



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Ghedkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.68
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—, Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 22

Wien, den 1. August 1912.

20. Jahrg.

Die Windbeutelereien des Herrn Heine.

Ein nationalverbändlerischer Verteidigungsversuch des letzten Eisenbahnerverrates.

Schmoed in Gustav Freytags „Journalisten“ kann schreiben nach rechts und kann schreiben nach links. Ein solcher parlamentarischer Schmoed ist auch der Herr Rudolf Heine, Abgeordneter, Nationalverbändler und Baurat seines Zeichens. Als im Dezember des Vorjahres der 38 Millionen-Antrag für die Eisenbahner im Parlament zur Verhandlung stand, da glänzte, wie man sich lebhaft erinnert, Herr Heine, der Abgeordnete von Tetschen-Bodenbach, als „Verteidiger der Eisenbahnerinteressen“, und als Referent des gemeinsamen Antrages, der für die Eisenbahner 38 Millionen Kronen verlangte, wandte er sich damals gegen die von der Regierung geforderte Bedeutung mit den Worten: „Sind diese Beamten der Exekutive, welche bei Tag und Nacht im Verkehr, in den Werkstätten, bei der Bahnerhaltung ihren schweren Dienst tun, schuld daran, daß die Verwaltung der Zentralstellen, des Ministeriums und der Direktionen viel mehr Geld kostet, als einem gesamten modernen kaufmännischen Betrieb entsprechen würde? ... Deshalb richte ich an das Haus den Appell: Geben Sie durch Ihre Abstimmung im Sinne dieser Anträge die Bahn frei für eine gesunde Aufwärtsbewegung eines Standes, welcher von hoher Bedeutung für das ganze wirtschaftliche Leben, von hoher Bedeutung für unsere ganze moderne technische Entwicklung ist und dem ja befanntlich die Gesundheit und das Leben der ganzen Bevölkerung anvertraut ist. Geben Sie den Eisenbahnern ihr gutes Recht durch Zustimmung zu den vorstehenden Anträgen.“

Herr Heine kann aber auch anders. Man soll nicht sagen können, daß er einseitig ist. Er kann reden und stimmen nach rechts und nach links, wie es eben die Situation erfordert. Und da Herr Heine, wie man weiß, in Betätigung dieser seiner Vielseitigkeit am 2. Juli d. J. vor seinem eigenen Antrag davonlief, denn der Antrag Tomtschik wollte ja nichts weiter als die Verwirklichung des Heineschen Referentenantrages — so fühlt Herr Heine so quasi auch die Pflicht, sein und das Verhalten der übrigen Nationalverbändler zu „motivieren“. Zu diesem Zweck läßt also Herr Heine im Brünnener „Tagesbote“ — nebenbei bemerkt in einem judenliberalen Blatt — einen Artikel vom Stapel, der gleichzeitig als Zirkularartikel bereits seine Reise in die ganze nationalverbändlerische Provinzpresse angetreten hat. In diesem Artikel also beweist es Herr Heine, daß der Antrag Tomtschik abgelehnt werden mußte. Wie er das „beweist“, da muß man den Herrn Baurat des Humors halber selber reden lassen.

Herr Heine schreibt also:

„Im Dezember 1911 konnten aus finanziellen Erwägungen nur 21 Millionen zugestanden werden; hat sich nun in der kurzen Zeit bis zum Juli 1912 die Lage der Staatsfinanzen im allgemeinen und die Bilanz der Staatsbahnen im besonderen so gebessert, daß der Zeitpunkt gekommen war, um die restlichen 17 Millionen für die Eisenbahner flüssig zu machen? Diese Frage muß entschieden mit nein beantwortet werden. Die Entwicklung der staatlichen Rente zeigt, daß gegen den Dezember 1911 eher eine Verschlechterung eingetreten ist. Auch die passive Bilanz der Staatsbahnen besteht weiter; die zur teilweisen Deckung der 21 Millionen eingeführten Tarifierhöhungen werden erst im letzten Viertel 1912 voll in Wirkung treten... Wir sind nicht gegen die 17 Millionen; wir müßten aber trotzdem gegen den Antrag Tomtschik stimmen, weil dessen Durchführung gegenwärtig unmöglich ist. Wir hätten uns der Demagogie schuldig gemacht, wenn wir im jetzigen Zeitpunkt für diesen Antrag eingetreten wären.“

Die Finanzen sind also heute genau so schlecht wie im Dezember des Vorjahres, und deshalb

war der Nationalverband dagegen, daß die Eisenbahner 17 Millionen Kronen erhalten. Aber weil die Finanzen im Dezember so schlecht waren wie im Juli, deshalb hat Herr Heine im Dezember 38 Millionen Kronen verlangt. Diese „Logik“ beweist freilich schärfer als alles andere, daß die Nationalverbändler damals, als sie für den Resolutionsantrag stimmten, damit rechneten, daß er von der Regierung nicht durchgeführt zu werden braucht, daß also ihre Eisenbahnerfreundlichkeit im Dezember der aufgelegteste Schwindel war. Nebenbei ist aber auch die Behauptung von der gleichgebliebenen schlechten Finanzlage der Staatsbahnen gar nicht einmal wahr, denn die Einnahmensteigerung, die die österreichischen Staatsbahnen im ersten Halbjahr 1912 zu verzeichnen haben, werden auf rund 22 Millionen Kronen veranschlagt und ergeben somit eine weit höhere Summe, als die Durchführung des Antrages Tomtschik gekostet hätte.

Herr Heine redet aber auch in seinem Verlegenheitsgestammel nebelhaft und saudumm: „Man verschweigt heute“, so schreibt er, „die Tatsache, daß die Bezüge der Eisenbahner im Verordnungswege geregelt werden und der Parlament nur durch Resolutionen die Möglichkeit eröffnet ist, die Regierung zu bestimmten Maßnahmen in diesen Belangen aufzufordern. Die Sozialdemokraten machen nun die Mehrheitsparteien für die volle Erfüllung solcher Resolutionen verantwortlich und darin liegt die erste grobe Fälschung der tatsächlichen Verhältnisse. — Wir besitzen derzeit im Parlament mit Rücksicht auf viele noch ungeklärte, nationalpolitische Streitfragen, keine parlamentarische Mehrheit und demgemäß auch keine dieser Mehrheit dienstbare, ihren Willen vollstreckende Parlamentsregierung. Eine solche parlamentarische Regierung könnte gezwungen werden, die vom Parlament beschlossenen Resolutionen zu erfüllen, niemals aber ein Beamtenkabinet, welches jederzeit mit Hilfe des § 14 den ihm unangenehmen Beschlüssen des Abgeordnetenhauses aus dem Wege gehen kann.“

Wenn aber die Regierung das, wozu sie aufgefordert wurde im Verordnungswege durchzuführen, einfach nicht tut? Dann eben muß das Parlament durch einen Beschluß, dem Gesetzeskraft zukommt, die Regierung zwingen, der Anforderung nachzukommen, wie das eben der Antrag Tomtschik gewollt hat. Und es versteht sich, daß es ganz gleich ist, ob die Regierung durch ein parlamentarisches oder durch ein Beamtenkabinet dargestellt wird, sie muß, wenn das Parlament durch einen Akt der Gesetzgebung verfügt, den Beschluß eben vollziehen. Und dieser Herr, nach dessen Meinung eine Volksvertretung von jeder Regierung einfach beiseite geschoben werden kann, wenn ihr deren Beschlüsse unangenehm sind, wagt es noch, sich und seine nationalverbändlerischen Spießgesellen im gleichen Atemzug als die Hüter der Verfassung aufzuspielen! „Wir dürfen“, so meint er, „als Hüter der spärlichen Volksrechte, nicht freiwillig die Hand dazu bieten, daß der § 14 die Verfassung immer wieder umbringt“. So stellt sich der baurätlich punzierte Parlamentarier eine Verfassung vor, die einfach davon abhängt, ob sie die Regierung duldet oder nicht. Just in demselben Augenblick, wo die Regierung die mit dem Nationalverband gebildete willfähige Majorität fand, die ihr die volksbedrückende Wehrreform bewilligte, redet der nationalverbändlerische Anwalt davon, daß es keine Majorität gibt, die der Regierung ihren Willen aufzwingen könnte und die instande wäre, die Verfassung vor dem Mißbrauch des § 14 zu schützen. Wie von allen guten Geistern verlassen, wie erbärmlich feige muß diese bürgerliche Mehrheit sein, der Herr Heine eine so bespiellos knechtliche Rolle unter-schiebt!

Herr Heine ist aber auch ein Gerechtigkeitsfanatiker. Und man wird gleich hören weshalb. „Der Deutsche Nationalverband“, so sagt er, „treibt keine einseitige Klassenpolitik wie die Sozialdemokratie! Gätten wir also im Zusammenhang mit dem Budgetprovisorium die Erfüllung der restlichen Eisenbahnerforderungen in einem Antrag à la Tomtschik verlangt, so wären wir verpflichtet gewesen, auch den anderen Staatsangestellten, über deren materielle Besserstellung das Abgeordnetenhause ebenfalls bereits Beschlüsse gefaßt hat, gleiches Recht widerfahren zu lassen.“

Weil also die Lehrer und die übrigen Staatsbeamten nichts bekommen haben, dürfen — so erfordert es die nationalverbändlerische Konsequenz — die Eisenbahner eben auch nichts bekommen. Herr Heine will nicht einseitig sein, sondern fordert gleiches Recht für jedermann. „Gleiches Recht“ allerdings, das von der berüchtigten Moral der Arapulinsky und Waschlapsky durchdrungen ist: „Und da keiner wollte leiden, daß der andere für ihn zahle, zahlte keiner von den beiden.“

Man kann also, wenn man die Gründe, die Herr Heine zur Entschuldigung des Verrates anführt, zusammenfaßt, zu der wehmütigen Feststellung zurückkehren, die der parlamentarische Schmoed seinem Artikel vorangestellt hat: „Man kann, wenn man in diesen Tagen mit den kleinen Leuten auf der Strecke spricht, ein böses Lied hören.“ In der Tat, ja. Aber das Lied wird kaum schöner und harmonischer werden, wenn man „den kleinen Leuten auf der Strecke“ sagt, was Herr Heine zu seiner und zur Entlastung des Nationalverbandes vorzubringen hat. Denn was man daraus erfährt, ist nur eines: daß Herr Heine, genau wie der Herr Schmoed, so und auch so sein kann. Es ist das gerade auch die richtige Temperatur, in der das Thermometer des Avancements steigt.

Trara! Der Dr. Stölzel ist da!

Die Verteidigungsmethode des Reichsbundes.

Man muß jetzt den Jammer endloser Verlegenheit mit ansehen, den der Deutsche Nationalverband durch sein Verhalten im Parlament über den Reichsbund deutscher Eisenbahner gebracht hat. Am liebsten würde natürlich der „Deutsche Eisenbahner“ sich in eisiges Schweigen hüllen und so tun, als ob ihn die ganze Sache nichts angehe. Nachdem aber auch im Reichsbund die Mitglieder der Meinung zu sein scheinen, daß sie die Sache sehr viel angeht, muß auch der „Deutsche Eisenbahner“ notgedrungen zu der Frage des 17 Millionen-Antrages Stellung nehmen. Wie er das tut, haben wir bereits früher aufgezeigt. Aber der „Deutsche Eisenbahner“ läßt es bei den paar gelinden und recht sanften Mahnungen, die er deshalb an den Deutschen Nationalverband gerichtet hat, bewenden, weil lauter aufzumucken jenen, die bei den Deutschnationalen „Arbeiterpartei“ spielen dürfen, einfach nicht erlaubt ist. Und so zieht der Reichsbund gehorsam wie ein verprügelter Hund den Schwanz ein, wie sich das ziemt, wenn man im Nationalverband kuschelt! Und um gleichzeitig die Verlegenheitspausen zu verlängern, die hinsichtlich des Erscheinungstermins des „Deutschen Eisenbahner“ für den Reichsbund zehn Tage betragen würden, hat „die Hauptleitung beschlossen, die Folgen vom 20. Juli und 1. August in eine Folge zu vereinen und diese am 25. Juli auszugeben“, so daß solcherart die gequälte arme Seele wieder fünfzehn Tage Ruhe hat. Dafür freilich läßt die Hauptleitung in der „Doppelfolge vom 25. Heuert“ auf die armen Reichsbundmitglieder gleich zwei nationalverbändlerische Abgeordnete auf einmal los, die es

Wenn man weiß, daß die Nordbahndirektion zur Verrichtung von administrativen Arbeiten, die sich aber hauptsächlich auf die Revision der Couponbögen und der Buchhaltung beschränken, ein ganzes Heer von Direktionsbeamten — vorwiegend Oberbeamten — eingesetzt hat, die nach den Umständen im Lebensmittelmagazin arbeiten und hierfür per Monat und Person ein Honorar von 60 bis 100 Kr. beziehen. Diese Wirtschaft kostet dem Lebensmittelmagazin per Monat nur 1600 Kr. oder jährlich 19.200 Kr. Und welche Hilfskräfte werden zu diesen Nebenarbeiten verwendet? Vielleicht subalterne Beamte und Unterbeamte mit geringerer Besoldung? Mit nichten! Aktive und pensionierte Oberbeamte, wie zum Beispiel der kaiserliche Rat und pensionierte Inspektor Herr Buchta, welcher für seine Arbeit 100 Kr. monatlich bezieht. Und doch könnte diese Arbeit von vier Kanzleifräften, die dem Invalidenstand der Bediensteten des Lebensmittelmagazins entnommen werden könnten, weit besser und viel billiger ausgeführt werden. Dieser Antrag des Zentralausschusses wurde von der Direktion einfach abgelehnt.

Auch die Post „Neujahrsremunerationen“ könnte reduziert werden. Die löbliche k. k. Nordbahndirektion ist in dieser Beziehung sehr nobel, es kostet sie eben nichts! Auf Kosten der Konsumenten werden Remunerationen an Personen ausgeteilt, die dem Betriebe des Lebensmittelmagazins ganz fern stehen, wie Polizei, Finanzwachorgane etc. Die beantragte Abschaffung dieser Ungehörigkeit wurde einfach ignoriert.

Unter solchen Umständen ist es begreiflich, wenn sich der Mitglieder dieses Instituts eine immer größer werdende Unzufriedenheit mit der heutigen Verwaltung bemächtigt, und wenn sie an das k. k. Eisenbahnministerium das Ansuchen stellen, hier schnellstens Remedur zu schaffen.

Die Forderung der Konsumenten, ihnen einen paritätischen Einfluß auf die Verwaltung einzuräumen, ist nicht nur eine berechtigte, sondern sie ist auch kein Novum, da dieses System bereits im Lebensmittelmagazin der Nordwestbahn schon viele Jahre besteht und sich dort glänzend bewährt, so daß dieses Institut als ein Muster dahingestellt werden kann, und auch die Südbahn, wie bereits erwähnt, ab 1. Jänner 1911 ihren Bediensteten die Parität in der Verwaltung zugesprochen hat. Und was bei der Nordwestbahn und bei der Südbahn möglich ist, muß doch auch bei der Nordbahn durchzuführen sein.

Wenn wir auch Anhänger der Berggenossenschaftlichung der Lebensmittelmagazine bei den österreichischen Eisenbahnen sind, so müssen wir doch sagen, daß der Wunsch der Nordbahnbediensteten als Uebergangsstadium der kräftigsten Unterstützung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums würdig wäre, und daselbe würde nur einen Beweis der sozialen Fürsorge für ihre Bediensteten geben, wenn es dem Wunsch der Bediensteten nach Beseitigung der Korruption in dieser Institution und Ermöglichung der Teilnahme der Bedienstetenmitglieder an der Verwaltung ehestens Rechnung tragen würde.

Die eine Versicherung kann dem Ministerium gegeben werden, daß die Bediensteten alle ihre Kräfte anspannen würden, um zu beweisen, daß sie fähig sind, solche Wohlfahrtsinstitute zum Wohle und Besten ihrer Kollegen zu verwalten.

Aber auch an den Bediensteten ist es gelegen, solchen Institutionen ihr volles Augenmerk zuzuwenden und dafür zu sorgen, daß in solchen wichtigen, den wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahner dienenden Institutionen die richtigen Männer an die Spitze gestellt werden, die zwar an tönenden Phrasen weniger Gefallen finden, dafür aber ihre ganze Kraft der Arbeit und dem Interesse ihrer Kollegen widmen.

Nur auf diese Weise wird es möglich sein, Erspriechliches zu leisten.

Das Juliabancement bei der Südbahn.

Die Vorsprache beim Generaldirektor.

Wie wir in der letzten Nummer des „Eisenbahner“ berichtet, hat die Zentrale unserer Organisation wegen der zahlreichen Beschwerden des Zugbegleitungs-personals über Zurücksetzungen beim diesjährigen Juliabancement eine Vorsprache beim Herrn Generaldirektor eingeleitet, und zwar durch die Personalkommissionsmitglieder Krizsek, Aninger, Kasperbauer und Södl und die Bediensteten Gandler, Zöchling, Fröhholz und Reiter. Die eingeleitete Vorsprache war von der Zentrale für den 19. Juli d. J. geplant, konnte aber an diesem Tage nicht stattfinden, weil der Herr Sektionschef anderweitig dringend zu tun hatte. Die Vorsprache fand daher am 23. Juli d. J. statt.

Vor der Vorsprache versammelten sich die Deputationsmitglieder zu einer Besprechung in Schneiders Restauration. Wie immer fanden sich zu der Vorsprache auch eine Reihe von Zugbegleitern ein, die teils Mitglieder des Südbahnerverbandes sind, teils keiner Organisation angehören. Genosse Weigl als Vertreter unserer Organisation, welcher die Deputation vorführte, ersuchte den Herrn Sektionschef, auch jene Bediensteten die nicht angemeldet waren, an der Vorsprache teilnehmen zu lassen. Dagegen hatte der Herr Sektionschef nichts einzumenden.

Die Zentrale unserer Organisation hatte vor der Vorsprache dem Herrn Sektionschef über die Beschwerden eine ausführliche Eingabe übermittelt, es war daher der Sektionschef über die Sache informiert.

Genosse Weigl führte aus:

Herr Sektionschef! Das diesjährige Juliabancement war gerade das Gegenteil von dem, was man sich erhofft hatte. Denn anstatt daß das Juliabancement das Zugbegleitungs-personal befriedigen könnte, hat es die größte Unzufriedenheit unter dem Zugbegleitungs-personal hervorgerufen. Es haben auch mehrere Versammlungen stattgefunden, bei welchen beschlossen wurde, eine Deputation zu Ihnen zu senden und zu verlangen, daß alle benachteiligten Zugbegleiter rückwirkend ab 1. Jänner, beziehungsweise ab 1. Juli d. J. vorzurücken haben. Wir haben eine große Anzahl von Beispielen, in welchen wir nachweisen, daß jüngere Kollegen den älteren durch die einseitige Begünstigung im Abancement vorgekommen sind, wodurch auch eine Schädigung in den Rang-

verhältnissen beabsichtigt sein soll. Ich muß daher ersuchen, die Benachteiligten im vorstehenden Sinne zu berücksichtigen und muß auch bemerken, daß die Ansicht besteht, daß sich die Herren bei der Direktion in dem Labyrinth der verschiedenen Abancementsklauseln selbst nicht mehr auskennen.

Auf diese Ausführungen bemerkte der Herr Sektionschef folgendes:

Es handelt sich hauptsächlich darum, ob jemand, dem im Sinne der Zirkulare eine Begünstigung gebührt, eine solche erhalten hat, oder ob diejenigen, die einen Anspruch auf diese Begünstigung hatten, dieselbe nicht erhielten. Im letzteren Falle müßten ihm solche Fälle nachgewiesen werden und würden auch diese selbstverständlich die ihnen gebührende Vorrückung nachträglich erhalten.

Genosse Weigl setzte darauf dem Herrn Sektionschef auseinander, daß die Sache anders ist. Es handelt sich darum, daß nur einzelne jener Zugbegleiter, die mit 720 Kr. angestellt wurden, einer Kürzung teilhaftig wurden. Der andere Teil, und zwar der größere aber nicht. Daher resultieren die Schädigungen, obwohl die Südbahn erklärt, sie hätte zu der Durchführung analog den k. k. Staatsbahnen keine Verpflichtung, so muß er doch bemerken, daß die O. N. B. W., beziehungsweise das k. k. Eisenbahnministerium für die Bediensteten der O. N. B. W., die mit 720 Kr. angestellt wurden, das Kürzungsjahr gewährt hat. Nachdem aber die Südbahn nur gewillt ist, diese Begünstigung sukzessive durchzuführen, sind diese Benachteiligungen eingetreten und ist die vorhandene Erregung unter den Benachteiligten daher begreiflich. Es sind dies keine vermeintlichen, sondern wirkliche Schädigungen.

Hierauf rollte der Herr Sektionschef die Frage auf, ob auch diejenigen, die im Sinne des Zirkulars 32 A ex 1912 einen Anspruch auf Kürzung haben, eine weitere Kürzung erhalten sollen, weil sie mit 720 Kr. angestellt wurden. Seiner Ansicht nach gehe dies nicht an und er müsse sich dies noch sehr genau überlegen. Genosse Weigl bemerkte, daß er von der Verwirklichung dieser Absicht entschieden abraten müsse, da bereits ein Teil dieser beiden Begünstigungen teilhaftig wurde und dadurch eine noch größere Erbitterung unter dem Personal entstehen würde, um so mehr, als bei den k. k. Staatsbahnen beide Begünstigungen gewährt wurden.

Nachdem noch die anwesenden Personalkommissionsmitglieder den Standpunkt des Personals darlegte und einige der anwesenden Bediensteten ihre persönlichen Fälle vorgetragen hatten, erklärte der Herr Sektionschef, daß es heute unmöglich sei, die Angelegenheit einer Erledigung zuzuführen. Er könne heute nur erklären:

Durch die erfolgten Vorrückungen wird kein Zugbegleiter in seinem Range geschädigt.

Künftighin wird eine Aenderung des Ranges bei derartigen Vorrückungen nicht erfolgen.

Die Direktion ist bereit, alle Beschwerden zu überprüfen und nach Möglichkeit zu regeln. Zu diesem Zwecke wurde vereinbart, daß alle Zugbegleiter, die durch das Juliabancement geschädigt sind, die Beschwerden bekanntzugeben haben. Die Personalkommissionsmitglieder sollen dieselben sichten und überprüfen und es wird dann mit den Vertretern der Direktion und den Personalkommissionsmitgliedern eine diesbezügliche Besprechung stattfinden, in welcher die ganzen Beschwerden durchberaten werden.

Damit fand die Vorsprache ihren Abschluß.

Zugbegleiter der Südbahn, Achtung!

Mit Rücksicht auf die vorstehende Vereinbarung ist es jetzt notwendig, daß alle Zugbegleiter der Südbahn, die durch das Juliabancement geschädigt sind, sofort ihre Beschwerde an die Zentrale des Allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Österreich, Wien V, Zentrogasse 5, einreichen.

Die Beschwerden müssen bis 31. August 1912 eingesendet werden; später einlangende Beschwerden finden keine Berücksichtigung.

Für die Erstellung der Beschwerde ist folgendes Formular zu benützen:

Geschädigter.					
Name, Charakter und Dienststelle	Einberufen	An-gestellt	Zug-führer-prüfung abgelegt	Vorrückungen	
	***)			*)	
Kronen					
				**)	

Bevorzugter.					
Name, Charakter und Dienststelle	Einberufen	An-gestellt	Zug-führer-prüfung abgelegt	Vorrückungen	
	***)			*)	
Kronen					
				**)	

*) Hier ist das Datum der Anstellung und in den folgenden Rubriken das Datum der einzelnen Vorrückungen anzuführen.

***) Hier ist die Anstellungsgehaltstufe und in den folgenden Rubriken die Gehaltsstufe anzuführen, in welche die Vorrückung erfolgt.

**) Hier ist anzuführen, ob jemand gleich als Kondukteur oder als Wächter einberufen wurde.

Das vorstehende Formular ist von jedem geschädigten Zugbegleiter genau auszufüllen und hat jeder Geschädigte nebst seinen eigenen Daten auch die von einem seiner Kollegen anzuführen, und zwar in der zweiten Hälfte der Tabelle unter „Bevorzugter“, gegen welchen er sich geschädigt erachtet.

Die Zentrale wird das Material sammeln und es den Personalkommissionsmitgliedern übermitteln, die es gemeinsam mit der Zentrale überprüfen werden.

In der ersten Hälfte September wird dann die Besprechung bei der Direktion stattfinden, über das Resultat dieser ganzen Aktion werden wir im „Eisenbahner“ rechtzeitig berichten.

Am gleichen Tage fanden beim Herrn Generaldirektor auch weitere Vorsprachen statt, und zwar: Eine Deputation in Vertretung des Gesamtpersonals der Station Donawitz

wegen Berücksichtigung der dort herrschenden besonderen Verhältnisse. Eine weitere Deputation der Postiere aus Wiener-Neustadt wegen Dienstturnus, Zeitungsenischädigung und wegen der Erhöhung der Prozentanteile für die Garderobe. Ferner die Wächter der Stationen Guntamsdorf und Gumpoldskirchen wegen Einführung des 16/24stündigen Dienstes. Sämtliche wurden von Genossen Weigl in Vertretung unserer Organisation vorgeführt. Bei dieser Gelegenheit brachte derselbe auch die endliche Durchführung des 12/24stündigen Dienstturnus neuerlich zur Sprache, jedoch ist eine endgültige Erledigung nicht erfolgt.

Richtigstellung. Zu dem in unserer letzten Nummer 21 des „Eisenbahner“ vom 20. Juli 1912 veröffentlichten Artikel über „Das Juli-Abancement bei der Südbahn“ teilt uns der Kondukteur Suchentrunk in Neudling mit, daß es unrichtig ist, daß er die Zugführerprüfung später als der Kondukteur Gandler abgelegt hat. Er habe die Prüfung bereits am 21. Oktober 1909 abgelegt. Seine außertourliche Vorrückung am 1. Juli 1912 erfolgte daher nicht deshalb, weil er mit 720 Kr. angestellt wurde, sondern deshalb, weil er seinerzeit mit weniger als 700 Kr., und zwar mit 690 Kr. angestellt wurde.

Die unerfüllten Forderungen des Wächterpersonals und der Blocksignaldieners.

Die Ablehnung des Antrages Tomšik im Parlament hat beim Gesamtpersonal eine tiefe Empörung hervorgerufen. Diese Erregung zeigt sich auch bei den Wächtern und Blocksignaldienern. Es handelt sich, so wie beim übrigen Personal auch bei diesen Kategorien um sehr wichtige und dringliche Forderungen, die durch die Ablehnung des 17 Millionen-Antrages neuerlich unter den Tisch gefallen sind.

Beim Wächterpersonal ist es besonders die Nachdienstzulage, eine Frage, die seit langer Zeit spruchreif ist und deren Nichterfüllung gerade deshalb die tiefgehendste Erregung hervorruft. Als im Jahre 1908 die Nachdienstzulage auf die verschiedenen Kategorien ausgedehnt wurde, beziehungsweise zur Neueinführung gelangte, und die Vertreter der Organisation dieselbe auch für das Wächterpersonal auf das nachdrücklichste verlangten, erklärte das Eisenbahnministerium, daß den Wächtern durch die Einreihung in die III. Dienerkategorie finanzielle Vorteile geboten wurden, daß es nicht angehe, denselben jetzt auch sofort noch die Nachdienstzulage zu gewähren. Das Wächterpersonal werde dieselbe in einem späteren, jedoch absehbareren Zeitpunkt erhalten. Das war im Oktober des Jahres 1908. Heute stehen wir im Juli des Jahres 1912, und der „absehbarere“ Zeitpunkt scheint für das Eisenbahnministerium noch immer nicht gekommen zu sein. Wir meinen, und mit uns das gesamte Wächterpersonal, daß es für die Staatsbahnverwaltung höchste Zeit ist, endlich den Zeitpunkt für die Gewährung der Nachdienstzulage an das Wächterpersonal als gekommen zu erachten. Oder, wie lange soll der „absehbarere“ Zeitpunkt noch dauern? Das Eisenbahnministerium soll einmal klipp und klar sagen, daß es bereit ist, die Nachdienstzulage für die Wächter einzuführen, oder es soll sagen, daß sie nicht eingeführt wird. Diese fortwährenden Ausreden, die Wächter haben ohnehin so viel bekommen, die Wächter seien infolge vorhandener Defonomie glänzend gestellt auf der einen Seite, und die gleisnerischen Neben von der selbstverständlichen Berechtigung der Nachdienstzulageforderung und des Mangels an Geld, imponieren dem Wächterpersonal nicht. Untersuchen wir nur flüchtig die Stichhaltigkeit dieser „Argumente“, so ergibt sich, daß das Eisenbahnministerium mit demselben nichts anderes will, als die wahre Absicht, die Nachdienstzulage für die Wächter überhaupt nicht einzuführen, zu bemänteln. Mit der Einreihung in die III. Dienerkategorie wurde den Wächtern nach der eigenen Erklärung maßgebender Faktoren der Staatsbahnverwaltung doch nur das zugegeben, was ihnen von allem Anfang an gebührt hat. Diese Maßnahme war also kein Akt des „Wohlvollens“ und besonderer Begünstigung der Wächter, sondern einfach die Beseitigung eines Zustandes, der seit dem Bau der Bahnen herrschte und über dessen Bestand sich die Staatsbahnverwaltung selbst schämen mußte. Wozu noch zu bemerken ist, daß die Organisation jahrelang um diese Aenderung unermüdet ringen mußte.

Nun wurde die Nachdienstzulage im Jahre 1908 für verschiedene Kategorien gewährt, und zwar mit der Begründung, daß die regelmäßige Ableistung des Nachdienstes infolge der vermehrten Anstrengung naturgemäß mit Mehrauslagen verbunden sei, für die ein Ersatz vollauf gerechtfertigt sei. Diese Voraussetzungen für den Bezug der Nachdienstzulage treffen aber auch beim Wächterpersonal voll und ganz zu. Gering gerechnet sind es 90 Prozent des Wächterpersonals, die regelmäßig Nachdienst leisten. Naturgemäß hat der Wächter keinen anderen Mägen als andere Menschen, er fühlt die Anstrengungen des Nachdienstes und die daraus folgenden Bedürfnisse genau so wie andere Menschen, und er hat ebenso wie alle anderen die Aufgabe, dem Selbsterhaltungstrieb durch Befriedigung dieser Bedürfnisse Rechnung zu tragen. Wieso also der Umstand, daß einzelne Wächter aus der ihnen zugewiesenen Defonomie einen oft mehr als fraglichen Nutzen ziehen, mit der Gewährung der Nachdienstzulage in stichhaltigen Zusammenhang gebracht werden kann, ist unergündlich, wenn man nicht wüßte, daß eben Ausflüchte für alles gut sein müssen. Die Nachdienstzulage wurde als Ersatz für die beim Nachdienst erwachsenden Auslagen gewährt, und gerade deshalb gebührt sie auch dem Wächterpersonal. In diesen Zeiten furchtbarer Teuerung, bei dem Umstand, daß die Vorschriften immer strenger, die Strafen zahlreicher und größer werden, wozu noch die stetige Verkehrsteigerung kommt, und die Dienstleistung daher stets anstrengender und verantwortungsvoller wird, gebührt die Nachdienstzulage dem Wächterpersonal um so mehr, und sie darf und kann demselben nicht mehr länger vorenthalten werden. Nach diesem einzigen richtigen Grundsatze gebührt die Nachdienstzulage aber auch dem gesamten Nachdienst versehenen Personal und

nicht nur einem Teile, wie es das Eisenbahnministerium zufolge mehrfacher Versicherungen maßgebender Organe allem Anschein nach durchzuführen in Absicht hat.

Besehen wir uns ferner das Märchen von dem gewaltigen Ertragnis der den Wächtern zugewiesenen Defonomie. Es muß wieder einmal festgestellt werden, welche Demagogie damit getrieben wird. Die Bahnverwaltung ist bekanntlich gesetzlich und auch im eigenen Interesse verpflichtet, daß Wächterungen und Gründe bebaut werden. Sie müßte also von rechtswegen die Arbeit, die die Wächter unter schweren persönlichen Opfern leisten, selber verrichten. Was macht sie aber? Sie verpachtet die Gründe an die Wächter und hat dadurch zwei Vorteile, indem sie der persönlichen Obforge für die Gründe entzogen wird und außerdem noch aus der Verpachtung Einnahmen hat. Welchen persönlichen und finanziellen Nutzen die Bahnverwaltung hieron hat, zeigt recht drastisch folgendes Beispiel: Bekanntlich wurden vor kurzer Zeit die Pachtzinsen der Kulturlächen erhöht. Ein Wächter im Wiener Direktionsbezirk weigerte sich, den erhöhten Pacht zu zahlen und stellte der Bahn die gepachteten Kulturlächen zurück. Die Gründe konnten aber sonst an niemand angebracht werden, weil Private für den Schund so hohe Pachtzinsen nicht bezahlen. Die Bahnerhaltung mußte also die Kulturlächen selber bearbeiten, und das Resultat war, daß die betreffende Bahnerhaltungssektion auf den Erlös aus dem gefächsten Heu noch 50 Kr. an Arbeitslohn draufzahlen mußte. Aus diesem einen Beispiel kann man aber nicht nur den Vorteil ersehen, welcher der Bahnverwaltung aus der Verpachtung der Kulturlächen an die Wächter erwächst, sondern auch recht drastisch, was es eigentlich mit den Schlagworten von dem aufgeschichteten Reichtum der Wächter für eine Verwandnis hat. Gewiß gibt es einige wenige Wächter, die eine oder zwei Kühe im Stalle haben. Aber die sind gewiß nicht mit dem ersparten Gehalt des Wächters oder mit den Einnahmen aus der Fehschung eingeschafft worden, sondern mit den sauer ersparten Groschen der Frau, die sie als Mitgift in die Ehe brachte, und wenn es besonders glücklich ging, mit den paar hundert Kronen Erbschaft, die sie und da einmal ein Bäuerlein für einen Wächter zu hinterlassen beliebte. Meistens wandern ja diese Groschen in den unerfülllichen Taschen der römischen Kirche. Man braucht in diese Schlagworte nur ein bißchen hineinzuweichen und schon zeigt sich, daß der fabelhafte Wohlstand der Wächter mit dem großen Viehstand und den gefüllten Scheunen nichts anderes als ein von der Staatsbahnverwaltung erfundenes Märchen ist, um die Wächter um die wohlverdiente Nachdienstzulage zu bringen.

In gleicher Weise behandelt das Eisenbahnministerium die Regelung der Monturfrage für das Wächterpersonal. Bei der Einreihung der Wächter in die III. Dienerkategorie wurde den Vertretern des Personals zugesagt, daß die Wächter selbstverständlich mit der Einreihung in die III. Dienerkategorie in allen Bezügen, auch im Monturbezug, mit den übrigen Dienern gleichgestellt werden. Das war im Juli 1908, heute stehen wir in der zweiten Hälfte des Jahres 1912, und diese Zusage ist noch immer nicht erfüllt. Das Eisenbahnministerium redet sich darauf aus, daß für die Wächter mit Rücksicht auf ihre Dienstleistung ein größerer Stoff mehr geeignet sei als der, welcher für die anderen Diener verwendet wird. Das sollte also heißen, daß der Stoff dauerhafter und haltbarer ist als der andere. In Wirklichkeit ist es aber so, daß die Qualität dieser Stoffe unter jeder Kritik ist. Es ist wiederholt vorgekommen, daß Blusen und Hosen nicht nur an den Nähten, sondern überhaupt wie Zunder zerrissen. Von einer Anpassungsfähigkeit schon gar nicht zu reden. Insbesondere datiert dieser Skandal bei der Monturlieferung seit der Zeit, wo dieselbe einem billigeren Lieferanten übertragen wurde, der meistens Strafanarbeiten liefert. Es gibt in neuerer Zeit wenig Wächter und überhaupt wenig Bedienstete bei allen Kategorien, die nicht für die Umänderung der bezogenen Montur schweres Geld bezahlen müssen.

Die Monturfrage ist zu einem Skandal ausgewachsen und es wäre auch die höchste Zeit, daß Ordnung gemacht wird. Nach vier Jahren wäre es wirklich nicht zuviel, wenn die Staatsbahnverwaltung ihre Zusage von 1908 erfüllen und den Wächtern die gleiche Montur wie den übrigen Dienern der III. Kategorie gewähren würde. Das gleiche gilt hinsichtlich der endlichen Beseitigung der unpraktischen nackten Pelze. Wer hat noch kein mitleidiges Lächeln über dieses mittelalterliche Kleidungsstück unterdrückt? In diesen nackten Pelzen drückt sich wahrlich ein Stück Zurückgebliebenheit unseres Vaterlandes aus, wozu noch der Umstand kommt, daß diese nackten Pelze äußerst unpraktisch und mitunter für die eigene Sicherheit sehr gefährlich sind. Es ist nicht zuviel verlangt, daß den Wächtern endlich die überzogenen Pelzröde gewährt werden, wie sie die anderen Bediensteten schon haben.

Auch die Diensterteilungen für das Wächterpersonal in vielen Strecken und Stationen lassen noch sehr viel zu wünschen übrig. Es gibt noch Wächter genug, die den 18/12stündigen und den 18/12stündigen Dienstturnus haben. Ebenso eine große Anzahl Wächter, die unter dem 18/16stündigen Dienstturnus oft zusammenzuberechnen drohen. Die im Jahre 1908 in Aussicht gestellten dienstfreien Tage sind noch lange nicht überall durchgeführt, im Gegenteil, gibt es leider noch sehr viel Wächter, die keinen einzigen dienstfreien Tag im Monat haben. Und das, trotzdem sich der Verkehr von Jahr zu Jahr gewaltig steigert, die Diensterteilung immer intensiver und verantwortungsvoller wird. Und nicht zu reden von allen anderen noch unerfüllten Forderungen des Wächterpersonals.

Mit welcher Sehnsucht wartet das Wächterpersonal, und nicht nur allein dieses, sondern auch die Wächterkontrolloren und die Blocksignaldienner und überhaupt das gesamte Dienerpersonal auf die Einführung der zweijährigen Vorrückungsfrist bis zur Endgehaltstufe von 2000 Kr. Im Gesetzeswege wurde kürzlich ein Gesetz geschaffen, mit welchem das erektionsfreie Existenzminimum für die Beamten und Angestellten mit 2000 Kr. festgesetzt wurde. Also mit dem Betrag, der künftig für die Diener

erst als Endgehalt festgesetzt werden soll. Heute beträgt der Endgehalt 1400, 1600 und 1800 Kr., der in je dreijährigen Fristen mit dem jedesmaligen Abancement von 100 Kr. erreicht wird. Angesichts dieses schreienden Abstands zwischen dem im Gesetz jedem Angestellten zugewilligten Existenzminimum und den tatsächlichen Gehaltsverhältnissen ist wohl jedes Wort für die Berechtigung der Forderung nach zweijährigen Vorrückungsfristen bis zum Endgehalt von 2000 Kr. überflüssig. Hier sprechen die Tatsachen für sich selbst.

Eine wichtige, aber bisher ebenfalls unerfüllte Forderung ist das berechtigte Verlangen der Blocksignaldienner und Wächterkontrolloren um die Ernennung zu Unterbeamten. Das Eisenbahnministerium hat diese Forderung selbst wiederholt als berechtigt anerkannt, um so mehr, als die beteiligten Bediensteten es vorläufig als eine Abschlagszahlung hinnehmen würden, wenn vorderhand die Bediensteten in den großen Verkehrszentren berücksichtigt würden. Diese Kollegen haben einen genau so verantwortungsvollen Dienst, wie der Zugserpident. Es handelt sich hier nicht um eine mechanische Tätigkeit, die ein Automat auch vollbringen könnte. Im Gegenteil, die Geistesgegenwart, die Geistesstärke, die Raschheit des Denkens und Handelns, die angestrengteste und denkbar gewissenhafteste Denktätigkeit sind die hauptsächlichsten und unzertrennlichsten Diensttätigkeiten dieser Bediensteten. Ein einziger unrechter Gedanke, ein einziges Vergehen und Versehen, ein einziger falscher Griff und Hunderte von Menschenleben können vernichtet sein, Millionen an Materialschaden können entstehen. Es ist eine ungeheuer große Verantwortung, die diese Bediensteten haben, und da erscheint die Forderung wegen der Unterbeamtenernennung wohl als billig und gerecht. Das Eisenbahnministerium erkennt die Berechtigung der Forderung selbst an und da dürfte man doch erwarten, daß den schönen Worten auch endlich die Tat folgt. Denn von der Anerkennung der Berechtigung einer Forderung haben die Bediensteten nichts, das ist noch immer keine Anerkennung ihrer verantwortungsvollen und verdienstlichen Leistung. Also recht bald Taten, und dafür weniger schöne Worte.

Dem gesamten Wächterpersonal und den Blocksignaldiennern wird und muß es im Verein mit der Gesamtorganisation in absehbarer Zeit gelingen, diese brennendsten Forderungen baldmöglichst durchzusetzen. Sie sollen nur fest zur Organisation halten und in derselben fleißig mitarbeiten, die noch außenstehenden Kollegen in die Organisation hineinzubringen. Die Hauptaufgabe ist aber, die aufgeklärten Kollegen über die wahre Sachlage aufzuklären, ihnen immer wieder begreiflich zu machen, daß ihnen niemand anderer hilft und helfen kann, als sie selber durch die geschlossene Zugehörigkeit zur einheitlichen Organisation des Gesamtpersonals.

Die Wächter und Blocksignaldienner des Direktionsbezirkes Wien versammelten sich behufs Stellungnahme zu den besprochenen Fragen am 16. Juli 1. J. in Freys Restauration in Wien. Die Versammlung nahm nach den Ausführungen der Genossen Sommerfeld, Brandstätter und des Genossen Adolf Müller, der von der Zentrale anwesend war, folgende Resolution einstimmig an:

Resolution.

Die heute den 16. Juli 1912 in Freys Restauration versammelten Blocksignaldienner und Wächter des Wiener Direktionsbezirkes protestieren energisch gegen die Ablehnung des Antrages Tomšič bei den Budgetverhandlungen im Parlament, die restlichen 17 Millionen Kronen betreffend. Im Vorjahre wurde von allen Parteien ein Antrag, wonach den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen zur Verbesserung ihrer Lage der Betrag von 35 Millionen gewährt werden soll, einstimmig angenommen. Die Regierung hat bisher nur 21 Millionen durchgeführt. Die Versammelten ersehen daraus, daß mit den dringenden Forderungen des Wächterpersonals und der übrigen Kategorien frivoles Spiel getrieben wurde und die Nachdienstzulage der Wächter, die Einreihung der Blocksignaldienner in die Unterbeamtenkategorie sowie die übrigen dringenden Forderungen neuerlich in Frage gestellt sind.

Die Versammelten richten an die sozialdemokratische Fraktion des Abgeordnetenhauses das Ersuchen, trotzdem der Antrag des um die Eisenbahnbediensteten sehr verdienten Abgeordneten Genossen Tomšič abgelehnt wurde, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu trachten, den genannten Kategorien zu ihren vorenthaltenen Rechten zu verhelfen. Die Versammelten sprechen dem Sozialdemokratischen Verband des Abgeordnetenhauses sowie ihrem verdienten Abgeordneten Genossen Tomšič neuerlich das volle Vertrauen aus und fordern die heute noch der Organisation fernstehenden Kollegen auf, sich derselben anzuschließen, um so ihre Lage zu verbessern.

Inland.

Rentenkurse und Sozialpolitik.

Eine Notiz unter diesem „vielversprechenden“ Titel macht seit einigen Tagen die Runde durch die ganze Schriftleiterpresse. Die Sozialpolitik hat den Fall der Rentenkurse verschuldet. Hören wir den weisen Defonomen:

„... Staat, Länder und Gemeinden übernehmen immer mehr wirtschaftliche Funktionen, die bis dahin das private Kapital besorgt hatte. Diese fortschreitende Umwandlung öffentlicher Körperschaften aus verwaltenden in unternehmende und erwerbende Organe macht selbstverständlich die Aufnahme immer größerer öffentlicher Anleihen notwendig — daß der Militarismus und Marinismus die ganze Pumpwirtschaft des Staates verursacht, darüber schweigt natürlich die schriftleiterische Weisheit — und Staaten und Länder und Gemeinden treten damit in eine immer schärfere Kreditkonkurrenz mit dem privaten Kapital, das aus weiten Gebieten expropriert sich auf dem ihm verbliebenen durch Bildung von Syndikaten und Kartellen schablos zu halten sucht (das heißt deutsch gesprochen: die Ausbeutung der Arbeiter und Plünderung der Konsumenten steigert)... Da nun aber der private Unternehmer immer billiger wirtschaftet als der Staat und andere öffentliche Körperschaften, weil er nicht unter dem Druck parlamentarischer Parteien steht, sondern insbesondere die sozialdemokratische öffentlichen Unternehmungen nicht das Recht auf Gewinn, sondern nur die Pflicht seiner sofortigen Aufteilung auf die Arbeiter und Angestellten zugehen will, vermag das private

Kapital naturgemäß auch eine höhere Verzinsung zu bieten als der Staat... Solange nun diese scharfe Konkurrenz zwischen den öffentlichen und den privaten Unternehmungen dauern wird, wird man den niedrigen Rentenkurse nicht beifolmen, je weiter aber die Sozialisierung fortschreitet, desto schärfer wird diese Konkurrenz und desto tiefer werden die Rentenpapiere sinken, weil die Differenz zwischen den Erträgen der öffentlichen Unternehmungen und denen der Privaten sich immer mehr zu Ungunsten jener vergrößern wird.“

Unteruchen wir diesen Erguß schriftleiterischer Rationalökonomie. Warum die Staats- und sonstigen öffentlichen Betriebe in der Kunst der Ausbeutung hinter den privaten Unternehmern zurückbleiben, ist unseren Lesern bekannt. Zuerst bringen die bürgerlichen Parteien bei Staat, Land, Gemeinde die Bourgeoisöhnen gut unter, in dreimal so großer Zahl als es erforderlich und mit recht hohem Gehalt — die Eisenbahnverwaltung kann davon erzählen — dann kommen sie und raunzen über den geringen Ertrag, um gegen die „Sozialisierung“ Stimmung zu machen: den Privatunternehmern soll das Monopol der Ausbeutung erhalten bleiben.

Was aber haben mit den Staatsbetrieben die Rentenkurse zu tun? Die Absicht ist klar. Zuerst wird der Fall der Rentenkurse als Katastrophe hingestellt. Dann kommt die Sozialpolitik in den öffentlichen Betrieben als Ursache. Und daraus folgt mit zwingender Logik der Ruf: Fort mit dem Schwindel der Sozialpolitik!

Wir sind mitten in einer Periode der industriellen Prosperität. Die Umsätze steigen, die Profite wachsen. Wer Geld disponibel hat, kauft Aktien, die nicht nur hohe Dividenden, sondern auch großen Kursgewinn und damit höhere Verzinsung des Kapitals versprechen. Bei diesem Stande der Konjunktur sind Industriepapiere so sicher als Renten, darum fällt es keinem Geldkapitalisten ein, Staatspapiere zu kaufen.

Zu gleicher Zeit aber hat der Staat die riesigen Ansprüche des Moloch Militarismus zu befriedigen durch — Schuldenmachen. Er wirft für Hunderte von Millionen Renten auf den Markt. Gerade in einer Zeit, wo die Nachfrage nach Renten sinkt, steigert der Staat das Angebot: Was selbstverständlicher, als daß der Kurs der Renten fällt.

Doch diese „Katastrophe“ braucht niemand zu schrecken — auch die Rentner nicht. Bis die Krise kommt, wird sich das Geldkapital wieder — natürlich aus „Patriotismus“ — den „sicheren“ Staatspapieren zuwenden. Dann wird der Kurs der Renten wieder steigen. Und so wird das Schaukelspiel der Kurse fortgehen, bis das Proletariat dem Schaukelspiel des Kapitalismus ein Ende setzt.

„So ist denn im ganzen das immerhin nur mäßige Ansteigen des reinen Zinsfußes und daher auch das vielbeflagte Sinken des Kurse der Staatspapiere als Symptom einer günstig fortschreitenden Entwicklung der Volks- und Weltwirtschaft zu betrachten.“ So Professor Wilhelm Lexis, ein bürgerlicher Gelehrter. Hoffentlich genügt dies den Schriftleitern, denen wir für die Zukunft ein Sprichwort mit auf den Weg geben: Schuster, bleib bei deinen Leisten!

Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung zur Bewältigung des Herbstverkehrs.

Um der alljährlich in der Herbstkampagne eintretenden Verkehrsteigerung gerecht zu werden und eine flagelose Abwicklung dieses gesteigerten Verkehrs sicherzustellen, hat das Eisenbahnministerium schon vor geraumer Zeit zweckentsprechende Weisungen an die Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung erlassen. Behufs unflüchtiger Hintanhaltung eines Wagenmangels ist vor allem die intensivste Ausnutzung des rollenden Materials angeordnet worden. Demgemäß werden die Direktionen auf die rascheste Wagenzirkulation und die Beschleunigung der Ladearbeiten unausgesetzt Bedacht nehmen sowie dafür Sorge tragen, daß reparaturbedürftige Lokomotiven und Güterwagen mit größter Beschleunigung instand gesetzt werden. Behufs Orientierung über den jeweiligen Wagenbedarf wird eine stete Fühlungnahme der Direktionen mit den in ihrem Bezirk befindlichen industriellen Establishments plätagreifen. Die in Durchführung begriffenen Erweiterungsbauten werden derart beschleunigt, daß zum Beginn der Kampagne die erweiterten Anlagen zur Verfügung stehen. Auch der vermehrte Bedienung der Lade- und Manipulationsplätze sowie der Schlepfbahnen wird erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet werden. Auch sind wegen Beschleunigung der Güterabfertigung, insbesondere der Abfertigung, gleichfalls geeignete Anordnungen getroffen worden. Besonders zu wünschen ist nun, daß die Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung durch die tatkräftige verständnisvolle Mitwirkung der Verfrachter unterstützt werden, zumal nur durch die zielbewußte werktätige Wirksamkeit beider Faktoren der angestrebte volle Erfolg erhofft werden kann.

Die Separatisten an der Arbeit.

Die Separatisten des III. Wiener Bezirkes haben beschlossen, für das Reichratsmandat des verstorbenen Genossen Silberer den Administrator der „Dolnické Listy“ in Wien, Josef Malý, zu kandidieren. Die Separatisten entpuppen sich immer mehr als Förderer christlichsozialer Interessen und als Feinde der Sozialdemokratie.

Große Steigerung der Eisenbahneinnahmen.

Die Verkehrskonjunktur bleibt in Oesterreich wie in Deutschland anhaltend überaus lebhaft. Bei den deutschen Eisenbahnen haben sich im ersten Halbjahr 1912 die Transporteinnahmen von den 13747 Millionen Mark der gleichen Vorjahrsperiode auf 14824 Millionen Mark, also um 78 Prozent, erhöht. Bei den ungarischen Staatsbahnen wuchs die Gesamteinnahme im vorigen Jahre um 416 Millionen Kronen, was einer Zunahme um 1123 Millionen Kronen gegenüber dem Jahre 1910 entspricht. Für die österreichischen Staatsbahnen veranschlagt man die semestrale Einnahmensteigerung auf rund 21 Millionen Kronen.

Ausland.

Die Entwicklung zum Sozialismus.

Das Deutsche Reich zieht aus seinen staatlich betriebenen Unternehmungen eine Jahreseinnahme von 4842 Millionen Mark. Es handelt sich dabei um Eisenbahnen, Bergwerke, Domänen, Forste, Dampfschiffahrt, Banken, Post, Telegraph, um Bäder, Gasanstalten, Elektrizitätswerke, Lotteriebetriebe u. s. w. Das Reich ist verhältnismäßig dabei am wenigsten beteiligt, es zieht aus Erwerbseinkünften bei einem Etat von 32 Milliarden nur 905 Millionen, während 3937 Millionen auf die Einzelstaaten entfallen; diese 3937 Millionen bilden fast zwei Drittel des einzelstaatlichen Gesamtertrags. Der Reinertrag der Bundesstaaten aus den verbenden Anlagen beträgt 270.6 Millionen, der des Reiches beträgt 121.4 Millionen Mark, wovon mehr als zwei Drittel auf Post und Telegraphen entfallen. Im übrigen verteilen sich die Reinerträge aus den Erwerbseinkünften auf die einzelnen größeren Staaten folgendermaßen: Preußen 644.8, Bayern 131.6, Sachsen 54.6, Württemberg 40.9, Baden 25.5 und Hessen 18.1 Millionen. Bei den übrigen Staaten bleiben die Reinerträge hinter 10 Millionen zurück.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß ohne Erwerbseinkünfte eine geordnete Staatswirtschaft überhaupt kaum noch möglich ist. Nach den Grundsätzen des alten Manchesterliberalismus hätten aber alle diese Unternehmungen, Eisenbahnen, Telegraphen, Bergwerke, Domänen u. s. w. der privatwirtschaftlichen Ausbeutung überlassen bleiben müssen. Noch kurz vor der preussischen Eisenbahnerreform hatte der große Sozialistenführer Eugen Richter in einer seiner Broschüren den glänzenden „Nachweis“ geliefert, daß der Staat in keiner Weise dazu berufen sei, das Geschäft der Personenbeförderung zu betreiben. Ueberhaupt sollte der Staat zur Leitung größerer wirtschaftlicher Unternehmungen gänzlich unfähig sein, das war damals das liberale Hauptargument gegen den Sozialismus. Heute erscheint angesichts der zahlenmäßig festliegenden Tatsachen eine solche Art der Bekämpfung des Sozialismus zu kindisch, daß nur Narren noch den Mut aufbringen, sie anzuwenden.

Grundsätzlich ist die Frage, ob der Staat ebenso gut wie ein Privater Erwerbseinkünfte betreiben kann, durch die tatsächliche Entwicklung längst entschieden. Es handelt sich da nicht mehr um eine Frage des Prinzips, sondern um eine Frage der Quantität. Allerdings auch wieder um die Frage, nicht ob, aber nach welchen Grundsätzen wirtschaftliche Unternehmungen durch den Staat geleitet werden sollen, denn was wir bisher an Staatswirtschaft besitzen, ist in seinem Wesen nicht sozialistische, sondern staatskapitalistische Wirtschaft. Weil im Staat die kapitalistischen Menschen und weil noch der größte Teil der Wirtschaft dem reinen Privatkapitalismus untertan ist, erfolgt auch die Leitung der Staatswirtschaft nach kapitalistischen Grundsätzen.

Wie eng die Verbindung zwischen Staatswirtschaft und Privatkapitalismus ist, erhellt neben hundert anderen schon aus einer großen ziffernmäßig feststehenden Tatsache. Die Schulden des Reiches und der Einzelstaaten betragen insgesamt 204 Milliarden Mark, sie sind in den letzten zehn Jahren um 63 Milliarden oder 6300 Millionen Mark gestiegen. Diese Schulden müssen natürlich verzinst werden. Hunderte und aber Hunderte von Millionen fließen so aus den öffentlichen Einnahmen als arbeitsloses Einkommen in die Taschen der Kapitalisten. Dazu kommen noch die wachsenden Schuldenlasten der Gemeinden, so daß heute aus öffentlichen Kassen an Kapitalisten jährlich ein Betrag gezahlt wird, der in die Milliarden geht.

Aber gleichgültig, in welcher sozialen Lage sich die einzelnen Zinsempfänger befinden und zu welchem Zweck die Einkünfte verwendet werden, vom sozialistischen Standpunkt aus erscheint das ganze privatkapitalistische System und seine Verquickung mit der Staatswirtschaft grundsätzlich verfehlt. Das Ziel des Sozialismus ist eine demokratische, von der Mehrheit, den Klassenbewußten, besitzlosen Volksmassen geleitete Staatswirtschaft, die keine Abhängigkeit vom Privatkapitalismus mehr kennt. Keine Ausbeutung treibt, kein arbeitsloses Einkommen schafft, sondern auf der wirtschaftlich gesunden, sittlich allein zu rechtfertigenden Grundlage des Arbeitseinkommens ruht.

Man mag sich dieses Ziel nah oder fern denken, aber daß es unüberwindlich, utopisch sei — wer wird das angesichts der tatsächlichen Entwicklung der Dinge mit gutem Gewissen noch behaupten können?...

Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Norwegen.

In Norwegen wird nunmehr, ebenso wie in Schweden, der Anfang mit dem elektrischen Eisenbahnbetrieb gemacht werden, und zwar soll als erste Strecke, laut des soeben dem Storting vorgelegten Regierungsvorschlages die 53 Kilometer lange Eisenbahn Christiania-Drammen elektrifiziert werden. Die Kosten betragen mit dem gleichzeitigen Umbau in eine breitspurige Bahn gegen 19 Millionen Mark oder etwa 3 Millionen Mark mehr, als für den Dampftrieb nötig wären. Indessen berechnet man beim elektrischen Betrieb eine Mehreinnahme von ungefähr 150.000 Mk. Da jedoch die erforderliche elektrische Kraft einstweilen von dem privaten Kraftwerk Høfslund in der Nähe des Christianiafjords genommen werden muß, in einigen Jahren aber von den eigenen Wasserfällen des Staates bezogen werden kann, steht hiernach noch eine weitere Erhöhung des Betriebsüberschusses zu erwarten.

Von der Eisenbahnerbewegung in Amerika.

Als vor nun 50 Jahren in den Vereinigten Staaten der erste Eisenbahnerverband gegründet wurde, hatte man bereits an 80 Gewerkschaften, die noch zum Teil den sozialistischen Stempel der vorhergehenden Jahre trugen.

Dieses gilt auch von „The International Brotherhood of Locomotive Engineers“. Nicht ganz wenige der Mitglieder waren Veteranen der sozialistischen Bewegung und wollten diese, daß der Verband den Grundprinzipien

dieser getreu sein sollte. So war man sich darüber einig, daß der Staat die Kommunikationen übernehmen solle und stand auch in Verbindung mit der „Internationalen“ in Europa.

Es ging jedoch nicht so fix mit der Organisationsarbeit unter den Eisenbahnern, als die ersten Pioniere es sich vorgestellt hatten. Erst sechs Jahre später kam die andere Organisation, die der Kondukteure, welche in Mendota, Illinois, gegründet wurde. 1873 organisierten sich auch die Geizer auf einer Konferenz in Port Jervis in N. Y. 1883 wurde „The Brotherhood of Railway Trainmen“ und 1887 „The Brotherhood of Railway Trackmen“ gegründet. 1890 schlossen sich die Wagenreparateure, Schmierer und andere mehr, der „Brotherhood of Carmen“ zusammen und 1897 entstand „The Switchmen's Union“.

Damals war jedoch bereits die Landesorganisation der Eisenbahner zustande gekommen. „The American Railway Union“. Dieselbe wurde 1893 in Chicago gegründet. Als Beweis dafür, wie stark der Klassenhaß in Amerika ist, muß angeführt werden, daß die Satzungen Eisenbahnern, die nicht von weißen Eltern abstammen, die Mitgliedschaft verweigern. Ihre Feuerkaufe erhielt die neue Organisation im großen Kampfe an „The Northern Western Railway“ im April 1894, wo sie einen glänzenden Sieg errang. Leider erlitt sie dahingegen eine vernichtende Niederlage im Chicagostreik desselben Jahres.

Bevor wir diesen kleinen Rückblick abschließen, möchten wir den gewaltigen Charakter, den die wirtschaftlichen Kämpfe der amerikanischen Eisenbahner während der ersten Jahrzehnte hatten, hervorheben. Vernichtung von Material, Abrennen von Stationsgebäuden und blutige Zusammenstöße mit Militär und Polizei waren keine Seltenheiten. Während einer Periode der Achtzigerjahre waren ein Fünftel aller Streiks Eisenbahnerstreiks.

Ohne Zweifel haben die Eisenbahner in den Vereinigten Staaten einen hohen „standard of life“, was wohl zum größten Teil der Wirksamkeit der Organisationen zuzuschreiben ist. Ein dunkler Fleck ist jedoch trotzdem vorhanden: die große Anzahl von Unglücksfällen. Während des Jahres 1908 verunglückten tödlich während der Arbeit 3470 Eisenbahner, nicht weniger als 83.367 wurden verletzt. Eine durchgreifende Verbesserung dieser Verhältnisse dürfte jedoch kaum zu erwarten sein, bevor auch die Vereinigten Staaten mit der sozialen Schutzgesetzgebungsarbeit ernstlich beginnen.

Aus dem Gerichtssaal.

Eine prinzipiell wichtige Entscheidung über den Amtcharakter der Privatbahnarbeiter teilt das „Oesterreichische Eisenbahnblatt“ mit: Der Kassationshof hat aus Anlaß der Ueberprüfung eines Straffalles die Entscheidung gefaßt, daß Beamte der Privatbahnen in Ausübung bahnpolizeilicher Funktionen als öffentliche Beamte im Sinne des § 101 des Strafgesetzes anzusehen sind. Nach dieser Gesetzesstelle ist als Staatsbeamter „derjenige anzusehen, der vermöge unmittelbaren oder mittelbaren öffentlichen Auftrages, mit oder ohne Bezahlung, Geschäfte der Regierung zu besorgen verpflichtet ist“. Nach § 163 des Strafgesetzes ist nun eine an sich leichte Verletzung gegenüber einem solchen öffentlichen Beamten als das Verbrechen der schweren Körperverletzung zu strafen. In diesem Sinne hat das Kreisgericht Teschen den Angeklagten Josef Bozcek, der einem ihn wegen unbefugten Vortretens der Bahnstraße beanstandeten Bahnwächter einen Stoß versetzt hatte, des Verbrechens der schweren Körperverletzung schuldig erkannt. In der dagegen ergriffenen Nichtigkeitsbeschwerde wurde geltend gemacht, daß Beamte der Privatbahnen — im vorliegenden Falle handelt es sich um die Kaschau-Oderbergerbahn — nicht als Staatsbeamte im Sinne des § 101 des Strafgesetzes anzusehen sind. Die Nichtigkeitsbeschwerde wurde vom Kassationshofe verworfen.

Eine unpraktikable Verkehrs Vorschrift vor dem Kassationshof. Am 25. Oktober 1910 fuhr gegen 3 Uhr nachmittags Zug 197 aus der Richtung Ausitz in der Station Tepliz auf Geleise 6 ein. Der Zugführer Piesche meldete sich beim Verkehrsbeamten Pollak, der ihm auftrag, mit dem Verschubzug zum Magazin zu fahren. Piesche gab Vorwärtssignale, damit der Lokomotivführer der herrschenden Gepllogenheit entsprechend mit dem Verschubzug langsam zur Grenzmarke vorgehe, um hiebei darauf achten zu können, ob ihm der Wächter Erba die Fahrt auf das Hauptgeleise gestatten oder „halt“-Signale geben werde. Der Lokomotivführer fuhr jedoch mit solcher Geschwindigkeit, daß er auf die „halt“-Signale des Wächters Erba bei der Grenzmarke zum Hauptgeleise nicht mehr zum Stillstand gelangen konnte. Infolgedessen kam es zu einer Streifung mit dem auf dem Hauptgeleise aus der Richtung Komotau einkehrenden Zuge 52. Die Zertrümmerung mehrerer Waggons, die schwere körperliche Verletzung zweier Bediensteter und die leichte Verletzung zahlreicher anderer Bediensteter war die Folge des Unfalles. Da der Zug 52 verspätet war, hatte weder Piesche noch der Lokomotivführer mit seiner Einfahrt im maßgebenden Zeitpunkt gerechnet.

Zugführer Piesche, Assistent Leitmeritz und Wächter Erba hatten sich beim Kreisgericht Leitmeritz wegen Vergehens gegen die körperliche Sicherheit nach § 337 St.-G. zu verantworten. Piesche lag zur Last, daß er als Verschubleiter innerhalb 10 Minuten vor Antritt des Zuges 52 auf das von diesem zu befahrende Geleise einen Verschubzug dirigierte, dem Assistenten Pollak, daß er die Verschubung des Zuges 197 vor Einfahrt des Zuges 52 nicht eingestellt und dem Wächter Erba, daß er sich von der Einstellung der Verschubung nicht überzeugt hatte. Piesche war durch Dr. Leopold Kach, Pollak durch Dr. Knöpfmacher in Leitmeritz, Erba durch Dr. Hübsch vertreten.

Die Sachverständigen Inspektor Kulhavy und Verkehrsinspektor Reischig fanden bei allen drei Angeklagten ein Verschulden; insbesondere habe sich Piesche, ehe er den Verschubzug auf die Strecke dirigierte, über den erwarteten Zug 52 nicht erkundigt. Wenn, wie Piesche angab, wirklich die Gepllogenheit bestand, daß über das erste Vorwärtssignal des Zugführers langsam bloß bis zum Markzeichen vorgefahren werde und von da erst die weiteren Signale des Wächters Erba gegeben würden, so hätte der Lokomotivführer durch vom Zugführer zur Grenze entsandte Zwischenmänner auf die Absicht des Verschubleiters aufmerksam gemacht werden sollen. Natürlich hätte auch Pollak, da er von der Einfahrt des Zuges 52 verständigt war, den Verschub einzustellen gehabt. Der Wächter Erba habe seiner Pflicht zur Kontrolle der Weichen durch bloßen Ausblick vom Stellwerk nicht genügt.

Das Kreisgericht Leitmeritz unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Högl verurteilte den Zugführer Piesche zu sechs Wochen strengen Arrests, sprach dagegen den Assistenten Pollak und den Wächter Erba frei. Pollak habe dem Zugführer nur den beschränkten Auftrag gegeben, zum Magazin vorzufahren und konnte nicht annehmen, daß er den Verschubzug auf die Strecke dirigieren werde. Erba habe bei Vornahme der Kontrolle der Weichen und Grenzmarken den Zug 197 beim Aufnahmsgebäude stehen gesehen und konnte nicht wissen, daß er trotz Einfahrt des Zuges 52 dem Hauptgeleise zu verschoben werde. Dagegen sei Piesche als Verschubleiter für alles verantwortlich.

Gegen dieses Urteil erhob der Verteidiger Dr. Kach die Nichtigkeitsbeschwerde, welche vor dem Kassationshof bei der Verhandlung am 5. Juli von Dr. Tausch vertreten, vom Generaladvokaten Oberlandesgerichtsrat Wilhelm bekämpft wurde.

Der Verteidiger führte aus, Piesche habe damit rechnen dürfen, daß gemäß den erwießen Gepllogenheiten sein Vorwärtssignal vom Führer nur so verstanden werde, daß er langsam bis zur Grenzmarke vorgehe, um die Signale des Wächters Erba beachten zu können. Daß der Lokomotivführer unbekümmert um die Gepllogenheiten rasch vorgehe, habe er nicht wissen können.

Das Urteil des Kreisgerichtes Leitmeritz sei in sich selbst widersprechend, indem es bezüglich des Zugführers eine Gepllogenheit als gegeben erachte, die für den Lokomotivführer nicht bestehe. Es seien keine Gründe dafür angegeben, warum gerade der Zugführer für die Nichteinhaltung der Gepllogenheit verantwortlich gemacht werde. Es wäre zu untersuchen gewesen, ob es überhaupt möglich war, der Instruktion Rechnung zu tragen. Der Verteidiger betonte nachdrücklich, daß die Instruktsbestimmung Artikel 31 der Instruktion XIX, deren Uebersetzung dem Zugführer zur Last liege, in der Zwischenzeit als unpraktikabel geändert werden mußte. Der Vertreter der Generalprokuratur meinte, es sei auf vorschriftswidrige Gewohnheiten überhaupt nicht Rücksicht zu nehmen, das Urteil der ersten Instanz sei frei von Mängeln.

Der Kassationshof unter dem Vorsitz des Senatspräsidenten Roskoshn schloß sich den Ausführungen des Verteidigers an, hob das Urteil des Kreisgerichtes als nichtig auf und vernies die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Urteilsfällung an das Kreisgericht Leitmeritz zurück.


Streiflichter.

Die ausknüpfenden Reichsbündler. Die keineswegs beneidenswerte Lage, in der sich die deutschnationalen Eisenbahner befinden, die den vom Nationalverband an den Eisenbahnern begangenen Verrat deden sollen, bringt den Schläfeften unter ihnen dazu, zu folgendem, nicht gerade neuen, aber immerhin bequemen Aus Hilfsmittel zu greifen. In einem umfangreichen Artikel wird im „Deutschen Eisenbahner“ der Spieß so gedreht, daß man die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation schwerer Verfehlungen anklagt, die diese seit dem Jahre 1905 bis in die neueste Zeit an den Eisenbahnerinteressen begangen haben soll. Den Vertrauensmännern des Reichsbundes wird gleichzeitig geraten, draußen bei Bemühung der Bigen und Entstellungen des „Deutschen Eisenbahners“ das gleiche zu tun. Was im gegenwärtigen Zeitpunkt hiemit beabsichtigt wird, ist klar. Die sozialdemokratische Organisation soll genötigt werden, ihre Stellung als Anklägerin wegen des Verrates der Ablehnung des Antrages des Reichsratsabgeordneten Genossen Tomschil aufzugeben und sie soll verhalten werden, sich selbst zu verteidigen. Das Interesse der Eisenbahner an den Vorgängen der letzten Zeit soll abgelenkt werden und in der Flut von Zeitungs- und Versammlungspolemiken, die entstehen muß, wenn man die Vorfälle der Jahre 1905, 1907, 1908, 1910 und 1911 neuerlich bespricht, soll die Urteilsfähigkeit der Eisenbahner sozusagen erkaufte werden. Die jetzt ganz klare Vorstellung des für die jegliche Zeit allein in Betracht kommenden Sachverhalts, daß die Nationalverbändler im Parlament gegen die restlichen, ursprünglich selbst geforderten 17 Millionen Kronen gestimmt haben, soll verwischt und diese Vorstellung soll den Eisenbahnern gegen Zweifel darüber ausgetauscht werden, ob an der Komödie, die die deutschnationalen Eisenbahner seit Jahren treiben, nicht vielleicht doch irgend etwas ernst zu nehmen sei. Für uns steht die Sache wahrlich nicht so, daß wir Erörterungen über irgendeine Epoche der Eisenbahnerbewegung scheuen müßten. Aber im Interesse der Sache müssen wir auf das Vergnügen verzichten, die neuesten Verlogenheiten, Schwindeleien, Entstellungen und Unterschlagungen des „Deutschen Eisenbahner“ festzuhalten, so lohnend dies auch wäre. Später, wenn die Ablehnung des Antrages des Genossen Tomschil nicht mehr im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht, sind wir gern gewillt, ein Täzchen mit dem „Deutschen Eisenbahner“ zu wagen und diesem in die Vergangenheit zu folgen, selbst wenn wir bis zur Zuchthausparagrafenvergangenheit der deutschnationalen Eisenbahnerorganisation zurückgreifen müßten. Jetzt ist es uns aber darum zu tun, die Sache nicht auf ein unrichtiges Geleise zu bringen, und so empfehlen wir den Genossen draußen, in allen Fällen, in denen Reichsbündler den Erörterungen über das Verhalten des Nationalverbandes ausweichen und in denen sie sich mit Entstellungen und Verdrehungen auf das Gebiet der Vergangenheit zurückziehen wollen, auf präzisen Erklärungen darüber zu bestehen, ob der Reichsbund und seine Mitglieder die Haltung des Nationalverbandes gutheißen und was der Reichsbund oder was dessen Mitglieder zu tun gedenken, falls sie dessen Verhalten verurteilen. Dies festzuhalten ist notwendig. Ausknüpfen gilt nicht! Mit Worten soll der Reichsbund über die jegliche Situation nicht hinwegkommen und wir wollen ihm die Hölle heiß machen, falls er den Verrat des Nationalverbandes nicht anders quittiert, als mit der Verleumdung der Tätigkeit der sozialdemokratischen Organisation.

Der Uniformskandal bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien. Den Bediensteten der k. k. Staatsbahndirektion ist auf Grund der Dienstordnung, wenn sie sich in ihrem Antrags oder in ihrem Rechte verkürzt erachten, der Beschwerdeweg verbürgt und die Vorgesetzten sind verpflichtet, vorgebrachte Beschwerden objektiv zu untersuchen und, wenn die Beschwerden begründet sind, den Bediensteten, so weit die Kompetenz des Vorgesetzten reicht, Rechnung zu tragen, oder die vorgebrachten Beschwerden an die höhere Instanz weiterzuleiten. Die k. k. Staatsbahndirektion Wien scheint aber dieses Recht der Bediensteten nicht mehr zu respektieren, denn dieser Direktion kann man kein Unrecht, und wenn es auch einem öffentlichen Skandal gleichkommt, so begründen, daß sie sich bequemen würde, den betrogenen Bediensteten Rechnung zu tragen, ins-

Guten Appetit, Gefunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Rhabarber Pillen m. d. W. „Efa-pillen“ benötigen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung, 6 Schachteln franko 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. W. Feller in Stubica, Esaplay Nr. 191 (Kroatien).

Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt



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

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabschieden wird. **Coom** ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

Coom ist das Neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung 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 den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse 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 Trunk auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol doch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich den Genuss selbstiger 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 Trunk ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt; sie sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleiben wir Sie ehrend. R. F. Diósgyör 47 Artelep. 23. XI. 1910. Ungarn.

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

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

Heuriger Sommer im Zeichen des Bata-Schuh



Achtung auf diese Marke

Überall zu haben.

Schutzmittel „OLLA“



Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4,-, 6,-, 8,- und 10,-. Von mehr als 2000 Aerzten begutachtet und empfohlen. **Frauenschutz**, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3,-, 5,- und 10,-. **Neuheit für Herren**, dauernd verwendbar, per Stück K 2,-. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.)

J. Gruner, hygien. Fabriklager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen Engros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeits-erleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an

Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

MÖBEL Ausnahmsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142

Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schatverda).

Politierte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Küchen-einrichtungen von 38 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, altes und modernes, Sesseln von 280 Kr. aufwärts. Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettwäsche billig. Kleiner Preisverant für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswähl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, die eine Kontur mit dem Hausnummer als Preis mitbringt, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsportal.

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

Ihr Wohlgebohrer!

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

Hochachtungsvoll

Wissak, Johann Gaisch, Kondukteur.

Achtung, Eisenbahner!! Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf!

Von Beschäftigten eleganteste Herrenanzüge von K 14,-, Hüter von K 10,-, Robenröcke, Weiterfagen von K 8,-, Hosen von K 4,- aufwärts.

Großes Lager von feiner Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettwäsche, weiß oder farbig, nur K 6,-, Leintücher K 1,-, schwere Bettzeuge, Damaligabel, Bettuch, Kissen, Kugeln, per Stück nur K 0,50, Handtücher, Tischdecken, Vorhänge K 8,-, Garantiert nur adäquate Ware, alles erhältlich billig. Einzig in Wien nur bei

Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Nach Kleiderbestellung, per Anzug K 3,-. Provinzverkauf reell per Nachnahme.

Ehreneklärung.

Ich Philipp Labugger, Wächter in Eggenberg bei Graz, habe in einer am 1. Juni 1912 in Graz in den Juliensälen abgehaltenen Wächterversammlung der k. k. priv. Südbahngesellschaft dem Verfassungsausschuss der Südbahn Herrn Franz X. Herzog den Vorwurf gemacht, daß er in dieser Funktion die Interessen des Personals nicht wahrgenommen habe.

Ich erkläre nun, daß ich dazu nicht den geringsten Anlaß hatte; ich nehme diese Meinerung mit dem Ausdruck des Bedauerns zurück und bitte dem Privatkläger Herrn Franz X. Herzog wegen derselben um Entschuldigung.

Philipp Labugger.

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket feilerer Hefen, enthaltend: Prima Kanavas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Fein für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- 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 Hefen beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Hef bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß

Leopold Witzel, Handweber
in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Sie können viel Geld ohne Mühe verdienen.

Senden Sie Ihre Adresse an Arnold Weiß, Uhren-Export, Wien 63.

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände. Riesenergebnis zugesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 25

Patentkappen aus Strohgeflecht

40 Prozent leichter als die bis jetzt existierenden! Alleinige Fabrikanten:

Press & Laufer, Aussig a. d. E.

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

Apfelwein

ein köstliches Getränk

gesundheitsfördernd, appetitanregend, garantiert naturrecht. Von 50 Liter aufwärts 32 Heller pro 1 Liter franko nach jeder österreichischen Bahnstation. Versand durch Nachnahme.

Hygienische Apfelweinkelterei

Karl Paredschneider
Baumgartenberg 39, Ober-Oesterreich



Warum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

Weil keine Anzahlung, Vollzahlung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur letzten Schraube österreichischer Arbeit ist, den Handlängen sparen.

Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Mattensfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gekannt werden wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

Weil ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefert und 20 Monate Kredit gewähre. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Katalog gratis. Kein Cassenladen.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. S. Rimpf, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Begünstigung.

Achtung! Mein Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach

Triefst das „Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Stücke, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telephon 1258.

KROPF

dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch

Hollerdauer-Kropfbalsam
Flasche 4 Kronen.

Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 152 (Bayern).

!500 Kronen!

schlechte ich Ihnen, wenn meine Wurzelentwässerung „Kiafalbe“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrieft 1 Krone.

Kemény, Kaschau
I. Postfach 12/115, Ungarn

Ohrensauen

Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt, 154 in kurzer Zeit

St. Bonifazius-Gehöröl
Preis 4 Kronen. Versand: Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

1000fachen Dank

für Ihre vorzügliche Wohl-Gefelbe (Stück Nr. 120), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Witzel, Handweber, Nachod, Böhmen, 17. April 1912.

Pohl-Seife
die sich auch bei Weihen, Stichen, Quaden, Rheuma und Hautauschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten J. G. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6. Depot in Wien: Hofmann, 2, Plantengasse 6, I. Graben 7. I. Fleischmarkt 1. I. Dohr Markt 8. XII, Weidinger Dampfabrik 45.