



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft Ferner:
Dass Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich M. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 1.

Wien, den 1. Jänner 1911.

19. Jahrg.

Im Kampfe um die Hebung der wirtschaftlichen Klassenlage

kommt der Presse eine wichtige und bei den komplizierten Verhältnissen der Gegenwart stetig wachsende Aufgabe zu. Das Verständnis für die Vorkommnisse des sozialen und beruflichen Lebens zu wecken und die Einsicht in die vielseitigen Zusammenhänge des Wirtschaftslebens zu erweitern, ist daher vor allem das Ziel, das sich ein auf der Höhe der Zeit stehendes Gewerkschaftsblatt stellt.

„Der Eisenbahner“

der als offizielles Organ der sozialdemokratisch organisierten Eisenbahnerschaft Oesterreichs mit der vorliegenden Nummer in den 19. Jahrgang seines Bestandes tritt, hat sich bisher als das einzige publizistische Organ, das den Eisenbahnern in der schwersten Zeit ihrer Unterdrückung zur Seite stand, redlich bemüht, diese Aufgabe zu vollziehen.

„Der Eisenbahner“

als Sprachrohr der Leiden, Wünsche und Beschwerden der Eisenbahner aller Kategorien seine Pflicht erfüllt, davon gibt seine große Verbreitung und die Höhe seiner Auflage das beste Zeugnis. Indem wir den neuen Jahrgang eröffnen und unsere Genossen zur weiteren regen Mitarbeit und zur weiteren Verbreitung einladen, brauchen wir wohl nicht erst zu versichern, daß

„Der Eisenbahner“

auch weiterhin in erhöhtem Maße bemüht sein wird, den vielseitigen Ansprüchen, die an ein modernes Fach- und Gewerkschaftsorgan gestellt werden müssen, gerecht zu werden.

Von der Erkenntnis geleitet, daß eine große Gewerkschaftsorganisation nur dann auf die Dauer zusammengehalten werden kann, wenn deren Mitglieder innerlich mit dem sozialistischen Denken erfüllt und als prinzipiell geschulte Klassenkämpfer von dem Wesen des sozialen Werdeprouesses überzeugt sind, wird

„Der Eisenbahner“

seine Hauptaufgabe darin erblicken, durch gute sozialpolitische und gewerkschaftstheoretische Aufsätze die Eisenbahner zu erziehen und sie zu überzeugten Anhängern unserer Bewegung zu machen. Auf die Gefahren, die den Eisenbahnern sowohl durch die in dem neuen Vorentwurf zum Strafgesetzbuch ausgedrückte Absicht der Regierung als durch den Zusammenschluß und durch die Demagogie der bürgerlichen Gegner drohen, wird

„Der Eisenbahner“

unablässig aufmerksam machen und sichere Wacht halten. Auf dem vielseitigen Gebiete der Eisenbahnpolitik und der sozialen Fürsorge wird

„Der Eisenbahner“

durch instruktive und fachkundige Artikel beratend und aufklärend wirken, wobei insbesondere auch allen Vorgängen im Ausland, die für uns von Interesse sind, die weitestgehende Beachtung geschenkt werden soll. In ständigen Gerichtssaalreferaten wird der für die Eisenbahner so ungemein wichtigen Rechtsprechung die sorgfältigste Aufmerksamkeit zugewendet werden, während unsere Berichterstattung von allen Bahnen und aus allen Teilen der Monarchie nicht nur dazu bestimmt sein soll, ein getreues Bild der Eisenbahnerbewegung überhaupt zu geben, sondern auch die Schäden und Uebelstände, wo sich solche im Eisenbahnwesen zeigen, rücksichtslos zu brandmarken und deren Beseitigung zu verlangen.

Der Sorgfalt bei der Lösung dieser gestellten Aufgaben und den Kreis seiner bewährten Mitarbeiter dankt es

„Der Eisenbahner“

wohl zunächst, daß er auch im Ausland allseitige Beachtung fand, so daß ein hervorragender holländischer Parteigenosse über das Organ unserer Organisation schrieb: „Der Eisenbahner“ ist das beste Eisenbahnerorgan, das ich kenne“. Um diesen Urteil auch in der Zukunft gerecht werden zu können, bitten wir auch in den neuen Jahrgänge um die Unterstützung aller unserer Fachkollegen und Gesinnungsgenossen. In den Kreisen aller noch indifferenten Kollegen sowohl als in den Kreisen der Gegner muß unser Blatt verbreitet werden, in jedem Gast- und Kaffeehause, wo Eisenbahner verkehren, soll es verlangt werden. Je verbreiteter unsere Fachpresse und je reicher sie inhaltlich und an Umfang werden kann, desto wirksamer kann unser Kampf geführt werden. Mit frischer Kraft an die Arbeit für die Organisation und deren Fachpresse sei die Losung im neuen Jahre!

Die Redaktion.

An der Schwelle des Jahres.

Die Zeit ist es, die aus Menschen und Geschehnissen das Formt und Inetet, was wir für gewöhnlich Geschichte nennen. Endlos und unabsehbar reihen sich die Dinge in abwechslungsreichen Gestaltungen aneinander und das Bild, das im bunten Kaleidopskop der Erinnerung und Ueberlieferung zurückbleibt, wird so zur Kultur- und Menschheitsgeschichte. Und sie ist es, die der Menschheit großes gewaltiges Ringen, ihr Kämpfen und Mühen erzählt, das die ganze Entwicklung von der Urzeit bis ins moderne Leben der Gegenwart hinein ausfüllt. Sie lehrt uns die Wandlungen im Geiste schauen, die Völker und Staaten durchlebten, und enthüllt uns die treibenden Kräfte, die im großen Organismus der menschlichen Gesellschaft leben und wirken mit nie versiegender Gewalt. Ein machtvoller Strom, der rastlos durch werdende Unendlichkeiten fließt, ferneren Zielen zu, die wir nicht kennen und die keiner schaut.

Inmitten dieser Bewegung, die ihren rastlosen Werdegang vollführt, steht der Mensch als Einzelwesen und schreibt sich seine eigene Geschichte. Er rechnet nicht mit Jahrhunderten, denn große Zahlen verträgt die wahrlich kurz bemessene Dauer seines Daseins nicht. Er schreibt Jahr für Jahr sorgfältig in das Buch seiner Erinnerung und sieht in nachdenklicher Stimmung jede neue Zahl am Kalender erscheinen, denn ein jedes Jahr, das an ihm vorüberzog, macht uns älter und erinnert uns nur allzusehr an des Lebens Vergänglichkeiten. Und vielleicht deshalb, und wohl auch, weil noch nicht jeder sittliche und gute Kern in uns zerfressen und verloren ist, schicken wir dem neuen Jahre frohe und gute Wünsche für unsere Mitmenschen mit auf den Weg, denen wir irgendwo begegnen. Wünsche, gegen und ohne Trinkgeld, flattern ohne Zahl in die Welt hinaus, und selbst dann, wenn wir von all dem überlieferten Formelkram das in Abzug bringen, was reine konventionelle Heuchelei ist, bleibt noch immer so viel übrig, was, wenn Wünschen allein überhaupt einen Sinn hätte, die Welt in ein Paradies des Wohlergehens und der Zufriedenheit verwandeln müßte.

Aber die Welt, und vor allem die kapitalistische Welt, besteht aus realen Tatsachen. Und aus dem Banne eben dieser Wirklichkeit, in deren Bereich Wünsche und andere ideale Träumereien verflucht wenig Kredit haben, erlöst kein Ganges und jagendes Hoffen, und keine bloße Sehnsucht, wie immer sie auch mit den heißesten und ehrlich gefühlten Wünschen begleitet ist. In des Lebens Wirklichkeit haben zu allen Zeiten noch Tatsachen entschieden und entschiedenes Handeln barg das Geheimnis des Erfolges.

Und mehr noch als in der Vergangenheit gilt das für die Gegenwart. Die moderne bürgerliche Gesellschaft hat die Klassenunterschiede zu unüberbrückbaren sozialen Kontrasten ausgereift und so den Kampf

um gegensätzliche Interessen in seiner schärfsten und unverföhnlichsten Form propagiert. Die ganze Entwicklung drängt immer mehr zu einer Verschärfung der gegensätzlichen Interessen, die mit unbeugsamer Härte von jedem Teil versucht werden.

Die Feinde, die die Arbeiterschaft in ihrem Bestreben, ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern, zu hindern bemüht sind, mehren sich, je bedeutungsvoller und einflussreicher das Proletariat als organisierte Massenpartei wird. So werden alle Voraussetzungen und alle Bedingungen in immer schärferer und sichtbarer Form hervorgerufen, die zum unverföhnlichen Klassenkampf führen. So hat die Entwicklung des Kapitalismus einfach alle Widerstandskräfte im Menschen entfesselt, die wir alle brauchen, uns zu verteidigen, wollen wir unsere umbrandete Stellung als Persönlichkeit und als Klasse behaupten.

Und so hat der Wunsch, der sich alljährlich zum neuen Jahre auf fromme Lippen drängt, allmählich jeden Sinn und jede Berechtigung verloren. Denn weniger als je ist es heute der Wunsch und die lautere Absicht, die die Welt gestaltet und besser macht, was nicht mit festem Willen und starken Händen gepackt wird. Soll die Welt besser werden und das große Ziel der Befreiung, das der Arbeiterschaft voranleuchtet wie ein Stern den armen Hirten im Felde der Stern von Bethlehem, erreicht werden, dann bedarf es mehr als des Wunsches blaffen Gedanken. „Im Anfang war die Tat“, sagt Altmeister Goethe im „Faust“ und gibt damit dem christlichen Evangelium Johannes, nach welchem das Wort aller Anfang war, neuen Sinn und neuen Inhalt. Und wenn es wahr ist, daß „die Zeit alle Bunden heilt“, dann wird sie nur diese wirkende Kraft aufbringen können, wenn wir selbst mit Meißel und mit Stelle zum Werke schreiten und bauen helfen an dem Glücke der Zukunft. Baumeister Zeit schafft unausgesetzt an der großen Fortentwicklung. Aber auch hier kann das große Heer der Helfenden nicht vermehrt werden, die mit festem Willen zugreifen, den Schutt der Unwissenheit wegzuräumen und Stein um Stein zum großen Zukunftsbau tragen. Mit diesem ersten Vorsatz wollen wir also ins neue Jahr hinüberschreiten und wie einst das Schweizervolk den Rüttelschmur leisten, fest und stark zu sein für die kommenden Kämpfe!

Die Schwindelpolitik in der Sackgasse.

Zu den letzten „Aktionen“ der vereinigten nationalen Eisenbahnervereine.

Man könnte sich jetzt stillschweigend an der possierlichen Verlegenheit der unterschiedlichen nationalen Gauller und Demagogen weiden, wenn die Sache, um die es sich handelt, nicht zugleich einen so tieferrsten und lehreichten Hintergrund hätte. Seit einigen Wochen wird in den nationalen Blättern von einer großartigen Aktion erzählt, die von der neuen sogenannten Koalition der nationalen Eisenbahnervereine geführt wird, und die zunächst darauf abzielte, für alle Staatsbahnbeamten die Automatik nach dem Ausmaße bei der St. G. G. zu erreichen. Damit gleichzeitig verband man die Forderung nach einer allgemeinen Quartiergelderhöhung, und machte so die ganze Angelegenheit zu einer „großangelegten Aktion“ des „Deutsch-oesterreichischen Beamtenvereines“, des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“, der „Zemská Jednota“ und einiger anderer kleiner Vereine. Nun ist die mit soviel Tam-Tam ins Werk gesetzte Bewegung bei der den Beamten zugestandenen Automatik gelaundet, und das übrige Personal, soweit es sein Vertrauen in die genannten nationalen Vereine gesetzt hat, steht ratlos und enttäuscht und wartet, was weiter geschehen wird. Denn das Eisenbahnerministerium hat in aller kategorischer Form erklärt,

daß derzeit bei dem finanziellen Stande unserer Staatsfinanzen an eine allgemeine Quartiergelderböschung nicht zu denken ist. Und nun stehen die Herren nationalen „Eisenbahnführer“ mit langen Gesichtern ratlos vor der inhaltschweren Frage: Was nun?

Man muß, um die Lehren dieser in die Sadgasse geratenen Scheinaktion recht zu verstehen, zunächst zu Nutz und Frommen aller Eisenbahner feststellen, wo die eigentlich wirkenden Triebkräfte zu dieser mit so viel drohenden Gesten geführten Bewegung zu suchen sind. Man weiß, daß vor etwa Jahresfrist der Oesterreichische Eisenbahnbeamtenverein durch die Umtriebe einiger nationaler Macher glücklich in das nationale Fahrwasser hinübergelotet wurde. Daß man damals, wie immer bei solchen Gelegenheiten, mit den Versprechungen nicht sparsam sein durfte, ist klar. Man mußte ja die widerstrebenden Elemente, deren es immerhin nicht wenig gab — „überzeugen“, daß die Interessen der Eisenbahnbeamten besser gewahrt sein werden, wenn erst ihr Verein im deutschnationalen Lager gelandet sei. Um nun endlich zu zeigen, was die Beamtenorganisation unter der Firmaänderung erreichen könne, und um das unter den eigenen Mitgliedern regewordene Mißtrauen zu zerstreuen, kam jetzt, anlässlich der Einreichung der Beamten der St. E. O. und De. N. B. in das Staatsbahnschema, die Forderung nach der Automatik und nach der Erhöhung des Quartiergeldes. Für die Herren war die Situation klar: sie brauchten endlich, nachdem sie sich schon deutsch erklärt hatten, einmal einen Erfolg. Aber man war gleichzeitig klug genug, um zu begreifen, daß diese Wünsche bei dem desolaten Zustande der Staatsbahnfinanzen voraussichtlich auf den härtesten Widerstand der Regierung stoßen würden. Es galt also vornweg durch den Aufmarsch einer „Machtkolonne“ der Regierung bange zu machen. Wie aber das? Die Beamten allein?

Da kannten sich aber die Herren wohl selbst gut genug, um zu wissen, daß man damit nicht einmal einen Hasen schreckt. Man suchte also bei den anderen „liebwerten Volksgenossen“ und konnationalen Brüdern Hilfe, und fand sie. Der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ die tschechisch-nationale „Jednota“ und noch einige Vereine, die dafür zu haben waren, wurden rasch vor den im Dreck steckenden Wagen des „Deutsch-oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines“ gespannt, was selbstverständlich nur möglich war, daß die Macher der Beamten feierlich erklärten, sie würden die Forderung hinsichtlich des Quartiergeldes auch für die Bediensteten erheben. Und nun wurden die Drohnoten losgelassen, die der Regierung das Gruseln lehren sollten.

Die Regierung freilich tat vorerst nichts dergleichen und beantwortete die Androhung der „Passiven“ mit offenbarem Gleichmut. Der Beamtenverein, dem nun schon recht schwüle wurde, wendete sich daher in seiner Bedrängnis an die nationalen Abgeordneten, sie möchten, um die nationalen Organisationen aus ihrer

peinlichen Lage zu befreien, nunmehr bei der Regierung intervenieren, da sonst, falls die ganze angefangene „Aktion“ ohne jedes Ergebnis verlaufe, die Gefahr bestünde, daß die kaum frisch nationalisierten Beamten in das sozialdemokratische Lager flüchten. Daß es ganz offenbar unter diesem verständnisvollen Winte erst gelang, die nationalen Abgeordneten gegen die „deutsche Regierung“ mobil zu machen, beweist die Versammlung im „Hotel Post“ am 7. Dezember l. J. sehr deutlich, bei der die Herren Dr. Weidenhoffer und Dr. Stölzel, als sie ihre Anhänger von der Undurchführbarkeit der Quartiergeldforderung überzeugen wollten, einfach niedergeschrieben wurden, was natürlich der „Deutsche Eisenbahner“ wohlweislich verschweigt. In dieser Situation, die die nationalen Macher einfach vor die Gefahr gestellt hatte, daß zumindest ein großer Teil der Beamten sich von dem Allheilmittel der kaum durchgesetzten Deutschenerklärung ab- und den verhassten „Roten“ zuwenden, gelang es offenbar den Bitten und Vorstellungen der nationalen Abgeordneten, die Regierung zur Herausgabe der Automatik zu bewegen. Sie kostete schließlich auch nur 700.000 Kr., ein billiger Preis, der das Geschenk an die Regierungspartei (Deutscher Nationalverband) und die Erhaltung der Beamenschaft im nationalen Lager ja wert war... In der Quartiergeldfrage aber beharrte die Regierung endgültig auf dem ablehnenden Standpunkt, da in dieser Richtung mit Rücksicht auf den hohen Kostenaufwand eine Reform, solange die Finanzlage des Staates keine bessere sei, nicht möglich ist. Was also nun? Die Bediensteten soweit sie den nationalen Machern Folge leisten, waren ja doch nur mit dem ausdrücklichen Versprechen zum Anschluß an die Bewegung gewonnen worden, daß die Beamten sich auch in der Quartiergeldfrage für die Bediensteten einsetzen werden. Jetzt galt es also einen neuen Schwinkel zu erfinden, um den armen, irreführten Bediensteten nicht merken zu lassen, daß sie schmählich mißbraucht und betrogen wurden. Gerne hätte man jetzt den Bediensteten das Wort des Zauberspruchs zugerufen: „Besen, Besen, sei's gewesen, in die Erde, Besen!“ wenn es nur rasam gewesen wäre, so einfach abzukommandieren. Das aber ging nicht, und so kam zuerst folgende „schonende“ Mitteilung an das Personal, die hektographiert auf die Strecken hinausgegeben wurde:

Kameraden!

Vertreter von sieben Eisenbahnervereinen aller Nationen haben vor kurzem im f. l. Eisenbahnministerium vorgeschlagen, um die Automatik für die Beamten der f. l. Staatsbahnen und die Erhöhung der Quartiergelber auf das ab 1. Jänner 1911 für die Offiziere gültige Ausmaß für die Beamten, eine mindestens 25prozentige Erhöhung der Quartiergelber für alle Bedienstetenkategorien, die Herabsetzung der Vorruhefrist für Diener auf zwei Jahre und die Erhöhung der Witwenpensionen zu fordern. Da der Erfolg derzeit noch sehr fraglich ist, müssen wir daher jederzeit gerüstet sein mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Erfüllung unserer gewiß berechtigten Mindestforderungen durchzusetzen. Alle für einen, einer für alle, ohne Unterschied der Partei. — Vorbe-

reiten! — Losung: Abwarten. Gewehr bei Fuß. Strengste Disziplin! Weiteres folgt! Lesen und Weitergeben.

Dann kam das zweite Verlegenheitsgestammel auf folgenden gedruckten Zetteln:

Eisenbahner!

Laut zugekommenen Nachrichten mußten infolge der Demission des Gesamtministeriums und der dadurch geschaffenen ungunstigen Lage die noch offenen Fragen der Quartiergelberhöhung u. s. w. derzeit zurückgestellt werden, da eine demissionierte Regierung keine Zugeständnisse machen kann, die die definitive Regierung binden würde.

Es wird daher ersucht, sich nicht durch widersprechende Zeitungsnachrichten beirren zu lassen und unbedingt Ruhe zu halten.

Die offenen Fragen werden bei sich bietender günstiger Gelegenheit wieder aufgerollt und auch zweifellos einer allseits befriedigenden Lösung zugeführt werden.

Zugleich gab der Beamtenverein offiziell folgendes Zirkular heraus, dem man das Produkt der Angst und Verlegenheit anmerkt, wie sehr die Herren, trotz ihrer Versicherung, daß „die Verhandlungen weitergeführt werden“, innerlich davon überzeugt sind, daß jetzt nichts mehr zu erreichen sei. Und daher auch die ängstliche Mahnung, um Gottes willen ja in den Versammlungen „alle Ausfälle gegen das Eisenbahnministerium zu unterlassen“, wozu sich die Parole „Abwarten!“ „Gewehr bei Fuß!“ zc. wirklich ausnimmt, als wolle man die so hinter's Licht geführten Bediensteten auch noch mit schlechten Wiken traktieren! Das Zirkular lautet nämlich:

Deutsch-oesterreichischer Eisenbahnbeamtenverein.

Wien, am 11. Dezember 1910.

Geehrte Ortsgruppenleitung!

Das Eisenbahnministerium ist über Intervention des Deutschen Nationalverbandes mit dessen Vertreter, dem Abgeordneten Weidenhoffer, in Verhandlung getreten und hat die Einführung der Automatik für alle Staatsbahnbeamten nach dem Ausmaß der St. E. O. (das ist 6, 6, 7 Jahre in der X., IX., VIII. Dienstklasse) unter Aufrechterhaltung der in den Einreichungsgrundrissen gemachten Vorschläge bereits zugeichert.

Die Rangvordatierung der Staatsbahnbeamten bleibt daher zu Recht bestehen und finden die Staatsbahnbeamten sowie die Nordwestbahnbeamten in den abgefürzten Vorrückungsrisen ihre Kompensation.

Die Verhandlungen werden im Sinne der Forderungen (Härtenausgleich, Quartiergelberhöhung, Pensionsangelegenheiten) weitergeführt und nehmen einen günstigen Verlauf.

Wir ersuchen daher dringendst, bei den stattfindenden Versammlungen jedwede gegen das Eisenbahnministerium gerichteten Ausfälle derzeit zu unterlassen und bei den Versammlungen keine Beschlüsse zu fassen, die auf einen Kampf abzielen, weil sonst die Verhandlungen in ihrem günstigen Verlauf gestört würden.

Die Parole ist jetzt: „Abwarten, Gewehr bei Fuß, strengste Disziplin halten.“ Wir werden über den Fortgang der Verhandlungen berichten.

Mit kameradschaftlichem Grusse

Für den Vertrauensmännerausschuß:

Bastendorff, Ertl, Dorant, Lederer, Marek, Philipp, Richter, Dr. Weidenhoffer, Zukawski.

Das Beste freilich leistete man sich zum Schluß. Um sich aus der Sadgasse, in die diesmal die Schwindelpolitik hineinführte, zu retten, wird im „Deutschen Eisenbahner“ vom 20. Dezember v. J. in einem mit

Feuilleton.

Der erste Branntweimbrenner.

Von Leo Tolstoi.

Ohne gefühlstüdt zu haben, war ein armer Bauer zum Pflügen aufs Feld gefahren, nur eine Brotkante hatte er mitgenommen. Im Felde angelangt, zog er seinen Rastan aus, legte ihn unter ein Gebüsch und das Brot darunter. Nach einiger Zeit war das Pferd ermüdet und der Bauer verspürte Hunger. Er spannte aus, ließ sein Tier grasen und ging zum Rastan, um seine Kante zu Mittag zu verzehren. Wie er den Rastan aufnimmt, sieht er: die Kante ist nicht da. Er sucht, sucht, wendet den Rastan nach allen Seiten, schüttelt ihn. — das Brot ist nicht da. Der Bauer verwundert sich über die Mafien. Sonderbare Sache! Keinen habe ich gesehen und dennoch muß einer das Brot gestohlen haben.

Es war aber ein Teufel, welcher das Brot, während der Bauer pflügte, stibitz hatte und hinter dem Gebüsch versteckt saß, um zu hören, wie der Bauer schimpfen und dabei ihn, den Teufel, nennen würde. Zwar tat es dem Bauer leid, daß er bestohlen worden, indes mußte er sich auf seine Weise zu trösten. „Nu, sagte er, Hungers werde ich ja nicht sterben; der, welcher das Brot genommen hat, wird es wohl nötig gehabt haben — möge er es zur Gesundheit essen!

Und der Bauer ging zum Brunnen, trank sich mit Wasser satt, erhobte sich, fing das Pferd ein, spannte es an und begann wieder zu pflügen.

Der Teufel wurde bestürzt, daß er nicht vermocht hatte, den Bauer zur Sünde zu verleiten. Er ging in die Unterwelt zu dem Höchsten der Teufel und erzählte ihm, wie er dem Bauer die Kante Brot genommen und wie derselbe, statt zu schimpfen, gesagt habe: zur Gesundheit!

Der Höchste der Teufel wurde bitterböse.

„Ist der Bauer,“ schrie er in seinem Born, „dir überlegen gewesen, so trifft dich die Schuld: hast es dumm angefangen. Das wäre noch schöner, wenn die Bauern, und mit ihnen ihre Weiber, solche Gewohnheit annehmen — wir gedeihen dabei nicht. Eine schlimme Sache! sage ich dir. Ich kann sie so nicht lassen. Gehe, verbiene dir die Kante des Bauern. Hast du ihn in drei Jahren nicht untertriegt, so bade ich dich in heiligem Wasser!“

Vor dem heiligen Wasser hatte der Teufel Angst; so schnell er konnte, lief er wieder auf die Erde und überlegte, wie er seine Schuld abtönen sollte. Er dachte und dachte — und da war es ausgedacht. Er verkappte sich als ein guter Mensch und verbündete sich bei dem armen Bauer als Arbeiter.

Und er lehrte den Bauer, im trockenen Sommer auf Sumpfen zu säen. Bei den Nachbarn war alles durch die Sonne verbrannt, beim armen Bauer aber wuchs das Getreide dicht, hoch, zu vollen Aehren. Der Bauer ernährte sich bis in das neue Jahr hinein und es blieb ihm noch viel Korn übrig. Im folgenden Sommer lehrte der Arbeiter dem Bauer, das Getreide auf Bergen zu säen. Und der Sommer fiel regnerisch aus. Bei den anderen lag das Getreide niedergeklatzt, faulte und die Aehre füllte sich nicht, herrlich aber gedieh es bei dem Bauer auf den Bergen und es blieb ihm so viel überflüssiges Korn, daß er gar nicht wußte, was er damit anfangen sollte.

Und der Arbeiter lehrte den Bauer, aus dem Korn Branntwein zu brennen; und der Bauer brannte Branntwein, trank selbst und ließ andere trinken.

Der Teufel ging zum Ober-teufel und prahlte, die Kante Brot habe er verdient.

Mit eigenen Augen wollte sich der Höchste der Teufel überzeugen. Er kommt zum Bauer und sieht: die reichen Leute im Dorf hat derselbe zu sich geladen und bewirtet sie mit Branntwein; die Bäuerin reicht ihn den Gästen. Während sie herumreichte, hatte sie am Tisch an und goß ein Glas aus. Der Bauer wurde böse und schimpfte seine Frau. „Teufelsnärrin!“ brüllte er. „Ist es Spüßlich, daß du Krummbeinige solches Gut auf die Diele gießest?“

Der Teufel stieß den Höchsten der Teufel mit dem Ellenbogen an.

„Merke,“ flüsterte er, jetzt sagte er nicht: zur Gesundheit.“

Der Bauer schimpfte weiter und reichte selbst herum. Von der Arbeit kommt ein armer Bauer, der nicht geladen war, grüßt, setzt sich und sieht: die Bauern trinken Branntwein; er bekommt auch Lust, gegen die Müdigkeit einen Tropfen zu trinken; er sieht und sieht, schluckt und schluckt den Speichel. Der Bauer, statt dem Armen ein Gläschen zu reichen, murmelt für sich: Ich kann euch nicht alle mit Branntwein versorgen.

Auch das gefiel dem Höchsten der Teufel. Der kleine Teufel prahlte:

„Warte ein wenig, es kommt noch hübscher.“

Die Gäste tranken und es trank der Wirt. Sie schmeickelten einander, lobten sich gegenseitig, ihre Reden waren schmeichelnd und glatt wie Butter. Der Höchste der Teufel horcht auf und raunt dem kleinen Teufel zu:

„Hat das Getränke sie erst fuchsartig gemacht, daß sie sich gegenseitig begaunern, so werden sie alle in unseren Händen sein.“

„Warte ab,“ antwortet der Teufel. „Daß sie nur das zweite Glas im Leibe haben. Wie Füchse mit ihren Schwän-

gen, wedeln sie jetzt einer vor dem anderen und wollen einander über das Ohr haufen. Aber du sollst sehen, gleich werden sie wie schlimme Wölfe.“

Die Bauern trinken das zweite Glas, ihre Rede wird lauter und gröber. Statt der butterigen Reden hebt ein Geschimpf an, böse Worte fallen, eine Prügelei bricht los, sie walfen sich die Nasen wund. Auch der Gastgeber mischt sich ein, man drischt ihn durch und durch.

Der Höchste der Teufel sah es und es gefiel ihm sehr.

„Gut! Sehr gut!“ murmelte er.

„Warte ab,“ sagte der kleine Teufel, „es kommt noch besser. Laß sie erst das dritte Glas getrunken haben. Wütig sind sie jetzt wie die Wölfe, aber sie werden wie die Schweine.“

Und die Bauern trinken das dritte Gläschen. Sie werden ganz müde — sie müdseln — sie gröhlen — sie bemerken gar nicht, daß keiner den andern hört. Und jetzt gehen die Gäste fort — einzeln — zu zwei — zu drei: alle fallen auf der Straße hin. Der Wirt, um sie zu geleiten, geht mit hinaus — und fällt, mit dem Gesicht zu unterst, in eine Pfütze, schmirt sich von oben bis unten ein — und nun liegt er da wie ein wildes Schwein und grunzt.

Das gefiel noch mehr dem Höchsten der Teufel.

„Nu,“ sagte er, „ein gutes Getränk hast du ausgedacht, die Kante Brot hast du verdient. Sage mir, wie machtest du das Getränk? Zuerst nimmst du wohl Blut des Fuchses — listig wurde davon der Bauer wie der Fuchs; Wolfesblut kam hinzu: Washeit regte sich in ihm wie im Wolfe; zuletzt manschtest du's mit Schweineblut: er ist ein Schwein geworden.“

„Nein,“ erläuterte der kleine Teufel, „so habe ich nicht gemant. Ich habe nichts getan, als daß ich ihm Korn im Aebertusch gedeihen ließ. Das tierische Blut ist stets in ihm gewesen — nur findet es, so lange das Brot knapp ist, keine Nahrung; dann tut ihm selbst seine letzte Brotkante nicht leid. Ueberfluß ist's, der ihn anstachelt: gleich beginnt er auszubeden, wie er sich belustigen solle. Ich gab ihm die Anleitung, Branntwein zu trinken. Und wie er Gottes Gabe zu Branntwein brannte, erhob sich in ihm des Fuchses, des Wolfes, des Schweines Blut. Wenn er jetzt nur immer Branntwein trinkt, wird er stets ein Tier sein.“

Der Höchste der Teufel lobte den kleinen Teufel und verlieh ihm Ehren und Würden.

„Ezellenz Tomtschil“ überschriebenen Artikel behauptet, daß die Bediensteten wahrscheinlich nichts bekommen werden, daran sei Genosse Tomtschil schuld, weil er sich gegen eine Quartiergelderhöhung der Bediensteten aussprach. Festhalten muß man jetzt zunächst, daß der „Deutsche Eisenbahner“ ein paar Tage später, nachdem man die an der Nase herumgeführten Bediensteten noch immer verkrüppelt hatte, „es werde weiter verhandelt“, schamhaft eingesteht, es werde „wahrscheinlich für die Bediensteten nichts erreicht werden! Warum nicht? Beileibe nicht deshalb, weil man die Bediensteten eben nur als Sturmböcke für die Beamtenwünsche mißbraucht hat, um sie sodann schmählich im Stiche zu lassen, sondern — weil nach altbewährtem Demagogenrezept wieder einmal Genosse Tomtschil schuld ist! So saundum eine solche Verleumdung schon deshalb ist, weil gerade die sozialdemokratische Organisation seit dem Jahre 1908 fortgesetzt eine Erhöhung der Quartiergelder fordert, so muß dennoch besonders festgestellt werden, daß in der Angelegenheit Abgeordneter Tomtschil im Parlament dem Eisenbahnminister im Privatgespräch erklärte, falls das Eisenbahnministerium Geld habe, eine Quartiergelderhöhung für die Beamten zu bewilligen, so dürfe man sich ja nicht einbilden, dies für die Beamten allein tun zu können, sondern eine solche Maßnahme müsse sich, unserer alten Forderung gemäß, laut unserem Antrag im Budgetausschuß auch auf alle Bediensteten erstrecken, eine Erklärung, die gewiß nur selbstverständlich war. Dasselbe erklärte Genosse Tomtschil auch dem Herrn Sektionsrat Dr. Böß. Und im übrigen: Wenn Genosse Tomtschil so mächtig wäre, zu tun oder zu verhindern, was ihm beliebt, wozu dann das ganze geräuschvolle Gebaren der „neuen Koalition“? Das, also ist der Stand der Sache, die wir deshalb so ausführlich dargestellt haben, weil sie mit nie dagewesener Schärfe die ganze Verlogenheit der nationalen Schwindelpolitik beneidet! Durch Lügen und Verdrehungen werden diesmal die Herren Macher den wahren Sachverhalt nicht verdunkeln! So gewissenlos und mit so viel demagogischer Verantwortungslosigkeit sind die Eisenbahner noch nie von den nationalen Verleumdern verlastet und verraten worden als diesmal! Und bloß um das schämliche Vinsengericht, damit das nationale Prestige des Beamtenvereines gerettet werde! Diesen Aufspuk haben die armen Bediensteten, die in der „Jednota“ und im „Reichsbund“ ihre Interessenvertretung suchten, wahrhaftig teuer bezahlen müssen!

Der neueste Verrat an den Eisenbahnern.

Zur Abstimmung im Sozialversicherungsausschuß.

Der parlamentarische Vollausschuß zur Beratung der Gesetzesvorlage über die Sozialversicherung hat jenen Teil des Entwurfes, durch welchen die Versicherung der Eisenbahner tangiert wird, erledigt, und wir bringen den Bericht über die entscheidende Sitzung mit den Ergebnissen der Abstimmung an anderer Stelle. Daß die Vorlage, die nun dem Plenum des Parlaments zur Annahme vorgelegt werden wird, vom Ausschuß nicht mit allen Verschlechterungen, wie sie die Regierung bei der Unfallversicherung der Eisenbahner geplant hat, akzeptiert wurde, ist natürlich das Verdienst unserer Genossen im Ausschuß, die gestützt auf die Protestaktion unserer Organisation sich mit aller Macht gegen das geplante Attentat zur Wehr setzten.

Dafür freilich hat es die national-kerikale Majorität des Ausschusses zuwege gebracht, daß das Gesetz gerade in den wichtigsten Punkten, wo es sich nämlich um die Zusammenlegung von Pension und Unfallrenten handelt, auf eine Art Schleichweg verschlechtert werde. Der berühmte § 232 des Regierungsentwurfes, der die Unfallrente zur Pension nur als Ergänzung soweit herangezogen wissen will, daß der frühere Arbeitsverdienst hergestellt erscheint, wurde vom Ausschuß dahin geändert, daß diese neue gesetzliche Bestimmung nur auf jene Eisenbahner Anwendung finde, die nach der Inkraftsetzung des Gesetzes in den Bahndienst eintreten, während dem übrigen Personal die bisherige Anspruchsberechtigung gewahrt bleiben soll. Mit diesem Beschluß der bürgerlichen Ausschlußmajorität wird also für die Zukunft für die Eisenbahner eine Klassen-einteilung mit zweierlei Recht Platz greifen und das Anrecht auf dem Wege einer Uebergangsbestimmung eingeführt werden. Gerechter wird natürlich ein so offenkundiger Raub eines erworbenen Rechtes nicht, wenn er in geradezu echt jesuitischer Weise vollzogen wird. Denn daß die Form, wie die Beseitigung eines bisherigen Rechtszustandes vollzogen werden soll, ein geradezu raffiniert ausgeheckter Plan ist, der nur der gefinkelten Böswilligkeit eines scharfmacherischen Handlangers der Ausbeuterinteressen entspringen konnte, steht wohl außer Zweifel. Nicht auf einmal soll der bestehende Rechtszustand, der auf die besondere, erhöhte Gefahrenquelle des Eisenbahnbetriebes Rücksicht nahm, beseitigt werden. Aber in ein

paar Jahren hat der Rechtszustand von heute dennoch in seiner Gänze aufgehört, und der junge Nachwuchs des Eisenbahnpersonals wird die Verschlechterung der Unfallversicherung zu spüren bekommen!

Daß es so kommt, ist natürlich der planvollen Absicht und dem klaren Willen der bürgerlichen Ausschlußmajorität zu danken, die der Regierung in bewunderungswürdiger Art aus der Verlegenheit half. Denn Tatsache ist, daß so, wie die Regierung wollte, die Wegnahme der wohlertworbenen Rechte auf einmal und mit einem Federstrich, der schändliche Plan mit dem letzten Mittel, das den Eisenbahnern im Kampfe zur Verfügung steht, hätte abgewehrt werden müssen. Daß wußte auch die Regierung, der bereits vor ihrem eigenen Werk graute. Und so kamen die Herren Nationalen und Christlichsozialen, mit Herrn Kroy und dem frommen Herrn Drexel an der Spitze, gerade recht, wenn sie das Gesetz scheinbar harmloser gestalteten, indem seine Wirkung bloß auf die neu eintretenden Eisenbahner erstreckt werden soll. Herr Drexel, der fromme Abgeordnete aus Borarlberg, vertrat als Generalreferent diesen sauberen Plan, und die übrigen christlichsozialen „Arbeitervertreter“ Mender und Kunschak halfen wacker mit „Christlicher Liebe“, das Entrechtungswerk an den Eisenbahnern zu vollziehen. Man wird diese Tat, die in der milden Friedens- und christlichen Versöhnungstimmung in der Weihnachtszeit des Jahres 1910 von den österreichischen Patentchriften verübt wurde, zu den übrigen arbeiterfeindlichen Schandtaten zählen müssen, wenn es gilt, die Naturgeschichte des christlichsozialen Klüngels wieder einmal aufzufrischen.

Daß natürlich auch Herr Kroy bei diesem hinterhältigen Attentat auf die Rechte der verletzten Eisenbahnerkrüppel nicht fehlte, versteht sich nur zu gut. Der Mann, der unter so eigenartigen Umständen aus der wenig ruhreichen Enge eines kleinen Beamtenraseins zur Höhe eines Inspektors der k. k. Staatsbahnen emporstieg, ohne daß er darunter das Prestige seiner Abgeordnetenwürde auch nur im geringsten verletz fühlen, scheint eben auch die Empfindung dafür verloren zu haben, wie das Urteil über einen Menschen ausfallen muß, der sich gegen die vitalsten Interessen seiner einstigen Berufskollegen stellt, denen er zumindest auch mit verdankt, daß seine sonst recht bedeutungslose Persönlichkeit mit im Vordergrund des politischen Lebens steht. Und so sang er denn das Loblied auf die Regierung, die bei uns immer noch viel sozialpolitischer sei als anderswo, und der man es durchaus nicht verargen könne, wenn sie ein Vorrecht für die Eisenbahner nicht weiterhin bestehen lassen will. Die Begeisterung dieses Herrn für das gegen die Eisenbahner gerichtete Attentat ging sogar so weit, daß er im Ausschuß beantragte, bei der Zusammensetzung des Vorstandes in der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung habe zwar Parität zu herrschen, doch dürfe der Vorsitzende und dessen Stellvertreter nur der Kurie der Unternehmer entnommen werden! Daß dieser Antrag, der glücklicherweise abgelehnt wurde, den Einfluß der Bediensteten auf die Anstalt beinahe vollständig ausschalten würde, wenn er praktisch durchgeführt würde, ist sonnenklar, und es gehört schon die Verwegenheit eines vor keiner Kritik zurückschreckenden Unternehmernrechtes dazu, derartige scharfmacherische Pläne öffentlich zu vertreten. So wird also die Dankbarkeitsäußerung des verstaatlichten Herrn Abgeordneten geradezu zu einer öffentlichen Gefährdung.

Den Kindern und Kindeskindern der österreichischen Eisenbahner wird es also zum bleibenden Gedächtnis aufbewahrt bleiben müssen, wenn sie in den Gefahren des Eisenbahndienstes nicht mehr jenen Schutz genießen, den ihnen einst eine rückständige Staatseinrichtung zuerkannt hatte, daß sie dies einzig und allein den nationalen und christlichsozialen Parteien danken. Die Feindschaft dieses Klüngels äußert sich nicht bloß darin, daß sie alle positiven Verbesserungsanträge für die Eisenbahner in den öffentlichen Vertretungskörpern niederstimmen, sie sind auch sonst zu jeder Senkerarbeit, die auf Kürzung von bestehenden Rechten abzielt, bereit. Man kann jetzt begierig sein, ob die Eisenbahner, die bisher in den nationalen und christlichsozialen Organisationen ausgehalten haben, auch diesen Faustschlag ruhig hinnehmen werden!

Sozialversicherungsausschuß.

Ein Neujahrsgeschenk der christlichsozialen und deutschnationalen Vertreter an die Eisenbahner.

Der Sozialversicherungsausschuß hat seine Beratungen Mittwoch, den 19. d. M. über das Kapitel „Unfallversicherung“ fortgesetzt und beendet. Es hat die sozialdemokratischen Abgeordneten eine schwere Mühe gekostet, die Regierungsparteien dazu zu verhalten, daß endlich der größte Teil im Vollausschuß für Sozialversicherung seinen Abschluß fand. Das erste, zweite und vierte Hauptstück hat nun den Ausschuß passiert und es ist kaum anzunehmen, daß das ganz einschneidende Veränderungen an diesen Beschlüssen vornehmen wird. Der Ausschuß selber ist ja der Zahl nach schon ein kleines Parlament; er besteht aus

52 Mitgliedern. Jede Fraktion im Hause entsendet 9 ihrer Abgeordneten in denselben. Selbstredend stehen die Sozialdemokraten ganz allein mit ihrer Meinung da, während die Regierungsparteien und jene, die es gerne werden möchten, ein festgeschlossenes Kartell bilden und die Anträge der Sozialdemokraten nach dem Willen der Regierung niederstimmen. Bei diesen Beratungen konnte man so recht die vereinigten Arbeiterfeinde, deren Wortführer der Herr v. Stransky (deutschradikal), Pfarrer Drexel (christlichsozial), Dr. Licht (deutschfortschrittlich), der Herr „Inspektor“ Kroy (deutschradikal) und der Herr Albrecht (deutschnational) sind, an der Arbeit sehen. Die verbissensten Feinde, bei denen jedes Argument der Vernunft abprallte, waren Herr v. Stransky und Herr Kroy, die jede Konkurrenz an Arbeiterfeindlichkeit schlugen. Was Herr Kroy als Referent des Ausschusses bei der Unfallversicherung der Eisenbahner geleistet hat, gehört schon in das Gebiet brutaler Scharfmacherei. Es machte den Eindruck, als wenn dieser Mensch noch einmal hinaufpurzeln wollte, denn seine Ansichten über die Zulänglichkeit der neuen Bestimmungen für die Eisenbahner gingen weit über jenen Rahmen hinaus, den die Regierung festsetzte. Zu seiner Bismarckanbeterlei leistete er sich einen wütenden Ausfall gegen die Sozialdemokraten. Die Eisenbahner können nach seiner Ansicht sich glücklich schätzen, daß sie überhaupt noch welche Ansprüche haben; er fügte wörtlich hinzu, daß in Deutschland dieser Versicherungszweig noch weit hinter den österreichischen zurücksteht und er die Verantwortung übernehme, den Eisenbahnern frankweg zu sagen, daß ihre jetzigen Rechte ein Privilegium darstelle, das auf die Dauer nicht zu halten sei. — Wenn die Eisenbahner, ohne Unterschied der politischen Meinung, namentlich die in Deutschböhmen, in Mähren und in der Heimat des Professor Drexel in Borarlberg sich noch nicht orientieren können, daß sie ihr Vertrauen Wölfen in Schafspelzen gegeben haben, dann steht es in der Zukunft mit den Eisenbahnern schlecht. Es muß daher Sache unserer Genossen sein, die uns fernstehenden Kollegen, welche sich als Werkzeuge der Reaktionsäre hergeben, über diesen Verrat aufzuklären.

Wir sind überzeugt, wenn dies in der richtigen Weise geschieht, wenn die Deutschnationalen, Christlichsozialen, Tschechisch- und Polnischnationalen ihre Abgeordneten zur Rechenschaft ziehen werden, aus welchen Gründen sie gegen ihre erworbenen Rechte sprachen und stimmten, daß dann den politischen Demagogen ein für allemal das Handwerk gelegt wird. Wie die christlichsoziale Arbeiterfreundlichkeit aussieht, haben die Herren Sramel, Pfarrer und Doktor für Soziologie in Brünn, Jsidor Zahradnik, Ordenspriester und Dekonomieinspektor in Hradischtlo, Josef Lang, Dechant in Nied und der Religionsprofessor Pfarrer Drexel in Dornbirn, mit gegen Himmel aufgeschlagenen Augen, die Hände auf den feisten Bäuchlein ruhend, deutlich demonstriert. Nur einmal sollte es den christlichsozialen Arbeitern gegönnt sein, die Sramel, Zahradnik, Lang und Drexel an der Arbeit zu sehen. Sie wären ein für allemal von ihrem Glauben geheilt. Bei den §§ 172 bis 227, welche über territoriale Unfallversicherung handeln, verachteten die Herren überall Verschlechterungen und Benachteiligungen gegenüber den Beschlüssen des Subkomitees durchzusetzen. Die Regierungsvertreter verließen einigemal ihren eigenen Gesetzentwurf und stimmten der Reaktion zu, welche dadurch natürlich immer wieder von neuem angeeifert und angespornt wurde. Hier sah man so recht deutlich die Klassengegenseite wirken. Die koalitierten Regierungsabgeordneten haben oft verstohlen und oft in ganz offener Weise ihren Haß, den sie nicht mehr verbergen konnten, gegen die Arbeiter zum Ausdruck gebracht. Auf der anderen Seite standen die neun Sozialdemokraten ganz allein, die allerdings in jeder Beziehung ihren Mann stellten, aber bei der Abstimmung unterlagen. Da die oben angeführten Paragraphen nicht bloß für die territorialen Unfallversicherungsanstalten, sondern auch für die berufsgenossenschaftlichen Geltung haben, so leiden natürlich die Eisenbahner bei jeder vorgenommenen Verschlechterung gleichfalls darunter. In den Bestimmungen der §§ 228 bis 233, welche die Ueberschrift „Unfallversicherung der Eisenbahner“ tragen, sind bloß die Ausnahmen statuiert, während die allgemeinen Bestimmungen in den §§ 172 bis 227 niedergelegt sind. Selbstredend interessieren uns die Bestimmungen des Artikels 7 des in Geltung stehenden Gesetzes, insofern denselben in dem neuen Gesetzentwurf Rechnung getragen wird. Das Referat hierüber erstattete der auf so sonderbare Weise avancierte Herr Kroy. Das Eisenbahnministerium hatte keinen Vertreter entsendet. Die „Verteidigung“ übernahm Herr Sektionschef Wolf.

Nachstehend der Bericht:

Herr Kroy hob in seinen einleitenden Worten die große Bedeutung der Unfallversicherung bei den Eisenbahnern hervor (die er aber in einem Atem verrät. Anmerkung der Red.), insbesondere die Fortschritte (!) in dem neuen Gesetz. Seine Eisenbahnerfreundlichkeit machte er dadurch geltend, daß er gleich bei dem ersten Paragraph (228) beantragte, daß die Verkehrsbediensteten bei den Industriebahnen von diesem Gesetz ausgeschlossen werden. Die Regierung ließ gleichfalls ihre ursprüngliche Fassung fallen und stimmte dem Antrag des Referenten zu. Diese Aenderung wurde auch angenommen. Die §§ 229 bis 230 wurden gleichfalls mit einer unwesentlichen stilistischen Aenderung angenommen. Bei § 231 beantragte Herr Kroy die Restituierung des Regierungsentwurfes. Wurde ebenfalls angenommen. Das Subkomitee sagte den Beschluß, Punkt 2 dieses Paragraphen zu streichen, wonach künftighin bei Betriebsunfällen der Verletzte auf Krankengeld

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

und Ante vom Tage der Verletzung Anspruch haben soll. Herr Kroh wollte offenbar in seinem Pöze gegen die Sozialdemokraten nicht, daß Eisenbahnerkämpfe dieses Vortheils teilhaftig werden. Bei dem viel umstrittenen und gefährlichen § 232, der eine ausgedehnte Debatte hervorrief, beantragte Herr Kroh, daß die Bestimmungen des Gesetzes für Verletzte nach Inkrafttreten dieses Gesetzes anzuwenden sind. Demnach werden künftighin beim Inkrafttreten dieses Gesetzes dem neu in den Eisenbahndienst eintretenden Personal die Vorteile des Artikels 7 des noch jetzt geltenden Gesetzes, wonach der Krüppel Provision und Unfallrente nebeneinander auszubezahlt erhält, weggenommen. Herr Kroh führte aus, daß man den Eisenbahnern diese Ausnahme auf die Dauer nicht lassen könnte. Die übrigen Staatsbürger, die mit auf das Defizit der Eisenbahnen daraußzahlen, seien sehr interessiert daran, daß von ihrem Gelde solche Privilegien nicht erteilt werden. Er sei überzeugt, daß die Eisenbahner ohne Unterschied der Stellung mit dieser Kürzung der Unfallrente bei gleichzeitiger Anspuch auf Provision voll auf zufrieden sein werden. Niemand werde in seinen Rechten geschmälert, und wer künftighin zur Eisenbahn eintritt, müsse sich eben damit abfinden.

Müller (Sozialdemokrat) antwortete: Als im Ausschusse die Generaldebatte abgeführt wurde, stellte ich bei § 1 des ersten Hauptstückes den Antrag, daß die Eisenbahnbediensteten aus diesem Gesetz ausgeschlossen werden sollen. Mein Antrag wurde leider abgelehnt; jedoch hat der Ausschuss bei Beratung des § 7 eine von Elbersch und dem Generalreferenten Drexel verfasste Erklärung abgegeben, daß bei der späteren Beratung darauf Rücksicht genommen werde, daß die gegenwärtigen Rechte des Eisenbahnerpersonal als keine Beeinträchtigung erfahren. Ich gab mich mit dieser Erklärung zufrieden und glaube, daß bei der weiteren Beratung Verfügungen nunmehr ausgeschlossen seien. Leider hat das Subkomitee diese Erklärung nur zur Hälfte beim § 232 respektiert. Die Ansprüche gegen die Unfallversicherungsanstalt sollen wohl nach dem Antrag des Referenten dem gegenwärtigen Personal erhalten bleiben, jedoch soll den versicherungspflichtigen Eisenbahnern, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes angestellt werden, der Anspruch auf Pension und Unfallrente nach Artikel VII des Gesetzes vom Jahre 1894 weggenommen werden. Es soll in Zukunft auf den Eisenbahnen Versicherte mit zweierlei Rechten und zweierlei Rentenanprüchen geben. Abgesehen davon, daß hierdurch eine große Unzufriedenheit genährt wird, involviert eine solche gesetzlich festgelegte Maßnahme ein schweres Unrecht an den erworbenen Rechten der Eisenbahner. Die Gründe, die die Regierung für die Wegnahme der höheren Versicherungsansprüche anführt, sind lediglich fiskalische. Solange ein großer Teil des Eisenbahnerbesitzes in Privat Händen lag dessen Ausbeutung lauffig, Rothschild und Konsorten vornahmen, wurde niemals Klage erhoben, daß die Lasten der Unfallversicherung unerschwingliche seien. Niemals kam in die Deffentlichkeit von dieser Seite aus, eine Begehung oder Kürzung dieser Ansprüche. Die Privatbahnen haben sich mit dem Gesetz abgefunden und gaben den gesetzgeberischen Körperschaften keine Anleitungen zur Verschlechterung. Die Bediensteten waren gleichfalls mit dem Gesetz bis auf einige sehr dehnbare Bestimmungen zufrieden. Es war daher kein Anlaß vorhanden, daß die Legislative hier ordnen eingreifen mußte. Als jedoch der Senat die Mehrzahl dieser Privatbahnen in sein Eigentum übernahm, ging er sofort daran, seine sozialpolitische Einsicht dadurch zur Geltung zu bringen, daß er die Rechte des Personals in dem vorliegenden Gesetzesentwurf bedeutend kürzte. Als Hauptargument wird immer wieder angeführt, daß die Staatseisenbahnverwaltung nicht in der Lage ist, die Lasten dieser Versicherung weiter zu tragen. Alle Gemeinplätze wurden ins Treffen geführt, um diese Maßregel zu begründen. In keinem Staate der Welt ist es jemals vorgekommen, daß, wenn die interessierten Kreise mit einem Zustand einverstanden und zufrieden waren, und der vor allem nach dem Stande der Verhältnisse und der Zeit entsprach, eine Abänderung von seiten der Regierung unternommen wurde. Ich will mit der Regierung nicht weiter ins Gericht gehen, da ich dies ja doch in der ausgiebigsten Weise im Subkomitee getan habe. Wir Abgeordneten sind, wie ich glaube, da, gegen die von der Regierung geplanten Maßnahmen Stellung zu nehmen und die Eisenbahner in der Gegenwart und in der Zukunft vor solchen Schädigungen zu schützen. Ich will hier gar nicht ausmalen, welche Rückwirkungen solche Maßregeln auf die dienstlichen Verrichtungen ausüben werden, und muß es den Erwägungen des hohen Ausschusses überlassen, ob Sie das Herz dazu haben und den Mut aufbringen, dem Regierungsentwurf samt dem Antrag des Herrn Referenten zuzustimmen. Ich gebe mich noch immer der Hoffnung hin, daß die Herren Kollegen sich zu solchen Maßnahmen der Regierung nicht hergeben werden. Ich muß schon den Mut der Herrn Referenten bewundern, der selber Eisenbahner war und noch ist, daß er die Interessen des Personals, aus dem er hervorgegangen ist, ganz im Stiche läßt und mit der Regierung für die Schädigung der Eisenbahner eintritt. Ich appelliere daher nochmals an den hohen Ausschuss, dieses Unrecht durch Streichung des § 232 gutzumachen und den gegenwärtigen Zustand wieder herzustellen. Sollte mein Antrag wider Erwarten abgelehnt werden, so melde ich das Minoritätsvotum an das Haus an. Ich meine, wir würden dem Staate durch die Annahme des Antrages des Referenten Kroh einen schlechten Dienst damit erweisen. Keine Berufsgruppe, wie immer sie nun heißen möge, würde sich ohne jeden Anlaß eine solche Schädigung gefallen lassen und Sie werden es begreiflich finden, daß die Eisenbahner daraus ihre schärfsten Konsequenzen in politischer und wirtschaftlicher Form ableiten würden. Das Ergebnis dieser Konsequenz wird nicht auf die Eisenbahner, sondern auf die Abgeordneten, die sich zu diesem Beschluß hergeben, zurückfallen. Ich bitte daher eindringlich um Annahme meines Antrages auf Streichung dieses gefährlichen Paragraphen.

Sektionschef Wolf verteidigt die Haltung der Regierung, und ersucht im Namen der Gerechtigkeit um die Zustimmung für den Referentenantrag.

Elbersch (Sozialdemokrat) verweist auf die Schädigung der Disziplin, die eintreten muß, wenn ein erheblicher Teil der Eisenbahner in der Versicherung minderen Rechten sein wird und die Gleichstellung nicht erlangen kann. Welche Haltung werden dann die Abgeordneten gegenüber den berechtigten Forderungen der Eisenbahner einnehmen, wenn sie jetzt selbst dieses Unrecht gesetzlich festlegen? Wenn der Proporz für die Bediensteten beschlossen wird, so muß er auch für die Unternehmervertreter Geltung haben.

Seitz (Sozialdemokrat) bemerkt, die ganze Argumentation gegen den Antrag Müller beruhe auf einer völligen Unkenntnis der historischen Entwicklung der sogenannten Unfallversicherung der Eisenbahner. Wie jede Person, die durch die Eisenbahn befördert wird, hat eigentlich auch der Bedienstete im Falle eines Unglücks den vollen Haftpflichtanspruch. Nur wegen der fortdauernden Klagen und Lamentos der Eisenbahngesellschaften hat man ihnen diesen Anspruch im Jahre 1894 durch das „Ausdehnungsgesetz“ abgelaßt und sogenannte „höhere Unfallrenten“ festgesetzt. Das Recht auf diese Rente erstreckt sich nicht auf den Arbeitsverhältnis, es kommt dem Bediensteten nicht in seiner Eigen-

schaft als Angestellter oder Arbeiter zu, sondern als einer durch die Eisenbahn beförderten Person. Es hat aber hier eine ganz andere Bemessung stattzufinden, und wenn dem Bediensteten aus einem anderen Titel auch eine Invalidenrente gebührt, so darf diese ihm nicht einseitig geschmälert werden. Die Eisenbahner haben im Jahre 1894 ein genug schweres Opfer gebracht. Ihnen steht ein weiteres aufzuerlegen und den ursprünglichen Haftpflichtanspruch oder seinen Ersatz fast ganz zu rauben, wäre ein großer Rechtsbruch, für den die Eisenbahner den betreffenden Parteien hoffentlich die gebührende Antwort geben werden.

Kroh (deutschradikal) leistet sich nun einen wütenden Ausfall gegen die Sozialdemokraten. Die Versicherung der Eisenbahner in Deutschland sei weit schlechter als die österreichische. Dort zählt man nicht einmal 100 Prozent des Gehaltes an Rente, es werden nur die festen, nicht aber die variablen Bezüge angerechnet, über 1500 M. kommt nur ein Drittel der Bezüge in Betracht. Es bestehen schon große Differenzen zwischen den Unfallansprüchen draussen im Felde und bei uns. Wir sind wirtschaftlich viel schwächer und können keine größeren Lasten tragen. Die Eisenbahner sind keine unteilnahmevolle Masse, sie werden sich mit dem Beschluß des Ausschusses zufrieden geben. Ich werde schon Sorge tragen, den Eisenbahner meine Haltung verständlich zu machen. — Dem Bismarck-Anbeter erscheint wohl die Versicherung der Eisenbahner als eine zu reichliche Verjorgung, jedenfalls hat er das Bedürfnis, sich für sein Protektionsabancement zu revanchieren.

Dr. Drexel (christlichsozial) erklärt in seiner Erwiderung, daß solche scharfe Aeußerungen, wie sie die Sozialdemokraten bei der Beratung der Eisenbahnerversicherung vorgebracht haben, während der ganzen Dauer der Verhandlungen noch niemals so gefallen sind wie jetzt. Es werden uns politische und wirtschaftliche Repressalien angeündigt. Kroh dieser Drohung appelliert er an den Ausschuss, sich nicht in seiner Meinung beeinflussen zu lassen und den Referentenantrag anzunehmen.

Der Referentenantrag wird dann mit der Mehrheit der Stimmen der Regierungsparteiler angenommen.

Bei § 233, welcher die innere Einrichtung und Geschäftsabbarung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahner behandelt, stellte Herr Kroh folgenden Abänderungsantrag:

Der Vorstand sei paritätisch (zu gleichen Teilen) zu bilden, jedoch müßten der Vorsitzende und der Stellvertreter aus der Gruppe der Eisenbahnerverwaltung entnommen werden. Die Wahlen hätten nach dem im § 21 festgesetzten Grundsätze der Verhältnismäßigkeit (Proportionalwahl) zu erfolgen.

Sektionschef Wolf ist für den Proporz bei den Wahlen des Vorstandes, wendet sich aber in scharfer Weise gegen den Proporz bei den Bahnverwaltungen. Er meine, es gehe doch nicht an, daß man den kleinen Privatbahnen einen bedeutenden Einfluß auf die Anstalt geben kann, nachdem doch 80 Prozent der Eisenbahnlinien dem Staate angehören. Es würden dadurch die Interessensphären verschoben werden.

Müller (Sozialdemokrat) erklärt sich mit der paritätischen Zusammensetzung des Vorstandes einverstanden. Jedoch müsse er den schärfsten Protest dagegen einlegen, daß der Vorsitzende und dessen Stellvertreter stets aus der Kurie der Bahnverwaltung entnommen werden und dies gesetzlich festgelegt wird. Die Eisenbahner, die täglich ihre Haut im Interesse der Allgemeinheit zu Markte tragen, müssen in diesem Institut genau daselbe Recht haben, wie die Bahnverwaltungen, die bloß die Beiträge, welche die Bediensteten ebenfalls mit ins Verdienen bringen, bezahlen. Wenn man schon durchaus eine Maßregel treffen will, welche ein Funktionieren dieser Institution verbürgen soll, so beantrage ich, daß man den Kompromißantrag, welchen ich in Gemeinschaft mit dem Vertreter des Eisenbahnministeriums im Arbeitsbeiräte stellte und der auch dort einstimmig angenommen wurde, zum Beschluß erhebe. Der Antrag lautet: Der Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ist auf dem Prinzip der Parität zu bilden und wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter. Sollten die beiden Kurien darüber nicht einstimmig werden, so steht dem Eisenbahnministerium das Recht zu, aus dem Kreise des Ausschusses den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter zu ernennen. Die Regierung dieses Antrages möge das Präsidium vornehmen. Bezüglich des Propozes bin ich dafür, daß derselbe auch bei den Eisenbahnverwaltungen festgelegt werde. Es geht doch nicht, bei einer Kurie den Proporz, bei der anderen das Majoritätsprinzip zur Geltung zu bringen. Es ist doch nicht so schwer, wenn man willens ist, einen Schlüssel hierfür zu finden. Die Beitragsleistung der Wahlen zu dieser Anstalt scheint mir das richtige Ausfuhrmittel zu sein. Bei dem Majoritätsprinzip würden jedoch die Staatsbahnen unumschränkt in dieser Anstalt herrschen. Dieses Prinzip birgt nach den gemachten Erfahrungen eine stete Gefahr für die Anstalt.

Da gegen diesen Antrag die Regierung keinen Einwand erhebt und der Ausschuss dieser Meinung zuneigt, gibt sich auch der Referent damit zufrieden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag Müller angenommen und die Forderung dem Präsidium überlassen. Ebenso wurde der zweite Antrag Kroh, wonach bei den Wahlen der Proporz anzuwenden ist, angenommen und die Regierung ebenfalls dem Präsidium überlassen.

Der Lieblingswunsch des Herrn Kroh, daß der Vorsitzende und der Stellvertreter gesetzlich aus den Unternehmerkreisen zu entnehmen sind, wurde abgewehrt.

Folget eurem Stern!

Ein Wort an die Jungen!

Matth. II, 10: „Da sie den Stern sahen, wurden sie hoch erfreut“.

Es liegt ein tiefsinniger und rührender Zug in der alten Legende von den heiligen drei Königen; sie „haben den Stern gesehen im Morgenlande“, und die Sterne lügen nicht! Im Vertrauen auf das Himmelszeichen machen sie sich auf den Weg nach Bethlehem. Sie scheuen nicht die weite, beschwerliche Reise, auch nicht die mannigfachen Gefahren; voll unerschütterlichen Vertrauens blicken sie auf zu ihrem Stern und folgen seinem Richte. Und ihr Vertrauen wird nicht getäuscht: der Stern leitet sie sicher zu ihrem Ziel.

Liebe Freunde, vernehmet ihr nicht, wie leise und dringend aus der alten Weihnachtsgeschichte der Ruf an euch ergeht: „Folget eurem Stern!“ Wenn wir vor einer großen Wanderung stehen, so ist vöndrnt, daß wir über Zweierlei Bescheid wissen: Ueber Weg und Ziel unserer Fahrt. Zunächst über den Weg. Wie? Ist das richtig? Würdet ihr wirklich einen Weg gehen, ohne das Ziel zu wissen? Das tut man schon nicht, wenn es sich um eine Wanderung durch Wald und Feld handelt; viel weniger

ist man dazu bereit, wenn es so ungleich Wichtigeres, unseren Lebensweg, unsere geistige Entwicklung gilt. Und davon ist hier die Rede.

Ein Streben ohne Ziel? Gibt es das überhaupt? Jrgendwohin muß unser Streben doch wohl gerichtet sein. Freilich, es gibt auch Menschen, die das nicht anerkennen; und sie werden als tiefe Denker gepriesen; sie wollen dich überreden, das Leben sei ein Zaumeln von Genuß zu verierde:

„Du hast noch nie das Ziel gewußt.“

(Dehmel.)

Es ist aber nicht wahr, denn wir wissen das Ziel; es steht wie ein leuchtender Stern vor uns und zeigt uns, wohin wir fahren. Seht scharf mit klaren Augen zu ihm empor, dann erscheint euch in seinem Richte die Befreiung der Menschheit! Aber ihr dürft mich nicht mißverstehen; ich meine nicht die Freiheit, die ihren „Neigen nur am Sternenzell“ führt. O nein; ich meine etwas durchaus Irdisches, das sich klar begreifen und wirklich erstreben läßt: Befreiung der arbeitenden Menschheit von der Unterdrückung und Ausbeutung durch den Kapitalismus. Und die Befreiung der arbeitenden Klasse wird die Befreiung der Menschheit werden. Das ist unser Ziel! Es ist der Stern, der uns voranschleitet. Und darum sage ich euch: Folget diesem Stern! Adlet nicht die Beschieden und Gefahren der Reise; vertraut wie die heiligen drei Könige dem leuchtenden Zeichen; es wird euch nicht betrügen, und ihr werdet sicher euren schwierigen Rad gehen. Folget eurem Stern!

Warum ich mit solchem Eifer euch auf das Ziel verweise? Weil es auch in unseren Reihen Wanderer gibt, die das Ziel häufig aus den Augen verlieren. Ihnen ist der Weg alles. Sie blicken nicht auf zu unfremem Stern, und darum verirren sie sich und kommen ab vom Wege. Weil sie das Ziel aus den Augen lassen, so müssen sie auch den Weg verlieren; das ist eine notwendige Folge. Ziel und Weg gehören zusammen; eins ist nichts ohne das andere; aber das Ziel ist das Licht- und Richtungsgebende, und darum ist es unerläßlich, daß wir unseren Leitstern fest und scharf ins Auge fassen. Und er gibt uns noch mehr als nur Licht und Richtung; viel mehr! Je länger wir seinen funkelnnden Glanz betrachten, desto mehr strömt seine Wunderkraft auf uns herab; er verleiht uns Begeisterung! Die haben wir nötig. Leben heißt für uns mehr als für andere Kämpfen, und ein Kampf ohne Begeisterung bietet wenig Aussicht auf Sieg.

Von bürgerlicher Seite wird uns häufig vorgeworfen, bei uns ersiehe alles „höhere“ Streben in der Lohn- und Magenfrage; uns fehle der Idealismus. Aber die so reden, verstehen unser Streben nicht; vielleicht verstehen sie nicht einmal das Wesen des Idealismus. Seit ihr eigenes Ideal der Freiheit und Menschenwürde zerronnen ist, haben sie zu diesen Sternen kein Vertrauen mehr; für sie ist die Freiheit ein „leerer Wahn“; aber nicht für uns; wir vertrauen diesem Stern, denn für uns bedeutet er Erlösung von Ausbeutung und Unterdrückung. Wir hätten keine Ideale? Was verleiht uns denn Kraft und Begeisterung in unserem mörderischen Kampfe? Neben der klaren Erkenntnis der wirtschaftlichen Entwicklung nur das unbefleckliche Vertrauen in unsere Ideale. Es wäre auch schlimm, wenn es anders wäre! Wenn einmal der unausgesehte, zermürbende Kampf des Tages unsere Augen trübe machte, daß wir durch die Dunkelheit den Glanz unserer Sterne nicht mehr erkennen würden, dann wehe uns! Das wäre das Ende. Aber dahin wird es nie kommen. Je dunkler um uns die Nacht wird, desto größer und mächtiger wird unsere Sehnsucht nach Licht.

In seinem jüngsten Meisterwerke „Transhimalaja“ erzählt Sven Hedin von tibetischen Mönchen, die sich lebendig in Felsenlöcher einmauern lassen. Sie nehmen endgültig Abschied vom Licht und warten in ihrem finsternen und dumpfen Fellenloch auf ihre Auflösung in das große Nirwana, das Weltennichts. Arme Schächer! Der ungeheure Druck, den das Pfaffenregiment auf das ganze Volk in Tibet ausübt, hat alles freie Denken und alles Streben nach vorwärts vernichtet, so daß sie keinen anderen Ausweg sehen als die Finsternis. Dort scheint keine Sonne; dort leuchtet kein fremdlicher Stern. Finsternis ist der Tod; Licht aber ist Leben. Nun wählt, liebe Freunde! Wollt ihr eurem Stern folgen, dem Lichte entgegen, oder wollt ihr dem Mönche folgen in die Finsternis? Dort erwartet euch ein Leben voll Kampf und Gefahr; hier dagegen hat aller Kampf ein Ende. Seid ihr zweifelhaft?

Nur einen Augenblick? Nein, ihr zweifelt nicht; ihr könnt nicht zweifeln, wohin euer Weg führt. Ihr seid Proletarier! Ihr kommt von unten, und wie der Baum im Walde wächst ihr empor zum Lichte!

In funkelndem Glanze sieht er vor euch, der Stern eures Lebens, das Ziel eures Kampfes. So hat er euren Vätern vorangeleuchtet, und sie haben unter seiner Führung Mut und Kraft gewonnen. Und im Vertrauen auf unsern Stern legen sie am Ende ihres Lebens die kämpferprobten Waffen in eure Hände. Kämpft! Kämpft! Das ist euer Loß; aber:

Folget eurem Stern!

Die Gewährung von Fahrtbegünstigungen an die Angehörigen der Offiziere.

Was man dem finanziellen Stand der Staatsbahnverwaltung nach nicht für möglich gehalten hätte, ist eingetreten. Die von einigen bürgerlichen Tagesblättern angekündigte Ermäßigung des Fahrpreises für die Frauen der Offiziere bei Fahrten auf den österreichischen Staatsbahnen ist Tatsache geworden. Das Eisenbahnministerium gab in seinem Amtsblatt, das vom 7. Dezember 1910 datiert ist, an alle seine Organe einen Erlaß betreffs Gewährung von Fahrtbegünstigungen für Offiziere, Militärbeamte und die übrigen Militärgefolgten sowie betreffs Gewährung von Fahrtbegünstigungen für deren Angehörige heraus. Der Erlaß bringt den österreichischen

Offiziersfrauen ein nettes Weihnachtsgeschenk. Weihnachtsmann Eisenbahnminister hat sich heuer eingestellt!

Er hat wohl nicht an die Fenster der Wächterhäuser gefloppelt und den Wächtern die langersehnte Nachdienstzulage gebracht. Er gedachte auch nicht des Versäuberungsspekels, dem die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit zur Pensionsbemessung die Möglichkeit bringen würde, die Pension wirklich zu erreichen, in deren Genuss gegenwärtig nur wenige von den Berufsfrankheiten der Verschieber verschonte und von Unfällen ausnahmsweise nicht betroffene Verschieber gelangen.

Nach eingehender Würdigung der seitens der Seeresverwaltung vorgebrachten Wünsche, heißt es im Weihnachtsersatz des Eisenbahnministeriums, findet sich das Eisenbahnministerium bestimmt, den nachgenannten Militärpersonen bei Reisen außer Dienst auf sämtlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie der in ihrem Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen auf Entfernungen über 20 Kilometer eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung (halbe Zivildfahrkarte) zu gewähren.

Weiters findet das Eisenbahnministerium, heißt es dann weiter an einer Stelle des Erlasses, die den eingangs erwähnten Militärpersonen zuetzehende Fahrbegünstigung auch den mit dem Familienoberhaupt im gemeinsamen Haushalt lebenden Frauen und ihren unverfürzten, in häuslicher Pflege befindlichen erwerbsunfähigen Kindern, ferner den in einem dauernden Versorgungsgenuss stehenden Witwen und unverfürzten Waisen der eingangs genannten Militärpersonen auf Grund besonderer, der gesetzlichen Stempelspflicht und einer Ausfertigungsgebühr von einer Krone unterliegenden Anweisungen für einzelne Fahrten zu gewähren.

Das ist das Weihnachtsgeschenk, das der gute und galante Ouzel Eisenbahnminister auf den Weihnachtsabend der Offiziersfamilie legt. Damit die Freude vollständig sei, vergaß er auch aller aktiven und der im Ruhestand befindlichen Militärgasisten aller Kategorien, der Offiziere, Militärgewaltigen, Auditoren, Militärärzte, Rechnungsführer, Militärbeamte, Kapellmeister, Lehrpersonen der Militärbildungsanstalten und der in keine Rangsklasse eingereihten Gasisten nicht. Bedeutet doch auch für diese die 50prozentige Ermäßigung bei Fahrten über 20 Kilometer gegenüber der bisherigen Ermäßigung nach dem Militärarsch bei außerdienstlichen Fahrten ein nicht zu unterschätzendes neuerliches Benefizium, dessen Inanspruchnahme möglichst bequem gemacht wurde.

Die Militärpersonen bedürfen bei der Beantragung dieser Fahrbegünstigung keiner Eingaben und Anweisungen. Die Militäruniform legitimiert sie bei der Beantragung dieser Ermäßigung. In Zivildiebereisende Militärpersonen legitimieren sich durch die bisher üblichen Legitimationen ihrer Kommanden.

Was aber für die Offiziere, die Militärbeamten und die Fähnriche gilt, gilt nicht für die Militärpersonen des Mannschaftsstandes. Für diese tritt die 50prozentige Fahrpreisermäßigung nicht ein. Bezüglich dieser heißt es im Erlass:

Die für die Abfertigung von Militärpersonen bei Reisen im Dienste sowie auch für die Abfertigung der aktiven Militärmannschaft, Diener, Pferdewärter im Zivil, Regimentsmusiker und der auf Ernteurlaub abgehenden aktiven Mannschaft in Zivil bei Fahrten außer Dienst geltenden Normen des Militärarschs und der Tarifvorschrift Nr. 179 ex 1905, beziehungsweise der „Sammlung der gegenwärtig bestehenden Fahrbegünstigungen für Militärpersonen bei Fahrten außer Dienst“ bleiben durch die vorstehende Verfügung unberührt.

Ist es schon genügend aufreizend, wenn die bei dem eigenen Personal knauernde Staatsbahnverwaltung dem ohnehin von der Günst des Staates und der Gesellschaft beschienenen Offiziersstände gegenüber in Großmütigkeit verfährt, so ist es gewiß nicht minder aufreizend, wenn die Staatsbahnverwaltung die Angehörigen des Mannschaftsstandes, die Söhne der Bauern, Kleinbürger und Arbeiter bei den Ermäßigungen der Fahrpreise für Fahrten außer Dienst ungünstiger behandelt als die Militärgasisten und deren Familienangehörige. Der den harten Militärdienst unterbrechende Bauernsohn, der seinen Eltern durch seiner Hände Arbeit den Kleinbäuerlichen Besitz erhalten helfen will, hat verhältnismäßig für die dabei entstehende Reise mehr an Fahrgebühr zu zahlen als die aus reiner Kurzweil und zum Vergnügen reisende Generalstöchter.

Man scheint sich im Eisenbahnministerium der Weiträumigkeit der gesetzlichen Maßnahmen nicht bewusst zu sein, die durch keine allgemeinen oder öffentlichen Interessen geboten war und die nur der bekannnten Sucht österreichischer Verwaltungskünstler entsprang, in der Gefügigkeit, die Wünsche des Militarismus oder in anderen Fällen des Merkantilismus, zu erfüllen, die eigene Eignung zur Leitung eines Zweiges der staatlichen Verwaltung zu erweisen. Mit dem Verzicht auf einen Teil der Einnahmen des Staatsbahnbetriebes ist der ständige Einwand gefallen, zur Erfüllung der berechtigten Forderungen des Personals keine Mittel zur Verfügung zu haben. Konnten bisher die an dem finanziellen Gleichgewicht des Staatsbahnbetriebes, der Quelle ihrer Existenz, mitinteressierten Eisenbahnbediensteten bei ihren Forderungen die ihnen entgegengehaltenen finanziellen Schwierigkeiten nicht kurzer Hand zurückweisen, sind sie künftig jeder Rücksichtnahme auf derartige Verhaltungen entoben. Kann die Staatsbahnverwaltung auf einen Teil ihrer Einnahmen verzichten, so ist sie auch zur Erfüllung gemachter Zugeständnisse und unaufschiebbarer Forderungen des Personals verpflichtet.

Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat auch sonst wahrlich keine Ursache und kein Recht, ohnehin bevorzugten Berufsständen Liebesgaben zukommen zu lassen. Ueber den Ozean, aus Argentinien, also gewiß aus einem

Staate, dessen sozialpolitische Einrichtungen sonst keinen Anspruch darauf erheben dürfen, vordbildliche zu sein, kommt die Nachricht, daß mit dem mörderischen System der gegenwärtigen Kuppelungen gebrochen werden soll, und daß die Bahnverwaltungen gesetzlich verhalten werden, im Laufe der nächsten Jahre automatische, von außen zu bedienende Kuppelungen einzuführen. Die Einführung der automatischen Kuppelung ist für den Eisenbahner von dem gleichen Wert als dem Arbeiter der Zündholzindustrie das Verbot des weißen Phosphors. In dem einen Falle ist der Gefahr der schleichenden Berufsfreiheit begegnet, im anderen die hohe Unfallgefahr des Eisenbahnbetriebes recht wirksam reduziert. Wie steht es in Oesterreich um die Einführung der automatischen Kuppelung? Wann wird dem Morden auf den Bahngleisen in Oesterreich Einhalt geboten werden?

Das Eisenbahnministerium hat die von der Seeresverwaltung vorgebrachten Wünsche einer „eingehenden Würdigung“ unterzogen. Wie „würdigt“ es seine Verpflichtungen, die nicht als Wünsche der Seeresverwaltung aufzutreten, die aber auferlegt sind von der Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung für das Leben und die Gesundheit ihrer Bediensteten und der sich ihrer Beförderung anvertrauenden Reisenden. Hat das österreichische Eisenbahnministerium die Sicherheitsvorkehrungen seiner unterstehenden Bahnen so wohl bestellt, daß es bei dem nächsten sich ereignenden tödlichen oder schwerem Unfall ruhig die Mitschuld an dem Tod oder der Verletzung des Unglücklichen von sich weisen kann? Auch hier wird die Entschuldigung unmöglich geworden sein, die Mittel der Staatsbahnverwaltung hätten die Einrichtung der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen nicht zugelassen. Auch hier wird man dem Eisenbahnministerium vorhalten, es habe durch Gewährung nicht unbeschränkter Benefizien sich die Mittel beschränkt, die zunächst dazu dienen sollen, alles in den Dienst der Sicherheit des Verkehrs zu stellen, was der technische Fortschritt erfährt.

So wenig einwandfrei die Sache der Gewährung der Fahrbegünstigungen an die Angehörigen der Militärgasisten und die Ausdehnung der Ermäßigung für letztere selbst ist, so wenig einwandfrei ist auch die Art der Durchführung dieser Angelegenheit. Das Eisenbahnministerium lancierte angekündigende Artikel in einzelne bürgerliche Blätter. Da die ganze bürgerliche politische Welt dieser Sache gegenüber in Gleichgültigkeit verblieb, wagte man nun das Experiment, indem man die Begünstigung im Verordnungswege, also durch einen Akt, der der parlamentarischen Kontrolle ziemlich entzogen ist, in Kraft treten ließ. Der Eisenbahnminister ließ die diesbezügliche Interpellation der Genossen Reichsratsabgeordneten Müller und Tomschik unbeantwortet.

Der Betrieb der österreichischen Staatsbahnen ist kein Privatunternehmen und der Eisenbahnminister wird wohl noch verhalten werden können, diese seine Verfügung zu rechtfertigen. Die österreichischen Eisenbahnbediensteten werden daraus ihre Konsequenzen zu ziehen wissen, daß man dort, wo man sie hinauszieht und mit billiger, von Wohlwollen triefenden Redensarten abspeist, mit hollen Händen gibt, wenn es sich um Offiziere und deren Familien handelt, und die Behandlung der Militärpersonen des Mannschaftsstandes bei dieser Angelegenheit ist geeignet, es weiteren Kreisen klarzumachen, daß die Einrichtungen der staatlichen Verwaltung verhalten müssen, einem kleinen Kreise Vorzug auf Kosten der Allgemeinheit Vorteile zu schaffen. Da kann sich der Herr Eisenbahnminister auf die schärfste Beurteilung seiner Verfügung gefaßt machen.

Unentgeltliche Angehörigenbehandlung der Krankenkassenmitglieder der Südbahn.

Mit Zirkular 268 A 1910 wurde die Verfügung getroffen, daß zur Inanspruchnahme der unentgeltlichen bahnrätlichen Behandlung für erkrankte Familienangehörige von Kassenmitgliedern die Vorbringung eines Krankenzettels (Form. Nr. 6a) erforderlich ist.

Dieser Modus hat sich als schwerfällig erwiesen und daher praktisch nicht bewährt. Der Krankenkassenausschuß findet sich daher bestimmt, in teilweiser Abänderung des erwähnten Zirkulars nachstehendes mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911 anzuordnen:

1. Die Anfertigung der roten Krankenzettel (Form. Nr. 6a) im Falle der Erkrankung von Familienangehörigen von Kassenmitgliedern hat zu entfallen.

2. Familienangehörige von Unterbeamten, Dienern und Arbeitern, welche eine Legitimation zur Lösung von Regiekarten besitzen, haben ihre Berechtigung zur Inanspruchnahme der unentgeltlichen bahnrätlichen Behandlung gegenüber dem zuständigen Bahnarzte durch Vorweisung ihrer Legitimation nachzuweisen.

Sofern es sich um Kinder handelt und ein Zweifel in der Hinsicht obwaltet, ob die statistische Altersgrenze noch nicht überschritten ist, wird die bezügliche Feststellung dem Bahnarzte überlassen.

Identitätskarten allein genügen nicht zum Nachweise der Anspruchsberechtigung.

3. Für solche anspruchsberechtigte Familienangehörige von Unterbeamten, Dienern und Arbeitern, welche keine Legitimation zur Lösung von Regiekarten besitzen, können die betreffenden Kassenmitglieder bei ihrem Lokalvorstand eigene Legitimationskarten (Form. Nr. 45) beziehen, womit die Berechtigung zur Inanspruchnahme der unentgeltlichen bahnrätlichen Behandlung bescheinigt wird.

4. Bei Angehörigen von Kassenmitgliedern, die dem Beamtenstande angehören, gilt ausschließlich nur die sub 3 bezeichnete Legitimationskarte (Form. Nr. 45).

Die Legitimation zur Lösung von Regiekarten kann mit Rücksicht darauf, daß ein großer Teil der Be-

amten der Krankenkasse als Mitglieder nicht angehört, als ein solcher Nachweis nicht angesehen werden.

Die Legitimationskarten (Form. Nr. 45) haben nachstehenden Wortlaut:

Vorderseite:

Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Netzes der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Nr. *)

Stampiglie der Dienststelle.

Legitimationskarte

womit die Berechtigung des (Name und Dienststellung des Mitgliedes) zur Inanspruchnahme des unentgeltlichen Behandlung der nachstehend verzeichneten Familienangehörigen durch den zuständigen Bahnarzt bescheinigt wird.

Gültig vom Tage der Ausfertigung durch längstens sechs Monate.

Name der Ehegattin:

geb. am

geb. am

geb. am

geb. am

geb. am

geb. am

am 1911

Der Lokalvorstand:

(Unterschrift.)

*) Nummer des Aufnahmezeichens.

Rückseite:

Gültig bis: Der Lokalvorstand: (Stampiglie.)

Gültig bis: Der Lokalvorstand: (Stampiglie.)

Gültig bis: Der Lokalvorstand: (Stampiglie.)

Gültig bis: Der Lokalvorstand: (Stampiglie.)

Die jedesmalige Gültigkeitsverlängerung der Legitimationskarte darf sich auf nicht mehr als sechs Monate erstrecken. Jeder Missbrauch dieser Karte, insbesondere deren Benützung durch andere als die berechtigten Personen, zieht die disziplinären und die etwaigen gesetzlichen Folgen nach sich.

Auszug aus dem Statut der Krankenkasse:

§ 10, Abs. 4. Ausserdem haben die Kassenmitglieder im Falle der Erkrankung von Familienangehörigen Anspruch auf deren (freie bahnrätliche Behandlung sowie auf den unentgeltlichen Bezug der notwendigen Heilmittel, wenn diese Angehörigen vom Kassenmitglied vollständig erhalten werden und nicht etwa selbst aus Grund des Krankenversicherungsgesetzes Mitglieder einer Krankenkasse sind und wenn sie welters im Rayon eines Bahnarztes domicilieren. Als Familienangehörige im Sinne dieses Statuts gelten nur die mit den Mitgliedern im gemeinsamen Haushalt lebenden Frauen und die eigenen ehelichen und unehelichen Kinder bis zum vollendeten 18. Lebensjahr.

§ 16, Abs. 5. Von dieser Begünstigung, die den Bediensteten während der ganzen Dauer der Krankheit eines Familienangehörigen, beziehungsweise insoweit gewährt wird, als sie selbst Mitglieder der Krankenkasse bleiben, sind ausgenommen:

a) jene Mitglieder, die lediglich zu vorübergehenden Arbeiten für weniger als 14 Tage aufgenommen worden sind;

b) aus der Beschäftigung ausgeschlossene, erwerbslose Kassenmitglieder (§ 4, Abs. 2).

§ 16, Abs. 6. Zur Behandlung der erkrankten Mitglieder und deren Familienangehörigen werden die von der k. k. priv. Südbahngesellschaft unter Mitwirkung des Kassenausschusses für die einzelnen Bahnbezirke bestellten Bahnärzte bestimmt.

§ 16, Abs. 16. Kassenmitglieder, welche an Orten domicilieren, für welche ein Bahnarzt nicht bestellt ist, nicht aber auch deren Familienangehörige (§ 10, Abs. 4), können auf Kosten der Krankenkasse die Hilfsnahme eines fremden Arztes im Anspruch nehmen.

Die Legitimationskarte erhält die Nummer des Aufnahmezeichens des betreffenden Kassenmitgliedes, ihre Ausfolgung ist im Statusbuche in der Rubrik „Anmerkung“ kurz zu vermerken. Alle Eintragungen in die Legitimationskarte dürfen nur vom Lokalvorstande selbst oder dem von ihm beauftragten Organ vorgenommen werden. Dem Namen des Kassenmitgliedes ist stets die Dienststellung beizufügen. Bei Bezeichnung der anspruchsberechtigten Familienangehörigen (§ 16, Abs. 4 und 5 des Statuts) genügt die Einsetzung des Taufnamens; bei Kindern ist ausnahmslos auch das Geburtsdatum anzuführen. Die Legitimationskarten gelten nur für die Dauer von sechs Monaten vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, können aber nach Ablauf der ersten Gültigkeitsdauer durch Ausbruch der Stampiglie der Dienststelle und handschriftliche Unterfertigung seitens des Lokalvorstandes an den auf der Rückseite vorgesehenen Stellen sechsmal für je ein weiteres halbes Jahr prolongiert werden.

Bei Prolongation der Legitimationskarten sind die auf der Vorderseite enthaltenen Eintragungen genauestens zu revidieren und eventuell richtigzustellen.

Sollte ein im Besitze einer Legitimationskarte befindliches Kassenmitglied aus dem gesellschaftlichen Dienste

ausscheiden, so ist ihm diese vor Uebergabe seiner Dokumente abzunehmen. Sollte dies aus welchen Gründen immer nicht möglich sein, so ist sofort dem zuständigen Bahnarzte hiervon Mitteilung zu machen. Abgenommene Legitimationskarten sind zu vernichten.

Ueber jeden Mißbrauch der Legitimationskarten ist sofort dem Bureau für Kranken- und Unfallversicherung zu berichten.

Nach den obigen zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Kassenmitgliedern und Bahnärzten getroffenen Verfügungen obliegt es nunmehr im allgemeinen den ersteren selbst, im Falle der Erkrankung von Familienangehörigen für die Beschaffung der ärztlichen Hilfe zu sorgen. Die Herren Lokalvorstände sind jedoch verpflichtet, hierbei den Bediensteten, insbesondere dann, wenn diese nicht im Domizil des Bahnarztes wohnen, die größtmögliche Unterstützung (zum Beispiel durch dienstbriefliche, telegraphische oder telephonische Verständigung des Bahnarztes etc.) angedeihen zu lassen.

Den Kassenmitgliedern hingegen wird es in ihrem eigenen Interesse zur Pflicht gemacht, ihre erkrankten Angehörigen in allen Fällen, in welchen es ihr Zustand gestattet, zum Besuche der bahnrätlichen Ordination zu verhalten, damit sich die Herren Bahnärzte, die durch die Einführung der obligatorischen Angehörigenbehandlung eine bedeutende Mehrarbeit zu bewältigen haben, nicht durch ungerechtfertigte Berufungen mit Recht beschwert fühlen können.

Dieses Zirkular ist allen Kassenmitgliedern sofort in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen. Sonderabdrücke sind ebenso wie die Druckorte „Legitimationskarte“ (Form. Nr. R. Nr. 45) mittels blauen Bezugsscheines beim Bureau für Kranken- und Unfallversicherung in Wien anzusprechen.

Die Oberbauarbeiter.

Der unerbittliche, der schreckliche und gefürchtete Winter ist da. Der Winter, der von den gutstuierten, wohlhabenden Menschen freudig begrüßt wird, weil er ihnen manche angenehme Belustigungen und schöne Stunden bringt, weil er ihnen das durchwärmte Zimmer so behaglich macht. Anders aber die Armen, denen der Winter Arbeitslosigkeit und alle mit derselben verbundenen Schrecknisse bringt; diese Armen erwarten den Winter mit Bangen und mit Schrecken.

Diese Erwägungen nötigen uns, von diesem „schrecklichen, gefürchteten Winter“ zu schreiben und speziell vom Oberbauarbeiter, weil er diesen Schrecknissen des Winters am meisten ausgesetzt ist. Die bürgerlichen Blätter werden in den nächsten Tagen in ihren Spalten über beim Eislaufen oder beim Winterport sich ereignende Unglücksfälle berichten; bei uns aber langen bereits Nachrichten über die Entlassungen und Aussetzungen von Oberbauarbeitern und Proteste über verschiedene an diesen armen Teufeln seitens der Bahnmeister und Sektionschefs verübten Ungerechtigkeiten, verzweifelte Schmerzensschreie des Hungers und Elends ein.

Darum schreiben wir diesen Artikel, dabei einer Darstellung unseres Bruderblattes „Z. Z.“ folgend, weil der Winter der größte Schrecken der schlechtest situierten Bediensteten einer Eisenbahn, der Oberbauarbeiter, ist.

Wir wissen, daß auch die übrigen Kategorien und Arbeiter Ursachen zum Klagen haben, daß bei ihnen noch nicht alles so eingerichtet ist, daß sie eine Ursache zur Zufriedenheit hätten; bei ihnen ist aber denn doch das Dienst- und Arbeits- sowie das Entlohnungsverhältnis so weit geregelt, daß der definitive Bedienstete weiß, daß seine Zukunft, sei es durch feste Formen oder durch einen festgelegten Mißbrauch, gewissermaßen gesichert hat, während der Arbeiter anderer Berufs, falls er irgend eine Zusage für seine Zukunft hat, sich dennoch irgend welcher bestimmter Rechte erfreut, die sich aus der bestehenden Schutzgesetzgebung ergeben; zum mindesten aber hat er einen gesetzlich geschützten Arbeitsvertrag, eine festgesetzte Kündigungsfrist, neben der mehr oder weniger berechtigten Hoffnung, daß seine wirtschaftlichen Verhältnisse sich mit der Zeit bessern werden.

Doch wie steht es um den Oberbauarbeiter, welche Ausichten hat er in die Zukunft, welchen gesetzlichen Schutz, ein geschriebenes Recht oder eine begründete Hoffnung auf bessere Zukunft hat unser Oberbauarbeiter? Sein Arbeitsverhältnis zu der Bahn, seine Kündigungsfrist, seine Lohnvorrichtung sind nichts festes, dauerndes; er steht außerhalb des für andere Arbeiter gültigen Rechtes, ja seine Stellung gleicht nicht einmal jener eines landwirtschaftlichen Dienstboten, weil er nicht einmal dessen teilhaftig wird, was für diesen in der schlechten Dienstbotenordnung enthalten ist. Der Oberbauarbeiter ist ein Spielball in den Händen seines Vorgesetzten, ein Opfer seiner Willkür; er wird willkürlich in die Arbeit aufgenommen, in der Arbeit selbst wird er willkürlich behandelt und willkürlich wird er entlassen.

Wie oftmals wurde das Martyrium der Oberbauarbeiter in unseren Fachblättern aller Sprachen erörtert, wie oftmals haben wir über die vielfach geradezu entsetzliche Behandlung dieser Sklaven des geflügelten Ades Klage geführt, wie oftmals haben wir die beispiellosen Ungerechtigkeiten, die an den Oberbauarbeitern ausgeübt werden, registriert. Es kommt uns wirklich so vor, als wenn manche der unmittelbaren Vorgesetzten der Oberbauarbeiter vom Sadiasmus besessen wären, eines perversen Zustandes, der an fremder Qual und fremden Schmerzen ein Vergnügen findet. Eine andere Erklärung für die Qualereien der Verfolgung dieser Arbeiterschaft haben wir nicht. Oder kann die Handlungsweise eines Bahnrichters zum Beispiel, der vor kurzem selbst noch den Krampfen schwang und nunmehr seine „Untergebenen“ zu Handlungen antreibt, die ihrer Gesundheit direkt schädlich sind, erklärt werden? Oder ist die Handlungsweise eines Bahnmeisters, welcher eigenmächtig den Arbeitern die Arbeitszeit verlängert, sie am Lohne schädigt, ihnen die Entschädigung für Ueberzeitarbeit verweigert, anständig, oder wie soll das Vorgehen eines Streckenchefs genannt werden, der zugibt, daß die Arbeiter im Winter, in der schlechtesten Zeit, von der Arbeit aussetzen müssen und dem Gespenst Hunger und Elend in die Arme getrieben werden? Es gibt keine andere Erklärung für solche Handlungsweise, es sind Sadisten!

Wir wollen die Beschuldigungen der Vorgesetzten der Oberbauarbeiter heileibe nicht generalisieren; es gibt unter ihnen viele brave, gerechte, ehrenhaft und menschlich führende Leute; aber die Mehrzahl sind eben ungerecht und unmenschlich handelnde Männer. Und gerade diese Leute finden von oben am meisten Unterstützung, weil man sie für tüchtige Organe hält. Diese Begünstigung solcher Unmenschen sind wir in der Lage, an unzähligen Beispielen zu erhärten.

So zum Beispiel brachte unser tschechisches Fachblatt eine Notiz über einen Bahnmeister der D. N. W. B., dem ein Oberbauarbeiter die Haare seiner Frau opfern mußte. Die gnädige Frau Bahnmeister war gläubig und die Loden der armen Arbeiterfrau fanden Gnade vor ihren Augen. Der Bahnmeister fing den Oberbauarbeiter an zu verfolgen, hat ihn aber gleichzeitig durch seine Mamelucken unter der Hand wissen lassen, daß er von der Verfolgung abläßt, wenn seine Frau ihre Köpfe opfert. Der Arbeiter war in Verzweiflung und seine brave Frau, um dem Mann seine Existenz zu erhalten und ihm Ruhe zu schaffen, schnitt ihr Haar ab und trug dasselbe, bitterlich weinend, zur gnädigen Frau Bahnmeister, welche sich nun mit fremdem Haar schmückt und ihre Glage befeht. Dieser Vorfall wurde veröffentlicht und der Bahnmeister mit seinem vollen Namen angeführt; bis heute nimmt er aber seine Stelle ein und wird für seine Schmeichelei gewiß außertourlich befördert. — Es wurde öffentlich über einen Streckenchef in Mähren geschrieben, der sich um die Vorschriften des Teufels kümmerte, der die ministeriellen und directionellen Anordnungen einfach nicht ausführte, der die Arbeiter bestahl und sich noch anderer Unzukömmlichkeiten schuldig machte. Dieser Herr wütet bis heute gleich despotisch.

In unserem tschechischen Fachblatt wurde einmalmal auf einen Bahnrichter aus der Nähe Prags hingewiesen, eines notorischen Alkoholikers, welcher nur jene Arbeiter protegierte, die von ihm auf Borg Schnaps gekauft haben, die er im großen bestellt hatte. — Und mehrere solche Bilder sind wir imstande, der Deffentlichkeit vorzuführen und nur auszugewählte bringen wir diese drei Beispiele. Und solche Dinge werden von den Direktionen, vom Eisenbahnministerium nicht nur geduldet, sondern direkt begünstigt, alles im Namen der Autorität und der Disziplin.

Und nun zu dem Aussehen der Oberbauarbeiter im Winter: Ein Bauer behält seinen Dienstboten auch im Winter, trotzdem er ihn nicht voll beschäftigen kann, wie in der Zeit der Feldarbeit. Der Staat als Unternehmer zieht und beutet seinen Arbeiter im Sommer gründlich aus, um ihn im Winter hinauszumwerfen und seinem Schicksal zu überlassen. Ist denn vielleicht im Winter für einen Oberbauarbeiter wenig Arbeit? Könnte er nicht beschäftigt werden? Ja, Arbeit wäre ja genug; auf den Strecken, in den Stationen und Magazinen hat sich in der Zeit des starken Sommerverkehrs soviel Arbeit aufgehäuft, daß den ganzen Winter genug zu tun wäre, aber das nützt alles nichts, der unmoralische und ungerechte Mißbrauch des Aussetzens besteht einmal und darum muß weiter ausgefüllt werden. — Und wie ausgefüllt wird. Wenn Leute, welche die Aussetzungen vornehmen, das Herz am rechten Fleck hätten, würden sie lange, sehr lange suchen, bevor sie Arbeiter ausfinden würden, welche die Aussetzung leichter ertragen würden. Wie wenig Gefühl aber die heutigen Vorgesetzten der Oberbauarbeiter besitzen, beweist am besten der Umstand, daß bei der Aussetzung gerade das Gegenteil dieses Prinzips beobachtet wird. Die Arbeit wird am Samstag solchen armen Teufeln gestündigt, die bestimmt am Montag Hunger und Elend erleben müssen und in der Arbeit werden jene Arbeiter gehalten, die sich dem Herrn Vorgesetzten für erwiesene Gefälligkeit in irgend einer Weise revanchieren können. Im Winter arbeiten Bauernsöhne und Kleinbauern, welchen der Herr Vorgesetzte aus eigener Machtvollkommenheit im Sommer Urlaube bewilligt, damit sie ihre Feldarbeiten verrichten können, wogegen arme Teufel frieren, Elend und Hunger erleben müssen, die in heißen Sommermonaten bis zur Bewußtlosigkeit ausgebeutet worden sind. Natürlich der Herr Vorgesetzte bekommt zu Weihnachten eine schön gemästete Gans und genug Butter und Eier zum Baden; ja, das Sprichwort: „Eine Hand wäscht die andere“, wird hier zum Wahrwort.

Das alles ist zwar sehr gaslig und schrecklich, es ist aber wahr! Es fragt sich nun, ob diese Verhältnisse haltbar sind, ob sie auch weiterhin geduldet werden dürfen und ob die Menschenwürde schon so tief gesunken ist, daß diese Männer der Arbeit auch weiterhin wehrlose Opfer dieser Sadien und unehrlichen Geoiisten bleiben? Und weil jeder vernünftige und gesichtslose Mensch die Frage negativ beantworten muß, so ist es notwendig, über Mittel und Wege nachzudenken, die einzuschlagen wären, um eine Remedur herbeizuführen und die Oberbauarbeiter solcher unerquidlichen, winterlichen Betrachtungen zu entheben. Und da fragen wir, gibt es solche Wege? Ja!

Es ist vor allem notwendig, die Herausgabe anständiger Arbeitsordnungen für Oberbauarbeiter anzustreben, welche ihm verhältnismäßig alles das garantieren würden, das für das definitive Personal die Dienstordnung enthält und die übrige Arbeiterschaft in der Schutzgesetzgebung garantiert hat; es ist notwendig um, die Festlegung eines festen Arbeitsverhältnisses zu kämpfen, durch welches die Ungerechtigkeit des Aussetzens abgeschafft würde; es ist notwendig zu kämpfen, um den Armensten der Bediensteten aus dem Joche der Willkür seiner Vorgesetzten zu befreien.

Es sind Mittel und Wege zu finden, doch die Oberbauarbeiter müssen ihr Recht suchen und für dasselbe streiten und kämpfen; sie müssen aber auch noch etwas anderes tun, sie müssen ihr Recht erkennen lernen, sie müssen wissen, daß in der heutigen Zeit nur eines gilt: Das Recht ist die Macht! Denn das Recht läßt sich nur durch die Macht erkämpfen und diese Macht besitzen die Oberbauarbeiter, wenn sie sich nur vereinigen, sich organisieren und die Reihen des organisierten Eisenbahnerproletariats stärken. Das Bitten,

das Klagen, das Kammen nützt nichts, hier gilt es Mut, festen Willen und Energie haben.

Die Eisenbahnverwaltungen der nunmehr verstaatlichten Bahnen haben im Jahre 1907 und das Eisenbahnministerium im Jahre 1908 versprochen, die Verhältnisse der Oberbauarbeiter durch die Herausgabe ordentlicher Arbeitsordnungen zu regeln. Diese Versprechungen würden trotz wiederholtem Einschreiten unserer Organisation nicht erfüllt. Die Staatsbahnverwaltung zögert noch heute mit der Erfüllung der Versprechungen, wie um damit zu sagen, daß sie die Oberbauarbeiter nicht fürchtet, weil sie es nicht glaubt, daß diese durch die schwere Arbeit gekrümmten Nacken fähig wären sich aufzurichten, weil sie es nicht glauben will, daß die durch Elend, Leid und Wut zerkochten Menschen fähig wären, Protest einzulegen. Die Staatsbahnverwaltung meint, die Oberbauarbeiter am Gängelbande führen zu können. Wer sich rührt, wird hinausgeschmissen und die Ruhe ist wieder hergestellt.

Und darum liegt es nur an euch, ihr Oberbauarbeiter, eure Kräfte zu prüfen, ob die Unterdrückung euch noch nicht der Kampfesfähigkeit, der Kampfesfreudigkeit für das Menschenrecht beraubt, ob die systematische Ausbeutung euch nicht um den letzten Rest des Selbstbewußtseins und Ehrgefühls gebracht. Und dann geht rasch an die Arbeit, organisiert euch, klärt euch auf, rüstet euch mit den Waffen des Wissens und bereitet euch zu dem Kampfe um euer Recht, um das Recht des Mannes, des Arbeiters.

Der Winter ist schrecklich, es ist eine lange Periode des Elends und des Hungers. Muß der künftige Winter ebenso schrecklich sein, wieder Winter im Vorjahre, wieder heurige? Beantwortet euch die Frage, Oberbauarbeiter und dann handelt! —d—

Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern.

(Eigenbericht des „Eisenbahner.“)

II.

(Heinrich Bürger f. — Nebengebühren des Zugbegleitersonals in Preußen. — Konsumverein und Eisenbahner. — Ministerielle Kontrolle der Vereinstätigkeit. — Arbeitslammern und Eisenbahnarbeiter. — Schrankenwärterinnen. — Freie Eisenbahnfahrt.)

Der Mitbegründer des vormaligen Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, der jetzigen Reichssektion der Eisenbahner des Deutschen Transportarbeiterverbandes, Heinrich Bürger, ist am 29. November 1910 nach schwerem Leiden in Hamburg gestorben. Dort bekleidete er in den letzten Jahren die Stelle eines Sekretärs im Staats- und Gemeindearbeiterverband. Heinrich Bürger war, von der Gründung des verbotenen sogenannten Hamburger Eisenbahnerverbandes an (1897), längere Zeit erster Vorsitzender und führte als Redakteur des „Wetru“ in schneidiger Weise die Feder, bis ihn im Jahre 1899 der Staatsanwalt vor die Schranken des Gerichts zitierte, weil er einen Artikel veröffentlicht hatte, durch den sich die Beamten der Eisenbahndirektion in Bromberg beleidigt fühlten. Bürger wurde von den Richtern des Hamburger Landgerichts zu drei Monaten Gefängnis verurteilt. Die anstehende agitatorische Tätigkeit vor und nach der Gründung des Verbandes, die Gefängnisstrafe und die nach der Gründung überall erfolgten Mafregelungen nahmen Bürger körperlich hart mit. Nun wurde er im besten Mannesalter, im 43. Lebensjahre, durch eine tödliche Krankheit dahingerafft. Ehre seinem Andenken!

Die am 1. Oktober 1910 in Preußen-Gessen in Kraft getretenen Vorschriften für die Berechnung der Nebengebühren des Zugbegleitersonals haben unter diesen starke Beunruhigung hervorgerufen. An Stelle der bisher gültigen Kilometergelder traten an dem genannten Datum allgemeine Stundengelder. Diese Abänderung brachte eine derartige Verschlechterung der bisherigen Nebenbezüge, daß es bald aus allen Direktionsbezirken an Protesten nur so hagelte, weshalb sich der Verband der Schaffner- und Schaffneranwärter veranlaßt sah, am 10. Dezember eine Petition dem Minister v. Breitenbach zu unterbreiten, mit der Bitte, „dem Zugbegleitersonal der Personen- und Schnellzüge die alten Gebühren zu belassen und für die Personale der Güterzüge ein Stundengeld festzusetzen, welches die bisherigen, teilweise sehr geringen, alten Nebeneinnahmen so erhöht, daß auch die Güterzugschaffner und Hilfschaffner bei den so teuren Zeiten bestehen können“. Aus der Petition geht auch hervor, daß die Zugführer und ihre Vertreter von 32 Gruppen mit Mk. 0-93 bis 17 Mk. per Monat, das sind im Jahre Mk. 11-16 bis 204 Mk., und die Schaffner und deren Vertreter in 77 Gruppen mit Mk. 0-03 bis Mk. 26-60, das sind im Jahre Mk. 0-36 bis Mk. 319-20 Mindereinnahmen bedacht worden sind. Das bedeutet gegen früher für viele eine eminente Schädigung und macht die Gehaltsaufbesserung von 1909 wieder illusorisch. Es ist kaum Hoffnung vorhanden, daß der Minister sich bereit finden läßt, im Sinne der Petition eine Abänderung der eben erst eingeführten Berechnung der Nebengebühren vorzunehmen.

Die Eisenbahndirektion Hannover hat durch Anschlag auf dem Personenbahnhof Lehrte bekanntgegeben, daß die Bediensteten oder die Ehefrauen von Bediensteten ihre sofortige Abmeldung aus dem sozialdemokratischen Konsumverein zu veranlassen haben, andernfalls sie ihre Entlassung aus dem Eisenbahndienst zu gewärtigen hätten. Den Eisenbahngestellten, die durch Mitgliedschaft im Konsumverein die Kaufkraft ihres Lohnes zu erhöhen versuchten, wird hier mit brutaler Faust das staatsbürgerliche Recht, sich wirtschaftlich zu organisieren, genommen, ohne ihnen irgendeinen Ersatz dafür zu bieten. Und nicht nur die Angestellten selbst, nein, auch ihre Familienangehörigen werden als hörig (leibeigen) betrachtet und müssen sich diesem ganz ungerechtfertigten Verbot fügen, weil sie sonst die Protlosmachung ihrer Familien zu gewärtigen haben. Den Vor-

wurf, sozialdemokratischer Konsumverein, hat nun der Verein Lehre nicht auf sich sitzen lassen wollen und es entspann sich ein netter Briefwechsel zwischen dem Konsumverein einerseits und der Eisenbahndirektion und ihren Aufsichtsbehörden andererseits. Aber die Behörden waren trotz Statut, Genossenschaftsgesetz und Protokollen nicht davon zu überzeugen, daß der Konsumverein Lehre eine rein wirtschaftliche Institution sei, und das Verbot blieb bestehen. Die ausgetretenen Eisenbahner aber waren der Ansicht, daß sie diese ganze Sache den Lehrern Krämern zu danken hatten, und sie hielten es deshalb erst recht nicht angebracht, ihnen zum Dank dafür auch noch ihr Geld ins Haus zu tragen. Darum machten sie sich flugs daran, einen „Beamtenkonsumverein“ zu gründen, der sich einer steigenden Mitgliederzahl erfreut und den Krämern wahrscheinlich noch weniger Freude machen wird wie der als sozialdemokratisch denunzierte Verein.

Nachdem der preussische Eisenbahnminister verfügt hat, daß die Redaktionen der Fachorgane von ihm gnädigst zugelassener Verbände auf Verlangen den Namen der Eintander mißliebiger Artikel zu nennen haben, überrascht das nachstehende Schreiben nicht mehr, welches von der Eisenbahndirektion Berlin an die „Herren Vorstände der Eisenbahnfachverbände und -vereine“ gerichtet wurde. Das Schreiben lautet: „Der Herr Minister hat sich damit einverstanden erklärt, daß den Fachvereinigungen der Eisenbahnbeamten und -arbeiter zur Bekanntmachung ihrer Versammlungen und Tagesordnungen die Benutzung einer besonderen Tafel widerruflich gestattet wird. Die anzuhängenden Anschläge dürfen lediglich Art und Zeit der Versammlung und der Tagesordnung in kürzester Form enthalten und sind vor der Anbringung dem Dienststellenvorsteher vorzulegen und von ihm zu stempeln. Wir veranlassen Sie, sich binnen vier Wochen zu äußern, ob Sie und die zu Ihnen gehörenden Ortsvereine (Ortsgruppen) die Anbringung solcher Vereinstafeln wünschen. Zutreffendfalls wollen Sie uns die Dienststellen angeben, für die sich nach Ihrer Ansicht die neue Einrichtung empfehlen möchte. Somit Ihnen die Benutzung von Vereinstafeln schon bisher gestattet war, wollen Sie dies anzeigen. Wir benötigen diesen Anlaß, um Sie erneut darauf hinzuweisen, daß sämtliche von Ihnen und den Ortsvereinen (Ortsgruppen) einberufenen Versammlungen rechtzeitig auf dem Dienstweg uns anzuzeigen sind. Wir beabsichtigen, Ihre Ortsvereine (Ortsgruppen) besonders auf die Verpflichtung zur Anzeige aufmerksam zu machen, und fordern Sie auf, uns binnen vier Wochen eine Liste vorzulegen, in der, gesondert nach Direktionsbezirken, sämtliche preussische zu Ihrer Vereinigung gehörenden Ortsvereine (Ortsgruppen), ferner der Name und die Dienststelle des Vorsitzenden eingetragen sind. Zum Ersten eines jeden Vierteljahres wollen Sie berichten, ob die Eintragungen in der Liste noch zutreffen oder ob Änderungen (insbesondere Neugründung von Ortsvereinen oder Ortsgruppen) zu verzeichnen sind. Sämtliche Berichte sind auf dem Dienstweg vorzulegen.“ Durch ein Reichsvereinsgesetz ist die polizeiliche Anmeldepflicht und Benennung der Tagesordnung gewerkschaftlicher Versammlungen erst kürzlich beseitigt worden. Daran braucht sich aber eine preussische Eisenbahnverwaltung nicht zu kehren, sondern sie verlangt einfach die rechtzeitige Anmeldung auf dem Dienstweg, um nach Gelegenheit zur Hinsendung von Aufpassern zu haben. Obgleich alle Versammlungen mit einem Hoch auf den Kaiser, Minister, Präsidenten des Direktionsbezirks u. s. w. eröffnet und geschlossen werden, traut man seinen lieben Schäschen doch nicht recht, denn es gibt unter diesen immer einige, die einmal die Wahrheit zur rechten Zeit sagen.

Am 6. Dezember fand im deutschen Reichstag eine für die Eisenbahnarbeiter sehr wichtige Verhandlung statt. Das Arbeitskammergesetz wurde in zweiter Lesung durchberaten. Bei der Beratung des § 7 des Gesetzes, der bestimmt, wer als „Arbeitnehmer“ im Sinne dieses Gesetzes zu betrachten ist, erklärte der Staatssekretär Delbrück als Vertreter der Regierung, daß es im öffentlichen Interesse liegt, „wenn weder die Bestimmungen der Gewerbeordnung noch die Bestimmungen dieser Vorlage auf die Arbeiter der Eisenbahnbetriebe Anwendung finden“. Wegen dieser Entrechtung der Eisenbahnarbeiter wandten sich sozialdemokratische Vertreter in der entschiedensten Weise, und auch das Zentrum stand ihnen zum Teil bei, wenn für dieses auch andere Motive maßgebend waren. Die Sozialdemokraten hatten einen Entwurf eingebracht, der die möglichste Ausdehnung der Bestimmungen forderte, so daß alle Kategorien von Arbeitern zu den Arbeitskammern herangezogen werden können. Der Regierungsvertreter setzte diesem ein „Unannehmbar“ entgegen. Trotzdem war eine Mehrheit von 17 Stimmen dafür. Damit scheint nach der Erklärung des Regierungsvertreters das ganze Gesetz hinfällig zu sein, wenn es der Regierung bis zur dritten Lesung nicht gelingt, das Zentrum zum Umfall zu bewegen. Geht dies, dann ist nicht zu zweifeln, dann wird die Regierung ihren Willen bekommen, und die Eisenbahnarbeiter werden wieder einmal, als Staatsbürger II. Klasse behandelt werden.

Die Schrankenbedienung ist bei einfachen Verhältnissen allgemein den Frauen übertragen worden. Ob die Frauen auch zu anderer Tätigkeit im Bahnbewachungsdienst herangezogen werden können, darüber bestehen keine besonderen Bestimmungen; aber im § 46, Nr. 3 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung heißt es: „Zur Unterjochung der Bahn dürfen Frauen nicht verwendet werden.“ Eine weitere Bestimmung der Unfallverhütungsvorschriften (Teil 2, Abschnitt A I) lautet: „Während der Beschäftigung innerhalb des Bahngeländes müssen Beamte und Arbeiter unmittelbar anschließende Kleider tragen.“ Die Frauen sind in den Unfallverhütungsvorschriften nicht besonders erwähnt, aber auf Grund dieser Vorschrift dürfen Frauen im Betriebsdienst nicht verwendet werden, da sie keine anschließenden Kleider tragen. Der Ausdruck „tunlichst“ ist jedoch sehr dehnbar und läßt Ausnahmen zu. Solche Ausnahmen sind auch vorhanden und es kommt sehr oft vor, daß Frauen neben einer Nachkrankle auch noch eine Fernkrankle zu bedienen haben. Darin liegt eine gewisse Gefahr, denn es können Störungen eintreten, die ein Betreten des

Streckengeleises notwendig macht, um den Fehler in der Schrankenanlage zu untersuchen. Hierzu dürfen Frauen auf Grund des § 46 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht verwendet werden. Trotzdem muß diese Bestimmung nicht überall beachtet werden, denn erst kürzlich wurde aus einer östlichen preussischen Station gemeldet, daß einer 63jährigen Bahnwärterin beide Beine abgefahren worden waren.

Vor einigen Jahren stimmte ein Junker von Brandenstein ein sehr bewegliches Klagegedicht darüber an, daß es heute jedem unteren Eisenbahnbeamten gestattet sei, neben einem Hochwohlgeborenen und Erstklassigen in der II. Wagenklasse zu sitzen. Das muß für die Blaublütigen ein schreckliches Gefühl sein, wenn ein Mann der Arbeit in seiner nächsten Nähe sich aufhalten kann, ohne durch seine Geburt dazu berechtigt zu sein. Den beweglichen Klagen dieses Edlen hat nun der erst geadelte Minister v. Breitenbach Gehör geschenkt. Es verläutet, daß vom 1. Jänner ab neue Bestimmungen über die Gewährung freier Eisenbahnfahrt in Kraft treten sollen, die für zahlreiche Beamte eine Verschlechterung der bisherigen Verhältnisse bedeutet. Die Benutzung der I., II. und III. Wagenklasse soll wesentlich eingeschränkt werden. Zur freien Fahrt in I. Wagenklasse würden etwa nur noch die Beamten vom Oberregierungsrat aufwärts in Frage kommen. Die diesen nachstehenden Oberbeamten sowie die Subalternbeamten I. Klasse erhalten freie Fahrt in II., alle übrigen Subalternbeamten und Unterbeamten in III. und die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung in IV. Wagenklasse. Die Gewährung freier Fahrt ins Ausland soll für mittlere und untere Beamte gänzlich ausfallen. Damit sind die Vertreibungen der Lokomotivführer, die sich jahrelang um die Vergünstigung bemühten, in II. Wagenklasse fahren zu dürfen, gegenstandslos geworden. Den deutschen Lokomotivführern ist diese Zurückweisung schon zu gönnen, denn ihr ganzes Gebären ist wenig kameradschaftlich, und zengt von egoistischer Ueberhebung. Die Kuh vermaß, daß es auch einstmals ein Kalb war. Im übrigen kann man von den Bestimmungen nur sagen, daß sie in unseren Klassenstaat hineinpassen und ein großartiges Aufklärungsmittel darstellen, denn je mehr der großen Masse beigebracht wird, daß sie nur in die IV. Klasse, höchstens in die III., hineingehören, desto eher werden sie sehen lernen, wie wenige derer sind, die II. und I. Klasse beanspruchen. Wehe den wenigen, wenn das Volk einmal die Geduld verliert und die beiden oberen Klassen beseitigt! Cheminot (Berlin).

Christen und die Sozialdemokratie.

„Die Reichen, die Fürsten, Grafen und Barone nennen sich katholisch — die Armen, wenn sie nicht daran glauben wollen, daß die gegenwärtig bestehende Fälschung der Gotteslehre das wahre Christentum ist, nennt man gläubenslose Sozialdemokraten; man nennt sie auch eine rote verkommener Menschen und Revolutionäre, welche die von Gott gegebene Gesellschaftsordnung umstürzen wollen. ... Ja, um Gottes willen, wie und mit was soll denn der Herr des Sozialdemokraten bekämpfen das Kapital und den Reichtum überhaupt. Hat denn aber Christus der Herr in der ganzen Zeit seines Erdenlebens nicht dasselbe getan? Die Sozialdemokraten verlangen Gleichheit aller Menschen und — man kann keinen Satz in den heiligen Evangelien finden, der nicht dasselbe verlangt. Die Sozialdemokraten verlangen, daß das Zinskapital, welches nur Faulenzen erzeugt, abgeschafft werde und daß alle Menschen arbeiten sollen. Im Evangelium wird dasselbe mit den Worten verlangt: Wer nicht arbeitet, soll auch nicht essen.“

Abgeordneter Vater Scheicher
(im Jahre 1895).

Schwerer Zusammenstoß auf der Südbahn.

Ein Toter und mehrere Schwerverletzte. — Traurige Weihnachten für Eisenbahnerfamilien.

Ein schweres Eisenbahnunglück, das sich am 24. Dezember 1910, früh um zirka 6 Uhr 40 Minuten, außerhalb des Hauptbahnhofes Villach ereignete, raubte einer Eisenbahnerfamilie ihren Ernährer. Ein Toter ist das Opfer des verantwortungsvollen Dienstes, und mehrere Schwerverletzte liegen im Krankenbett.

Samstag den 24. stieß der um 6 Uhr 35 Minuten früh vom Hauptbahnhof in Villach abgehende Personenzug 430 mit dem von Velden kommenden Gütereilzug 455 zusammen, wobei ein Eisenbahner den Tod fand, zehn Bedienstete vom Zugspersonal und drei Passagiere mehr oder weniger schwer verletzt wurden.

Das Todesopfer des schrecklichen Unfalles ist der verheiratete Kondukteur Christof Vilg, der außer einer schwer geprüften Witwe zwei unzüchtige Kinder hinterläßt. Unter den Schwerverletzten befinden sich: der Oberkondukteur des Zuges 430 Franz Schmeid, welcher sofort ins Spital transportiert und an dessen Aufkommen anfangs gezweifelt wurde; jedoch hofft man jetzt, denselben am Leben zu erhalten. Ferner der den Zug 430 führende Lokomotivführer Franz Kuzička, welcher am Kopf und an beiden Füßen schwere und noch andere erhebliche Verletzungen erlitt. Sein Heizer Josef Stern kam mit einer leichteren Verletzung davon. Vom Gütereilzug 455 wurden verletzt: der Lokomotivführer der Vorspannlokomotive Wenzel Smutný erlitt am Kopf, Kreuz, Fuß und an der rechten Hand erhebliche Verletzungen; der Lokomotivführer der Zuglokomotive Peter Türck aus Marburg erlitt keine sichtbaren Verletzungen, bevor aber durch den Schrecken die Sprache, derselbe befindet sich noch im Spital; der Lokomotivheizer Valentin Schmitzer der Vorspannlokomotive erlitt auch erhebliche Verletzungen und wurde auf Erluchen seiner Mutter in häuslicher Pflege gelassen; der Heizer des Lokomotivführers Türck kam tödlich wahrscheinlich mit

bloßem Schrecken davon; der Oberkondukteur Fr. Obeltzen und sein Postmeister Kondukteur Hofmann des Zuges 455 sind ebenfalls verletzt.

Die Ursachen des schweren Unglücks.

Mehrere noch nicht aufgeklärte Umstände fallen zusammen, die zu dem schweren Eisenbahnzusammenstoß beigetragen haben. So hatte der den äußeren Dienst in der Station versiehende Beamte den Personenzug 430 ordnungsgemäß abgefertigt, obwohl der Gütereilzug eine Verspätung von 7 Minuten hatte und noch nicht in die Station Villach eingefahren war, wovon er doch gewiß Kenntnis haben sollte. Da der Gütereilzug seine fahrvorläufige Ankunft in Villach um 6 Uhr 34 Minuten, der Personenzug 430 seine fahrvorläufige Abfahrt von der Station Villach um 6 Uhr 35 Minuten hat, so liegt ein Zeitraum zwischen Ankunft und Abfahrt der beiden Züge von nur 1 Minute, während welcher sich bei der Einhaltung der Fahrzeit die Züge in der Station kreuzen sollen.

Der Lokomotivführer des Zuges 430 gibt folgende Darstellung: Lokomotivführer Kuzička wurde nach dem Vergleich der Uhren um 6 Uhr 35 Minuten ordnungsgemäß abgefertigt und fuhr bei starkem Nebel aus der Station Villach aus. Der Ausfahrtsblock befindet sich zirka 1 Kilometer von der Abfahrts Halle entfernt, wo noch zwei andere Ausfahrtssemaphoren aufgestellt sind, und zwar der eine für Personenzüge der k. k. Staatsbahn, der zweite für die Ausfahrt der Güterzüge der Südbahn. Hinter diesen drei Semaphoren befindet sich seit dem Umbau der Station bis zurzeit eine provisorische Blauglaskontrollstation (die östliche), in welcher ein Beamter und drei Wächter den Dienst, respektive ersterer nur die Ein- und Ausfahrten als auch die Freitstellung der Semaphoren und die richtige Wechselstellung zu überwachen haben und durch ein Telephon mit der Stationsplatzinspektion verbunden sind. Neben der östlichen Platzinspektion, welche sich zirka 200 Meter hinter den Ausfahrtsblock befindet, ist gleichzeitig der englische Wechsel angebracht, über welchen die Einfahrt des Gütereils — als auch die Ausfahrt des Personenzuges zu erfolgen hatte.

Der Lokomotivführer Fr. Kuzička gibt an, der Block sei für ihn auf freie Fahrt gefahren, und als er selber passierte, bemerkte er jedoch, daß der englische Wechsel nicht für ihn gestellt war, worauf er sofort das Achtungssignal gab. Indem zwischen seiner Wahrnehmung der falschen Wechselstellung und der kurzen Distanz, den Zug vor dem Wechsel noch zum Stehen zu bringen, zu gering war, wurde derselbe von ihm überfahren und aufgeschnitten. Zu dem Momente wurde er zweier weißer Lichter gewahr, worauf er sich sofort der Gefahr bewußt, das Signal „Bremsen fest“, Vakuum und alle Anstalten traf, um den Train zum Stehen zu bringen, aber schon war die Katastrophe da. Es waren dies nur Sekunden, während welcher sich dieses Unglück abspielte.

Der Lokomotivführer W. Smutný der Vorspannlokomotive des Zuges 455 gibt an, er habe das Achtungssignal und fast gleich darauf das zweite Signal „Bremsen fest“ gehört, welches zweite Signal er gleich quittierte, rückwärts revidierte, Konterdampf gab, aber schon lag er durch den Anprall im Winkel auf der Brücke. Auch der Lokomotivführer der Zuglokomotive Peter Türck gab sofort Vakuum, doch leider war die Distanz infolge des starken Nebels so kurz, daß der Zusammenstoß unvermeidlich war.

Daß alle drei Lokomotivführer ihre Geistesgegenwart, besonders der des Zuges 430 und der der Vorspannlokomotive des Zuges 455, bewahrt hatten, trotzdem sie den Tod vor den Augen sahen, beweisen die letzten Anstalten, die an ihren Lokomotiven noch ersichtlich sind. Diese letzten Anstalten sind die sichersten Beweise ihres verantwortungsvollen und bis zum letzten Moment pflichtgetreuen Dienstes. Ohne diese Geistesgegenwart und Selbstaufopferung wäre der Zusammenstoß furchtbar geworden.

Der Geschwindigkeitsstreifen an der Lokomotive des Zuges 430 weist eine bereits erlangte Geschwindigkeit von 52 Kilometer auf, wobei dieselbe auf die kurze Distanz auf 16 Kilometer heruntergebremsert wurde, so daß der sehr schwer verletzte Oberkondukteur Fr. Schmeid am 26. im Spital meinte: „Wir standen ja fast bereits!“ Außerdem hat der Lokomotivführer noch rückwärts revidiert und Konterdampf gegeben.

Auch an der Vorspannlokomotive des Zuges 455 sind die letzten Anstalten des Lokomotivführers zu sehen: der Revidierhebel steht nach rückwärts und der Regulator noch zum Teil offen, der Beweis des Konterdampfgebens, in welchem Moment der Lokomotivführer durch den Anprall weggeschleudert worden ist. Daß dieses die besten und sichersten Beweise ihrer Geistesgegenwart sind, und alle die Fabeln der verschiedenen bürgerlichen Blätter, die das Gegenteil schreiben, sind eben nicht wahr.

Dies ist neuerdings ein Beweis, daß ein Lokomotivführer in solchen Momenten am allerwenigsten auf sich bedacht ist, sondern nur lediglich bestrebt ist, die unheilbringende Gefahr abzuwehren.

Weiters sei auch noch des unglücklichen Kondukteurs Christof Vilg gedacht, der auch nur in Ausübung seines Dienstes und der Aufmerksamkeit in seinem zum Opfer fiel.

Als er höchstwahrscheinlich die Dampfpeifen signale hörte, wollte er nachsehen, was es gibt und begab sich aus dem Wageninnern auf die vordere Plattform seines Wagens. Gleich darauf erfolgte der Zusammenstoß, wobei der vordere Wagen durch den Anprall auf den Wagen, wo er stand, aufgerissen ist und Vilg durch den Buffer an die Wand seines Wagens angepreßt wurde. So mußte er seine Aufmerksamkeit und seine Pflichttreue mit dem Leben büßen.

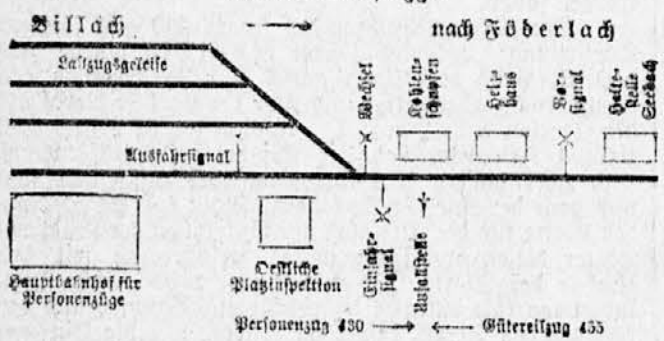
Die Katastrophe.

Der Anprall trotz aller menschlicher in Bewegung gesetzter Mittel war furchtbar. Wer die beiden Dienstwagen der Oberkondukteure gesehen, kann es nicht begreifen, daß aus solchen Trümmern noch jemand lebend herauskommen kann, wie es der Oberkondukteur Franz Schmeid ist, der zwar sehr schwer verletzt, aber zuversichtlich dem Leben doch erhalten bleiben wird. Der Oberkondukteur Obeltzen des Zuges 455 wurde jedoch auf eine wunderbare Weise hinausgeschleudert und erlitt

zum Glück nur hoffentlich leichte Verletzungen. Der Dienstwagen des Zuges 430 wurde fast ganz über den Lokomotivender gefahren, so daß es aussieht, der Tender sei mit einer Holzverankerung verkleidet. Außerdem wurden noch mehrere Waggons von Personen als auch vom Güterzug vollständig zertrümmert. Der Oberkondukteur Franz Schmid, Kondukteur Hoffmann und Lokomotivführer Peter Türkl wurden ins Allgemeine Krankenhaus, der Kondukteur Vilg jedoch in die Leichenhalle transportiert, die übrigen Verletzten befinden sich in häuslicher Pflege.

An der Unfallstelle fand sich im Laufe des Vormittags eine Kommission behufs Aufnahme des Tatbestandes ein. Nach dem erfolgten Unfall wurde sofort vom Heizhauspersonal der Südbahn und vom Wasserwerk der k. k. Staatsbahnen, welche beide vis-à-vis der Unfallstelle sich befinden, mit vollster Energie gearbeitet, so daß der Verkehr schon um 11 Uhr vormittags aufgenommen wurde.

Situationsfigur.



Keine Ärzte.

Telephonisch wurde von der Station um Ärzte gerufen, doch kam außer Dr. Rattig, der sofort zur Stelle war, nur noch Dr. Brummann, die beide Bahnärzte sind, und so kam es, daß einige schwer Verletzte lange ohne ärztliche Hilfe waren. Der schwer verletzte Lokomotivführer Franz Ruzicka und M. Smutny wurden im Fiaker in ihre Wohnung gebracht; ersterer mußte zwei Stunden, letzterer noch länger auf ärztliche Hilfe warten.

Eines muß noch erwähnt werden. Zur Niederbringung des inneren Feindes ist stets Militär bereit, einzugreifen, hier aber verjagte es vollkommen, sich in den Dienst — wo gewiß jede Hilfe benötigt wird — zu stellen, trotzdem Villach seit einigen Jahren von Militär fast winzelt und gerade auch eine technische Truppe nicht weit vom Unfallort disloziert ist. Warum hier nicht Militär Assistenzen leistete, ist einfach unverständlich.

Eine Ursache des Unglücks soll auch der die ganze Nacht nicht funktionierende Signalapparat sein; denn hätte jener funktioniert, so wäre es dem in Seebach Dienst verkehrenden Wächter möglich gewesen, den Güterzug 435 anzuhalten und so das Unglück möglicherweise zu verhüten. Wer der Schuldtragende an der Katastrophe ist, wird die Untersuchung hoffentlich ergeben.

Die Beerdigung des Opfers der Katastrophe, des Genossen Christof Vilg, fand Montag den 26. Dezember, um 3 Uhr nachmittags, unter großer Beteiligung seiner Kollegen und der übrigen Bevölkerung der Stadt Villach statt. Auch Vertretungen der Behörden sowie aller öffentlichen Körperschaften waren anwesend. Für die politische Behörde Regierungsrat Schuster, für die Gemeinde Bürgermeister Khmann, und andere mehr. Vertreten waren die Südbahnverwaltung, das Betriebsinspektorat Klagenfurt, das Heizhaus sowie die Station; ferner die Postverwaltung sowie eine große Anzahl von Vereinen und Körperschaften, darunter die sozialdemokratische Landes- und Bezirksvertretung mit dem Abgeordneten Genossen Arnold Riese und Wilhelm Eich, die politische Frauenorganisation, die Eisenbahnergesangvereine „Seerose“ aus St. Ruprecht bei Klagenfurt und Wien, der Arbeiter-Gesangverein „Morgenröte“ (Villach) und Abordnungen aller gewerkschaftlichen Branchenorganisationen. Die Beerdigung fand nach evangelischem Ritus statt. In der Halle sang die Villacher Sängerrunde „Flugrad“ einen Trauerchor, sodann wurde der Sarg von den Kollegen zu Grabe getragen, auf welchem Pfarrer Seitzelmann und Genosse Wilhelm Eich im Namen der Arbeiter von dem früh Dahingeschiedenen Abschied nahmen, sodann sangen die Gesangvereine „Seerose“ und „Morgenröte“ je ein Grabslied.

Nach Beendigung der Trauerchöre legten die Genossen der Eisenbahnerortsgroups die Kränze am Sarge nieder.

Die neuen Ueberleitungsbestimmungen für die Wächter und Blocksignaldienere der Südbahn.

Folge des von unserer Organisation der Generaldirektion überreichten und mehrmals urgierten Memorandums betreffend die Regelung der Abwärtungsverhältnisse, und zwar mit rückwirkender Kraft für das Wächterpersonal, hat am 20. und 21. Dezember v. J. abermals eine Beratung, bestehend aus den Vertretern der Südbahnverwaltung sowie aus den Personalkommismissionsmitgliedern Genossen Hertzog und Wagner und aus dem Organisationsvertreter Reichsratsabgeordneten Lomskil und Genossen Weigl stattgefunden. Diese Beratung war um so schwieriger, als die Südbahn mit Hinweis auf die schlechte finanzielle Lage erklärte, dem Wunsch der Wächter nicht vollkommen entsprechen zu können, weil das bereits Gebotene die Grenzen der Möglichkeit überschreitet. Dagegen beharrten die Organisationsvertreter und die beiden Personalkommismissionsmitglieder auf der Durchführung der im Memorandum niedergelegten Wünsche, hauptsächlich daß die nächste Vorrückung nicht erst am 1. Juli 1911, sondern schon am 1. Jänner 1911 stattfinden habe, und erklärten, falls die Südbahnverwaltung nicht auch noch

diesem berechtigten Wunsch Rechnung trage, jede Verantwortung abzulehnen. Nach längerer Auseinandersetzung begab sich sämtliche Vertreter unter Führung des Herrn Direktors Fall zum Generaldirektor Herrn Sektionschef Weeber, und dieser erklärte, daß dieser Vorschlag weitere 50.000 Kr. erfordere und er nur dann die Verantwortung für diesen Mehrbetrag übernehmen kann, wenn seitens der Personalvertreter erklärt wird, daß dann Ruhe unter dem Wächterpersonal eintreten wird. In dem die Organisationsvertreter und die beiden Personalkommismissionsmitglieder Hertzog und Wagner überzeugt waren, daß die Südbahnverwaltung mit diesem weiteren Zugeständnis bis zur äußersten Grenze gegangen ist und nicht mehr zu erreichen war, übernahmen sie die Verpflichtung, das Wächterpersonal dementsprechend aufzuklären.

Im nachstehenden bringen wir die diesbezüglichen Zirkulare Nr. 564 und 565 zum Abdruck:

564.

Nr. 12.056/A.

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektoral- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Ueberleitungsbestimmungen für Wächter.

In Durchführung des Zirkulars 420 A 1910, Punkt IX, wird folgendes veranordnet:

1. Den nachstehenden Wächtern werden unbeschadet der ihnen allenfalls nach Punkt VIII des Zirkulars 420 A 1910 ausstehenden Wartezeitverkürzungen die nächsten Vorrückungsfristen gekürzt, und zwar:

- a) den am 1. Juli 1905 und den am 1. Juli 1906 in die Gehaltsstufe von 900 Kr. vorgerückten Wächtern um zwei Jahre,
- b) den am 1. Juli 1906 in die Gehaltsstufe von 840 Kr. vorgerückten Wächtern um zwei Jahre,
- c) den am 1. Juli 1907 in die Gehaltsstufe von 960 Kr. vorgerückten Wächtern um ein Jahr,
- d) den am 1. Juli 1906 und den am 1. Juli 1907 in die Gehaltsstufe von 840 Kr. vorgerückten Wächtern um ein Jahr,
- e) den am 1. Juli 1905 in die Gehaltsstufe von 720 Kr. vorgerückten Wächtern um ein Jahr,
- f) den am 1. Juli 1906 und den am 1. Juli 1907 in die Gehaltsstufe von 720 Kr. vorgerückten Wächtern um ein halbes Jahr.

2. Das Entgelt erfolgt frühestens zum Vorrückungstermin vom 1. Juli 1911, sofern zu diesem Termin die Vorrückung nicht bereits auf Grund der bisherigen Bestimmungen normal zu erfolgen hätte. Hierbei werden die Guthaben von zwei Jahren in Aktien von einem Jahr beim nächsten und zweit-nächsten Vorrückungstermin heringebracht.

3. Sofern jedoch die Vorrückung auf Grund der bisherigen Bestimmungen normal am 1. Juli 1911 zu erfolgen hätte, wird ein halbes Jahr des Guthabens derart heringebracht, daß die Vorrückung mit Wirkung vom 1. Jänner 1911 stattfindet. Die allfälligen Reste von anderthalb Jahren werden in Aktien von einem Jahr und von einem halben Jahr bei dem nächsten und zweit-nächsten in Betracht kommenden Vorrückungstermin, die allfälligen Reste von einem halben Jahr bei dem nächsten in Betracht kommenden Vorrückungstermin heringebracht werden.

4. Die Wartezeit kann jedoch in keinem Falle unter ein Jahr herabsinken.

5. Jene der im Punkt 1 bezeichneten Wächter, die auf Grund des im Zirkular 385 A 1907 veranordneten Vorrückungsschemas in dem Falle, als die mit Zirkular 385 A 1907, III, D, Punkt 1, und J, Punkt 3, zugestandenen Kürzungen der Wartezeiten mit Zirkular 526 A 1908 nicht aufgelassen worden wären, bereits am 1. Juli 1909, beziehungsweise am 1. Juli 1910 in jene Gehaltsstufe gelangt wären, in welche sie nach den Bestimmungen des Zirkulars 477 A 1909 mit 1. Juli 1910 gelangt sind, beziehungsweise am 1. Juli 1911 gelangen würden, werden nunmehr rückwirkend ab 1. Juli 1908, beziehungsweise ab 1. Juli 1910 in die gebuchte Gehaltsstufe eingereiht. Diesen Wächtern wird infolge der rückwirkenden Einreihung das ihnen im Sinne des Punktes 1 zugehende Guthaben um ein Jahr gekürzt.

6. Die Auszahlung der sich auf Grund der obigen Maßnahmen bis einschließlich März 1911 ergebenden Differenzbeträge erfolgt am 28. Februar 1911 unter gleichzeitiger Einbehaltung der statutenmäßig normierten Pensionsfondsbeiträge und unter Vornahme der sonstigen vorgeschriebenen Abzüge.

Von dem Inhalt dieses Zirkulars ist das beteiligte Personal ersichtlich in Kenntnis zu setzen.

Wien, am 22. Dezember 1910.

Der Generaldirektor: Weeber m. p.

565.

Nr. 12.078/A.

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektoral- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Ueberleitungsbestimmungen für Blocksignaldienere.

Im Zusammenhang mit den laut Zirkular 564 A 1910 einzeln Jahrgängen der Wächter zugestandenem Wartezeitverkürzungen werden den Blocksignaldienere die nachstehenden Kürzungen der Vorrückungsfristen gewährt, und zwar:

1. den am 1. Juli 1905 in die Gehaltsstufe von 960 Kr. gelangten Blocksignaldienere

in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. um 1 Jahr,

2. den am 1. Juli 1906 in die Gehaltsstufe von 960 Kr. gelangten Blocksignaldienere

in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. um 1/2 Jahr und

in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. um 1/2 Jahr und

3. den am 1. Juli 1907 in die Gehaltsstufe von 960 Kr. gelangten Blocksignaldienere, welche sich gegenwärtig noch in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. befinden,

in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. um 1/2 Jahr und

in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. um 1/2 Jahr

4. den am 1. Juli 1906 in die Gehaltsstufe von 840 Kr. gelangten Blocksignaldienere, welche am 1. Juli 1910 in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. vorgeückt sind,

in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. um 1/2 Jahr und

in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. um 1/2 Jahr

5. den am 1. Juli 1906 in die Gehaltsstufe von 840 Kr. gelangten Blocksignaldienere, welche sich gegenwärtig noch in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. befinden,

in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. um 1/2 Jahr,

in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. um 1/2 Jahr,

in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. um 1/2 Jahr,

6. den am 1. Juli 1905 in die Gehaltsstufe von 720 Kr. gelangten Blocksignaldienere, welche mit 1. Jänner 1909 in die Gehaltsstufe von 900 Kr. eingereiht wurden,

in der Gehaltsstufe von 900 Kr. um 1/2 Jahr und

in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. um 1/2 Jahr

7. den am 1. Juli 1906 und den am 1. Juli 1907 in die Gehaltsstufe von 720 Kr. gelangten Blocksignaldienere, welche mit 1. Jänner 1909 in die Gehaltsstufe von 900 Kr. eingereiht wurden,

in der Gehaltsstufe von 900 Kr. um 1/2 Jahr,

in der Gehaltsstufe von 900 Kr. um 1/2 Jahr.

Die aus der obigen Maßnahme für einzelne Blocksignaldienere bis 31. März 1911 sich ergebenden Differenzbeträge gelangen am 28. Februar 1911 unter gleichzeitiger Einbehaltung der statutenmäßig normierten Pensionsfondsbeiträge und unter Vornahme der sonstigen vorgeschriebenen Abzüge zur Auszahlung.

Von dem Inhalt dieses Zirkulars ist das beteiligte Personal ersichtlich in Kenntnis zu setzen.

Wien, am 22. Dezember 1910.

Der Generaldirektor: Weeber m. p.

Inland.

Kapitalistischer Mehrwert im Teuerungsjahre. Das abgelaufene Jahr 1910 war bekanntlich ein Teuerungsjahr par excellence. Von dem Prude, der auf den weitesten Kreisen der Bevölkerung lastete, haben aber, wie schon jetzt feststeht, die vom arbeitslosen Einkommen lebenden Leute nicht nur nichts verspürt, sondern das Teuerungsjahr scheint ihnen überdies noch je reichere Gewinne in den Schoß geworfen zu haben. So war nämlich, wie die „Neue Freie Presse“ feststellt, das heurige Jahr für die Banken, die auch in Oesterreich immer mehr an den industriellen Gründungen beteiligt sind, ein günstiges, und namentlich wurden die Erträge durch den höheren Zinsfuß im zweiten Semester sowie durch die lebhaftere Tätigkeit des Effektenmarktes günstig beeinflusst. Die meisten Bilanzen der Institute dürften mit höheren Gewinnziffern schließen. Die Dividende der Bodenkreditanstalt dürfte voraussichtlich mit einem größeren Betrage als im Vorjahre beantragt werden, wobei sich die in finanziellen Kreisen zirkulierenden Schätzungen zwischen 53 und 55 Kr. (gegen 51 Kr. im Vorjahre) bewegen. Bei der Anglo-österreichischen Bank gilt es als nicht unwahrscheinlich, daß die Dividende eine Erhöhung von 17 Kr. auf 18 Kr. erfahren könnte. Der Wiener Bankverein wird die gleiche Dividende wie in den letzten Jahren, 30 Kr. oder 7 1/2 Prozent, zur Verteilung bringen. Die Niederösterreichische Eskomptgesellschaft wird ihre Dividende von 36 Kr. auf 38 Kr. erhöhen, ebenso ist es wahrscheinlich, daß die Dividende der Oesterreichischen Länderbank von 26 Kr. auf 28 Kr. aufgebessert werden dürfte. Die Unionbank dürfte die gleiche Dividende wie im Vorjahre, 32 Kr., zahlen; es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß die zirkulierenden Schätzungen, die eine Dividende von 34 Kr. ankündigen, sich bewahrheiten können. Die Verkehrsbank wird in jedem Falle eine höhere Dividende zahlen. Die Entscheidung schwankt zwischen 20 Kr. und 21 Kr. gegen 19 Kr. im Vorjahre. Die in Aussicht genommene Kapitalvermehrung dürfte im Jänner oder Februar verwirklicht werden. Die Dividende der Wechselstubenaktiengesellschaft Merkur wird mit demselben Betrag wie im Vorjahre, nämlich mit 36 Kr., festgesetzt werden, ebenso die Dividende der Zivnostonska banka neuerlich mit 14 Kr. Die Depostitenbank dürfte eine Erhöhung der Dividende um 2 Kr., von 25 Kr. auf 27 Kr., eintreten lassen. Bei der Lombard- und Eskomptbank wird eine Erhöhung der Dividende von 11 Kr. auf 12 Kr. erwartet. — Ueber die Dividendenansichten der Banken in Prag wird von dort gemeldet: Die meisten Prager Banken dürften die gleiche Dividende verteilen wie im vorangehenden Jahre. Das dürfte bei der Böhmischen Unionbank, der Prager Kreditbank und der Böhmischen Industriebank der Fall sein. Bei der Zivnostonska banka ist eine Erhöhung der Dividende von 14 Kr. auf 15 Kr. nicht ausgeschlossen. Die Landwirtschaftliche Kreditbank wird, wie im Vorjahre, mindestens 6 Prozent, vielleicht aber 6 1/2 Prozent verteilen. Die Kapitalerhöhung der Prager Banken im Jahre 1910 hat 63 Millionen Kronen betragen. — Der Ausbeutung fremder Arbeitskraft blühte also auch im Teuerungsjahre ein gutes Geschäft!

Ein christlich-soziales Urteil über die Christlich-Sozialen. Der christlich-soziale Abgeordnete Pralats Scheicher, einer von den ersten und ältesten Vorämpfern der christlich-sozialen Partei, gibt jetzt seine Erlebnisse und Erinnerungen der Öffentlichkeit zum besten. Im vierten Bande dieser Schrift, der eben jetzt erschienen ist, äußert sich Abgeordneter Scheicher über den Verfall und Niedergang, die seine heutige Partei zeigt, folgendermaßen:

„Jetzt, da Dr. Lueger tot ist, regen sich die Geister, die sich in seine Kleider und Hemter teilen möchten. Es sind viele kleine unter ihnen, Krämergeister, Spudageister, die das Räuspeln und Spucken des Meisters gelernt haben, folglich berufen zu sein glauben, ihn zu ersetzen.“

„Denn ich erfuhr bald, daß es auch Geistliche gebe, denen sich noch mehr Wellische zugesellen, welche als gute Wahlen nur jene anerkannten, durch die sie mit zur Krippe kommen zu können Aussicht hatten.“

„Ich kenne so manchen, dem sein Mandat allein das Leben fristet. Er lebt davon wie der Handwerker von seinem Handwerk, der Bauer von der Bearbeitung des Bodens. Verliert er es heute, so ist er brotlos.“

„Eine herrschende Partei ist leider fast immer intolerant. Sie versteht die Freiheit nicht. Für andere nämlich... Die Christlich-Sozialen beginnen es zu werden und die Konservativen hören nicht auf, es zu sein.“

„Mit der Zeit fand ich, daß bald lauter, bald leiser der Satz proklamiert wurde: Für die Partei! Alles wegen und für die Partei!“

„Am Parteigegner nur politisch absolute Willkür und Gewalt üben, ist jedoch unmoralisch, ist schlecht.“

„... Die politische Partei, der ich anghöre, hat an der Einführung und Einbürgerung der rohen Gewalttätigkeit bei der Niederbringung des Liberalismus auch teilgenommen. Auch unsere Leute haben Versammlungen gesprengt, in Reichsrat und Landtag die gewagtesten Zwischenrufe gemacht und öfter den guten Ton arg verlegt.“

„Man hat Stellen eigens geschaffen, womit dann verbiente, manchmal mehr renommierte als renommierte Parteikämpfer versorgt werden konnten.“

„Ja, aus dem Dispositionsfonds, aus öffentlichen Mitteln lassen diejenigen vielleicht Gold regnen, die an der Macht sind. Das weiß ich längst. Es sind von dort, wenn ich

recht berichtet bin, auch Gnadentropfen auf unsere christlichsozialen Vereine und Wahlkomitees schon geschleudert worden.“

„Die christlichsoziale Partei ist bereits so etwas wie Friedenspartei, Regierungsschutztruppe. Ihre Führer haben zum Teil sogar die Exzellenzen bereits überschritten. Da streitet man für das kalte Recht nicht mehr mit der einstufigen Wärme und Frische, da verbeugt man sich zu Zeiten vor dem Gekrähel, selbst wenn auch kein Kopf darunter steck.“

„Es tut meinem Auge nicht wohl, händergeschmückte Prozen Kommandoworte rufen zu hören und wahrheitsfeindliche Diplomaten an der Seite marschieren zu sehen. In der christlichsozialen Partei. . .“

„Der Antisemitismus der Partei ist den Juden nicht besonders gefährlich geworden. Lauffig, Lohnstein u. s. w. blieben Großmächtige zur Zeit der antisemitischen Herrschaft. Es tut mir leid, daß es so war; es wäre mir eine aufrichtige Freude, wenn ich mit Wahrheit etwas anderes sagen könnte.“

Schleicher kennt seine Leute in- und auswendig und deshalb ist sein unbefehltes Urteil für die Christlichsozialen, die er mit Recht als Terroristen, Schwindler und Deutemacher kennzeichnet, einfach vernichtend. . .“

Neue Lokalbahnen in Oesterreich. Eine neue Lokalbahn ist ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für das betreffende Gebiet und es ist daher begreiflich, daß von Jahr zu Jahr die Ansprüche wegen Errichtung von Lokalbahnen steigen. Der Eisenbahnminister Wrbna hat vor einiger Zeit im Abgeordnetenhaus erklärt, daß die Befriedigung dieser Wünsche sehr große Beträge erfordern würde, die nur dann zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn die Bedienung für die Verzinsung und Tilgung der aufgewendeten Beträge gesichert sei. Bei der jetzigen innerpolitischen Situation kann davon natürlich keine Rede sein und die Durchführung eines umfassenden Lokalbahnprogramms wird erst in besseren Zeiten möglich sein, deren Eintritt von dem Parlament selbst abhängt. Welch große Summen bei einer neuen Lokalbahnvorlage in Betracht kommen, geht aus folgender Erwägung hervor: Der im Parlament seinerzeit eingebrachte, aber nicht erledigte Gesetzentwurf nahm 95 Millionen Kronen für Lokalbahnen in Anspruch. Inzwischen wünschten die Deutschen in Böhmen außer den mit 7 Millionen Kronen zu beziffernden Linien, die im Gesetzentwurf enthalten waren, noch den Bau der Lokalbahnen Sonnenberg-Christofhammer, Annatal-Rothau-Neudeck, Kleinklam-Pererswald und Söhnelbe-Schwaratal, Strecken, die etwa 6 Millionen erfordern würden. Zusammen mit den in der Lokalbahnvorlage vorgesehenen Strecken auf deutschem Gebiet in Böhmen würden also 13 Millionen Kronen aufgewendet werden müssen. Von tschechischer Seite werden in Böhmen acht neue Lokalbahnen mit einem Kostenaufwand von zirka 26 Millionen verlangt. Die dalmatinische Linie zwischen Zara und Demis würde allein 28 Millionen, die steirische Lokalbahn Gleisdorf-Harlberg 15 Millionen, die Linie Görz-Cervignano 8 Millionen, einige neue galizische Linien, darunter Kaslo-Debřiza 13 Millionen, eine mährische Lokalbahn Pdaunek-Morizán 3½ Millionen und die Strecke Graslitz-Groß-Bittsch 2½ Millionen kosten. Die für den Fall der Verwirklichung all dieser Projekte in Aussicht zu nehmenden Kosten würden nicht weniger als 200 Millionen umfassen.

Die Schienenbestellungen bei den Staatsbahnen. Am Jahre 1910 sind auf den Staatsbahnen ungefähr 12 Millionen für Materialien zur Erneuerung des Oberbaues und 3 Millionen für Weichen veranschlagt worden. Hierbei sind keine zweiten Geleise und Stationserweiterungen inbegriffen, doch fallen diese Arbeiten gegenüber den früher angeführten Ziffern verhältnismäßig wenig ins Gewicht. Für das Jahr 1911 werden für Geleiserneuerungen Aufträge im Ausmaße von etwa 16 Millionen Kronen, für Weichen von etwa 4 Millionen Kronen in Aussicht genommen. Die Staatsbahnen haben bis jetzt ungefähr 50 Prozent der per 1911 benötigten Schienen bestellt und werden den restlichen Auftrag hinausgeben, bis die finanzpolitische Situation es gestattet. Im ganzen dürften gegen 700 Kilometer an Schienen erneuert werden.

Die Buntstahlbahn wird nicht gebaut! Das ist der Sinn der Antwort, welche der Finanzminister den Abgeordneten Schraffl und Schöpfer gab, als sie beschwerdeführend bei ihm vortrugen, daß im Staatsvoranschlag für 1911 keine Bautate für den Ausbau der Buntstahlbahn eingestellt ist. Der Finanzminister sagte: er hat kein Geld. Er hätte nur noch beifügen müssen: für Tirol! Die christlichsozialen Abgeordneten Tirols sind ja die ältesten Regierungsmameluchen, auf die kann man unter allen Umständen rechnen; also was braucht die Regierung Notwendigkeiten eines Landes zu erfüllen, wenn die Majorität derselben so treu und knechtlich am Karren schleppen. Bahnen gibt die Regierung nur den Abgeordneten, die nicht betteln und bitten, sondern fordern, und aus der Ablehnung der Forderung auch Konsequenzen zu ziehen wissen. Aber Abgeordnete, die vom Scheitel bis zur Sohle vor Loyalität triefen und nichts anderes zu tun wissen, als der Regierung unausgesetzt zu versichern, das Volk des Landes denke ebenso loyal und patriotisch wie sie; Abgeordnete, welche die Budgetbewilligung förmlich zum Evangelium erheben, braucht die Regierung nicht zu befriedigen. Und wie der Vorfall beweist, sie verzichtet gerne darauf, einem Lande, das so patriotische Abgeordnete ins Parlament entsendet, die Bahnen zu bauen, die für das Land eine Lebensfrage sind. Dr. Schöpfer sagt immer: die sozialdemokratische Politik der Negation sei unfruchtbar. Uns dünkt, daß der christlichsoziale Hausknechtspatriotismus halt noch viel weniger Erfolge zu erzielen vermag.

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

Ausland.

Die Eisenbahnbewegung in Italien. Der überaus verwickelte, plumpe, kostspielige und langsam arbeitende Organismus der italienischen Bahnverwaltung verschlingt einen großen Teil der Einnahmen. Die geringste Kleinigkeit verursacht einen Haufen Schreiberarbeit, die von der Generaldirektion in Rom für das ganze Reg von 13.000 Kilometer Ausdehnung besorgt wird. Viele Arbeit wird doppelt gemacht. Gegen diesen übertriebenen Bürokratismus hat sich nun das Personal gewandt, indem es fordert, daß die Mittel zu einer allgemeinen Gehaltserhöhung für die niederen Klassen durch eine durchgreifende Vereinfachung der Verwaltung erzielt würden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Sacchi, hat nunmehr der Kammer den auf allen Seiten mit großer Spannung erwarteten Gesetzentwurf über die Reform der Staatsbahnverwaltung und die Erhöhung der Bezüge des Personals vorgelegt. Die Reform in der Vereinfachung der Verwaltung bringt eine Ersparnis von nicht weniger als 14 Millionen. Für die Aufbesserung der Personalbezüge sollen 205 Millionen Lire aufgewandt werden, wovon das untere Personal, das bis 1500 Lire verdient, 14 Millionen, das mittlere 45 Millionen und das obere 2 Millionen Lire erhalten soll. Der fehlende Betrag soll durch die Einführung einer Abgabe auf Freilarten oder stark ermäßigte Karten sowie durch eine leichte Erhöhung des Staffeltarifs im Personenverkehr gedeckt werden. Trotz dreimal vorgenommenener Gehaltserhöhungen führen viele untere Angestellte und Arbeiter bei einem Tagelohn von 2 Lire (Mk. 1.60) ein menschenunwürdiges Dasein. Die jetzt in Aussicht genommene Aufbesserung wird auch nicht viel daran ändern, wenn nicht noch die Summe erhöht wird, welche für die Aufbesserung der unteren Kategorien unbedingt notwendig ist, daher können sich die italienischen Eisenbahner mit der in Aussicht genommenen Aufbesserung auch nicht zufrieden geben. Die Gruppe Genua des Sindacato hat schon angekündigt, gegen selbst Stellung nehmen zu wollen. Ein Demonstrationsszug, den die römischen Eisenbahner von der Piazza dei Cinquecento am Ausgang des Hauptbahnhofs durch die Hauptstraße der Stadt nach der Kammer veranstalten wollten, wurde polizeilich verboten. Der Zentralausschuß des Sindacato hat beschlossen, ein Referendum unter den Mitgliedern zu veranstalten darüber, ob sie erstens die Vorlage annehmen wollen und zweitens, welche Taktik anzuwenden sei, um den Gesetzentwurf eventuell zu bekämpfen.

Ein Minister über die Arbeitersekretäre. In einer Sitzung des Deutschen Reichstages hat sich der Staatssekretär des Innern, Deßbrück, über die Tätigkeit der Arbeitersekretäre geäußert. Das offiziöse Regierungsblatt, die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“, gibt die betreffende Stelle der Ministerrede in folgendem Wortlaut wieder:

„Ich weiß ganz genau, daß unsere Arbeitersekretäre so, wie sich die Dinge bei uns entwickelt haben, ich möchte sagen, eine unentbehrliche Institution geworden sind. . . Sie alle kennen die Tätigkeit der Arbeitersekretäre aus den Parlamenten, insbesondere aus den Kommissionen dieses Hauses, mir alle wissen, daß sie uns mit ihrer Sachkunde angenehme und wertvolle Mitarbeiter sind; wir wissen ferner, daß die Arbeitersekretäre die Berater der Arbeiter sind in den verwickelt organisierten Irrgängen der Sozialpolitik, daß sie deren Rechte vertreten vor den Behörden, vor allem, wenn die Arbeiter Rechtsansprüche aus den sozialpolitischen Gesetzen zu vertreten haben, und daß sie die Anwälte der Arbeiter insbesondere vor den Schiedsgerichten und im Reichsversicherungsamt sind; mir alle wissen, daß die Arbeitersekretäre draußen im Lande für den Arbeiter unentbehrlich sind.“

So ein Minister jenes in Waffen starrenden Staates, in dem die Junker fast unumschränkt herrschen und in dem eben der Reichskanzler verkündet, daß die Sozialdemokratie durch Ausnahme-Gesetze eingedämmt werden soll. Niemand wird also töricht genug sein, diesen Minister sozialistischer Anwendungen verdächtig zu halten. Trotzdem diese wertvolle Anerkennung. Man vergleiche damit die schamlosen Verdächtigungen, die affenmäßige Bosheit und die unerhörte Verlogenheit, mit der bei uns die bürgerliche Presse über die Vertrauensmänner der organisierten Arbeiter herfällt, und man bekommt einen Begriff von der Verkehrtheit des Pades, mit dem man sich herumschlägt.

Italienische Eisenbahnprobleme. Die italienische Kammer beschäftigt sich gegenwärtig eifrig mit Gesetzesprojekten zur Verbesserung der Lage ihrer Eisenbahnbeamten. Außer der regen Tätigkeit der Eisenbahnern Syndikate und deren eifrigen Propaganda mag auch der Streik auf den französischen Eisenbahnen nicht wenig dazu beigetragen haben, diese Angelegenheit zu fördern. Der neueste Gesetzentwurf sieht nun eine einmalige Ausgabe von 20½ Millionen Frs. vor, die folgendermaßen verteilt werden sollen: 14½ Millionen für 94.544 Angestellte mit einem Gehalt von unter 1500 Frs. oder weniger als 4 Frs. Tagelohn, zirka 4½ Millionen für 18.732 Angestellte mit einem Jahresgehalt von 1501 bis 3000 Frs. oder einem Tagelohn von über 4 Frs. bis Frs. 8.50, und zirka 1½ Millionen unter 3705 Angestellte mit einem Gehalt von 3001 bis 4800 Frs.

Beamtenrecht in Preußen. Ein Postschaffner, der Vater einer großen Familie, hat in angeheitertem Zustand am Viertisch seiner Befriedigung über die Wahl eines sozialdemokratischen Stadtverordneten Ausdruck gegeben und die Worte angeführt: „Ich habe nur 20 Mk. Gehaltserhöhung erhalten, aber die höheren Beamten bekommen alles. Wenn die Sozialdemokraten nicht wären, würden wir gar nichts bekommen haben.“ Wegen dieser Untat, deren etwas geschwächte Ueberlieferung sich von selber korrigiert, bekommt der Mann eine Disziplinaruntersuchung und wird aus dem Dienst gejagt. Der öffentliche Ankläger begründet seinen Antrag mit folgender gefährlichen Pathetik:

Ein Beamter, der sich in einem öffentlichen Lokal öffentlich lobend über die Sozialdemokratie auspricht, der hat damit über sich selbst das Urteil gefällt, daß ihm das Bewußtsein über die wesentlichste Pflicht, die einem Beamten innewohnen muß, fehlt. Er stellt sich damit selbst mit einer Partei auf denselben Grund und Boden, die die Grundlage unserer Verfassung, die Monarchie, nicht billigt, und er verlegt dadurch seinen Treueid.

Eine Judikatur, die mit einer solchen Kasustik belanglose Wirtschaftsgeschichten aufbauscht und zu solchen

barten Urteilen kommt, dient vortrefflich dem Zweck, politische Furcheln zu erziehen und unter den unteren und mittleren Staatsbeamten sozialdemokratische Reichstagswähler zu schaffen.

Nachwehen vom französischen Eisenbahnerstreik. Ueber die auf den französischen Nordbahnen seit dem Eisenbahneraustritt bestehende Lage wird berichtet, der Gütertransport erleide außerordentliche Verzögerungen. Die Zahl der im Rückstand befindlichen Frachtwaggons werde auf 20.000 geschätzt; außerdem seien gegenwärtig 2800 Waggons infolge bösen Willens der Eisenbahner nach falschen Stationen abgelassen, ihr richtiger Bestimmungsort sei vorläufig nicht festzustellen. Die industriellen und Bergwerkgesellschaften von Nordfrankreich könnten trotz des dringendsten Ersuchens kaum ein Zehntel der von ihnen geforderten Waggons erhalten. Die Vorräte in den Kohlenbergwerken der Norddepartements seien so sehr angewachsen, daß bereits die Möglichkeit ins Auge gefaßt worden sei, die Bergleute ein oder zwei Tage wöchentlich feiern zu lassen. Ein hoher Bahnbeamter erklärte einem Berichterstatter, eine weitere Verschlimmerung würde geradezu einen gefährlichen Zustand herbeiführen. Wenn die Eisenbahner nicht bald ihre Pflicht täten, müßten andere Maßnahmen getroffen werden.

Ein neues Pensionsgesetz für Eisenbahnbedienstete in Neu-Ärwales. Am 1. Oktober 1910 kam in Neu-Ärwales ein Pensionsgesetz für die Angestellten der Eisenbahnen in Wirksamkeit, das im wesentlichen folgendes zum Inhalt hat. Zum Bezug einer Alterspension ist jeder Bedienstete (Angestellter) berechtigt, der über 60 Jahre alt ist und länger als zehn Jahre im Dienste stand. Zum Bezug einer Pension ist ferner jeder Bedienstete berechtigt, der unter 60 Jahre alt ist, aber durch Krankheit oder aus anderen Gründen dienstunfähig wird, vorausgesetzt, daß derselbe eine mindestens zehnjährige Dienstzeit aufzuweisen hat. Die Pension wird ganzjährig für die restliche Lebensdauer des Pensionisten entrichtet; das Höchstausmaß beträgt zwei Drittel des jährlichen Durchschnittsgehalts der gesamten Dienstzeit. Solche Angestellte, die infolge einer im Dienste erlittenen Verletzung aus der Verwendung ausscheiden, erhalten eine Pension im Ausmaß von mindestens sechs Monatslöhnen. Wenn sie jedoch an den Folgen der Verletzung sterben, erhält die Witwe, oder wenn keine solche vorhanden, die sonstigen Anspruchsberechtigten eine Abfertigung im Ausmaß von zwei Monatslöhnen für jedes vollendete Dienstjahr des Verstorbenen. Eine Abfertigung im Ausmaß von einem Monatslohn für jedes vollständige Dienstjahr erhält jener Angestellte, der zwar unter zehn Jahren in Verwendung stand, aber infolge eines körperlichen Gebrechens aus dem Dienste ausscheidet, ferner jene, die aus den gleichen Gründen ausscheiden, jedoch zum Bezug einer Pension aus irgend einer Ursache nicht berechtigt wären. Jedem Pensionsanspruch geht die ärztliche Untersuchung voraus. Wenn ein Pensionist, der infolge einer Verletzung eine Pension bezieht, sich einer angeordneten neuerlichen Untersuchung zu unterziehen verweigert, kann der Pensionsanspruch eingestellt werden. Ebenso kann die Wiederverwendung solcher Pensionisten bei gesundheitlicher Besserung nach ärztlicher Untersuchung erfolgen; in einem solchen Falle erhält der Bedienstete seinen früheren Lohn. Ist jedoch eine abermalige Rückstellung vom Dienste notwendig, so erfährt die Pension einen Zuschlag in dem Ausmaß, als ein solcher durch die Dauer der Wiederverwendung erworben wurde. Ein Angestellter, der wegen Nachlässigkeit im Dienste entlassen wurde, verliert jeden Anspruch an den Pensionsfonds, doch kann ihm ausnahmsweise eine Entschädigung nach Ermessen zugesprochen werden. Weitere Bestimmungen dieses umfangreichen Gesetzes betreffen noch Abfertigungen an Witwen und Kinder von solchen Bediensteten, die während ihrer aktiven Dienstleistung starben u. s. w. Natürlich wurde auch ein Schiedsgericht vorgesehen, welches über alle aus diesem Geetze entspringenden Streitfälle entscheidet.

Aus dem Gerichtssaal.

Erhöhung der Unfallrente eines Lokomotivführers. Der Lokomotivführer Anton Gottenhuber der k. k. Staatsbahnen hatte am 3. Juli 1907 in der Station Jaroslau einen Verfallsunfall erlitten, indem er bei der Manipulation auf seiner Maschine ausrutschte und von der Lokomotive zu Boden stürzte. Hierbei schlug er mit dem Kopf an eine Schiene des Nebengeleises auf, so daß er durch nahezu eine halbe Stunde benutzlos liegen blieb.

Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat ihm nach Abschluß des Heilverfahrens unter Annahme einer Einbuße von 40 Prozent eine 36prozentige Rente, monatlich Kr. 81.76 zuerkannt, gegen welchen Bescheid Gottenhuber durch Dr. Gustav Garbner die Klage einbrachte.

Das Beweisverfahren ergab, daß Gottenhuber tatsächlich nach dem Unfall längere Zeit benutzlos war, daß er ein volles Jahr in bahnrätlicher Behandlung stand, nach dessen Ablauf er als zum Verkehrsdienst ungeeignet pensioniert wurde.

Von den Sachverständigen, welche in ihrem Befund bei Gottenhuber verhältnismäßig geringe objektiv nervöse Symptome konstatierten, fand der eine, Dozent Dr. Stejskal, die von der Anstalt angenommene Einbuße mit 40 Prozent für genügend, während der andere, Dozent Dr. Elzholz, die Einbuße mit 40 bis 50 Prozent schätzte.

Ueber Befragen seitens des kaiserlichen Vertreters begründete er die höhere Schätzung damit, daß die vom Kläger behaupteten Kopfschwindelanfälle bis zu einem gewissen Grad glaubwürdig seien, und erklärte auch, daß der Kläger mit Rücksicht auf dieselben eine seinem bisherigen Beruf entsprechende Tätigkeit wohl nicht mehr ausüben könne.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cáp sprach dem Kläger unter Annahme einer Einbuße von 50 Prozent eine 46prozentige Rente, monatlicher Kr. 102.20 und eine Nachzahlung von Kr. 306.60 zu.

In der Begründung führte der Vorsitzende aus, daß mit Rücksicht auf die lange Bewußtlosigkeit des Klägers nach dem Unfall eine schwere Erschütterung des Nervensystems angenommen und daß für die Beurteilung seiner Erwerbsunfähigkeit der Umstand in Betracht gezogen werden müsse, daß Gottenhuber derzeit für den Verkehrsdienst als nicht tauglich anzusehen sei.

Zusammenstoß zweier Lokomotiven. Am 23. Juni 1910 fand in der Station Michelob der Buschtchradter Bahn ein Zusammenstoß zweier Lokomotiven statt. Von Prag kam der

Zug Nr. 51, der von zwei Lokomotiven gezogen war. Die Vorspannlokomotive sollte in Michelob abgestellt werden, und wie gewöhnlich auf das Geleise Nr. 3 abgeschoben werden. Nach Ankunft des Zuges fuhr die Vorspannlokomotive auf das Geleise Nr. 1 heraus, blieb hinter dem Wechse Nr. 18 stehen, und nach Umstellung dieses Wechsels fuhr sie auf das Geleise Nr. 3 zurück. Bei der Rückfahrt bemerkte der Lokomotivführer Husak, daß hinter ihm die zweite Lokomotive fuhr und daß ein Zusammenstoß drohe. Er wollte schnell nach dem Wechse Nr. 18 passieren, aber in diesem Augenblick fand der Zusammenstoß statt und die Vorspannlokomotive wurde aus den Schienen genorfen.

Wegen dieses Unfalles wurde beim Bezirksgericht Saaz gegen drei Angeklagte die Klage wegen der Uebertretung nach § 432 St.-G. erhoben, und zwar gegen den Lokomotivführer Walter und Feizer Ceska, welche die Zugslokomotive geführt haben, und gegen den Zugsführer Saleny, weil er den Auftrag zur Fahrt gegeben hat.

Bei der vom Richter Dr. Ebenhäd geführten Verhandlung verteidigte sich der erste Angeklagte damit, daß der Zugsführer Saleny ihm zugerufen habe: „Vorwärts, wir werden zwei Wagen abstoßen.“ Er hat dies für ein Signal gehalten und fuhr hinter der Vorspannlokomotive in einer Entfernung von einigen Wagen, in der Meinung, daß die Vorspannlokomotive auf der Strecke stehen bleiben wird. Als er jedoch bemerkte, daß die Lokomotive zurückfuhr, gab er das Haltzeichen und machte alle Anstalten zum Stehenbleiben, was ihm jedoch nicht mehr gelang. In derselben Weise verteidigte sich der Feizer Ceska.

Dem gegenüber behauptete Saleny, daß er das Wort „Vorwärts“ nicht gebraucht hat, sondern daß er bloß gesagt hat: „Wir werden nachher einen Wagen abstellen.“ Dies konnte als ein Signal nicht angesehen werden, weil zu dieser Zeit die Vorspannlokomotive noch an der Zugslokomotive angekuppelt war und auch die Wagen, die abgeschoben werden sollten, noch nicht abgekuppelt waren. Saleny hat vorausgesehen, daß dem Walter die Manipulation, die in Michelob gewöhnlich vorgenommen wird, bekannt ist. Er ist nach der Unterredung mit Walter entlang der Garnitur nach hinten ins Bureau gegangen und hat die Abfahrt dieser Partie nicht bemerkt.

Es wurde eine Reihe von Zeugen einvernommen, welche bestätigt haben, daß die Manipulation mit der Vorspannlokomotive in Michelob täglich vorkommt, daß jedoch Walter, der das erstmal diese Fahrt mitgemacht hat, davon keine Kenntnis haben mußte. Der Zeuge Janig bestätigte zwar, daß Saleny seiner Ansicht nach die Abfahrt der Wagenpartie abgewartet hat und dann die Wechse überschritten hat. Hingegen bestätigten die Zeugen Wapfick und Sasek, daß Saleny entlang der Wagenpartie sich nach hinten gegeben hat und die Abfahrt derselben nicht bemerkt haben kann.

Als Sachverständiger wurde der Adjunkt der Staatsbahnen Gorsehky einvernommen, welcher die Schuld an dem Unfall einem Mißverständnis zuschrieb. Saleny war nicht verpflichtet, den Lokomotivführer besonders zu verständigen, nachdem diese Manipulation eine regelmäßige war und Saleny deren Bekanntheit voraussetzen konnte. Hingegen konnte sich Walter in einem Zertum befinden, da in anderen Stationen die Lokomotive auf der Strecke regelmäßig stehen bleibe. Es läßt sich nicht feststellen, wann Walter die Weiche Nr. 18 bemerkt hat und ob er dann rechtzeitig alle Anstalten zum Stehenbleiben getroffen hat.

Der Richter Dr. Ebenhäd fällt somit das Urteil, womit alle drei Angeklagten freigesprochen wurden.

Den Lokomotivführer Walter vertrat Dr. Slaby in Vertretung des Dr. Körner aus Prag, und den Zugsführer Saleny über Auftrag des Rechtsschutzvereines Doktor Meißner aus Prag.

Karambol mit einem Gepädwagen. Am 29. Juni 1910 hatte der Lokomotivführer Maximilian Grünhut in der Station Strahöf der Nordbahn einen aus 70 Waggon bestehenden Laßzug vom Hauptgeleise auf das Geleise 9 des Kollberges hinaufzuführen. Bei der Grenzmarke vom Geleise 9 auf das Geleise des ganzen Kollberges trossierende Geleise hatte er wie immer anzuhalten. Um den schwereren Zug den Kollberg hinaufzubringen, mußte er mit zirka 20 Kilometer Anfangsgeschwindigkeit hinauffahren; er stellte den Regulator in einer angemessenen Entfernung von der Grenzmarke ab, doch war der Nachdruck des in Schwung befindlichen Laßzuges stark genug, um die Lokomotive trotz der Verwringung von seitens des Personals über die Grenzmarke hinauszubringen. Dadurch fuhr die Lokomotive Grünhuts in den Gepädwagen eines Verschubzuges, welcher auf dem Traversierungsgeleise der Abrollanlage herabgefahren kam. Der Gepädwagen wurde nebst zwei anderen Wagen aus dem Geleise geworfen und der Zugsführer Maschina leicht verletzt.

Wegen dieses Voralles hatte sich nicht nur der Lokomotivführer Grünhut, sondern auch das gesamte Zugbegleitungspersonal seines Zuges, die Kondukteure Rauch, Gango, Horaek und Antonin, endlich auch der Zugsführer Maschina des Verschubzuges wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. vor dem Bezirksgericht Waben zu verantworten. Dem Lokomotivführer Grünhut lag zur Last, daß er die Abrollanlage zu schnell hinaufgefahren sei und die Anstalten zum Anhalten zu spät getroffen habe. Dem Zugbegleitungspersonal vom Zuge Grünhuts machte die Anklage zum Vorwurf, es hätte beim Verstoßen eines Rades sofort die Bremsen geöffnet, statt sie geschlossen zu lassen; dadurch sei eine Dehnung des durch die große Geschwindigkeit im Schwunge gewesenen Zuges bewirkt, daher ein Zusammenstoß befördert, und die damit verbundene Gefahr vergrößert worden. Dem verletzten Maschina, dem Zugsführer des Abrollanlage herabkommenden Zuges wurde der Vorwurf gemacht, daß er, dem als Zugsführer die Obsole für die Deckung seines Zuges nach vorn obliegt, trotz der Geschwindigkeit von Grünhuts Zuges die kommende Gefahr, nämlich das Uebertreten der Grenzmarke, nicht vorausgesehen und zur Anhaltung seines Zuges keine Signale gegeben hätte.

Lokomotivführer Grünhut war durch Dr. Gustav Harpner, die Zugbegleiter durch Dr. Leopold Rath vertreten.

Der Stodmann Gango gab an, er habe die Bremse nie aufgemacht. Die übrigen Zugbegleiter vom Zuge Grünhuts erklärten, es habe nur der Stodmann die Pflicht gehabt, die Bremse unbedingt zuzulassen; sie selbst mühten, als sie einen Rückstoß verspürten, der Meinung sein, der vorgezogene Zug schiebe nunmehr wieder zurück, zu welchem Behuf die Bremsen zu öffnen waren. Der Rud war so, daß er einen Zusammenstoß für die Zugbegleiter nicht erkennen ließ.

Der Lokomotivführer Grünhut gab an, er müsse mit angemessener Geschwindigkeit den Kollberg hinauffahren, um den schweren, langen Zug hinaufzubringen, er habe richtig kalkuliert und bei der Grenzmarke glücklich gehalten. Da aber die Bremsen aus dem Rückstoß, den der Zug beim Stillstand machte, den irtümlichen Schluß zogen, der Zug schiebe zurück, sei ihm beim Stillstand des Zuges die Unterstüßung der Bremser nicht zuteil geworden. Infolgedessen beugte sich der Zug und verursachte den Zusammenstoß.

Der Richter, der bei keinem Angeklagten ein erweisliches Verschulden finden konnte, sprach schließlich alle Angeklagten frei.

Eine Ehrenerklärung. Am 13. März 1910 fand im Schützenhause in Friedland in Böhmen eine christlichsoziale Versammlung statt, die zum größten Teile von unseren Genossen besucht war, und bei welcher der christlichsoziale Platzmeister Rudolf Teifer aus Wien in der gewohnten christlichsozialen Art referierte. Er soll damals nach Aussagen von Versammlungsteilnehmern in seiner Rede behauptet haben, daß der Abgeordnete Genosse Tom schik die Eisenbahner um 3 Millionen verkauft habe. Die Friedländer Genossen verständigten hier von Genossen Tom schik, und dieser Klage den Teifer. Teifer gab nun folgende Ehrenerklärung ab und verpflichtete sich zur Zahlung von 300 Kr. Gerichtskosten.

Erläuterung.

„Meiner Erinnerung und festen Ueberzeugung nach habe ich bei der am 13. März 1910 in Friedland stattgehabten Versammlung über Herrn Reichsratsabgeordneten Tom schik nicht gesagt, daß er die Eisenbahner um 3 Millionen Kronen verkauft habe, vielmehr habe ich in dieser Rede, welche nur eine sachliche Kritik bezweckte, lediglich die Aeußerung getan, daß Herr Abgeordneter Tom schik die Eisenbahner um 3 Millionen Kronen geschädigt hat. Diese Aeußerung, mit welcher ich der persönlichen oder politischen Ehre des Herrn Abgeordneten Tom schik nicht nahe treten wollte, bezog sich auf die Tätigkeit des Herrn Abgeordneten Tom schik anlässlich der Schaffung der Automatik im Jahre 1907.“

Auch bezüglich dieses Punktes habe ich mich nunmehr durch die mir zuteil gewordenen Aufklärungen überzeugt, daß die von mir behauptete Schädigung nicht stattgefunden hat und ich nehme daher nicht Anstand, meine leider mißverständliche Aeußerung zurückzunehmen.

Rudolf Teifer,
Platzmeister (Wien).“

Streiflichter.

Von der Böhmisches Nordbahn. (Arbeiterdeputation.) Am 17. Dezember 1910 sprachen die Vertrauensmänner der im Taglohn befindlichen Arbeiter der B. N. B., die Genossen Reul, Vogel und Enders, beim Eisenbahnminister vor, um demselben die triste Lage der Arbeiterschaft und ihre Dienstverhältnisse darzulegen. Zweck eingehender Behandlung ihrer Wünsche und Beschwerden wies der Minister die Deputation an den Sektionsrat Dr. Woch, welcher ganz erstaunt war, daß die Lohnverbesserung bei dieser Bahn noch nicht durchgeführt ist. Er versprach den Vertrauensmännern, sich für die Durchführung einzusetzen, falls aber die Ausarbeitung erst so spät beendet werden kann, müsse getrachtet werden, die Aufbesserung mit rückwirkender Kraft auszustatten. Immerhin müsse Sorge getragen werden, einen Ausgleich zu finden; wenn es aber nicht anders ginge, dann müßten vielleicht die Einbußen durch entsprechende Komünationen gedeckt werden.

Von den Friedländer Bezirkshahnen. Unter dem Druck der Verhältnisse und infolge der gesteigerten Preise der Lebensmittel und Wohnungen haben nun auch die Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen eine Aktion unternommen, um ihre Gehalts- und Entlohnungsverhältnisse zu bessern und ihre Lebenshaltung halbwegs mit der eingetretenen Teuerung in Einklang zu bringen. Aus diesem Grunde fand am 11. Dezember l. J. eine vom Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein einberufene öffentliche Versammlung im Saale des Arbeiterheims in Friedland in Böhmen statt. Zu dieser hatte sich das ganze dienstfreie Personal der Friedländer Bezirkshahnen sowie eine große Anzahl der Bediensteten der L. L. Staatsbahn eingefunden. Das Referat erstattete Genosse Müller. In streng sachlicher Weise erörterte er die Umstände, die zur Einberufung der heutigen Versammlung führten, wies auf die erfolgreich durchgeführten Lohnkämpfe bei den anderen österreichischen Eisenbahnen, insbesondere auf den Lohnkampf bei der Stauding-Stramberger Lokalbahn und der Murthalbahn hin und forderte die Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen auf, dem Beispiel ihrer Kollegen zu folgen und auch von ihrer Verwaltung das zu fordern, was diese den Bediensteten bereits im Jahre 1907 versprochen habe. Der tatkräftigen Unterstützung seitens der Zentrale des Vereines und der hierzu berufenen Abgeordneten können die Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen gewiß sein. Stürmischer Beifall folgte den Worten des Referenten und es war jedem einzelnen der Versammelten klar, daß, falls die Verwaltung nicht gutwillig die Forderungen erfüllt, der durchzuführende Lohnkampf ein erfolgreicher sein würde. Die in diesem Sinne gehaltene Resolution wurde einstimmig zum Beschluß erhoben.

In Ausführung der gefassten Beschlüsse überreichte eine Deputation, bestehend aus Bediensteten aller Kategorien, am 20. Dezember 1910 der Betriebsdirektion der Friedländer Bezirkshahnen ein Memorandum, welches die Wünsche der Bediensteten enthält. Seit Jahr und Tag hoffen diese, daß die Verwaltung selbst ein Einsehen haben würde, und die elenden Entlohnungen ihrer Bediensteten wenigstens dem Existenzminimum entsprechend verbessern wird. Leider wurden dieselben mit ihren Hoffnungen betrogen und mühten nun selbst daraneben, der Verwaltung den Weg zu zeigen, welchen sie gehen muß, wenn sie nicht die steigende Erbitterung ihrer Bediensteten erhöhen und letztere zu Maßregeln zwingen würde, welche dem Unternehmen nur zum Schaden gereichen würde. Die Wünsche der Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen sind folgende:

Schaffung einer Dienstordnung nach dem Muster der L. L. Staatsbahnen, Regelung der Gehalte und Löhne den L. L. Staatsbahnen gemäß. Die erste Forderung ist für die Verwaltung mit kleinen finanziellen Opfern verbunden und so dringlich, daß die Verwaltung nicht zögern darf, die unsicheren Anstellungsverhältnisse ihrer Bediensteten zu regeln. Erwähnen wollen wir, daß sämtliche Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen mit vierwöchiger Kündigung angestellt sind, daß dieselben ohne jeden Grund und Ursache gekündigt werden können, von welcher Maßregel die Verwaltung schon oft Gebrauch gemacht hat, daß die Gehalte, Quartiergehälter im nach und nach ausgegahlt werden, daß die Bediensteten keinen Anspruch auf Urlaub haben, daß ihnen infolge der Sparsucht sogar öfter ihre dienstfreien Tage entzogen werden, trotzdem sie mit Rücksicht darauf, daß sie von früh bis abends täglich Dienst machen müssen, wohl Anspruch auf dienstfreie Zeit erheben können. Die L. L. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wird ersucht, die Dienstverhältnisse der Bediensteten der Friedländer Bezirkshahnen an Ort und Stelle zu untersuchen und sich die nötigen Aufklärungen hierzu nicht von der Verwaltung, sondern von den Bediensteten selbst einzuholen. Die Bediensteten, welche in der großen Mehrzahl Familienväter sind, dürfen nicht mehr in Angst und Sorge

leben, daß ihnen der nächste Tag ihre Existenz nehmen kann, ihre Stellung muß eine gesicherte und gefestigte werden. Aber auch der zweite Punkt, Besserung der Gehalte und Löhne, ist ein zu gerechtfertigter, als daß zu seiner Begründung erst viele Worte nötig wären.

Wären die Entlohnungsverhältnisse schon zu Zeiten, wo die enorme Teuerung sich noch nicht in so hohem Maße fühlbar machte, so elend, daß niemand hiermit das Auslangen fand, so sind dieselben jetzt infolge der exorbitant gestiegenen Lebensmittelpreise noch elender. Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter können mit diesen Gehalten und Löhnen nicht mehr das Auslangen finden. Beamte, die nach sechs- bis achtjähriger Zeit einen Gehalt samt Quartiergehelt von 1600 bis 1800 Kr., Unterbeamte nach zehnjähriger Dienstzeit inklusive Quartiergehelt 1200 bis 1400 Kr. beziehen, Diener mit 800 bis 1000 Kr., Arbeiter mit Kr. 2.20 bis 2.30, das sind die Entlohnungsverhältnisse, und hat sich die Verwaltung, wie sie in ihrem Zirkular vom Jahre 1907 hervorhob, hierbei an das bestehende Gehaltschema der L. L. Staatsbahnen angelehnt. Nun, die Anlehnung ist sehr schwach ausgefallen. An den Bediensteten liegt es nun, die Verwaltung, falls sie nicht freiwillig hergibt, zu was sie verpflichtet ist, hierzu zu zwingen und dafür Sorge zu tragen, daß die Bediensteten für ihre Kinder Brot und gesunde Wohnungen haben. Jene Bediensteten, die heute der Organisation noch fernstehen, werden aufgefordert, derselben beizutreten, wenn sie nicht die schwere Schuld auf sich nehmen wollen, ein eventuelles Scheitern der Aktion verschuldet zu haben. Heute geht es eben nicht mehr, nur Früchte einzustreuen und keine Opfer zu bringen. Darum nochmals: Ginein in die Organisation bis auf den letzten Mann, dann wird auch ein Sieg sicher sein.

Dem mit der Leitung der Friedländer Bezirkshahnen ab 1. Jänner 1911 betrauten Ingenieur Otto Freund ersuchen wir, die Wünsche seiner Bediensteten zu vertreten, da nur mit einem zufriedenen Personal gebräuchliche Arbeit geleistet werden kann.

Der Dienstturnus der Innsbrucker Zugbegleiter der L. L. Staatsbahn. Die Einhaltung der Vorschriften über Dienst- und Ruhezeit der Zugbegleiter ist eine für einen Beamten, der die Dienstkommandierung durchzuführen hat, in manchen Fällen gewiß nicht leichte Aufgabe, besonders bei einem Personalmangel, wie er gegenwärtig zu konstatieren ist. Wenn wir aber dennoch das Verhalten eines Beamten öffentlich besprechen, so geschieht es hauptsächlich deshalb, um zu konstatieren, ob unsere Herren wirklich ganz ungeschuldig an dem fast unerträglichen Zuständen sind, unter denen die Innsbrucker Laßzugbegleiter gegenwärtig leiden, oder ob sie nicht auch zum Teil an den heutigen Zuständen mitschuldig sind. An Innsbruck scheint man keine Vorschrift über Dienst- und Ruhezeit der Zugbegleiter zu kennen, besonders bei Kommandierung der Reserverbremser. Auch mit der Einhaltung des Turnusses plagt man sich nicht. Wie es den Herren in Innsbruck einfällt, so müssen die Zugbegleiter fahren, denn die geschickte Auslegung der Bestimmungen der Instruktion XX sowie des Erlasses über die Dienst- und Ruhezeit, erlaubt die äußerste Ausbeutung des Zugbegleiters und diese Bestimmungen nutzen die Herren reichlich aus, um mit der geringen Anzahl von Zugbegleitern den Verkehr bewältigen zu können. Wenn man einen Zugbegleiter, durch Anwendung der obersten Grenze der zulässigen Dienstzeit, 18 Stunden Dienst machen läßt und ihm die Ruhezeit zu Hause auf 10 Stunden reduziert, so kann man gewiß von keiner Menschenfreundlichkeit mehr sprechen, denn eine solche Dienstleistung muß den gesündesten Menschen in kurzer Zeit krank machen. Wenn aber diese äußerste Grenze noch überschritten wird, so kann man ruhig annehmen, daß ein solcher Beamter nichts anderes ist, als ein gefühlloser Unternehmerricht. Es gehört ein bedeutendes Maß Einsichtslosigkeit dazu, die Unbetheiltheit eines Bremfers, der sich jede Stunde vor der Entlastung fürchten muß, zu bemerken, um für die Bahnverwaltung Profite und für sich vielleicht auch Vorteile herauszuschlagen. Man würde noch nichts sagen, wenn solche Mißgriffe vielleicht nur in dringenden Fällen vororkommen würden. Es wird die Sache aber auch bei schwachem Verkehr nicht viel besser, denn, sieht Herr Kähler einmal mehrere Bremser bei der Bestimmung, so läuft er gleich zum Herrn Inspektor Mairhofer und erklärt, er wisse nichts mit den Leuten anzufangen. Der humane Inspektor weiß natürlich keine andere Rettung, als abrücken. Es fällt ihm nicht ein, daß die Bremser eine etwas leichtere Dienstleistung auch ertragen würden. Die Zugbegleiter sehen durchaus nicht ein, warum sie gerade die Opfer der üblen Laune des Herrn Kähler sein sollen und verwahren sich gegen diese Behandlungsweise. Es wird jeder Zugbegleiter aufgefordert, genaue Notizen über vorchriftswidrige Kommandierung zu sammeln, damit das Material geeigneten Orts verwendet werden kann.

Vom Lebensmittelmagazin der L. L. Nordbahn. Der von den Mitgliedern des genannten Instituts gewählte Lokalüberwachungsausschuß berief für den 7. und 13. v. M. in Wien und in Floridsdorf Konsumentenversammlungen ein, in denen die Funktionäre Gazon, Galle, Wagner, Knopp, Brüdner und Konefschny über die Tätigkeit dieses Ausschusses Bericht erstatteten.

Aus den Ausführungen dieser Redner war zu entnehmen, daß die Schaffung der Lokalüberwachungsausschüsse, wie sehr vieler ähnlicher Institutionen, eine reine Komödie war, nur dazu bestimmt, bei den Mitgliedern den Schein eines Einflusses zu erwecken.

Das vom Eisenbahnministerium genehmigte Statut für das Lebensmittelmagazin weist den Überwachungsausschüssen einzig und allein nur den äußeren Dienst, das heißt die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Magazinen und eine Ueberwachung der manuellen Gebarung der Konsumenten und Bediensteten zu. Ein Einblick in das innere Getriebe, in die Einkaufs- und Verkaufsmodalitäten, die Geldgebarung und eine Kontrolle über die Ausgaben sind den Überwachungsausschüssen laut Statut nicht gestattet.

Die Lokalüberwachungsausschüsse als die gewählten Vertreter der Konsumenten haben auch sofort gegen dieses Statut Vorstellung erhoben und mit dem Hinweis darauf, daß sämtliche Kosten des Lebensmittelmagazins aus der Tasche der Konsumenten beziffert werden, wird auf einen größeren Einfluß, und auf die Möglichkeit einer Kontrolle der inneren Gebarung gedrungen. Alle bisherigen mündlichen und schriftlichen Vorstellungen in dieser Angelegenheit waren fruchtlos und die Nordbahndirektion steht unentwegt auf dem Standpunkt, daß sie mit den Geldern der Konsumenten schalten und wälzen kann, wie sie will.

Die Direktion betrachtet das Lebensmittelmagazin als

ein Institut, über das nach keiner Richtung hin Rechenschaft zu geben ist. So hat sie zum Beispiel etwa zwanzig meist dem Beamtenstand angehöriger Protektionskinder mit je 80 bis 120 Kr. Monatsgehalt als „Hilfskräfte“ beim Lebensmittelmagazin. „gestellt“, nur im diesen Herren eine bequeme, gut bezahlte Nebennehmerei zu verschaffen. Weiter werden aus den Taschen der Konsumenten Remunerationen in bedeutendem Umfang nicht nur an Nordbahnbedienstete, sondern auch an Finanz-, Polizei- und andere behördliche Organe ausgezahlt, während die eigenen Bediensteten des Lebensmittelmagazins mit Hungerlöhnen abgepeist werden.

Gerade so wie bei den Ausgaben ist die Wirtschaft mit dem Einkauf. Der Einkauf ist einzig und allein auf die zwei Augen des Verwalters angewiesen. Wenn wir auch dessen kaufmännische Fähigkeiten vollständig anerkennen, so ist es doch ganz und gar ungehörig, daß selbst dem idealsten Mann der Einkauf von Waren im Gesamtbetrag von mehr als 5 Millionen Kronen ganz allein übertragen wird, denn das sogenannte Komitee, das in dieser Beziehung mitinterponieren soll, besteht aus drei Herren, wovon der eine, durch die dienstliche Überbürdung bei der Nordbahn, gezwungen war, seine Stelle als Komiteemitglied niederzulegen, der zweite seit Jahresfrist krank und der dritte durch anderweitige bürokratische Arbeiten mit dem Lebensmittelmagazin derart überhäuft ist, daß er dem Einkauf nur geringe Zeit widmen kann.

Auch die Verkaufspreise der Lebensmittel werden vollständig willkürlich, nur auf Antrag des Verwalters, von der Direktion hinauf- oder herabgesetzt und jede Begründung über die Ursache der Preisveränderungen wird verweigert.

Unter solchen Umständen ist es erklärlich, daß die Lokalüberwachungsausschüsse diese Wirtschaft nicht mehr mitmachen wollen. Nachdem alle Versuche und Vorschläge, einen größeren Einfluss auf die Gebarung des Lebensmittelmagazins zu erreichen, an dem Widerstand eines der maßgebenden Herren bei der Nordbahndirektion scheiterten, der einer Deputation erklärt hatte: „Das Lebensmittelmagazin bin ich!“, so flüchteten die Überwachungsausschüsse jetzt in die Öffentlichkeit, hoffend, daß das Eisenbahnministerium sich nun dieser Sache annehmen wird.

Das Lebensmittelmagazin wäre unter den heutigen Verhältnissen berufen, einen Regulator gegen den mehr und mehr überhandnehmenden Lebensmittelwucher zu bilden. Unter solchen Umständen entspricht es aber diesen Anforderungen ganz und gar nicht. Es ist nur ein Institut, das der Direktion die Möglichkeit gibt, Sinekuren nach ihrem Belieben zu verteilen. Bei der Nordbahndirektion sind eben noch immer Herren an maßgebender Stelle, die, in dem System Zeitliefers ergogen, durchaus dem neuen Zeitgeist und der neuen Richtung nicht Rechnung tragen wollen und sich gegen jede ihre Selbstherrlichkeit beschränkende Maßregel mit allen Kräften stemmen. Dies wurde auch in Resolutionen ausgedrückt, die in den beiden Konsumentenversammlungen einstimmig angenommen wurden und die an das Eisenbahnministerium gerichtet sind.

Dieses hat nun das Wort.

Todesfall. Wiederum hat uns der unerbittliche Tod einen unserer besten Genossen entziffen. Unser langjähriges, treues Mitglied, Genosse Hermann Stöhr, Lokomotivführer der k. k. Staatsbahnen, ist am 21. Dezember im 49. Lebensjahre gestorben und wurde am 24. Dezember unter zahlreicher Beteiligung des Beamtenkörpers sowie der Kollegen und Freunde zur letzten Ruhe getragen. Die Zentrale war durch den Obmann Genossen Schwab vertreten. Außerdem beteiligten sich die Funktionäre der Ortsgruppe Wien k. k. Nordbahn und die dienstfreien Genossen an dem Leichenbegängnis. Die Eisenbahner werden das Andenken des braven Genossen in Ehren bewahren.

Arbeiterfeinde im Arbeitergewand. Immer wieder versuchen die Arbeiterfeinde, Zwittertrakt innerhalb der Arbeiterklasse zu säen. Sie möchten die Arbeiter durch sich selbst bekämpfen lassen, sie wollen sie so immer mehr schwächen und nicht zur vollen Kraft gedeihen lassen. So sehen wir in England, in Frankreich, in Deutschland, auch in Oesterreich, Arbeiterparteien im offenen oder verhüllten Anschluß an bürgerliche Parteien stehen, Arbeiter werden an die Spitze dieser „Parteien“ gestellt, sie sollen den Kampf gegen die Klassenpartei der Arbeiter führen. Diese „Arbeiterparteien“ haben oft keine andere Aufgabe als die Belämpfung der Sozialdemokratie und der mit ihr Hand in Hand gehenden Gewerkschaftsbewegung. Nirgends ist die Abhängigkeit dieser künstlich geschaffenen Arbeiterparteien von den kapitalistischen deutschen zu beobachten als in Oesterreich. Die Haltung der christlichsozialen Arbeiterpartei, der Verrat der deutschnationalen Arbeiterpartei, ähnliche Erscheinungen innerhalb der tschechischen Nation zeigen uns die unverhüllte Abhängigkeit der sogenannten Arbeiterparteien von Klassenparteien des Bürgertums.

Die Aufklärung des Proletariats über die Bestrebungen, die Arbeiter über ihre Klasseninteressen zu täuschen, gehört zu den wichtigsten Aufgaben unserer Agitation. Die indifferenten Arbeitermassen sind zu unterrichten über die Motive und Ziele der arbeitgeberfeindlichen „Arbeiterparteien“. Am eindringlichsten geschieht dies, wenn wir die im Schlepptau der bürgerlichen Parteien einherziehenden Arbeiterparteien mit ihren eigenen Leistungen und mit ihren eigenen Worten, also unverhüllt und ungekürzt, unseren Genossen vorführen. Das geschieht in trefflicher Weise in einer Festschrift in einer Massenaufgabe erschienenen Schrift unseres Genossen Julius Deutsch: „Dokumente der Schande, Beweise für den Verrat der deutschnationalen Arbeiterpartei“, die im Verlage unserer Parteibuchhandlung, der Wiener Volksbuchhandlung, zu sehen ist. Die 32 Seiten starke, gut ausgestattete Schrift kostet 12 Heller, so daß einer Massenverbreitung der Broschüre kein Hindernis im Wege liegt.

Die Schrift ist eine Sammlung von urkundenmäßigen Feststellungen für die Abhängigkeit der deutschnationalen Arbeiterpartei von den Unternehmern. An unüberlegbaren Tatsachen wird die Tätigkeit der deutschnationalen Arbeitervereine in dieser Schrift dargestellt, ihren Führern wird nachgewiesen, daß sie auf das schamloseste diese Bewegung zu persönlichen Zwecken mißbrauchen. Ein Kapitel ist überschrieben: „Deutschnationale Arbeiterführer betreten am Unternehmensgelde.“ Es wird nachgewiesen, daß „Arbeitervertreter“ in schandvoller Weise den Unternehmern Handlangerdienste leisten, daß sie sich selbst für bares Geld den Unternehmern antragen, gegen die eigenen Klassengenossen zu setzen. Alle diese Behauptungen werden durch Briefe der deutschnationalen Arbeiterführer belegt. Es wird nicht bloß gezeigt, daß um Unternehmensgeld gebittelt wird,

es wird auch erwiesen, daß die Arbeiter verkauft und verraten werden. Der Bund Oesterreichischer Industrieller, die Scharfmacher, die größten Ausbeuter werden als Geldgeber der deutschnationalen Arbeiterpartei vorgeführt. In weiteren Kapiteln wird gezeigt, wie diese deutschnationalen Arbeiterpartei als Streifbrecheragentur wirkt, daß dafür mit gutem Grunde Fabrikanten für deutschnationale Arbeiterkandidaten eintreten.

Unsaubere Elemente, wie diese deutschnationalen Arbeiterführer, können nicht zusammenhalten, sie entlarven sich gegenseitig, wie in einem weiteren Kapitel dieser trefflichen Broschüre nachgewiesen wird, das betitelt ist: „Deutschnationale Arbeiterführer im Spiegel gegenseitiger Belämpfung.“ Die Prediger, Franko Stein, Gustav Hocke und andere werden in ihrer ganzen Erblichkeit in einem Kapitel dargestellt, das bezeichnenderweise überschrieben ist: „Wie sie lügen!“ „Parlamentarische Missetaten“ ist der Titel eines Abschnittes, in dem gezeigt wird, wie arbeitgeberfeindlich im Parlament die Abgeordneten stimmen, die die Protektoren der deutschnationalen Arbeiterpartei sind. Das Schlußkapitel heißt „Gefährnisse“. Da wird durch Äußerungen deutschnationaler Arbeiterführer selbst bewiesen, daß sie von der Reinheit und Ehrlichkeit ihrer Sache und ihrer Aktion gegen die Sozialdemokratie nicht überzeugt sein können.

Die kurze Skizzierung des Inhaltes unserer neuesten Agitationschrift zeigt ihre große Bedeutung für den Kampf gegen die Arbeitervertreter, der mit aller Energie so lange geführt werden muß, bis der letzte Indifferente zum Klassenbewußtsein erzogen ist.

Korrespondenzen.

Willsch. Demnächst finden die Ausschusswahlen der Krankenkasse für den Bezirk Willsch statt. Obwohl den gewählten Ausschusmitgliedern kein allzu großer Einfluß eingeräumt ist, so ist es doch wichtig, daß ihr Traktet. Männer hineinzuwählen, die alles daransetzen, zugunsten der Mitglieder, soweit ihr Einfluß reicht, Verbesserungen anzustreben.

Als Kandidaten für den Ausschus werden nachstehende vertrauenswürdige Männer vorgeschlagen und ersuchen wir euch, dieselben in eurem eigenen Interesse zu wählen: Anton Erva, Bahnrührer; Franz Wirsbaum, Zugweiser; Josef Stani, Werkschilfe; Josef Wölfl, Zimmermann; Peter Haberle, Stationsarbeiter; Matthias Franz, Heizhausarbeiter.

Graz. Das Leichenbegängnis des Genossen Schimmel, am 15. d. um 4 Uhr nachmittags versammelten sich zahlreiche Leidtragende vor der Leichenhalle des Allgemeinen Krankenhaus in Graz zur Bestattung des Genossen Schimmel, der trotz aller Hindernisse seit der Gründung der Eisenbahnerorganisation bis zu seinem Tode in den Reihen seiner Berufskollegen als erprobter Kämpfer stand. Dem langen Zuge voran marschierte die Eisenbahnermusikcapelle aus Mirzschschlag. Abordnungen vieler Berufs kollegen von auswärts sowie viele Kollegen des aktiven wie des Ruhestandes hatten mit ihren Familien an dem Leichenbegängnis teilgenommen. Die ungemein zahlreiche Beteiligung an dem Leichenzug, der sich vor der Aufbahrungshalle vor dem Paulusstor über den Hauptplatz nach dem Steinfelder Friedhofe bewegte, erregte ungemeines Aufsehen. Am offenen Grabe hielt Genosse Kopp einen tiefempfundenen Nachruf, worin er die Verdienste des Verstorbenen als Ortsgruppenausführer in Graz während der Auflösung der alten Eisenbahnerorganisation durch den Eisenbahnminister v. Guttenberg besonders hervorhob. Mögen sich die jüngeren Kollegen an dem Eifer und der Entschlossenheit des verstorbenen Genossen ein Beispiel nehmen.

Komotau. Heizhaus der Buschthorader Eisenbahn.) Wir wollen uns heute einmal mit den Reserveheizern befassen und deren Arbeiten im Heizhaus der Buschthorader Eisenbahn beschreiben.

Wenn der Mann nicht mit einem Zug weggeschickt wird, so muß er Maschinen putzen von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends; oder er muß Kohlen verladen. Die Kohlenverlader sind in Parteien zu acht Mann zusammengestellt. Sechs oder sieben Mann sind zur Arbeit und ein Mann muß die Wechsel bedienen, Wasser geben u. s. w. Diese sieben Mann haben innerhalb 24 Stunden 74 bis 76 Maschinen auszurüsten und zu bedienen, daneben 14 bis 16 Waggons Kohlen zu entleeren, darunter 8 bis 10 Waggons mit je 16 Tonnen. Die Arbeitszeit eines Kohlenverladers beträgt 24 Stunden. Nach einem 24stündigen Dienst folgt eine 24stündige Ruhezeit. Doch mit der Ruhezeit dieser Leute ist es oft schlecht bestellt. Denn kaum ist der Reserveheizern von einer 24stündigen Dienstreise nach Hause gekommen, so kommt schon wieder ein Aviso: „N. N. Sie fahren heute mit Zug... morgen früh nach Hause und meiden sich zu Mittag bei mir. Saudel.“ Also nach einer 4- bis 6stündigen Ruhezeit muß der Reserveheizern wiederum einen 16stündigen Dienst auf der Maschine antreten. Gewöhnlich sind dies noch solche Touren, wo der betreffende Heizer nichts verdient. Eine Einwendung oder gar eine Weigerung gegen derartige Dienstkommandierungen darf nicht stattfinden, sonst zieht sich der Beschwerdeführer die Ungnade des Maschinenmeisters Saudel zu. Und wer bei Herrn Saudel in Ungnade fällt, kann bestimmt darauf rechnen, daß er mit Namen wie: Bauernadel, Hindvieh reichlich bedacht wird. Aus allen diesen angeführten Tatsachen ergibt sich die Notwendigkeit, daß wir uns wegen Abstellung dieser unleidlichen Zustände an Herrn Zentralinspektor Tauber wenden müssen, um endlich im Heizhaus Ordnung zu schaffen.

Wilsch. (Von den Wächtern.) Keine Kategorie von Bediensteten ist den Vätern der Vorgesetzten so ausgesetzt wie die der Bahnwächter. Nicht nur daß man von ihnen einen unermesslich langen Dienst verlangt, trachtet man sie auch noch materiell auszunutzen. Auf welche Weise man die harinadigen mache macht, ist ja allgemein bekannt. Ein solcher Vorgesetzter ist der Bahnmeister Dock der Strecke Dzierżys-Wilsch. Dieser Herr scheint das durch die zwölfjährige militärische Dienstzeit besonders gut gelernt zu haben. Solange er seine Dienstkollegenheiten und den Charakter jedes einzelnen seiner Untergebenden nicht kannte, war es mit ihm noch halbwegs auszukommen, seitdem er aber warm geworden und sich überzeugt hat, daß nicht alle willenslose Rekruten sind, ist er auf die letzteren besonders schlecht zu sprechen. Vorläufig wollen wir uns nur mit einem Falle beschäftigen. Eines Tages kam Bahnmeister Dock zu dem Bahnwächter Wayda auf Posten Nr. 7 und forberte denselben, trotzdem er im Dienste stand, mit ihm in die Stadt zu gehen. Nach Beförderung einiger Kleinigkeiten machte der Herr Bahnmeister den Vorschlag, in die nächstgelegene Weinstube zu gehen, wobei selbst er zwei Glas Wein bestellte, die der Bahnwächter bezahlt. Als er die Tafellosigkeit hearg, weitere vom Bahnmeister forderte zwei Glas Wein nicht zu bezahlen, hatte er sich auch schon die Günstigsten verschafft. Seit der Zeit trachtet er ihn auf alle mögliche Weise zu fettern. Nichts kann er ihm recht machen. Erucht ihn der Wächter um einen Erfolg für abgebrauchte Gegenstände oder um Reparatur im Wächterhaus, so trachtet er die Sache so lange hinauszuschieben bis sich der Wächter das selbst kauft. Bei jeder Gelegenheit droht er ihm mit der Veretzung. Um damit bessere Wirkung zu erzielen, forderte er mehrere Wächter, die nicht auf seiner Strecke postiert sind, auf, den Posten Nr. 7 auf seiner Strecke anzusehen und um den Posten anzukommen, dem auch schon einige nachfolten, in dem Bewußtsein, den Posten zu bekommen. Auch diese bezügliche Erkundigung bei der Wagnerabteilung Dzierżys wurde ihm dortselbst mitgeteilt, daß man von einer Veretzung nichts wisse. Trotzdem eine jede unretwillige Veretzung einen jeden Bediensteten schwer trifft, würde sich Wayda noch nicht

so viel daraus machen, weil auf der Strecke trotz starkem Personenzugsverkehr noch immer der 16/8 stündige Dienstrunus besteht was für einen alten Diener wie er einer ist, zuviel ist, wenn er nicht Vater von mehreren Kindern wäre, welche die verschiedenen Schulen in Wilsch besuchen, denen die Unterbrechung für ihre Zukunft von großem Nachteil wäre. Sache der Nordbahndirektion wäre es, die Angelegenheit unparteiisch untersuchen zu lassen und nach Konstatierung dieser Übergriffe dem betreffenden Herrn die diesbezüglichen Bestimmungen der Dienstordnung mit Nachdruck in Erinnerung zu bringen.

Wom Arberg. (Eisenbahnerrisiko.) Am 15. Dezember ereignete sich in der Station Langen am Arberg bei Zug 68 ein bedauerlicher Unglücksfall. Der Reserveheizer Josef Schueler der Heizhausleitung Landek wollte die Schiebeplokomotive, welche in Langen an die Spitze des Zuges gestellt wird, antuppen. Da die Dampfmaschinen jedoch mit ihren Schneepflügen versehen sind, ist dieses Stuppeln zweier Maschinen eine schwierige und gefährliche Manipulation. Diese Gefahr wird aber bei den Maschinen der Serie 76 noch erhöht, da bei diesen der Schneepflug um 15 bis 20 Zentimeter weiter vorseht. Da passierte es nun, daß der Heizer eine Quetschung des Unterleibes mit einem Darmbruch erlitt. Er wurde in die Klinik nach Innsbruck überführt, wo sofort eine Operation an ihm vorgenommen wurde. An seinem Aufkommen wird gezweifelt.

Willsch. In mehreren Beratungen mit den Vertrauensmännern der Ortsgruppe I über den Ausbau des Streckenvertrauensmännersystems wurde eine Instruktion ausgearbeitet, welche bereits in Druck gelegt wurde und allen Vertrauensmännern je ein Exemplar zur genauen Handhabung ausgeteilt wurde. Die Strecken wurden folgend eingeteilt: Willsch-Bischhofshofen Genosse Brandl, Willsch-Pontafel Genosse Winkler, Willsch-Rosenbach Genosse Ambros, Willsch-St. Veit Genosse Luger. Jeder dieser Hauptvertrauensmänner sucht sich in jeder Station einen Streckenvertrauensmann, die untereinander stets in Verbindung stehen, so daß eine genaue und tadellose Abwicklung aller Vorkommnisse und Wünsche der Mitglieder am kürzesten Wege zur Ortsgruppe gelangt und die Ortsgruppe in die Lage versetzt wird, mit den Mitgliedern stets in Verbindung zu bleiben.

Es ist dies ein Schritt nach vorwärts, es handelt sich, die Organisation auszubauen. Also auch! Erwacht aus eurer Schlaftrümpel, werdet freie Männer, schließt euch der Organisation an, damit ihr ein Bollwerk bildet, woran die Macht der Gegner zerfällt.

Bruck a. d. Mur. (Frachtabhahnhof.) Der neue Flagel Herr Riegler brüllt das Personal an, als ob er sich auf einem kroatischen Meierhofe befinden würde. Wir eruchen den Herrn, in der Instruktion Einsicht zu nehmen und dort nachzuschauen, was diese über den Umgang mit dem Personal vorschreibt. Bei dem früheren Herrn Vorjand durfte Herr Riegler nicht viel herumreißen, da derselbe kein Schreiben und Erklärungen in der Station duldete. Wir verlangen vom Herrn Stationsvorstand, daß er ebenso wie sein Vorgänger den Herrn Riegler auf das Unzulässige aufmerksam macht. So viel Mut dürfte doch Herr Marasiek noch aufbringen.

Triest. (k. k. Staatsbahn.) Das Personal in Triest k. k. Staatsbahn hat lange genug gewartet, bis sich der Herr Adjunkt Dsrctich, welcher in Triest die Personalkommandierung hat, bequem, die Dienstaufträge einzuhalten, doch ohne Erfolg. Nachdem sich das Personal nicht länger zum Besten halten lassen will, so verlangen sie vom Adjunkten Dsrctich die genaue Einhaltung der sturenden 140 vom Jahre 1908 und die strikte Durchführung des mündlichen Auftrages, den er seinerzeit von Herrn Oberinspektor Pallasman in Gegenwart von Zeugen erhalten hat. Sie haben, Herr Adjunkt, bei Justiziationsweise Verwendung auf einem höheren Posten, der vorausichtlich längere Zeit dauert, demjenigen Bediensteten zu kommandieren, welcher der Rangälteste ist, auch wenn er kein „Sänger“ ist. Wollen Sie, Herr Dsrctich, die Worte des Herrn Pallasman, die für Sie doch ein Befehl sind, durchführen, sonst mühten wir uns an dieser Stelle baldigt wiederzutreffen.

Marburg, Südbahn. (Vertrauensmännern.) Dienstag den 20. Dezember 1910 fanden die Vertrauensmännerversammlungen für den Vertrauensauschuss der Südbahnwerkstättenarbeiter statt. Heuer zum erstenmal hat sich auch in dieser Werkstätte eingeregelter Ordnungsbreit, der sich im Reichsbund deutscher Eisenbahner bis zum deutsch-gelben „Drauber“ einschließlich all der sonstigen Klübschen von Lokocouleur vereinigt, zusammengefunden, um den von der Gewerkschaft der Eisenbahner aufgestellten Kandidaten eine Gegenliste unter der Fahne der „Unparteilichkeit“ entgegenzusetzen. Mit Hochdruck wurde von deren „unparteilichen“ Wahlauschüssen gearbeitet. Ein Flugblatt, gestrichelt voll Lügen und Blödsinn, wurde in letzter Stunde noch hergestellt mit der Kandidatenliste der Herren „Unparteilichen“. In der Werkstätte wurden in den Abteilungen Flugblätter verteilt, so daß es fast den Anschein hatte, die ganze Werkstätte sei plötzlich in eine Zeitungsredaktion umgewandelt worden. Ja selbst die Diener der einzelnen Herren Werkführer wurden über deren Auftrag zu Flugblattportieren bestimmt. Und alles ohne den geringsten Anstand. Wehe aber, wenn ein Sozialdemokrat einen Versammlungszettel seinem Nachbarn in der Werkstätte übergibt und er wird dabei ertappt. Unbarmherzig wird er zur Verantwörtung gezogen. Auf das Flugblatt und die Art der „Agitation der Unparteilichen“ werden wir noch zu sprechen kommen. Im Flugblatt wird an die 1800 Arbeiter der Werkstätte, die gar nicht vorhanden sind, appelliert — in Wirklichkeit ist der gegenwärtige Stand kaum 1100 — sie mögen ihre Stimme den Kandidaten des „unparteilichen“ Wahlauschusses zuwenden. Auch faßeln sie in ihrem Aufruf von drei Jahren der Enttäufung, während die Funktionsdauer aber bloß zwei Jahre währt. Man sieht daher, daß die Herren „Unparteilichen“ nicht einmal eine Idee vom Vertrauensmännersystem haben. Dank des gesunden Menschenverstandes, über den die Werkstättenarbeiter in ihrer Weisheit noch verfügen, wurden auch die Kandidaten der Gewerkschaft mit 599 bis 666 Stimmen gewählt, während die Kandidaten des „unparteilichen“ Wahlauschusses sich mit 246 bis 267 Stimmen bescheiden mußten. Der gesunde Sinn und klare Verstand ist, wie die Wahl gezeigt hat, auch in der Werkstätte noch zum überwiegenen Teile vorhanden. Es wurde zugleich bewiesen, daß der Großteil der Arbeiterschaft nicht gewonnen ist, sich am Gängelband nationaler, Arbeiterfreundlichkeit heuchelnde: Kollekter und einer Renegatengruppe führen und mit sich Schindluder treiben zu lassen. Bedauernswert ist es nur, daß es nach einer zwanzigjährigen ununterbrochenen Aufklärungsarbeit überhaupt noch Arbeiter gibt, die sich als Schlappschwanz einer solchen Clique hergeben.

Grubach-Schnau. (Eine dreifache Geschichte.) Wie überall, so auch hier in Grubach, schimmeln die deutsch-ischisch-kroatisch-slowenisch-nationalen Reichsbündler, daß die internationalen Sozialdemokraten keine anständigen Kämpfer sind. Während bei dem nationalen Anstrebun bei jeder Auszahlung fröhliche Kampfesstimmung herrscht und bei jeder Tagung dieser „Meden“ eine Unmasse von maliischen und Gottentotenschärlidern zum besten gegeben werden, hört man von den Kämpfern der Sozialdemokraten in Grubach gar nichts. Die Reichsbündler beneideten die gegenwärtige Ruhe zur Reklame und traten am 1. Dezember vor der ganzen Öffentlichkeit auf den Kampplatz. Der Obmann der Ortsgruppe Schnau, der bekannte „Allesmacher“ Waier, und der erste Sekretär und große „Agitator“ Weich traten in die Schranken, um nach echter Germanomanier die Eisenbahnbediensteten der Station Grubach vor aller Welt zu disziplinieren. Da gerade Zähltag war, so hatten die beiden „Kameraden“ aus

nahmweise einige Kronen im Sack, die selbstverständlich in der Bahnrestauration in Wein und Bier versoffen wurden. Als ich bei den beiden Gelden die Wirkung der Getränke fühlbar machte, padkten sich die beiden Neffen in kameradschaftlicher Weise gegenseitig bei den langen Ohren und Ohrfeigten sich in der liebsten Form, aber schon gründlich ab. Das anwesende Publikum, Herren und Frauen und Bedienstete, waren ganz entzückt von dieser unentgeltlichen Vorstellung. Die beiden Preiswärtler kamen in der Hitze des Kampfes auf die Straße, welche infolge des anhaltenden Regens sehr feucht war. Unter dem Gaudium der zahlreichen Zuschauer warf der Sekretär Weiss den Obmann Baier in eine große Klotzacke und wälzte den guten „Allesmacher“ so in Dreck und Schmutz herum, daß von der ganzen Herrlichkeit des fürchterlichen Obmannes nichts zu sehen war, als ein sehr dreckiges Gesicht in einem noch dreckeren Mantel eingewickelt. Die Anwesenden mußten über diese „Dreckfiguren“ so lachen, daß sie sich den Bauch halten mußten. Wir sind den beiden Funktionären sowie dem ganzen Reichsbund in der Station Grubbad durch diesen Vorgang zum Danke verpflichtet. Nun wissen wir armen Sozi endlich, wo sich die deutschnationalen „Allesmacher“ und „Agitatoren“ am liebsten aufhalten. Im „D...“

Braunau am Inn. (Russische Zustände im Heizhaus Simbach, k. k. Staatsbahnen.) Alle Bediensteten und Arbeiter, die unter der beispiellosen Ausbeutungswirtschaft während der Aera Ollers zu leiden hatten, werden, wie von einem Alpbud befreit, erleichtert aufgenatmet haben, als sie die frohe Botschaft erhielten, daß ihr „väterlicher Wohltäter“ Herr Maschinenoberkommissar Oller nach Wels veretzt ist.

Man hoffte nun, daß durch den Wechsel des Dienstvorstandes die brutale Willkürherrschaft und das unfaubere Spiegeltum endlich einmal beseitigt werde, und an dessen Stelle eine unparteiische und zugleich menschenwürdige Behandlung des Personals treten werde. In der Tat erblickte man in Herrn Maschinenkommissar Neufeld, der gegenwärtig probieren Leiter des Heizhauses Simbach ist, einen zwar strengen, aber gerechten Vorgesetzten, der nicht, wie Herr Oller, gesonnen ist, den albekannten Ohrenbläsern und Speichelleckern blindlings Gehör zu schenken. Daß diese mannhafte Eigenschaft des neuen Vorgesetzten von den intimen Vertrauensmännern Ollers nicht lange ertragen werden konnte, war für jedermann, der die schmeichelechte Veranlagung christlichsozialer Streberselken kennt, geradezu selbstverständlich, so daß wir es als begreiflich finden, wenn die diversen Herren alles darangesetzt haben, um auch bei Herrn Neufeld in dieser Beziehung sein besonderes Vertrauen zu erwerben. Das scheint nun den einzelnen Herren auch tatsächlich gelungen zu sein, denn die krassen Verhältnisse, die in letzter Zeit zutage getreten sind, sind geeignet, unsere Behauptungen zu bekräftigen: Freilich ist es klar, daß die Quellen der im Heizhaus herrschenden Mißstände aus dem grenzenlosen Sparsystem des Herrn Oller entspringen, und daß es für einen Dienstvorstand der unter solchen Verhältnissen eine Dienststelle übernimmt, nicht leicht sei, innerhalb einer kurzen Zeit für das Personal bessere Zustände herbeizuführen. Wenn wir nun in unseren Erwartungen enttäuscht worden sind und überdies seit kurzer Zeit die Wahrnehmung machen, daß Herr Neufeld im Begriffe ist, in die Fußstapfen seines Vorgängers zu treten, so fühlen wir uns verpflichtet, mit Herrn Neufeld von diesem Orte aus einige Worte zu sprechen.

In erster Linie kommen hier die Kohlenarbeiter in Betracht. In der letzten Novemberwoche waren täglich mehrere Kohlenwagen zu entleeren und, wie gewöhnlich, 25 bis 30 Tonnen Kohle in die Körbe einzufüllen und auf die Tender der Lokomotiven zu schwingen. Diese Mehrarbeit mußte von den vorhandenen vier bis sechs Männern geleistet werden, ohne daß ein Aushilfsarbeiter eingestellt wurde. Auch herrschte die ganze Woche heftiges Schneetreiben. Daß dieses tägliche Arbeitspensum vollkommen genügte, die Arbeitskraft von vier bis sechs Männern auszubilden, das wird jeder zugeben, der weiß, wie schwer es ist, bei schlechter Witterung einen ganzen Tag über mit Schaufel, Kohlenpichel und mit gefüllten Kohlenkörben zu exerzieren. Der Herr Neufeld jedoch wollte es nicht begreifen, daß die vier Arbeiter, die damals mit dem Ausladen von Kohle beschäftigt waren, die Wagen nicht rechtzeitig entleeren konnten. Er gab dann seiner Unzufriedenheit dadurch Ausdruck, daß er den Arbeitern den Ranglistten Kapeller als Antreiber auf den Platz hinausstellte. (Kapeller ist Obmann der Veretztsbündler in Braunau und überdies Vertrauensmann der christlichen Textilarbeiter.) Gemäß für einen christlichen Arbeitervertreter eine ideale Beschäftigung! Herr Kapeller verstand es auch, sich gleich in der Pose eines Heizhauspöschas den betreffenden Arbeitern vorzustellen und ihnen zu bedeuten, daß er bestimmt sei, die Arbeiter auf dem Kohlenplatz zu überwachen; er sehe ja selbst ein, daß es so nicht weitergehen kann, da weder die Kohlenwagen leer, noch die Lokomotiven genügend mit Kohle ausgerüstet werden. Als ein Werkgehilfe die treffende Bemerkung machte: es fehle nur noch, daß man eine Peitsche nehme und so die Arbeiter noch mehr als jetzt bei der Arbeit antreibe, ging Kapeller und verklagte den „frechen“ Werkgehilfen beim Vorstand, der dem letzteren dann eine Strafe von 2 Kr. diktierte.

Als unlängst ein Arbeiter fünf Tage marod war und sich dann bei Herrn Neufeld gesund meldete, sagte er zu dem Arbeiter: „Ein Tagelöhner darf nicht marod werden, dem kann man in 14 Tagen den Dienst kündigen.“ Als der Arbeiter über diese Neuherung verwundert entgegnete: „daß doch jeder Mensch krank werden kann“, sagte der naive Herr: „Nun, da kann man leider nichts machen, die Angestellten kann ich nicht entlassen. Uebrigens sind Sie der faulste Arbeiter, immer hört man von Ihnen.“ Laut Anordnung des Herrn Neumann müssen die im Schulzimmer aufliegenden Kurrenden von jedem Bediensteten und Arbeiter unterfertigt werden, widrigenfalls 1 Kr. Strafe in Abzug gebracht wird. Als ein Kohlenarbeiter um 12 Uhr mittags zur Arbeit kam, ging er ins Schulzimmer, die Kurrende zu unterfertigen. Demzufolge kam derselbe um eine Viertelstunde später zur Arbeit, und wurde sogleich von einem Spigel beim Vorstand zur Anzeige gebracht. Der Vorarbeiter Krichhammer, welcher sich überhaupt zur vornehmsten Aufgabe stellt, seine Arbeitskollegen bei den Vorgesetzten zu vernadern, denunzierte auch obigen Arbeiter, daß derselbe zu wenig arbeitet.

Ein Werkgehilfe ersuchte einmal den Herrn Neumann, daß er ihn nicht zum Fahrdienst gebe. Man gab diesen Mann zuerst ins Heizhaus zum Nachdienst und zum Maschinenspuhen und später zur Kohlenarbeit. Als der Werkgehilfe fragte, warum man ihn von dieser Beschäftigung wieder entfernte, sagte Herr Neufeld: „Weil ich Sie bei den Kohlen drauhen besser überwachen kann, als im Heizhaus.“ Im Heizhaus kann man sich unter den Maschinen verstecken und man kann Sie deshalb nicht so überwachen.“ Man sieht, Herr Neufeld ist auf dem Wege, sich von den privilegierten Denunzianten die harmlosesten Sachen über jene Bedienstete und Arbeiter erzählen zu lassen, die nicht ins Wokshaus des Herrn Kapeller und Oberheizer blasen. Wie verlautet, soll die Heizhausleitung Simbach in eine Expositur verwandelt werden und dürfte zur Leitung derselben ein Maschinenmeister aus Linz bestimmt werden.

Wir können dem zu dieser Funktion auserwählten Herrn heute schon raten, den schneehellen Elementen rücksichtslos die Tür zu weisen, sonst könnte der Fall eintreten, daß auch er in das Netz verstrickt werde, in welches Herr Oller schon so oft geraten ist.

Stoderau. (Eingewissenloser Vorgesetzter.) Als solcher kann mit vollem Recht der Bahnmeister Herr Neuer in Stoderau bezeichnet werden. Dieser Mensch ist ein erklärter Feind eines jeden Arbeiters, besonders aber jener Arbeiter, die nicht um ihn herumherumwuzeln und sogar mit ihrem Lohn unzufrieden sind. Man muß wissen, daß trotz des in Stoderau fixierten ortsüblichen Tagelohnes von Kr. 2.50 Herr Neuer seinen Arbeitern bloß Kr. 2.20 bezahlt; den Arbeitern es aber gewaltig für übel nimmt, wenn sie sich um höhere Löhne kümmern; daß er aber jene Arbeiter am meisten hasst, die organisiert sind, könnten wir an einer ganzen Reihe von Beispielen erhärten. Der Mann ist in seiner Roheit so bekannt, daß sogar der Stationschef von Stoderau sich das Herumbrüllen mit den Arbeitern in der Station verbieten mußte.

Ein Stückchen aber, welches sich dieser Mann vor kurzem geleistet hat, muß zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebracht werden, und es wäre nur im Interesse der Arbeiter und auch der Reputation der k. k. Direktion, wenn sie diese Notiz zur Kenntnis nimmt und diesen gefährlichen Menschen von seinem Posten abzieht, denn er bedeutet eine Gefahr für die ihm unterstellten Bediensteten. Sollte die löbliche k. k. Direktion von dieser Begebenheit keine Notiz nehmen, nun so wären wir gezwungen, diese Tatsachen an einem Ort zur Sprache zu bringen, welcher in erster Linie dazu berufen ist, die Rechtssicherheit in diesem Staat zu wahren.

Am 18. August 1910 hatte der Absperrwächter Glisan, ein ruhiger, dienstfertiger Mann, beim Posten Nr. 19 Dienst, zu welchem auch die Bedienung eines Schranken gehört, welcher bei der Wegüberführung in der sogenannten „Alten Au“ angebracht ist, in welcher die Strecke der Oe. N. B. W. von der der Lokalbahn Stoderau-Abzdorf, die zirka 500 Meter parallel mit der Oe. N. B. W. läuft, trennt. Nachdem bekanntlich auf den Lokalbahn wieder Wächter, noch Schranken, noch Glockensignale bestehen, obendrein der Standort des Wächters zirka 1000 Meter vom Schranken entfernt ist und der Wächter in Ermanglung einer Fahrordnung sowie bei dem Umstand, daß es mit der Ankunft und Abfahrt der Züge auf der Lokalbahn nicht so ernst genommen wird und diese 5 bis 15 Minuten später ankommen, beziehungsweise abfahren, so ist es ja offensichtlich, daß der Wächter nur für die auf der Strecke der Oe. N. B. W. verkehrenden Züge verantwortlich gemacht werden kann.

Nun, an dem genannten Tage war der Schranken offen, weil dem Wächter von niemand gemeldet wurde, daß ein Lokalgug nach Stoderau einfährt und im selben Augenblick fuhr ein Fuhrwerk vorüber, welches aber noch rechtzeitig angehalten werden konnte, so daß kein Unglück sich ereignete. Aus der Geschichte wäre nichts geworden, wenn nicht ein über-eifriger Beamter eines hiesigen Fabriketablissemens in sich den Beruf entdeckt hätte, den Staatsanwalt spielen zu wollen; er zeigte die Sache an (hoffentlich wurde er dafür entsprechend honoriert. Neb.) und der liebe Absperrwächter wanderte zum Gericht. Die Verhandlung wurde vertagt und der Arbeiter wurde krank, kam ins Spital und vergaß auf die ganze Sache; bis nach drei Monaten der Bahnmeister Neuer zu ihm kam, ihm befahl, noch zu nehmen und mit ihm in die Kanzlei zu gehen. Dort ließ er ihn etwas unterschreiben ohne ihn vorher aufzuklären und schleppte ihn sodann zum Bezirksgericht. Ohne weitere Zeremonien, ohne eine Rechtsbelehrung wurden dem Arbeiter 48 Stunden Arrest diktiert, und als er die Strafe nicht annehmen wollte, weil er nicht wußte, warum er eigentlich gestraft wurde, sagte Neuer zu ihm: „Nehmen Sie nur an und sind Sie froh, daß Sie nicht mehr bekommen haben, wenn Sie rekurrieren, bekommen Sie mehr!“ Und der dumme Mann glaubte seinem Bahnmeister, und nun hat er 48 Stunden am Budel. Das, was sich Herr Neuer hier geleistet hat, ist eine Gewissenlosigkeit, ja noch mehr, daß ist eine Aufrechterhaltung seiner dienlichlichen Obliegenheiten, denn wir haben Beweise in den Händen, daß Neuer die Vorladung schon den Tag vor der Verhandlung vom Herrn Stationschef zugestellt erhielt. Wir wollen vorläufig die Handlungen des Herrn Neuer keiner weiteren Kritik unterziehen, aber wir legen ihm nahe, die Arbeiterschaft wie Menschen zu behandeln; Herr Neuer ist es wohl bekannt, daß wir viel mehr von ihm erzählen könnten, wir unterlassen es aber für heute, warnen ihn jedoch auf das nachdrücklichste, sein Benehmen zu ändern, sonst rettet ihn auch nicht die „angebliche“ Freundschaft mit unserem Obmann (Wir bezweifeln, daß unser Obmann, der als aufrechter Mann bekannt ist, so einen schlechten Geschmack hat, Herrn Neuer zum Freund zu haben) vor Enthüllungen, die ihm nur verhängnisvoll sein können.

Villach. (Die Vererdigung des Opfers der Eisenbahnkatastrophe.) Montag um 3 Uhr nachmittags fand in Villach die Vererdigung des bei dem Eisenbahnezusammenstoß ums Leben gekommenen Genossen Christoph Ligl unter großer Beteiligung seiner Kollegen und der übrigen Bevölkerung der Stadt statt. Auch Vertretungen der Behörden sowie aller öffentlichen Körperschaften waren anwesend. Für die politische Behörde Regierungsrat Schuster, für die Gemeinde Bürgermeister Mann und andere mehr. Vertreten war die Südbahnverwaltung, die k. k. Staatsbahndirektion, die Postverwaltung sowie eine große Anzahl von Vereinen und Körperschaften, darunter die sozialdemokratische Landes- und Bezirksvertretung mit den Abgeordneten Riefe und Eich, die politische Frauenorganisation, die Eisenbahngesangsvereine „Seerose“ aus St. Ruprecht bei Klagenfurt und Lienz, der Arbeiter-Gesangsverein „Morgenröte“, Villach, und Abordnungen aller gewerkschaftlichen Branchenorganisationen. Die Vererdigung fand nach evangelischem Ritus statt. In der Halle sangen die Lienz'er Sängereinen Trauerchor, sodann wurde der Sarg mit dem Toten von den Kollegen zum Grabe getragen, wo nach Farrer Heingelmann Genosse Eich im Namen der Arbeiter von dem Toten Abschied nahm und die Gesangsvereine „Seerose“ und „Morgenröte“ Grablieder sangen. Rote Ketten fielen in die offene Grube, die beiden Ortsgruppen der organisierten Eisenbahner sowie das Verkehrspersonal legten ihre Kränze auf den Sarg und Scholle um Scholle rollte auf denselben als Abschiedsgruß für den in Ausübung seines schweren Berufes so früh gefallenen Gatten, Vater und Freund.

Wittmann. Öffentlich wird mit der Neubesehung der Personalkasse, Serie B, in Schönbrunn-Wittmann auch eine gerechte Einteilung, gleich jenen, die in anderen Stationen bestehen, vorgenommen. In Schönbrunn-Wittmann hat jeder Kaffier derart zu tun, daß ihm keine Zeit übrig bleibt, für andere zu arbeiten, und da wäre wohl die Rechnungslegerin der Personalkasse, Serie B, zu verhalten, ihre Gepäcksloks selbst abzufertigen und ihre laufenden Rechnungen und Monatsrechnungen selbst auszufertigen.

Villach. Der Stationsvorstand von Bockstein, Adjunkt Lafnig, ein ehemaliger Schullehrer, zeigt eigenmächtig und fähigkeit gegen das Personal tut oder ob ihm dafür jedes Verständnis abgeht, daß im Bahndienste Unfälle unvermeidlich sind, soll hier nicht untersucht werden. Es ist aber eine

nicht wegzuleugnende Tatsache, daß oft die Vorstände der Verschubstation den Verschubdienst selbst besorgen müßten, wenn sie gleichwie Herr Lafnig jeden Unfall bei Gericht anzeigen würden. Da hätte jahraus, jahrein das ganze Verschubpersonal bei Gericht zu tun, und mit diesen Uebergriffen Lafnigs dürfte auch seine vorgelegte Behörde schwerlich einverstanden sein. Am 15. September entgleite in Bockstein ein in der Reserve stehender Personenwagen, auf den infolge einer falschen Anordnung einige Wagen des Gütereilzuges angerollt waren. Hätte Lafnig den ihm unterstehenden Stationsmeister Wallisch über die Anlage der Geleise unterrichtet, wäre wohl die falsche Anordnung unterblieben. Wallisch versuchte wiederum bei der an Ort und Stelle vorgenommenen Gerichtsverhandlung in Wrede zu stellen, daß er die unrichtige Anordnung getroffen habe, um so die Schuld dem Zugsbegleitungspersonal zuzuschreiben, wurde aber durch Zeugen dieser Handlung überführt. Lafnig kann sich nun darauf etwas einbilden, die gerichtliche Verurteilung dreier Bediensteten herbeigeführt zu haben. Vielleicht kommt bald der Tag, an dem er einsieht, wie ungeschön er bei seinem Anzeigen handelt. Stationsmeister Wallisch ist den Zugsbegleitern bereits als Mensch bekannt, der dem anderen Personal, namentlich den Zugsbegleitern, recht anmaßend begegnet. Es nehme sich jedermann vor diesem Herrn in acht, der es mit der Wahrheit nicht sehr genau nimmt, wenn es gilt, eigene Verschulden auf andere zu wälzen.

Gießlau. (Mittelalterliches von unserem Vorstand.) Am 3. Dezember wurde der Verschieber Peter Edlinger, ein braver Kollege und tätiges Mitglied der Organisation, zu Grabe getragen. Von weit und breit waren die Kollegen gekommen, um dem Toten die letzte Ehre zu erweisen. Auch die beiden in St. Michael ob Leoben stationierten Verwandten des verstorbenen Edlinger, der Nachtmacher Johann Rothleitner und der Magazinsarbeiter Ferdinand Rothleitner, wurden von den Hinterbliebenen von dem Tode ihres Verwandten in Kenntnis gesetzt und zum Leichenbegängnis eingeladen. Mit dieser Trauereinklang gingen die beiden Bediensteten zu ihrem Herrn Stationsvorstand in St. Michael ob Leoben und ersuchten um kurzen Urlaub, um an dem Leichenbegängnis teilnehmen zu können. Der Urlaub wurde wohl bewilligt, doch mußten die beiden Bediensteten bei Androhung von Strafen und Entlassung ein vom Gemeindevorstand beglaubigtes Schreiben erbringen, daß die tatsächliche an diesem Leichenbegängnis teilgenommen haben. Die beiden Bediensteten gingen nach dem Begräbnis zur Gemeindebevorstehung in Gießlau und ersuchten um eine amtliche Bestätigung der Teilnahme an dem Begräbnis ihres Verwandten, des Verschiebers Peter Edlinger. Die Herren beim Gemeindevorstand in Gießlau machten wohl verbuchte Gesichter über das sonderbare Ansinnen der beiden Schwere-näter, doch als die beiden Bediensteten den Sachverhalt und die Androhung von Strafen und Entlassungen vorbrachten, so wurde dem Wunsche der beiden Leute bereitwillig entsprochen. Dieses Hirschauerstückchen des Herrn Stationsvorstandes erinnert sehr lebhaft an „die gute, alte Zeit“, wo man die Bediensteten mit dem Gemeindevorstand und Stadtschlagern bedrohte. Wir haben die Amtsbestätigung unseres Abgeordneten übergeben, damit diese den Herrn Eisenbahnminister auf den Herrn Stationsvorstand in St. Michael ob Leoben gelegentlich aufmerksam machen können.

Verfassungsberichte.

Teplitz. (Protokollkundgebung des Personals der A. E. B. Teplitz-Plzeň Eisenbahn.) Sonntag den 22. v. M. fand im Restaurant „Lindenhof“ in Teplitz um 8 Uhr eine große Eisenbahnerversammlung statt. Zu vielen Hunderten waren die Bediensteten der A. E. B. gekommen, um zu hören, was ihnen die Vertrauensmänner zu sagen haben. Alles war vertreten, alle, im Dienste ergrauten Männer neben im besten Mannesalter stehenden; die einen wie die anderen aber befeelt von dem Gedanken: So kann es nicht weitergehen, es muß anders, es muß besser werden, komme was da wolle. Unwillkürlich mußte sich ein jeder, in die Verhältnisse der Bediensteten der A. E. B. nicht Eingeweihte fragen: Ja was ist denn passiert? Was geht denn vor, daß die loyalsten unter den Eisenbahnern Oesterreichs so ungeduldig werden? Die haben es doch nicht notwendig, sie haben doch eine wohlwollende Verwaltung, die so väterlich dafür sorgt, daß es ihren Bediensteten wohlhergehe auf Erden. — Alle die so oder ähnlich denken, würden, wenn sie diese Versammlung mitgemacht hätten, eines anderen belehrt sein. Der ablehnende Standpunkt, den die Direktion gegenüber den dringendsten Lebensbedürfnissen der Bediensteten einnimmt, hat unter denselben eine Erbitterung erzeugt, die zur Entscheidung drängt. Und wenn am Sonntag die Würfel noch nicht gefallen sind, so nur deshalb, weil die Bediensteten der A. E. B. der Öffentlichkeit zeigen wollen, daß sie kein Mittel unversucht lassen, wenn es gilt, die Verwaltung dieser millionenreichen Bahn auf dem Wege friedlicher Verhandlungen zu Zugestandnissen zu bewegen. Daß die Eisenbahner der A. E. B. aber auch zum äußersten entschlossen sind, hat die geradezu glänzende, noch in keiner Versammlung so wie in dieser zum Ausdruck gekommene Begeisterung und Kampfesstimmung gezeigt. Wahre Weisheitsreden unterbrachen oft die einzelnen Redner. Kolossale Entrüstung errege das Vorgehen einzelner Dienstvorstände und anderer Vernegrosche (siehe Stationschef Seemann von Komotan), die bei Strafe der Entlassung, beziehungsweise Disziplinierung ihren Untergebenen den Besuch der Versammlung verboten. Rufe wie: Pfu! Schande! Terror! Frechheit u. j. m. durchbrauten die Säle. Die eigentlichen Redner wurden von den Personalkommissionsmitgliedern, und zwar den Genossen Josef Kohl, Franz Sterlike, Josef Schiller, Eduard Palme und den Herren Eduard Richter und Pich ertattet. Der Weisfall, der jedem einzelnen Redner während der Rede und nach derselben gezollt wurde, zeigt, wie sehr sich die Bediensteten mit ihren Vertrauensmännern eins fühlten. Geradezu dröhnend war der Entrüstungsturm, als Genosse Schiller das unerhörte Eingreifen der Direktion in die Provisionswahlen besprach. Große Mühe hatten die Vertrauensmänner, die Versammlungsbefucher von einer Demonstration abzuhalten. Immer wieder ertönten Rufe: „Wir demonstrieren! Wir demonstrieren!“ Aber auch die Debatte redner, die Genossen Kleitz, Litzl, Rosovsky und andere wurden oft durch Weisfall unterbrochen und lösten deren Ausführungen begeisterten Zustimmungsjubel aus, besonders der Antrag, den Kandidaten für den Provisionsfondsausschuf die Sympathien auszudrücken. Herr Schiller stellte folgenden Antrag: Die heutige massenhaft besuchte Versammlung der Bediensteten der A. E. B. erklärt sich mit dem feinerzeitigen Beschluß der Vertrauensmänner, die Resolutions der Brüder und Auffiger Versammlung dem Herrn Generaldirektor persönlich zu übergeben, solidarisch. Ferner beantragte Herr Schiller eine Vertrauenskundgebung der Versammlung den Personalkommissionsmitgliedern gegenüber. Nachdem beide Anträge unter allgemeiner Zustimmung angenommen waren, schloß der Vorsitzende die denkwürdige Versammlung. Der letzte Ruf, der klang wie ein Omen: Wir kommen wieder!

Sigmundsherg. Sonntag am 4. Dezember fand hier eine öffentliche Vereinsversammlung statt, wo Genosse Slovoda über Gewerkschaften und Unternehmer referierte. Er ertete für seine Ausführungen reichen Weisfall.

Lundenburg. Am 19. Dezember 1910 fand in Lundenburg im großen Saal des Hotel „goldene Krone“ eine all-gemein zugängliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe Lundenburg statt.

Als Referent war Abgeordneter Genosse Josef Tomischil erschienen. Die seit langem nicht konstituierte große Zahl der Versammlungsteilnehmer gibt den Beweis, daß sich Genosse Tomischil im Herzen jedes denkenden Eisenbahners ein bleibendes Denkmal der Erinnerung errichtet hat. Durch volle drei Stunden lauschte die Versammlung in gespannter Aufmerksamkeit den Ausführungen des Referenten. Auch ein Häuflein Deutschböhmer aus dem Reichsbund war anwesend. Am Schluß der Versammlung wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute den 19. Dezember 1910 im Saal zur Krone“ in Lundenburg versammelten Eisenbahnerbediensteten der I. E. Nordbahn sprechen dem Sozialdemokratischen Verband der Abgeordneten den besten Dank für seine Haltung im Parlament im Interesse der Eisenbahner Oesterreichs aus, und verurteilen auf das schärfste die Haltung der bürgerlichen Parteien, welche bei allen möglichen Gelegenheiten vorgeben, für die gerechten Forderungen der Eisenbahner eintreten zu wollen, in Wirklichkeit aber an dem Ort, wo sie am wirkungsvollsten für dieselben eintreten könnten, und zwar im Parlament, die Eisenbahner schmähdlich im Stich lassen.

Die versammelten Eisenbahner der Station Lundenburg protestieren gleichzeitig gegen den Art 90.274 I, Zif. Nr. 165 vom 20. Juli 1910 und erklären, um dem Ausbau ihrer Organisation als dem einzigen dort ihrer gerechten Forderungen, zum Durchbruch zu verhelfen, auch fernerhin rühlig weiterzuarbeiten.“

Um 1/2 12 Uhr wurde die denkwürdige Versammlung geschlossen.

Leobersdorf. Am 11. Dezember fand hier eine freie Eisenbahnerversammlung statt, wozu als Referent Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischil erschienen war. Genosse Tomischil schilderte in seiner dreistündigen Rede die Kämpfe und Erfolge der österreichischen Eisenbahner und widerlegte die von unseren politischen Gegnern erhobenen Anschuldigungen. Ferner besprach Genosse Tomischil die Feuerung sowie die geplante Verschlechterung im Unfallversicherungsgesetz. Es wurden an Genossen Tomischil verschiedene Anfragen gestellt, welche selber zur Zufriedenheit beantwortete. Wir Leobersdorer sind mit dem Erfolg dieser Versammlung sehr zufrieden und hätten nur den einen Wunsch, daß uns unser Genosse Tomischil bald wieder mit einem Vortrag erfreuen möge.

Chodau. Am 3. Dezember referierte Genosse Kraus über die Jugendverbände der A. E. B. in einer § 2-Versammlung.

Krems. Die Ortsgruppenleitung ersatzt auf der neu eröffneten Linie eine rege Agitation durch Versammlungen behufs Gründung neuer Jahrsstellen. Es fanden Versammlungen statt: Am 8. Dezember in Kirchberg und Leobersdorf am Saub, am 11. Dezember in Perleutau. Sämtliche Versammlungen waren gut besucht und wurden eine Anzahl neuer Mitglieder gewonnen.

Steyr. Am Sonntag den 11. Dezember fand hier eine öffentliche Vereinsversammlung statt, in welcher Genosse Ehrhart aus Linz über das Ergebnis der Penalarbeiterauswahlprüfung und Genosse Glabitz aus St. Valentin über das neue Unfallversicherungsgesetz referierte.

Aus den Organisationen.

Gmunden. Am 18. Dezember hielt die Jahrsstelle ihre Generalversammlung ab, wo Genosse Weiser einen Vortrag über „Die Enttadung des Verkehrswezens“ hielt.

Arima-Neudorf. Bei der am 11. Dezember abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Hermann Klingner, Obmann, Albert Feldschid, Stellvertreter; Franz Schlosser, Kassier, Ludwig Wlach, Stellvertreter; Franz Fraßl, Schriftführer, Adolf Bartl, Stellvertreter; Franz Heger, Josef Krezl, Karl Ritz, Josef Pfeifer, Wenzel Richter, Weisger, Franz Bruha, Emil Pögniger, Revisoren; Albert Prantsky, Bibliothekar. Nach der Wahl hielt Genosse Wlach aus Komotau einen Vortrag.

Marchegg. Durch die Verlegung des Genossen Maret von Marchegg nach Segen Gottes verliert die Ortsgruppe einen wackeren Mitarbeiter. Genosse Maret möge in seinem neuen Domizil ein ebenso treuer Kämpfer bleiben, wie es bei uns war. Den Genossen von Segen Gottes empfehlen wir den Genossen Maret auf das Beste.

Verschiedenes.

Mit jedem Tage.

Es war einmal einer, der hatte sich schlafen gelegt. Da wurde ihm heimlich das Herz gestohlen. Damit aber der Mann den Verlust nicht merkte legte ihm der schlaue Dieb an die Stelle des Herzens einen Kalender. Der Bestohlene wurde wieder munter, ging weiter durch das Leben und lachte und meinte: Und weil er lachen und weinen konnte, waren alle der Meinung, er habe ein Herz. Und nicht einmal er selber ahnte, daß er nur einen Kalender im Leibe trug.

Erläute und mehr noch laufen mit Kalendern im Leibe durch das Leben. Sie lachen und weinen, und man könnte daher in ihnen Herzen vermuten. Der scharfe Blick jedoch erschaut eine wunderliche Verknüpfung. Sie empfinden alles streng nach dem Datum. Der Kalender wiegt und wecht ihre Stimmungen. Einmal im Jahre sehen sie erschauernd Kreuzigung und Auferstehung. Einmal im Jahre denken sie gerührt an ihre Toten. Einmal im Jahre entdecken sie friedfertig ihr Menschentum. Und alles hübsch zu seiner Zeit. Ueber ein Stündlein ist alles vorüber, denkt keiner mehr daran, daß alle Tage erfüllt sind von tausend Kreuzigungen und tausend Auferstehungen und daß eine Tat helleren Schein wirft als alle Wachslichtlein der Welt.

Einmal im Jahre bleibt man auch bis zur Mitternacht auf, spikt das Ohr und lauscht vorschriftsmäßig auf den Schritt der Zeit. Es hat zwar jeder Tag seine Mitternacht, das steht aber nicht im Kalender. Am lustigsten freilich ist die Szene, die an Neujahrsmächten wiederkehrt: irgendwo an einer Straßenecke steht einer, der schon genügend auf den Schritt der Zeit gelauscht und auch nicht zu wenig getrunken hat, hält mit Inbrunst einen Laternenpfahl umarmt und wünscht dem braven Holz alles Gute und Schöne. Wer vorüberstreift, staunt und lacht über den Kauz. Aber wer gerade am 31. Dezember eine Wende der Zeit wittert, ist doch auch kein übler Kauz. So oft mir einer nahetritt, und ein glückliches neues Jahr wünscht, komme ich mir wie der gesegnete Laternenpfahl vor. Schade, daß die andern noch nicht staunen und lachen.

Der Kalender ist ein praktischer Verkehrsbehelf. Ein Gemeinschaftsleben ist ohne ihn nicht denkbar. Wer Verpflichtungen einget, tut gut daran, sich genau an ihn zu halten. Aber wozu verpflichtest ihr euch ohne Zwang zu Stimmungen und Gefühlen? Gehört ihr zu den Erläuchten? Der Kalender ist nicht das Herz. Verwechselft wir nicht Datum und Erlebnis. Für das Herz ist der 1. Jänner nur da, damit es

ganz das Große fühle, daß einmal an einem anderen Neujahrsmorgen Wilhelm v. Humboldt niederschrieb: Im Grunde fängt mit jedem Tage ein neues Jahr an.

Josef Luitpold.

„Nur leider“.

Von Lord Byron.

Gott schütze den Thron und alle Throne! Wenn er's nicht tut, die Menschen tun's nicht länger. Ein kleiner Vogel singt mit bestem Tone: „Das Volk bezwingt allmählich seine Dränger.“

Der träkste Gaul wird wild in steter Krone, Wenn allzu tief ins wunde Fleisch die Siring'er Einsteigen sieht, und selbst der Böbel hat Das Viehspiel Hobbs nachgerade satt.

Erst knurrt er bloß, dann flucht er auch, und dann Wie David wirft er Niesel nach dem Riesen; Pulekt greift er zu Waffen, welche man Nur austräfft in verzweilungswollen Krisen. Und dann gibt's Krieg. Noch einmal fängt er an, Es tut mir leid, ich hab' ihn nie geprüelt, Nur leider, Revolution allein Kann von der Höllefaulnis uns befreien.

Fünfzig Jahre europäische Eisenbahnen. Vor fünfzig Jahren, als Europa eine Einwohnerzahl von rund 280 Millionen beka, verfügte es in seinem ganzen großen Gebiet über lumpige 52.000 Kilometer Eisenbahn, eine Gesamtstrecke, die den Leuten von bazumal schon recht ansehnlich erschienen sein mag, heute aber erheblich hinter dem zurückbleibt, was Deutschland allein besitzt. In dem nächsten Vierteljahrhundert stieg die Einwohnerzahl Europas um nicht ganz 50 Millionen, während sich die Länge der Eisenbahnlinien auf mehr als das Dreifache vergrößerte, nämlich auf rund 190.000 Kilometer. Im letzten Vierteljahrhundert schroß dann die Einwohnerzahl auf rund 440 Millionen an, die Länge der Eisenbahnen auf 320.000 Kilometer, während demnach vor 50 Jahren 1 Kilometer Schienenstrecke auf 5400 Einwohner fiel, kommt jetzt 1 Kilometer auf etwa 1400 Einwohner. Die stärkste Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Vergleich zur Dichte der Bevölkerung besitzt Schweden mit 1 Kilometer auf 401 Einwohner, die geringste Serbien mit 1 Kilometer auf 4557 Einwohner. Im ganzen ist das Wachstum der Eisenbahnen im letzten Vierteljahrhundert noch stärker gewesen als in dem vorangegangenen. Des Gesamtkapital, das in Eisenbahnen angelegt ist, dürfte mit 100 Milliarden annähernd richtig abschätzbar sein. Die größte Schienenlänge von allen europäischen Ländern hat das Deutsche Reich aufzuweisen mit rund 60.000 Kilometer. Nur das gewaltige Rußland kommt dieser Zahl fast gleich. Dann folgt Frankreich mit rund 50.000 Kilometer, Oesterreich-Ungarn mit 42.000 und England mit 38.000. Alle anderen Länder stehen weit zurück, zum Beispiel Italien mit 17.000 und Spanien mit 15.000. Das stärkste Wachstum der Eisenbahnen ist in Rußland geschehen, das vor 50 Jahren in dieser Hinsicht erst an achter Stelle unter den europäischen Staaten stand, jetzt beinahe an die erste Stelle gerückt ist. Immerhin bedeutet sein heutiger Stand im Vergleich zu seiner Größe noch keine besonders glänzende Entwicklung.

Literatur.

Die bürgerliche Jugendbewegung. Von Karl Korn. Herausgegeben von der Zentralstelle für die arbeitende Jugend (K. Ebert). Verlag Buchhandlung Formica, Berlin SW. 68, Lindenstraße 69. 112 Seiten. Preis broschiert 1 Mk., gebunden Mk. 1.50.

Die Schrift gibt in ihrem ersten Teile eine Uebersicht über die gesamte bürgerliche Jugendbewegung. Die einzelnen großen Gruppen der bürgerlichen Jugendbewegung, die katholischen Jugendvereine und Kongregationen, die evangelischen Junglingsvereine in ihren verschiedenen Spielarten, die vielfachen Formen der sogenannten interkonfessionellen Jugendfürsorge, dazu die losen Veranstellungen der Lehrlingsgehörte und -feierabend, werden der Reihe nach vorgeführt, ihre Organisation geschildert, ihre Unterschiede zu erfassen versucht; auch die vorhandenen weiblichen Vereine werden bei jeder Gruppe berücksichtigt.

Im zweiten Teil der Broschüre werden die Genossen Tatsachenmaterial finden, das den meisten von ihnen vollkommen neu sein wird. Aus den konfessionellen und den bisherigen interkonfessionellen Jugendvereins- und Jugendfürsorgebestrebungen hat sich in jüngster Zeit eine neue Bewegung entwickelt, die staatliche Jugendpflege, die auf dem Felde des Kampfes um die Jugend den Zusammenbruch sämtlicher Interessentengruppen des Massenstaates erstrebt zum gemeinsamen Vorstoß gegen die proletarische Jugendbewegung.

Die Kornsche Schrift schildert die Entstehungsgeschichte dieses neuen Kampfes, sie zeigt die organisatorischen Kräfte, die hinter ihm stehen, sie legt seinen Operationsplan dar. Nur wenn die in der Jugendbewegung tätigen Genossen über die Taktik und die Organisation dieser neuen Bewegung orientiert sind, werden sie sich in dem Gemisch aller der Mischungen zurechtfinden, die tagtäglich durch die Presse laufen. Sie werden dann vor allem auch Bescheid wissen, wie sie sich gegenüber den schreib- und unverständlichen Formen, in denen sich die staatliche Jugendpflege auch an sie heranzumachen sucht, zu verhalten haben. Sie werden endlich erkennen, daß dieser neue Kurs mit der Hebe, die jetzt von Polizei und Gerichten wider die proletarische Jugend inszeniert wird, zusammengehört, wie die beiden Seiten einer Medaille.

Jeder für die Jugendbewegung interessierte Genosse sollte sich in den Besitz der Schrift sehen. Aber auch die Jugendlichen selber werden aus ihr mannigfache Belehrungen schöpfen können, sowohl über die Gefahren, die ihrem Vorwärtstreben von reaktionärer Seite drohen, als auch über die Notwendigkeit, ihre Altersgenossen, Lehrkameraden und jugendlichen Mitarbeiter der freien Jugendbewegung zuzuführen.

Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Vom gefundenen und kranken Menschen.

Es gibt zahlreiche Krankheitsfälle, bei denen man wohl das traurige Ende kennt, aber nicht den verborgenen Anfang, der für die Heilung das Wichtigste ist. Für den Arzt ist es äußerst schwer, sich aus den vielfach dürftigen, oft direkt unrichtigen Angaben ein klares Bild zu machen, und wenn er die Ursache der Krankheit nicht finden kann, so ist die Heilung immer ein Zufall. Einen solchen Fall haben wir gerade jetzt erlebt bei dem weltberühmten Hoffschaupieler Josef Rainz, dessen schleichende Krankheit jahrelang heimlich um sich griff, um dann den tatkräftigen, scheinbar so blühend gefunden Mann zu einem so schweren tödlichen Leiden zu führen.

Eine ganze Reihe von Krankheiten hat eine gemeinschaftliche Ursache: Chemische Veränderungen in der Blutbeschaffenheit und infolgedessen verminderte Fähigkeit des Blutes, seine Aufgaben im Organismus zu erfüllen.

Die ganze Tätigkeit des Blutes beruht auf chemischen Vorgängen. Seine besondere chemische Beschaffenheit befähigt es, während es die Lungen passiert, sich mit Sauerstoff zu

fähigen und denselben überall da im Körper abzugeben, wo er gerade gebraucht wird. Die Aufnahme der Nährstoffe aus den Verdauungsorganen und die Verteilung derselben im ganzen Körper wäre nicht möglich, wenn nicht das Blut eine besondere chemische Zusammensetzung hätte, die es befähigt, auch dieser Aufgabe gerecht zu werden. Und endlich muß das Blut gewisse Giftstoffe, die sich fortwährend im Körper bilden, auf chemischem Weg zerlegen, sie aufnehmen und an andere Organe (Nieren, Schweißdrüsen, Leber u. s. w.) abgeben, die sie weiterverwandeln und hinausfordern.

Es ist deshalb klar, daß Veränderungen in der chemischen Zusammensetzung des Blutes die verschiedensten Störungen im Organismus veranlassen können.

Ein Gehalt an gewissen alkalischen und organischen Salzen gibt nun dem Blute die Möglichkeit, sich der im Körper gebildeten und von ihm vorläufig aufgenommenen Harnsäure zu entledigen. Fehlen diese Alkalien, so bleibt diese Harnsäure im Blut und ist die Ursache von Gicht und Rheumatismus. Zugleich macht sie das Blut schwerflüssig und dick, und erschwert damit ganz bedeutend die Arbeit des Herzens und die Blutzirkulation. Es treten Herzbeschwerden ein und zugleich Blutstauungen. Letztere führen im Gebiete des sogenannten Pfortader Systems zur Entzündung von Hämorrhoiden, Leber- und Gallenleiden und inneren Entzündungen. In den unteren Gliedmaßen verursachen sie die bekannten langwierigen Veinschäden. Im Hals und in der Nase, in Augen und Ohren veranlassen sie bei der geringsten Erkältung lästige, oft auch gefährliche Katarrhe.

Man hat nun neuerdings eine äußerst glücklich getroffene Komposition dieser Blutringsalze hergestellt, das bekannte Dr. med. Schrödersche Renascin. Ueber das Resultat der Anwendung berichtet zum Beispiel Herr Wilhelm Hofmann in Langenbach:

Ich will Ihnen ergebenst mitteilen, daß der Zustand meiner Frau, welche an Rheumatismus, Gliederreizen, kurz, überall zu leiden hatte, geschwollene Füße, so daß sie vor Schmerzen fast nicht gehen konnte, Magenkrämpfe, Gallenbrechen, zeitweise Schwindel und Schwäche, durch Ihr Renascin wieder besser geworden ist, und werde bemüht sein, Ihr Mittel weiterzupfehlen.

Herr Josef Ludwig Vith (Laterns) schreibt:

Fühle mich verpflichtet, die vollste Anerkennung über die auffallend schnelle Heilwirkung Ihres gesendeten Renascin, Blutringalzung, zu veröffentlichen und es dadurch der kranken Menschheit aufs allerbeste zu empfehlen.

Durch einen großen Weillieb verlor ich voriges Jahr bereits all mein Blut, litt hieron den ganzen Winter hindurch an Blutarmut, an einem schmerzhaften Fußleiden, Appetitlosigkeit und konnte monatelange keine Stunde, weder Tag noch Nacht, schlafen. Zufälligerweise kam ich in Besitz Ihrer werthen Abresse und bestellte sofort zwei Schachteln Renascin. Nach Verbrauch derselben wurde ich aber auch ein ganz anderer Mensch, ich kann nun ganze Nächte ruhig und gesund schlafen und habe Appetit wie schon Monate her nicht mehr.

Andere Mittel muß man erst kaufen und lernt sie dann kennen, dieses aber kann man versuchen, ehe man es zu kaufen braucht. Wenn man nämlich Dr. med. S. Schröder G. m. b. H., Berlin 85/Postfach R. 32, schreibt, daß man gern kostenlos einen Versuch mit Renascin machen möchte, so bekommt man sofort gratis und portofrei eine Probe mit genauer Gebrauchsanweisung zugesandt, außerdem noch ein sehr interessantes Buch, in welchem die Wirkungen des Renascin und seine Eigenschaften, gewissen Schwächen, welche im höheren Lebensalter sich einstellen, entgegenzuwirken, ausführlich erläutert werden.

Dieses weitgehende humane Entgegenkommen hat die guten Wirkungen des Renascin so schnell bekannt gemacht, und ist es jedem, der ein Interesse daran hat, anzuraten, dieses Entgegenkommen zu benutzen und sich sofort eine Gratisprobe kommen zu lassen, denn es ist nicht sicher, ob noch jetzt, wo das Mittel bekannt genug ist, solche Proben noch lange unsonst zu haben sind.

Nefermarkt (Oberösterreich). Befertigter wohnt hiermit vor dem Verbreiten unwahrer Gerüchte über seine Funktion als Jahrsstellenleiter des Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsvereines, da er unuachrichtlich jeden Verleumder dem Gericht überstellen wird.

Alois Böckmüller, Jahrsstellenleiter des Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsvereines in Nefermarkt.

Mitteilungen der Zentrale.

Die am 12., 22. und 28. Dezember 1910 stattgefundenen Zentralsitzungen waren der eingehenden Beratung über die bisherige Tätigkeit unserer Organisation, über die erzielten Erfolge und über unsere nächsten Aufgaben gewidmet. Insbesondere befaßte sich die Zentrale mit den Hauptforderungen der im Lohne stehenden Arbeiterkategorien sowie der übrigen Bediensteten und mit der Erörterung der zur Durchsetzung dieser Forderungen zweckdienlichen Mittel. Auch wurde beraten, welche Wege einzuschlagen sind, das Interesse der Eisenbahner an unserer Organisation wachzuhalten und eine neuerliche Steigerung derselben herbeizuführen. Außerdem wurde in diesen drei Sitzungen der vorliegende Einlauf erledigt.

Bekanntmachung der Administration.

I. Der Verlag unseres Taschenkalenders gibt hiermit bekannt, daß auch die zweite Auflage bereits begriffen ist, und ersucht deshalb alle unsere Kolporteure, die noch unverkaufte Exemplare besitzen und keine Aussicht auf weiteren Absatz haben, dieselben umgehend zu retournieren, damit die noch immer einlaufenden Bestellungen effektiviert werden können.

II. Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1910 wurden bereits an sämtliche Ortsgruppen, respektive Jahrsstellenleitungen Formulare gesendet, in welchen der Mitgliederstand nach Kategorien und, wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen aufzuteilen sein wird. Die verkaufte De. R. W. B., St. E. O., Nordbahn und B. R. W. sind, so wie bisher, getrennt anzuführen.

Dieser statistische Bogen ist spätestens bis zum 11. Jänner 1911 an die Zentrale einzusenden.

III. Es mehren sich die Fälle, daß Ortsgruppen es unterlassen, die Monatsabrechnung auf der Rückseite der Erlagscheine einzustellen. Nachdem uns daraus recht zeitraubende Suchereien erwachsen, die oft noch dazu resultatlos sind, so daß wir wieder an die betreffende Ortsgruppe um Aufklärung schreiben müssen, ersuchen wir im Interesse einer rascheren Geschäftsabwicklung alle Ortsgruppenleiter, stets die detaillierte Abrechnung auf den Erlagscheinen einzufügen. Zu diesem Zweck haben wir doch die Erlagscheine bedrucken lassen.

Sprechsaal.

An sämtliche Unterbeamte, Diener und Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen (einschließlich der verstaatlichten k. k. Nordbahn, k. k. Böhmisches Nordbahn, Staats-Eisenbahngesellschaft, Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn).

Kollegen, Genossen!

In wenigen Tagen werden die Mitglieder der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie die der mit ihr vereinigten Krankenkassen der k. k. Nordbahn, k. k. B. N. B., St. E. G., De. N. W. B. und S. N. D. W. B. zur Wahlurne berufen, um die Wahl des Zentralauschusses dieser Krankenkasse vorzunehmen.

Durch die Vereinigung der Betriebskrankenkassen der verstaatlichten Bahnen (k. k. Nordbahn, k. k. B. N. B., St. E. G. und De. N. W. B.) mit der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist es notwendig geworden, eine Statutenänderung vorzunehmen, durch die die Zusammensetzung des Ausschusses modifiziert wird. Demgemäß erhält § 26, Alinea 1, des Statuts folgende geänderte Fassung:

Dem k. k. Eisenbahnministerium steht bei der Verwaltung der Kasse ein Ausschuss zur Seite, welcher aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und fünfzehn Ausschussmitgliedern besteht. Der Vorsitzende, dessen Stellvertreter sowie fünf der Beamtens-Kategorie angehörende Ausschussmitglieder werden vom k. k. Eisenbahnministerium ernannt; die übrigen zehn Ausschussmitglieder werden von sämtlichen Mitgliedern der Kasse aus den in Wien domicilierenden großjährigen Rassenmitgliedern männlichen Geschlechts und österreichischer Staatsbürgerschaft gewählt, und zwar fünf aus der Kategorie der Unterbeamten und Diener und fünf aus dem Stande der Tagelohnbediensteten.

Aus diesem geänderten Wahlmodus ergibt sich, daß sämtliche Mitglieder der Kasse zehn Ausschussmitglieder und zehn Ersatzmitglieder wählen, welche je zur Hälfte aus dem Stande des definitiven und im Taglohn stehenden Personals zu entnehmen sind; außerdem müssen die Hauptdienstgruppen: Bahnerhaltung, Verkehrs- und kommerzieller, Werkstätten- und Zugförderungsdienst vertreten sein.

Im Hinblick auf die Wichtigkeit dieser Institution und auf die zu lösenden Aufgaben ersuchen wir euch, Kollegen und Genossen, für die von uns vorgeschlagenen, im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern aufgestellten Kandidaten einzutreten und sie zu wählen.

Die von uns vorgeschlagenen Kandidaten sind erprobte Männer, die alles daran setzen werden, um die Interessen der Mitglieder der Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen in energischer Weise und nach bestem Wissen und Können zu vertreten.

Kollegen und Genossen! Auf zur Wahl, es fehle keine Stimme und es vereinigen sich alle Stimmen auf die von uns empfohlene Kandidatenliste.

I. Ausschussmitglieder.

- a) Vom Bahnerhaltungsdienst: Josef Schubert, Lahnrichter, Bahnerhaltungsektion Wien III. August Dutterer, Maurer, Bahnerhaltungsektion Wien II. b) Vom Verkehrs- und kommerziellen Dienst: Wilhelm Knotter, Oberkondukteur, Bahnbetriebsamt Nußdorf. Josef Pollak, Magazinsarbeiter, Wien I. c) Vom Zugförderungsdienst: Rudolf Glabian, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf. Johann Brom, Spengler, Heizhaus, Wien-Nordbahn. d) Vom Werkstätdendienst: Karl Winter, Werkmann, Werkstätte Wien I. Karl Tautzin, Lechter, Wagenwerkstätte Floridsdorf. e) Für die k. k. Direktion für die Linien der St. E. G.: Rudolf Weusch, Schlofferpartieführer, Werkstätte Simmering. f) Für die Linien der k. k. Nordwestbahndirektion: Adolf Aindermann, Offiziant, k. k. Nordwestbahndirektion, Abteilung 7.

II. Ersatzmänner.

- a) Vom Bahnerhaltungsdienst: Georg Freiler, Blockwärter, Bahnerhaltungsektion Wien III. Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungsektion Wien III. b) Vom Verkehrs- und kommerziellen Dienst: Michael Grün, Oberkondukteur, Wien-Nordbahn. Franz Kubitschek, Magazinsarbeiter, Wien I. c) Vom Zugförderungsdienst: Alois Patat, Lokomotivführer, Heizhaus Hütteldorf. Peter Freiwillig, Schloffer, Heizhaus Hütteldorf. d) Vom Werkstätdendienst: Franz Scholz, Werkmann, Werkstätte Wien I. Oberhard Preider, Schloffer, Lokomotivwerkstätte Floridsdorf. e) Für die k. k. Direktion für die Linien der St. E. G.: Leopold Prassak, Oberbaupartieführer, Wien St. E. G. f) Für die Linien der k. k. Nordwestbahndirektion: Karl Madera, Blocksignaldienner, Wien, Station.

Alle auf die Wahl bezughabenden Beschwerden, Wahlbeeinflussungen sind sofort, mit konkretem Material belegt, an die Redaktion „Der Eisenbahner“, Wien, V/1, Bentagasse 5, einzusenden.

Mit sozialdemokratischem Parteigruß
Die Exekutive der organisierten
Eisenbahner Oesterreichs.

Offene Aufrägen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das bei der Verteilung der Remuneration überangene Personal der Station Wien-Hauptbahnhof erlaubt sich die höfliche Anfrage, ob es nicht möglich wäre, bei Verteilung von Remunerationen einen Modus einzuführen, damit in gerechter Weise sämtliche in Betracht kommenden Bediensteten beteiligt werden könnten; da die gegenwärtige Verteilung der Remunerationen bei dem Groß der Bediensteten stets Zweifel und Unzufriedenheit erzeugt, so wird um diesbezügliche gerechte Abhilfe gebeten.

Achtung, Eisenbahner von Klagenfurt und St. Veit a. d. Glan!

Mit der Tagesordnung: „Die Lebensmittelteuerung und die Eisenbahner“ finden nachstehende Eisenbahnerversammlungen statt:

Samstag, 7. Jänner 1911, 8 Uhr abends, Klagenfurt.
Sonntag, 8. Jänner 1911, 2 Uhr nachmittags, St. Veit a. d. Glan, Hotel Stern.
Referent: Reichsratsabgeordneter Genosse H. Schrammel.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Schwachat-Flöding. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung Montag den 9. Jänner in Herrn Probidis Gasthaus um 7 1/2 Uhr abends stattfindet. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen, nachdem wichtige Punkte zur Diskussion gelangen.

Zahlstelle St. Lucia-Eslm. Den geehrten Mitgliedern von Podmelec wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß ab 1. Jänner 1911 Genosse Michael Siver, Zeichenwärter in Podmelec, als Enkasser angestellt worden ist und daher die Beiträge dem Obgenannten zu entrichten sind.

Zahlstelle Triegsdorf. Sonntag den 15. Jänner wird im Gasthause des Herrn Ledner in Arensdorf die Generalversammlung abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Glauß. Die Diskussionsabende finden jeden Dienstag um 7 Uhr abends im Vereinslokal in Sobolein statt. Die dienstfreien Genossen werden ersucht, bestmöglich zu kommen. Gleichzeitig machen wir die Genossen auf die im Monat Jänner an jedem Samstag im Hotel „Bristol“ stattfindenden Vorträge des Genossen Dannenberg aufmerksam.

Ortsgruppe Radig. Die Monatsversammlung findet am 8. Jänner statt. Der Vereinsball wird am 5. Jänner abgehalten, wozu sämtliche Mitglieder samt Familienangehörigen freundlichst eingeladen werden.

Ortsgruppe Marburg I. Um jede Verzögerung in der Zustellung des Fachblattes zu vermeiden, werden die Mitglieder aufgefordert, jede Adressänderung sofort dem Kassier oder dem Vertrauensmann bekanntzugeben.

Ortsgruppe Andweis. Die nächste Monatsversammlung findet am 8. Jänner um 7 1/2 Uhr vormittags im Vereinslokal „zum roten Per“ statt. Zahlreicher Besuch wird erwartet.

Zahlstelle Liebschitz. Es diene den Mitgliedern der Zahlstelle Liebschitz zur Kenntnis, daß am 3. Jänner 1911 in Walters Gasthaus, abends 8 Uhr, die Generalversammlung stattfindet. Die Mitglieder werden gebeten, zahlreich zu erscheinen.

Zahlstelle Mauthausen. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß am 1. Jänner 1911 mit der Ausgabe der Bibliothek begonnen wird, welche aus 47 Bänden besteht. Davon wurden 11 Bände von der Zahlstelle selbst angeschafft, die anderen wurden von verschiedenen Gönnern gespendet, wofür ihnen auf diesem Wege der innigste Dank ausgesprochen wird. Die Bibliothek befindet sich in Karl Rochers Gasthaus und findet die Ausgabe der Bücher jeden ersten Sonntag nach dem 1. und 15. jeden Monats von 8 bis 10 Uhr vormittags statt.

Die Bücher werden laut Bibliotheksordnung § 2 auf 14 Tage ausgeliehen. Im übrigen gelten auch die §§ 1 bis 6 der Bibliotheksordnung.

Ortsgruppe Klostergrab. Am 8. Jänner um 7 1/2 Uhr abends findet im Gasthaus „zum Gartenhaus“ eine öffentliche Versammlung statt. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder notwendig.

Zahlstelle Böhmtsch-Kamnitz. Bei der am 27. November 1910 stattgefundenen Hauptversammlung wurde Genosse Vinzenz Hauptmann, Bahnwärter in Böhmtsch-Kamnitz als Zahlstellenleiter gewählt.

Allen Mitgliedern der Zahlstelle Böhmtsch-Kamnitz wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß auf Anregung des Genossen Urban, eine Sterbefasse einzuführen, beschlossen wurde, daß zum Beispiel beim Ableben eines Mitgliedes oder seiner Frau von jedem Mitglied eine Krone bezahlt wird und die hinterbliebenen erhalten soviel Kronen Sterberente, als Mitglieder sind. Um im Bedarfsfalle die Sterberente sofort auszahlen zu können, wurde beschlossen, daß ein jedes Mitglied eine Krone im Vorhinein erlegt, und zwar kann dies auch ratenweise erfolgen. Zahlungen nimmt der Kassier Josef Mitschel, Zeichenwärter in Kamnitz, entgegen.

Ortsgruppe Sigmundsherberg. Sonntag den 8. Jänner findet im Gasthaus des Herrn Anton Wals in Sigmundsherberg eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Die Genossen werden ersucht, samt Frauen zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Höfelsdorf. Es diene den werten Mitgliedern zur Kenntnis, daß Sonntag den 15. Jänner, 1/4 Uhr nachmittags, in Brunners Gasthaus in Höfelsdorf die ordentliche Generalversammlung stattfindet. Tagesordnung: 1. Berichte der Funktionäre. 2. Neuwahl. 3. Eventuelles.

Sollte zur anberaumten Stunde die Versammlung nicht beschlußfähig sein, wird dieselbe eine halbe Stunde später ohne Rücksicht auf die Teilnehmeranzahl durchgeführt.

Ortsgruppe Lüssa a. d. Elbe. Sonntag den 8. Jänner findet um 8 Uhr abends im „Volkskeller“ die Monatsversammlung statt. Das gesamte dienstfreie Personal wird freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Schärzing. Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß Sonntag den 6. Jänner 1911 im Salletmaiers Gasthaus, 9 Uhr vormittags, eine öffentliche Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: Bericht vom Arbeiter-Zentralauschuss von der am 24. November 1910 stattgefundenen Sitzung. Referent aus Linz.

Ab 1. Jänner sind die Monatsbeiträge an Genossen Ferdinand Ferstinger, Wagenwärter in Schärzing, einzuzahlen.

Ortsgruppe Marhegg. Donnerstag den 5. Jänner findet im Gasthaus des Herrn Leusch die Monatsversammlung mit Vortrag des Reichsratsabgeordneten Rudolf Müller statt. Die dienstfreien Genossen werden aufgefordert, zu dieser Versammlung zahlreich zu erscheinen.

Den Genossen der Ortsgruppe Marhegg diene zur Kenntnis, daß das Amt des Kassiers — durch die Veretzung des ersten Kassiers Genossen Marx — an dessen Stellvertreter Genossen Franz Ulrich, Verschuldaufseher, übertragen worden ist. Sämtliche Sendungen in Geldangelegenheiten sind zu richten an Genossen Franz Ulrich, Verschuldaufseher, Marhegg, Bahnhof.

Ortsgruppe Salzburg I. Am 8. Jänner, nachmittags 3 Uhr, spricht in Frau Strohdichers Gasthaus in Jüling Genosse Hartmann aus Wien.

Zahlreiches Erscheinen, insbesondere des im Taglohn stehenden Personals, notwendig. Die Genossen von der Strecke sind freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Salzburg II. Die Mitglieder der Ortsgruppe Salzburg II werden dringendst ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Interimskarten so schnell wie möglich an die Subkassiere behufs Vornahme der Jahreskontrolle abzugeben und eventuelle Rückstände tunlichst wegen Jahresabschluss zu begeben.

Außerdem sind ausgelieferte Bücher der Ortsgruppenbibliothek obigen Zweckes wegen an den Bibliothekar Genossen Thurner ehestens einzulösen und bleibt die Bibliothek bis zur Generalversammlung geschlossen.

Ortsgruppe Wolfsberg. Am 5. Jänner 1911 um 8 Uhr abends findet im Gasthaus Labi die Generalversammlung statt.

Referent aus Wien.
Genossen, erscheint vollzählig.

Ortsgruppe Litzendorf. Die Generalversammlung mit Vortrag des Genossen Poranda findet am 15. Jänner 1911 im Vereinsheim, Pragerstraße 8, statt.

Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß das Vereinslokal vom H. Dittert zum H. Rosenberger verlegt worden ist und werden die Mitglieder ersucht, sich zahlreicher an den Versammlungen zu beteiligen.

Ortsgruppe St. Valentin. Donnerstag den 5. Jänner findet hier in Frau Hubers Gasthaus eine frei zugängliche Vereinsversammlung statt, in der Genosse Friedrich aus Linz aus dem Arbeiter-Zentralauschuss Bericht erstatten wird. Es wird erwartet, daß der Besuch dieser Versammlung ein zahlreicher sein wird.

Auch die Genossen der Nachbarortsgruppen werden dazu eingeladen. Wegen der kurzen Zeit, die zur Verfügung steht, wird die Versammlung Punkt 8 Uhr eröffnet.

Ortsgruppe Gramenau. Die nächste Monatsversammlung findet nicht am 2., sondern am 8. Jänner, um 2 Uhr nachmittags, im Gasthaus „zum Deutschen Reich“, in Trautenuan, Kreuzplatz, statt. Die Kollegen werden ersucht, bestmöglich und zahlreich zu erscheinen. Referent kommt bestimmt.

Ortsgruppe Bischofskirchen. Am Sonntag den 8. Jänner 1911, 8 Uhr abends, findet in Herrn Walds Gasthaus eine Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Die Lage der Arbeiter und deren Forderungen“ statt.

Referent aus Wien. Eisenbahner, erscheint zahlreich!

Ortsgruppe Selzthal. Die Generalversammlung findet am 15. Jänner 1911, um halb 9 Uhr vormittags, im Gasthaus Sulmann in Selzthal statt. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder notwendig.

Inhalt der Nummer 36 vom 20. Dezember 1910.

Ankündigung des Bibliothekes.

Artikel: Der Erlösgrube der Weihnachten. Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnen. Ein Justizmord zu Ehren des Kapitals. Maßregelungen auf der Wurttalbahn über kirchlichen Befehl. Von der Bregenzer Waldbahn. Aus dem Reichsrat. Erste Reichstagskonferenz des Wagenreinigungspersonals. Wandlungen.

Genussmittel: Heilige Nacht. In der Christnacht.

Inland: Wie man in Oesterreich Handelspolitik treibt Was die Wölter Oesterreichs jährlich für Heer und Marine zahlen müssen. Auch die Pfaffen organisieren sich — international. Der Staatsvoranschlag für 1911.

Ausland: Feuerungszulagen für die Eisenbahner in der Schweiz. Ein Eisenbahntagblatt der italienischen Eisenbahner. Der Streit der Straßenbahner in Lissabon. Neuer Eisenbahnerstreik in Amerika bevorstehend. Gegen Spitzeltum und Maßregelungen im sächsischen Eisenbahnverkehr. Die Streikversicherung der Unternehmerverbände in Deutschland.

Aus dem Gerichtssaal: Zusammenstoß in Stefanau bei Olmütz.

Streiflichter: Die Konfus gewordenen Nazi. Von der Aufsichtsplatz Eisenbahn. Zur Konferenz des Wäckerpersonals der Südbahn. Wieder ein schöner Erfolg der Organisation. Lebensmittelmagazin der Oesterreichischen Nordwestbahn. Schlampelei bei der Bahnerhaltungssektion Bodenbach. Alpbachbahn. Von der k. k. Nordwestbahn.

Aus den Amtsblättern: Zirkular der Südbahn 531. Korrespondenzen: Klostergrab. Gamsdorf. Thüringen. Lubitz. Jmst. Schredenslein. Penzing. Staak. Olmütz. Selzthal. Feldchen. Wien-Heiligenstadt. Reichenberg. Bdrgl. L. Strahhof. Stauding.

Versammlungsberichte: Wien. Wien IX. Stauding. Braunau am Inn. Bruck an der Mur. Hallein. Weis. Jungsbrunn.

Aus den Organisationen: Marienbad. Micheldorf. Bekanntmachung der Administration. Mitteilungen der Zentrale: Verwaltungskomiteesitzungen.

Sprechsaal: Offene Anfragen: An die Direktion der k. k. St. E. G. An die Direktion der De. N. W. B. Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein. Mittel. Parschnig. Währisch-Schönberg. Töppeles. Nimbürg. Strahmalchen. Ober-Gerspitz. Hainfeld. Vorderberg. Komotau. Märzau. Vilin. Lobositz. Obernig. Tepliz.

Briefkasten der Redaktion.

Leoben. Ihre Zuschrift ist so unverstündlich, daß wir den wahren Sachverhalt nicht herausfinden können; es muß daher von der Veröffentlichung Abstand genommen werden. — An mehrere Einsender appellieren, da wir des Stoffmangels wegen mehrere Einsendungen nicht unterbringen konnten.

Erst 1/4
stöhnt der Nervöse, wenn er vor Schlaflosigkeit sich nachts ruhelos auf seinem Lager wälzt. Er hat am Tage Kaffee getrunken und das darin enthaltene Pflanzengift Coffein raubt ihm den Schlaf.
Der kurz Hag Kaffee genannte Bohnenkaffee ist koffeinfrei, und stört in keiner Weise die Nachtruhe, da ohne schädliche Nebenwirkung auf den gesamten Organismus.

Haben Sie Schmerzen? Rheumatische, gichtische, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Feller's Fluid m. d. M. „Elafluid“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Neffame! Probierend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Feller in Stubica Elaplay Nr. 191 (Kroatien).



Jede Uhr 8 Tage zur Probe!



Echte silb. Remontoiruhren
k. k. punziert
für Herren, Damen und Knaben mit einfachem Mantel . . . K 6-
doppeltem Mantel . . . K 8-
3 Silbermännchen . . . 10-
14 Karat Golduhren von . . 18-
Nickel-Roskopf-Uhren . . . 3-
Stahluhren, flach . . . 6-
Original Omega 20-
Nichtgewünscht, wird innerhalb 8 Tagen franko u. unbeschädigt retourgenommen u. das Geld sofort retournet. 3 Jahre schriftl. Garantie. Versand per Nachnahme durch die Erste und grösste Uhreniederlage
Max Böhmel, Wien, IV. Margarethenstrasse 27/9.
Verlangen Sie meinen grossen Preiskurant mit über 5000 Abbildungen, welchen jedermann franko umsonst zugesendet erhält.

Weckeruhr
19 cm, mit 1 Glocke . . . K 2-
mit Doppelglocken . . . 3-
Nachtleuchend . . . 4-
mit 3 Glockenspielen . . 6-
Schlagwerk 8-
Musikwerk 10-
Silberkette 2-
Silberringe 3-
Silberohrringe 4-
Nichtgewünscht, wird innerhalb 8 Tagen franko u. unbeschädigt retourgenommen u. das Geld sofort retournet. 3 Jahre schriftl. Garantie. Versand per Nachnahme durch die Erste und grösste Uhreniederlage
Max Böhmel, Wien, IV. Margarethenstrasse 27/9.
Verlangen Sie meinen grossen Preiskurant mit über 5000 Abbildungen, welchen jedermann franko umsonst zugesendet erhält.

Meine Original-Eisbären-Decken
Orig. Tiger-Schlaf-Decken
Sahara-Kamelhaar-Decken
Größe 124x200 Zentimeter
Gewicht zirka 1050 Gramm, Preis Kr. 215
Eigene Spezialfabrikation. Haltbare, schneeweisse, leichte und dabei wollige, sehr warme Decken, wie ein Eisbärenfell. Elegante und angenehme Schlafbede.
Größe 124x200 Zentimeter. Gewicht zirka 1100 Gramm, Preis Kr. 275
Größe 124x200 Zentimeter. Gewicht zirka 1050 Gramm, Preis Kr. 340.
Täglicher Saisonverkauf zirka 600 bis 800 Decken. Tausende Anerkennungs schreiben seitens zufriedener Kunden. — Wunderwertige Nachahmungen existieren und bitte deshalb, nur von mir direkt zu beziehen.
Kein Risiko, weil nicht gefallene Ware gegen Erstattung des gezahlten Betrages anstandslos zurücknehme. Ein Postpaket = 4 Decken liefert portofrei. Versand nur gegen Nachnahme.
Theodor Müller, Deckenfabrik, Oberhennersdorf bei Rumburg (Böhmen).

ECHTES KORNBROT
von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allergünstigsten Bezugsbedingungen die Firma
JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE GARSTEN BEI STEYR
Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

Parteigenossen!
Bestellt Euch jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenlewand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität
40 Meter um 16 K
per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.
LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Petroleum-Heizofen
neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27.—, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko.
Paul Alfred Goebel
WIEN, VIII. Alibertgasse Nr. 3.
Auf Raten!!
Uhren und Ketten, echt Silber und Gold, 4 K monatlich, Lieferung überallhin, illustrierter Bestellchein gratis.
Goldwarenhäuser LECHNER
Lundenburg Nr. 90.

Billige Bettfedern u. Daunenn!
1 Kilo graue gefüllte Nr. 2.—, halbweiße Nr. 2.80, weiße Nr. 4.—, prima Daunennweite Nr. 6.—, hochprima Schleich, beste Sorte Nr. 8.—, Daunenn, grau Nr. 6.—, weiß Nr. 10.—, Brustflaum Nr. 12.—, von 5 Kilo an franko.
= **Fertige Betten** =
aus einseitigem, roten, blauen, gelben oder weissen Mantel (Ranting), eine Tuchent, Größe 180x116 cm, und 3 Kopfpolster, diese 80x58 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten Kästfäden und dauerhaften Federn Nr. 16.—, Halbdaunen Nr. 20.—, Daunenn Nr. 24.—, Tuchent allein Nr. 18.—, 14.—, 16.—, Kopfpolster Nr. 3.—, 3.50, 4.—, Tuchent, 180x140 cm groß, Nr. 15.—, 18.—, 20.—, Kopfpolster 90 x 70 über 80x80 cm Nr. 4.50, 5.—, 6.50. Unterbetten aus Gabel, 180 x 116 cm Nr. 13.—, 15.—, versehen gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franko.
Mat Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).
Preislifte über Matragen, Decken, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franko. — Nichtkonvertierendes tauscht um oder gebe Geld zurück.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telefonnummern **2364 oder 3545** der moderat eingerichteten
DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“
Wien, V. Wienstrasse 89A

MÖBEL **Auf mit den Herren Eisenbahner!**
Wien's beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o
Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV, Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwengroerie Schawerda)
polierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240, Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speiseszimmer von Kr. 250. — Moderne Frühmesser stützen, grau, weiß, gelb, à Kr. 70.—. — Latenbettenzüge von Kr. 9.— und Matrassen, dreiteilig von Kr. 12.— aufwärts. — Ein eine Gegenstände billigst in großer Anzahl, Kf in der Preisliste für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.
Briefliche Bestellungen streng recht wie bei persönlicher Auswahl.
Zufuhr in allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.
Warnung! Um meine V. E. Kunden vor Schäden durch Fälschungen zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Kontur mit meine Hausnummer als Preis mitbraucht, um meine p. i. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftportal.
Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Hauptmarke „Eisenbahnkondukteur“ in Lebensgröße in meinem Schaukasten sehen.
Wetter Herr!
Teile Ihnen mit, das ich die bestellten Möbelstücke schon am 22. Oktober 1910 erhalten habe und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausdrücke; werde mich daher beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden.
Respektvoll
Wien, VI.
Johann Mannes, Kondukteur-Zugführer.
Ihr Wohlgeborner!
Mit dem mir im vorigen Jahre gelandten Möbeln war ich sehr zufrieden und erlaube Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. i. w.
Respektvoll
Wien, VII.
Johann Lust.

Die schönsten
Surbazare sowie sämtliche Schmingsartikel
bei **Bertold Zuchs**
Wien II/2, Nordbahnstraße Nr. 44.
Bezahlung nach dem Feste. — Provinzaufträge prompt.

Beste Bezugsquelle!
Billige Bettfedern
1 Kilo neue graue, gefüllte Bettfedern Nr. 2.—, bessere Nr. 2.40 halbweiße Nr. 2.80, weiße Nr. 4.—, bessere Nr. 5.—, Gerichthochschleich, schneeweiss Nr. 8.—, Daunenn, grau Nr. 6.—, 7.— und 8.—, Daunenn, weiß Nr. 10.—, Brustflaum Nr. 12.—, Kaiserflaum Nr. 14.— von 5 Kilo an franko.
Fertige Betten
aus dichtfüßigen roten, blauen, gelben oder weissen Ranting, eine Tuchent 180x116 cm samt zwei Kopfpolstern, diese 80x58 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Nr. 16.—, Halbdaunen Nr. 20.—, Daunenn Nr. 24.—, Tuchent allein Nr. 18.—, 14.— und 16.—, Kopfpolster allein Nr. 3.—, 3.50 und 4.—, Tuchent 180x140 cm groß Nr. 15.—, 18.— und 20.—, Kopfpolster 90x70 cm groß Nr. 4.50, 5.— und 6.50. Unterbett 180x116 cm groß Nr. 13.—, 15.— und 18.—. Reintücher, Flanelldecken, Steppdecken, Matragen u. i. w. billigst versehen gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franko.
Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).
Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Ohne Anzahlung - 5 Tage zur Probe
Liefen wir Jagd- und Luxuswaffen aller Art, Doppel-Flinten, Drillinge, Scheiben-Büchsen, Testchings usw. illust. Waffenkatalog gratis und frei. — Als besonders preiswert empfehlen wir unsere
Patent-Selbstlade-Pistole
für Original-Browning-Patronen. Modell 1910. Kaliber 6,35 mm.
Vereinigt alle Vorzüge der z. Zt. bekannten Systeme.
Einfachste Konstruktion. Garantierte Funktions- und Treffsicherheit. Bestes Material. Gewicht 320 Gr. 6 Patronen im Magazin. Besonders flach, bequem in der Westentasche zu tragen. Größe 112x78 mm. Preis 60 K. Lieferung erfolgt ohne Anzahlung unter Gewährung von 15 Monaten Kredit lediglich gegen Zahlung einer Monatsrate v. ohne Kaufverpflichtung 5 Tage zur Probe. Verlangen Sie Ansichtsendung.
BIAL & FREUND in WIEN 10c

Herausgeber **Josef Tomisch**. — Verantwortlicher Redakteur **Franz Ril.**
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ **Swoboda & Co**
Wien, V., Wienstrasse 89a.