushorganisation ein gewisser Herr Kroj ist, der im Parlament mit den Tschechnationalen die Trompete geblasen hat und daß die Herrschaften bestrebt sind, die Eisenbahner in die nationale Hege zu verwickeln und zu zersplittern.

Herr Loehr (der, wie bekannt ist, aus der sozialdemokratischen Partei ausgeschlossen wurde, dann bei den Christlichsozialen und Tschechnationalen Zuflucht gesucht und endlich bei den Deutschnationalen Aufnahme gefunden hat) begann nun mit der Verteidigung des Abgeordneten Kroj, indem er meinte, dieser habe sich bloß einen Wig erlaubt, wozu Genosse Weseley sofort bemerkte, daß auch die Tschechnationalen nur Wig gemacht haben, dabei sei aber das Parlament geschlossen worden — das erste Volkshaus, auf das die arbeitende Bevölkerung ihre Hoffnungen gesetzt hat.

Nun erzählte Loehr von allem möglichen, aber nur nichts von seiner Organisation; er meinte, daß wir in einer Zeit leben, wo schon Schuhputzmaschinen und Automobile, die Geschosse abfeuern, erfunden sind, hielt dann eine Brandrede gegen das Großkapital (Wenn das die deutschnationalen Fabrikanten erfahren!) und schilderte das Elend des arbeitenden Volkes, wobei ihn Genosse Weseley fortwährend unterbrechen mußte, indem er ihm vorhielt, daß ja alles das, was er da an Sachlichem vorbringe, sozialdemokratische Argumente sind, die er noch von der Zeit her kenne, als er noch Sozialdemokrat gewesen.

Endlich ließ sich dann Herr Loehr doch herbei, deutschnational zu sprechen, geriet aber dabei sofort in eine Sackgasse. Als er pathetisch ausrief: „Wir Deutsche müssen die deutsche Scholle gegen das Slawentum verteidigen!“ unterbrach ihn die Versammlung mit den Worten: „Wir wollen keine nationale Verhegung unter den Eisenbahnern, wir wollen einig unser Recht vertreten!“ Wohl meinte Herr Loehr, daß in wirtschaftlichen Fragen ja seine Organisation mit den anderen nationalen Eisenbahnerorganisationen, wie zum Beispiel mit der „Jednota“, ohnehin einig vorgehe, aber Genosse Weseley führte den Herrn sofort ab, indem er darauf hinwies, daß mit dieser Argumentation nur wieder bewiesen ist, daß wir keine nationalen, sondern bloß eine einzige internationale Organisation brauchen können.

Und als alle Phrasen und Mätzchen nicht verfangen wollten, verlegte sich Herr Loehr in echt deutschnationaler Manier auf Verdächtigungen. Freilich war er vorsichtig und meinte nur, die „Exekutive“, der auch die Sozialdemokraten angehören, habe sich auf vier Jahre dem Eisenbahnministerium gegenüber gebunden. Wohl hat ihn Genosse Weseley unzähligemale aufgefordert, er möge doch als „deutscher Mann“ für das, was er behaupte, auch einstehen und Namen nennen, da ja „Exekutive“ ein unverständliches Fremdwort sei und niemanden vor die Schranken des Gerichtes fordern könne; aber alles war umsonst, denn der „deutsche Held“ kniff aus und wollte absolut keine Namen nennen. Als ihn Genosse Weseley nicht weiterreden lassen wollte, meinte Herr Loehr endlich, er könne keine Namen nennen.

Als der Vorsitzende Herr Reindl (ein besonderes Geisteskind) sah, daß unter solchen Umständen aus der Zahlstelle nichts werden könne, erklärte er, daß man heute die Konstituierung nicht vornehmen könne und er deshalb die Versammlung schliesse. Nun ging aber der Sturm los. Genosse Weseley protestierte gegen dieses echt deutschnationale Vorgehen, das darin bestehe, den Gegner zuerst zu verleumben und ihm dann das Wort zur Entgegnung

zu befohlen, er hat ihr g'sagt, daß er sonst keine Blumen mehr bei ihr kauft, er könnt' auf 'n Altar der heiligen Jungfrau keine Blumen mehr leg'n, die ein schlecht's Mensch bund'n hat. (Leidenschaftlich): Und ich bin kein schlecht's Mensch, wir hab'n uns gern g'habt und ehrlich fortrbracht und daß wir nicht g'heirat't hab'n...“

Vorsitzender: „Schreiben Sie nicht so, wir kennen solche Komödien. Na und?“

„Dann hab'n wir fort g'mußt. — Für 's Blumenbind'n hat 's Zimmer nichts kost. — So glücklich war'n wir — niemand hat uns dann mehr nehmen woll'n. Der Pfarrer hat alle abgeredet. Eine Sünde wär 's, hat er g'sagt, wenn zwei ohne priesterlichen Seg'n zusammenwohnen, und mich hat er aus der Kirche gejagt. Ich hab' mich so viel geschämt. Unser Kind hat er nicht taufen woll'n, weil 's ein Banfext wär. — Mein... unser Kind...“

Vorsitzender: „Aber schreiben Sie doch nicht so!“

„Ich hab' dem Hans nichts gesagt, weil er sonst zornig wor'n wär. Wie lang hat 's dauert, bis wir wieder wo wohnen hab'n können! — Der Bot'mischl hat uns aufg'nommen. Da hat der Pfarrer in der Predigt g'sagt, daß das öffentlich's Aergernisreg'n wär, wenn zwei, so wie wir z'amm'wohnen tä'n, und hat auf die Botin mit 'n Finger g'wieft'n, weil sie uns g'nommen hat. Da ist die Botin fast krank wor'n und wir hab'n wieder fort müß'n.“

Vorsitzender: „Waren Sie selbst in der Predigt?“

„Nein.“

Vorsitzender: „Dann wissen Sie auch nichts davon!“

„Die Botin hab'n mir 's g'sagt.“

Vorsitzender: „Ich bitte, nur das auszusagen, was Sie selbst gehört und gesehen haben, nicht, was andere Ihnen sagten.“

Die Zeugin erzählt weiter: „Niemand hat sich uns mehr zu nehmen getraut und drum hab'n wir im Wag'n'schup'n g'schlaf'n, beim Schmied, wo der Hans in Arbeit war. Da ist der Pfarrer wieder kommen. Geschrie'n hat er, daß der ganze Hof mit seiner Stim'm' ausg'füllt war. Dem Schmied hat er Vorwürf' g'macht und g'sagt, er duib' 's nicht in der Gemeinde, und wenn der Schmied nicht alle zwei hinauswirft, wird er schau'n, daß kein anständiger Christ die Schmiede mehr betritt. Eine Schand' für 'n gang'n Ort wär eine solche Wirtschaft.“

zu entziehen. Da die deutschen Reden aus Nikolsburg mittlerweile zur Tür hinausgelaufen waren, so mußte eine neue § 2-Verammlung improvisiert werden, worauf Genosse Weseley das Referat des Herrn Loehr, der noch sitzen geblieben war, gründlich zersäuferte. Er griff auf das Jahr 1893 zurück, in dem die sozialdemokratische Gewerkschaft der Eisenbahner gegründet worden ist — zu einer Zeit, als sich noch keine nationale Partei um die verachteten Eisenbahner gekümmert hat. Als die Regierung Vadeni die Eisenbahnerorganisation aufgelöst hatte, da erübrigte den Tschechnisch- und den Deutschnationalen nur ein häßliches Lächeln, denn ihnen war die Rechtslosigkeit der Eisenbahner willkommen. Jetzt aber, wo wir dank des aufopfernden Kampfes der Sozialdemokraten ein allgemeines Wahlrecht haben, drängen sich alle bürgerlich-nationalen Parteien an die Eisenbahner heran, um ihnen die Stimmen abzubetteln. In der Hand zahlreicher Tabellen bewies dann Genosse Weseley, welche Verbesserungen der Befoldungsverhältnisse der sozialdemokratischen Organisationsarbeit zu verdanken sind. Wenn alle Bediensteten nicht zufriedengestellt werden könnten, so sei dies nicht Schuld der koalitierten Eisenbahnerorganisationen, sondern nur den Deutschnationalen, Tschechnationalen, Christlichsozialen und dem Polenklub zu verdanken, denn diese haben im Parlament den traurigen Mut aufgebracht, den bekannten sozialdemokratischen Dringlichkeitsantrag des Genossen Dr. Ellenbogen, es seien 20 Millionen Kronen über das Prälminare hinaus für die Aufbesserung der Bezüge der Staatsbahner zu verwenden, niederzustimmen.

Als Herr Loehr sich da den Zwischenruf gestattete, daß 20 Millionen Kronen viel zu wenig gewesen wären, fragte ihn der Redner, ob er bei den Deutschnationalen schon so gut versorgt sei, daß er so ohnmächtig 20 Millionen zum Fenster hinauswerfen könne. Uebrigens, sagte Genosse Weseley, hätten die Sozialdemokraten freudig zugestimmt, wenn die Deutschnationalen mehr gefordert hätten, aber den Deutsch- und Tschechnationalen und Christlichsozialen hat es sich nur darum gehandelt, die Sozialdemokratie um einen Erfolg zu bringen, wenn auch dabei die Eisenbahner um 20 Millionen geschädigt werden mußten. Die einzig richtige Antwort auf diese schmachtvolle Haltung der national-christlichsozialen Parteien sei darum, daß die Eisenbahner diesen Leuten überall die Tür weisen.

Reicher Beifall lohnte die Ausführungen des Redners und Herr Loehr wird schon wo andershin auf Gimpelgang ausgehen müssen, denn in Feldsberg ist absolut kein Boden für die Gauleiten einer Kroj-Partei.

Konferenz

der Bahnrichter und Vorarbeiter im Direktionsbezirk Linz.

Am Dienstag den 2. Februar l. J. fand in Linz eine Konferenz der Bahnrichter, Vorarbeiter und Partieführer statt, welche von den meisten Sektionen des Linzer Direktionsbezirktes mit Delegierten gut besucht war, obwohl gerade dieser Tag infolge der großen Schneeverwehungen in Oberösterreich für diese Kategorie sehr ungünstig war.

Außerdem waren Delegierte erschienen von den Direktionsbezirkern Bilsen und Wien, von den Stationen Budweis, Gmünd, Wien etc.

Genosse Weiser begrüßte mit herzlichsten Worten die Erschienenen und gab den Zweck der Konferenz bekannt. Von vielen Genossen waren Zustimmungsschreiben eingelangt, so auch vom Genossen Deml für die organisierten Bahnrichter der Bahnerhaltungssektionen Eger, Karlsbad.

In das Präsidium wurden gewählt die Genossen Schulz (Gmünd) als Vorsitzender und Traun (Linz) als Schriftführer.

Die Aug'n müßt' sich der ausschämen, der ein berartiges G'findl unter seinem Dach leide, den könnt' er gar nicht losprechen...“

Der Vorsitzende spielte nervös mit dem Bleistift. Von Zeit zu Zeit unterbrach er die Zeugin mit der Ermahnung, doch endlich zur Hauptsache zu kommen. „Erzählen Sie uns von dem Augenblick, wo sich der Angeklagte auf den Herrn Pfarrer gestürzt hat.“

„Der Richter, der Hans ist schon furchtbar zornig gewes'n und ich hab' ihn nur mit Müß' halt'n können. Der Pfarrer hat nicht aufgehört zu schimpf'n von schlecht'm Beispiel, kiederlichem Leben, sogar Schlamp'n hat er mich geheiß'n. Noch immer hab' ich den Hans, der fortwährend hinaus wollte g'halt'n. Wie der Pfarrer aber schreit: „Schmieb, wirf da schlecht's Mensch, die schamlose Dirne hinaus!“ war 's g'fest. Der Hans hat 's Wagenmittel g'nommen und ist hinausgestürzt und hat 'n Pfarrer auf 'n Schädel g'schlag'n. Er hat m' ä's's'n, Herr Richter, weil ich kein schlecht's Mensch bin und keine Dirne, und so hat er m' ä's's'n...“

Staatsanwalt und Richter sprangen auf, um dem leidenschaftlich rufenden Mädchen zu erklären, daß das schöne Ansehen der „Schlagennüssen“. Lauter aber und mit respektvollen Gebärden ruft sie zitternd und weinend: „Ja, er hat m' ä's's'n, ich bin kein schlecht's Mensch, der Pfarrer ist ein Schuft ein...“

Große Empörung hat alle am Richterlich erfährt. Sie protestierten gegen die Meinung der Zeugin, ein allgemeiner Wirrwarr entsteht. Man versteht unter den vielen Rufsen nur den einen gellenden Schrei, der aus einer gequälten und zertretenen Menschenseele kam: „Wir waren so glücklich — der Pfarrer ist schuld... Hans! Hans!“ Sie streckt beide Arme nach dem Angeklagten aus, während sie auf Befehl des Vorsitzenden von Aufsehern weinend und schluchzend zur Tür hinausgedrängt wird. Noch am Gang ruft sie: „Nicht einperren — Hans! Hans!“

Der Angeklagte hat sich mittlerweile kaum gerührt. Wohl ist er aufgefunden und in seinem Gesicht zuft es nervös, aber kein Laut kommt über seine Lippen. Er hat in der sechs Monate langen Unteruchungshaft an so vielen Beispielen gesehen, daß in diesem Hause die Menschenrechte nichts gelten, sondern nur die Paragraphen und die Hausordnung. Einen langen, innig-

Als Tagesordnung wurde aufgestellt:

1. Die Lage der Bahnrichter und die stiefmütterliche Behandlung derselben bei den letzten Zugeständnissen des Eisenbahnministeriums.

2. Wie verbessern die Bahnrichter ihre Lage.

3. Anträge und Anfragen.

Beim ersten Punkt der Tagesordnung wurde von allen Rednern an drastischen Beispielen die Lage der Bahnrichter, Vorarbeiter und Partieführer besprochen und klargestellt, daß die Bahnverwaltung die Arbeiter der Bahn-erhaltung immer sehr stiefmütterlich behandelt, trotzdem die Arbeit dieser Kategorien physisch bedeutende Leistungen auferlegt. Nicht nur den Unbilden der Witterung, der immer größeren Verantwortung bei der stetigen Zunahme des Verkehrs sind diese Kategorien ausgesetzt, sondern auch die geistigen Leistungen werden immer mehr, durch die fortschreitende Technik und Verbesserung im Eisenbahnwesen. Gar mancher Inspektor hat keine Idee, was es heißt, unter den heutigen wirtschaftlichen traurigen Verhältnissen mit Mut und treuer Pflichterfüllung die Theorie ins Praktische bei der Bahnerhaltung durchzuführen. Dazu kommt noch, daß die Bestimmungen, welche im Interesse des Personals und der Bahn geschaffen wurden, in jeder Sektion anders ausgelegt und meist zu Ungunsten der Arbeiter durchgeführt werden.

Genosse Solzer aus Wien besprach die Forderungen, welche bei der letzten Konferenz in Wien am 5. Dezember 1907 aufgestellt wurden und wovon bis heute fast nichts durchgeführt worden ist.

Nach längerer, sehr sachlich geführter Debatte wurden folgende Punkte einstimmig angenommen:

Anträge für die nächste Zentralpersonal-Kommissions-Sitzung:

1. Der Anfangsgehalt für Bahnrichter soll 1000 Kr. betragen. (Bereits eingebracht.)

2. Einreihung der Bahnrichter in die I. Dienerkategorie mit dem Endgehalt von 1800 Kr. (Bereits eingebracht.)

3. Die Abancementwartzeit soll bis 1400 Kr. je zwei Jahre von 1400 bis 1800 Kr. je drei Jahre betragen. (Ein weitergehender Antrag wurde bereits eingebracht.)

4. Das Quartiergehalt soll bei 900 Kr. 400 Kr. und so steigend bis zur Gehaltsstufe von 1800 Kr. 800 Kr. betragen. (Bereits eingebracht.)

5. Den Bahnrichtern z. B. soll ein monatliches Schuhpauschale von 10 Kr. gewährt werden. (Bereits eingebracht.)

6. Einführung von permanenten Dienstfahrliegitationen. (Bereits eingebracht.)

7. Schaffung einer den Dienst genau präzisierenden Instruktion. (Bereits eingebracht.)

8. Für jeden Bahnmeisterstation müssen mindestens zwei definitive Bahnrichterposten nominiert werden. (Bereits eingebracht.)

9. Festlegung einer genauen Dienstenteilung, ebenso der freien Tage und volle Bezahlung für geleistete Ueberstunden. (Bereits eingebracht.)

10. Zulassung zur Bahnmeisterprüfung bei 1200 Kr. Gehalt.

11. Ernennung zum Unterbeamten bei der Gehaltsstufe von 1200 Kr.

12. Abänderung des Titels „Bahnrichter“ in „Bahnmeisteranwärter“.

13. Bei Stabilisierung der Bahnrichter soll bei eigenem Ansuchen in der Regel der Dienstalters berücksichtigt werden. (Bereits eingebracht.)

14. Ausfolgung einer blauen Brotschmuntur ohne Verlängerung der Tragdauer der übrigen Montur.

15. Beteiligung der Vorarbeiter und Partieführer mit der gleichen Montur wie für die Bahnrichter.

16. Gewährung eines Streckenpauschals von monatlich 20 Kr. für Bahnrichter analog den Bahnmeistern.

17. Ausfolgung eines Schreibmaterialpauschals für Bahnrichter, Vorarbeiter und Partieführer analog den übrigen Kategorien. (Bereits eingebracht.)

18. Vorarbeiter, Partieführer sollen im Lohn höher stehen als die Oberbauarbeiter, ebenso soll ihnen ein Erholungsurlaub analog den Bahnrichtern gewährt werden. (Bereits eingebracht.)

19. Ausfolgung der Amtsblätter.

Schmerzrüllten Blick sendet er der Geliebten nach, dann sinkt er wieder auf die Armesührerbank. Träumend starrt er vor sich hin, die Verhandlung interessiert ihn nicht im geringsten, seine Gedanken weilen bei seinem Weib und bei seinem Kind.

Der Vorsitzende schließt die Episode mit dem Bemerkten: „So eine freche Person!“ Dann fragt er den Angeklagten, ob ihm seine Tat reue. Schon wollte er Ja sagen, da fällt ihm seine kleine Gefährtin ein, die getreulich mit ihm Lust und Leid geteilt hat und die der Pfarrer eine Dirne nannte, es fiel ihm sein herziges Kind ein, das zarte Engelchen, das der Pfarrer einen Pantler hieß, und ohne eine Antwort zu geben, seht er sich trotzig nieder. Der Staatsanwalt macht sich eine Notiz...

Es wurden noch weitere Zeugen vernommen. Der Schmied, der dem Angeklagten das denkbar beste Zeugnis ausstellte, und der Pfarrer, der einen leidenschaftlichen Ausfall auf das größte der Paster, auf das Konkubinat, macht, dann wurde die Verhandlung geschlossen.

Der Staatsanwalt hält eine lange Rede von dem Edelmut des Herrn Pfarrers, der in seinem Bestreben, das Laster zu beseitigen, von dem rohen Angeklagten schwer verletzt wurde.

Das Gericht sprach den Angeklagten des Verbrechens der schweren Körperverletzung schuldig und verurteilte ihn zu 18 Monaten Kerker. — Während die Geliebte des Verurteilten bei gut-herzigen Menschen, die sie aufnahmen, um ihr zertrümmertes Glück weint, steht der vom dem schweren Schlag endlich wieder gesündete Pfarrer in der Kirche vor dem Altar und schaut seiner Mätin zu, wie sie Blumen um die Statue der heiligen Jungfrau winnet.

Jetzt blickt sie sich in der Kirche um, und als sie sieht, daß die Kirche leer ist, beugt sie sich ein wenig von der Leiter und flüstert dem Pfarrer zu:

„Vergiß nicht aufs Kostgeld schicken, sonst kommt sie wieder her und nimmt den Bub'n mit und die Leute werd'n aufmerk-sam. Verdächtig ist's ihnen ohnehin schon. Mußt'n weiter weg geh'n, den Frab'n.“

Der Pfarrer nickt verständnisvoll, während sie die letzten Blumen um die Statue legt. Dann gehen beide hinaus. Die geschmückte heilige Jungfrau schien zu lächeln. War's vor Freude über die schönen Blumen oder darüber, daß nun in der ganzen Gemeinde niemand mehr im Konkubinat lebt...?

20. Einteilung der Bahnmeisterstationen in der Weise, daß ein solcher acht Kilometer Länge nicht übersteigen soll.

21. Entschädigung der im Jahre 1901 ernannten Aushilfs-bahnrichter durch Ueberstellung in eine höhere Gehaltsstufe.

22. Nach 35jähriger anrechenbarer Dienstzeit Ueberstellung in die Provision, auch ohne eigenes Ansuchen, eventuell Kranken-jahr. (Ein weitergehender Antrag wurde bereits eingebracht.)

23. Neuausgestellten ist mit Ausnahme der Wintermontur als auch der der Brüllschleibung, die übrige Montur in zwei Garnituren beizustellen.

24. Bei Arbeiten außerhalb des Domizilortes oder über-haupt dort, wo sie nicht zu Hause ihr Mittagmahl einnehmen können, soll 1 Kr. Entschädigung bezahlt werden. (Bereits ein-gebracht.)

Anmerkung: Wir haben bei einer Reihe der vorstehenden Forderungen bemerkt: „bereits eingebracht“ oder „wurde bereits ein weitergehender Antrag eingebracht“, weil seitens des Zentral-ausschusses der Personalkommission, beziehungsweise seitens des Zentralarbeitersausschusses bereits im Vorjahre, und zwar in den Sitzungen vom 25., 26. und 27. Dezember 1907 gleichlautende oder weitergehende Anträge hinsichtlich dieser Forderungen der Bahnwächter eingebracht und angenommen wurden.

Im weiteren wurde folgender Antrag einstimmig gefaßt:

Die Zentrale soll in kürzester, geeigneter Zeit eine Reichs-konferenz der Bahnrichter, Vorarbeiter und Partieführer nach Wien einberufen und soll von dieser Konferenz weg eine Deputa-tion die Wünsche und Forderungen beim Eisenbahnministerium vorbringen.

Ebenso sollen alle Ortsgruppen rechtzeitig von der Ein-berufung dieser Konferenz verständigt werden.

Gierauf wurde zum zweiten Punkt der Tagesordnung geschritten und besprach Genosse Weiser in klarer, sach-licher Weise, wie sich die Bahnrichter als auch die Eisen-bahner überhaupt durch den Ausbau der Organisation und durch kräftige Mithilfe ihre wirtschaftliche Lage als auch die Dienstverhältnisse verbessern können. Lebhafter Beifall folgte diesen trefflichen Ausführungen.

Nachdem noch Genosse Schütz die Verhältnisse der Bahnrichter in Gmünd und Genosse Solzer über den Klub der Bahnrichter in Wien und die dortigen Verhält-nisse besprochen, wurde nach Erledigung einiger Anfragen beim dritten Punkt der Tagesordnung die Konferenz nach vierstündiger Dauer geschlossen.

Also nun auf zu eifriger Organisationsarbeit! Bei treuem Zusammenschluß und Solidarität wird der Erfolg nicht ausbleiben!

Konferenz

der Zugbegleiter der k. k. Staatsbahndirektion Wien und der k. k. Nordbahn.

(Wiener Domizil.)

Am 25. Jänner 1909 fand in Türkes Restauration, Wien, IX., Porzellangasse 50, eine Zugbegleiterkonferenz statt, welche die Ortsgruppe IX im Einvernehmen mit der Ortsgruppe XV einberufen hat. Es waren vertreten die Ortsgruppen Wien IX, XV und Nordbahn, Floridsdorf, Guggenbürg, Schwarzenau, Gmünd, Krems, St. Pölten, Gainsfeld, Wittmannsdorf und Klosterneuburg.

Die Konferenz begann um 10 Uhr vormittags. Die Tagesordnung lautete:

1. Bericht der Zugbegleiter-Personalkommissions-mitglieder der k. k. Staatsbahndirektion Wien: Wabitsch, Knottel.

2. Regelung der Wahl der Turnusvertrauens-männer:

- a) Bericht: Flögel, Swoboda;
- b) Vorschläge und Anträge;
- c) Beschlußfassung.

3. Ausbau des Vertrauensmänner-systems bei den Zugbegleitern: Schober.

4. Einhaltung des Rangsstatus bei den Ernennun-gen: Wabitsch.

Genosse Flögel begrüßte im Namen der Orts-gruppen Wien IX und XV die Erschienenen und verwies auf die Wichtigkeit dieser Konferenz, die die Aufgabe hat, zu dokumentieren, daß die Zugbegleiter des Wiener Direktionsbezirkes mit aller Energie den Wunsch aus-sprechen, endlich eine endgültige und einheitliche Wahl-vorschrift zur Wahl der Turnusvertrauensmänner zu er-halten. Die Gegenarbeit der Direktion und der Bahnämter zur Verschlechterung der Turnusse, um auf Kosten der Zugbegleiter Ersparnisremunerationen zu erzwingen, muß endlich beseitigt werden.

Ueber Antrag des Genossen Knottel wurde die Tagesordnung dahin abgeändert, daß der erste als zweiter Punkt gesetzt wurde.

Ins Präsidium wurden gewählt: Wabitsch als erster, Flögel als zweiter Vorsitzender; Swoboda als erster, Degen als zweiter Schriftführer.

Nachdem Genosse Wabitsch die Veränderung der Tagesordnung festgelegt und betont hatte, daß sich die Konferenz bemüht ist, daß die Regelung der Wahl der Turnusvertrauensmänner eine Hauptaufgabe der Zug-begleiter ist, ergriß zu diesem Punkt Genosse Flögel (Wien IX) das Wort. Zunächst schilderte er die Erstellung der Turnusse zur Zeit vor dem Erlasse des Eisenbahn-ministeriums, während welcher wohl die Direktion das Recht gehabt hatte, die Turnusse allein zu erstellen. Daß damals ein großer Unfug in dieser Erstellung geherrscht haben mußte, ersieht man aus dem Umstand, daß sich das Eisenbahnministerium veranlaßt sah, durch einen diesbe-züglichen Erlaß die Erstellung der Turnusse zu regeln. Und diesem Erlaß folgten unter anderen auch die „Vor-schriften“ betreffend die Bemessung der Dienst- und Ruhe-zeit“, Vorschriften, die deutlich erkennen lassen, daß das Eisenbahnministerium mit der Erstellung der Turnusse noch immer nicht zufrieden war. Die Organisation war damals noch nicht stark genug, um eingreifen zu können; es waren daher die Zugbegleiter insofern vogelfrei, als ihnen weder das Bahnamt, noch die Direktion ein Recht zur Erstellung der Turnusse einräumte. Erst Genosse Wabitsch ermunterte uns, den Erlaß des Eisenbahn-ministeriums auszunützen. Und nach und nach haben wir uns auch die Position erungen, daß wir auf Grund des Erlasses unsere Vertrauensmänner wählen. Die Staats-bahndirektion Wien geht zwar von dem Grundfatz aus, daß wir nicht Vertrauensmänner, sondern Vertreter des Personals haben. Es wird ferner betont, daß diese Ver-treter nur während der Erstellung der Turnusse, das heißt während des Zusammentritts der Turnuskommission als

Vertreter des Personals gelten. Der Standpunkt, den aber wir diesbezüglich einnehmen, ist jedoch der, daß die Ver-treter des Personals als Vertrauensmänner zu gelten haben, und zwar nicht nur während der Periode des Turnuserstellens, sondern zumindest während der Turnus-dauer. Wir wollten ferner nicht die Politik in die Turnusse bringen. Der Direktion ist es jedoch gelungen, unsere gelben Gewerkschaften in diese Verhältnisse einzuschleiben. Auf Verlangen dieser gelben Gewerkschaften gab sie auch eine Wahlvorschrift heraus, mit welcher wir auf keinen Fall zufrieden sein können. Nicht nur die Wahl unseres Vertrauensmannes, sondern auch seine Stellung muß eine andere werden. Diese Angelegenheit nach unserem Wunsch und Willen abzuändern, ist Sache dieser Konferenz. (Beifall.)

Genosse Swoboda bemerkte einleitend, daß der den Delegierten schriftlich übermittelte Antrag bereits im August 1908 der Direktion Wien und dem Eisenbahn-ministerium unterbreitet wurde, daß jedoch bis heute von gar keiner Seite eine Antwort zurückgekommen ist. Es geht nicht an, daß man unsere Eingaben bloß für den Papierkorb würdig erachtet. Es muß deshalb mit aller Energie und unausgesetzte darauf hingearbeitet werden, daß unsere Wünsche die entsprechende Berücksichtigung finden. Wir haben daher den Vorschlag zu einer Wahl-vorschrift zum Antrage in dieser Konferenz erhoben, weil wir glauben, daß man höheren Orts einem Beschluß einer solchen Konferenz nicht ausweichen können wird.

Im Gegensatz zu den Gelben und daher auch im Gegensatz zur Direktion stehen wir Zugbegleiter auf dem Standpunkt, daß alle Zugbegleiter, und unter diesen auch die Bremser, zur Wahl von Vertrauensmännern be-rechtigt sind. Nachdem wir ferner in alle Institutionen, sei es in die Krankenkasse, sei es in den Provisionsfonds, nach dem allgemeinen Wahlrecht wählen, so fordern wir auch das allgemeine Wahlrecht in die Turnuskommission. Wir fordern dies, da wir die Gleichstellung des Stunden-geldes ebenso energisch vertreten haben. So wie die Stunde des Güterzugsdienstes ebensoviele dauert wie die des Personenzugsdienstes, so ist die Fürsorge für den Turnus beim Bremser eine gleich intensive wie beim Oberkondukteur, beim ersten um so mehr, weil ja oft seine Existenz vom Turnus abhängt. Wir erklären darum den Turnus für ein Heiligtum des Zugspersonals, über welchen zu wachen wir die erste Berechtigung haben müssen. Darum verurteilen wir mit aller Schärfe einen so gewaltsamen Eingriff, wie ein solcher in Wien II durch die Aufhebung des Zuges 77 durch die ungerechtfertigte Einflußnahme des Bahnamtes verursacht wurde, durch welchen nicht weniger als 16 Mann zur Entlassung gebracht wurden. Wir müssen deshalb darauf bestehen, daß wir unbedingt Zugbegleitervertrauens-männer besitzen, die nicht nur während der Dauer der Turnuserstellung, sondern in der Dauer von zwei Jahren alle Angelegenheiten der Zugbegleiter regelnd als solche gelten. Rücksichtlich dessen ist es notwendig, daß diese Vertrauensmänner kommissionelle Besprechungen abhalten, ich will sagen, damit sie dies tun können, sollen wir trachten, nur organisierte Zugbegleiter in die Turnus-kommission zu entsenden. Schon deshalb ist eine Beauf-sichtigung der Wahl vonnöten. Wir haben in unserem Vor-schlage eine diesbezügliche Vorsorge getroffen, die jedenfalls so lokal gehalten ist, daß auch eine andere Partei nicht zu Schaden kommen kann.

Redner verlas nun folgenden Antrag:

1. In die Turnuskommission werden in jeder Zug-station vom gesamten im Zugbegleitungs-dienst ver-wendeten Personal für jede Gruppe zwei Vertrauensmänner mit einfacher Stimmenmehrheit auf die Dauer von zwei Jahren gewählt, und zwar: zwei für den Personenzugsdienst, zwei für den Gepäck- und zwei für den Güterzugsdienst. (In jenen Domizilen, in welchen die eine oder die andere Kategorie nicht besteht, werden für die fehlende auch keine Vertrauensmänner gewählt.)

2. Gleichzeitig wird für jede Gruppe ein Ersatzmann gewählt, welcher beim Ausscheiden eines der Vertrauens-männer an dessen Stelle zu treten hat.

3. Die gewählten Vertrauensmänner sind verpflichtet, in allen das Zugspersonal betreffenden Fragen und dienst-lichen Anliegen bei der vorgeesehenen Behörde vorzu-sprechen.

4. Die Wahl erfolgt ohne Zwang, geheim, schriftlich mittelst verrechnbarer Stimmzettel in Anwesenheit eines Mitgliedes der vorher bestanden Turnuskommission, wel-ches von dieser bestimmt wird.

5. Die Wahl ist rechtzeitig innerhalb vier Tagen durchzuführen und werden die Wahltage zehn Tage früher vom Bahnamt bestimmt und dem Personal bekannt-gegeben.

6. Jeden Wahltag nach Schluß der Stimmzettel-abgabe beziehungsweise Abnahme wird im Beisein des Vertrauensmannes das Skrutinium vorgenommen, das Resultat in das über die Wahlhandlung zu führende Pro-tokoll eingetragen und von dem mit der Wahlhandlung Betrauten gefertigt.

Redner schloß mit dem Wunsch, daß dieser Antrag bei den Delegierten lebhaftem Interesse begegnen und zu einer gründlichen Beratung führen möge. (Beifall.)

Genosse Straßer (Wien I) schilderte die Turnus-verhältnisse auf dem Westbahnhof, wo er in seiner Eigen-schaft als Turnusvertrauensmann die Erfahrung machen mußte, daß man vielfach nicht die geringste Ahnung von dem Erlaß des Eisenbahnministeriums hatte. Er sagte, daß von Parteischattierungen im besondern noch keine Rede sein könne, daß also eine faktische Organisation von Gegnern nicht besteht. Aber das, was unseren Bestrebungen entgegenarbeitet, ist eine Lüge-machination. Wir haben auch nach eifrigem Studium und nach reichlicher Ueber-legung uns bestimmt gefunden, für diesen Antrag zu stim-men. Eines aber dürfte wohl zu erwägen sein: die Dauer des Wahltermins scheint mit vier Tagen zu kurz bemessen zu sein. Redner stellt den Antrag, den Termin auf sechs Tage zu erweitern.

Genosse Bögebauer (Krems) begrüßt es, daß endlich die falsche Idee der Zugbegleiter: viel fahren — viel verdienen, fallen gelassen wurde. Daß diese Idee die Zugbegleiter so lange beherrschte konnte, daran war ge-wiß der Umstand schuld, daß die Zugbegleiter zueinander nicht ganz kameradschaftlich sind. Redner bemängelt, daß den Vertrauensmännern die Fahrordnungen zur Erstellung

der Turnusse nicht zeitgerecht zugestellt werden. Er begrüßt den Antrag aufs freudigste, der endlich den Erlaß des Eisenbahnministeriums ergänzen wird.

Genosse Gluttig (Klosterneuburg) verurteilt es auf das entschiedenste, daß beim erhöhten Verkehr im Sommer das Fahrpersonal aus den Magazinen ergänzt wird, diese Leute aber dann im Winter wieder entlassen werden.

Genosse Forde (Gütteldorf) tritt, bezüglich der Norm von zwei Vertrauensmännern die Station Gütteldorf auszuweichen, da durch die Größe des Personalstandes und die Schwierigkeiten in der Erstellung der Turnusse mit zwei Vertrauensmännern nicht das Auslangen gefunden werden kann.

Genosse Knottel (Nußdorf) weist nach, daß stets die tüchtigsten Vertrauensmänner gewählt werden müssen, durch welche wir bereits zu dem vorliegenden Antrag gekommen sind, der das grundlegende Element zur Erstellung der Turnusse darstellt.

Genosse Mayer (Wien I) wünscht, daß auch das Wahllokal in Betracht kommen möge. Er kann das Lokal der Dienstkommandierung dazu nicht empfehlen.

Genosse Bäschl (St. Pölten) gibt der Konferenz bekannt, daß in St. Pölten im Sommer 34 Magazin-arbeiter zum Fahrdienst verwendet werden.

Genosse Schöber (Wien II) beantragt, falls der Antrag angenommen wird, ein Komitee zu wählen, welches diesen Antrag als Vorschlag dem Eisenbahnministerium und der Staatsbahndirektion Wien überreicht.

Genosse Grün (Nordbahn) erzählt der Konferenz, daß sie vor zehn Jahren ganz annehmbare Turnusse hatten. Aber noch jetzt sind die Vertrauensmänner als solche so lange anerkannt, so lange der Turnus dauert.

Genosse Innerhuber (Wien II) beantragt, daß die im Punkt 5 vorgesehenen vier Tage und zehn Tage aufrecht erhalten bleiben sollen.

Genosse Kwiat (Nußdorf) gibt bekannt, daß die Zugbegleiter in Nußdorf seinerzeit 370 Dienststunden im Monat absolvieren mußten. Die Vertrauensmänner haben diese Leistung bereits auf 290 Dienststunden herabgestimmt.

Genosse Gluttig beantragt zur Geschäftsordnung Schluß der Redezeit. (Angenommen.)

Genosse Jemann (Wittmannsdorf) ist erstaunt, wie hier über Wert und Stellung der Vertrauensmänner gedacht und gesprochen wird. Dann liegt Wittmannsdorf in Sibirien, denn man hat dort überhaupt noch keine Vertrauensmänner.

Genosse Schwarzott (Nordbahn) wird für den Antrag stimmen. Des weiteren klärt er die Konferenz dahin auf, daß Kohlenarbeiter noch nie zum Fahrdienst herangezogen wurden.

Es sprachen noch die Genossen Wögebauer, Wabitsch und andere, worauf die Genossen Flögel und Swoboda im Schlußwort darauf verwiesen, daß die einhellige Zustimmung der Delegierten es vollständig darlegt, wie wichtig dieser Antrag für die Zugbegleiter ist.

Der Antrag wurde sodann mit der Abänderung des Punktes 5, in welchem der Wahltermin von vier auf sechs Tagen erweitert wird, einstimmig angenommen. Zur Heberreichung dieses Antrages bei der Staatsbahndirektion Wien und im Eisenbahnministerium wurde ein Komitee aus folgenden Mitgliedern gewählt: Wabitsch, Knottel, Forde, Nowak und Schöber.

Nach einer dreiviertelständigen Pause erteilte der Vorsitzende dem Genossen Knottel das Wort, der in seinem Referat ausführte, daß in den Personalkommissionen ein ungeheurer Wust von Anträgen einlief, ein Vorgang, der eigentlich weit entfernt von unserer Organisations-tätigkeit ist, die nur schrittweise das möglich zu Erreichende anstrebt.

Genossen aus der Provinz auseinanderzusetzen, um auch in die Provinz diese Errungenschaften zu verpflanzen. Die endliche Gleichstellung des Stundengeldes kostete gewiß einen großen Kampf, doch möge diese Errungenschaft nicht als die letzte verzeichnet werden.

Genosse Wabitsch betonte, daß bei Bemessung der Dienstzeit bei Erstellung der Turnusse nicht über 35 Prozent hinausgegangen werden möge. Es steht fest und dieses Zugständnis ist bindend, daß die gegenwärtigen Turnusse nicht verschärft werden dürfen.

Die Redezeit wurde nunmehr wegen der vorge-schrittenen Zeit auf fünf Minuten beschränkt.

Genosse Wögebauer beantragte, den beiden Genossen Wabitsch und Knottel für ihre Tätigkeit in den Personalausschüssen den Dank auszusprechen.

Genosse Gluttig fragt an, warum nicht auch jenen Konduktoren, welche mit 800 Kr. angestellt wurden, ein Jahr, beziehungsweise ein halbes Jahr im Advancement gefürzt wird? Er stellt dann noch folgenden Antrag: Werden Arbeiter aus Magazinen zc. während eines laufenden Jahres als Zugbegleiter verwendet, so sind diese als ständige Zugbegleiter aufzunehmen und sind so lange keine Aufnahmen durch das Bahnamt oder die Direktion zu erfolgen, als Bewerber für diesen Posten vorhanden sind.

Es sprachen noch die Genossen Träschl (Sig-mundsherberg), Wögebauer und Flögel, wofür letzterer ausführte, daß der vierte Punkt der Tagesordnung durch die Referate der Genossen Wabitsch und Knottel bereits erledigt sei. Nachdem der Antrag des Genossen Gluttig angenommen worden war, wurde den Referenten der Dank der Delegierten durch Erheben vom Sitzplatze ausgesprochen.

Resolutionen:

Genosse Swoboda: „Die heute am 25. Jänner 1909 in Wien, IX., Strabrhof, tagende Zugbegleiterkonferenz spricht ihr tiefstes Bedauern aus über die Art und Weise, wie die Staatsbahndirektion Wien die Wahl der Vertrauensmänner in die Turnuskommission in letzter Zeit vorzunehmen beabsichtigt.“

Die Konferenz protestiert gegen diesen von der Staatsbahndirektion Wien eingeführten Vorgang und wünscht, um endlich über diesen Gegenstand hinwegzukommen, daß der schon einmal eingebrachte und aus neue einzubringende Vorschlag des Wahlmodus voll und ganz Berücksichtigung finde.

Die Konferenz erwartet daher, daß das Eisenbahnministerium den dringenden Wunsch der Zugbegleiter ehe-balbigst und unbedingt Rechnung tragen wird!

Genosse Schöber: In der Ueberzeugung, daß eine Verbesserung der Verhältnisse für die Eisenbahnbediensteten nur durch eine starke, einige gewerkschaftliche Organisation möglich ist, eine solche eben nur durch eine zielbewusste, tatkräftige und ununterbrochene agitatorische Kleinarbeit erreicht und dauernd erhalten werden kann, beschließen die heute Versammelten, das Vertrauensmännersystem in unserer Organisation, dem Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein, auszubauen, und zwar:

Durch die Mitarbeit in den Ortsgruppen der Ge-werkschaft mit den übrigen organisierten Eisenbahnern. Durch öftere Einberufung von sämtlichen organi-sierten Zugbegleitern zu Versammlungen und Besprechungen über lokale Dienst- und Organisationsfragen.

Durch Abhaltung von eigenen und Teilnahme an Vorträgen der übrigen Organisationen.

Durch eifrige Verbreitung der sozialdemokratischen Presse. Durch Wahl von tüchtigen Genossen in die Turnus-kommissionen, welche die Aufgabe haben, menschenwürdige Turnusse zu erstellen, die Nichterhaltung der vorgeschriebenen Dienst- und Ruhezeiten abzustellen, auf die Verbesserung der Kasernen- und Unterkunfts-räume hinzuwirken und alle sonstigen dienstlichen Uebelstände zu bekämpfen.

Durch Anlegung, Vervielfältigung und Benützung von Listen über sämtliche Mitglieder und Nichtmitglieder in einer Kategorie und Station, zur Erzielung einer zweck-mäßigen Agitation von Mann zu Mann.

Diese Resolutionen wurden unter lebhafter Zustim-mung einstimmig angenommen. Um 7 Uhr abends wurde die Konferenz geschlossen.

Von der Südbahn.

Zum Zwecke der Durchführung der feinerzeitigen Zugständnisse im Sinne des Zirkulars 385 A hat die Südbahnverwaltung nunmehr folgende Erlässe herausgegeben:

Nr. 1780/E.

61.

In alle Betriebsinspektorate und österreichischen Wäherhaltungsektionen.

Personalangelegenheiten.

(Neubemessung der Bahnmeisterfreienpauschalien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 10. November 1908, Zahl 54.514, die Streckenpauschalien sämtlicher Bahnmeister von 240 Kr. auf 480 Kr. erhöht.

Die Anweisung der Differenzbeträge für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Februar l. J. hat in den nächstfolgenden Gehaltslisten per März l. J. zu erfolgen.

Wien, am 28. Jänner 1909.

Der Generaldirektor: Eger m. p.

Nr. 11.109/S.

552.

In alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Personalangelegenheiten.

(Anerkennung von Sterbequartalen nach im Aktivstande verstorbenen unverheirateten Bediensteten.)

Mit Beziehung auf Punkt III A 12 des Zirkulars 385 A 1907 wird folgendes verlaublicht:

Im Falle des Ablebens eines aktiven unverheirateten Bediensteten wird derjenigen Familienangehörigen des Verstorbenen, welche zur Zeit des Ablebens seinen Haushalt geführt hat, beziehungsweise welche von ihm ganz oder zum großen Teile erhalten worden ist, ein Sterbequartal in dem Ausmaße stätig gemacht, wie dasselbe der Witwe, beziehungsweise den Kindern nach einem im Aktivstande verstorbenen Bediensteten gebührt (Zirkular 291 A 1900 und Zirkular 62 A 1908).

So können die Krankheits- und Beerdigungskosten nach einem im Aktivstande verstorbenen unverheirateten Bediensteten, soweit sie nicht etwa aus den Mitteln der gesellschaftlichen Krankenkasse zu bestreiten sind, im nachgewiesenen Betrage bis zur Höhe des nach dem vorigen Absatze zu bemessenden Sterbequartals derjenigen Person ersetzt werden, welche jene Kosten tatsächlich bestritten hat.

Gesuche um Flüssigmachung des Sterbequartals, beziehungsweise um Bezahlung der Krankheits- und Beerdigungskosten sind unter Anschlag des Totenscheines bei derjenigen Dienststelle einzubringen, welcher der Verstorbene zuletzt unmittelbar unterstellt war.

Die Tatsache, daß der Gesuchsteller den Haushalt des Verstorbenen geführt hat, beziehungsweise von ihm erhalten worden ist, muß entweder von der Dienststelle, bei welcher das Gesuch eingebracht wird, oder vom Gemeinbeamten des letzten Aufenthaltsortes des Verstorbenen bestätigt sein.

Gesuchen im Sinne des Absatzes 3 sind Belege beizuschließen, aus welchen die Höhe der aufgelaufenen Krankheits- und Beerdigungskosten und die erfolgte Zahlung durch den Gesuchsteller zu entnehmen sind.

Die einlaufenden entsprechend instruierten Gesuche sind unverzüglich im Dienstwege an die vorgesetzte Direktion zu leiten. Dieses Zirkular ist dem gesamten angestellten Personal erweislich zur Kenntnis zu bringen.

Wien, am 17. Dezember 1908.

Der Generaldirektor: Eger m. p.

Ueber Intervention der Organisation hat die Südbahn weiters folgenden Erlaß herausgegeben:

Nr. 386/S.

In alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Gepäckdienst.

Gepäckfreigewicht auf Grund von Regiearten.)

Von unserem Personal sind Beschwerden darüber eingelangt, daß den Südbahnbediensteten und deren Familienmitgliedern bei Regiearten auf Grund der „Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnbediensteten“ die Beförderung des Reisegepäckes unter Zusage eines Freigewichtes an den Gepäckstellen verweigert werde.

Wir bringen Ihnen daher die einschlägigen Normen der „Bestimmungen und Gebührensrechnung für Regiearten“, Seite 4, Punkt 14, und des Handbuchs für den Transport von Personen und Reisegepäck, Seite 119, Spalte 6, zur genauesten Vornachachtung in Erinnerung.

Nach diesen Bestimmungen sind die Südbahn-Bediensteten (aktiv oder pensioniert) und Arbeiter, ferner deren Familienmitglieder (Frauen, Kinder, Dienstboten) berechtigt, bei Reisen mit Regiearten 25 Kilogramm Gepäckfreigewicht in Anspruch zu nehmen, gleichgültig, ob die Regiearten auf Grund von Einzelaufweisungen oder Legitimationen (Legitimationen für aktive Eisenbahnbedienstete, Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnbediensteten, graue Regieartenlegitimationen, temporäre Karten oder Zertifikate) gelöst worden sind.

Wien, am 5. Jänner 1909.

Die administrative Direktion: Raigl m. p.

Folgender weitere Erlaß betrifft die Frage der Unfälle:

Nr. 2354/IX.

54.

In alle Betriebsinspektorate und an alle österreichischen Stationen, Gehäuser und Werkstätten der Südbahn samt Nebenlinien.

Unfälle.

(Melbung und Berichterstattung über Verunglückungen beim Wagenkuppeln.)

Die k. k. Generalinspektion hat beanstandet, daß häufig in den Meldungen über Unfälle beim Ein- oder Aushängen von Wagenkuppelungen die Angabe der Nummer und Eigentumsmerkmale der betreffenden Wagen sowie die Angabe, ob die Wagen mit Sicherheitskuppeln und Stupplerhandgriffen versehen sind, fehlen.

Wie erhoben wurde, ist die Nichtbeachtung dieser mit Zirkular 366 A 1907 verlaublichten Bestimmung teils auf die Nachlässigkeit der mit der Ausfertigung von Meldungen betrauten Organe, teils darauf zurückzuführen, daß die Verletzten die Meldung von ihrem Unfall verspätet, das heißt zu einer Zeit erstatten, zu welcher die Ermittlung der vorerwähnten Daten nicht mehr möglich ist. Auch wird die Angabe, ob die Wagen mit Sicherheitskuppeln und Stupplerhandgriffen versehen sind, oft deshalb unterlassen, weil der Unfall mit der Art der Stupplungs-vorrichtung nicht in ursächlichem Zusammenhang steht.

Indem wir Ihnen die Bestimmungen des Zirkulars 366 A 1907 zur genauen Beachtung nachdrücklichst in Erinnerung bringen, machen wir Sie besonders darauf aufmerksam, daß bei Verlegungen, die sich beim Ein- und Aushängen von Kupplungen ereignen, die Angabe der Nummern und Eigentumsmerkmale der betreffenden Wagen sowie die Angabe, ob sie mit Sicherheitskupplungen und Kupplungsgriffen versehen sind oder nicht, unter allen Umständen, also ohne Rücksicht auf die Ursachen des Unfalles, zu machen sind.

Ferner ist das Personal neuerdings anzuweisen, Verlegungen, namentlich solche beim Kupplern, sofort zu melden, damit die erforderlichen Feststellungen unverzüglich vorgenommen werden können.

Für die Befolgung unserer Anordnungen machen wir die Stationsvorstände persönlich verantwortlich.

Die Bestimmung, daß die in Rede stehenden Angaben auch in die von den Betriebsinspektoren vorzulegenden Erhebungsberichte aufzunehmen sind, bleibt in vollem Umfang aufrecht.

Diese Daten sind endlich auch in allen jenen Fällen von Verlegungen beim An- und Abkupplern anzugeben, welche laut den Direktiven B auf dem Formular C zu melden sind.

Wien, am 27. Jänner 1909.
Die Maschinendirektion: Proffy m. p.
Die Verkehrsdirektion: Reßler m. p.

Zur Lage der Offizianten auf den k. k. Staatsbahnen.

(Von einem Offizianten.)

Wenn wir einen Artikel über diesen Gegenstand erst heute schreiben, so mag man uns mit Recht oder Unrecht vorwerfen, daß dies erst so spät geschieht; aber wir tun dies nicht, wie jene anderen bürgerlichen Fach- und Tagesblätter, um Mitleid bei der Außenwelt zu erregen oder gar aus egoistischen Motiven, um den Mitglieder- und Abonnentenkreis unter den Offizianten zu erweitern, sondern aus dem Pflichtgefühl, unserer dem Wohle aller Eisenbahner dienenden Organisation heraus die Lage jeder einzelnen Kategorie der Eisenbahner ungekünstelt, ohne jedwede Voreingenommenheit und trotz eines ethischen, aufrichtigen, nicht aber gehuchelten und theatralisch offen zur Schau getragenen Radikalismus, in objektiver, offener Weise im Lichte der Öffentlichkeit in unserem Fachblatt darzustellen. Die Lage der Offizianten auf den k. k. Staatsbahnen, namentlich aber auf den verstaatlichten Nordbahnlinien ist eine prekäre. Dies zu bestreiten wäre Bahnhwiß, denn trotzdem — und dies muß hier besonders den deutschnationalen und tschechischnationalen Prählerkreisen und Großtuereien vis-à-vis hervorgehoben — werden in den letzten vier Jahren einzig und allein durch die Macht und kluge Taktik der internationalen Organisation (nicht also durch Petitionen, Bittgänge und Memoranden) namentliche Vorteile, wir erwähnen bloß das Zeitavancement zu zwei Jahren ab 1400 Kr. zu 200 Kr. (wofür die Beamten bis heute noch ergebnislos kämpfen), errungen wurden, sind die Verhältnisse unter den Offizianten doch nicht viel besser geworden. Die materiellen Vorteile der ja nicht unwesentlichen Aufbesserungen wurden nämlich einerseits durch die fortwährend noch im Steigen befindliche Teuerung der wichtigsten Lebensmittel und Bedarfsartikel, andererseits durch den unerträglichen Fiskalismus des Staates (das können nennen sich die Nordbahner jetzt gut beurteilen), der von den kleinsten Bezügen seinen Tribut in Form von Dienstverleihungsgebühren, Quittungsstempeln, Besoldungssteuern zc. zc. fordert, weit überholt, man könnte sogar sagen illusorisch gemacht und sind heute schon ein Anachronismus. Dazu kommt noch, daß viele Zugeständnisse der letzten Bewegung, so namentlich das allseitige zweijährige Avancement, die Einführung der Kasse- und Kalkulationszulagen auf sämtlichen Linien der k. k. Staatsbahnen, die Herabsetzung des Mietzinspreises für Naturalwohnungen, die Uniformfrage zc. durch den bureaukratisch schlepptenden Gang und bei unserem bekannten österreichischen Amischimmel, trotzdem bereits ein halbes Jahr wieder verstrichen ist, noch nicht durchgeführt wurden. So kommt es, daß unter den Offizianten mit Recht eine Unzufriedenheit und Gärung herrscht, die noch gesteigert wird durch den Umstand, daß einzelne Kategorien von Unterbeamten, wie zum Beispiel die Maschinenmeister, Werkmeister, Bahnmeister und Signalmeister (wir betonen ausdrücklich, daß wir dieses Zugeständnis bei den betreffenden Kategorien als vollkommen berechtigt ansehen) in die Gruppe I der Unterbeamten einrangiert wurden. Die Offizianten fühlen sich mit Recht, wegen Nichtinbeziehung unter obengenannte Unterbeamtenkategorie als besonders gut qualifizierte Kanälekräfte, was ja die Erreichung des Offiziantengrades nach den bestehenden Normen bei den k. k. Staatsbahnen voraussetzt, sehr geschädigt und zurückgesetzt. Daß dem wirklich so ist und hier nichts übertrieben wird, beweist der Umstand, daß die Offizianten sowohl auf der Strecke als auch bei den Direktionen in den Zentralämtern, als kommerzielle und als technisch administrative Kanälekräfte in Güterklassen, bei Streckenleitungen und Heizhausleitungen als Sekretäre von Vorständen, wichtige Beamtenposten, die zumeist für diverse Beamtenkategorien normiert sind, versehen. Wir erwähnen hier bloß als Kuriosum, daß zum Beispiel bei der Nordbahn die so wichtigen Kalkulanteposten, die beim kommerziellen Dienst, bei der heutigen Ausdehnung und komplizierten Zusammenlegung des Tarifwesens, so daß man mit Fug und Recht von einer Tarifwissenschaft spricht, die wichtigsten Stellen sind und noch heute oft die bereits geflügelten Worte eines der erfahrensten Klassenkontrolloren zitiert werden: „Der Kalkulant ist die Seele des Geschäftes“, zumeist mit Offizianten besetzt sind, trotzdem selbe in den größeren Stationen überall für Beamte normiert sind. Die Entlohnung für so wichtige Stellen, die naturgemäß eine höhere Intelligenz und somit zumeist auch eine größere Vorbildung voraussetzen und neben der täglich anstrengenden, bei der nicht geregelten überlangen Arbeitszeit nervenzerrüttenden geistigen Arbeit, noch fortwährendes Studium erfordern, ist natürlich eine verhältnismäßig geringe und den heutigen abnormalen Teuerungsverhältnissen absolut nicht entsprechende. So kommt es oft vor, daß Offizianten, die keine wie immer gearteten Nebenbezüge (mit Ausnahme der kleinen Kalkulationszulage bei der Nordbahn) besitzen, dagegen große Abzüge monatlich haben, buchstäblich mit ihren Familien der größten Not und den größten Entbehrungen ausgesetzt sind, so daß man bald mit Recht an Stelle der Karikaturen von hungrigen und frierenden Diurnisten diejenigen der Offi-

zianten setzen wird. Große Schuld an diesen trostlosen Zuständen tragen natürlich die Offizianten auch selbst. Zum großen Teil indifferent, zum Teil als Spielball der diversen bürgerlichen, nationalen, chauvinistischen Parteien lassen sie sich von diesen am Gängelband führen und jagen mit einer sich selbst und die Außenwelt täuschenden düsterhaften Selbstüberhebung, ihre prekäre Lage verschleiern, unsinnigen Phantomen nach. Beamtentum um jeden Preis, auch eventuell mit materieller Schädigung, goldstrogende Uniform, eventuell mit zerrissenen oder gelicten Schuhen und Deggen. (So einer deutschnationalen Polizistenjensele läßt der Säbel keine Ruhe, das ist ihr Ideal!) Das sind so die wichtigsten Forderungen der deutschnationalen Reichsbündler für die Offizianten, wie sie der Nordbahnoffiziant Herr Komassi als Funktionär der Wiener Ortsgruppe des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ und namens des sogenannten „Wiener Aktionskomitees der Offizianten“, einer in Prerau tagenden Konferenz (im Total der „Zemská jednota“?) der Offizianten der Nordbahn in einem Memorandum (angeblich von Kroj und Progon inspiriert!) vorlegte. Dieses Memorandum, das auch die übrigen Unterbeamten in unerhörter Weise herabsetzt, soll (o sancta simplicitas!) auch einer am 21. d. M. in der Volkshalle des Wiener Rathauses tagenden Monstreversammlung sämtlicher Offizianten der k. k. Staatsbahnen zur Annahme vorgelegt werden. Die Unsinnigkeiten dieses Memorandums hatte der beider Konferenz amwesende Genosse Engel trotz des Widerpruches der Nationalen beider Couleur unter Zustimmung des vernünftigen Teiles der Offizianten in gebiegender Weise widerlegt und zugleich die Beleidigung der übrigen Unterbeamten als minderintelligente Gruppen energisch zurückgewiesen.

Die wirklich vernünftig denkenden, leider in der großen Minderheit sich befindlichen sozialdemokratisch gesinnten Offizianten beharren auf dem Antrag des Dr. Ellenbogen, respektive jetzt Tomšič, der im Parlament bereits vor Jahren und jetzt wieder eingebracht wurde und alles Vernünftige enthält, was den Offizianten sowie auch anderen Unterbeamtenkategorien nützt. Die Offizianten aber mögen endlich aus ihrer geistigen Umnachtung erwachen! nicht unsinnigen Phantomen nachjagen und sich nach dem Muster der von ihnen so verachteten Arbeiter der modernen, auf internationaler Basis stehenden gewerkschaftlichen Organisation der Eisenbahner anschließen. Nur in dieser zentralen Organisation, nicht aber in kleinen, angeblich familiären (sagen wir Taschenseitelclubs) Klubs, die eine zentrifugale Tendenz haben, liegt durch die große Macht eine Gewähr des Erfolges, wie die Vergangenheit lehrt. Wir Offizianten allein sind eine Null, das muß ganz offen gesagt werden, nur mit Hilfe der anderen Klassenbewußten Eisenbahner können wir bei kluger Taktik und steter Bedachtnahme auf den Enderfolg etwas erreichen, so wie es die alten Römer bereits richtig in dem Verse ausdrückten:

„Quidquid agis prudenter agas et respice finem!“
(„Was du tust, tue mit Bedacht und denke stets an den Endzweck!“)

Rectus.

Inland.

Zur Durchführung der Zugeständnisse betreffend die Verbesserung der Automaten auf den k. k. Staatsbahnen. In der letzten Zeit sind uns eine Reihe von Beschwerden darüber zugekommen, daß von seiten des Eisenbahnministeriums die Zugeständnisse betreffend die Verbesserung der Automaten der Unterbeamten und Diener noch nicht zur Durchführung gebracht wurden und daß diese Zugeständnisse im kürzlich erschienenen Jänneravancement unberücksichtigt geblieben sind. Wir bemerken zu diesen Beschwerden folgendes: Das Eisenbahnministerium hat bei den Verhandlungen im Oktober vorigen Jahres gegenüber dem Exekutivkomitee zu Punkt 4 der Forderungen, betreffend die Verbesserung der Automaten der Unterbeamten und Diener erklärt, daß mit Erhöhung der Anfangsgehälter bei einzelnen Kategorien Kürzungen bestimmter Vorrichtungsfristen zc. sowie auch die Ueberstellung mehrerer Kategorien in höhere Gruppen in Aussicht genommen sei und daß der diesbezügliche Entwurf dem Zentralausschuß der Personalkommission zur Begutachtung vorgelegt werden wird. Nun ist dieser Entwurf der verbesserten Automaten von seiten des Eisenbahnministeriums noch nicht fertiggestellt und wurde daher auch nicht dem Zentralausschuß der Personalkommission zur Begutachtung vorgelegt. Folglich konnten die genannten Zugeständnisse auch in dem kürzlich erschienenen Jänneravancement und bei dem am 1. Jänner 1909 erfolgten Neuanstellungen nicht zur Durchführung gebracht werden. Die Fertigstellung der verbesserten Automaten von seiten des Eisenbahnministeriums muß daher abgewartet werden, um so mehr, als das Eisenbahnministerium, wie bereits bemerkt, beabsichtigt, den diesbezüglichen Entwurf dem Zentralausschuß der Personalkommission zur Begutachtung vorzulegen. Nachdem die verbesserte Automaten auf den 1. Jänner 1909 rückwirkend sein wird, wie dies von seiten des Eisenbahnministeriums zugestanden wurde, wird kein Bediensteter, der an der verbesserten Automaten Anteil hat, benachteiligt sein.

Im Interesse der Bediensteten liegt es, daß diesmal die verbesserte Automaten dem Zentralausschuß der Personalkommission vorgelegt wird, damit die gewählten Vertrauensmänner des Personals Gelegenheit haben zur verbesserten Automaten Stellung zu nehmen und nicht, wie das letztemal, über Wunsch des sogenannten nationalen und christlichsozialen Kartells übergangen werden.

Bravo Vernerstorfer! In einer in Wiener Neustadt abgehaltenen Wählerversammlung sprach Abgeordneter Genosse Vernerstorfer über die politische Lage und erklärte unter Hinweis auf die Krawalle der Tschechischnationalen: „Wenn die Tschechen es wieder versuchen sollten, durch eine derartige Obstruktion das Parlament unmöglich zu machen, dann werden die Sozialdemokraten, unter denen sich noch handfeste Männer befinden, diese Leute gewaltsam aus dem Parlament hinausdrängen.“ Ganz richtig so.

Hausdurchsuchung. Am 17. d. M. fand sich sowohl in unserem Redaktionslokal als auch in den Räumen der Druckerei „Vorwärts“ eine polizeiliche Kommission ein, die noch dem Manuskript eines Artikels, in dem wir eine Ehrenbeleidigung verübt haben sollen, haussuchte. Das Resultat war ein negatives.

Ein österreichischer Arbeitgeberverband hat sich kürzlich auf Veranlassung des Niederösterreichischen Gewerbevereines und im Einvernehmen mit der Hauptstelle österreichischer Arbeitgeberorganisationen gebildet. Seine Aufgabe soll sein, die gewerblichen Arbeitgeberverbände zusammenzuschließen und die Organisation der gewerblichen Arbeitgeber, wo dieselbe noch nicht besteht, einheitlich durchzuführen. In der Gründungsversammlung waren 18 Verbände, deren Mitglieder mehr als 80.000 Arbeiter beschäftigten, vertreten.

Der Zweck der christlichen „Arbeiterbewegung“. Von den zwei Landtagsmandaten, die kürzlich in Wien-Neubau zu besetzen waren, hatte man den „christlichsozialen Arbeitern“ eines versprochen. Das Versprechen wurde aber nicht gehalten. Das ärgerte nun die christlichsozialen „Arbeiterführer“ und in seiner Wut sprach der christlichsoziale Abgeordnete Anderle ein wahres Wort aus. Die offizielle christlichsoziale Korrespondenz „Austria“ berichtet darüber: „Der Redner weist auf den ununterbrochenen Kampf hin, den die christliche Arbeiterschaft gegen die Sozialdemokratie doch nur im Interesse der gesamten bürgerlichen Gesellschaft führt, trotz welchem sie von der letzteren nun derart beiseite geschoben wird.“ Das ist einmal ein wahres Wort eines Christlichsozialen. Nur im Interesse der bürgerlichen Gesellschaft, also der kapitalistischen Ausbeutung, arbeiten die christlichsozialen „Arbeiterführer“ und nicht im Interesse der Arbeiter.

Das neue Kabinett Wienerth. Nun ist das neue Kabinett beisammen. Es besteht aus folgenden Herren: Ministerpräsident: Freiherr v. Wienerth; Minister des Innern: Freiherr v. Sauerdtl; Finanzminister: Dr. Ritter v. Bilinski; Justizminister: Dr. v. Söcherburger; Unterrichtsminister: Graf Stürgkh; Eisenbahnminister: L. Wrba; Handelsminister: Dr. Weiskirchner; Öffentliche Arbeiten: A. Ritt; Ackerbau: Dr. Graf; Landsmannminister: Dr. Schreiner, Dr. Jacek und Ritter v. Abrahamowicz.

Statt durch ihre eigenen Mitglieder und Beauftragten werden die Parteien durch Politiker vertreten, die einmal zu ihnen gehört haben, oder ihnen, wie der gewöhnliche Ausdruck lautet, nahe stehen, oder die auch ihre Mitglieder sind, das Portefeuille aber nicht in ihrem Auftrag übernehmen. Ein Ministerium ist in Oesterreich ja an sich immer eine sehr gemischte Gesellschaft, und eine nationale oder politische, überhaupt welche Einheitlichkeit immer, ist ihm durch die Natur des Staates schlechthin verjagt. Es muß Deutsche, Tschechen und Polen enthalten, also Vertreter von Nationen, die sich aufs schroffste bekämpfen; es ist immer auch eine Mischung von Liberalen und Alexikalischen, denn beide Strömungen sind gleich stark und heißen Verächtlichkeit; es muß auch immer Abgeordnete und Beamte enthalten. Beamte kann auch das „rein parlamentarische“ Ministerium nicht missen, denn, von dem der Landesverteidigung ganz abgesehen, ist die Präsidentschaft und das Innere Abgeordneten unerschickbar; dagegen kann auch das „reine“ Beamtenministerium auf die Teilnahme von Politikern nicht verzichten, denn die sogenannten Landsmannministerien, als politisch-nationale Aufsichtämter, können nur von Politikern versehen werden. Aber das neue Wienerth'sche Kabinett ist als Regierung so ziemlich das bunteste, was sich einem Staate jemals als Regierung vorgestellt hat. Aktive Abgeordnete, ausrangierte Politiker, hohe Beamte und Protektionkinder sind da — ohne jede tiefere Idee, rein mechanisch — zu einem Ministerium verbunden worden, dem schon der „Chef“ selbst den Dugendcharakter deutlich aufsprach.

Auf was für Leute Herr v. Wienerth gekommen ist, mögen ein paar Hinweise klarmachen. Als Handelsminister wurde Weiskirchner berufen, der frühere Direktor des Wiener Magistrats und bisherige Präsident des Hauses, der damit die fettere Präsidentschaft vorzieht, die mehr Arbeit macht, als sie Ertrag liefert. Weiskirchner ist zwar kein unbegabter Mensch, aber sein Ruf überragt seine Bedeutung doch beträchtlich; immerhin ist er unter den Christlichsozialen eine bessere Nummer. Finanzminister wird der bisherige Gouverneur der Oesterreichisch-Ungarischen Bank, der Herr v. Bilinski, der schon Finanzminister im Kabinett Badeni war, eine schlagzählige Größe, dessen öffentliches Wirken aber eine Kette von Mißerfolgen ist. Seine Leistung ist die Entdeckung des § 14, der vor ihm in der Verfassung ein unbeachtetes Dasein führte, in dem er aber das geeignete Instrument des Verfassungsbruches erkannte, mit dem man dann zehn Jahre gewirtschaftet hat. Als Justizminister ist ein Provinzadvokat, ein Dr. v. Söcherburger, bestellt, der in dem 1897er Parlament Abgeordneter von Graz war, seit zehn Jahren jedoch völlig verschollen ist. Noch komischer ist die Ausgrabung des Dr. Braß, eines tschechischen Professors, dessen Hauptverdienst es ist, daß er der Schwiegerohn Ladislaus Riegers, des politischen Erneuerers der tschechischen Nation war, der selbst aber als Politiker eine vorhinflutliche Figur ist. Zum Unterrichtsminister hat sich Wienerth den Grafen Stürgkh erkoren, dessen fanatische Reden gegen die Wahlreform noch unvergessen sind, und die ihn in dem Hause, dessen Entstehen er so heftig bekämpfte, naturgemäß sehr beliebt machen müssen. Das Tollste ist allerdings der neue Minister für öffentliche Arbeiten, als der ein gewisser August Ritt ernannt wurde, von dem man nichts weiß, als daß er bei der Jnnbrüder Statthalterei Hofrat ist. Daß man mit derlei Helden die schwierige Situation nicht wird meistern können, ist nur allzu begreiflich; weder politische noch geistige Kräfte, das ist selbst für ein österreichisches Parlament zu wenig.

Der Reichsrat dürfte anfangs März einberufen werden, und dann wird sich bald entscheiden, wer stärker ist: die Regierung oder das Parlament. Entweder es gelingt, im Parlament eine aktionsfähige Mehrheit hervorzubringen, die sich ihr eigenes Ministerium setzt, oder das Haus verblutet sich im Kampfe wider eine Obstruktion, die, wie die Dinge liegen, sein Dasein mehr gefährdet als das der Regierung.

Ausland.

Das Koalitionsrecht der Eisenbahner in Preußen. Die Neubildung einer christlichen Gewerkschaft der Eisenbahnhandwerker hat den preussischen Eisenbahnminister veranlaßt, seinen Standpunkt zum Koalitionsrecht zu formulieren. Er will die neue christliche Eisenbahnergewerkschaft dulden und überhaupt den Arbeitern das Koalitionsrecht nicht verwehren. Aber die Eisenbahnerverbände müssen folgenden Voraussetzungen entsprechen: 1. Sie dürfen weder direkt noch indirekt sozialdemokratisch

sein; 2. sie müssen in ihren Satzungen ausdrücklich auf das Streikrecht verzichten. — Den Führern der Eisenbahner-Gewerkschaften, Goldschmid und Hartmann, hat der Minister (nach dem Gewerkschaftsvertrag Nr. 4) erklärt, daß die Eisenbahner Freiheit in der Wahl der Organisation hätten. Ob sie sich den Eisenbahner-Vereinen, dem christlichen oder dem Eisenbahnerverband anschließen, sei ihm gleich. Es dürfe aber nicht gebildet werden, daß durch Streiks während in diesen Betrieben eingegriffen werde. Von der glatten Abwicklung des Eisenbahnverkehrs hänge heute geradezu das Leben der Nation ab. Darum müsse die Sozialdemokratie mit ihren Streikabsichten dem Eisenbahnbetrieb ferngehalten werden.

Die Berliner Hochbahnkatastrophe. In Berlin wurde der Zugsführer Schreiber, der die Berliner Hochbahnkatastrophe vom 26. September v. J. verschuldet haben soll, zu der furchtbaren Strafe von einem Jahr und neun Monaten Gefängnis verurteilt. Nach dem Ergebnis der Verhandlung muß es als wahrscheinlich, aber keineswegs als gewiß betrachtet werden, daß Schreiber das Haltesignal überfahren hatte — er selber bestreitet es hartnäckig — auf der anderen Seite aber steht fest, daß im Betriebe der Hochbahn vielfach Unordnung herrschte und daß das früher als technisches Wunderwerk gepriesene Gleisnetz durch seine Unübersichtlichkeit eine schwere Betriebsgefahr in sich barg. Das furchtbare Urteil wird aber trotzdem den nicht verwundern, der bedenkt, daß Beamte der Hochbahn und der mitverantwortlichen Ausschussbehörde von der Staatsanwaltschaft, respektive vom Gericht als Sachverständige beordert waren, und daß der Vorsitzende noch am letzten Tage eines dieser Sachverständigen zu einem Vortrag über die Betriebssicherheit der Hochbahn aufforderte mit der ausdrücklichen Begründung, daß durch die Presseberichte über frühere Prozeßgutachten Unruhe ins Publikum hineingetragen worden sei.

Zu der furchtbaren Strafe sagt das „Berliner Tagblatt“: Es ist menschlich begreiflich, daß man nach einem Sündenbock für eine Katastrophe suchte, durch welche achtzehn Menschen ihren Tod fanden. Das Publikum kann die Hochbahn nicht entbehren; deshalb ist es eigentlich selbstverständlich, daß man ihm auch das Gefühl der Sicherheit zu geben sucht. Wir gehen gar nicht so weit, nun etwa die Verwaltung der Hochbahn anklagen zu wollen, um den Verurteilten zu entlasten, wenn wir auch der Meinung sind, daß Tod und Leben von zahlreichen Passagieren nicht davon abhängig sein dürfen, daß einmal aus Unachtsamkeit oder aus anderen Ursachen ein Signal überfahren wird. Aber diese Sicherheit darf dem Publikum nicht auf Kosten eines einzelnen gegeben werden. Es ist ein furchtbares Gefühl, sich sagen zu müssen, daß ein Mensch aus der Gesellschaft ausgeschlossen wird, nicht weil er möglicherweise etwas verbrochen hat, sondern weil ein Unglück geschehen ist und weil ein Exempel statuiert werden mußte.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Zusammenstoß in Brüx. Der Verschubmeister Karl Kebrle in Brüx ist von der k. k. Staatsanwaltschaft angeklagt worden, er habe durch eine falsche Dirigierung auf der Station Brüx der A. T. G. einen Zusammenstoß zweier Züge verursacht und verschuldet. Ueber diese Anklage fand die Hauptverhandlung beim Bezirksgericht Brüx am 9. Februar 1909 statt.

Der Anklage lag folgender Sachverhalt zugrunde: Um 25. November 1908, um 1/7 Uhr früh sollte ein Personenzug mit 57 Wagen vom kopfigen Rangierbahnhof auf den Guido- bahnhof in Brüx einfahren.

Der Zug sollte auf das fünfte Geleise dirigiert werden. Kebrle soll aber dem Wächter den Auftrag gegeben haben, den Zug auf das vierte Geleise einfahren zu lassen. Das vierte Geleise war aber mit Wägen verstellt, infolgedessen fuhr der Schlepplernzug auf die leerstehenden Wagen und wurden zwei Eisenbahnbedienstete verletzt.

Kebrle hat bei der eisenbahnmäßigen Vernehmung zugestanden, daß er die Disposition, statt auf das fünfte Geleise auf das vierte Geleise zu fahren, dem Wächter erteilt habe, ebenso soll Kebrle dieses Zugverständnis dem Lokomotivführer Kahm, dem Verschubmeister Juris und dem Weichenwächter Steffan gegenüber gemacht haben. Als Verteidiger Kebrles fungierte der Anwalt Dr. Hübsch. Derselbe nahm bei der Verhandlung den Standpunkt ein, daß das außergerichtliche Verständniss des Kebrle gar keinen Wert besitze; Kebrle habe dieses Verständnis damals in der Vernehmung gemacht; er war von der Sicherheit, mit welcher der Weichenwächter Steffan behauptete, daß Kebrle ihm den Auftrag für das vierte Geleise gegeben habe, ganz betroffen; Kebrle sei damals in dem ungenühten Dienst erst zwei Tage beschäftigt gewesen; habe vorher anstrengende Nachtdienste und anstrengende Tagdienste hinter sich gehabt; sei unwohl gewesen und erst am dritten Tage nach dem Unfall, als er einen Ruhetag hatte, habe er sich den Sachverhalt richtig zurechtlegen können und habe sich dann nachträglich genau erinnert, daß er dem Wächter den Auftrag auf das fünfte Geleise gegeben habe; an der fraglichen Stelle sei starkes Geräusch; es sei nicht ausgeschlossen, daß der Weichenwächter statt Geleise 5 das Geleise 4 verstanden habe, obwohl Kebrle das fünfte genannt habe. Ueber eindringliches Befragen des Verteidigers Dr. Hübsch hat auch der Zeuge Steffan zugegeben, es sei möglich, daß Kebrle doch das fünfte Geleise genannt habe. Der Sachverständige Ingenieur Krumbholz mußte zugeben, daß Kebrle vor der Affäre sehr anstrengenden Dienst gemacht hatte, es wurde ferner über Befragen des Verteidigers festgestellt, daß Kebrle die angewiesene Dienstleistung erst zwei Tage verrichtete.

Aus dem Ergebnis des Beweisverfahrens zog der Verteidiger den Schluß, daß sich die Frage, ob Kebrle denn doch nicht dem Wächter Auftrag für das fünfte Geleise gegeben habe, nicht verneinen lasse, daß nämlich die Kebrle eine Reihe von Momenten vorliege, die als Zufälle bezeichnet werden müssen, und daß bei der gegebenen Sachlage kein Verschulden in der Art vorliege, wie es zur Uebertretung des § 432 St.-G. erforderlich sei. Der Richter schloß sich diesen Ausführungen an und ging mit einem Freispruch vor.

Zu der Haft des Dienstes. Vor dem k. k. Bezirksgericht Würzburg hatten sich kürzlich die Verkehrsbeamten Rudolf Niediger und Silvester Rothmann in Würzburg, weite der Verkehrsbeamte Ritter von Guoltinger in Langenwang und der Oberkondukteur Johann Matschel in Brud a. b. Nur wegen eines Unfalles zu verantworten, welcher sich im September v. J. auf der Strecke zwischen Würzburg und Langenwang ereignete, indem der in der Früh verkehrende Erforderniszug 855 auf einen auf demselben Geleise fahrenden Bahnwagen stieß, ohne daß übrigens hierbei irgend eine Verletzung von Personen erfolgte.

Dem Verkehrsbeamten Rudolf Niediger, welcher am Unfalltag den Verkehrsdienst versah, wurde nun zur Last gelegt, daß er es übersehen habe, den Erforderniszug mittels des Aufseizers die Streckenwächter zu assistieren, wodurch es sich ereignete, daß diese das Einheben des Bahnwagens auf das Geleise, beziehungsweise den Verkehr beselbstet gestatteten. Dem Beamten Rothmann, welcher äußeren Dienst

versah, wurde zur Last gelegt, daß er unterlassen habe, den Zugsführer des vor dem Erforderniszug verkehrenden Zuges 841 von dem Verkehr des Erforderniszuges mündlich zu verständigen und die Anbringung des Nachtzugsignals zu überwachen.

Der Zugsführer des Zuges 841, Oberkondukteur Matschel, wieder sollte zu dem Unfall dadurch beigetragen haben, daß er die Anbringung des Nachtzugsignals unterließ, durch welches natürlich gleichfalls die Streckenwächter auf den Verkehr des Erforderniszuges aufmerksam geworden wären, obgleich der Verkehr des Erforderniszuges in dem Stundenpaß eingetreten war.

Der Verkehrsbeamte Ritter von Guoltinger in Langenwang hatte sich deswegen zu verantworten, weil auch er die Anbringung der Aufseizers über den Verkehr des Zuges 855 in der Richtung gegen Würzburg unterlassen hatte.

Bei der Verhandlung, in welcher als Verteidiger Dr. Harpner aus Wien intervenierte, verantworteten sich sämtliche Angeklagten so wie während der Vorerhebung dahin, daß sie an dem Unfall unschuldig seien.

Die angeklagten Verkehrsbeamten gaben insbesondere an, daß der Verkehr zur kritischen Zeit ihre Aufmerksamkeit und Zeit derart in Anspruch nehmen, daß ein Uebersehen leicht möglich sei; Oberkondukteur Matschel gab an, daß er die Eintragung im Stundenpaß nicht bemerkt habe und mündlich von dem Verkehr des Folgezuges nicht verständigt worden sei.

Sie als Zeugen einernommenen Bahnwagenbegleiter gaben an, daß sie von dem Verkehr des Erforderniszuges keine Kenntnis hatten; sie hätten übrigens das Gerannahen des Zuges 855 auf circa 100 Meter wahrgenommen und wären somit rechtzeitig in der Lage gewesen, vom Wagen abzuspringen.

Verteidiger Dr. Harpner vertrat den Standpunkt, daß im vorliegenden Falle allerdings einzelne Versehen vorgekommen seien, die sich jedoch mit der Haft des Dienstes erklären lassen. Vor einer strafbaren Handlung könne aber deswegen keine Rede sein, weil bei der gegebenen Sachlage und auf Grund der Aussagen der als Zeugen vernommenen Bahnwagenbegleiter von einer Gefahr für irgend ein Menschenleben nicht die Rede sein könne. Die Bahnwagenbegleiter mußten nach der ganzen Sachlage das Gerannahen des Zuges rechtzeitig bemerken und waren leicht in der Lage den Bahnwagen einfach zu verlassen, so daß höchstens ein Materischaden, sicherlich aber keine Gefährdung von Menschenleben eintraten konnte.

Der Richter schloß sich dieser letzteren Auffassung an und ging mit einem Freispruch sämtlicher Angeklagten vor.

Der Bahnunfall von Moenau. Am 17. Mai v. J. fuhr der Lokomotivführer Johann Klein, von Waldhofen an der Mühs kommend, mit dem Personenzug 914 in die Station Moenau ein. Während der Einfahrt gab ihm der Stationsvorstand Stietla den Auftrag, über einen Wechel hinaus zu fahren und dann auf das dritte Geleise zu fahren, wo der Zug an fünf hauptsächlich mit Ballstücken besetzte und automatisch gebremste Wagen anzukuppeln war. Johann Klein kam diesem Auftrag nach und fuhr, nachdem er den Wechel überfahren hatte, in einer Entfernung von 200 bis 250 Schritten mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 12 Kilometern zurück. Bei dieser Rückfahrt fuhr er an die fünf Waggons mit einem heftigen Anmarsch an, so daß zwei Wagen erheblich beschädigt wurden und überdies mehrere Personen teils schwere, teils leichte Verletzungen davontrugen. Unten den Schwerverletzten befanden sich der Bahnhofsbeamte Anton Geveßla und der inzwischen verstorbene Stadtrat Ferdinand Gräß, welche bedeutende nervöse Störungen erlitten.

Wegen dieses Vorfalles stand der Lokomotivführer Johann Klein kürzlich vor dem Kreisgericht St. Pölten unter Anklage. Als Verteidiger intervenierte Herr Dr. Leopold Krag aus Wien, der Anwaltskollege des Herrn Dr. Gustav Harpner.

Der Angeklagte verantwortete sich dahin, daß er die ihm bei der Einfahrt auf das dritte Geleise vom dem Stationsvorstand und einem Stationsarbeiter mit der Kappe gegebenen Signale infolge der Geleisestörung nicht genau sehen konnte und daß er das Haltzeichen erst zu spät bemerkt habe. Auch sei der Ausblick während der Fahrt durch eine zeitweise offen gestandene Tür des Postwagens gestört gewesen.

Aus der Anklage des als Zeugen einernommenen Stationsvorstandes Stietla ging hervor, daß dieser dem Lokomotivführer bei der Einfahrt mit der Kappe das Signal „Vorwärts“, kurze Zeit hierauf die Signale „Langsam“ und dann „Halt“ gab.

Auf Verlangen des Verteidigers wurde festgestellt, daß der Stationsvorstand im Schatten eines Baumes stand und daß aus diesem Grunde seine Zeichen nicht leicht gesehen werden konnten.

Die Sachverständigen Oberingenieur Steiger und Oberzeident Krenowsky deponierten, daß es nicht ausgeschlossen sei, daß die dem Lokomotivführer gegebenen Signale schwer sichtbar waren und daß die von dem Angeklagten angenommene Rückfahrtsgeschwindigkeit von 12 Kilometern bei einer Distanz von 250 Schritten nicht unbedingt als zu groß betrachtet werden müsse.

Nach Schluß des Beweisverfahrens führte der Verteidiger Dr. Leopold Krag aus, daß die Verleumdungsvorwürfe unter besonders schwierigen Verhältnissen erfolgt sei. Es sei unstatthaft, dem Lokomotivführer während der Fahrt ohne nähere Instruktion, lediglich durch Wink und Zurufe, den Auftrag für eine Verleumdungsvorwürfe zu erteilen. Auch sei der Angeklagte an jenem Tage zum erstenmal in der Station Moenau mit der fraglichen Manipulation betraut gewesen. Ferner verwies der Verteidiger auf die lokalen Verhältnisse, welche es glaubwürdig erscheinen lassen, daß die Signale von dem Angeklagten nicht genau gesehen werden konnten.

Nach längerer Beratung wurde das Urteil verkündet, mit welchem der Angeklagte Johann Klein von der erhobenen Anklage freigesprochen wurde.

Streiflichter.

Neujahrshoffnungen im Direktionsbezirk Wien. Das grandiose Neujahrsvorwärtchen brachte für viele Bedienstete und so auch für die Lokomotivführeranwärter im Direktionsbezirk Wien, geradezu unangenehme Ueber- raschungen.

Die Herren vom grünen Tisch scheinen es noch immer nicht für nötig zu halten, diese Kategorie, in welcher ein großer Teil mit 800 Kr. als sogenannte geprüfte Heizer angestellt wurden, zu Lokomotivführern zu ernennen, da es in dieser Kategorie noch viele Bedienstete gibt, welche acht Jahre und länger definitiv sind, seit dieser Zeit den Lokomotivführerdienst versehen müssen, doch infolge der früheren schlechten Fortbildungsarbeiten erst den horrenden Gehalt von 1000 Kr. und 1100 Kr. beziehen.

Nun können diese Lokomotivführeranwärter, welche ebenfalls die anderthalbsfache Anrechnung ihrer Dienstzeit haben, unmöglich den Höchstgehalt von 2600 Kr. erreichen.

Daß man bei der Erhöhung des Endgehaltes schon damit gerechnet hat, daß nicht allzuviel Führer diesen erreichen, ist gewiß.

Die Lokomotivführeranwärter wissen, welchen verantwortungsvollen Dienst sie versehen, ferner wissen sie auch, daß man beim Strafen nicht darauf Rücksicht nimmt, weil sie nur Anwärter sind, darin sind sie den Lokomotivführern ganz gleich gehalten, ja man findet, daß diese Kategorie mitunter noch schwerer bestraft wird, da man sie außer der einheitlichen Strafe noch öfter zu Heizern degradiert.

Die Lokomotivführeranwärter werden dadurch, daß man sie so lange in dieser Kategorie beläßt, nicht nur finanziell geschädigt, indem ihnen der Höchstgehalt unerreicher bleibt, sondern sie auch, solange sie dieser Kategorie nicht entronnen, der Spielball ihrer Vorgesetzten, denn auch schon bei geringen Vergehen laufen sie Gefahr, selbst dann, wenn sie schon viele Jahre den Führerdienst versehen haben, wieder zum Heizerdienst kommandiert zu werden.

Es wäre daher höchst an der Zeit, wenn man an der maßgebenden Stelle den Umständen verstehen lernt, daß zwischen den Dienstleistungen der Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter, insofern sie Führerdienst versehen, kein Unterschied besteht, weil sie die gleiche Verantwortung tragen müssen. Diesem Umstand gemäß wäre es gewiß höchst an der Zeit, daß man jene Lokomotivführeranwärter, welche acht Jahre und darüber definitiv sind und den Gehalt von 1000 Kr. und 1100 Kr. beziehen, ehe baldigt zu Unterbeamten ernannt, damit es doch scheinbar möglich wird, den Höchstgehalt zu erreichen.

Den Lokomotivführeranwärtern rufen wir zu. Laßt euch von jenen älteren Kollegen, welche hohe Löhner haben, nicht zurückhalten, tretet in unsere Reihen. Vieles ist schon geschehen und verbessert worden durch die Kraft unserer Organisation, werbet für dieselbe, dann wird und muß es uns gelingen, diese und noch so viel wichtige Forderungen durchzusetzen.

Döylisches aus dem frommen Janviertel. Aus Braunau erhalten wir folgende Zuschrift: Es ist eine ebenso bekannte als traurige Tatsache, daß unsere Bauern den Arbeiterorganisationen feindselig gesinnt sind und alles mögliche anwenden, um die Aus- führung ihrer Ausbeutungsmethoden, ihrer Knechte und Mägde, mit den lächerlichsten Mitteln zu verhindern. Schon vor einigen Jahren dehnte die Ortsgruppe Braunau des Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines ihre Agitation naturgemäß auch auf die Strecke aus, und die dortigen Genossen wählten sich zu ihrer Niederlage für die Agitation das Gasthaus des Herrn Grabinger in Geinberg. Bereits jeden Sonntag veranstalteten die Braunauer Genossen in diesem Gasthause Mitgliederzusammenkünfte, um die noch indifferenten Eisenbahner zu klassenbewußten Arbeitern zu erziehen. Welch ein Grusen muß jene frommen Gemeindeväter samt ihren geistlichen Ratgebern befallen haben, als sie mitan- setzen mußten, wie diese Dreiteufelssozi mit ihren gottverlassenen Ideen ihre Gegend infizierten. Das mußte natürlich anders werden. Man wählte zuerst das einfache Mittel, indem man eine christlichsoziale Eisenbahnerversammlung einberief. Mit dieser Arbeit wurde der als Ehrabschneider gerichtlich gebrandmarkte Fuemer aus Linz betraut, der in recht drastischer Weise seine christliche Nächstenliebe im Verleumben der Sozialdemokraten zum Ausdruck brachte; doch die anwesenden Sozialdemokraten nahmen die Verleumdungen nicht ruhig hin, und als Genosse Kleininger den Ausführungen des Fuemer entgegen trat, da wollten ihn die Anhänger der christlichen Nächstenliebe mit Biergläsern und Stih- schmelz beschleien. Trotzdem schlossen sich die Eisenbahner von Geinberg und Umgebung lieber unserer Organisation an. Als wir nun für Dienstag den 2. Februar 1909 nach Geinberg eine Versammlung einberiefen, für welche Genosse Jakob aus Linz als Referent bestimmt war, schien die fromme Gesellschaft den Kopf verloren zu haben. Sofort traten die Gemeindeväter zu einer Beratung zusammen, in der beschlossen wurde, alles zu tun und nichts zu unterlassen, um die Versammlung unmöglich zu machen, bei welcher ihre Schäfchen verdorben würden. Es gelang ihnen auch. Denn die ganzen Bauern der Umgebung bearbeiteten den Gastwirt Grabinger solange, bis uns derselbe das Lokal ein- für allemal verweigerte. Dem zweiten Gastwirt wurde dann vom Bürgermeister bedeutet, daß er gestraft würde, wenn er uns das Lokal zu dieser Versammlung zur Verfügung stellen würde. Als nun der Wirt entgegnete, daß er auch etwas verdienen wolle, und einwendete, ob ihm die Gemeinde die Steuern zahlte, mußte dies der Herr Bürgermeister freilich verneinen, aber er erklärte dennoch kategorisch, daß diese Versammlung unter keinen Um- ständen stattfinden dürfe. In der Tat trieben es die gesehes- unkundigen Gemeindegroßen so weit, daß sie sich sogar, wie uns berichtet wurde, an die Bezirkshauptmannschaft wendeten, um das Versammlungsverbot zu erwirken. Selbstverständlich wurden sie dort über den Buchstaben des Gesetzes belehrt und mußten sich nun nur auf die Abtreibung der Lokale beschränken, was ihnen unter der Drohung des Boykotts der Gastwirte auch gelang.

Welch Schredgespenst muß diesen Gemeindegroßen vor Augen schweben, wenn sie selbst bei Versammlungen von Eisenbahn- bediensteten, welche sich noch nie in ihre Sachen eingemischt haben, schon ihre Interessen gefährdet glauben.

Die Sonntagseruhe des Wächterpersonals. Bekanntlich wurde der Dienst der Streckenwächter zum letztenmal im Jahre 1898 dahin geregelt, daß nach einem 16stündigen Dienst zwölf Stunden Ruhe folgen und sich der Turnus jeden achten Tag wiederholt. Die Folge dieser Einteilung ist nun, daß mancher Wächter jeden Sonntag Dienst hat, während ein kleiner Teil wieder jeden Sonntag frei ist. Wohl hat die Staatsbahndirektion Innsbruck durch Zirkular Nr. 176 angeordnet, daß jenen Wächtern, die nach dem eingeführten Turnus im Monat keinen Sonn- oder Feiertag mit zwölf freien Tagesstunden haben, ein dienstfreier Sonn- oder Feiertag zu gewähren sei, doch dürfen dadurch keine besonderen Substitutionskosten erwachsen.

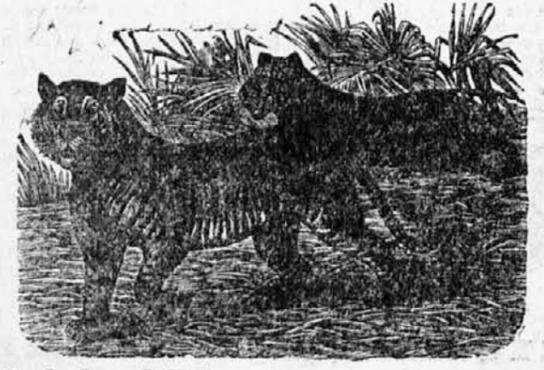
Aus diesem Wortlaut kann man deutlich erkennen, was man den Wächtern und Ablößern für eine Sonntagseruhe geben will — so wenig wie möglich. Die Bahnerhaltungssektionen ver- suchen auf mancherlei Art den Dienst zu regulieren, um dem Zirkular gerecht zu werden, doch immer auf Kosten der Ruhezeit der Wächter. Um eine endgültige und gleichmäßige Regelung der Dienstzeiten für das Wächterpersonal in unserem Direktions- bezirk durchzuführen und um einen dienstfreien Tag festzusetzen, ist es Pflicht unserer Vertreter, in der Personalkommission an kompetenter Stelle hierfür einzutreten.

Die Regelung der Dienstzeit auf der Südbahn. Schon vor Jahren hat das Eisenbahnministerium aus Gründen der Sicherheit, und um den Drängen des Personals andererseits Rechnung zu tragen, durch einen Erlaß die Neuregelung der Dienstzeit angeordnet, um dem unhaltbaren 24stündigen Dienst vollständig abzuhelfen. Gleichzeitig hat die Südbahnverwaltung laut Zirkular 385 A ihren Bediensteten die Abstellung des 24stün- digen Dienstes zugestanden. Nun sind seit dieser Zeit 1 1/2 Jahre verstrichen und der 24stündige Dienst floriert noch immer auf der

Böhmische Bettfedern billigst!
 5 kg neue, gut geschlossene K 9-60, bessere K 12-...
 5 kg weisse, daunenweiche, geschlossene K 12-...
 K 24-... 5 kg schneeweisse, daunenweiche K 30-...
 bessere K 36-... 5 kg allerfeinster Herrschaftschleiss
 K 48-... 5 kg schneeweisse, daunenweiche, ungeschlossene
 K 24-... 30-... die besten K 36-... Daunen (weisse Flaum),
 kolossal füllend, per 1/2 kg K 3-60, 4-80, 5-40, 6-...
 Versand franko, per Nachnahme. Umzuschicken gegen Portover-
 gütung gestattet. **D. SOHNÜRACHER, Bettfedern-Versand-**
geschäft, Taus 275, Böhmen.

**Diesen neuesten
 Petroleum-Heiz- und Kochofen**
 mit Zierplatte
 wenn er als Heizofen benützt
 u. mit Kochplatte für 3 Töpfe,
 wenn er als Kochofen benützt
 werden soll, liefert er ein-
 schliesslich Zier- u. Kochplatte
für nur K 28-—
 gegen 3 Monate Ziel.
 Ganz enorme Heizkraft! Einfachste
 Bohrung! Kein Russ und kein
 Rauch! Absolut geruchlos! Ge-
 ringster Petroleumverbrauch!
 Angenehm und billig als Koch-
 ofen im Sommer und als Heiz-
 ofen im Winter. — Der Ofen
 heizt das grösste Zimmer! Pe-
 troleumverbrauch ganz gering.
 Staunenregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private
 Schreiben Sie sofort an: **PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**

**Die echten Original-Tigerdecken sind für
 jeden sparsamen Haushalt geradezu unent-
 behrlich, weil dieselben für jeden Zweck
 brauchbar sind.**



Original Tiger-Schlafdecken
 Grösse zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000 g per Stück K 2-80. Grösse
 zirka 99x175 cm, per Decke K 2-30. Gesäumt, fertig zum Gebrauch.
 Langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester
 Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken
 liefert portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zu-
 rück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und tausende
 von belangreichen Nachbestellungen.
Drei Belobungsschreiben:
 Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart
 niedrigen Preis solch elegante Decken zu liefern.
 Postassistent Weiss in F.
 Die vor zwei Jahren erhaltenen 155 Stück Tigerdecken haben
 sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt
 erhaltenen 80 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort
 30 Tiger... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.
 O. N., Briefträger in Ch.
 Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind
 unzweifelhaft und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern
 allgemeine Anerkennung gefunden.
 O. Böhrele, Bahnbeamter i. P.
 Ein Zeichen der Redlichkeit ist das grosse Renomee meiner
 Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus den Kreisen
 der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.
 An die festangestellten Herren Eisenbahn- und Postbeamten
 liefere ich ohne Nachnahme gegen 1 Monat Ziel.
**Theodor Müller, Versandgeschäft
 Warnsdorf in Böhmen.**
 Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei.

Maschinenführer erhalten dreifache Prämie
 bei Verwendung meines erprobten Kohlenpapiers — 300 Gramm genügen für
 1000 Kilogramm Kohle — der Kilogramm 6 Kronen. Gebrauchsanweisung und
 300 Gramm Proben bei der
Amerikanischen Agentie
 Wien 9/2, Seberingasse Nr. 15.

Billige böhmische Bettfedern!
 5 Kilo neue, geschlossene Nr. 9-60, bessere 12 Nr., weisse,
 daunenweiche, geschlossene 18 und 24 Nr., schneeweisse,
 daunenweiche, geschlossene 30 und 36 Nr. Versand franko
 per Nachnahme. Umzuschicken gegen Portovergütung
 gestattet.
**Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170
 bei Pilsen (Böhmen).**

Möbelhaus Eduard Arnstein
 IX., Porzellangasse 60
 gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.
 Solideste und beste Einkaufsquelle! Politerte Einrichtungen von
 K 110, 130, 210 aufwärts. Kücheneinrichtungen K 30, 40, 60.
 Komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, von
 K 280 aufwärts. Ottomanen, Diwans etc. Nur eigene Erzeugung.
Eisenbahner geniessen besondere Ermässigung!
 Provinzaufträge werden ebenso gewissenhaft expediert wie bei
 persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken
 kostenfrei. Preiskurante gratis und franko.

**Den p. t. Ortsgruppen
 und Fachvereinen der
 Eisenbahner**
 empfiehlt sich zur schleunigen und sorgfältigen Herstellung jeglicher
Druckarbeiten
 als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsblätter, Statuten, Auf-
 rufe, Birkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier
 jeglicher Gattung, Kuverts etc. etc. die
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
 Zwoboda & Co.
 Wien, VI., Mariahilferstrasse 89 A.
 Druckerei der „Arbeiter-Zeitung“, des „Eisenbahner“ und vieler
 anderer sozialdemokratischer Blätter.

**Konsumverein für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen
 St. Pölten**
 registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung.
**Einladung zur fassungsgemäßen ordentlichen
 General-Versammlung**
 welche Sonntag den 7. März 1909 in den Stadthallen
 (Heiner Saal) um 3 Uhr nachmittags stattfindet.
 Tagesordnung: 1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes. 2. Genehmigung der
 Bilanz und Erteilung des Abschlusses auf Antrag des Aufsichtsrates. 3. Wahl
 des Vorstandes. 4. Wahl des Aufsichtsrates und dessen Ermächtigung. 5. Erteilung
 der Profita an Bedienstete des Konsumvereines. 6. Abrechnung von Verlusten.
 7. Ergänzung und Abänderung der Statuten. 8. Entschädigung über eventuelle
 Beschwerden gemäß Punkt 5 des § 24 des Genossenschaftsvertrages. (Eventuelle
 Anträge von Mitgliedern sind bis längstens 31. Jänner 1909 von mindestens
 30 stimmberechtigten Mitgliedern beim Vorstand schriftlich anzumelden.)
 Am Falle zur festgesetzten Stunde (laut Genossenschaftsvertrages § 25) die General-
 versammlung beschlussfähig erscheint, findet die neue ordentliche Generalver-
 sammlung im selben Saal und am selben Tage um 3 Uhr nachmittags mit der-
 selben Tagesordnung (§ 27) ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen, beziehung-
 weise vertretenen Mitglieder statt.
 Für den Vorstand: **Leopold Gelf, Johann Gruber.**

Bettmöbelen.
 Befreiung sofort!
 Glänzende Anerkennun-
 gen, weisser Wäsche, durch jahrelange
 Haltbarkeit berühmt. 1 Dutzend Strapaz-Handtücher (Leinen),
 40 x 100 cm gross, K 3-20, 6 Stück Leintücher ohne Naht, aus
 bester Flachleinwand, 150 x 200 cm gross, K 13-20 oder 150 x 225 cm
 gross, K 14-80.
**Waschechte moderne Zephyre, Oxforde,
 Bettzeug, Tischwäsche etc.**
 überraschend billig, versendet an Private gegen Nachnahme:
**Mechanische Weberei und Leinenfabrik
 JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.**
Muster jeder Art Webwaren für Haushalt und
 Ausstattung **kostenlos.**

Kollegen! Eisenbahner!
 Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei
 eurem eigenen **Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV.,
 Kleine Neugasse 8.**
 Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut
„Flugrad“
 übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und
 verzinst dieselben mit
4 1/2 Prozent
 vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.
 Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse
 beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den
 idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelezten Gelder werden
 für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.
Vertrauensmänner werden gesucht.

Fleisch! Fleisch!
 Versende vorzügliches, frisches Fleisch in Postpaketen à 5 Kilo-
 gramm per Nachnahme franko jeder Station, und zwar: Rind-
 fleisch Nr. 5-20, Kalbfleisch 5 Kr., zur besten Zufriedenheit. Bitte
 bei Bestellung die Fleischsorte anzuführen.
Josef Ritter, Fleischexport, Zator, Galizien.

Warnung vor Irreführung!
 Es mache die geehrten Leser dieses Blattes auf-
 merksam, daß in letzter Zeit wieder meine Instruk-
 tionen von fremden Händlern nachgemacht werden, welche
 ordinäre Nachahmungen, die überall K 3-— kosten, als
 echte „Eisenbahn-Roskopf“ anpreisen. Die echten
 „Eisenbahn-Roskopf“-Uhren, welche ich seit vielen
 Jahren zur besten Zufriedenheit der k. k. Staats-
 bahnen liefere, sind nur mit obiger Schutzmarke von
 meiner Firma allein zu haben und sind alle anderen
 Anfälschungen blumige Nachahmungen.
 Meine Original-„Eisenbahn-Roskopf“ Uhren ohne
 Schutzmarke K 7-—, mit Schutzmarke K 8-—,
 — 3 Jahre Garantie. — Versand per Nachnahme.
Max Böhnel, Wien
 IV., Margarethenstrasse 27/9
 Uhrmacher, gerichtl. beid. Schätz-
 meister und Sachverständiger.
 5000 Bilderkatalog umsonst und
 portofrei.

Fleisch-Versand!
 Versende Kalbfleisch vom Schlegel 5 Kilogramm Nr. 5-20,
 Rindfleisch, hinteres 5 Kilogramm Nr. 5-40, franko gegen Nach-
 nahme zur vollsten Zufriedenheit, letzte Garantie.
Ludwig Herschlowitz, k. k. Staatsbeamten-Vereins-
Lieferant, Zator, Galizien.

Kaufe bei Kraus!
 wer gediegene, schöne Leinwand schätzt!
 1 Stück guten Hemden-Chiffon . . . 84 cm breit, 20 m lang K 8-—
 1 „ beste Irlander 81 „ „ 23 „ „ „ 11-—
 1 „ Krausleinwand 90 „ „ 20 „ „ „ 15-00
Krausleinwand (echtes Luisianatuch) ist ein weicher,
 weisser Wäsche, durch jahrelange
 Haltbarkeit berühmt. 1 Dutzend Strapaz-Handtücher (Leinen),
 40 x 100 cm gross, K 3-20, 6 Stück Leintücher ohne Naht, aus
 bester Flachleinwand, 150 x 200 cm gross, K 13-20 oder 150 x 225 cm
 gross, K 14-80.
**Waschechte moderne Zephyre, Oxforde,
 Bettzeug, Tischwäsche etc.**
 überraschend billig, versendet an Private gegen Nachnahme:
**Mechanische Weberei und Leinenfabrik
 JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.**
Muster jeder Art Webwaren für Haushalt und
 Ausstattung **kostenlos.**

Bettmöbelen
 Befreiung **garantiert** sofort. Auskunft kostenlos. Alter und Ge-
 schlecht angeben! Glänzende Dankschreiben. Aertzlich empfohlen.
Institut „Sanitas“ Velburg P. 103 Bayern.

Günstiger Gelegenheits-Verkauf
 für Kaufleute, Hausierer und auch Private.
40 Meter Reste nur 15 Kronen!
 Wunderbare Kleider-Zephyre, vorzügliche, weisse Leinwand auf
 Wäsche, echtfarbige Bettzeuge (Kanevas) und doppelfädigen
 Ia Oxford auf Hemden. Restenlänge 6 1/2 Meter, garantiert fehler-
 frei, Ia und waschecht. Mindestabnahme 1 Paket = 40 Meter um
 15 Kronen gegen Nachnahme. Für Nichtpassendes sende sofort
 Geld retour. Bei grösserer Abnahme 3 Prozent Nachlass.
S. STEIN, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.

**Heile die Trunksucht,
 ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.**
 Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Ver-
 mögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.
Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige
 geistige Getränke vorabschauen wird.
Coom ist vollkommen **unschädlich** und wirkt so intensiv, dass auch stark
 trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervor-
 gebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not,
 dem Blind und Raus gerettet.
Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten
 im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In
 den meisten Fällen versteht der Betreffende 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 Speise verabscheuen
 kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.
Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim
 Examen durchfällt; wenn er dem Trunke auch nicht besonders ergeben ist, so
 schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der
 nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten,
 eine Dose Coom einnehmen. Solbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende
 konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu
 Wein, Bier, Brautwein oder Likör verwendet worden wäre.
 Das Coom-Präparat kostet 5 Gulden und wird versandt gegen Vorauszahlung
 oder gegen Nachnahme nur durch:
CODM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.
 Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.



WILHELM BECK & SÖHNE
 k. und k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik.
**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze
 Pelzblusen und Zivilkleider.**
Filialen:
Zentralwarenhaus: SARAJEVO und BUDAPEST. **Fabrik:**
 WIEN, INNSBRUCK, WIEN,
 VIII/3, Langgasse 1. Burggraben Nr. 31. VI/2, Hirschengasse 35
 LEMBE G, Walowa 11
 etc. etc.
Preiskataloge und Massanleitungen gratis.
 Provinzaufträge werden sofort effektiert.
 Herausgeber Josef Tomisch. — Verantwortlicher Redakteur
 Franz Gill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Zwoboda & Co.
 Wien, VI., Mariahilferstrasse 89a.