



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernem,
Dass Best und Arbeit uns gerühmt haben,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Merckonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Jed. jeden Tag mit Ausnahme der Sonnt. und Feiertage von 10 Uhr
normittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.38
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das
übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 29

Wien, den 10. Oktober 1912.

20. Jahrg.

Sobald erschienen:

„Das Koalitionsrecht der Eisenbahner im österreichischen Strafgesetzbuch.“

Eine kritische Erläuterung

von

Franz Vill.

Die Broschüre bildet eine leichtfaßliche Einführung in die Bestimmungen des neuen österreichischen Strafgesetzbuches, soweit diese auf die Eisenbahner Bezug haben, und zeigt die Gefahren auf, die den Verbesserungsbestrebungen der Eisenbahner durch das geplante Gesetz drohen. Das Büchlein ist daher für die Agitation und zur Verbreitung unter den Eisenbahnern bestimmt. Preis per Einzel exemplar 20 Heller. Bei Abnahme von mindestens 20 Stück entsprechender Rabatt.

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

Ministerworte.

Die Maßnahmen für die Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Wenn in Oesterreich ein Minister eine stillgerecht und schön konzipierte Rede vom Stapel läßt, dann ist man gewohnt, ihr mit größtem Mißtrauen zu begegnen. Das ist kein Ehrenzeichen, das man unseren leitenden Staatsmännern, die auf verantwortungsvollen Posten stehen, ausstellen kann. Aber wie die Dinge bei uns nun einmal liegen, hat sich die öffentliche Meinung längst daran gewöhnt, Worte, die sonst überall als bindende Erklärungen der Regierung gelten, mit der größten Reserve hinzunehmen, denn man weiß, daß die schönsten Versicherungen zumeist keinen anderen Zweck haben, als über eine augenblicklich unangenehme Situation hinwegzukommen.

Vor kaum länger als Jahresfrist haben die Arbeiter der österreichischen Staatsbahnen Gelegenheit gehabt, wohlmeinende Worte des Ministers als obersten Chef der Staatsbahnverwaltung zu vernehmen. Das geschah, als unter dem Druck der wachsenden Gärung unter den Angestellten der Staatsbahnen und wohl auch unter dem Eindruck der traurigen Vorfälle vom 17. September im Vorjahre die Regierung endlich ihre Geneigtheit aus sprach, in teilweiser Erfüllung des bekannten 38 Millionen-Beschlusses im Parlament den Betrag von 21 Millionen Kronen für die Staatsbahner zu verwenden. Man wird sich nämlich erinnern, daß, als damals gelegentlich der im Parlament abgeführten Debatte der Abgeordnete Tomšik in ausführlicher Rede besonders auf die trostlosen Verhältnisse unter dem Großteil der Arbeiter der k. k. Staatsbahnen hinwies und die Regierung an ihre Pflicht mahnte, der Eisenbahnminister Freiherr v. Forster aufstand und seine Geneigtheit aus sprach, speziell für die unteren Schichten des Eisenbahnpersonals mit der entsprechenden sozialen Fürsorge einzusehen. Von den Arbeitern sprach damals der Minister als „in jedem Sinne wichtigsten Kapitel“, weil es, nach seinen — eigenen — Worten, „die am wenigsten gut dotierten Bediensteten und zugleich die größte Masse von Menschen“ sind, denen die sozialen Maßnahmen zugute kommen sollen. So sehr auch damals der Minister wie alle seine Kollegen, wenn sie den Mund aufstun, sich bemühte, so

wenig als möglich dem Inhalt nach zu sagen, so konnte doch der Eindruck nicht verwischt werden, daß aus der gewundenen Phraseologie, die man vom Regierungstisch zu vernehmen gewohnt ist, ein warmer Ton herausklang, der die Einsicht erkennen ließ, die man nunmehr auch von der obersten Stelle der Staatsbahnverwaltung für die Bedürfnisse der Arbeiterschaft besitzt. Denn wie sonst sollte man den Schluß der damaligen ministeriellen Rede auffassen, in der Freiherr v. Forster sagte:

„Ich habe nur mehr beizufügen, daß es sich eigentlich von selbst versteht, daß die Regierung auch weiterhin die finanzielle Lage ihrer Bediensteten mit Wohlwollen — der Ausdruck ist von einem der Herren Redner perhorresziert worden, also will ich sagen: mit Aufmerksamkeit — begleiten wird.“

Heute, nach Jahresfrist, hat die Arbeiterschaft der k. k. Staatsbahnen freilich reichlich Gelegenheit, das angefündigte „Wohlwollen“ an sich selbst zu verspüren. Unter den Arbeitern der Staatsbahnen herrscht heute eine Unzufriedenheit, die in der Tat nicht geringer ist als vordem, und man wird, wenn man näher zusieht, wie die schönen Ministerworte in die Wirklichkeit umgesetzt werden, begreifen, daß die Gärung unter dem Arbeiterpersonal voll auf berechtigt ist. Von den 21 Millionen, die die Regierung damals für das Staatsbahnpersonal flüssig machte, sollten, wie man sich erinnert, 10 Millionen für die Erfüllung der Wünsche der Arbeiter überhaupt verwendet werden. Davon sollte die Lohnregulierung allein die Summe von 6.6 Millionen kosten, was freilich bei der Art, wie bis heute diese Regulierung erfolgt ist, starken Zweifel erregt. So sind, um nur einen der markanten Fälle herauszugreifen, bei der Nordbahn etwa 500 Arbeiter mit den ohnehin recht bescheidenen Lohnzulagen bedacht worden, so daß bei dieser Bahn allein etwa 9000 Leute bis jetzt einfach übergangen worden sind! Diese Provokation, die auf solche Weise an beinahe 10.000 Menschen der Nordbahnlagen verübt wurde, denn anders ist ein derartiges Vorgehen wohl kaum zu bezeichnen, wird aber erst in die richtige grelle Beleuchtung gerückt, wenn man dazu den Erlaß, Akt Nr. 28.244, vergleicht, den die Nordbahndirektion am 21. Juni 1912 an die Betriebsinspektorate und Bahnämter hinausgegeben hat. Der Erlaß, der als bürokratisches Meisterstück der am grünen Tisch ausgeheckten Sparmaßnahmen dazu auffordert, „auf die wirtschaftliche Ausnützung des Arbeiterpersonals das Hauptaugenmerk zu richten“, spricht nämlich auch davon, daß „die materielle Besserstellung aller Arbeiterkategorien durch die Regulierung der Löhne in anschießigster Weise erfolgt ist, so daß eine erhöhte dienstliche Betätigung vom Personal gefordert werden kann“.

Daß von 14.000 Arbeitern 500 Leute eine Verbesserung von durchschnittlich 20 S. täglich erhielten, ist für die Nordbahnbureauftraten Grund genug, von „einer materiellen Besserstellung aller Arbeiter“ zu reden, von einer Regulierung, die „in ausgiebiger Weise erfolgt ist“, für die „eine erhöhte dienstliche Betätigung vom Personal verlangt werden kann“.

Konfisziert!

Das ist aber noch keineswegs alles, was die Staatsbahnverwaltung der Geduld ihrer Arbeiter zumutet. Der Lohnerhöhung, die die Staatsbahnverwal-

tung für die Arbeiter in einem durchschnittlichen Ausmaß von 20 S. per Taglohn durchgeführt hat, folgt nämlich sofort eine weitere Maßnahme, die die amtliche „Sozialpolitik“ in das grellste Licht stellt. Mit den neuen Vorrückungsnormen soll nämlich nicht mehr wie bisher die Erhöhung des Lohnes alle zwei Jahre, sondern nur alle drei Jahre erfolgen, so daß durch diese allgemeine Verschlechterung der Effekt der vorgenommenen Lohnregulierung nicht nur vollständig illusorisch wird, sondern es besteht damit auch die Tatsache, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung dabei noch in einigen Jahren bedeutende Ersparnisse erzielt. Diese Tatsache wird auch unter anderem von der k. k. Staatsbahndirektion Willach in dem Erlaß, mit welchem sie die Aufbesserung der Arbeiterlöhne in ihrem Dienstbereich anordnet, ganz offen zugestanden, wenn sie gleich eingangs dieses Erlasses wörtlich jagt: „Die vorbezeichneten Lohnaufbesserungen stellen zum Teil eine durch die Teuerung notwendig gewordene Erhöhung der Bezüge, zum Teil eine Entschädigung der bereits im Staatsbahndienst stehenden Arbeiter für die ab 1. Jänner 1912 platzgreifende Abänderung der Vorrückungen dar.“ Was übrigens das einfachste Rechenexempel feststellt, wird hier unumwunden von amtlicher Seite eingestanden, daß die neue Vorrückung eine bedeutende Verschlechterung darstellt, für die „die Erhöhung der Arbeiterlöhne als teilweise Entschädigung zu gelten hat“.

Konfisziert!

In der Zeit, wo die Regierung der fortschreitenden Teuerung tatenlos zusieht, spürt die Arbeiterschaft der Eisenbahnen den Hunger an ihren Leibern, und die wachsende Erbitterung beweist von Tag zu Tag, daß die schönen Ministerworte einmal eingelöst werden müssen. Ohne Hänkespiel und Hinterlist muß an die Regelung der Arbeiterfragen herantreten werden, wenn die Regierung endlich Ruhe im staatlichen Verkehrsbetrieb haben will!

Oesterreichische Eisenbahnpolitik.

Ein Nachwort zur Verstaatlichung der Staatseisenbahn.

Wenn man die Haltung der Staatsbahnverwaltung zu rechtfertigen sucht, die die unabwieslichsten Forderungen ihres Personals unerfüllt läßt, bedient man sich immer des Mittels, auf die ungünstige finanzielle Situation der österreichischen Staatsbahnen hinzuweisen. Den Verteidigern des auf den k. k. Staatsbahnen herrschenden Systems der Personalbehandlung, kann man mit voller Berechtigung entgegenhalten, daß es dieselbe staatliche Finanzpolitik, die durch die Nichterfüllung unabwiesbarer Forderungen des Personals eine finanzielle Gefundung des Staatsbahnbetriebes anstrebt, fertig bringt, den Aktionären von Privatbahnverwaltungen gegenüber staatsfinanzielle Interessen preiszugeben.

Im Monat Jänner des heurigen Jahres machte eine offene Anfrage berechtigtes Aufsehen, die Genosse Doktor

Ellenbogen in der „Arbeiter-Zeitung“ an den Eisenbahnminister und an den Finanzminister richtete. Die offene Anfrage des Genossen Dr. Ellenbogen ging dahin, Beantwortung der Frage zu fordern, ob die Staatseisenbahngesellschaft den Staat dafür ersprechend jenem Uebereinkommen entschädigt habe, das zwischen ihr, dem Eisenbahnminister und dem Finanzminister über die Erwerbung ihrer Linien durch den Staat geschlossen worden war, daß sie nach dem Tode der Vermögensübertragung, nach dem 1. Jänner 1908, 18.704.000 Frs. Prioritätsanleihen begeben habe. Die Staatseisenbahngesellschaft ist verpflichtet, den Staat für nach dem 1. Jänner 1908 erfolgte Veräußerungen oder Verpfändungen der vom Staate erworbenen Objekte zu entschädigen und durch die Ausgabe dieser Prioritätsobligationen fand eine Verpfändung statt. Die Antwort des Finanzministers lautete, daß es keinem Zweifel unterliege, daß für diese Anleihe in der Höhe von 18 Millionen der Staat als Selbst- und Alleinzahler aufzukommen habe, und Staat hätte für diese 18 Millionen auch dann aufzukommen, wenn die Staatseisenbahngesellschaft diese Prioritäten nicht begeben hätte.

Damit scheint die Regierung den Aktionären der Staatseisenbahngesellschaft — der größte Teil der Aktien dieser Bahn ist seit der Gründung dieser Bahn dauernd in Frankreich placiert — neuerlich auf Kosten der österreichischen Steuerträger und auf Kosten der Staatsbahnbediensteten ein Ertragszuschuß zukommen lassen zu wollen. Die österreichische Regierung hat es an derartigen kostbaren Geschenken auch früher nicht fehlen lassen. Ingenieur Paul Kar schreibt in der vor der Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft erschienenen Broschüre „Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich“ zur Beurteilung der Verhandlungen über die Verstaatlichung dieser Bahn:

„Durch vielfache Änderungen der ursprünglichen Konzeptionen, durch Erteilung einer großen Anzahl von neuen Konzessionen, erlangte das Unternehmen (die Staatseisenbahngesellschaft) eine immer größere Ausdehnung und Wachstumsfähigkeit. Ihre Finanziers wußten durch hohe Verbindungen die Regierung zur Vereinfachung aller erteilten Berechtigungen zu bewegen und das Heimfallrecht aller Linien ohne Ausnahme auf den 31. Dezember 1905 hinauszuschieben, ohne hierfür die geringste Gegenleistung dem Staate zuzugestehen. Diese Verlingerung der ursprünglichen Stammtatbestand um 15 Jahre, kann heute, allein bezogen auf das Ausmaß des damaligen Zinneswertes, mit einem Barwert von 250 Millionen Kronen an die Gesellschaft abgeschätzt werden.“

Geht man in der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen bis auf das Jahr 1854 zurück, gelangt man zu dem unruhlichen Verkauf des Staatsbahnetzes unter dem Ministerium Bach. Die nördlichen Linien, die Linien Brünn-Prag und Triebau-Olmütz, die dem Staat 110 Millionen Gulden gekostet hatten, wurden der französischen Staatseisenbahngesellschaft um 50 Millionen Gulden, mit einem Verlust für den österreichischen Staat von 60 Millionen Gulden verkauft. Da der Staat außerdem für ein nahezu 6prozentiges Erträgnis dieses Kapitals garantierte, war es den Gründern der Staatseisenbahngesellschaft möglich, gleich bei der Ausgabe der Aktien einen Gewinn von mehr als 100 Millionen Franken zu erzielen. Die vom Genossen Dr. Ellenbogen aufgedeckte Geschichte des bei der Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft erfolgten Verzichtes auf die Entschädigung für die ausgegebenen 18 Millionen Prioritäten, die der österreichische Staat einzulösen hat, erinnert lebhaft an die staatliche Eisenbahnpolitik der Fünfzigerjahre.

Genosse Dr. Ellenbogen steht mit seiner Auffassung dieser Angelegenheit keineswegs isoliert am Kampfplatz. Eine Schrift des Wiener Advokaten Doktor C. Stroh („Die 18 Millionen der Staatseisenbahngesellschaft.“ Verlag Jahoda u. Siegel, Preis 60 S.) vertritt die gleiche Anschauung, daß der Staat benachteiligt wurde.

In dem Uebereinkommen, das betreffs der Erwerbung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft geschlossen wurde, ist unter den vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung zu übernehmenden Prioritätsobligationen der am 1. Jänner 1908 noch unverloste ausstehende Betrag des vierprozentigen Prioritätsanlehens vom Jahre 1900 im Betrag von 817 Millionen Franken angeführt. Es waren aber am 1. Jänner von diesem Anlehen tatsächlich nur 63 Millionen Franken unverloste ausstehend. Die restlichen 187 Millionen Franken wurden von der Staatseisenbahngesellschaft erst nach dem 1. Jänner 1908 begeben, ohne daß deren Erlös unter den Einnahmen der Verwaltung dieser Bahn, die von der Staatseisenbahngesellschaft auf Rechnung des Staates weiter betrieben wurde, ausgewiesen worden wären. Es handelt sich, wie die „Arbeiter-Zeitung“ feinerzeit bei der Publikation der Antwort des Finanzministers schrieb, bei diesen 187 Millionen um folgendes:

Der Staat hat von der Staatseisenbahngesellschaft sämtliche österreichische Bahnlagen, die sie am 31. Dezember bebesen hat, in sein Eigentum erworben. Dafür hat er ihre Prioritätsanleihen „zur Selbst- und Alleinzahlung“ übernommen, hat sich also verpflichtet, für ihre Anleihen die Zinsen zu bezahlen. Oder, damit es jedermann verhehe, der Staat hat Eigentum und Schulden der Gesellschaft übernommen: die Übernahme der Schulden ist die Begleichung der gekauften Bahnlagen. Das alles nach dem Stande vom 31. Dezember 1907: der Staat bekam bei der Verstaatlichung das, was die Gesellschaft am letzten Tage des Jahres 1907 als Eigentum besaß; dafür übernahm er wieder alle Schulden, die auf dem Unternehmen am gleichen Tage lasteten. Nun geschah folgendes: Nach der Verstaatlichung gab die Gesellschaft noch für 187 Millionen Francs Prioritätsanleihen heraus (nämlich 87.408 Stück Schuldverschreibungen zu 500 Frs.). Der Staat hat jedoch von diesem Betrag nichts bekommen, die Verzinsung für die Summe, für die nach der Verstaatlichung ausgegebenen Schuldverschreibungen, fällt aber trotzdem auf ihn. Die Frage ist nun und sie ist es, die den Kern von Ellenbogens Anfrage bildet: Ist das in Ordnung, kann das so gemeint gewesen sein?

Wir wollen vor allem untersuchen, ob der Staat, wenn er mit der Zinsenlast für jene 187 Millionen belastet bleibt, den Erlös aber aus den 87.408 Schuldverschreibungen nicht erhält, um den Betrag, der der kapitalisierten Summe seiner Zinsenlast entspricht, nicht beschummelt worden ist. Um darüber zu einem Urteil zu kommen, muß man sich fragen, wie bei einem so riesenhaften Geschäft als das sich Kauf und Verkauf jener Bahnlagen darstellt, das Verhältnis zwischen Wert und Preis ermittelt werden kann und ermittelt worden ist. Was ein solches „Objekt“ wert ist und wie es bezahlt werden darf, damit es nicht überzahlt wird, kann weder aus Marktpreisen ermittelt werden, noch ist eine Schätzung möglich. Sondern das Verhältnis hat zur hauptsächlichsten Grundlage das, was die Gesellschaft in das „Objekt“ hineinsteckt hat; der Wert der Bahnlagen wird nach dem zu ihrer Herstellung nötig gewordenen Kapital berechnet, wird also, um es so zu sagen, von ihren Schulden abgeleitet. So war es auch bei dem Kauf der Bahnlagen der Staatseisenbahngesellschaft: der Staat hat — wir lassen alle Einzelheiten weg — von der Gesellschaft die Bahnlagen übernommen und „als Entgelt“ sich verpflichtet, die zu der Herstellung der Linien nötig gewordenen Anleihen zu verzinsen, für die Übernahme des Eigentums die Schulden (und die aus diesen Schulden sich ergebenden Verpflichtungen)

zu übernehmen. Aber daraus ergibt sich auch, daß der Staat doch nur jene Schulden übernehmen wollte, die gemacht worden waren, um die Bahnlagen, die er kauft, herzustellen, daß er die Verzinsung nur eines solchen Anlehens übernimmt, das als Kapital in die Gesamtheit des Werkes eingegangen war. Oder, um es anders zu sagen, die betreffende Schuld muß für die Sache, die er kauft, gemacht worden sein; das Geld, das aus dem Anlehen erlöste wurde, muß für das zu laufende Objekt aufgewendet worden sein, in ihm also stehen. Denn wenn der Staat eine Schuld übernehmen würde, die nicht für das Kaufobjekt gemacht, in das Kaufobjekt nicht eingegangen ist, so würde er, auch wenn es ein so tüchtiger Schuldenmacher ist, wie es unser guter Staat ist, einen kompletten Unfuss begeben: er würde eine Schuld auf sich nehmen, deren Nutzung er nicht empfangen hat. Das wollte natürlich auch hier der Staat nicht: er wollte nicht Schulden auf sich nehmen, für die er den Gegenwert, in der Nutzung dieser Schulden in Investitionen, nicht erhält; er nahm die Schulden der Gesellschaft vielmehr nur deshalb auf sich, weil er ihren Gegenwert, in der Verwendung des aus dem Anlehen erlösten Kapitals zu Investitionen, zu empfangen glaubte.

In den weiteren Ausführungen der „Arbeiter-Zeitung“, die sich mit der Frage befassen, zu was sich der Staat durch dieses falsch terriere Uebereinkommen rechtlich verpflichtet habe, wird konstatiert, daß der Staat sich nach dem Inhalt des kundgemachten Verstaatlichungsgesetzes den Inhabern dieser Prioritätsobligationen gegenüber dauernd verpflichtet habe. Eine Rettung der zu viel gezahlten 18 Millionen sei nur möglich, wenn er nach den §§ 871 und 872 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches Irrtum im Vertrag geltend macht und von der Staatseisenbahngesellschaft die Zurückzahlung des Betrages erzwingt, um den sie infolge des Irrtumes bereichert wurde.

Der Absatz 6 des § 12 des Verstaatlichungsübereinkommens lautet:

„Sollten in der Zeit vom 1. Jänner 1908 bis zum heutigen Tage (dem Tage des Abschlusses des Uebereinkommens, dem 21. Oktober 1908) durch Veräußerung oder Verpfändung Veränderungen an den vom Staate zu erwerbenden Objekten vorgenommen worden sein, so wird die Gesellschaft den Staat hierfür vollständig schadlos halten.“

Dieser Bestimmung entspricht, wie Dr. Stroh in seiner Schrift nachweist, die Abrechnung nicht, welche die Staatseisenbahngesellschaft über ihre Geschäftsführung vom 1. Jänner 1908 bis zum 15. Oktober 1909 der Regierung vorlegte und aus welcher ein Guthaben der Gesellschaft beim Staate von 285 Millionen Kronen resultierte, welches Guthaben der Gesellschaft ausbezahlt wurde. Für die durch die Begebung der Anleihe erfolgte Verpfändung wurde der Staat nicht schadlos gehalten. Die Staatseisenbahngesellschaft hat in ihrer Bilanz per 31. Dezember 1907 nur den tatsächlich ausstehenden Teil dieses Anlehens, 63 Millionen Franken, als Passivum ausgewiesen, und Dr. Stroh führt als treffenden Gegenbeweis gegen die Erklärungen des Finanzministers, daß diese 18 Millionen Franken Prioritäten bereits am 1. Jänner 1908 existiert und daß sie sich im Portefeuille der Gesellschaft befunden hätten, nachstehende Tatsache ins Treffen:

„Im Grunde des § 5. Absatz 8, obgleich der Staatsverwaltung die Einlösung aller nach dem 1. Jänner 1908 fälligen Coupons und verlosten Obligationen der übernommenen Anleihen. Sätten am 1. Jänner 1908 81.751.000 Franken unverloste ausstehende vierprozentige Prioritäten existiert, dann hätte der Staat zum Coupontermine des 1. Februar 1908 die halbjährigen Zinsen von dieser Summe bezahlen müssen. Aus der im § 12, vorletzter Absatz, des Uebereinkommens vorge-

Feuilleton.

Neue Beiträge zur Arbeiterpsychologie.

Maschinenteknik und Arbeitsfreude.

Das Problem der gewerblichen Arbeit hat im Laufe des letzten Jahrzehnts eine Veränderung erfahren, die zugleich eine Erweiterung und eine Verinnerlichung bedeutet. Neben den Forderungen, durch welche die Sozialpolitik die äußeren Lebensbedingungen der Arbeiterschaft zu verbessern strebt, erkönt immer zwingender und eindringlicher die Frage nach den inneren Lebensmöglichkeiten, die heute die großen Massen der Industriearbeiter in ihrer gewerblichen Tätigkeit finden können. Die zahlreichen Arbeiterbiographien, die Untersuchungen über Arbeiterpsychologie, die uns die letzten Jahre gebracht haben, legen Zeugnis ab von dem zunehmenden Interesse, mit dem wir die Gefühls- und Gedankenwelt des Proletariats verfolgen.

Einen besonders wertvollen Beitrag zur Psychologie des modernen Fabrikarbeiters bringt uns das jüngst erschienene Buch Adolf Lebensteins: „Die Arbeiterfrage“. Es entstand aus den Ergebnissen einer Enquete, die Lebenstein, selbst früherer Arbeiter, durch Befragen von 8000 gewerkschaftlich organisierten Arbeitern veranstaltet hat. Wie der Verfasser im Vorwort selbst sagt, soll sein Buch ein Fundament sein für die Beantwortung folgender Fragen:

A. Was für Menschen prägt die moderne Großindustrie unter dem Drucke privatwirtschaftlicher Ökonomie?

B. Welche Kräfte bilden das Gegengewicht einer einseitigen körperlichen und seelischen Entartung?

Lebenstein hat sich mit seinen Fragen nur an drei Arbeiterkategorien in verschiedenen Gegenden Deutschlands gewandt. In der Enquete beteiligten sich Bergarbeiter im Ruhrgebiet, im Saargebiet und in Schlesien; Textilarbeiter in Berlin und in Hordt; und Metallarbeiter in Berlin, Solingen und Oberstein. Da diese drei Arbeitsarten sich sehr voneinander unterscheiden, und doch eine jede in ihrer eigenartigen Weise für unsere heutige Großindustrie charakteristisch ist, scheint diese Auswahl berechtigt und glücklich zu sein.

Von den 8000 abgeforderten Erhebungsformularen hat Lebenstein 5040 beantwortet zurückgehalten und teilweise durch eingehenden Briefwechsel ergänzt. Das besonders Wertvolle seiner neuen Publikation liegt in der wörtlichen Wiedergabe einer großen Anzahl dieser Antworten, die uns einen unmittelbaren Einblick in die Gedankenwelt der Arbeiterklasse gewähren. Die Ausführlichkeit vieler Antworten mag auf den ersten Blick überraschen. Lebenstein ist es gelungen, die Stummen und innerlich Vereinfachten zum Reden zu bringen, und mancher Arbeiter dankt ihm in ergreifenden Worten für die Gelegen-

heit, sein inneres Erleben endlich einmal herauszusprechen zu können. Ein Metallarbeiter schreibt ihm: „Ich bin so froh, daß ich einmal aufrichtig sagen kann, was mein Fühlen und Denken ist.“ Ein Bergarbeiter: „Es freut mich, dich kennen zu lernen, ob persönlich oder schriftlich, das ist gleich; und zweitens habe ich endlich jemand gefunden, dem ich meine Erlebnisse und mein Herz anvertrauen kann.“ Ein Schlosser sendet ihm den „Fragebogen voll erlebter Gefühle“ zurück und schreibt dazu: „Ich habe noch keinen Menschen gehabt, dem ich in ähnlicher Weise etwas hätte andeuten können. Das feste Gefühl des Unverständnisens erfüllt das Bedürfnis, sein Fühlen jemand zu sagen, erzieht sogar direkt zum Schweigen.“

Die von Lebenstein an seine Genossen gestellten Fragen beziehen sich auf die positiven Wünsche der Arbeiter in Bezug auf die Umgestaltung ihrer ökonomischen Lage, auf die Beziehungen der Arbeiter zu den sozialen Gemeinschaften und zu den außerberuflichen Kultur- und Lebensproblemen, und endlich auf das seelische Verhältnis der Arbeiter zu ihrer berufsmäßigen Arbeit und ihren Arbeitsbedingungen. Dieser letztgenannte Abschnitt, der nicht nur eine Psychologie der Arbeiter, sondern auch eine Psychologie der Arbeit enthält, gehört zu den gefallvollsten Kapiteln des Buches. Durch seine Frage: „Macht Ihnen Ihre Arbeit Vergnügen, oder haben Sie kein Interesse an derselben?“ hat Lebenstein neues Material zur Klärung des Problems der Arbeitsfreude geliefert.

Es ist zweifellos, daß die neueste Entwicklung der Maschinenteknik dazu beigetragen hat, die Muskelarbeit der Industriearbeiter ungemein zu verringern. Die körperliche Last der Arbeit ist von den Menschen genommen und den eisernen Armen der Maschinen übertragen worden. So konnte Otto Kammerer auf der Wiener Tagung des Vereines für Sozialpolitik „die Verwertung des Menschen nicht als Muskelmaschine, sondern als denkendes Wesen im Rahmen der Arbeitsteilung“, als einen Grundgedanken der Maschinenteknik bezeichnen. Für alle Industrien aber, in denen weitgehende Arbeitsteilung intellektuelle Kräfte bei der Produktion nicht braucht, bleibt es unentschieden, ob durch den Ersatz der Muskelleistungen durch Verbenleistungen die seelische Last der Arbeit vergrößert oder verringert wird. Die Frage, ob unsere moderne Maschinenkultur mit „dem Odium verminderter Arbeitsfreude“ belastet werden kann, wird von immer größerer Wichtigkeit, je rascher die Zahl der Menschen wächst, die von der Jugend bis zum Alter, Tag für Tag, Jahr für Jahr, die automatischen Bewegungen der Maschinen überwachen, lenken und ergänzen.

Nach den zahlenmäßigen Feststellungen, die Lebenstein in seinem Buche gibt, überwiegt die Lust an der berufsmäßigen Arbeit bei 17 Prozent der Metallarbeiter, 15 Prozent der Bergarbeiter und 7 Prozent der Weber. Vorwiegend Unlustgefühl empfanden dagegen 75 Prozent der Textilarbeiter, 60 Prozent der Bergarbeiter und 57 Prozent der Metallarbeiter. Die

übrigen Arbeiter verhielten sich gleichgültig oder hatten keine Angaben gemacht. Sehr viel interessanter freilich als diese dürren Zahlen mit ihren fast selbstverständlichen Ergebnissen sind die Aussprüche, in denen die einzelnen Arbeiter ihre Lust- oder Unlustgefühle während der Arbeit begründen. Wir erfahren hier von neuem, daß vor allem die Unselbstständigkeit der Arbeit, ihr trostloses Einerlei, das keine Gelegenheit zu eigener geistiger Anteilnahme bietet, wie dunkle Wolken die Seelen der Arbeiter verdüstern. Die Sehnsucht, in die Arbeit einen Teil ihres „Ich“ hineinzulegen, mit ihrem wachsenden Werke selbst zu wachsen, ihrem Leben Gestalt zu geben durch ihre Arbeit, muß heute im modernen Großbetrieb fast unbefriedigt bleiben. „Ich mag und will nicht zur Maschine fast degradiert werden.“ schreibt verzweifelt ein 27jähriger Metallarbeiter. „Das Menschentum wird schamlos inmitten eines brutalen Arbeitsprozesses“, ruft ein Kohlenhauer aus.

Daß freilich die Möglichkeit selbständigen Schaffens, die dem alten Handwerk seine Bedeutung und seinen Kulturwert verlieh, auch in der Großindustrie manchmal noch Raum findet und dann von den Arbeitern hoch geschätzt wird, beweisen folgende Worte eines Holzarbeiters: „Wir macht die Arbeit Vergnügen, wenn ich meine eigenen Ideen und Geschmack zum Ausdruck bringen kann. Man schafft dann mit einem gewissen liebevollen Eifer und betrachtet das fertige Stück mit einer gewissen Pietät, so ähnlich wie der Herrgott den ersten aus Lehm geformten Menschen.“ Ständig das gleiche Stück herzustellen, wirkt geisttötend.“ Derselbe Arbeiter fühlt seiner Holzarbeitungsverhältnisse gegenüber „keine Hebermacht als Mensch.“ wenn er „das heulende, surrende, stöhnende Ding bis zur äußersten Kraftleistung und sich freut, wenn sie, der führenden Hand gehorchend, das wildeste Stück Holz verschlingt und formt.“ Ein Forster Weber muß ein ähnliches inneres Verhältnis zu seiner Maschine gewonnen haben, denn er schreibt: „Ich habe der Maschine gegenüber nicht die Empfindung, als sei sie ein übergeordnetes Wesen, sondern sie erscheint mir als ein willkürliches Werkzeug, als mein „Pferd“, wie ich schon öfters scherzend gesagt habe.“ Solche Aussprüche gehören freilich zu den Seltenheiten. Im allgemeinen entwickelt die Gebundenheit an die Maschine ein Magium von Unlustempfindungen in den Arbeitern, das sich bis zum Haß gegen die Maschine, die den Geist auslöscht und die Nerven unermüdbar quält“, steigern kann. Ein solcher Haß glüht in den Worten eines Berliner Milchwebers: „So stehe ich an meinen Platz gebannt, Stunde um Stunde, und sehe der rastlos arbeitenden Maschine zu. Mechanisch wiederholen sich dieselben Handgriffe... Die Hauptbeschäftigung ist Stechen und Beobachten. Oefters ersucht mich eine Arbeitswut, die Anruhe der Maschine überträgt sich dann auf mich. Dann laufe ich um den Stuhl herum, dann möchte ich der Maschine helfen, daß sie noch schneller arbeitet... Ich betrachte die Maschine als meinen Feind, wenn sie so gleichmäßig, ohne aufzu-

sehenen Gehaltsrechnung ist aber zu ersehen, daß der Staat am 1. Februar 1908 nur mit Zinsen von der wirklich ausfallenden Schuld von 63,047.000, dagegen am 1. August 1908 mit Zinsen von einer Prioritätsanleihe von 81,751.000 belastet erscheint. Auch diese Tatsache bietet also einen schlagenden Beweis dafür, daß die Eventualität, welche der § 12, Absatz 6, vorsieht, wirklich eingetreten, daß nach dem 1. Jänner 1908 eine Veränderung durch Verpfändung an den vom Staate zu erwerbenden Objekten stattgefunden hat, von welcher Veränderung eine Einnahme von rund 18 Millionen Kronen der Staatseisenbahngesellschaft ohne jeden Rechtsgrund zugeflossen ist."

Dr. Stroh weist ferner nach, daß der Staat bei der Abrechnung der Staatseisenbahngesellschaft über die durch sie auf Rechnung des Staates besorgte Betriebsführung ihrer ehemaligen Linien nicht nur um diesen Betrag von 18 Millionen, sondern auch noch um einen weiteren Betrag von 7,9 Millionen Kronen geschädigt wurde. Die Staatseisenbahngesellschaft hat nicht nur den Erlös dieser Prioritätenbegebung dem Staate nicht verrechnet, sie hat diesem auch Zinsen zur Verzinsung aufgerechnet, die noch das Jahr 1907 betreffen. Es handelt sich da um die das Jahr 1907 betreffenden Quoten der erst im Jahre 1908 fälligen Coupons. Die Staatseisenbahngesellschaft hatte diese Zinsen, die 7,9 Millionen Kronen betragen, in ihrer Jahresrechnung für das Jahr 1907 als Ausgabepost bereits durchgeführt. Nichtsdestoweniger aber wurde auch dem Staate ganz unberechtigt dieser Betrag in der Abrechnung als Ausgabe des Jahres 1908 neuerlich verrechnet und dieser Betrag wurde auch vom Staate bezahlt.

Es ist eine auffallende Sorglosigkeit, wie Dr. Stroh in seiner Broschüre richtig bemerkt, mit der die Vertreter des Staates beim Abschluß dieser Verstaatlichung vorgingen. Die Einschmuggelung der noch nicht ausgegebenen Prioritäten in den vom Staate zu übernehmenden Schuldenstand und die Bezahlung der ungebührlich aufgerechneten Zinsen sind recht auffallende Dinge, und es läßt auch ein weiterer Umstand die Art der Schließung dieses Uebereinkommens recht bedenklich erscheinen.

Die Regierung bediente sich zur Empfehlung ihres Verstaatlichungsgegenstandes eines falschen Ziffermaterials. Es wurde im Motivenbericht die Sache so dargestellt, als wenn die von der Regierung empfohlene Einlösung für den Staat günstiger sei als die konzessionsmäßige. Bei der konzessionsmäßigen Einlösung hätte als deren Grundlage das Reinertragnis der vorausgegangenen sieben Jahre, bei Ausschluß der zwei ungünstigsten Jahre, zu gelten gehabt. Da fälschlich ein höherer Reinertrag als der tatsächliche in Berechnung gezogen wurde, wurde die konzessionsmäßige Einlösung künstlich zur ungünstigeren gestempelt. Für das Jahr 1907 reduziert sich der in Berechnung gezogene Reinertrag in der Wirklichkeit um die Kosten des finanziellen Dienstes (zirka 400.000 Kr.), welche Kosten bei Feststellung des Betriebsüberschusses berücksichtigt werden müssen und welche aber in diesem nicht erscheinen, und um die dem Gewinn- und Verlustkonto gutgeschriebenen Abschreibungen von den Bahnlinsen in der Höhe von 3,319.901 Kronen. Das im Motivenbericht mit 30 Millionen Kronen angegebene Reinertragnis reduziert sich dadurch auf 26 Millionen Kronen, wodurch der Kapitalbedarf für eine richtige konzessionsmäßige Einlösung niedriger wird, als derselbe bei dem vom Staat mit der Staatseisenbahngesellschaft

frei geschlossenen Uebereinkommen ist. Dr. E. Stroh empfiehlt zur gründlichen Ueberprüfung der gesamten Verstaatlichungsaktionen und zur Geltendmachung der nachgewiesenen staatlichen Ansprüche auf 18 und 7,9 Millionen Kronen eine parlamentarische Kommission einzusetzen.

Hier verkennt Herr Dr. E. Stroh zweifellos den Wert des österreichischen Parlamentarismus, wenn er von einer derartigen, sich in ihrer Zusammenfassung dem Parteiverhältnis des Parlaments anschließenden Kommission mehr erwartet als eine Gutheißung der Regierungshandlungen und unterdrückte Minoritätsnoten der Oppositionsparteien. Die Interessen der hochadeligen und bürgerlichen Großfinanzwelt, die der Regierungen und der bürgerlichen politischen Parteien sind viel zu sehr ineinander verstrickt, als daß auch eine derartige gewagte Verstaatlichungsaktion auf entschiedenen Widerstand oder nachträglich auf eine scharfe Verurteilung stoßen würde. Der kontrollierenden Funktion des Hauses des allgemeinen Wahlrechts ist lediglich der Umstand zu danken, daß bei derartigen Transaktionen der Gegenwart der österreichische Staat nicht in dem gleichen Umfang und nicht mit derselben Unverfrorenheit benachteiligt wird als in der Vergangenheit des Ministeriums Bach.

Wenn der österreichische Staatsbahnbetrieb heute alljährlich für eine Schuldverzinsung von 208 Millionen Kronen und weiters für eine Schuldnamortisation von 35 Millionen Kronen aufzukommen hat, wenn hiedurch der Betriebsüberschuß der k. k. Staatsbahnen aufgezehrt wird, der für das Jahr 1911 186 Millionen ergab, und wenn aus von den Steuerträgern aufgebracht Mittel ein Zuschuß zum Staatsbahnbetrieb, im Jahre 1911 57 Millionen Kronen, geleistet werden muß, verdankt man dies jener österreichischen Eisenbahnpolitik von der vorstehend ein Bruchstück geschildert ist. Man vergleiche die Knäuererei in der Personalwirtschaft der k. k. Staatsbahnen mit dem seinerzeitigen Verkauf der nördlichen Staatsbahnen um den halben Wert, mit der Uebernahme der hohen Verzinsungsgarantie des Anlagekapitals der Aktionäre dieser Bahn, mit der Ausgestaltung der Rechte der Staatseisenbahngesellschaft ohne Gegenleistung an den Staat, mit der teuren Wiedereinlösung dieser Linien durch den Staat und schließlich mit dem lässigen Abschluß des Verstaatlichungsübereinkommens, der dieser Gesellschaft 18 und 7,9 Millionen Kronen ohne Rechtsgrund zuführte.

Die 25,9 Millionen Kronen, die sich die Staatseisenbahngesellschaft gelegentlich der Betriebsführung ihrer ehemaligen Linien auf Kosten des Staates widerrechtlich angeeignet hat, müssen anderen Zwecken als der Bereicherung von Aktionären wiedergewonnen werden. Der Regierung ist durch Parlamentsbeschluß die Verpflichtung auferlegt, 34 Millionen Kronen für Verbesserung der Bezüge der Personals aufzuwenden. Sie hat noch Verpflichtungen, die 17 Millionen Kronen beanspruchen, zu erfüllen und sie begibt sich der Möglichkeit mit dem Hinweis auf die Unzulänglichkeit der ihr zur Verfügung stehenden Mittel, ihr Zaudern zu rechtfertigen, wenn sie der Staatseisenbahngesellschaft gegenüber die Wahrung der staatsfinanziellen Interessen außer acht läßt. Das internationale Großkapital hat aus den österreichischen Bahnen üppigen Gewinn gezogen, nun fordern die österreichischen

Eisenbahnbeförderer einen bescheidenen Anteil an dem Ertrag ihrer harten, gefahrvollen Arbeit!

Die Lage der Portiers.

Wer aus der Gesellschaft, in der wir leben, kennt nicht den Bahnhofportier? Jenen Menschen, der in tausendfacher Vielseitigkeit allen Reisenden Dienste zu leisten hat, Wünsche zu erfüllen, Mißsichten zu üben und wie ein Automat Auskünfte erteilen muß? Der Portier und der Kondukteur sind jene Eisenbahner, die mit dem reisenden Publikum in ständigem, ununterbrochenem und direktem Verkehr stehen, sie sind sozusagen der Mittelpunkt des Personenverkehrs auf den Bahnen. Die Portiers sind also sehr wichtige, unentbehrliche Glieder im Dienste der Personenbeförderung. Das reisende Publikum weiß den Portier auch gebührend zu schätzen. Man spricht mit Hochachtung von dem Manne, der alles wissen muß, der stets zu Entgegenkommen bereit ist. Nicht so die Bahnverwaltungen. Diese erblicken in dem Portier einen menschlichen Automaten, der bei der Abfahrt der Züge Karten durchschleudert und bei der Ankunft Karten abnimmt. Von der eigentlichen Tätigkeit der Portiers, von ihren zahllosen, vielseitigen Dienstleistungen scheinen die Bahnverwaltungen keine Ahnung zu haben. Dies läßt die Behandlung und die Entlohnung, die den Portiers zuteil wird, mit aller Sicherheit schließen.

Seit vielen Jahren bitten die Portiers um die Ermöglichung, daß sie Unterbeamte werden können. Die Forderung ist allen Bahnverwaltungen sehr wohl bekannt. Sie wurde im Jahre 1905 bei der ersten Bewegung der Eisenbahner, ebenso im Jahre 1907 bei der zweiten Lohnbewegung, in der Personalkommission in den Sitzungen, die 1907, 1908 und 1910 stattfanden, im Parlament von den sozialdemokratischen Abgeordneten im Jahre 1908 und 1911 und von mehreren Deputationen unserer Organisation eingebracht und energisch vertreten. Trotzdem ist bisher diese berechtigte Forderung nicht erfüllt worden, ja noch mehr, sie wurde nicht einmal als berechtigt anerkannt. Die verschiedenen Bahnverwaltungen sind der Ansicht, daß der Portierdienst ein leichter, von jedermann zu verrichtender Dienst sei, der zumeist nur ungenügend den im Exekutivdienst untauglich gewordenen Bediensteten verliehen wird. Die Südbahnverwaltung hat in der letzten Personalkommissionsitzung, wo diese Frage erörtert wurde, sogar erklärt, daß diese Leute froh sein sollen, daß sie nicht pensioniert werden. Bei einer derartigen Beurteilung der Portiers erscheint wohl der Schluß gerechtfertigt, daß die Organe der Bahnverwaltungen von der wirklichen Dienstleistung der Portiers keine Ahnung haben.

Zur Verrichtung des Portierdienstes kann nicht jeder beliebige Mensch herangezogen werden. Die Kräfte müssen ausgewählt werden, es werden nur intelligente Menschen diesen Dienst. Wichtig ist, daß die Portiers zumeist Bedienstete sind, die beim Exekutivdienst wegen eines leichteren Unfalles oder infolge Schwäche untauglich wurden. Aber nicht deshalb untauglich, weil sie für den exekutiven Dienst zu wenig intelligent waren, sondern weil sie dort ihre Gesundheit teilweise zum Opfer bringen mußten. Zumeist sind es Zugbegleiter, also intelligente Menschen, die sich durch die Praxis und durch die abgelegten Prüfungen das

halten, ihren regelmäßigen Gang geht. Die Maschine ist ganz aus Stahl, nur Stahl, hat weder Herz noch Nerven, kennt keine Müdigkeit, keine Angst, keinen Schmerz, keine Wut! Steht aufrecht und kann ewig aufrecht stehen und arbeiten! Dieses verdammte Stahlgeschöpf! ... Herausreißen möchte ich das Stahlherz, das so unbarmerzig und leidenschaftslos schlägt! Die aufs höchste unheimliche nervöse Anspannung, die durch die Maschinenarbeit hervorgerufen wird, veranlaßt einen Metallarbeiter, „oft mit Wehmenz eine Maschine zum Stillstand zu bringen und davonzulaufen, obgleich er als Affordarbeiter dadurch materiellen Verlust erleidet.“ Ein anderer öst seine Maschine, „bis sie in Öl schwimmt, um die Gelegenheit zu haben, das überflüssige Öl abzuwischen“ und auf diese Weise die Monotonie der Arbeit zu unterbrechen. Können wir angesichts dieser Beobachtungen den Uebergang von der Muskelleistung zur Nervenleistung in der Großindustrie wirklich als Fortschritt, als Erleichterung der Arbeitslast bezeichnen?

Lebensfein hat den Versuch gemacht, die für die Arbeitsunlust bestimmenden Gründe in einigen Rubriken zahlenmäßig zusammenzufassen. Wenn hier auch sicherlich einzelne Unrichtigkeiten nicht zu vermeiden waren, erlaubt diese kleine Statistik doch, die drei Arbeiterkategorien hinsichtlich ihrer inneren Stellungnahme zu ihrer Arbeit zu vergleichen. Bei den Vergararbeitern wurden meist materielle, außerhalb der eigentlichen Arbeitsleistung selbst liegende Gründe der Arbeitsunlust angegeben: zu geringe Entlohnung, große Gefahren für die Gesundheit, schlechte Arbeitsbedingungen. Besonders deprimierend ist das Arbeiten im ewigen Dunkel, tief im Schoße der Erde. Ein Vergararbeiter „betritt den Förderkorb immer mit dem Gedanken, den Dante über die Hölle schrieb“. Seinen Arbeitsgenossen „ist die Arbeit fern von Licht und Sonne ein Grauel“; sie „gehen in die Arbeit wie in den Tod“; „schon der Aufenthalt in der Grube stimmt traurig“; sie finden, „daß ein niederträchtiger Fluch an dieser Arbeit hängt“. Die Sehnsucht der Vergararbeiter nach Luft, Licht und Sonne hat ergreifenden Ausdruck in folgenden, ebenfalls von Lebensfein veröffentlichten Versen eines neunzehnjährigen Vergararbeiters gefunden:

Sonnenstrahlen sind leichte Dirnen,
Lichen nur die roten Wangen,
Werden nie die Arbeitsstirnen
In Lieb' und Kuß umfangen.
Will die finst're Arbeitsjardne
Sonne haben, Licht genießen,
Muß sie schon den Sonnball selber,
Himmelhöb' und Aetherräume
Siegend zu erobern wissen.

Bei den Webern und bei den Metallarbeitern sind es dagegen, wie wir gehört haben, nervöse und seelische Qualen, die sie zu Klagen veranlassen. In den Antworten der großstädtischen

Metallarbeiter vor allem tritt uns die Verzweiflung vollentworfener Menschen entgegen, denen das glückliche Verhältnis ihrer Arbeit zu ihren Fähigkeiten und Kräften fehlt. „Ich kann bei einer Arbeitsmethode nicht leben, wo sich nichts zum Denken bietet“, schreibt ein Eisendreher. „Ich wehre mich mächtig gegen diese Vergewaltigung, und weil mein fittlicher Mensch noch Kraft besitzt, wird der Körper überwältigt.“ Einige Schlosser vergleichen sich „mit der Maschine, die nur durch Kraft angetrieben“; „ein Gefühl, das ein gesunder Mensch Vergnügen nennt“, können sie ihrer Arbeit nicht abgewinnen. Spöttisch und drastisch zugleich äußert sich ein Metallarbeiter zur Frage der Arbeitsfreude: „Stellen Sie sich vor, Sie hätten bereits 24 Jahre lang jeden Morgen eine Kaffeemaschine genommen und dann im Afford täglich 11 bis 13 Stunden gedreht, so können Sie vielleicht begreifen, wieviel Interesse ich meiner Arbeit entgegenbringe!“ Ein Dreher ruft aus: „Lieber 20 Mk. anstatt 36 Mk. verdienen, aber nicht tagtäglich mit Stiel zur Arbeit gehen müssen!“ Beweisen uns diese Worte, daß das Problem der Arbeitsfreude keineswegs nur ein Lohnproblem ist, so erfahren wir daneben, daß durch die Ueberzeugung von der Ungerechtigkeit der herrschenden Wirtschaftsordnung auch eine an sich erfreuliche Arbeit den Massenbewußten Arbeitern völlig verleidet werden kann. Einem Schlosser hat „der kapitalistische Produktionsprozeß das Interesse an der Arbeit gründlich ausgetrieben“, da er „nur einen Bruchteil des ihm von Rechts wegen zustehenden wirklichen Wertes seiner Arbeit in der Form von Lohn erhält.“ Ein 32-jähriger Werkzeugmacher beschreibt die Wandlungen seines inneren Verhältnisses zu seiner Arbeit: „Zu Zeiten, da ich ganz im Banne von Zukunftsplänen war, verursachte mir die Erkenntnis von der sozialen Unmöglichkeit meiner Hand eine Veringschätzung meiner Arbeit, was natürlich auch das Interesse an ihr erlahmen ließ. Heute macht mir die Arbeit an sich sehr viel Freude.“

Diese Liebe zur Arbeit „an sich“, die nicht Lohnfreude, sondern Schaffenslust ist, ertönt öfters in den Aussprüchen der gelehrten Metallarbeiter. „Ich freue mich immer, wenn es mir gelungen ist“, meint ein Modellschlosser, „die mir gemachten Aufträge nach gelieferten Zeichnungen genau passend und sauber fertigzustellen.“ „Neue Arbeiten“ und „komplizierte Sachen“ erregen Interesse, während „die Herstellung von Massenartikeln widerlich ist“.

Wir haben versucht, an der Hand des von Lebensfein publizierten Materials die Frage zu beantworten, ob die neueste technische Entwicklung die seelische Last der Arbeit vergrößert oder verringert habe. Bis jetzt mußten wir zu der Ueberzeugung kommen, daß, abgesehen von einigen glücklichen Fällen, wo der gelehrte Arbeiter seine Kenntnisse und Fähigkeiten richtig bewerten kann, die Inanspruchnahme vorwiegend der Nervenkraft des Menschen jede Arbeitsfreude zu ersticken droht. Wesent-

lich eingeschränkt wird nun aber dieses trübe Resultat durch Aussprüche der Arbeiter, die darauf hindeuten, daß die bis aufs äußerste getriebene Monotonie der Arbeit aus sich selbst heraus ihr Gegengewicht zu schaffen beginnt; durch das immerwährende Einerlei der Beschäftigung gewinnen die Arbeiter Zeit zum eigenen Nachdenken; nur Hände und Augen sind an die Arbeit gefesselt, der Kopf wird frei. Lebensfein hat in seiner Enquete die Frage gestellt: „Denken Sie bei der Arbeit, an was denken Sie, oder ist es Ihnen überhaupt unmöglich, dabei zu denken?“ Die Antworten der Arbeiter auf diese Frage lassen ihn behaupten, daß in vielen Fällen der Arbeiter geistig gewant, weil die Maschine ihm die Arbeit abnahm. Dies gilt vor allem bei den Webern, einer von jeder interessantesten Arbeiterkategorie, unter denen sich auch heute noch öfters Leute mit eigenartigem Seelenleben finden, die lieber metaphysischen Spekulationen als politischen Problemen ihre Aufmerksamkeit zuwenden. Mit den Gestalten ihrer Phantasie beschäftigt, wird ihnen „die eintönige Arbeit am Webstuhl zum Vergnügen“. Unter den von Lebensfein befragten Webern waren nur 15 von Hundert „indifferent bei der berufsmäßigen Arbeit“, 40 von Hundert dagegen hingen während der Arbeit „außerberuflichen Problemen“ nach. Ein Weber schreibt: „Meine Hände arbeiten, die Augen sehen zu, aber die Phantasie arbeitet; sie schafft Gestalten, läßt diese Gespräche führen, Fragen stellen, Antworten geben und in alle möglichen und unmöglichen Situationen geraten.“ Die Möglichkeit des selbständigen, von der Arbeit losgerissenen Denkens am mechanischen Webstuhl geht noch aus zahlreichen anderen Aussprüchen hervor, wie: „Mir ist eine eintönige Arbeit, bei der ich denken kann, die liebste“; „mir fallen die schönsten Gedanken bei der Arbeit ein“; „alle möglichen Probleme wälze ich bei der Arbeit durch meinen Kopf, von Marx bis Nietzsche“. Für viele Textilarbeiter wird also ein Ausflug ins Reich der Gedanken, die innere Freiheit von der Arbeit während der Arbeitszeit zum Ersatz für die abhanden gekommene Schaffensfreude. Bei den anderen Arbeiterkategorien dagegen scheint das Denken inmitten des modernen Arbeitsprozesses diesem eine neue Tragik zu verleihen. Dies gilt vor allem für die Vergararbeiter: „Ist das Denken Wohlthat oder ist es Plage für das arbeitende Volk“, fragt vorwurfsvoll ein Steiger. „Man teilt die Arbeiter sozusagen in zwei Hälften, wobei sich die eine wie ein Wurm in niedriger Krone windet, die andere sucht sich vergeblich Schwingen zu verleihen, um aus dem Labyrinth von Jammer und Glend herauszukommen.“ Auch für manche Metallarbeiter wurde „der Intellekt häufig zum Werkzeug, mit dem sich die Arbeiter, ohne es selbst zu wollen, raffiniert seine Folterinstrumente schufen“. Ein Schlosser kommt zu dem Resultat, daß „das Denken“ in seinem Milieu „Leiden“ bedeutet. „Verflucht ist das Denken! Jetzt bin ich unglücklich und könnte erst dann wieder glücklich werden, wenn ich alle meine Kräfte darauf verwenden könnte, die anderen herauszuziehen. Dieser jetzige Zu-

Recht auf die den Zugbegleitern gewährleistete Begünstigung der Unterbeamtenernennung erworben haben. Die Bahnverwaltungen wenden freilich ein, daß diese Begünstigung nur jenen Zugbegleitern gewährleistet sei, der beim Zugbegleitungsdiens verbleibt. Aber das ist kein allgemein geltender Rechtsgrund, sondern das ist eben eine Auslegung des Stärkeren, der Bahnverwaltung, weil sie ihren Profitinteressen angepaßt ist. Der allgemein geltende Rechtsgrund für diese Fragen ist der, daß derjenige, der längere Zeit dem anderen Dienste leistet, womit bestimmte Vorteile verbunden sind, diese zu genießen das Recht hat, auch dann, wenn er durch fremdes Verschulden gehindert wird, diese Dienste weiter zu verrichten. Dies gilt auch im vorliegenden Fall. Der Zugbegleiter tritt mit der sicheren Hoffnung in den Fahrdienst ein, durch gewissenhafte Pflichterfüllung in mehrjähriger schwerer Dienstleistung und Ablegung aller geforderten strengen Prüfungen die Möglichkeit zu haben, Unterbeamter zu werden. Er erwirbt sich also unter diesen Voraussetzungen ein verbürgtes Recht der Verbesserung seiner Lage. Viele Jahre hat nun der Mann unter den schwierigsten Verhältnissen der Allgemeinheit unentbehrliche Dienste geleistet, seine Augen sind dabei schwächer geworden, er hat bei einem Unfall eine bleibende Verletzung an seinem Körper erlitten, und nun wird ihm zum Dank für seine Aufopferung und treue Pflichterfüllung, für seine Selbstlosigkeit das wohlverdienene Recht der Unterbeamtenernennung genommen, er wird Portier, bleibt sein Leben lang in unerträglichen Gehaltsverhältnissen, und wie zum Hohne geht es ihm täglich in die Ohren, daß er froh sein müsse, daß er den Gnadenposten bekommen hat, anstatt mit einer Bekkerrente pensioniert zu sein. Ob ein derartiges Vorgehen nicht mit Recht als „Barbarei“ bezeichnet werden kann? Wir müssen sagen: Ja. Es haben also die meisten Portiere schon von vornherein das wohlverdienene Recht, zu Unterbeamten ernannt zu werden, das ihnen mit einem Gewaltakt einfach vorenthalten wird.

Aber nicht allein der Umstand rechtfertigt die Forderung der Portiers wegen der Unterbeamtenernennung. In noch viel höherem Maße die Dienstleistung der Portiers selbst. Der Mann muß vor allem zahlreiche Kenntnisse besitzen, die insbesondere in verkehrreichen Stationen weit über das gewöhnliche Ausmaß hinausreichen. Denn sonst ist der Portier nicht imstande, den an ihn gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Er hat in jeder Diensttour Tausende von Auskünften zu erteilen, und mit Recht bezeichnet man den Portier als das lebende Kursbuch des In- und Auslandes. Jedermann weiß wohl zu beurteilen, was es heißt, eine falsche Auskunft zu erhalten. Und wenn bei unserem Reiseverkehr so wenig Fehlfahrten vorkommen, wenn sich die Klagen über unrichtige Auskünfte mindern, wenn sich der Personenverkehr in allen Bahnhöfen immer klarer entwickelt, so ist das gewiß zu einem großen Teil der tadellosen Dienstleistung der Portiers zu danken. Aber in der Auskunfterteilung und der Fahrkartenrevision erschöpft sich die Tätigkeit der Portiers noch lange nicht. Sie haben auch die Ordnung in den Bahnhofsräumen, die Sicherheit der Reisenden zu überwachen, sie haben zu vermitteln und Streitigkeiten zu schlichten, mit einem Worte, die Interessen der Bahnverwaltung und des reisenden Publikums in jeder Hinsicht zu wahren, sie in tausenderlei schwierigen Fällen in ein harmonisches Ganzes zu vereinen, ein Kunststück, das sehr viel Takt und Intelligenz voraussetzt und das so manchem hohen Bureaukraten nicht gelingt. Ein Hauptbestandteil des Dienstes der Portiers ist die Wahrung der finanziellen Interessen der Bahnverwaltung. Es ist also auch ein hoher Vertrauensposten, den die Portiers bekleiden, ein Amt, das bei der schlechten

Entlohnung begreiflicherweise mißbraucht werden kann. Wenn es bisher nur in ganz vereinzelten Fällen geschah, so ist dies nur der Gewissenhaftigkeit der Portiers zu danken und es ist daher ein hohes Interesse der Bahnverwaltung, solchen Vorkommnissen durch entsprechende Honorierung der Verdienste der Portiers vorzubeugen. In vielen Stationen müssen die Portiers auch noch eine Reihe anderer, nicht zu ihrem Dienst gehöriger Arbeiten verrichten. Diese und noch viele andere unwiderlegliche Gründe geben der Forderung der Portiers auf die Unterbeamtenernennung volle Berechtigung. Die Bahnverwaltungen können kein einziges stichhaltiges Argument bezüglich der Nichtberechtigung ins Treffen führen. Es bleibt ihnen nur eine Ausrede, und das ist der Kostenstandpunkt mit dem Hinweis, daß auch andere Kategorien dasselbe wollen. Beides wird aber hinfällig durch den Hinweis, daß die Berechtigung der Forderung die Bahnverwaltung zur Erfüllung verpflichtet, um so mehr, als dabei auch die Interessen des Unternehmers nur gefördert werden können.

Eine weitere berechtigte Forderung der Portiers ist die der Abschaffung der 24-Stündigen Diensturruhe und der Einführung des 12-Stündigen, beziehungsweise die Regelung der Dienstzeit überhaupt, eine Forderung, die genau so oft, wie alle anderen, erhoben und energisch vertreten wurde, die aber bisher ebenfalls nicht erfüllt wurde. Es ist heute, wo die Beamtenschaft in den Bureaus berechtigt nur mehr 6 Stunden täglich arbeitet, gewiß ein trauriger Zustand, daß die Portiers in zumeist ungewärmten, zugigen Räumen noch durch 24 Stunden ununterbrochen Dienst leisten müssen. Diese Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft liegt bei dem heutigen Verkehr, wie dies so oft im Gerichtssaal bestätigt wurde, auch nicht mehr im Interesse der Bahnverwaltungen und schon darum sollten die berechtigten Forderungen wegen der Dienstzeitregelung endlich erfüllt werden. Wie diese, sind auch alle anderen berechtigten Wünsche der Portiers, wie die Garderobefrage, die Nachdienstzulage u. unersüßlich. Alle diese Forderungen wurden so oft und so mannigfaltig vertreten, daß eine neuerliche Aufzählung aller vorgebrachten Gründe nur eine Wiederholung alles dessen sein würde. Die Lage der Portiers ist traurig und miserabel, ihre Dienst- und Entlohnungsverhältnisse stehen in gar keinem angemessenen Verhältnis zu ihrer Dienstleistung und die Portiers sowie die Gesamtorganisation der österreichischen Eisenbahner sind davon überzeugt, daß diese Verhältnisse unhaltbar sind. Unsere Organisation hat bisher auch alles getan, was ihr möglich war, um die Forderungen der Portiers durchzusetzen. Leider ist ihr dies bisher nicht gelungen, trotz der aufgewendeten Mühe. Nicht einmal so weit ist es gelungen, die Forderungen vorwärts zu bringen, daß sie von den Bahnverwaltungen vollends berechtigt erklärt wurden. Bei vielen anderen Kategorien ist es gelungen, die Bahnverwaltungen so weit zu bringen, daß sie ihre Forderungen als berechtigt erklärten. Da muß doch ein tiefgehender Grund vorhanden sein, der diese Erscheinung erklärt. Und der ist da.

Die Portiers, mit wenigen Ausnahmen, haben es bis heute nicht verstanden, ihren berechtigten Forderungen den entsprechenden Nachdruck zu verleihen. Sie stehen in ihrer großen Mehrzahl, insbesondere bei den Staatsbahnen, außerhalb der Gesamtorganisation des Personals. Jeder geht seine eigenen Wege. Dies hat wohl vor allem seine hauptsächlichste Ursache darin, daß die Art der Dienstverhältnisse einer engen, andauernden Vereinigung der Portiers in der Gesamtorganisation große Schwierigkeiten bereitet. Aber diese Schwierigkeiten sind zu überwinden, wenn der eiserne Wille und die Erkenntnis von der Notwendigkeit zum Zusammenschluß in der Gesamtorganisation unter den Portiers vorhanden ist. Beweis dafür ist beispielsweise die heute gute Organisation unter dem Wächterpersonal, welches diesbezüglich zweifellos mit noch größeren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Wenn die Portiers wollen, werden sie sich schon zusammensuchen. Aber wollen müssen sie, und die Voraussetzung für diesen Willen ist, daß sie erkennen, daß ihr Zusammenschluß und ihre Mitarbeit in der Gesamtorganisation das einzige Mittel ist, ihre Forderungen endlich durchzusetzen. Das ist der Nachdruck, den die Portiers ihren eigenen Forderungen verleihen müssen, der aber bisher fehlte. Es genügt nicht, daß die Forderungen von der Organisation und ihren Vertrauensmännern, wie es bisher geschah, vertreten werden. Wenn es bloß darauf ankäme, müßten alle Forderungen wirklich schon längst erfüllt sein. Die Bahnverwaltungen müssen zur Anerkennung und zur Bewilligung der Forderungen gezwungen werden, und dazu gehört mehr als kräftige Worte. Die Bahnverwaltungen müssen wahrnehmen, daß hinter den Forderungen, welche die Vertrauensmänner der Organisation für die Portiers vertreten, die Portiers geschlossen in der Gesamtorganisation stehen, daß die Worte der Vertrauensmänner der unüberwindlichen Wille der Portiers und zugleich der Gesamtorganisation sind. Es sind also reine Machtfragen, die zwischen dem geeinten Personal aller Kategorien, die ihren Ausdruck in der Gesamtorganisation haben, und den Bahnverwaltungen zur Austragung kommen müssen. An die Macht der Organisation wird der Unternehmer aber nur dann glauben, er wird die Forderungen nur dann erfüllen, wenn er die Macht sieht und wahrnimmt. Das sollten die Portiers aller Bahnen endlich einsehen und danach handeln.

Es ist notwendig, diese Wahrheit den Portiers gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt recht eindringlich zuzurufen. Heutzutage, wo sich die Unternehmer aller Berufe immer enger und fester zusammenschließen, um die Arbeiter zu unterjochen, wo sich die Staatsgewalt auf Umwegen ansieht, den Eisenbahnern das bisherige Organisation und Bewegungsfreiheit zu rauben, wo also für alle Arbeiter ohne Unterschied immer mehr die zwingende Notwendigkeit klar zutage tritt, sich in großen und mächtigen Organisationen zusammenzuschließen, haben es einige Portiers in ihrer Beschränktheit für notwendig befunden, einen separaten Portierverein ins Leben zu rufen, der eine weitere Zersplitterung und Uneinigkeit der Portiers zur Folge hat. Vor uns liegen die Statuten dieses Vereins, und wir erheben

aus denselben, daß der wichtigste Zweck eines Vereines für arbeitende Menschen, die Verbesserung der Lage der Portiers, im Statut nicht angeführt erscheint. Die Pflege der Geselligkeit durch Veranstaltung von Unterhaltungs- und Festabenden sei der Zweck des Vereines, sagt das Statut. Einem Monatsbeitrag von 50 S., wofür die verstorbenen Mitglieder oder deren Angehörige einen Kranz bekommen sollen. Ehrenmitglieder sollen auch ernannt werden. Und so geht es fort in diesem merkwürdigen Statut, dessen Verfasser wirklich nicht den Anspruch erheben können, die Intelligenz, die sie bei der Ausübung des Dienstes zeigen, in den Statuten zum Ausdruck gebracht zu haben. Von den ganzen Statuten wäre, wenn wir nicht im kapitalistischen Zeitalter stünden, die eine Bestimmung hinzunehmen, daß die Vereinsleitung die Aufgabe hat, zur Hebung der moralischen und pekuniären Lage der Portiers Gesuche zu verfassen und einzureichen. Das also ist der Verein, der gegründet wurde, um den Bahnverwaltungen recht drastisch darzutun, daß die Portiers noch immer jene erbilen Elemente sind, deren berechtigte Forderungen mit einer hochmütigen Abweisung abgelehnt werden können. Wir kennen die Triebfeder nicht, welche die Proponenten dieses Vereines veranlaßten, diesen unglückseligen Schritt zu tun. Aber eines erwarten wir von der Mehrzahl der Portiers, nämlich, daß sie diesem, die Interessen der Portiers in jeder Hinsicht nur schädigenden Vereinsmeiern die gebührende Antwort durch Nichtbeitritt geben werden. Die Bahnverwaltungen sollen sehen, daß diese intelligenten Bediensteten nicht mehr länger gewillt sind, ihre berechtigten Forderungen abweisen zu lassen, daß sie bereit sind, geschlossen und einig in der Gesamtorganisation des Personals für das Durchsetzen ihrer Forderungen zu kämpfen und mitzuarbeiten. Darin liegt auch die einzige Bürgschaft dafür, die Forderungen der Portiers in absehbarer Zeit durchzusetzen.

Abwehraktionen gegen die Verschlebung der Turnusse der Zugbegleiter.

Die „Arbeiter-Zeitung“ schreibt am 29. September 1912: Der Personenbahnhof in Stadlau bot am 27. d. M. um 5 Uhr nachmittags ein merkwürdiges Bild. Während der Durchfahrt des Budapester Schnellzuges und des Aufenthalts des Brünner und Marzeggger Personenzüge demonstrierten am Perron vor der Verkehrskanzlei einige Hundert Zugbegleiter in Uniform.

Alljährlich werden im Mai und im September die Diensturruhe des Zugbegleitungspersonals neu festgesetzt. Die Organisation hat den Bahnverwaltungen seit längerer Zeit das Zugständnis abgerungen, daß die Vertrauensmänner des Personals zur Feststellung der Diensturruhe beigezogen und die Wünsche des Personals berücksichtigt werden. Die Vertrauensmänner werden beigezogen, aber die Wünsche des Personals werden selten genug, bei der verstaatlichten St. E. G. fast nie berücksichtigt. Die Vertrauensmänner werden stets erst im letzten Augenblick von der neuen Dienstverteilung in Kenntnis gesetzt, so daß eine Aenderung schwer möglich ist. Bei jeder neuen Festsetzung müssen die Vertrauensmänner schwer ringen, daß die Diensturruhe nicht verschlechtert werden. So war es auch am 27. September 1912. Der Kontrollor Angerer vom Verkehrsinspektorat der Staatseisenbahn und auch der Vorstandstellvertreter des Bahnbetriebsamtes Stadlau boten nun alles auf, um bei den Verhandlungen mit den Vertrauensmännern den Turnus zu verschlechtern. Als das Personal von dem schweren Kampf der Vertrauensmänner Kenntnis erhielt, versammelten sich innerhalb zwei Stunden mehrere Hundert Zugbegleiter. Um 1/2 5 Uhr nachmittags brachten die Vertrauensmänner die Mitteilung, daß die Wünsche des Personals berücksichtigt werden. Als um 5 Uhr die Versammlung ihrem Ende entgegenging, kam aus der Station die vertrauliche Mitteilung, daß sich der Kontrollor Angerer nach dem Weggehen der Vertrauensmänner geäußert habe, daß er trotzdem dafür sorgen werde, daß der verschlechterte Turnus eingeführt wird. Eine große Erregung benutzte sich der Versammlung und in fünf Minuten waren die zahlreichen Zugbegleiter zu einer Demonstration im Bahnhof erschienen. Die Vertrauensmänner begaben sich zum Inspektor, der die Aeußerung des Kontrollors in Abrede stellte. Lange Zeit bedrängte es, bis sich die erregten Zugbegleiter beruhigten. Die verantwortlichen Organe der Staatsbahnverwaltung mögen sich diesen spontanen Erregungsausbruch und die berechtigte Demonstration der Zugbegleiter zur Lehre nehmen und endlich aufhören, die Dienstverteilung zu verschlechtern. Das Personal wird sich die hinterlistigen Ausbeutungsmethoden nicht mehr länger gefallen lassen.

Protest der Wiener Zugbegleiter der Staatseisenbahngesellschaft.

Die Zugbegleiter der St. E. G. versammelten sich Samstag den 28. September abends, am Montag den 30. September und Dienstag den 1. Oktober 1912 im Arbeiterheim in Favoriten. Die Turnusvertrauensmänner berichteten über den harten Kampf, den sie in der Turnuskommission mit dem Kontrollor Angerer führen mußten. Wie weit die Ausbeutungsgelüste des Herrn Angerer reichen, beweist der Umstand, daß der Herr Vorstand des Bahnbetriebsamtes Wien selbst erklären mußte, daß einzelne Touren einfaß nicht zu fahren sind. Insbesondere ist es die Tour S 1/1271, die dem Personal eine bedeutende Mehrleistung aufbürdet, die notwendige Beistellung der 28. Partie aber verweigert wird. Charakteristisch ist, daß der Herr Angerer schließlich erklärte, er sehe die Unhaltbarkeit dieser Tour ohne Partievermehrung selber ein, aber der Turnus müsse trotzdem gefahren werden, weil es der Herr Oberinspektor Marsalik von der Direktion so will. Die 15 Minuten Uebernahmzeit wurde im neuen Turnus wieder nicht eingerechnet. Die Versammlung lehnte daher den Turnus einstimmig ab und beauftragte die Vertrauensmänner, dies dem Herrn Angerer mitzuteilen. Gleichzeitig beschloß die Versammlung einstimmig, die Vertrauensmänner durch eine entsprechende Aktion tatkräftig zu unterstützen. Auch das Wiener Personal hat also deutlich befunden, keinerlei Verschlechterung mehr hinzunehmen. Es ist die höchste Zeit, daß die 1. E. Staatsbahnverwaltung der berechtigten Abwehr des Personals Rechnung trägt.

stand des Erkennens ist scheußlich! Es muß etwas geschehen oder die Misere des Denkens richtet mich zu Grunde.“ Während, nach Lebensfeins Material zum mindesten, unter den Textarbeitern eine vorwiegend optimistische, unter den Bergarbeitern eine pessimistische Grundstimmung herrscht, läßt sich bei den Metallarbeitern keine einheitliche Stellungnahme zu ihrer Arbeit nachweisen. Wie wir aus ihren Antworten ersehen, raubt die Erkenntnis der Ungerechtigkeit und Hoffnungslosigkeit ihrer sozialen Lage vielen großstädtischen Metallarbeitern nicht nur jede „an sich“ mögliche Arbeitsfreude, sondern verbittert und verbittert auch ihre Gedanken während der Arbeit. Andere dagegen finden Freude an einer komplizierten Arbeit und richten ihre Gedanken während der Arbeit völlig auf ihre Tätigkeit, ja es scheint sogar, als ob bei einzelnen unter ihnen das gleichmäßig monotone Geräusch der Maschine den Denzprozess beeinflusst und teilt. So schreibt ein Metallarbeiter: „Wie oft verträume ich die Stunden an der Drehbank... In das rhythmische Knattern der Treibriemen auf den Transmissionscheiben nicht sich das vibrierende Kreischen und Wummen der großen Gußstücke... Dieser Schwall von disharmonischen Metallstimmen lagert sich wie eine flimmernde atafische Hohlkugel um die bewegte Maschine und um den, der sie bewacht... Die Klangfarbe der von Stahl und Eisen erzeugten Töne entspricht Worten, deren Rhythmus die Maschine bestimmt. Man hört auf, anders als in Rhythmen zu denken... Man dichtet und der Treibriemen standiert. Wie manches Gedicht verbanke ich dem metallenen Klängen der Drehbank.“ Bei dieser völligen inneren Anpassung des Menschen an die Maschine, bewirkt durch den Rhythmus der Arbeit, erscheint uns das Problem der Arbeitsfreude und der seelischen Last der Arbeit wiederum in völlig anderem Lichte.

Wie aus und im Arbeitslärm eine eigene Arbeitsdichtung aufwachsen kann, zeigen folgende Verse eines Schmiedegefellens, die zugleich eine treffende Antwort auf die hier von uns behandelte Frage enthalten:

Es klingt der Amboß unter meines Hammers Schlag,
Singt gar ein eigen Lied,
Bald klingt er jauchzend hell und fröhlich,
Bald aber wieder dumpf und bang.

Es klingt der Amboß unter meines Hammers Schlag,
Sein Klang tönt voll in meiner Seele wider,
Denn auch da drinnen grellt es, dumpf und bang,
Wenn man mir Fesseln schlägt, die Arbeit macht zur Last,
Doch lustig, heiter, wenn die Arbeit „Freude“.

Das Kontrollwesen auf der k. k. Nordbahn.

Vor nicht allzu langer Zeit wurde das Kontrollwesen auf der k. k. Nordbahn im „Eisenbahner“ einer kritischen Beleuchtung unterzogen. Die Verhältnisse sind seither nicht nur nicht besser, sondern geradezu unhaltbar geworden. Wir wollen uns nun mit einigen Personen eingehend beschäftigen, welche speziell das Lastzugpersonal „kontrollieren“. Seitdem der durch den neuerstellten Grundriss, man kann einem Bediensteten, den man nicht sieht, kein Signal geben, für die Nordbahner unsterblich gewordene Inspektor Redl das Feld seiner Betätigung auf die De. R. W. B. verlegt hat, wurden wir mit einem gewissen Herrn Schimtschik als Verkehrshindernis, Pardon, Verkehrskontrollor beglückt. Herr Schimtschik wäre nun ein schlechter Kontrollor, wenn er nicht zumindest in die Fußstapfen seines Vorgängers träte. Doch nicht nur das; Herr Schimtschik entdeckt — und welcher Kontrollor „entdeckt“ auf der Nordbahn nicht etwas — noch diverses anderes und läßt diese seine „Entdeckungen“ durch sogenannte Hauszirkulare publizieren. Es sind dies grauenhafte Dinge genug, die sich da vor dem gestrengen Auge des Instruktionshüters abspielen. Zum Beispiel: Ein Mann ist abgesprungen, noch bevor der Zug ganz zum Stillstand gelangte (laut Instruktion ist das Auf- und Abpringen, wenn der Zug sich nicht in allzu schneller Bewegung befindet, erlaubt), zu spätes Revidieren des Zuges und Aufstecken der Signallaternen (trotzdem die Wendezeit in Strafhof bei einem Zugpaar sogar bis auf 22 Meter zusammengepresst ist), Nichtöffnen der Bremshütentür während der Durchfahrt in Stationen (obwohl Fenster, gebrochen oder nicht, zum Hinaussehen vorhanden sind) und so fort mit Grazie. Wir hatten nun vor zirka 14 Tagen Gelegenheit, den guten Mann auf so einer Entdeckungsreise zu folgen. Sie war interessant genug, um hier wiedergegeben zu werden. Befragter Herr erschien in einem Zustand, der jeden nur etwas „schwarzen“ Kondukteur eine Disziplinarverhandlung einbringen würde, am Platze, wo der Zug sich löst und der vierte Mann, nachdem sie Signale aufgesteckt hatten, gerade im Begriff waren, den Zug zu revidieren. Mit etwas fallender Stimme herrschte er die beiden an: „Wo ist der Signalmann!“ Auf die Antwort: „Im Transito manipulieren“, schrie der Herr: „Waaas!? Manipulieren? Was heißt manipulieren!? Der Signalmann hat nichts zu manipulieren!“ (Die neueste Entdeckung.) Schlichtern erlaubte sich der Zugschlosser einzumenden: „Nun, er muß doch dem Zugführer den Zug ansagen.“ Darauf der Kontrollor: „Waaas ansagen!? Der wird doch nicht den ganzen Zug ansagen!“ Sprachs und ging, so gut es eben ging, von dannen, das stolze Bewußtsein mit sich tragend, den Zugbegleitern und dem zahlreich anwesenden Stationspersonal seine Würde vordemonstriert zu haben. Schon das Gespräch selbst spricht für den Zustand, und solche Leute werden auf das Lastzugpersonal losgelassen! Als eine besondere Geißel werden auch die zwei nur provisorisch eingeführten Lastzugsrevidoren, Herr Höscherl und Reshyba, empfunden. Ursprünglich mehr als Instruktozen gedacht, glauben sie wohl, weil nur provisorisch ernannt, ihre dauernde Notwendigkeit durch Massenanzeigen beweisen zu müssen. Sie huldigen, wie ihr Herr und Meister, ebenfalls dem neuen Grundriss: Man kann einem Mann, denn man nicht sieht, kein Signal geben, und es wird auch jeder, der nicht seine Bisage bei der Bremsen- und hinausredet, prompt angezeigt, so daß in den größeren Domizilstationen das Gerücht, man müsse absolut den Beamtenkörper um einige Mann verstärken, nicht mehr verstimmen will, was auch glaubhaft ist, da die „Schwarze Tafel“ in Wien, Rudenbürg, Prerau und Brünn niemals leer wird. Nun, ihr neunmal Weisen, so macht den Stiefel doch fertig und korrigiert auch die Instruktion, wenn euer nach 60 Jahren Eisenbahnbetrieb erstellter neuer Grundriss richtig ist, hat doch die Vorschriften keinen Sinn, während der Fahrt Signale zu geben und eventuell fortzuschleppen. Man ersieht daraus, zu welchen Konfusionen eine solche Auslegung der Signalvorschriften von Perionen führen kann, die, weil sie faktische Anstände im Exekutivdienst wenig oder gar keine vorfinden, durch kleinliche Schikanierung des Lastzugpersonals ihre Existenzberechtigung nachweisen wollen. Denn wo grobe Verstöße gegen die Instruktion vorkommen, da warten sie erst nicht, bis so ein Höscherl oder Reshyba daherkommt, das wird von jedem Zugführer angezeigt, weil bei dem heutigen Verkehr eben jeder seinen Mann stellen muß. Diese zwei Titularrevidoren sind sich wohl selbst dessen bewußt, daß sie bei den schlechten Staatsbahnfinanzen ein zu teurer Luxus sind, und wollen, da durch ihre Tätigkeit ja doch in alle Ewigkeit kein Eisenbahnunglück verhütet werden wird, wenigstens dem Nordbahnpenensionsfonds etwas auf die Beine helfen. Es wäre wahrhaft ein Verbrechen, hier ruhig zuzusehen, wie den Lastzugsbegleitern in der Zeit der Teuerung der Wohnungen und Lebensmittel, bei ihrem aufreibenden Dienst und niedrigem Verdienst die Kronen systematisch aus der Tasche gestohlen werden. Wir sind schon so weit, daß sich heute jeder, der in den Dienst geht, fürchtet, statt eine Krone zu verdienen um zwei gestraft zu werden. Dies betrifft nicht viel leicht junge Leute, die noch nicht Dienst zu machen verstehen. Leute, die selbst 10 bis 15 Jahre straflos dienen, ja sogar bis 20 Dienstjahre hinter sich haben und bereits jeden Dienst gemacht haben, die es jedoch, weil sie in einer unangünstigen Periode drin stecken und es noch nicht weiter bringen konnten, sind in Mitleidenschaft gezogen. An dem Einstellen dieser zwei Kontrollorgane offenbart sich so recht die Staatsbahnwirtschaft. Statt das Zugbegleitungspersonal um acht Premier zu vermehren, bezahlt man mit dem Geld zwei Antreiber! Galt österreichisch! Die kurze freie Zeit der Lastzugsbegleitung wird noch mit Schule, ewigen Belehrungen, Prüfungen und Einvernahmen ausgefüllt, alles zur Hebung der Dienstfreudigkeit. Doch nun fort so noch eine Zeitlang! Wer Wind sät, wird Sturm ernten, und da können einmal die Wogen so hoch gehen, daß über Nacht so ein interimistisch ernannter Kontrollor samt seinen Helfershelfern hinweggefegt wird. Einen Verzweiflungsausbruch wer-

den selbst die Klauseln des Geheimzirkulars der Regierung nicht verhindern.
 Daß es dazukommt, dafür sorgt schon das zu einem regelrechten Spießsystem ausgeartete Kontrollwesen auf der k. k. Nordbahn. Und unser guter Direktor Baron Bonhans? Er ließ sich zwar über alles Mögliche und Unmögliches informieren, sieht und hört aber nicht, wie das Lastzugsbegleitungspersonal ausgehungen und schikaniert wird, wie die Lirnisse von Jahr zu Jahr verschlechtert werden, wie diese Gruppe von Bediensteten, welche unter den schwierigsten Verhältnissen einen der aufreibendsten Dienste verrichtet, zur Verzweiflung getrieben wird. Er sieht aber auch nicht, daß der ganze Beamtenapparat, der da aufgebaut, um die meist geringfügigen, oft geradezu lächerlichen, aber aufgebauchten Lappalien zu behandeln, mehr kostet als ein großer Teil der Lastzugsbegleiter selbst. An ihn ergeht hiemit die dringende Bitte, hier endlich Remedur zu schaffen.

Der Kampf der Eisenbahner Spaniens.

Durch das Versprechen des spanischen Ministerpräsidenten Canalejas der Cortes, den beiden spanischen Kammern einen Gesetzentwurf über die Erhöhung der Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten vorlegen zu wollen, wurde im letzten Augenblick der Ausbruch des drohenden allgemeinen Eisenbahnerstreiks in Spanien verhindert.
 Die spanischen Eisenbahnbediensteten waren lange genug ein gefügiges Ausbeutungsobjekt. Wie in Oesterreich ist es auch in Spanien vornehmlich ausländisches und zwar in Spanien englisches Kapital, mit dem die Eisenbahnen gebaut und betrieben wurden. Auch in Spanien lieferte eine fahrlässige staatliche Eisenbahnpolitik dieses Gebiet der Verkehrseinrichtungen der privatkapitalistischen Ausbeutung aus. Die spanischen Regierungen verkehrten hierbei in so grober Weise die staatlichen Interessen und die der Bevölkerung, daß ihre Art Konzessionen zu erteilen, 6prozentige Staatsgarantien zu übernehmen und den Bau von Staatsbahnen auf Rechnung von Privatunternehmern besorgen zu lassen, eine der Ursachen war, die 1854 zur Revolution in Madrid und zum Sturz des absolutistisch-kerikalischen Ministeriums Bravo-Murillo führte.
 An den Folgen dieser Eisenbahnpolitik hat die Bevölkerung Spaniens und haben die spanischen Eisenbahnbediensteten bis in die gegenwärtige Zeit schwer zu tragen. Von den vier großen Eisenbahngesellschaften, die 1/3 der Linien in ihre Hände brachten, erzielte die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Micante im Jahre 1908 allein 69 Millionen Pesetas (26 Millionen Kronen) Reinüberschuß, die Nordbahngesellschaft 73 1/2 Millionen Pesetas (31 1/2 Millionen Kronen). Dabei sind die Löhne der Bediensteten elende und die Verhältnisse, unter welchen sie ihre Existenzen fristen, die denkbar schlechtesten. Dies illustriert am besten folgender Umstand: Die Bediensteten der andalusischen Eisenbahngesellschaft mußten heuer in den Streik treten, um die Aufhebung des „Montegio“, eines 4prozentigen Lohnabzuges durchzusetzen, der von der spanischen Eisenbahnverwaltung für eine fromme Stiftung eingehoben wird, die mit der Altersversorgung nur den Namen gemeinsam hat und die den Bediensteten nach vieljähriger Dienstzeit Bettefrenten von wenigen Centimos täglich gewährt. Der Sieg, den die andalusischen Eisenbahner bei dieser Gelegenheit errangen, deren Kampftätigkeit die Regierung und die Eisenbahner unterschätzten hatten, war ein vollständiger. Dieser Erfolg, der in den letzten Jahren rapid angewachsenen Eisenbahnerorganisation steht nicht vereinzelt da. Durch Streik oder Streifandrohung mußten im heurigen Jahre auch die Bediensteten anderer Bahnlagen die Wiederaufnahme entlassener Vertrauensmänner durchzusetzen.
 Die Organisation der spanischen Eisenbahnbediensteten: „La Union Ferroviaria Sociadada del Personal de Ferrocarriles de Espana“ ist eine einheitliche. Sie umfaßt 80 Prozent des Personals der verschiedenen Dienstzweige und der verschiedenen Bahnlagen. In der Einheitlichkeit dieser Organisation liegt deren Aktionsfähigkeit, Werbekraft und Stärke. Sie zählte am 1. Mai 1909 770 Mitglieder, im Jahre 1910 4417 Mitglieder, im Jahre 1911 24.226 Mitglieder, am 1. Mai 1912 55.000 Mitglieder und zählt gegenwärtig 70.000 Mitglieder. Die ersten Jahre des Organisationsbestandes waren dem Organisationsaufbau gewidmet. Heuer fand am 24. bis 29. Juli der erste Kongress der spanischen Eisenbahner statt. Dieser stellte folgende Hauptforderungen auf: Achtstundentag für die Werkstätten- und Streckenarbeiter; Neunstundentag für die Zugbeamten mit einer 50prozentigen Prämie für Ueberstunden; die Erhöhung aller Löhne um 25 Prozent; die Einführung eines obligatorischen Untersuchungsverfahrens gegen Angestellte, die entlassen werden sollen; die fakultative Altersversicherung für alle, die das 50. Jahr überschritten haben; die Festsetzung der Versicherungssumme auf die Hälfte des Gehalts nach 25jähriger, auf 75 Prozent nach 30jähriger und auf 80 Prozent nach 35jähriger Dienstzeit; zweijährige Beförderung; Freifahrt auf sämtlichen Bahnwegen und 20 Tage Ferien im Jahre.
 Da die spanischen Eisenbahngesellschaften die Forderungen des Personals ablehnten, leitete der Organisationsvorstand eine Abstimmung über den Eintritt in den Kampf ein. Den spanischen Eisenbahnern steht gesetzlich das Streikrecht zu, es muß aber der Streikausbruch eine Woche zuvor angekündigt werden. Die Bediensteten entschieden mit 65.409 Stimmen gegen 1418 Stimmen für den Streik und dieser war auf den katalonischen Bahnen bereits ausgebrochen. Dieser partielle Streik war um so empfindlicher, als durch ein Rahmlegen des Bahnverkehrs auf den katalonischen Linien eine der beiden Eisenbahnverbindungen unterbrochen wird, die an der West- und Ostküste Frankreichs und Spaniens den Bahnverkehr dieser beiden Länder vermitteln. Es werden die ungeheuerlichsten Gerüchte über Gewalt- und

Sabotageakte der Streikenden durch Zeitungsberichte in die Welt gesetzt. Hierüber schrieb der Barcelonaer Korrespondent des Pariser „Temps“, welche Zeitung sonst keine Gelegenheit vorbeigehen läßt, Streikende zu verleumden:
 „Was auch telegraphisch berichtet werden möchte, die völlige Ordnung hat nicht aufgehört unter den Streikenden zu herrschen, und es ist noch kein einziger Gewalt- oder Sabotageakt zu verzeichnen gewesen. Unter den Eisenbahnern herrscht eine lebhafteste Unzufriedenheit über die phantastischen Nachrichten, die von der Madrider und der auswärtigen Presse veröffentlicht wurden, Nachrichten offizieller Herkunft, für die man formell den Minister der öffentlichen Arbeiten, Villanueva, und den Sohn des Direktors der Madrid-Saragossa-Micante-Linie verantwortlich macht.“
 Die spanische Regierung hatte die Militärdienstpflichtigen der Jahrgänge 1907 bis 1912 einberufen, bemüht sich aber, den Ausbruch des Streiks durch Erzielung einer Einigung zwischen den Bediensteten und der Gesellschaft zu verhindern. Man war in den regierenden Kreisen über die Haltung nicht einig, die man einem Streik der Eisenbahner gegenüber einnehmen sollte. Der liberale Minister Moret und der frühere, konservative Ministerpräsident trat im Ministerrat für eine Vertagung des Wiederzusammentrettes der Cortes auf unbestimmte Zeit und für die Anwendung energischer Mittel ein. Die Eisenbahngesellschaften versuchten auch, dieser Situation Vorteile abzugewinnen und suchten eine Erhöhung ihrer Tarife durchzusetzen. Schließlich wurde das Zentralkomitee der organisierten Eisenbahnbediensteten durch die Erklärungen der Regierung bewegt, den Eintritt des Streiks bis zur Einberufung der Cortes einzustellen und das Zentralkomitee hat in diesem Sinne Weisungen in die Provinzen ergahen lassen.
 Die spanische Arbeiterschaft ist auf Seite der kämpfenden Eisenbahner. Der neunte Kongress der spanischen Sozialdemokratie hat eine Resolution angenommen, in der den Kampfenden die Hilfe der Partei in jeder Hinsicht zugesagt wird. In den Gemeinderat von Barcelona, dessen Mehrheit aus lerroullistischen Republikanern besteht, ist ein Vorschlag eingebracht worden, den Eisenbahner eine Unterstützung von 20.000 Pesetas zu gewähren. Der Gemeinderat ging jedoch über diesen Vorschlag zur Tagesordnung über und beschränkte sich auf die Annahme einer Sympathieerklärung. Für die Stimmung der Bevölkerung ist es bezeichnend, daß sich die sämtlichen Bewohner eines kleinen katalonischen Städtchens, Gix, bereit erklärt haben, den in diesem Ort wohnenden Arbeitern aus der eigenen Tasche für die Dauer des Streiks eine Unterstützung in der Höhe ihrer gewöhnlichen Löhne zu zahlen.
 Sollen wir, daß den spanischen Eisenbahner den Kampf endgültig erspart bleibt, daß die gebietende Größe ihrer Organisation allein Verbesserungen durchzusetzen vermag. Die spanischen Eisenbahner haben den Wert der einheitlichen Organisation erkannt und diese wird sie vorwärts führen in ihrem Existenzkampf.

Inland.

Glänzender Wahlsieg in Wien-Landstraße.

Bei der Stichwahl für das Reichsratsmandat im dritten Wiener Bezirk stand am 1. d. M. der sozialdemokratische Kandidat Julius Brochazka dem sozialdemokratischen Kandidaten Genossen Rudolf Müller gegenüber. Gewählt wurde unser Genosse Rudolf Müller mit 8214 Stimmen. Auf den christlichsozialen Kandidaten Brochazka fielen 7176 Stimmen, abgegeben wurden von den 18.434 Wahlberechtigten 16.783 Stimmen, also um 240 Stimmen mehr als bei der Hauptwahl. Leere Stimmzetteln wurden am Stichwahltag 1170 abgegeben, um 212 mehr als bei der Hauptwahl. Ungültige Stimmen wurden bei der Stichwahl 115 gezählt, gegen 33 bei der Hauptwahl.

Das Resultat der Stichwahl zeigt folgende Zusammenstellung:

	Hauptwahl	Stichwahl	
Müller	6718	8214	+ 1496
Brochazka	6072	7176	+ 1104

Bei der Hauptwahl erhielten die unterlegenen Kandidaten:

Der Deutschnationalen	1503	Stimmen
Der Deutschfreiwirtschaftlichen	585	„
Der Deutschsozialen	82	„
Der tschechische Separatisten	543	„
Zusammen	213	Stimmen

Von diesen Stimmen fiel der größere Teil dem sozialdemokratischen Kandidaten zu und dieser erachtet somit gewählt. Wir begrüßen somit die Wiederwahl unseres Genossen Müller als neuen Verfechter der Eisenbahnerinteressen im Parlament!

Treffend urteilt über diesen imposanten Wahlsieg die „Arbeiter-Zeitung“ vom 2. Oktober. Sie schreibt: Die Sozialdemokratie Wiens hat einen herrlichen Sieg errungen. Genosse Müller wurde gestern auf der Landstraße mit großer Majorität zum Reichsratsabgeordneten gewählt. Ueber die Reichensänder ist ein wahres Strafgericht niedergegangen und ihr Kandidat Brochazka blieb um 1038 Stimmen hinter Müller zurück. Damit ist das Urteil der Wiener Zunisierer des vorigen Jahres besiegelt und die Christlichsozialen werden nun auch auf den Trost verzichten müssen, daß ihre vorjährige Niederlage nur das böse Spiel des Zufalls war. Nach dieser Landstraße Wahl ist es nun jedem Auge sichtbar, daß die Mehrheit der Wiener Wähler von den Christlichsozialen nichts mehr wissen will. Ein volles Jahr lang wollten sie uns und sich selber erzählen, daß sie im vorigen Jahr nur überrollt worden seien und ihr Sturz nur dem Mangel ihrer Wachsamkeit und ihres zu geringen Eifers zuzuschreiben war. Nun waren sie aber gewarnt und gewarnt und bei der heurigen Wahl haben sie alles aufgebaut, was sie nur an Kraft und Kniffen besitzen, und nun wieder diese betäubende Niederlage. Das Urteil der Wähler war für sie heuer ebenso vernichtend wie im Juni des vorigen Jahres, und alle ihre verzweifeltsten Anstrengungen vermochten das

Kräfteverhältnis nicht zu verschieben. Das Urteil, das Wien vor einem Jahr über sie gesprochen, ist endgültig und die Bevölkerung Wiens hat es mit ernstem Bedacht und nicht in einer vorübergehenden Raune gefällt. Mehr Kraft als sie gestern aufgewendet haben, vermögen sie bei keinem anderen Wahlgang mehr aufzubieten, und darum gibt es für sie kein Aufstehen mehr — nicht bloß auf der Landstraße, sondern in ganz Wien; denn die Landstraße ist ja kein Wiener Ausnahmbezirk, sondern gerade dieser Bezirk, in dem Arbeiter, Bürger und Beamte, also alle Bevölkerungsschichten beisammen wohnen, ist für diese politische Stimmung der Bevölkerung Wiens typisch.

Bei der erdrückenden Mehrheit der Wiener Bevölkerung haben die Christlichsozialen ausgespielt. Dieses erfreuliche Ergebnis vermag auch die zufällige Begleiterscheinung nicht zu verschleiern, daß gestern die christlichsozialen Kandidaten für den Gemeinderat in Hünfhaus und für den Bezirksrat in Ottakring durchgedrungen sind; denn diese Erfolge verdanken sie nur ihrem Gewaltakt, im Oktober nach Wählerlisten wählen zu lassen, die im März angelegt worden sind.

Die Unfallstatistik der österreichischen Eisenbahnen.

Die von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen herausgegebene Unfallstatistik für 1911 enthält nach einer Zusammenstellung des „Eisenbahnblatt“ folgende interessante Daten: Die Anzahl sämtlicher versicherten Eisenbahnbediensteten in Oesterreich betrug 325.602 Personen, die insgesamt eine Lohnsumme von 445.789.059 Kronen bezogen. Die Zahl der im Jahre 1911 zur Anzeige gelangten Unfälle betrug 33.757. Unter den verschiedenen Veranlassungen dieser Unfälle entfällt auf das Auf- und Abblenden die höchste Prozentziffer, ihr zunächst kommen die durch Bewegen von Lasten verursachten Unglücksfälle; auf Zusammenstöße entfallen nur 22,18 Prozent. Von den angemeldeten 33.757 Unfällen begründeten 5628 einen Anspruch auf Entschädigung. Das finanzielle Ergebnis der Unfallstatistik ist folgendes: Einnahmen: Versicherungsbeiträge der Eisenbahnverwaltungen 19.077.005 Kr. 02 H., Ertragnis der Kapitalanlagen Kr. 4.398.600 57, Fonds vom Vorjahr Kr. 111.860.369 58, Kursgewinn an Effekten Kr. 16.517 74, Sicherheitsfonds vom Vorjahr Kr. 180.991 04; zusammen Kr. 135.533.484 95. Ausgaben: Unfallentschädigungen Kr. 132.106.728 34, außerordentliche Unterhaltungen an Sinterbliebenen von durch Betriebsunfälle Getöteten 5480 Kr., Verwaltungskosten Kr. 1.184.150 70, einmalige Widmung an den Wohlfahrtsfonds für Errichtung von Rekonvaleszentenheimen 200.000 Kr., rückständige Versicherungsbeiträge für die Vorjahre Kr. 6394 33, Staatsaufsichtsgebühren 5000 Kr., Abschreibung an Inventar Kr. 14.849 94, Abschreibung an Realitäten Kr. 7907 83, buchmäßiger Kursverlust an Effekten Kr. 1.747.032 30, Dotierung der Sicherheitsfonds Kr. 180.941 51, Beiträge zum Pensionsfonds der Bediensteten 75.000 Kr.; zusammen Kr. 135.533.484 95. Die erste Post Unfallentschädigung per Kr. 132.106.728 34 setzt sich wie folgt zusammen: Seilverfahrenrenten an Verletzte Kr. 1.969.299 55, Renten für Erwerbsunfähige Kr. 7.689.903 30, Renten für Sinterbliebene Kr. 2.475.153 88, Beerdigungskosten Kr. 21.752 20, Abfertigung an Witwen bei Wiederbelebung Kr. 30.330 06 (nach § 7 des Unfallversicherungsgesetzes erhält die Witwe im Falle der Wiederbelebung den dreifachen Betrag ihrer Jahresrente als Abfertigung), Kapitalauszahlungen nach §§ 41 und 42 des Unfallversicherungsgesetzes Kr. 3183 48, Deduktion Kapitalien Kr. 119.917.105 87. Die Zahl der Schiedsgerichtsklagen betrug 623, wozu unerledigt vom Vorjahr 135 kamen, zusammen 758 Klagen; hievon blieben 167 unerledigt, 8 wurden zurückgezogen, 13 ausgeglichen und 570 fanden Erledigung vom schiedsgerichtlichen Erkenntnis, davon wurden 456 (80 Prozent) als unbegründet abgewiesen. In 114 Fällen (20 Prozent) wurde dem Klagebegehren vollständig oder teilweise stattgegeben.

Das Personal der österreichischen Staatsbahnen.

Am Schlusse des Jahres 1911 standen bei den österreichischen Staatsbahnen 545 Staatsbeamte, 125 Staatsdiener, ferner 102.902 Staatsbahnbedienstete (15.279 Beamte, 551 Beamtinnen, 21.517 Unterbeamte, 65.339 Diener, 216 nicht eingereichte Bedienstete) in Verwendung. Hievon waren dem Eisenbahnministerium und seinen Hilfsämtern 1352 Bedienstete und den Staatsbahndirektionen (Zentraldienst) 8791 Bedienstete zugeteilt. Außerdem waren bei den Staatsbahnen 120.000 Arbeiter (darunter 22.000 nichtständige, dann 12.000 Aushilfs- und jugendliche Arbeiter) beschäftigt.

Als Heilmittel gegen Unfallfolgen — Kleinere Renten.

In der Zeitschrift „Die Industrie“, dem Organ des Zentralverbandes der Industriellen Oesterreichs, stand kürzlich eine Notiz, die so recht die Müßiggangigkeit und Brutalität unserer diversen Plasmacher kennzeichnet. Dieselbe lautet folgend:

Rentenunfälle. In einem angesehenen ärztlichen Nachschrift legt eine anerkannte Autorität, Geheimrat Exner, seine Erfahrungen über nervöse Unfallkrankungen nieder. Wie er beweist, bleiben schwere Verletzungen in der Regel ohne nervöse Unfallfolgen, wenn dem Verletzten kein Schadenersatz winkt, weil er dann keinen Veranlassung wieder aufnehmen muß. Dort aber, wo die Haftpflicht eines dritten oder eine Unfallrente in Aussicht steht, kommen nach den gemeinschaftlichen Erfahrungen aller Ärzte Nebenfolgen sehr häufig vor. Es beginnt der berühmte Kampf um die Renten, die Rentenhygiene, die Suggestion des Verletzten selbst, verstärkt durch die Ratsschläge seiner Umgebung. Das Verlangen nach der Rente ruft eigentlich erst die Krankheit hervor. Professor Exner empfiehlt zur Abhilfe die Abfindung kleinerer Rente. Jedemfalls wird man diese Erfahrungen bei Reform unserer Unfallversicherung gründlich verwerten müssen.

Das ist doch human! Die in der harten Fron der Geldsacklast zu Krüppel gewordenen Arbeiter sollen am besten gar keinen Anspruch auf „Schadenersatz“ haben, weil die Hoffnung darauf „nervöse Folgen“ für die armen Teufel haben könnte! Bevor die Herren „ihre“ Arbeiter

dieser Gefahr aussetzen, wollen sie lieber keine Goffnung bei ihnen erwecken. Und wenn einen solchen Krüppel diese Krankheit, die sogenannte „Rentenhygiene“, wie es so schön heißt, doch erfaßen sollte, dann gibt es nur ein propädeutisches Mittel: eine kleine Abfindung!

Aufreizender Wahnsinn.

Nach keine Woche vergeht, an dem nicht die bürgerliche Presse über die Ergreifung oder Verurteilung von Sacharinsmugglern zu berichten weiß. Man sucht diesen Süßstoff, der zirka 400mal süßer ist als Zucker, nach Oesterreich hereinzuschmuggeln. Und warum? Weil Oesterreich, obwohl es selbst ein sehr bedeutendes Zuckerproduktionsland ist, infolge seiner hohen Zuckerteuer und den wucherischen Praktiken der kartellierten Zuckerfabrikanten die höchsten Zuckerpriese der Welt hat. Da aber die österreichische Bevölkerung gleichzeitig auch sehr arm ist, so ist die Nachfrage nach dem billigen Sacharin eine sehr bedeutende. Nun darf aber Sacharin in Oesterreich weder eingeführt noch verkauft werden (außer in Apotheken als Medizin), und zwar einzig deshalb, damit den kartellierten Zuckerwucherern keine Konkurrenz erwidert, die ihre wucherischen Preistreiberien behindern könnte. Ja, der Schutz dieser Wucherer geht so weit, daß die Regierung sich dreist über Beschlüsse des Hauses der gewählten Volksvertreter hinwegsetzt. Bekanntlich wurde im vorigen Herbst der sozialdemokratische Antrag auf Aufhebung des Sacharinverbotes angenommen. Trotzdem rührte die Regierung keinen Finger, um diesem Willen der Mehrheit der gewählten Volksvertreter nachzukommen und als die Sozialdemokraten beantragten, der Regierung deshalb die Mißbilligung auszusprechen, lehnten die Regierungsnachfolger diesen Antrag ab. Ist es aber nicht ein aufreizender Wahnsinn, wenn man von Staatswegen ein von der gesamten Bevölkerung erwünschtes, billiges Genussmittel mit Gewalt vom Verkehr ausschließt, um die Bevölkerung der Profitgier einiger Wucherer mit Haut und Haaren auszuliefern?

Kapitalistische und genossenschaftliche Volksernährung.

In der „Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung“ behandelt H. v. Fürer die galizische Eierverwertungsgenossenschaft in Lemberg. Die Genossenschaft, die namentlich mit der Großverkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine arbeitet, hat in den ersten sieben Monaten ihres Bestehens 3 1/2 Millionen Eier (22 Waggons), in den folgenden sechs Monaten aber schon 8 Millionen (49 Waggons), zusammen für fast 800.000 Kr. abgesetzt. Der Wiener Markt blieb ihr bisher verperrt, da er ganz von den Spekulanten beherrscht ist, die oft Millionen Eier verderben lassen, um die Preise hochzuhalten. In Krakau, wo der Magistrat ein Magazin errichtete, gelang es, den Preis der Eier im letzten Winter von 14 H. auf 8 H. zu drücken.

Ausland.

Der bayerische Verkehrsminister gegen das Koalitionsrecht der Eisenbahner.

In der bayerischen Abgeordnetenkammer gab der Verkehrsminister v. Seidlein bei der Beratung des Eisenbahnnetzes eine grundsätzliche Erklärung über die Stellung der bayerischen Staatsregierung und besonders der Eisenbahnverwaltung zum Süddeutschen Eisenbahnerverband und zum Streikrecht der Eisenbahner ab. Ausgehend von der Aeußerung des liberalen Abgeordneten Dr. Günther: „Solange das Staatswohl nicht gefährdet ist, kann jede Partei sich ausleben“, erklärte der Minister v. Seidlein:

„Die Verkehrsbeamten und Arbeiter müssen sich darüber klar sein, daß sie im Interesse des Staates und des Dienstes kein Recht auf Arbeitseinstellung haben und daß sie keinen Organisationsangehörigen dürfen, die dieses Recht als zulässig erachten, gleichviel, ob es freie, christliche oder sonstige Gewerkschaften sind. Soweit sich aber Beamte und Organisationen auf gesetzlichem Boden bewegen und das staatliche Interesse nicht verletzen, legt ihnen die Regierung keine Schwierigkeiten in den Weg.“

Wie schon der frühere Minister v. Frauendorfer, erklärte auch Herr v. Seidlein, daß es nicht nötig sei, auf dem Boden des Beamtengesetzes, etwa durch ein Disziplinarverfahren, festzustellen, ob der Süddeutsche Eisenbahnerverband ein politisches oder sozialistisches Gebilde sei, und ob daher der Beitritt zu diesem Verband den Beamten der Verkehrsverwaltung verboten werden könne. Nach wie vor lasse sich jedoch die heutige Regierung wie die frühere von dem Grundsatz leiten, daß Angehörige der Sozialdemokratie sich von selbst von der Beamteneigenschaft ausschließen und daß der Staat die Pflicht habe, alle Bestrebungen zu bekämpfen, die das Streikrecht für die Eisenbahner beanspruchen oder begünstigen.

Katholische Lokomotivführer.

Manche Leute haben bisher geglaubt, daß die leider recht häufigen Eisenbahnunfälle in Bayern aus Ueberanstrengung des Betriebspersonals und ähnlichen Ursachen resultieren. Mit nichten! Die mangelnde Kenntnis religiöser Dinge ist daran schuld und deshalb hat die schwarze Regierung in Bayern die Prüfung der Bahnbeamten auch auf Bibelfestigkeit und die Kenntnis der katholischen Hierarchie ausgedehnt. So werden bei der Inspektion München-Hauptbahnhof den Prüflingen die folgenden Fragen vorgelegt: Wie heißen die bayerischen Erzbischöfe? Wo ist das Konsistorium und wie heißt sein Vorstand? Wie heißen die Evangelisten? Wäre es nicht noch vorteilhafter, überhaupt nur Leute einzustellen, die die Kaplanprüfung bestanden haben? Das würde das Vergnügen an der Fahrt ins bessere Jenseits zweifellos steigern.

Alkoholabstinenz auf den norwegischen Eisenbahnen.

Das norwegische Storting hat mit 61 gegen 59 Stimmen beschlossen, allen Gebrauch von Spirituosen in Eisenbahnhäusern zu verbieten. Dieses Ver-

bot, unter das auch solche Spirituosen fallen, die der Reisende mitbringt, soll baldigst in Kraft treten. Das ist ein vernünftiges Verbot, denn das Trinken der Bahngänge im Dienst ist höchst gefährlich, das Trinken von Passagieren im Zug ist für die übrigen oft mit Störung und Belästigung verbunden.

Ein Streik in China.

Santau hat soeben einen Verkehrsstreik durchgemacht. Es gab dort früher 800 Mietwagenführer, jetzt sind es deren 2000. Diese 2000 Leute verlangten eine Herabminderung des Mietpreises, den sie für ihr Gefährte zahlen. Sie zahlten bisher 800 Kupfercents per Tag und baten, jetzt nur 700 zahlen zu brauchen. Eine Abordnung von hundert Mietwagenführern wurde von den Vermietern empfangen. Diese lehnten die Bitte ab und daraufhin wurde der Streik erklärt; gleichzeitig begann eine Jagd auf die Mietwagenführer, die weiterarbeiteten. Die Regierung intervenierte und die Streikenden wurden unter der Beschuldigung verhaftet, „die Arbeitsfreiheit anzufassen“ zu haben. Der Streik war damit beendet, aber er ist interessant als Ausdruck der erwachenden chinesischen Arbeiterolidarität.

Aus dem Gerichtssaal.

Die Strafschutz gegen die Eisenbahner in Deutschland. Aus Leipzig wird berichtet: Die dritte Strafkammer des Landgerichtes verurteilte den Lokomotivführer Morgner aus Reichenbach-Vogtland, der am Abend des 10. Juni das Eisenbahnunglück bei Gashwitz verursachte, wobei drei Personen getötet und 28 zum Teil schwer verletzt wurden, wegen Verletzung eines Eisenbahntransports, verbunden mit fahrlässiger Tötung und Körperverletzung zu einem Jahr und drei Monaten Gefängnis. In der Verhandlung wurde festgestellt, daß die Signaleinrichtungen auf dem Bahnhof Gashwitz vollkommen in Ordnung waren und Morgner das Haltesignal fahrlässig überfahren hatte.

Der Zugzusammenstoß in Zlitt. Am 24. Juni 1911 fuhr der Lastzug Nr. 78 in Station Zlitt ein. Auf der Strecke zwischen dem Hauptsignal und der ersten Weiche holte dieser Lastzug die Lokomotive des Lastzuges Nr. 71 ein, welche eben, nachdem sie zwecks Verschiebes auf die Strecke gefahren war, auf das Geleise Nr. 3 mit drei Wagen zum Zug Nr. 71 zurückfuhr. Der Zug Nr. 78 fuhr die Maschine des Zuges Nr. 71 mit solcher Beschleunigung an, daß der letztere auf das Geleise Nr. 3 mit großer Gewalt getrieben wurde und dortselbst einige Waggons zertrümmert wurden und zwei Waggons entgleisten. Nebenbei wurden beide Lokomotiven fast beschädigt, die Drähte der Einfahrtssignale überzogen, acht Personen vom Personal verletzt. In dem eingeleiteten Disziplinarverfahren behauptete das gesamte Personal des Zuges Nr. 78, dessen Zugführer Anton Kubaschek war, daß sowohl das Vorriginal als auch das Hauptsignal auf „Frei“ gestellt gewesen war. Insbesondere wollte dieses Personal noch bemerkt haben, daß der Wächter Anton Motejl in einer Entfernung von 120 Metern vor dem Einfahrtssignal weißes Licht dem Zug Nr. 78 entgegengehalten habe. Der Verkehrsleiter der Station Zlitt, Stationsmeister Rudolf Tomski, der Stationsvorstand Wenzel Janda, dann zwei Wächter und weiter das Personal des verbleibenden Zuges Nr. 71 bestätigten hingegen, daß sowohl das Vorriginal als das Hauptsignal auf „Halt“ gestanden sei, als der Zusammenstoß sich ereignete. Der Wächter Motejl, welcher früher angegeben hatte, daß er vor seiner Bude gestanden und dem Zug Nr. 78 mit der Laterne das Haltsignal gegeben habe, änderte seine Aussage plötzlich dahin ab, er sei in der Bude gewesen und habe dort geschlafen, er habe daher weder das Signal auf „Frei“ noch auf „Halt“ gegeben. In Schluß sei er deshalb versunken, weil er seit längerer Zeit krank sei; bereits früher und auch nach dem Unfall sei er von krankhaftem Schlaf befallen worden. Es wurde nun gegen den Lokomotivführer und Geizer des Zuges Nr. 78 sowie gegen den Zugführer Anton Kubaschek das Strafverfahren wegen der Uebertretung des § 432 St.-G. eingeleitet. Bei den zwei vor dem L. L. Bezirksgerichte in Frauenberg (Bezirksrichter Bich) gepflogenen Hauptverhandlungen bestritt das Zugbegleitungspersonal des Zuges Nr. 78 abermals, daß dieser Zug freie Fahrt in die Station hatte; das Stationspersonal und das Personal des Zuges Nr. 71 wiederum mit voller Bestimmtheit, daß das Vor- und Hauptsignal auf „Halt“ stand. Angesichts dieser Sachlage erkannte das Gericht auf Sachverständigen, und zwar erfolgte die Bestellung des Nebenbeteiligten Alois Borik in Wilsen als Sachverständiger, trotz Protestes der Verteidigung welche darauf hinwies, daß Alois Borik die Einvernahme im Disziplinarverfahren führte und nicht unbefangene sei; als zwei Sachverständiger wurde Josef Kreszl, Stationsvorstand in Frauenberg, bestellt. Das Gutachten dieser Sachverständigen lautete dahin, daß, nachdem in Zlitt das Vor- und Hauptsignal in mechanischer Abhängigkeit vom Blockapparat sei und dieses Signal nur dann auf „Frei“ gestellt werden könne, wenn die Weichen in der Gerade sich befinden, im vorliegenden Falle jedoch zufolge des Verschiebes die Weichen nicht in der Gerade waren und außerdem der Blockapparat vollständig in Ordnung gefunden worden ist, es nicht möglich gewesen sei, daß der Semaphor auf „Frei“ gezeigt habe. Es seien deshalb die Aussagen derjenigen Zeugen welche die Signale auf freie Einfahrt stehend bemerkt haben wollen, nicht glaubwürdig. Der Einwendung der Verteidigung, daß der Verich mit Rücksicht auf den zu erwartenden Zug Nr. 78 nicht mehr vorgekommen werden durfte, begegnete die Sachverständigen dadurch, daß sie anführten, es sei die Vornahme des Verschiebes dringender notwendig gewesen, weil gleich darauf der Personenzug erwartet wurde. Auf Grund hauptsächlich dieses Sachverständigengutachtens erkannte das Gericht den Maschinenführer, Geizer und auch den Zugführer Anton Kubaschek für schuldig und verurteilte den Lokomotivführer zu 4 Tagen, den Geizer zu 3 Tagen und den Zugführer zu 5 Tagen schwerer Arrests. Motejl wurde freigesprochen, weil der Richter annahm, daß er nur zufolge Krankheit, ohne sein Verschulden, einschließe. Ueber die Berufung fand am 28. d. M. die Verhandlung vor dem L. L. Kreis- als Berufungsgerichte in Budweis unter dem Vorh. des Oberlandesgerichtspräsidenten Puhank a. J. statt. Von Seiten der Verteidigung wurde darauf hingewiesen, daß nach Aussage der Zeugen zwecks Aufschahrt des Zuges Nr. 78 aus der Station die Weichen entsprechend gestellt waren, woraus geschlossen werden müsse, daß auch die Einfahrt durch Stellung der Einfahrtssignale auf „Frei“ vorbedacht waren, ferner daß der Zug Nr. 71 vom Geleise Nr. 1 auf die Strecke fuhr, woraus sich ergebe, daß die bezügliche Weiche in die Gerade gestellt war und deshalb auch das Vor- und Hauptsignal auf freie Fahrt gestellt worden sein konnte; entscheidend sei der Moment, in welchem der Zug Nr. 78 den Semaphor passierte, in diesem Moment konnte aber das Signal auf „Frei“ stehen und gleich darauf konnte derselbe wieder auf „Halt“ gestellt worden sein, dies freilich zu spät; endlich sei es nicht ausgeschlossen, daß die Vorrichtungen in Bezug auf die Lichterscheinungen aussetzen, wie es in Zlitt und anderwärts auch schon geschehen ist. Die Aussagen vom Stationspersonal und dem Personal des Zuges Nr. 71 seien nicht glaubwürdig.

ebenfalls sei keineswegs festgestellt, daß der Wächter Motejl wirklich verschlafen habe, welcher übrigens vom Dienste hätte längst beurlaubt werden sollen, falls er wirklich krank ist. Der Gerichtshof gab nach längerer Beratung der Berufung Folge und sprach sämtliche Angeklagte frei. Die Verteidigung für Anton Kubajel führte Dr. M. C. Klein, Advokat in Pilsen. Der Lokomotivführer und Zeiger wurden von den Herren Dr. Kerner und Dr. Kail in Prag vertreten.

Ein Eisenbahnhaftpflichtprozeß. Vor dem Wiener Handelsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Wolfen wurde am 1. d. M. ein Haftpflichtprozeß gegen das Eisenbahnunternehmen zu Ende geführt, den der Vater des 19-jährigen Maurergehilfen Ludwig Biegl für seinen verunglückten Sohn gegen die Nordbahn, beziehungsweise das Eisenbahnunternehmen durch Dr. S. P. Kerner eingeleitet hatte. Ludwig Biegl war am 13. November 1910 in Ungarn in den Personenzug eingestiegen, um nach Strahof zu fahren, wo er Arbeit gefunden hatte. Der junge Mann hatte, wie er gestern als Zeuge angab, das Klosett aufgesucht, war beim Verlassen desselben durch einen heftigen Ruck des Zuges an eine gegenüberliegende Tür geschleudert worden, die offen war, und stürzte ab. Ein gerade auf dem entgegengekehrten Geleise kommender Lastzug hatte ihm beide Beine abgeführt. Erst eine Stunde später bemerkte ein Lokomotivführer eines dritten Zuges den scheinbar verunglückten auf den Schienen liegen, worauf er in Gänserndorf verborgen und dann mit dem nächsten Zug nach Wien gebracht wurde, wo er nach zehn Monaten so weit hergestellt war, daß er jetzt ein links künstliches Bein hat, der rechte Fuß fehlt gänzlich. Dr. Tausch beehrte ein Schmerzensgeld von 40.000 Kr., ferner 533 Kr. für die künstlichen Füße und 210 Kr. monatliche Rente, da der Kläger als Maurergehilfe bis jetzt täglich 5 Kr. verdient hatte und einen Verdienst von 7 Kr. täglich erreicht hätte. Nach Vernehmung von Zeugen sprach der Senat dem Verunglückten zu Gunsten der Vormundschaftsbehörde ein Schmerzensgeld von 15.000 Kr. und 533 Kr. Heilungskosten sowie eine Rente von 120 Kr. monatlich für die Dauer seiner Erwerbsunfähigkeit zu. In der Begründung führte Oberlandesgerichtsrat Dr. Wolfen aus, daß die Bahn für die Entstehung im Verkehr, durch welche infolge Verschuldens ihrer Organe der Unfall des Klägers herbeigeführt wurde, haftbar sei, da sie das behauptete Selbstverschulden des Verunglückten zu beweisen nicht in der Lage war.

Ein eingegangener kirchlicher Bernaberer. Die elektrische Lokalbahn Jungsbrunn-Hall hat in Hall nur wenige Minuten zur Umkehr Aufenthalt. Der Zugführer Alois Vogelsberger hatte am 14. Jänner 1912 diesen Aufenthalt für ein dringendes Bedürfnis benötigen müssen und die alltägliche Rangierung einem Kollegen übergeben. Als er zurückkam, war der Rotorwagen etwas unanständig auf die stehenden Personenzüge, in welchen Passagiere bereits Platz genommen hatten, aufgefahren, von denen einige ein wenig geschüttelt wurden. Alle nahmen das „Erlebnis“ auf dem „Bügel“ heiter auf, nur der Staatsbahnoffizial S. A. S. in seiner Christlichkeit kannte die Vorschriften und nahm es schief; das läme davon, schrieb er, wenn die Zugführer saufen gehen — der Abort befindet sich nämlich merkwürdigerweise in dem gegenüberliegenden Gasthof — (sic Bahnverwaltung!); dann suchte er noch den Verletzten den Zug ab und eiferte die Leute an, sich krank zu melden. Während der ganzen Rückfahrt konnte sich der Herr nicht genug tun, den bedrängten Zugführer zu beschuldigen und in einem Ton zu beschimpfen, als wäre er mindestens Bahninsektor. Natürlich fehlte auch die Anzeige wegen dieser Gefährdung der Sicherheit des Publikums nicht. Strafrechtliche und bahnamtliche Untersuchung wurde, begreiflicherweise nach dem schon gewohnten umständlichen Verfahren, eingestellt, nicht aber die Strafanzeige, die Vogelsberger gegen den großmäuligen Gast und kirchlichen Eisenbahner S. A. S. angestrengt hatte. Nachdem die Anzeige beim k. l. Bezirksgericht Hall wegen der dort vorgebrachten neuerlichen Beschuldigungen des „Kollegen“ S. A. S. von unserem Vertreter Dr. Gruener ausgedehnt worden war, ist S. A. S. nach Häglich zusammengebrochenem Wahrheitsbeweis der Ehrabschneidung schuldig erkannt und zu einer größeren Geldstrafe und Tragung der ziemlich angewachsenen Kosten verurteilt worden. Das Urteil ist endlich rechtskräftig und der kirchliche Anzeiger damit abgetan.

Zusammenstoß in Brüx. Vor dem k. l. Bezirksgericht in Brüx standen am 2. Oktober 1912 unter der Anklage gegen die Sicherheit des Lebens nach § 432 St. G. der Lokomotivführer Franz Wappriß, der Verschieber Wegwart und der Oberverschieber Feig, sämtliche wohnhaft in Brüx. Die Anklage legte den Beschuldigten zur Last, daß sie durch Nichtbeachtung ihrer Vorschriften, beziehungsweise durch Unachtsamkeit am 12. August 1912 einen Zusammenstoß zwischen einer Equipage und dem Zug verschuldet hätten. Die Verteidigung Wegwarts hatte Herr Dr. Kornfeld, Advokat in Brüx, die Verteidigung des Wappriß Herr Dr. Friedrich Klein, Advokat aus Aussig, übernommen; derselbe übernahm auch während der Verhandlung die Verteidigung des Oberverschiebers Feig, auf welchen die Anklage erst während der Verhandlung ausgedehnt wurde. Der Anklage lag folgender Tatbestand zugrunde: Am 12. August 1912, nach 8 Uhr abends, schob eine Lokomotive, auf der der Angeklagte Wappriß als Führer war, zwei Waggons vom Bahnhof Brüx zum Nachschicht. Den Schub leitete der Oberverschieber Feig. Als der erste Wagen die hinter dem Zentrumschacht führende Ueberführung — es kreuzt hier die Bezirksstraße die zum Nachschicht führende Schlepplahn, ist jedoch durch Schranken nicht gesichert — befuhr, kam in der Richtung von Brüx ein Wagen herangefahren und wurde das eine Pferd dieses Wagens von dem Waggon gestreift; der Reiter rief seine Pferde mit aller Macht zur Seite, so daß diese und der Wagen, in welchem sich der Inspektor Knöche befand, in den Straßengraben fielen. Hierbei wurde ein Pferd leicht verletzt, während der Reiter und der Inspektor mit dem bloßen Schrecken davonkamen. Bei der Verhandlung, zu welcher ein umfangreiches Zeugenmaterial vorgelegt war und der als Sachverständiger Herr Inspektor Ortmund zugezogen wurde, stellte es sich heraus, daß die Maschine, wie gewöhnlich, kurz vor der Ueberführung stehen blieb, daß ein Mann — der Verschieber Wegwart — vorauslief, sich überzeugte, daß die Bahn frei ist und hierauf dem Lokomotivführer das „Vorwärts!“-Zeichen gab. In diesem Moment sei der Wagen im raschen Trab herangefahren gekommen, und obwohl Wegwart mit der Laterne sowohl dem Wagen als auch dem Zug Halbesignale gab, sei der Reiter bis knapp zur Ueberführung herangekommen und erst da habe er die Pferde zur Seite gerufen. Der Zeiger gab über Befragen des Verteidigers Dr. Klein an, daß er das „Vorwärts“-Signal gehört habe, daß sich daraufhin die Lokomotive langsam in Bewegung setzte und knapp darauf der Lokomotivführer Wappriß Kontraktionsdampf gab, worauf der Zug, der erst im Anfahren gewesen sei, auf ganz kurze Distanz stehen geblieben wäre. Er habe nicht gewußt, warum plötzlich Kontraktionsdampf gegeben werde, und erst auf das Krachen hin wußte er, daß irgend etwas geschehen sei. Der als Sachverständiger beigezogene Inspektor gab über Befragen der Verteidiger an, daß keiner der angeklagten Personen ein Verschulden beigemessen werden könne. Der Lokomotivführer habe alles getan, was in seiner Macht stand, um einen Zusammenstoß zu verhindern, was ihm auch gelungen sei. Dem Oberverschieber Feig treffe deshalb kein Verschulden, weil es sich um eine Fahrt gehandelt hat und bei welcher sich derselbe unmöglich, wie es in den Anweisungen heißt, so

posieren könne, um alles zu übersehen. Sein Aufenthalt auf der Lokomotive sei mit Rücksicht auf die Fahrt und auf die beim Zentrumschacht vorzunehmenden Manipulationen das Richtige gewesen. Auch dem Verschieber Wegwart könne man ein Verschulden nicht zur Last legen, da derselbe dem Zug vorausgegangen ist, die Aussicht bei der Straßenkreuzung eine gehinderte sei und er durch das Geben der Halbesignale alles getan habe, was Anweisungen und menschlicher Verstand erfordert. Die Verteidiger plädierten hierauf auf Freisprechung sämtlicher Angeklagten, indem sie darauf hinwiesen, daß derartige Vorkommnisse nur dem unübersichtlichen Terrain zuzuschreiben sind, und daß ein Verschulden keinem der Beteiligten zur Last falle. Der Richter schloß sich diesen Ausführungen an und sprach sämtliche Angeklagten von der ihnen zur Last gelegten Uebertretung frei.

Streiflichter.

Eine glänzende Charakterisierung der Gelben. Die von den Unternehmern ins Leben gerufenen Arbeitervereinigungen zur Hemmung der „roten Flut“ haben bei einem Teil der Unternehmer bereits ausgespielt. Das Geschäft ventiliert sich nicht. Das investierte Kapital trägt zu wenig. Zudem kommt noch, daß alle Versuche der Unternehmer, die Arbeiterschaft aus den Gewerkschaften zu locken und sie den von den Arbeitgebern errichteten und reichlich unterstützten gelben Vereinigungen anzuschließen, mit einem kläglichen Ergebnis gendert haben. Darüber gibt es wohl keinen Streit, höchstens noch in der Schriftleiterpresse, die für gutes Geld immer noch Zutreiberdienste zu den von den bornierten Scharfmachern mit großen Opfern erhaltenen gelben Vereinigungen besorgen. Leider gibt es da und dort Arbeiter, die nur infolge eines Charakterdefektes den gelben Schwindel mitmachen, die aber dank ihrer verschwindenden Minderheit dem Proletariat nichts anzuhängen vermöchten. Daß die Arbeiterschaft über das gelbe Gesindel nicht allzu hart urteilt, findet jetzt eine Bestätigung in einer Betrachtung des konservativen „Reichsboten“, eines Blattes, das das Organ eines großen Teiles der Schlotbarone ist. Der „Reichsbote“ schreibt: „Wir verschließen uns den ersten Bedenken nicht, zu denen diese wertvolle Bewegung unserer Verstandnis nach Anlaß gibt, wenn wir auch die Entwicklung von vornherein vorurteilslos und ohne grundsätzliche Gegnerschaft verfolgen. Aber man wird sich nicht verhehlen können, daß hier schwere und oft kaum zu vermeidende Gefahren für den Charakter der angeschlossenen Arbeiter und damit auch der von ihnen begründeten Organisation vorhanden sind. Es ist nun einmal nur zu menschlich, daß gewisse äußere Vorteile und Ausichten schwache Charaktere verlocken können, sich einer solchen, von den Arbeitgebern begrüßten und unterstützten Organisation anzuschließen, auch wenn sie mit dem Herzen vielleicht in ganz anderen Lagern stehen. Die Gefahr ist ohne Zweifel groß, daß durch die Wertvereinsbewegung in die Kreise unserer Industriearbeiterschaft der böse Geist einer charakterlosen Streberei und Liebedienerei, auch eines gewissen Spitzels- und Denunziantentums sich einzuschleichen vermöchte. Wir können es darum gut verstehen, wenn ernste Leute mit einer gewissen Besorgnis oder zumindest nicht mit vollem Vertrauen diese wirtschaftsfeindliche Organisation sich entwickeln sehen.“ Die von der „Aussig-Repliker“ können sich das jedenfalls merken!

Sieg der zentralistischen Eisenbahner in Pilsen. Die Wahlen in die Personalkommission der Eisenbahndirektion in Pilsen endeten mit dem Siege der Zentralisten. Ihre Kandidaten wurden mit 923 Stimmen gewählt, während die Separatisten 488, die Nationalsozialisten 233, die Deutschnationalen 211 Stimmen erhielten.

Ein Bahnmesser vom Eppreßzug gestiftet. Ein trauriger Vorfall ereignete sich am 2. d. M. auf der Westbahnstrecke. Als der Bahnmesser Johann Schlechtichy aus Tullnerbach gegen 1 Uhr nachmittags auf der Strecke außerhalb der Station Rurkersdorf-Ort den Kontrollgang versah und gerade eine Schienenstange reinigen wollte, wurde er von dem heranbrausenden Eppreßzug Wien-Paris erfaßt und glücklich verflümmelt. Seine Leiche wurde in die Totenkammer nach Rurkersdorf gebracht.

Die k. l. Staatsbahnwerkstätte in Jägerndorf. Es ist die höchste Zeit, daß einmal über die miserablen Zustände in der Werkstätte Jägerndorf geschrieben wird. Daß dies nicht schon früher geschah, ist nur der riesigen Langsamkeit der hiesigen Arbeiter zuzuschreiben, die mit dem Werkführer Stanzl Rücksicht hatten, der bei einer Darstellung der hiesigen Zustände nicht leer ausgehen kann. Die Rücksicht gegen diesen Menschen hat darin seine Ursache, daß man viel seiner Krankheit, der Nervosität, zuschrieb. Nun ist aber die Geduld und Rücksichtnahme zu Ende, der Stein kommt ins Rollen, und es ist in aller erster Linie Herr Stanzl, mit dem wir uns beschäftigen müssen. Er ist der alleinige Kleinfabrikant, der nicht ruht und rastet, um stets an den Arbeitern herumzögeln zu können. Stanzl hat es schon zu einer solchen Herrschaft gebracht, daß sich niemand, vom Vorstand angefangen, getraut, ihm energisch entgegenzutreten.

Eine Hauptbeschaft dieses Menschen ist die Anzeigerei, mag es sich hierbei auch um Dinge noch so kleinlicher Natur handeln. Daß ihm seine Anzeigerei nicht zur Ehre gereicht, ist logisch. Ein solches Vorgehen verzeiht man nur alten Weibern oder Schulkindern. Von einem neunmal gezeiht sein wollenden Herrn erwartet man mehr als derartige Handlungen. In seiner Machtvollkommenheit weiß er die höheren Vorgesetzten so zu beeinträchtigen, daß jeder Bedienstete, wenn dieser auch noch so sehr im Rechte steht, ihm gegenüber Unrecht behält. Hauptächlich ist es Inspektor Rauch, der für Herrn Stanzl stets ein geneigtes Ohr hat: hängt er doch in technischer Hinsicht ganz von ihm ab.

Nun, da sich schon niemand getraut, Stanzl in die Schranken zu weisen, werden wir es unternehmen. Wir raten in allererster Linie dem Stanzl eindringlich, Partieführern und Arbeitern eine freundlichere Behandlung angedeihen zu lassen, denn diese sind keine Waben, sondern im Eisenbahndienst praktisch erfahrene Männer. Wenn es schon ein Verbrechen ist, sich eine Minute früher zu waschen, oder eine Zigarette zu rauchen, und wenn dergleichen Kleinigkeiten nach seiner Auffassung strafbar sind, um so mehr Ursache haben wir, seine großen Fehler anzunehmen. Wir können uns noch ganz gut erinnern, daß Stanzl mit einer Probemaschine das Tor im alten Heizhaus einnahm. Ein Tischler mußte sofort den angerichteten Schaden gutmachen, und vertuscht war es. Ein andermal verursachte Stanzl mit einer Probemaschine eine Karambolage, wobei die rückwärtige Brust samt den Hüften verbrochen wurden. Ein Partieführer, welcher sich auch auf der Maschine befand, wurde an die Bremskurbel geschleudert. Er erlitt einen Unfall, so daß er 14 Tage lang zu Hause bleiben mußte. Ob der Unfall angezeigt wurde, ist sehr fraglich, denn es hätte die Sache vor Gericht kommen müssen. Bei der Lokomotive (Serie 73.05) wurde die Feuerbüchse herausgerissen, um sie durch eine neue zu ersetzen. Später kam man darauf, daß der ganze Kessel nächstes Jahr wegwerfen wird. Die alte Feuerbüchse wurde daher wieder hineingemacht, 700

bis 800 neue Stiefbolzen sowie etliche 70 neue Masfondschrauben mußten angefertigt werden, und der Schaden war wieder gut gemacht. Bei Lokomotive Nr. 233, welche vor fünf Jahren erst umgebaut wurde, daher auch eine neue Främ erhielt, wurde von Stanzl in der Främ ein Miß konstatiert. Die betreffende Schlosserpartie, welche wohl auch verfehlt, was ein Miß ist, konnte leider nicht finden; dennoch mußten sie auf beiden Seiten bei der Treibachse große Flecke anbringen. Die Främ, welche also gar nicht entzwei war, ist jetzt gestickt. So gäbe es noch viel zu berichten, es soll aber für diesmal genug sein, kauft uns doch Stanzl nicht davon, und haben wir doch noch einige allgemeine Beobachtungen vorzubringen.

An allen Toren der Werkstätte kann man eine große Anzahl von Kurrenden angefangen sehen, die sonst nichts enthalten, als Ankündigungen von Strafen. Unter anderem ist auch eine wegen zu frühem Waschen dabei, in der man sogar droht, die rote Fleck in der Qualifikation um einen Grad tiefer zu setzen. Wer lacht da nicht? Wenn schon ein paar Minuten früher Waschen eine Ursache ist, die rote Fleck herabzusetzen, um wie viel Grade mühte man sie dann bei jenen Herren herabsetzen, welche die Kurrende herausgegeben haben? Die betreffende Kurrende ist von Herrn Oberkommissar Heim unterzeichnet und bei diesem Herrn ist von Fleck gerade nicht viel wahrzunehmen. In derlei Sachen sind diese Herren alle gescheit, man darf sie aber ja nicht fragen, wie zum Beispiel bei einer Lokomotive dies oder jenes gemacht werden soll, da kann man sie verflucht in Verlegenheit bringen. Mit technischem Kenntnissen und praktischer Einteilung schaut es bei so manchem Herrn sehr windig aus, hauptsächlich bei Herrn Vorstand Rauch. Wenn dieser einmal einen Rundgang macht und dabei auf einen Partieführer stößt, so ist es seine erste Frage: „Wann wird die Maschine fertig?“ Wenn er nicht die gewünschte Antwort bekommt, die er niemals bekommen kann, da ihm ja ohnehin alles zu lang dauert, so ist die betreffende Partie nach seiner Anschauung zu faul. Er droht gleich, sich dieselbe für die nächste Lohnausbesserung merken zu wollen. Mit was für Schwierigkeiten wir zu kämpfen haben, kümmert Inspektor Rauch natürlich nichts. Kommt man zum Herrn Stanzl einschreiben, so muß man förmlich protokollierend angeben, wozu man das Angeforderte braucht. Gewöhnlich schickt er einem Juden, ob man nicht das notwendige Material findet. Aber wo soll man etwas finden? Man kauft stundenlang herum und zu guter Letzt hat man erst nichts gefunden. Dann kann man bis zum nächsten Tag zur Absatzzeit warten. Wir haben zwar ein Handmagazin in der Lokomotivmontierung, aber in den Kasten ist meistens nur Luft, oder höchstens solche Dinge, die man nicht brauchen kann. Kommt eine Maschine in Hauptreparatur, so werden die gebrauchten Bestandteile erst nach vollzogener Abmontierung bestellt. Es ist allgemein bekannt, was die Bestellungen für einen Schneidengang machen müssen, und so kommt es vor, daß man wochenlang herumlungern muß, weil man nicht weiterarbeiten kann. Kommt aber der betreffende Bestandteil angeliefert, soll auch schon die Maschine fertig sein. Da gibt es dann eine wilde Jagd, es muß alles nur so zusammengeschleudert werden, damit nur ja die betreffende Maschine zur festgesetzten Zeit wieder hinausgeht. Manche Maschine könnte früher fertig werden, wenn der berückichtigte Herr Stanzl die Leute selbständig arbeiten lassen würde. Aber es muß alles nach dem eigensinnigen Kaprizkopf des Herrn Stanzl gemacht werden, wenn damit auch sehr oft ein großer Unfug geschieht. Traut sich jemand den Stanzl auf einen Unfug aufmerksam zu machen, fliegelt er den Betreffenden höchstens an wie einen Schulbuben, und man läuft Gefahr dabei, bei der nächsten Qualifikation einen Fleck zu bekommen. Herr Stanzl scheint auch in jedem Arbeiter einen Dieb zu erblicken, weil er sich Sachen, die er bei den Arbeitern nicht genug sicher hält, in seine Kasse einschleift.

Bei all diesen Uebelständen schwefelt man noch von der Einführung eines Akford- oder Prämienystems. Da mögen die Herren, welche sich so für die Einführung des Akford erwärmen, einmal in eine Privatfabrik, in der um Akford gearbeitet wird, Anschau halten. Sie werden dort über die Wirtschaftlichkeit des Arbeitsprozesses bei diesem Entlohnungssystem eine andere Anschauung bekommen. Ist es nicht schon genug Anreizerei, wenn für jede Reparatur eine Zeit ausgesetzt wird, innerhalb welcher die Arbeit fertig werden muß? Wir haben ja heute schon ein Akfordsystem, aber ohne Prämie, die Prämie steden die Nichtstauer in Form von Tantiemen ein. Wenn man jährlich mehr Tantiemen erhält, als ein Arbeiter Jahreslohn bekommt, so kann man sich schon für die Arbeit interessieren.

Es gibt noch eine Fülle von Uebelständen, über die zu berichten wäre, wir werden aber für diesmal uns mit der Ausführung des vorstehenden begnügen, denn unser Fachblatt ist nicht bloß für die Werkstätte Jägerndorf da, nur eines müssen wir noch erwähnen, daß erst vor kurzer Zeit ein Herr hier hereingeschneit kam, welcher glaubt, durch seine Herumschnüffelei und seinem durchbohrenden Blick den Arbeitern Furcht einzujagen. Wir können diesem mitteilen, (seinen Namen werden wir vorläufig noch nicht nennen), daß wir gar keine Lust haben, uns vor ihm zu fürchten. Sollte ihn die Haut jucken, so kann sie ihm an dieser Stelle gekratzt werden.

Es ist auch notwendig, ein Wort an unsere Kollegen zu richten, die noch der Organisation fernstehen. Wenn ein Unrecht geschieht, ist, sagt wohl ein jeder: „Das muß in die Zeitung!“ Da weiß wohl ein jeder, daß der sozialdemokratische „Eisenbahner“ und die sozialdemokratische Organisation dazu da ist, Unrecht zu beseitigen. Aber diese zu unterstützen, und mitzukämpfen, fehlt gar vielen noch der Mut. Einzelne sollen für die Gesamtheit die Kastianen aus dem Feuer holen. Das sind ungesunde Zustände. Ginein ihr Schämigen, in die Organisation, in die ihr gehört, in die sozialdemokratische, bis auf den letzten Mann. Nur eine starke Organisation ist imstande, jedem Uebel abzuhelfen.

Der Pensionsfonds B der k. l. böhmischen Nordbahn. Am 20. September vormittags sprach eine Deputation von Bediensteten der k. l. N. B. im Departement 5 des Eisenbahnaministeriums bei Herrn Sektionsrat Ritter v. Glanz vor, um den seit der Veritaatung begabten Wunsch der Mitglieder des Pensionsfonds B nach Ueberleitung in den Pensionsfonds der k. l. Staatsbahnen zum Ausdruck zu bringen. Das Ergebnis dieser Vorrede muß insofern als ein negatives bezeichnet werden, als der Herr Sektionsrat die Erklärung abgab, daß das Eisenbahnaministerium sich ohnedies damit beschäftigt, nach dieser Richtung hin etwas Einheitliches zu schaffen, da durch die erfolglose Verstaatlichungsaktion mehrere Bahnen mit verschiedenartigen Fonds in den Staatsbetrieb eingereiht wurden. Es ist dies eine Antwort, welche unseren Vertreter auch bei früheren Interventionen in dieser Sache gegeben wurde. Ueber das eine könnte man beinahe erfreut sein, daß nach den kurzen Ausführungen des Herrn Sektionsrates, der Herr Eisenbahnaminister sich selbst für die Sache interessiere und die baldige Vorlage eines diesbezüglichen Elaborats wünsche. Doch wir sind durch die gemachten Erfahrungen äußerst skeptisch geworden, und schließlich weiß heute jeder Staatsbahner, was solche Erklärungen bedeuten und wie lange man oben dazu braucht, um auch nur die bescheidenste Reform der Verwirklichung zuzuführen. Der Herr Sektionsrat jedoch, welcher sich auf die Verhandlung des Gegenstandes gar nicht einlassen wollte, trachtete in nervöser Hast, sich die Deputation unter diesem Vorwand vom Gasse zu schaffen. Daß die Mitglieder des Pensionsfonds B mit diesem Ergebnis nicht zufrieden sein können, versteht sich von selbst, und da alle seit vier Jahren unternommenen

Schritte ergebnislos blieben, so muß abermals die Öffentlichkeit anrufen und dieses Pensionsinstitut öffentlich beleuchten werden.

Der Pensionsfonds B wurde im Jahre 1905 geschaffen und umfaßt zum Zeitpunkt der Verstaatlichung kaum 500 Mitglieder, welche nun mit jedem Jahre eine bedeutende Schädigung gegenüber den im Pensionsfonds A der V. N. B. eingetragenen Bediensteten sowie gegenüber jenen Bediensteten, welche nach der Verstaatlichung im Pensionsfonds der L. L. Staatsbahnen Aufnahme finden, erleiden, da die Einzahlungen höhere und die Benefizien geringere sind, als sie der Pensionsfonds A der V. N. B. und ebenso das Pensionsstatut der L. L. Staatsbahnen seinen Mitgliedern bietet.

Es sei hier nur kurz festgestellt, daß die laufenden Beiträge der Mitglieder des Pensionsfonds B 7 Prozent des Gehaltes betragen, währenddem die Mitglieder des Pensionsfonds A, soweit sie nicht dem exekutiven Dienst angehören, bloß 3 Prozent und die Mitglieder des Pensionsfonds der L. L. Staatsbahnen, mit Ausnahme des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals, 4 Prozent vom jeweiligen Gehalt als Beitrag zahlen.

Das im Exekutivdienst stehende Personal des Pensionsfonds A zahlt um 1 Prozent mehr, also 4 Prozent laufend, und hat dafür die Begünstigung, daß ihm jedes zurückgelegte Dienstjahr für 1/4 Jahr gerechnet wird. Diese Begünstigung wurde vom seinerzeitigen Generaldirektor Bicomte de Meistre geschaffen und ist, obwohl eine Statutenänderung bis heute noch nicht Platz gegriffen hat, den Fondsmitgliedern durch den Erlaß B. 11.866/II vom 6. Juni 1890 garantiert. Das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal des Pensionsfonds der L. L. Staatsbahnen hingegen, welches nach § 8, Absatz 9, des Statuts vom 1. Jänner 1907 an 75 Prozent als Beitrag zu leisten hat, erhält dafür die weitgehende Begünstigung der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit. Nun sehen wir uns einmal an, was das Pensionsinstitut B seinen Mitgliedern nach dieser Richtung hin bietet.

Wie oben erwähnt, beträgt der laufende Beitrag aller Mitglieder 7 Prozent. Nach zehnjähriger Teilnahmezeit erst wird dem Lokomotivführer respektive Anwärter gegen die erhöhte Beitragsleistung von 8 Prozent ein jedes zurückgelegte Dienstjahr für 1/4 Jahr gerechnet, wogegen alle anderen Bediensteten von dieser Begünstigung ausgeschlossen sind.

Welche Härte gegenüber dem Pensionsfonds der L. L. Staatsbahnen!

Daß die verschiedenartigen Bestimmungen der für das Personal der L. L. V. N. B. in Betracht kommenden drei Fonds große Differenzen in den anrechenbaren Dienstjahren zeitigen, liegt nach dem Geschilderten klar auf der Hand.

Es kommt aber noch besser! Währenddem das Pensionsstatut den Nachlaß bis zu fünf Jahren vorzieht, existiert in den Statuten beider Fonds der L. L. V. N. B. eine solche Bestimmung nicht und es tritt nun folgendes krasse Mißverhältnis unter den Bediensteten der verstaatlichten L. L. V. N. B. ein: Ein Lokomotivführer, welcher knapp vor der Verstaatlichung noch in dem Pensionsfonds B angestellt wurde, hat nach zehnjähriger Teilnahmezeit sich eben zehn anrechenbare Jahre verdient, währenddem sein glücklicherer Kollege, welcher beim nächsten Anstellungstermin in das Pensionsinstitut der Staatsbahnen eingereiht wurde, gegen eine Beitragsleistung von 75 Prozent sofort in den Genuß der anderthalbfachen Anrechnung tritt, und falls derselbe — was beim Lokomotivführer in der Regel zutrifft — in der glücklichen Lage ist, sich fünf Jahre nachzukaufen, in zehn Jahren zwanzig anrechenbare zu verzeichnen hat. Differenz zehn Jahre!

Diese Differenzen müssen aber nach der geschilderten Sachlage naturgemäß mit den Jahren größer werden, speziell beim Zugbegleitungspersonal, für welches eine höhere Anrechnung der Dienstzeit im Pensionsfonds B überhaupt nicht vorgesehen ist. Bei allen übrigen Bediensteten kann die Differenz nur so viele Jahre betragen, als sie nach den Bestimmungen in der Lage waren, sich Jahre nachzukaufen. Welche materielle Schädigung jene Mitglieder des Pensionsfonds B erleiden, für welche keine höhere Anrechnung der Dienstzeit vorgesehen ist und trotzdem 7 Prozent als laufenden Beitrag zahlen müssen, kann sich jedermann leicht ausrechnen. Es ließen sich hier noch andere Nachteile, welche der Fonds in sich birgt, anführen, doch wir glauben, daß durch das hier Angeführte der Beweis für die Unhaltbarkeit dieses Zustandes zur Genüge erbracht ist und nehmen an, daß ein hohes L. L. Eisenbahnministerium in diesem Chaos baldigst Remedur schafft und auch jenen 500 Bediensteten, welche nun seit Jahren auch Staatsbahner sind und demselben Unternehmen seine Dienste widmen, Gerechtigkeit widerfahren läßt. Was es heißt, unter solchen bedeutenden Benachteiligungen allen anderen Bediensteten gegenüber seinen Dienst ebenso zu leisten und die Mühe dabei zu bewahren, das beweist wohl jeder, der diese Zeilen mit Aufmerksamkeit liest. Wir glauben deshalb, daß es nicht nur im Interesse jenes Teiles der Staatsbahnenbediensteten, welche durch die Zugehörigkeit zum Pensionsfonds B eine so bedeutende Schädigung erleiden, gelegen ist, sondern auch im Interesse der L. L. Staatsbahnverwaltung selbst liegt, daß diese krasse Ungerechtigkeit baldigst aus der Welt geschafft wird, wenn anders nicht alle Vertrauen auf eine gerechte Behandlung, welches die Bediensteten in ihre höchste vorgegebene Behörde setzen, auf das stärkste erschüttert werden soll. Die geschädigten Bediensteten setzen ihr vollstes Vertrauen auf die Organisation und hoffen, daß die Organisationsleitung nach wie vor ihre Aufmerksamkeit diesem Gegenstand widmet und nach besten Kräften, danach strebt, eine befriedigende Lösung dieser vollauf berechtigten Forderung herbeizuführen.

A. K.

Korrespondenzen.

Trautenau. In der Werkstätte Trautenau macht sich Herr Assistent Nosmanit in unliebsamer Weise bemerkbar. Seine Hauptbeschäftigung besteht darin, in der Werkstätte bis zehnmal im Tage herumzutrennen, um sich von den darin Beschäftigten begrüßen zu lassen, wobei er genau darauf achtet, ob auch die Arbeiter bei seinem jedesmaligen Erscheinen die Arbeit ruhen lassen und ihre Kappe quetschen; kommt ein Arbeiter dieser Nosmanitischen Einrichtung nicht nach, so kann er sicher sein, von ihm als Faulpelz denunziert zu werden. Unlängst arbeiteten einige Maurer in der Werkstätte, welche den Herrn Nosmanit bei seinem ersten Erscheinen höflich grüßten, sich aber bei seinem wiederholten Herumsplazieren, da sie von seinem Verlangen keine Ahnung hatten, nicht weiter um ihn kümmerten und ruhig weiterarbeiteten, damit hatten die Maurer Herrn Nosmanit tief gekränkt und bekamen seine Mache bald zu spüren. Nicht nur, daß er gleich zum Bahnmeister lief und ihm sagte, seine Maurer arbeiten zu faul, kam er, als die Maurer abseits der Werkstättenarbeiter in einem Winkel ihre Vesper hielten, zu ihnen und rempelte einen Maurer, der kein Essen mit hatte und in der Vesperzeit seine Pfeife rauchte, folgend an: „Wenn Sie nicht essen, dann verlassen Sie die Werkstätte oder gehen Sie arbeiten, denn ich lasse mir die Werkstättenarbeiter nicht verderben!“ (Bemerkte sei, daß die Werkstättenarbeiter keine Vesperzeit haben.) Besührt über diese grob herausgestellten Worte legte der Maurer seine Pfeife beiseite, was den Herrn Assistenten noch veranlaßte, den Maurer in bellendem Tone auf das Rauchverbot aufmerksam zu machen, obwohl er selbst mit der brennenden Zigarre in der Werkstätte

herumspaziert. Oder glaubt Herr Nosmanit, die Ministerialverordnung gelte nur für die Arbeiter? Man weiß wirklich nicht, selbst Herr Nosmanit an Größenwahn, oder schätzt er sein eigenes Ich so niedrig ein, daß er täglich sonndso viel erzwungener Grüße bedarf, bis er sich auch als „Etwas“ fühlt? Das letztere dürfte wohl der Fall sein. Wollen Sie, Herr Nosmanit, daß Ihre Untergebenen Sie achten, dann lernen Sie fleißig, erwerben Sie sich bessere Kenntnisse und Bildung, damit Sie Ihrem Stande entsprechend auftreten können. Das unnütze Herumgeschwafel und Papigmachen mit dem Sie die Arbeiter nur aufhalten, hat gar keinen Wert und wird von Ihrer vorgeordneten Dienststelle sicher nicht verlangt.

Küttelfeld. In der Leobnerstraße bei den Personalhäusern wird jetzt auf Betreiben des Herrn Bahnerhaltungschefs Saha eine ganz kolossale Bauartigkeit entwidelt. Der Großteil des Gartengrundes der Personalhäuser wurde durch Herrn Saha an einen Baupfeulanten verkauft, der den Leuten ihren Kinderpielplatz und den durch 27 Jahre bewirtschafteten Garten entzog und ihnen die Aschengrube unter die Fenster baute. Weil Herr Saha ein „persönlicher“ Freund des Herrn Telegraphenmeisters Scheider ist, so erhielt dieser durch Betreiben des Herrn Inspektors den Grund. Also nicht die Straße wurde auf Provisionsfondsgrund gebaut, sondern lediglich die Villen der Herren Scheider und Konsorten. Nicht genug, daß dieser Gemüegarten den Leuten entzogen wurde, sind die Bewohner des Personalhauses auch fortwährend den Drohungen des Herrn Inspektors ausgesetzt der in den Häusern herumbrüllt: „In den Personalhäusern muß eine Umwälzung geschehen! Ausziehen müssen die Leute!“ u. s. w. Wir fordern den Provisionsfondsausschuß auf, beim Eisenbahnministerium gegen dieses Treiben zu protestieren.

Dahnitz. (Buschleirader Eisenbahn.) Selten haben wir Gelegenheit, uns anerkennend über unsere Vorgesetzten zu äußern. Doch Ehre, dem Ehre gebührt! Unser Bahnmeister Herr Karl Lischka ist nach Wöhrtsch-Realap versetzt worden, und damit schied einer jener wenigen Vorgesetzten, die auch unsere Anerkennung verdienen. Daß er den Deutschnationalen, den ausgesprochenen Lieblingen der Beamten, ein Dorn im Auge war, hindert uns nicht zu sagen, daß Bahnmeister Lischka zwar strenge und gewissenhaft die Ausübung des Dienstes verlangte, doch auch den letzten Oberbauarbeiter als Menschen anerkannte. Gerade dadurch erwarb er sich unser Vertrauen, und wir wünschen, daß er sich auch in seinem neuen Domizil von denselben Grundätzen leiten läßt.

Die Zahlstellenleitung.

Magenfurt. (Südbahn.) Seitdem der Oberkondukteur Ponderfer unsere Organisation den Rücken gelehrt hat, ist es mit diesem Menschen nicht mehr auszuhalten. Jeder Zugbegleiter fürchtet sich, mit ihm zu fahren, und ein jeder schaut, so schnell wie möglich, von dem großen Patron loszukommen. Wie Oberkondukteur Ponderfer mit den Kollegen im dienstlichen Verkehr umgeht, beweist ein Vorfall, der sich kürzlich bei Zug Nr. 481 abspielte. In Magenfurt wurde ein Wagen mit explosiven Gütern ohne Wissen des Radmeisters irrtümlich abgestellt. Unterwegs wurde der Radmeister auf den fehlenden Wagen aufmerksam. Der Radmeister teilte Ponderfer mit, daß dieser Wagen turnusmäßig bis Willach zu laufen hätte und nun irrtümlich in Magenfurt abgestellt wurde. Darauf brüllte Ponderfer den Radmeister an: „Das geht Sie gar nichts an, Sie haben das Maul zu halten und zu kuscheln, Oberkondukteur bin ich beim Zug, Ihnen kümmert es einen Dred, ob und welche Wagen ich abstelle!“ u. s. w. Diese grobe Antwort ist allerdings nur von einem Ponderfer zu erwarten gewesen, doch ist eine derartige Beleidigung eines Kollegen nicht geeignet, ein weiteres dienstliches Einbernehmen mit Ponderfer als Zugführer zu fördern. Das übliche Betriebsinspektorat wird höflich ersucht, Ponderfer zu befehlen, wie er mit dem zugeleiteten Personal umzugehen hat.

Mitnang. Am Kohlenplatz in Mitnang bemüht sich der Partieführer Buchleitner, ein ehemaliger Knecht, die Arbeiter zu sekkieren und zu vernadern. Die Kohlenarbeiter sind nicht länger gewillt, sich die groben Klegereien des Buchleitner gefallen zu lassen, und erjuchen den Herrn Inspektor, die von Buchleitner vorgebrachten Anklagen genauer zu untersuchen. Buchleitner wird aufgefordert, sein rohes Benehmen gegen die Arbeiter zu unterlassen, widrigenfalls wir ersüßere Schritte einleiten müßten.

Schwarzenau-Zwettl. Am 9. September überfuhr der Lokomotivführer des Personenzuges 214 beim Anhalten in der Station Schwarzenau den Wasserkran um zirka 1 Meter. Um keine Verspätung zu haben, schob die Maschine den Zug nach vorheriger Abgabe des Achtungssignales bis zum Kran retour. Der Vorstand Fichtl, der dies vom Perron aus bemerkte, forderte den zufällig am Bahnhof anwesenden Gendarmeriewachtmeister auf, mit ihm zur Lokomotive zu gehen, um dort das Nationale des Lokomotivführers festzustellen. Die Mitnahme des Gendarmen erscheint uns in diesem Falle vollständig unbegründet und überflüssig. Oder sollte Herr Fichtl wirklich so wenig praktische Erfahrung im Eisenbahndienste haben, daß er in seiner Eigenschaft als Vorstand einen Gendarmen benötigt, um als solcher sich legitimieren zu können? Reberhaupt irgendein auf der Teilstrecke Schwarzenau-Zwettl die tüchtigen und fähigen Leute „untergebracht“ zu sein. So schreibt man uns aus Zwettl: Wir haben hier den Stationsmeister Kaufenberger. Wie dieser Mensch mit seinen geringen Kenntnissen Stationsmeister werden konnte, ist allen, die mit Kaufenberger dienstlich in Berührung kommen, ein großes Rätsel. Und dieser unfähige Stationsmeister, der nicht einmal die Unterbeamtenprüfung ablegen kann, ist der Berater und Inspirator des neuen Betriebsleiters. Die Folge davon ist ein konfuse Durcheinander, daß sich kein Teufel mehr auskennt. Der neue Betriebsleiter kommt dadurch von einer Blamage zur anderen. Das „Geisteskind“ Kaufenberger benützt wiederum die Gelegenheit, um das Personal bei seinem Gönner zu vernadern und herabzusetzen. Schmeichelei für den Betriebsleiter ist die Freundschaft mit dem Stationsmeister Kaufenberger gewiß nicht; man munkelt bereits verschiedene herum, daß hinter dieser dicken Freundschaft andere Motive maßgebend sind. Wenn es die Fähigkeiten und Kenntnisse Kaufenbergers nicht sind, dann können es nur dessen Unfähigkeit und Unkenntnis sein, deren sich einseitigen der Betriebsleiter bedient, um seine angelegentlich „durchgreifenden Reformen“ durchzuführen.

Opina. (L. L. Staatsbahn.) Von einem Freund unseres Blattes erhielten wir folgende Mitteilung: Kürzlich war ich in der Station Opina unfreiwilliger Zeuge einer peinlichen Auseinandersetzung, die sich in der dortigen Verkehrsanzlei zwischen dem Beamten Zagar und dem diensthabenden Verkehrsbeamten abspielte.

Eines Tages substituierte Herr Zagar den auf Urlaub befindlichen Herrn Stationschef. Da kam ein Passagier ins Bureau des Vorstandes zum diensthabenden Beamten mit der Frage, wann der Schnellzug in Prag ankomme? Der Beamte war sogleich bereit, dem Wunsch des Passagiers nachzukommen. Gleich darauf kam der provisorische Stationschef Zagar dazu, worauf sich der diensthabende Beamte, weil er sich hier unnötig fühlte, zu seiner Dienstverrichtung ins Verkehrs-bureau begab.

Gleich darauf kam der Bizechef Zagar mit dem Passagier in die Kanzlei und fragte den diensttuenden Beamten: „Wann fährt dieser Schnellzug ab Opina?“ Der Beamte, mit dem

Dienst beschäftigt, antwortete höflich: „Bitte, dort ist das Graphikon (Fahrordnung). Der Bizechef, statt das Graphikon anzuschauen, fing an, den ruhigen Beamten mit verschiedenen Kosennamen, wie Lausbub, frecher Dube u. c. zu traktieren.

Der Passagier, ein sehr intelligenter Herr, war erstaunt über das rohe Benehmen des Herrn Bizechefs und sagte: „Ich bin nicht hierher gekommen, um Ihren Streich anzuhören, sondern um die Ankunft des Zuges nach Prag zu erfahren“, und ging ohne Auskunjt davon.

Der Reisende erzählte diesen Vorfall sowohl am Perron als auch im Abteil I. Klasse den übrigen Passagieren. Die aufmerksamen Zuhörer entrüsteten sich wohl über die Roheiten des Zagar, doch beruhigten sich dieselben einigermaßen, als von gut unterrichteter Seite bestätigt wurde, daß derartige Ausfälle unter den Beamten Zagar und Maidek öfter vorkommen.

Küttelfeld. (Werksstätte.) Es wird immer behauptet, daß die L. L. Staatsbahnerleistungen minderleistungsfähig sind, was von seiten der Fachmänner entschieden zurückgewiesen werden muß. Erstens wird die Arbeit von seiten der Ingenieure in der Privatindustrie bestellt. Kommt die Arbeit dann als verpakt, wie es bei den sieben Feuerbrüngen der Serie 97 der Fall war, dann müssen diese selbstverständlich in den Werkstätten gemacht werden. Also warum läßt man sie nicht gleich in den Werkstätten machen? Wenn die Werkstätten nicht leistungsfähig wären und nicht intelligente Arbeitskräfte hätten, dann wären sie auch jetzt nicht in stande, diese Arbeiten zu leisten. Was ist mit den neun Stück ganz neuen Leistungen der Serie 63, die jetzt vor die Schmelde hinausgelegt sind, um laffiert zu werden? Haben das die Herren Ingenieure nicht früher gewußt, daß diese Maschinen laffiert werden, bevor sie die Bestellung gemacht haben? Wenn das ein Arbeiter getan hätte, so wäre er sofort entlassen worden, aber die Herren „Techniker“ können tun, was sie wollen! In diesem Monat wurde ein Wasserreservoir mit dem Kubinhalt von 40 Kubikmeter in das neue Kesselhaus von Privatleuten eingebaut. Mit der Ausführung des Fundaments wurde der Bahnerhaltungschef Herr Inspektor Saha betraut. Er machte das Fundament mit Ziegelmauer und füllte die übrigen leeren Stellen mit Sand aus. Das Reservoir selbst war projektiert mit 10 Millimeter-blech; von seiten des Lieferanten wurde es mit nur 5 Millimeter Blechstärke hergestellt. Selbstverständlich auf Antrag der Herren Ingenieure! Bei Füllung der Behälter mit der Wassermenge von 40 Kubikmeter, die ein kolossales Gewicht hatte, wurde die Fundamentmauer zerdrückt und die Zu- und Abflußrohre wie auch die Seitenwände eingedrückt. Jetzt wird der Monteur verlangt zu Verbesserung! Wir sind neugierig, auf wen bei der Untersuchung die Schuld fällt, ob auf Herrn Polacek oder Herrn Saha.

Willach. (Südbahn) Seit fünf Jahren bemühen sich die Lampisten am hiesigen Bahnhof, um einen besseren Dienstturnus zu erlangen. Durch die Erweiterung der Stationsanlagen und durch den steigenden Verkehr werden Anforderungen an die Lampisten gestellt, die unmöglich geleistet werden können. Wie ein Pohn klingt es, daß, anstatt die Lampisten zu vermehren, diese von vier auf drei Mann reduziert wurden. Die natürliche Folge dieser Reduzierung ist, daß gegenwärtig in der Nacht ein einziger Lampist am Platze ist. Und dieser einzige Mann soll in der Nacht sämtliche Personen- und Schnellzüge bedienen und nebenbei die ganze Stationsbeleuchtung überwachen. Was soll dieser Mann zum Beispiel tun, wenn er bei einem Schnellzug die Notbeleuchtung befestigen soll, wenn gleichzeitig auch noch andere Mängel zu beheben sind. Wer den Dienst der Lampisten im Hauptbahnhof kennt, muß zugeben, daß ein Mann nicht in stande ist, den Dienst des Lampisten ohne Anstand zu versehen. Das dienstliche Interesse fordert die Verstellung des zweiten Lampisten.

Köflach. (Ein roher Partieführer.) Am 24. September waren in der Station Köflach die Magazinarbeiter mit der Entladung eines mit Getreide beladenen Waggons beschäftigt. Als einige Arbeiter von der schweren Arbeit einige Minuten rasten wollten, wurden sie von dem Partieführer Kirchengast angebrüllt. Ein Arbeiter erlaubte sich die bescheidene Einwendung, daß sie ja ohnehin gleich weiterarbeiten, wenn sie nur etwas gerastet haben. Auf diese Antwort erhielt er von Kirchengast eine schallende Ohrpeise. Durch diesen Robeissatz hat Kirchengast den Beweis erbracht, daß er sich für den Dienst eines Partieführers nicht länger eignet.

Man soll den Mann doch auf einen Meierhof als Ochsenreiber geben.

Loßnitz. (Ein netter Germane.) Das Muster eines Vorgesetzten nach treudeutscher Art ist der Inspektor Schleich in Loßnitz. Wir haben die Manieren dieses Herrn noch nicht beleuchtet, aber es ist an der Zeit. Wie Herr Schleich mit Arbeitern und Dienern umgeht, davon wissen unsere Stationsbediensteten ein recht trauriges Lied zu singen. Unser Vorstand Schleich, der seine Untergebenen stets mit einer Serie von saftigen, urgermanischen Kosennamen, wie „Blöder Kerl“, „elende Faulenzer“ und „Wagassche“ u. s. w. belegt und mit den Leuten wegen jeder Kleinigkeit schreit, ja sogar handgreiflich wird, dieser tapfere Teufel hat kürzlich in der Kanzlei einen Kanzleihilfen mehrmals an den Kopf gestochen, so daß sich sogar die Reisenden darüber aufhielten. Dieser Herr, der angeblich eine bessere Bildung genossen haben will, benimmt sich derart, daß wir uns dies nicht ohne weiteres gefallen lassen können. Wir hat er nichts dagegen, wenn sich Herr Schleich geistig noch so erhaben dünnt und bei jeder Gelegenheit herumschreit: „Mir kommt keiner auf, ich habe 18 nationale Abgeordnete hinter mir. Ich bin ja hergekommen, um Ordnung zu machen in der Germania“, oder: „Ich bin ja hergekommen, diesem oder jenem den Kragen umzudrehen.“ Vorläufig wollen wir nichts weiter erzählen, hoffen aber, daß dem Herrn Schleich von seiten der L. L. Staatsbahndirektion der Standpunkt klargemacht wird, wie er sich den Arbeitern und Dienern gegenüber zu benehmen hat.

Strau-Montan. Das Bahnbetriebsamt Mährisch-Strau-Montan wurde vor einigen Tagen von einer Normierungskommission heimgesucht. Auf welche Weise diese Kommission bestrebt ist, die Kosten herinzubringen, die sie der Verwaltung verursacht, kann folgendes Bild beweisen: Es ist eine alte Geschichte, daß mit dem Sparen immer beim Personal angefangen wird, und so hat man auch hier gefunden, daß zwar zwei Bedienstete denselben Dienst leisten können, daß es aber nicht nötig ist, dieselben gleich zu entlassen. Die Normierungsämter Albrechtweide und Michalkowitz sind Schmerzenskinder der Montanbahn, da hier 16stündiger Dienst sowohl für die Zugbediensteten als auch für die Telegraphisten eingeführt ist. Die Zugbediensteten sind trotz vieler Willen nicht in stande, einen gebrochenen Dienstturnus mit einem ambulanten Zugexpediten zu erreichen. Bei dieser mörderischen Dienstleistung ist es kein Wunder, wenn diese zwei Stationen an Plätzen mehr als vielleicht zehn andere Stationen kosten. Es ist im ganzen Jahre keine einzige Woche, wo nicht alle vier Bediensteten gleichzeitig Verkehrsbedienstet machen. In diesen zwei Stationen findet man stets einen, mitunter auch drei Substituten. Die Verkehrsbedichte der Montanbahn muß doch der Normierungskommission bekannt sein. Statt nun eine Personalvermehrung durchzuführen, geht man daran — zu reduzieren. Diese Kommission hat sich gefunden, daß in der Station Albrechtweide nur ein Telegraphenposten normiert ist; die Folge davon ist, daß man dem einen Telegraphisten die Nach-

dienstzulage gestrichen hat. Da man dem Stationsaufseher die Nachdienstzulage nicht streichen kann, so mußte der Lohnschreiber daran glauben. Nicht genug daran, daß mit diesem Manne ohnehin eine billige Kraft ausgenutzt wird, scheint man sich nicht, ihn noch um 15 Kr. monatlich zu schädigen, obwohl er genau so Nachdienst leistet als der Nachdienstzulage bezogene Stationsaufseher. In dieser Station verkehren in 24 Stunden 62 Züge und der Dampfwagenwechsel beläuft sich täglich auf 450 Nachfahrten, das sind in 16 Stunden circa 300 Dampfwagen. Die längste Zugspause beträgt eine halbe Stunde.

Wir wissen genau, wo dieses Sparen hinzielt, man spekuliert: Sobald der Mann keine Nachdienstzulage mehr bezieht, bleibt er nicht, verlangt Verzehung, die ihm gewährt wird; es kommt aber kein Zweiter mehr dorthin, der Telegraphist wird bloß Tagdienst versehen und bei Nacht muß der Zugbedienter selbst den Apparat bedienen. Es ist somit ein Mann und für zwei Mann Nachdienstzulage exportiert.

Gallein. (Ein gewissenloser Bahnarzt.) Zu den Ärzten, die eine Bahnarztstelle als eine Pfründe und die die Behandlung der kranken Bahndiensteten und deren Familienmitglieder als lästige Störung des Genusses dieser Pfründe ansehen, gehört Dr. Böhl in Gallen. Dr. Böhl zeigt bei der Behandlung lebensgefährlich erkrankter Angehöriger von Bediensteten eine direkt trübselige Laune. Er bringt die Behandlung per Distanz in Anwendung und verschreibt, um es sich auf Kosten des Lebens Erkrankter möglichst bequem zu machen, Medicamente auf die Krankheitsbeschreibung hin. In der Ordinationsstunde ist er sehr häufig nicht anzutreffen. Das verstorbene Kind des Oberbauarbeiters S. in P. besuchte er während des Krankheitsverlaufes ein mal. Nun liegt wieder ein neuer krasser Fall ärztlicher Pflichtvernachlässigung vor. Ein Kind des Streckenwärters Huber (Oberalm) erkrankte Anfangs September schwer. Dr. Böhl wurde wiederholt ersucht, das Kind zu untersuchen. Er versäuselte aber nur, ohne das Kind gesehen zu haben, Medicamente. Erst am 14. September, als das Kind schon hochgradiges Fieber hatte, ließ er sich herbei, es zu besuchen. Anstatt, um seine Vernachlässigung gutzumachen und alles aufzubieten, das Kind zu retten, glaubte er mit diesem Besuche wieder für eine längere Zeit sich eine lästige Verpflichtung vom Halse geschafft zu haben. Als dann am 18. September das Kind starb, war er aber sofort da, die Eltern zu beruhigen und zu erklären, es wäre keine Dillie möglich gewesen, es hätte nur eine Operation helfen können. Er hat es aber unterlassen, rechtzeitig diese Operation anzuordnen. Wir verlangen nun eine strenge Untersuchung dieses Falles. Es darf dem Dr. Böhl nicht alles nachgesehen werden und er muß wegen seiner Pflichtvernachlässigungen ernstlich zur Verantwortung gezogen werden. Die Staatsbahnverwaltung kann sich derartige bahnrätliche Leistungen weit billiger verschaffen, als mit der Anstellung von derartigen Bahnärzten. Die gleichen Leistungen würde irgendein schreibkundiger Bediensteter durch Abschreiben von Rezepten aus Rezeptbüchern erfüllen. Es sei hier in solchen Fällen ein tiefer Gröhl und ein tiefes Mißtrauen bei den Bediensteten fest, deren Familien von Todesfällen betroffen würden. Der Bedienstete empfindet schmerzhaft seine Ohnmacht gegen jenes Schicksal, dem er und die Gesundheit seiner Familie ausgeliefert ist. Er sieht in dem pflichtvergessenen Bahnarzt den Mörder seines Kindes, auch dann, wenn vielleicht alle ärztliche Kunst nicht vermocht hätte, das Kind zu retten. Zur Ehre des Bahnarztstandes sei gesagt, daß derartige Fälle von Pflichtvergeßlichkeit Ausnahmefälle sind, und gerade Ausnahmefälle können beseitigt werden. Falls es dem Doktor Böhl befallen sollte, die mitgeteilten Tatsachen abzuleugnen, können wir mit Beweisen unserer Befragungen dienen. Es wäre uns auch sehr erwünscht, im Gerichtssaal an Dr. Böhl ein abschreckendes Exempel statuieren zu können.

Versammlungsberichte.

Eisenbahnerversammlungen in Pottau und Pragerhof.

Am Samstag den 21. v. M. fand in Pottau eine Eisenbahnerversammlung statt, in der Reichsratsabgeordneter Genosse Tomisch zu der Tagesordnung: „Die Eisenbahner und das Parlament“ sprach. Die Versammlung wies einen äußerst guten Besuch auf, wie dies in Pottau schon lange nicht mehr der Fall war. Abgeordneter Genosse Tomisch entledigte sich seiner Aufgabe in einer fast dreistündigen Rede welche mit Beifall aufgenommen wurde. Genosse Kovac aus Triest überreichte die Ausführungen des Abgeordneten Tomisch ins Slowenische. Die Versammlung nahm einen würdigen Verlauf. Kein Mißton löste dieselbe. Die Reichsbündler wählten der Tapferkeit besseren Teil und blieben der Versammlung fern. Am Sonntag den 22. v. M. fand in Pragerhof eine Eisenbahnerversammlung mit der gleichen Tagesordnung statt, in welcher ebenfalls Abgeordneter Genosse Tomisch sprach. Diese Versammlung zu sprengen, nahmen sich die Pragerhofer Reichsbündler vor. Zu diesem Zwecke versammelten sie sich den Herrn Strnath aus Wien, und auch von Graz und Marburg eilten die germanischen Eisenbahner herbei, die Versammlung sprengen zu helfen. Die Marburger „Draufader“ unter Führung ihres Häuptlings kamen per Rad angetr. Die Parole des Versammlungsprengens wurde auch den Marburger Eisenbahnern bekannt und es fuhrten deshalb ebenfalls eine Anzahl Marburger Genossen nach Pragerhof.

Das Versammlungslokal war nicht allzu groß und es mußten sich daher die Herren Reichsbündler, welche sich in einer Anzahl von 30 Mann samt den „Draufadern“ eingefunden hatten, mit dem kleinen Erdzimmer bescheiden.

Um 4 Uhr nachmittags wurde die Versammlung von Genossen Picini eröffnet. Bei der Wahl des Präsidiums stimmten die Reichsbündler mit beiden Händen, aber trotz der doppelten Handzahl waren sie noch immer in der Minorität. Das Präsidium bildeten die Genossen Picini, Mleschik und Mitteregger. Abgeordneter Tomisch nahm hierauf das Wort und schilderte die Bewegung der Eisenbahner vom Jahre 1905 angefangen bis zur Abstimmung seines Siebzehn-Millionen-Antrages im Parlament, wobei er den Gegnern, insbesondere den Reichsbündlern und ihrer Zeitung, dem „Deutschen Eisenbahner“, hart an den Leib rühte, in einer klaren und für jeden Zuhörer leicht verständlichen Weise.

Seine Ausführungen wurden ununterbrochen mit den bünmten Zwischenrufen, deren nur ein Reichsbündler fähig sein kann, zu stören versucht. Abgeordneter Tomisch fertigte die Herren Zwischenrufer mit einer oft sehr humorvollen Antwort ab, was ihnen dann wiederum, wenn sie eine Dusch bekommen, für eine Zeitlang die Rede verschlug.

Nach einer fast dreistündigen Rede schloß Abgeordneter Genosse Tomisch seine Ausführungen unter reichem Beifall der Majorität. Nun gelangte Herr Strnath zum Worte. Er nahm sich vor, Genossen Tomisch zu widerlegen, was ihm jedoch beim besten Willen nicht gelingen konnte. Seine Widerlegungen erinnerten an den bekannten Greis auf dem Dache. Alle alten und hundertmal schon widerlegten Behauptungen der Gegner wurden wiedergekaut, doch sie zogen nicht. Der Berrat, welcher an den Eisenbahnern seitens des Deutschen Nationalverbandes begangen wurde, läßt sich eben mit Schlagworten nicht aus der Welt schaffen. Herr Strnath hatte diesmal eine undankbare Mission zu vollführen. Eine schlechte Sache läßt sich aber einmal nicht gutmachen, und wenn die ganze Hauptleitung vom Reichsbund

auf einmal ausrukt. Zum Schluß meinte Herr Strnath, den Mitgliedern des Deutschen Nationalverbandes ist es ferngelegen, den Eisenbahnern zu schaden. (Der Schluß der Regierung scheint sich beim Herrn Strnath gewaschen zu haben.) Eine gegnerische Eisenbahnerorganisation à la Reichsbund hält der Redner wegen der Konkurrenz für gut und zweckmäßig. Im großen und ganzen konnte Herr Strnath die Taktik der Gewerkschaft und des Genossen Tomisch nur bestätigen und für vorteilhaft für die Eisenbahner erklären. Herr Strnath als Hauptleitungsmitglied des Reichsbundes hatte auch das Maß, daß er sich bei seinen Widerlegungen oftmals im direkten Gegensatz zu dem befand, was der „Deutsche Eisenbahner“ geschrieben hat. Zum Schluß stellte es sich heraus, daß er selbst sowie die Mehrzahl der Mitglieder des Reichsbundes den „Deutschen Eisenbahner“ nicht lesen.

Eine eigentümliche Organisation, dieser Reichsbund. Ihr Organ schreibt etwas, was jemand als offiziell zu halten glaubt, und ihre Hauptleitungsmitglieder behaupten wieder etwas anderes und wissen nicht einmal, was in ihrer Zeitung steht.

Nach Herrn Strnath kam ein Herr Kifer, angeblich Kangleigehilfe aus Graz. Dieses Herrchen warf sich in Positur und sprach sich eine Amisienne auf, als wäre er der Kommandant der deutschen Arbeiterbataillone von Tripstral. Er rebete mit einem Pathos, wie eben ein angehender deutscher Arbeiterführer redet. Mänschenstille war es auf einmal im Lokal, als Herr Kifer einen Sessel bestieg und im Beisitzen seiner Ueberzeugung die Worte in die Versammlung hineinschmetterte. Den Eisenbahnern geht es schlecht und sie leiden Hunger, weil es ihnen eben schlecht geht und weil sie Hunger leiden. Das Parlament kümmert die Eisenbahner nichts, die Politik ist ein Sport, um den sich die Eisenbahner nicht zu kümmern brauchen. Die Eisenbahner brauchen keine Organisation, und brauchen gar keine Beiträge zu zahlen. Wenn sie nur zusammenhalten, erreichen sie trotz ihres Berufes als Eisenbahner schon alles, was sie brauchen. Daß es den Eisenbahnern schlecht geht, daran sind nur die Arbeiterführer schuld,

Er erschienen ist der XVII. Jahrgang unseres Eisenbahner-Zischen-Kalenders per 1913 und wird derselbe nach Maßgabe der Ablieferung an die Vorkeller versendet werden. Jeder Käufer erhält ein Heftchen über die Jahrbegünstigungen des Personals auf den europäischen Eisenbahnen gratis verabsolgt. Der Preis per Exemplar ist nebst einer Versicherung bei tödlichem Unfall auf 200 Kronen nur 1 Krone 20 Heller. Das neue Jahrbuch ist für alle Mitglieder und Kollegen bei unseren bekannten Vertrauensmännern gegen Barzahlung in den Stationen zu haben. Genossen! Agitiert allerorts für dieses schöne und inhaltsreiche Büchlein, damit es eine große Verbreitung findet.

Der Zentralvorstand. die in den Versammlungen alles versprechen und hernach die Versprechungen vereiteln. In dieser Richtung lernte er seinen, wahrscheinlich schon durch geraume Zeit vorher einstudierten Ansturm herunter und schloß mit dem Rufe (wahrscheinlich weil die Petroleumlampe zu düster brannte): „Mehr Licht!“ seine groß angelegte und klein ausgefallene Rede. Seine Rede war so eindrucksvoll, daß die ganze Versammlung, auch seine Volksgenossen, die Reichsbündler, nach Beendigung derselben in einen Lachkrampf verfielen. Herr Strnath eilte zu Hilfe und versuchte den dahergeredeten Stiefel auszubessern, jedoch er war zu groß, um denselben der Versammlung anpassungsfähig zu machen. Genosse Kovac überreichte die Ausführungen des Abgeordneten Tomisch ins Slowenische, was den Reichsbündlern wieder Anlaß zum Krawallstieren gab. In ihrer Wut wußten sie nichts anzufangen und machten slowenische Zwischenrufe. Als diese unbeachtet blieben, stieg einer auf einen Sessel und begann slowenisch zu reden, was bei den Slowenen ein „Gallo!“ und Rufe: „Ah, das ist ein Deutscher!“ auslöste. Abgeordneter Tomisch nahm hierauf das Schlußwort und forderte die Versammelten auf, wenn sie ihre Rechte als Arbeiter und Eisenbahner gewahrt wissen wollen, dann gibt es nur ein Mittel, und das ist die auf sozialdemokratischer Grundlage aufgebaute gewerkschaftliche Organisation. Reicher Beifall lohnte seine Ausführungen. Die Herren Reichsbündler, welche auszogen, um die Versammlung zu sprengen, mußten unverständlicher Dinge abziehen. Für diese Sorte gibt es nur den mitleidigen Trost: Selig sind die Armen im Geiste.

St. Veit a. d. Glan. Am 13., 14. und 15. September fanden die Turnusbesprechungen des Zugbegleitungspersonals von St. Veit a. d. Glan in Hagners Gasthaus statt. Es ist dies eine alte Gewohnheit, welche sich auf einen Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums stützt, wonach die gewählten Vertrauensmänner den Turnusstellungen zuzustehen sind. Die Besprechungen selbst waren gut besucht und wurden die gegenwärtigen Vertrauensmänner jedesmal einstimmig gewählt und dem Inspektorat bekanntgegeben. Leider wurden die gewählten Vertrauensmänner von Herrn Inspektor Solub so viel als möglich ignoriert und schien der diesbezügliche Ministerialerlaß für ihn nicht zu existieren. Zu allem Ueberflus entdeckte Herr Inspektor Solub, daß auch Reichsbündler und Verkehrs-bündler da sind, welche Wünsche haben und bei der Wahl

der Vertrauensmänner nicht berücksichtigt wurden, daher seines Erachtens er die gewählten Vertrauensmänner nicht anerkennen wollte. Nun habe man von Reichsbündlern und Verkehrs-bündlern unter den Zugbegleitern sehr wenig gewußt und liegt gar keine Ursache vor, für Letzgenannte separat Turnusbesprechungen abzuhalten. Unsere Besprechungen sind für jedermann zugänglich und können auch Gegenpartei in dieser Angelegenheit ihre Meinung zum Ausdruck bringen. Auch glaube der Herr Inspektor, daß es nicht angehe, die Vertrauensmännerwahl in einem Tag durchzuführen. Turnuskommissär Herr Hitzegger glaubt das so wie die Lebener durch drei Tage vorzunehmen. Als die Herren aufgeklärt wurden, daß dies schon jahrelang durch drei Tage und auch diesmal so praktiziert wurde, waren sie erstaunt über die schlechten Informationen. Auf die Frage der Vertrauensmänner, wer eigentlich mit Wünschen oder Beschwerden da war, sagte er, daß Strimpfl vor ein paar Tagen mit solchen da war. Unsere Vertrauensmänner waren von dieser Antwort um so mehr überrascht, als Strimpfl bei unseren Besprechungen anwesend war, sogar mitberaten und mitgestimmt hatte. Jedenfalls sind wir dem Herrn Inspektor für die Offenbarung dankbar. Herr Strimpfl spielt stets den Biedermann, der trachtet, sich nirgends zu beteiligen und nirgends Anstoß zu erregen, um sich in Inspektorsgunst so viel als möglich zu sonnen. In Herrn Strimpfl ist nun ein neuer Judas entstanden, nur wissen wir nicht, um wieviel Silberlinge er seine Kollegen verkauft hat.

Graz. (Südbahn.) Am 23. v. M. fand in den Juliensalen eine sehr gut besuchte Versammlung des beim Afford beteiligten Personals statt, bei welcher über den gegenwärtigen Stand des Jahresaffordüberstufes seitens der Affordvertrauensmänner Bericht erstattet wurde.

Benzing. Am 23. September fand eine Versammlung der Vertrauensmänner des Wächterpersonals statt. Genosse Sommerfeld besprach die Forderungen der Wächter. Genosse Brandstätter referierte über den Ausbau des Vertrauensmännerpersonals. Als Vertreter der Zentrale war Genosse Adolf Müller erschienen.

Schwabenstadt. Am 15. September fand hier eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die Gründung einer Zerstelle besprochen wurde. Als Referent war Genosse Dörner aus Mtnung gekommen. Als Zahlstellenleiter fungiert Genosse Matthias Hofmayer. Blockwächter in Schwabenstadt, an den auch sämtliche Zuschriften zu richten sind.

Mährisch-Schönberg. Am 20. September fand in der Schießstätte eine massenhaft besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in der Reichsratsabgeordneter Genosse Tomisch über das Thema: „Eisenbahner und Parlament“ referierte.

Aus den Organisationen.

Junnsbrud IV. Die zur Betriebsleitung Junnsbrud eingerückten Bediensteten wollen ihre Beiträge vorläufig beim I. Kassier der Ortsgruppe, Genossen Wilhelm Ruch, Blocksignalbedienter, Junnsbrud, Westbahnhof, wohnhaft: Sonnenburgstraße 20, Barterre, abführen; die zur kommerziellen Betreuung eingerückten beim II. Kassier, Genossen Wilhelm Harnslaf, Oberkondukteur, Personalkommissionsvertreter, Junnsbrud, Hauptbahnhof.

Subweis Die Mitglieder des Sterbefonds werden ersucht, für das verstorbene Mitglied Franz Fikoda, Pensionist, 20 S. zu erlegen.

Gänserndorf. Die Einzahlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat statt. Bücher aus der Bibliothek werden jeden ersten und dritten Sonntag im Monat in der Zeit von 2 bis 4 Uhr nachmittags im Vereinslokal, Cernys Gasthaus, ausgegeben und zurückgenommen.

Behring. Bei der am 21. September stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Bestätigungsprotokoll Josef Triller, Obmann, Lokomotivführer Anton Salko, Stellvertreter; Wagenbeschreiber Alois Buchas, Kassier, Magazinbedienter Franz Kapper, Stellvertreter; Reichsmoächer Albert Weber, Bahnmessler Josef Jaticz, Kucherbereiter Johann Lamproch, Oberbauarbeiter Josef Fauter, Subkassiere; Magazinbedienter Johann Sommer, Schriftführer, Oberbeschreiber Johann Seifl, Stellvertreter; Magazinbedienter Franz Wellisch, Bibliothekar, Lokomotivführer Josef Steingger, Stellvertreter; Geizer Florian Stohlmeind, Lokomotivführer Josef Weber, Kontrollor.

Waldhofen a. d. Ybbs. Die organisierten Eisenbahner rufen dem nach Wien vertriehen Genossen Rudolf Leopold ein herzliches Lebewohl nach. Genosse Leopold war durch viele Jahre Obmann der Ortsgruppe und des Arbeiter-Gesangvereines.

Floridsdorf II. Am 3. Oktober fand im Arbeiterheim in Floridsdorf die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe Floridsdorf II statt. Als Referent war Genosse Dusek gekommen, welcher in seiner einständigen Rede den „Kampf der österreichischen Eisenbahner seit zwanzig Jahren“ in treffenden Worten kennzeichnete. Die Wahl in den Ausschuss der Ortsgruppe ergab folgendes Resultat: Franz Sauer, Obmann; Salabore Amadeo, Kassier; Lorenz Grotendorfer, Schriftführer. In die Kontrolle wurden vorgeschlagen: Leopold Schott und Georg Zauninger. In den Ausschuss: Leopold Seifl, Franz Bozi, Johann Guberig, Josef Bauer, Josef Raufcher, Sidor Bozi, Franz Aman und Johann Kubitz.

Schönlinde. Durch die Verzehung des Bahnrichters Ruffig von Schönlinde nach Kreibitz verlieren die Oberbauarbeiter von Schönlinde einen einsichtsvollen und gerechten Vorgesetzten. Bahnrichter Ruffig war ein hier allseits beliebter Mann, und wir wünschen, daß es ihm in seinem neuen Domizil recht wohl ergehen möge und rufen ihm ein herzliches Lebewohl nach.

Die organisierten Oberbauarbeiter von Schönlinde.

Berchiedenes.

Salts es auf!

(Zur Josefsblätter-Verteilung.)

Ein freies Wort flattert von Haus zu Haus — Und jäh erblicken alle guten Geister. Dem Staatsanwalt geht rasch der Atem aus, Er kriegt die Gänsehaut. Und taltler Graus Paßt selbst den harten Polizeiwachmeister. Und beide ächzen schwer mit Angstgeschreiauf: „Salts es auf!“

Und ein Prinzgelein macht ihr Gemlein naß: „Ein freies Wort? Heißt das nicht — Quillotte?!“ Und ein Regierer haucht das Tintenfaß, Tunkt sechsmal ein und schreibt einen Erlaß. Mit Fieber, Bauchweh und ergrimmtter Miene. Und legt als fetten Titel oben drauf: „Salts es auf!“

Und durch die Straßen rast die Polizei,
Als ging es tausend Mördern an das Krangel.
Und mit ihr rast die ganze Miersei,
Und alle Kerkelweiber sind dabei,
Und hintennach leucht unser dicker Nagl.
Und wütend brüllt und gröhlt der ganze Sauf:
„Salts es auf!“

Es rast die schwarze Jagd mit Butgeschrei,
Es blinkt und blitzt der Polizistensabel
An hundert Kirchtürmen rasch vorbei —
Wer kloppt denn dort ein Mädchen? Ei —
Der Vater Galen und der Vater Abel!
Doch keiner sieht's! Und keiner hemmt den Lauf!
„Salts es auf!“

J. A. Springh. („Muskete“)

Hygienisches vom Eucharistischen Kongress. In der Sitzung des Wiener Gemeinderates vom 17. September erzählte ein Redner folgende unappetitliche Geschichte: In einer Mädchenschule wurde eine größere Anzahl Männer einquartiert, die aus Kärnten und Krain stammten. Für diese Männer waren die Aborte, wie sie für Schulmädchen gebaut werden, zu klein und während der Nacht ungenügend. Die Männer stellten sich daher in den Gängen auf und verrichteten dort ihre Notdurft, so wie sie es in Kärnten und Krain zu tun pflegen, wenn sie im Freien sind. Die Folge war, daß der Urin bis zum Haustore hinunterrannte. — Da sollte sich doch der Wiener Bürgermeister „hineinlegen“!

Lebensgefährliche Katarthe.

Halb- und Nasenkatarrhe, oder vollstündlicher gesagt Husten und Schnupfen, entstehen nicht durch Erkältung, sondern stets durch Ansteckung.

Die Erkältung und Reizung durch Rauch, Staub u. s. w. machen nur die Schleimhäute für die Ansteckung empfänglich, der Staub enthält außerdem vielfach zugleich die Ansteckungsstoffe.

Die Erscheinungen des Katarrhs bestehen in einer Entzündung der Schleimhäute, welche die Atmungsorgane auskleiden und in der Absonderung eines zuerst glasigen, später mit massenhaftem Eiter und sonstigen Bakterien durchwucherten zähen Schleimes. Die entzündete Schleimhaut, deren natürliche Abwehrvorrichtungen durch die Entzündung außer Funktion gesetzt wird, ist für diese Bakterien der denkbar günstigste Nährboden.

Sie ist aber auch während dieser Zeit eine gefährliche Einbruchspforte für die Ansteckung durch Diphtherie, Lungenentzündung und Tuberkulose, und es ist ziemlich sicher, daß die große Mehrzahl aller Tuberkuloseerkrankungen ihren Anfang während solcher Katarthe nahm.

Da die feinen Verzweigungen der Luftröhren in den Lungen, die Bronchien, sich immer wieder mit zähem, bakterien durchwuchertem, eiterigem Schleim füllen, so ist besonders des Morgens ein heftiger Hustenreiz vorhanden, der infolge der Anstrengung sehr schmerzhaft werden und bei älteren Leuten zu Lungenblutungen, Interkostalbrüchen und anderen Schäden Anlaß geben kann.

Da Nase und Ohr durch einen Kanal in Verbindung stehen, so greift ein Nasenkatarrh oft auf die Ohren über und verursacht die gefährliche Mittelohrentzündung, deren Heilung äußerst langwierig ist.

Eine sofortige energische Bekämpfung jedes Katarrhs, mag er nun milde oder in der schweren Form der Influenza auftreten, ist deshalb unbedingt geboten. Sie geschieht durch Behandlung der erkrankten Schleimhäute mit desinfizierenden und lösenden Mitteln zwecks Abtötung und leichter Entfernung der Bakterienwucherungen. Diese Behandlung muß sich aber bis in die Tiefen der Lungen erstrecken, denn gerade da ist die Gefahr am größten.

Daß schleimlösende Tees, Bonbons u. s. w. nicht mit dem Innern der Lungen in Berührung kommen, weiß jedes Kind. Sie können nur in der Nähe des Kehlkopfes eine ganz geringe Wirkung ausüben.

Man hat deshalb schon längst Sprachapparate konstruiert, durch welche desinfizierende und lösende Flüssigkeiten zerstäubt und eingeatmet werden.

Diese Zerstäubung war aber bisher bei weitem nicht fein genug, die Hauptmenge der Flüssigkeit gelangte nur bis in den Mund, ein ganz geringer Bruchteil auch in den Kehlkopf, die Verzweigungen der Luftröhre erreichten sie nie.

Das gelingt nur durch Lancer's Inhalator, aus welchem die Flüssigkeit nicht in Tröpfchen mit nassem, schwerem Dampf vermischt austritt, sondern in Form eines feinen, nicht nässenden, gasartigen Nebels, der bis in die feinsten Verzweigungen der Luftröhre und in die engsten Faltungen der Nasenschleimhaut gelangt. So fein ist die Verteilung, daß man diesen Nebel, wenn man ihn eingeatmet hat, wie Zigarrenrauch wieder ausstoßen kann, was bei den alten Inhalationsystemen ganz ausgeschlossen ist.

Dadurch erklären sich die schnellen, bisher bei Katarrhen der Luftwege ganz ungewohnten Erfolge, welche zahlreiche Ärzte veranlaßten, Lancer's Inhalator aufzunehmen und ihren Patienten zu verordnen.

Trotz der kurzen Zeit, seit welcher Lancer's Inhalator im Handel ist, liegen bereits zirka 5000 Anerkennungs schreiben von Ärzten und Patienten vor, davon 2418 mit notarieller Beglaubigung und täglich gehen weitere ein.

Es handelt sich dabei zum großen Teil um Fälle, die jahrelang jeder anderen Behandlung getrost haben.

So äußert sich zum Beispiel Herr Postassistent Wilhelm Gröning, Emmereich: „Ihr vorzüglicher Inhalator, den ich nun fünf Wochen gebrauche, hat bei meinem alten Leiden (chronischer Nasenkatarrh und Lungenverwässerung) Wunder getan. — Von der Wirkung desselben nun überzeugt, danke ich Ihnen herzlichst und sage auch wohl nicht zu viel, wenn ich Ihre großartige Erfindung als eine Wohlthaten der leidenden Menschheit bezeichne. Was schon viele seit längeren Jahren bei mir erzielen wollten, das habe ich mit Ihrem Inhalator in dieser kurzen Zeit erreicht. Schon nach etlichen Tagen ließ der Husten nach; ich konnte wieder froher atmen und fand auch nichts wieder den langersehnten ruhigen Schlaf.“

Herrn Kreisrat Herr Pfarrer Gerard Korduhn, Miltitz a. d. Eger: „Teile Eurer Wohlgeboren ergeht es mir, daß ich von meinem sehr starken Bronchialkatarrh nach vierwöchigem Gebrauch Ihres Inhalators vollkommen befreit bin und segne die Stunde, in welcher dieses vortreffliche Mittel in meine Hände gelangte. Zugleich gestatte Ihnen, von diesen Zeilen Gebrauch zu machen, damit jeder Leidende sich von der heilsamen Wirkung zu seinem Wohle überzeugen kann. Gott begleite Ihr heilwirkendes Bemühen mit seinem Segen.“

Nähere Auskunft über Lancer's Inhalator wird von Lancer's Laboratorium, Wiesbaden M. 82, gern kostenlos und ohne Kaufzwang erteilt. Verlangen Sie noch heute gratis interessante Proschüre.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Auf gegen die allgemeine Teuerung! Die allgemeine Teuerung veranlaßt so manchen Konsumenten, sich nach einer billigeren Bezugsquelle umzusehen, welche ihm trotz dieses Umstandes die Gewähr bietet vorteilhaft einzukaufen.

Wir können in diesem Falle unseren P. T. Lesern wärmstens empfehlen, sich beim Einkauf von Herren- und Damenmode- als auch Leinenwaren des als leistungsfähig und solid allgemein bekannten Tuchverwandhauses Franz Schmidt, Jägerndorf B. 60, zu bedienen, und bietet der heutigen Gesamtauflage beigelegte Prospekt die beste Gelegenheit, sich die reichhaltige Musterkollektion dieser Firma kommen zu lassen.

Eine überraschend reiche Kollektion versendet die bestbekannte Leinenwarenfabrik Josef Kraus in Nachod von ihren gesamten Erzeugnissen und gibt es sicherlich keinen Wäschebedarfsartikel im Haushalt, den eine sparsame Hausfrau bei der Firma Josef Kraus in Nachod nicht erhalten würde. Jedermann, der irgendeinen Bedarf an Wäsche oder Webwaren hat, verlange Muster und Preisliste, die von der Firma Josef Kraus kostenlos und franco zugesandt werden.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzungen am 27. September und 2. Oktober 1912. — Entgegennahme des Berichtes des Administrators und Diskussion hierüber. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes. — Bericht über den gegenwärtigen Stand des Baues des Eisenbahnerheims.

Sprechsaal.

Dankagung.

Anlässlich des Sieges, den die Landsträßer Arbeitererschaft durch meine Wahl zum Abgeordneten erfochten hat, sind mir aus allen Ländern unseres Reiches zahllose Glückwünsche von unseren Ortsgruppenleitungen, Parteifreunden und aus allen Kreisen der Eisenbahnererschaft zugegangen, so daß ich außerstande bin, einzeln zu danken. Ich bin daher gezwungen, auf diesem Wege allen Gratulanten meinen herzlichsten Dank zu sagen. Ebenso danke ich dem Zentralvorstand und dem Verwaltungskomitee für ihre werktätige Unterstützung.

Insbesondere danke ich den Genossen Eisenbahnern von ganz Wien, die an beiden Wahltagen in so mütterlicher und uner müßlicher Weise vortreffliche Wahlarbeit für mich und die Partei in diesem beispiellosen Kampfe leisteten.

Mit Parteigruß

Rudolf Müller.

An die Ortsgruppen und Zahlstellen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines im Direktionsbezirk Linz.

Die Sitzungen des Direktionsarbeitersausschusses sowie der Personalkommission werden höchst wahrscheinlich in nächster Zeit stattfinden.

Es werden daher die Genossen ersucht, Anträge für obige Körperchaften sofort den betreffenden Arbeitersausschuss oder Personalkommissionsmitgliedern ihrer Kategorie zu übergeben.

Sollten die Genossen oder Kollegen die Adresse ihres Vertreters nicht wissen, so sind die Anträge an Genossen Kajetan Weiser, Linz, Ingenieur Sternengasse 56, zu übersenden, welcher diese Anträge dann den betreffenden Vertretern zur Einbringung an die Direktion übergeben wird.

Die Anträge sind möglichst rasch zu stellen und eine ebenso wahrheitsgetreue als genaue Begründung beizufügen.

Kajetan Weiser,

Obmann der Personalkommission.

Johann Gabriel,

Obmann des Direktionsarbeitersausschusses.

Achtung, Arbeiter der Südbahn!

Die Wahlen in den Arbeitersausschuss für die zweite Funktionsperiode (1. November 1912 bis 31. Oktober 1915) sind bereits ausgeführt.

Die Wahl des Ausschusses ist nach den Hauptdienstzweigen in vier Gruppen durchzuführen, und zwar:

1. in der Gruppe der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes,
2. in der Gruppe der Arbeiter der Heizhäuser und Zugförderungsstationen,
3. in der Gruppe der Arbeiter der Werkstätten Wien, Graz, Marburg, Pettau und Innsbruck,
4. in der Gruppe der Arbeiter des Verkehrsendienstes.

Die ausgefüllten Stimmzettel sind bis längstens den 24. Oktober persönlich dem Lokalvorstand oder dessen Stellvertreter zu übergeben. Das Stimmzettel wird am 20. Oktober 1912 vorgenommen. Die diesbezüglichen Wahlaufträge und Klebezettel werden unseren Vertrauensmännern rechtzeitig zugesendet.

Jeder zielbewusste Südbahner hat die Pflicht, für die rascheste Verbreitung der Kandidatenliste und Klebezettel zu sorgen, damit jeder wahlberechtigte Bedienstete, besonders in den abgelegenen Stationen und auf der Strecke, mit derselben zuverlässig betraut wird.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach!

Die Oberverwalter der Station Selzthal (Güterbahnhof nördliche Seite) haben im Monat Juni 1912 ein Gesuch um Erneuerung zu Verschubaufsehern im Dienstwege eingekracht. Da bis heute keine Erledigung erfolgt ist, so bitten die Gesuchsteller um eine baldige Antwort auf ihr Ansuchen.

An die Verkehrsdirektion der Südbahn!

Die Bediensteten der Station Klagenfurt erlauben sich die höfliche Anfrage zu stellen, wann eigentlich die bestellten Kohlen geliefert werden? Oder sollen die Kohlen für die bestellten Kohlen früher gezahlt werden?

An die k. k. Staatsbahndirektion Prag.

Mit der Einreichung der Wähler in die Gruppe 3 der Diener wurde denselben auch das Recht eingeräumt, einen jährlichen Erholungsurlaub nach den Bestimmungen des § 59 der Dienstordnung beanspruchen zu können, dessen Dauer nach der Anzahl der zurückgelegten Dienstjahre zu bemessen ist.

Nach diesen Grundregeln werden auch überall den Streckenwächtern ihre Erholungsurlaube erteilt. Eine Ausnahme besteht unseres Wissens nach nur noch auf der Strecke Bodenbach-Komotau. Wogegen die Streckenwächter mehrmals vorgebracht wurden, gibt man denselben nur sechs Tage Urlaub. Zudem die Gefertigten nicht annehmen können, daß die Herren Sektionsvorstände bei der Erteilung von Erholungs-

urlauben an die Streckenwächter den Intentionen einer höheren Behörde gemäß handeln, stellen dieselben an eine löbliche Staatsbahndirektion die Anfrage: Wann gedenkt dieselbe endlich die Sektionsleitungen zu beauftragen, den Streckenwächtern ihr volles Recht auf Erholungsurlaub zu gewährleisten?

Die Streckenwächter der Linie Bodenbach-Komotau.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Die Zugführer der Station Jglaun erlauben eine höfliche Anfrage an endliche Erledigung des im Monat Mai im Dienstwege überreichten Gesuches bezüglich Beigabe von Manipulanten zu den Zügen.

Bei der jetzt herrschenden Dichte des Verkehrs ist es unmöglich Zugführer- und Manipulationsdienst gleichzeitig zu versehen, wodurch die Sicherheit des Verkehrs empfindlich leidet. Ehebaldige Erledigung ihres Gesuches erwarten

Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Am 22. Juli 1912 war im Amtsblatt der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck ein Posten für den kommerziellen Dienst im Salzburger Frachtenmagazin ausgeschrieben. Es bewarben sich eine Anzahl Zugerpediten, Stations- und Magazinarbeiter um den ausgeschriebenen Posten.

Da nun dieser im Juli 1912 ausgeschriebene Dienstposten bis heute noch nicht besetzt ist und auch den Bewerber keine diesbezügliche Antwort zugekommen ist, so wird um gefällige Aufklärung gebeten. Oder sollte es sich bewähren, daß dieser Dienstposten für einen unfähigen Zertifikatisten reserviert bleiben muß?

Veranstaltungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Veranstaltungen statt:
Guns. Am 13. Oktober um 3 Uhr nachmittags § 2-Veranstaltung im Forsthaus Gasthaus.

Drüßing. Am 27. Oktober um 3 Uhr nachmittags in Lochs Gasthaus.

Ötztal. Am 20. Oktober um 1/9 Uhr vormittags in Sigls Gasthaus in Schlagenwald.

Steinach. Am 13. Oktober um 3 Uhr nachmittags in Reichsbüchlers Gasthaus in Steinach.

Selzthal. Am 13. Oktober um 3 Uhr vormittags in Mitterhubers Gasthaus.

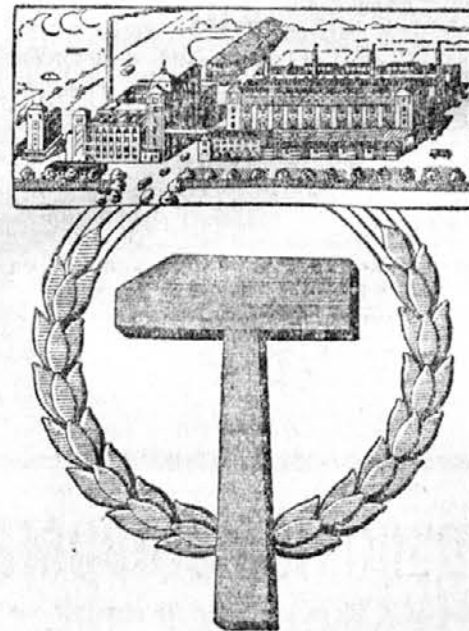
Briefkasten der Redaktion.

J. S. 285. Sie rufen in die 1100 am 1. Jänner 1915 vor. — W. S. 19. Wir haben Ihre Anfrage zur Beantwortung der Rechtschuhabteilung unserer Organisation abgetreten.

<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p>	<h2 style="font-size: 2em;">Inserate</h2>	<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p>
--	---	--

Hammerbrotwerke und Dampfmühle

Starr, Hainz & Co.



T

Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT

VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

Liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen

Telephon 2364 Telephon 3545

<h3 style="font-size: 1.5em;">Sbana Colnar</h3> <p style="font-weight: bold;">Kraiburg, Krain</p> <p style="font-weight: bold;">Gemischtwarenhandlung</p> <p>berühmt. Landprodukte: Erdäpfel, 100 kg. 7 Kr., Wehl Nr. 0 100 kg. 8 Kr. 50, Zwiebel, 1 kg. 12 S., sowie zu billigen Tagespreisen: Frankfurter, Winteräpfel, Birnen, Zuerker und andere Lebensmittel. Auf geil. Anfragen antworte pünktlich. Preisliste gratis und franco.</p>	<h3 style="font-size: 1.5em;">Magenleidende</h3> <p>Herrn, Brustschmerz, Nervöse, Schwächliche und solche, die an Unterarm, Appetit- und Schlaflosigkeit, Schwindel, Zittern, Epilepsie leiden, sollen täglich</p> <h2 style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">Rafens „Leon“</h2> <p>(Kraut- und Wurzel) trinken. 2 Kartons Nr. 220, 6 Kartons 6 Kr., 12 Kartons 11 Kr. — Bei Vorauszahlung des Betrages franco, bei Nachnahme 50 Heller mehr. Dr. Wittich Hofen, Apotheker, Eisenhof 10 bei Wien, Niederösterreich.</p>
---	---

DIE PATHÉ PLATTE

8 Tage zur Probe!

Neueste Erfindung!

Schalldose mit unverwüflichem Saphirstift. Der Nadelwechsel und die dadurch hervorgerufenen Unannehmlichkeiten sind vollständig beseitigt. Die Pathé Platten sind mit den grössten Künstlern aufgenommen, mit vollständigem Orchester unter der Leitung der berühmtesten Kapellmeister unserer Zeit begleitet.



beseitigt die Nadel und die durch sie hervorgerufene Abnutzung. Es ist sich wohl jeder klar darüber, dass die ohne Nadel spielende Pathé Platte weit überträgt.

Die uns täglich zu hundert zukommenden Atteste bezeugen zur Genüge die Wahrheit unserer Worte. Wir wollen jedoch noch mehr bieten, um damit Jeden ohne Ausnahme von der wirklichen Ueberlegenheit der Apparate und Platten der Firma Pathé gegenüber allen anderen existierenden Sprechmaschinen zu überzeugen.

25 Monate Credit!

Die Pathé Platte fürchtet nicht den Vergleich.

WIR GEBEN AN ALLE UND ÜBERALLHIN UNSERE PRACHTVOLLE ZUSAMMENSTELLUNG 8 TAGE ZUR PROBE

Saphir-Sprechmaschinen-Gesellschaft m. b. H., Wien VI, Köstlergasse 6-8.

Wir verkaufen Ihnen vertrauensvoll, weil wir von der vorzüglichen Qualität unserer Ware überzeugt sind. Unsere Sammlungen verschiedener Stücke entsprechen nur durch ihre höchste Kunst, vollständig nach Wahl unserer wertvollen Kunden. Wir geben keine früher zusammengestellten Platten; unsere wertvollen Kunden steht es frei in unserem kolossalen Repertoire, welches über 20.000 Stücke in jeder Sprache enthält, die gewünschten Platten zu wählen. Freundliche Leserinnen und liebe Leser! Gestatten Sie uns Ihnen unseren neuen Apparat mit wunderbaren Platten-Auswahl und 20 verschiedenen Stücken, auf 10 doppelseitigen Original-Pathé-Platten von 23 cm Durchmesser, einzigartig für einige Zeit, zum unglaublich billigen Preise von K 100,- zahlbar in 25 Monatsraten von K 4,- anzubieten. Wir garantieren, dass der Apparat und die Platten vollständig für einige Zeit stehenbleiben werden.

Bitte, nebenstehenden Coupon deutlich ausfüllen zu wollen und uns mit der 1. Monatsrate von K 4,- gütigst einzusenden.

Verpackung gratis!

10% Rabatt bei Kassazahlung. Wir werden jede Anfrage auf beliebige Zusammenstellung kostenlos beantworten.

Unsere Zahlungsbezugungen sind derart, daß jeder kaufen muß!

Name: _____
Straße: _____
Stadt: _____ Land: _____
Beruf: _____ Bahnstation: _____

Avviso: Lieferzeit 15 Tage. Wir werden keine Bestellung ausführen, wenn uns nicht gleichzeitig mit derselben die erste Monatsrate zukommt. Falls der Apparat und die Platten nicht entsprechen würden und Sie uns dieses innerhalb 8 Tagen franco an unsere Adresse zurücksenden, werden wir Ihnen die erste Monatsrate ohne jeden Abzug zurückergatten. Sollten wir die Expedition nicht vornehmen können, senden wir das Geld retour.

Saphir-Sprechmaschinen-Gesellschaft m. b. H., Wien VI, Köstlergasse 6-8.

Beschreibung des Apparates:

Größe: 84 cm Grundfläche, 15 cm Höhe. Ausführung: Feinst gearbeitete Kunstschlerei mit hübschem Email- und Goldbesatz, welcher dem Apparat ein besonderes elegantes und aristokratisches Aussehen verleiht. Großer, beweglicher Schalltrichter, geschmackvollste Farben, 140 cm Umfang, 54 cm Länge. Neueste Original-Pathé-Schalldose mit unzerbrechlicher Glimmermembran und mit extrafeinem, unverwüflichem Saphirstift, Präzisions-Attribwerk mit während des Spielens zu betätigendem Federnaufzug.

Bei Ohrenjaufen

Ohrenfluß, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit gebauete man
Behöröl Marie Sanit Pangratius
Preis 4 Kronen. Verkauf:
Stadtapotheke Pfaffenhofen
a. d. Alm 151 (Bayern).

1912 er Junggeflügel

Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 St. grosse, fette Brathühner K 26,-, 12 St. grosse, fette Hiesengänse K 22,-, 6 St. grosse, fette Hiesengänse K 24,- per Nachnahme liefert
S. MANDEL, Skalat 300 (Oest.).

Billige Bettfedern und Daunennissen

1 Kilo grau geschlossene K 2,-, bessere K 2,40, halbwollene prima K 2,80, weisse K 4,-, prima daunenweiche K 8,-, hochprima K 7,-, 8,- und 9,-. Daunennissen grau K 8,-, 7,-, weisse prima K 10,-, Brustnissum K 12,- von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blassen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 150 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 50 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 18,-, Halbdaunen K 20,-, Daunennissen K 24,-, Einzelne Tuchente K 10,-, 12,-, 14,-, 18,-, Einzelne Kopfpolster K 8,-, 8,50, 4,-, Tuchente 200x140 cm gross K 18,-, 18,-, 18,-, 20,-, Kopfpolster 90x70 cm gross K 4,50, 5,-, 5,50. Unterhochente aus bestem Bettgerüst 180x118 cm gross K 18,- und K 15,- versendet von K 10,- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.
Max Berger in Deschenitz Nr. 2/249, Böhmerwald
Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Petroleum-Heizofen

neuester Konstruktion, auch zum kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft. Petroleumverbrauch ¼ Liter die Stunde, gerast, hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur 27 K, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, dah. kein Risiko.
PAUL ALFRED GOEBEL
Wien VII, Albrechtgasse 3.

Ein Messer für alle. 90 Heller!

mit zwei prima scharf geschliffen, Stahlklingen und feinem Oxid-Metallschalen, modern, flach, bequem in der Tasche zu tragen; für Beamte in Kanzlei, Kontor und Bureau; für Lehrer, Schüler und Zehner unentbehrlich. Probemesser franco gegen vorherige Einzahlung von 30 h (auch i. Marken), 3 Stück K 2,40, 6 Stück K 4,50, 12 Stück K 8,40. (Namen gravieren 20 h). Sicherheits-Rasierapparat, vernickelt, in sechs doppelseitigen Primärklingen in 1/2 Stk K 4,50, Nachnahme 45 h mehr. Grosser Katalog unsonst und portofrei.
Emil Bangert, Eger, Böhmen.
Fabrikfederlage und Versandhaus Solinger Stahlwaren.

Diesen Rasierapparat

versenden wir an alle Leser des „Eisenbahner“ vollkommen gratis!

Um die Mem-Klingen einzuführen, versenden wir dreifach versilberte Rasierapparate bei Abnahme von 2 Dutzend Mem-Klingen im Gesamtbetrag von 10 Kronen vollkommen gratis.

Mem-Klingen für „Gillette“ und alle ähnlichen Apparate per Dutzend, 5 Kronen, halbes Dutzend, 2 Kronen 50 Heller, Probeklingen franko gegen 50 Heller in Briefmarken.

Mit den Mem-Klingen rasiert der Apparat so tadellos rein, rasch, sicher und sauber wie kein anderer teurerer Rasierapparat ohne Mem-Klingen.

M. E. Mayer, Wien I

Lobkowitzplatz 1 und Graben 17.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Achtung! Die Wäsche der Zukunft

ist meine abwaschbare Original Zephir-Leinen-Dauerwäscheweiss und bunt. Next! Elegant! Konkurr nzlos! Ein Versuch und Sie bleiben mein Abnehmer. Die Herren Eisenbahner erhalten ausnahmsweise 10 Prozent Rabatt. Vertreter gegen hohe Provision allerorts gesucht. Nur echt bei A. Depol, Wäscheindustrie, Schaboglück, Böhmen. — Illustriert: Preisliste gratis.

Achtung, Eisenbahner!!

Bei Geld erparen Sie beim Einkauf!

Von Bergmann elegantste Vergrünung von K 14,-, Mitter von K 10,-, Goldbrüde, Wetterkragen von K 8,50, Stabeholen von K 4,- anwärts.

Großes Lager von feineren, zarten und stärkehaltigen, fertigen Bettwäsche, weiß oder farblich, nur K 2,-, Bettlinder K 1,50, idemere Bettzeuge, Farnstuhel, Bettuch, feinen Tisch, Kamine, per Stück nur K 9,50, Sandbücher, Kildücher, Vorhänge K 2,-, garantiert nur abwaschbare Ware, alles erstaunlich billig. Einzeln in Wien nur bei Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Auch Niederleibhaft, bei Bezug K 2,-. Provingortend recht per Nachnahme.

2insonni

fröh der allgemeinen Teuerung erhält jeder einen schönen Gebrauchsgegenstand, der ein 5kg. Topfpatet Roggen-Kaffee „Probats“ besteht. 1 Topfpatet nur K 2,70 kaufte jeder Probation per Nachnahme.

„Probats“ gibt allein ohne teuren Nachschub einen geschmackvollen Kaffee. Kur echt bei Verkauf der Sächchen mit Marke „Probats“.

Bernsdorfer Getreide-Möhrerl
Borsdorf 5
d. Teukelmann, Böhmen.

Gelegenheitskauf

Garantiert echter Hirschbart

Prachtexemplar

Ein dunkles Haar, beschic, mit sehr schönem Refl. 15 cm lang, samt Altshirshülse n. Hirschbartsgründl, verschiebbarem Ring-Schraube zusammen nur K 6,-. Seltene Gelegenheit!

Versendet per Nachnahme Gombartbinder
Fenchel, Wien IX, Altmühlery. 3-100.

Bei Kropf

drücken Hals, Drüsen gebrauche man
Hollerdauer Kropfbalsam
Preis 4 Kronen.
Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 153 (Bayern).


Brüner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei
Etzler & Dostal, Brünn
Schwedengasse 93.
Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines. 65
Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mann wird geschonten. Reichhaltige Musterkollektion portofrei zur Ansicht.

Erste Tiroler Arbeiter-Bäckerei
Ergiebige, gesundheitsfördernde, mit bester Mehlbereitung



ROSENBROT



Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

Beste böhmische Bezugsquelle!
Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, beider 2 1/2 K; für halbweiße 2 K 50; weiße 4 K; weiße, Hanmlin 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 5 K; 1 kg Tannen (Blau), graue 6 K, 7 K; weiße, reine 10 K; allerfeinster Perlstaub 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franko.



Fertig gefüllte Betten

aus bester, reinen roten, blauen, weißen oder gelben Wäsche, 1 Tuchent, 180 cm lang, 130 cm breit, mit 2 Kissen, jedes 80 cm lang, 50 cm breit, gefüllt mit neuen, grau u. sehr dauerhaften, haumigen Bettfedern 16 K; Halbbaunen 20 K; Tannen 24 K; einseitige Tucheute 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 8 K, 8 K 50, 1 K; Tucheute, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K, 17 K, 18 K, 21 K; Kopfkissen, 60 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Untertheile aus feinem, besten Woll, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 13 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko, ihm auch gebietet, für Rücknahme des Geldes retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen.
Reichhaltigste Preisliste gratis und franco.

!500 Kronen!

gäbe ich Ihnen, wenn meine Schutzmittel - "Minale" Ihre Gütern, Waren, Vorräte in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Stückes samt Garantiebrief 1 Krone.

Kemény, Kaschau
1. Postfach 12 115, Ungarn.

OLLA-GUMMI

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

Neuheit für Herren
dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h. Marke.

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

Die Weltmeisterschaft in der Uhrenindustrie endl. erobert!
Extradach! Hochelegant!
Kavalier Gold-Double Uhr
präzisionsreicher Marke nur K 4.00.

Dieselbe besitzt ein gutes 8stündiges Ankerwerk und ist auf elektrischem Wege mit sohem 18 Karat Gold überzogen.

Garantie für präzisen Gang 4 Jahre.
1 Stück K 4.60
2 " " 8.00

Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette umsonst beigegeben.

Gleiche Damenuhr in gleicher eleganter Ausführung K 6.00.

Risikolos, da Umtausch erlaubt ev. Geld retour, Versand p. Nachnahme.

HOLZER & WOHL, Krakau Nr. 51
Oesterreich.

Auf Raten ohne Preiderhöhung werden und Tamen leider nach Maß beim Schneidemeister
Jakob Neumann
VII, Kaiserstraße 64 E.

MÖBEL Ausnahmeverkauf!
Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse
(neben der Köwendrogerie Schawerda).

Polsterter Almmereinrichtungen von 140 Kr. an, Küchen-einrichtungen von 24 Kr. an, vollständige Schlaf- und Speisezimmer, antiken und modern, Sezession von 240 Kr. an, aufwärts. Moderne Säulen, weiß, grün, von 70 Kr. an. Alle Gattungen Möbel, Matten und Bettelinge billigst. Kleiner Preisvertrieb für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anschauung.

Zukunft in allen Bahnhöfen und Stationen Wien lokalisieren.

Warnung! Um meine p. L. Kunden vor Scherz zu warnen, durch Verleitung zu betrügen, oder Sie genau an meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz in der Dausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsorte.

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

Ihr Wohlgehornter
Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste Beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen

Vilach, Hochachtungsvoll
Johann Gaisl, Konduktor.

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket feinerer freier Reste, enthaltend: Prima Kaneeas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Besir für Hemden und Kleider, Blaudruck, Wäsen- und Kleiderstoffe, Leinwand zc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 1 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.
Mit Parteigrub
Geopold Wikel, Handweber
in Raschod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Parteigewerkschaft.

Warum laufen Sie ohne Anzahlung
eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

Weil keine Anzahlung, 20% Anzahlung wie bei ausländischen im Preise mitzunehmen, jede Maschine bis zur feinsten Schraube wasserfestes Material ist, den Händlernutzen sparen.

Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Blattschiffblatt kann in 10 Minuten eine Karte für sich bilden und meine Fabrik nicht erst gelassen zu werden wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

Weil ich an zahlende Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefert und 10 Monate Kredit gewähre.

Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.
Kein Cassenlohn.
Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs
Geop. S. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.



Sie sind der Feind
Ihres eigenen Geldes, wenn sie fertigen

BRUNN
Altvater-Likör, Allasch-Kümmel u. s. w. kaufen.

Mit meinen vorzüglichen Essenzen bereiten Sie ohne Mühe die feinsten Liköre für das halbe Gold.

1 Flasche genügt für: 5 Liter Prima Rum oder 3 " feinst. Altvater od. 3 " feinst. Allasch-Kümmel

samt genauer Gebrauchsanweisung nur K 1.20, alle drei Flaschen zusammen nur K 3.50.

Einzelne Flaschen nur gegen Voreinsendung des Betrages, auch in Briefmarken, von drei Flaschen an auch per Nachnahme franko jeder Poststation.

HITSCHMANN
Essenzen-Erzeugung
KUMPOLETZ I.B. 151
Tausende Anerkennungs-schreiben, keine Fiktion.

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

direkt vom Fabriksplatze deckt. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- u. Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse!

Tuchversandhaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schles.)



Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt



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

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabschiedet wird. Coom ist vollständig und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Kuckuck niemals bekommen.

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

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


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

Herr R. F. schreibt: Coom Institut, Kopenhagen, Dänemark.
Ich bitte, so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à 10 Kronen. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trank ergeben hat, und möchte ihn sehr abgewöhnen. Mit dem bis jetzt genutzten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt; sie sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleiben wir Sie ehrend. R. F. Diöszöy gyártóip. Sz. XI. 1910. Ungarn.

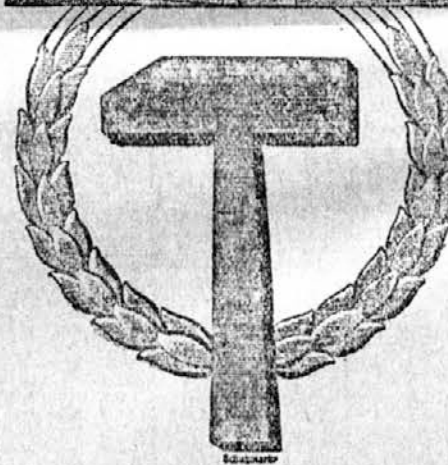
Das Coom Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch

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

Arbeiter-Bäckerei Reichenberg
Ergiebige, gesundheitsfördernde, mit bester Mehlbereitung



Fertig gefüllte Betten



Eine wirksame Waffe gegen den Brotwucher

Rum billiger

und viel besser als Sie ihn bisher kauften, bereiten Sie selbst mit „Herz“-Rum-Estrakt, sowie Liköre mit „Herz“-Rum-Estrakt. 1 Probeflasche zu 3 Liter Terum oder 3 Liter Sibir 4 Kr., 3 Flaschen à Kr. 2.40 gegen Voreinsendung des Betrages, 6 Flaschen 4 Kr., 10 Flaschen 6 Kr., auch per Nachnahme. Zu haben für Terum, Kirsch, Altvater, Altvater, Kaiser, Birn, Banille, Fenchel u. s. w. Preis franko, in Sorten nach Ihrer Wahl, samt genauer Gebrauchsanweisung liefert:

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

Goldgrube

Selbständige Existenz findet frechamer Herr oder Dame als

Filialleiter

einer Verkaufsstelle. Verdienst 6000 bis 8000 Kr. jährlich. Streng reelle Sache, während für jedermann, gleichviel ob Stadt oder Land wohnhaft. Laden nicht erforderlich. Auf ohne Aufgabe des Berufes als Nebenverdienst zu betreiben. Anfragen unter Angabe des Lebenslaufes unter „Filialleiter G. S. 2“ a. d. „Annoncen-Expedition „Propaganda“, Wien XI. 1. 8.

HAARFARBKAMM.



Durch einfaches Kämmen graue oder rote Haare echt blond, braun oder schwarz färbend! Wollig unauflöslich! Jahrelang brauchbar! Täglich im Gebrauch. Etwa 8 d. Versand durch J. Schüller, Wien III, Ringiergasse 2/E.