

Was wir begehren von der Zukunft fernem
Dah Brot und Arbeit uns gerüht haben,
Dah unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Weife nicht mehr betteln gehen.
G. Herzog.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Schraftonto 38.475.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2-88
Ganzjährlich 5-76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 10

Wien, den 1. April 1914.

22. Jahrg.

Der Organisationsgedanke und die Gelben.

Die Menschen unserer Zeit sind Zeugen einer Erscheinung, die in der ganzen Geschichte ohne Beispiel ist: die große Masse der Lohnarbeiter erwacht zu einem neuen Leben! Uralte Gebundenheit, althergebrachte Entbehrung, ewig gleiches Fronen und Schaffen für andere — man will es nicht länger tragen, man will nicht länger als Ausgestoßener gedrück und elend beiseite stehen und stumm und gottergeben zuschauen, wie die anderen, für die man schaut und schafft, in Lust und Wonne leben — man will nicht länger ein darbenender Knecht sein, man will hinaus aus der dumpfen Abgeschlossenheit, aus der Enge und dem Dunkel, in dem sich das Leben des Lohnarbeiters unserer Tage bewegt.

Der Hunger nach einem menschenwürdigen Dasein ist in den Millionen erwacht. Und nun rütteln diese Massen an den alten Ketten, ihr Geist wird lebendig — sie lernen ein neues Sehen, ein neues Erkennen. Was ihnen als für die Ewigkeit fest gegründet erschien, was sie für ein unwandelbares Weltgesetz hielten, das erkennen sie jetzt in seinem ständigen Wechsel; sie sehen die Ursachen ihrer Not und Gebundenheit, sie erkennen die Triebkräfte des gesellschaftlichen Geschehens, und diese Erkenntnis zeigt ihnen die eigenen Kräfte: das unbestimmte Sehnen, das planlose Wollen findet seinen Richtungspunkt.

Zusammenschluß! Einigkeit! Organisation! Das ist das Stichwort der neuen Bewegung.

Die Arbeiter brauchten nicht lange zu suchen, um es zu finden, aber sie brauchten lange Zeit, um es wirksam anzuwenden. Langsam nur und in ständigem Kampfe mit dem Unternehmertum und der Staatsgewalt konnten sie sich ihre Organisationen errichten, konnten sie die darin angesammelte Kraft ihrem Streben dienstbar machen. Aber mit dem Auftreten der Arbeiterorganisation war eine neue Größe im Leben unseres Volkes geschaffen. Diese Massen, die bis dahin immer nur Gegenstand der von den Mächtigen beherrschten Entwicklung gewesen waren, traten jetzt mit dem Anspruch auf, eine aktive, bewirkende Kraft dieser Entwicklung zu sein! In Politik und Wirtschaft, in der Gesetzgebung und beim Arbeitsverhältnis hatte man bisher immer nur über die Arbeiter verhandelt und entschieden, jetzt sollte man mit ihnen verhandeln und entscheiden! Ein Umsturz aller hergebrachten Begriffe!

War es ein Wunder, daß sich alles, das an der Aufrechterhaltung der unbeschränkten Herrschaft des Besitzes interessiert war, diesem Beginnen entgegenstellte und die Arbeiterorganisation auf Tod und Leben bekämpfte? Man entließ die Vorkämpfer des neuen Gedankens, man machte sie brotlos und hegte sie von Betrieb zu Betrieb, von Ort zu Ort. Aber was nützte es? Neue traten an ihre Stelle. Man schleppte sie vor den Strafrichter und sperrte sie ins Gefängnis. Der Erfolg? Der Eifer der übrigen wuchs um so mehr. Man stellte sie unter ein Ausnahmerecht und erklärte sie für vogelfrei. Vergeblich: mit unverwundlichem Lebensdrang bahnte sich der Gedanke der Solidarität der Armen seinen Weg. Das eben ist das untrügliche Kennzeichen aller weltgeschichtlich berechtigten und notwendigen Bewegungen, daß sie nicht tot zu machen sind, daß sie sich jedesmal, wenn die Vertreter der alten Herrschaft glauben, sie endgültig niedergeworfen zu haben, mit unüberstehlicher Kraft aufs neue erheben und sich schließlich, wenn auch unter tausend Opfern, ihr Daseinsrecht erkämpfen.

So sind die Arbeiterorganisationen gewachsen, und so haben sie immer nachdrücklicher den Kampf für die Menschenwerdung des Arbeiter geführt.

Freilich waren die Bedingungen dieses Kampfes nach Ort, Zeit und Gewerbe sehr verschieden, und sehr verschieden war darum auch ihr Ausgang. Nicht jede Unternehmerrgruppe war und ist gleich stark in ihrer Widerstandskraft. Nicht jede Arbeiterschichte ist gleich gut organisiert, gleich an Kraft und Schulung. So sehen wir einen mannigfach verschiedenen Grad des Einflusses der Arbeiterorganisationen. Neben Gewerben, wo die Arbeiter heute ein sehr gewichtiges Wort mitreden und wo die Unternehmer weitgehende Verbesserungen zustehen mußten, sehen wir andere, wo bisher alles Ringen und Streben vergeblich war, wo das alte Knechtsverhältnis noch unerschüttert fortbesteht. Das gilt insbesondere für die großindustriellen Betriebe, vornehmlich für die Betriebe des Bergbaues, der chemischen, der Metall- und der Elektroindustrie. Riesenkapitalien sind es, auf die sich hier der Widerstand der „Arbeitsherren“ stützt, ein Widerstand, den die Organisationsmacht der Arbeiter bisher nur in Ausnahmefällen brechen konnte.

Während sich in den übrigen Zweigen des gewerblichen Lebens mehr und mehr ein neues Arbeitsrecht durchsetzt, das die Gleichberechtigung des Arbeiters anerkennt und zu seiner Grundlage macht, steht die Gewalt Herrschaft des Besitzes in der Großindustrie noch im alten Trotz da und zwingt die Arbeiter zur Unterwerfung. Freilich, auch diese Hauptmacht des Kapitals ist nicht unbestechlich. Schon hat sie in einzelnen Fällen, wo glückliche Umstände das Vorgehen der Arbeiter begünstigten, zurückweichen müssen. Aber gerade diese vereinzelt Erfolge haben das Großkapital zu einer sieberhaften Tätigkeit veranlaßt, um die bedrohte Festung der schrankenlosesten Unternehmerrherrschaft vor der Uebergabe zu bewahren. Denn das Großkapital weiß, welche Güter auf dem Spiel stehen. Noch ist es ungehindert in der Ausbeutung seiner Lohnsklaven. Noch kann es die Arbeiter zur Demut und Unterwürfigkeit zwingen und durch willkürliche Kürzung des Lohnes hier und gnädige Gewährung einer Zulage dort nach seiner Pfeife tanzen lassen. Noch kann es Lohnsysteme aufrechterhalten, die den Arbeiter ganz und gar von der Gnade und dem Wohlwollen seiner Antreiber abhängig machen. Noch kann es die Arbeiter behandeln wie ein ostelbischer Junker seine Hörigen und sie zwingen, den letzten Rest von Selbstbewußtsein fortzuwerfen.

Noch kann es das alles! Aber es weiß: die Tage dieser Herrschaft sind gezählt. Mit jedem Steigen der Organisationsmacht rückt der Fall des Arbeitsherrentums auch in der Großindustrie näher.

Nun hat es zu einem letzten, zu einem verzweifelten Mittel gegriffen: jetzt will es der Organisation des aufrechten Kampfes die Organisation der hündischen Kriecherei entgegensetzen. Das Großkapital, dieser starre Gegner der Arbeiterorganisation, entschließt sich, selbst die Arbeiter zu organisieren! Das ist der letzte Zug. Es gibt keinen, der noch verzweifelter wäre. Aber ist er darum aussichtslos? Keineswegs. Wenn er gelingt, so ist damit die weitere Dauer der brutalsten Arbeiterknechtung gesichert.

Das ist die schwere Gefahr, die die gelbe Pest für den Vormarsch der Arbeiterklasse bedeutet.

Fortschritt der gelben Organisation bedeutet nicht nur Lähmung der gewerkschaftlichen Bestrebungen, nicht nur Aufrechterhaltung der kapitalistischen Vergewaltigung des Arbeitsverhältnisses, er bedeutet noch mehr: der ganze großartige Prozeß der Vervollständigung des ewig bevormundeten Proletariats, seine Heranbildung zu einer neuen Kulturmacht für das gesamte Volksleben, der ganze Aufstieg der Arbeiterklasse aus der sorgenvollen Dürftigkeit und der entwürdigenden Unfreiheit von heute zu einem reicheren und helleren Dasein wird durch die gelbe Organisation in Frage gestellt.

Die gelbe Organisation ist der Tod des Selbstbewußtseins und des Ehrgefühls. Der gelborganisierte Arbeiter entsagt der eigenen Persönlichkeit, er leugnet seinen eigenen Wert und opfert seine Menschenrechte dem Interesse der ihn ausbeutenden Kapitalmacht, die ihn von je verachtet hat, die ihn heute verachtet und die ihn immer verachten wird, solange ihre Herrschaft dauert. Der Standpunkt des Gelben ist der: Was ist an mir und an den Meinen gelegen? Haben wir mehr zu beanspruchen, als für das Wohlleben anderer arbeiten zu können? Ich bin ein Knecht, muß ein Knecht bleiben, und auch die Meinen werden Knechte bleiben müssen. Wir wollen nichts weiter sein. Zwar ist es jedem angeboren, daß er hinauf und vorwärts drängt, aber ich töte diesen Drang in meiner Brust, ich bescheide mich und erwarte in Ergebenheit die Gnadengaben dessen, dem ich diene, dem ich mich hingebende; er wird meine Treue zu lohnen wissen. So tötet die gelbe Organisation den Stolz des aufrechten Mannes und erzieht ihre Angehörigen zu einer Sklavenmoral, die wir zwar an einem Hund zu schätzen wissen, die wir Arbeiter aber, wenn wir sie an einem Klassengenossen wahrnehmen müssen, als einen Schlag ins eigene Gesicht, als eine Verletzung der sittlichen Würde der ganzen Arbeiterklasse empfinden.

Die gelbe Organisation ist die Verneinung der höchsten menschlichen und insbesondere proletarischen Tugend, der Solidarität. Die Stellung jeder Gruppe im öffentlichen und wirtschaftlichen Leben hängt davon ab, wie diese Gruppe ihre Ansprüche vertritt. Aber eine wirksame Vertretung der Interessen ist nur möglich durch gemeinsames Handeln; der einzelne Arbeiter ist als armer Teufel dem Kapitalisten gegenüber ohnmächtig. Was die Arbeiterklasse heute stärker und geachteter ist, das verdankt sie restlos ihrer Solidarität. Die Solidarität ist die erste und schließlich unerläßliche Voraussetzung des sozialen Aufstiegs. Die gelbe Organisation ist nicht bloß die Ablehnung, sondern die absichtliche Zerstörung des solidarischen Handelns für die gemeinsame Sache. Der unorganisierte, indifferente Arbeiter, der untätig beiseite steht, während sich seine Arbeitsbrüder für das gemeinsame Wohl opfern, erschwert dadurch das solidarische Handeln; der gelborganisierte Arbeiter aber steht nicht bloß untätig beiseite, sondern er tritt seinen Klassengenossen und Arbeitsbrüdern bewußt und absichtlich entgegen. Er kämpft; aber nicht für sich und seine Klasse, sondern gegen seine Klasse, gegen seine Arbeitsbrüder, in höherem Sinne auch gegen sich selbst und für den Unternehmer, für den erbitterten Feind der proletarischen Interessen.

Das ist die höchste Unnatur, die größte Sünde nicht nur gegen die Sittengesetze der vorwärtswillenden Arbeiterklasse, sondern gegen die ewigen Regeln des allgemein-sittlichen Handelns überhaupt. Darum ist die gelbe Organisation ein Herd der sittlichen Verderbnis, der, wenn ihm nicht Schranken gezogen werden können, die Gesamtheit des Volkes verderben müßte.

Zu allen Zeiten hat sich der allgemeine Abscheu, die tiefste Verachtung gegen die geteilt, die im Streit der Gruppen, Klassen und Völker ihre Gemeinschaft verlieren und zum Gegner der übrigen gingen, um ihm zu dienen. Und auch die, die seine Dienste benützen und lohnen, verachten ihn innerlich. „Man braucht die Hundsfröter, aber man estimiert sie nicht“, jagte der alte Fritz von den Oesterreichern, die für ihn spionierten, und er gab damit dem natürlichen Empfinden Ausdruck, das jeder sittlich gesunde Mensch für solche Ueberläufer nur haben kann. So und nicht anders sind die Arbeiter zu beurteilen, die sich, dem Willen der Betriebsleitung folgend, den Wert- oder „vaterländischen“ oder gelben Vereinen anschließen,

um dem Kapital zu helfen, die berechtigten Bestrebungen der aufrechten Arbeiter niederzuschlagen.

Die gelbe Organisation ist der Stillstand in der Entwicklung des Arbeitsverhältnisses. Und das ist der springende Punkt. Das und nichts anderes sollen die Gelben sein. Keinen anderen Zweck verfolgen die Kapitalisten bei der Gründung und Förderung der gelben Vereine. Wären sie willens, den Ansprüchen der Arbeiter Raum zu geben, durch Erhöhung des Lohnes, durch paritätische Regelung des Arbeitsverhältnisses das Los der Arbeiter zu erleichtern, so hätten sie nicht nötig, zu dem Mittel der Organisation des Brudervertrates zu greifen, dann könnten sie sich durch Vereinbarung mit den Gewerkschaften die Sicherung des ruhigen Erwerbes leicht verschaffen. Aber gerade das wollen sie nicht. Sie wollen den Arbeitern keinen Einfluß auf das Arbeitsverhältnis einräumen. Sie geben lieber Laufende für die Gründung und Förderung ihrer Wertvereine aus; denn sie hoffen, daß sie dadurch auf der anderen Seite das Zehnfache an Löhnen ersparen können. Und diese Hoffnung trägt sie auch meist nicht. Hat ein Werk die Gründung eines gelben Vereines von einiger Bedeutung erreicht, so ist es gesichert. Dann kann seine Leitung mit schneidendem Hohn die Forderungen der organisierten Arbeiter zurückweisen, denn sie weiß, daß sie im Falle eines Kampfes in dem gelben Verein einen zuverlässigen Bundesgenossen hat, der ihr helfen wird, den Angriff der Organisierten niederzuschlagen.

Darum bedeutet die gelbe Organisation die Verewigung der Ohnmacht, der Rechtslosigkeit und der Dürftigkeit der Arbeiterklasse, das heißt, das würde sie bedeuten, wenn ihrem weiteren Wachstum nicht bald dauernde Schranken gesetzt werden könnten. Das muß geschehen, und das kann geschehen, und zwar, wie alles wirklich Große, durch unablässige Aufklärungsarbeit im Kleinen.

Der Konflikt des „Verkehrsbundes“ mit der christlichsozialen Partei.

Herr Kunschak droht mit dem Hinanswurf.

Der Konflikt der christlichsozialen „Verkehrsbund“-Leitung mit der christlichsozialen Partei nimmt nun immer schärfere Formen an. Es wird wacker hinüber- und herübergeschossen, und wie das bei Leuten, deren Umgangston nicht gerade den allerfeinsten Kulturformen entnommen ist, schon einmal üblich, ist dabei jedes Wort „ein Nachtopf und kein leerer“. In der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ nimmt jetzt zunächst der Vorsitzende des „Verkehrsbund“, Herr Zeiser, das Wort zu einer, gegen die christlichsoziale Partei gerichteten geharnischten Erklärung. Als Grund für den Austritt des „Verkehrsbund“ aus der christlichsozialen Partei wird nochmals auf den durch diese geübten Verrat an den Interessen der Eisenbahner hingewiesen und schließlich auch eine Geschichte erzählt, die den christlichsozialen „Arbeiter-

führer“ Abgeordneten Spalowsky betrifft. Danach soll sich nämlich Herr Spalowsky einmal, als er eine Deputation der christlichen Landesbahner zum Abgeordneten Sturm führen sollte, geäußert haben: „Bin ich denn der Hausknecht des Verkehrsbundes?“ Dazu sagt Herr Zeiser:

„Der Vorsitzende der Zentralkommission christlicher Gewerkschaften wagte es also, solche Worte an den Verkehrsbund zu richten, der doch der Zentralkommission, in der er bis zur letzten Zeit eine Delegiertenstelle innehatte, bis jetzt nicht weniger als Kr. 2161.05 zahlte! Das wären mit dieser Summe, mit jährlich zu zahlenden 600 Kr. sehr teuer bezahlte Hausknechte, von denen wir obendrein gar nichts, aber rein gar nichts haben könnten. Bekommen wir solche Summen so ohne weiteres? Sates der Verkehrsbund notwendig solche Summen jährlich zu zahlen? Ja, würde ihm die entsprechende Gegenleistung geboten, wäre die Sache anders. Aber kein normal denkender Mensch wird verlangen, daß wir der Zentralkommission diese Summe aus Solidarität zur leichteren Erhaltung ihrer Angehörigen zahlen, keine Gegenleistung bekommen, als höchstens die äußerst solidarischen Worte: Bin ich denn der Hausknecht des Verkehrsbund? Ja, da ist es die moralische Verpflichtung des Präsidenten und des Zentralausschusses, hier Wandel zu schaffen, da doch diese beiden Faktoren bei der Generalversammlung vor die Mitglieder hintreten und diesen die verlangte Rechtfertigung geben müssen, ob sie auch jederzeit und in jedem Umfang die Interessen des Vereines vertreten haben. Nun wir das, wenn wir der Zentralkommission christlicher Gewerkschaften jährlich 600 Kronen zahlen und keine Gegenleistung bekommen?“

Als Antwort auf diese Darlegungen des Herrn Zeiser ergreift nun in der „Reichspost“ Herr Haider das Wort und erklärt die Anschuldigungen seines Präsidenten als Unwahrheit und fordert ihn gleichzeitig auf, für seine Behauptungen Beweise zu erbringen. Auf die Behauptung des Herrn Zeiser, daß die Zugehörigkeit zur Zentralkommission der christlichen Gewerkschaften zu teuer erkaufte sei, antwortet Herr Haider mit der lieblichen Gegenbeschuldigung, daß auch die Tätigkeit des Präsidenten Zeiser etwas zu teuer erkaufte ist, da derselbe seit April 1913 bis zum heutigen Tag vom „Verkehrsbund“ das nette Sümmchen von rund 1700 Kr. bezogen habe. Mit ganz besonderem hitzigen Ingrimm legt aber Herr Kunschak selbst in seiner „Christlichsozialen Arbeiter-Zeitung“ gegen die Leitung des „Verkehrsbund“ los, die die Abtrennung der christlichen Eisenbahnerorganisation von der christlichsozialen Partei am Gewissen habe. Er nennt das Hinüberdenken zum deutschen Zentrum des Herrn Remetter eine „raffiniert angelegte politische Spekulation“, die darauf berechnet ist, „die weit ausgedehnte und reich gegliederte Organisation der christlichen Eisenbahner als wertvollen Stützbo den für die neue Partei weiblich ausnützen zu können“. Herr Kunschak droht dann recht deutlich am Schluß:

Für die christlichen Eisenbahner ist die Situation eine harte. Sie können den Kurs, den die heutige Zentrale einschlägt, schon um ihrer unabänderlichen Grundzüge

willern nicht dulden, aber auch deswegen nicht, weil weitere, praktische Erfolge wirtschaftlicher Natur nicht gegen, sondern nur mit der großen christlichsozialen Partei und allen positiv christlichen Parteien, zu denen aber das Deutsche Zentrum nicht mehr gezählt werden kann, erzielt werden. Schon ringt aus einer Reihe glänzend verlaufener Protestversammlungen Wiens und der Provinz der Ruf der christlichen Eisenbahner nach einer außerordentlichen Generalversammlung des „Verkehrsbund“ sich durch, begleitet von einem vieltausendstimmigen Echo. Die gegenwärtigen Machthaber im „Verkehrsbund“ fürchten zwar eine solche wie der Teufel das Weihwasser, sie werden aber eben dazu gezwungen werden, wenn laut Statut zwei Drittel der Mitglieder, das sind ihrer 6000, eine solche fordern. Entweder die außerordentliche Generalversammlung kommt zustande und mit ihr der große Reinigungsprozeß, oder aber die christlichen Eisenbahner werden förmlich über Nacht sich eine neue, mächtige, wirklich christliche Eisenbahnerorganisation aufbauen, die jedem vollwertigen Mitglied des „Verkehrsbund“ sofort am Tage seines Uebertrittes seine in diesem erworbenen Rechte unbeschränkt einräumt. Keiner Tisch muß aber gemacht werden, und zwar je eher, je besser.

Es ist jedenfalls recht ergötzlich zuzusehen, wie sich die streitenden „Christlichen Brüder“ gegenseitig in den Haaren liegen und voll haßerfüllten Ingrimm aufeinander den Unflut kübelweise ausschütten. Aber einen sehr ernsten und lehrreichen Hintergrund hat der Streit der „frommen Brüder“ wohl ohne Zweifel, wenn man bedenkt, daß seine Entstehungsurache doch nur in jenem schändlichen Verrat zu suchen ist, dessen sich die christlichsoziale Partei bei den wiederholten Abstimmungen über die Eisenbahneranträge im Parlament schuldig gemacht hat. Daß auch den frommen, von den verschiedenen Vorkapiteln beleit-hammelnden „Verkehrsbündlern“ der aufgelegte Schwindel, der mit ihnen getrieben wurde, zu bunt geworden ist, hat die Palastrevolution im Lager dieser Unergetreuesten hervorgerufen. Und nun bemüht man sich, den Aufruhr mit einer großen Löschaktion, zu der die ganze Partei, mit der „Reichspost“ an der Spitze, ausrückt, wieder niederzuschlagen. Wie das geschieht, zeigen das polternde Geschimpfe und die rabiaten Drohungen der Parteihäupter wohl deutlich genug. Ein Geist des Widerpruchs kann eben in der christlichsozialen Partei nicht geduldet werden und schon erst gar nicht, wenn diejenigen, die aufmucken, „nur“ Arbeiter sind. Für diese besteht eben die Pflicht, voll entzündender Dankbarkeit zu den Führern emporzubilden und deren Handlungen gutzuheißen und zu lobpreisen. Wer anders handelt, mit dem wird „reiner Tisch gemacht“. So befiehlt es Herr Kunschak und so wird es wohl auch ausgeführt werden. Entweder lutschen oder für Arbeiter ist in der christlichsozialen Partei kein Platz. Das ist jedenfalls vorderhand die heilkräftige Lehre, die die „Verkehrsbündler“ aus diesem Konflikt ziehen können.

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

Feuilleton.

Geburtenvermehrung ohne Gebärzwang.

Unsere Gegner gefallen sich in der Behauptung, daß alle Sozialpolitik, alle wirtschaftliche und kulturelle Hebung der Volksmasse das Bevölkerungsproblem nicht löse. Alle Lebenserhaltung durch Menschenökonomie breche schließlich an der Tatsache zusammen, daß sich die Geburtenzahl durch Vorbeugungsmittel auf Null herabdrücken lasse, während der Herabdrückung der Sterblichkeitsziffer über eine gewisse Grenze das unabänderliche Naturgesetz des Todes entgegenstehe. Und indem man darauf hinweist, daß ja gerade mit dem Aufstieg der Familie in wirtschaftlich und sozial gehobene Lebensverhältnisse die bewusste Geburtenbeschränkung einsetze, kommt man zu der Schlussfolgerung, daß im Interesse eines starken „Bevölkerungsauftriebs“ die Niederhaltung der breiten Volksmasse in fargen Lohn- und Lebensverhältnissen geradezu geboten sei.

Diese These ist sicher die einfachste und angenehmste Lösung der Bevölkerungsfrage für die politischen Sachwalter der kapitalistischen Ausbeutung und für die frommen Männer mit der Devise: Wer Anecht ist, soll Anecht bleiben. Sie wird aber in der Praxis durchkreuzt. Einmal durch den Umstand, der bereits an dieser Stelle dargelegt und mit Zahlenmaterieal erläutert wurde, daß nämlich in proletarischen Verhältnissen mit der Zahl der Geburten der Abgang durch Fehlgeburten und Frühtod prozentual sehr stark steigt.

Außerdem aber lassen sich die Massen eben nicht niederhalten. Und in dem Maße, wie die zum Bewußtsein ihrer Lage und zu höheren Kulturansprüchen erwachen, stemmen sie sich dagegen, mehr Kinder zu haben, als sie haben wollen. In diesem immer klarer und entschiedener in die Erscheinung tretenden Willen zur Selbstbestimmung auch in Sachen der Fortpflanzung muß alle Gebärzwangspolitik scheitern.

Gäbe es also keine anderen Mittel und Wege, das Sinken der Geburtenzahl aufzuhalten, als die Zwangsmittel der Reaktionen, so wäre schließlich trotz aller Verzögerung durch Sozialpolitik und Menschenökonomie der absolute Stillstand und Rückgang der Bevölkerung unabwendbar. Aber es gibt solche Mittel.

Es ist richtig, daß die Kinderzahl heute mit der gehobenen sozialen Stellung abnimmt. Die besser bezahlten Arbeiterschichten haben weniger Kinder als die schlechtest bezahlten. Die geistige Berufstätigkeit und der wirtschaftliche Mittelstand sänkt die Kinderzahl im allgemeinen noch mehr ein als die gehobene Handarbeiterschicht. Die hohen Beamten haben weniger Kinder als die mittleren, diese

weniger als die unteren. Die Erhebung über die Kinderzahl der Beamten der Reichspost haben das drastisch erwiesen.

Aber bevor man aus der Tatsache des Abnehmens der Kinderzahl mit der sozialen Stufe des Elternpaares allgemeine bevölkerungspolitische Schlüsse zieht, muß man die Tatsache selbst doch etwas genauer auf ihre Ursachen und veränderlichen Momente hin prüfen.

Warum schränken heute die besser situierten Schichten ihre Kinderzahl am meisten ein? — Die „wachsende Genußsucht“ ist schuld daran, erklären gewisse feiste Moralphilister, die für sich selbst keineswegs gewohnt oder geneigt sind, mit einem bescheidenen Quantum Lebensgenuß vorlieb zu nehmen. Natürlich fehlt es nicht an Leuten, die das Kindererzugen und Kindererziehen als eine mangelnde Störung im Vergnügenreigen der Frühlinge, Sommer, Herbst- und Winterzeiten betrachten. In welchen Kreisen diese Lebemannner und Lebemannnen zu suchen sind, braucht nicht gesagt zu werden. Meist handelt es sich dabei um physisch oder psychisch degenerierte Exemplare der „besten“ Gesellschaft. Mögen sie ihre Keimzellen aus der Kette der Generationen ausmerzen! Das ist kein Schaden für den generativen Wertbestand des Ganzen.

Insofern aber jene Moralphilister unter „wachsender Genußsucht“ den von der wirtschaftlichen Entwicklung untrennbaren Anspruch auf höhere Persönlichkeitskultur immer weiterer Volkskreise verstehen, so ist das freilich ein Hauptmotiv der Kinderbeschränkung. Nur daß es bei gesund empfindenden Menschen eine natürliche Grenze dabei gibt. Man will wohl Kinder haben. Nicht nur das normale Weib, auch der Mann hat Verlangen nach Nachkommenschaft und bedarf ihrer zu seiner vollen Liebes- und Glückseligkeit. Was man aber nicht will, ist eine so große Zahl von Kindern, daß unter der Last der Aufzucht das eigene Kulturwesen erdrückt wird.

Wo das innerlich gewünschte Maß von Nachkommenschaft für die einzelnen Elternpaare heute liegt, wissen wir nicht. Denn sicher ist, daß die „freiwillige“ Geburtenbeschränkung in unzähligen Fällen gar keine freiwillige ist. Tausend und aber tausend Elternpaare möchten gerne mehr Kinder haben, als sie besitzen. Aber sie können sich den „Luzus“ weiterer Kinder nicht leisten, wenn sie in ihrer Lebenshaltung nicht unter das Maß dessen, was sie als Kulturnotwendigkeit für sich empfinden, herabsinken wollen.

Wie hoch in den Mittelstand hinauf spielt da der „Nahrungsspielraum“ im alten, engen Sinne des Wortes eine gewichtige Rolle. Dazu bildet die Kostspieligkeit einer größeren Wohnung in den Städten eine außerordentlich starke Hemmung der Familienvermehrung. Viele Kinder bedeuten enge, überfüllte Wohn- und Schlafräume, Unordnung, Schmutz

und Lärm von früh bis spät. Wo bleibt da für den im Beruf abgearbeiteten Mann die Möglichkeit der Erholung in der Stille der Häuslichkeit? Und wo bleibt für die Frau die Möglichkeit, aufzuatmen und etwas Kultur in ihr Dasein zu tragen?

Am schlimmsten aber lasten die hohen Ausbildungskosten für die heranwachsende Kinderzahl auf dem Elternpaar, dem die Zukunft seiner Nachkommenschaft nicht gleichgültig ist. Nicht Genußsucht, sondern das gesteigerte sittliche Verantwortungsgefühl für das Schicksal der Nachkommenschaft ist das stärkste Motiv für die Kleinhaltung der Familie in den kulturell gehobenen Schichten.

Man beseitige erst einmal diese Zwangshemmungen; man erleichtere den Eltern die finanzielle Last der Aufzucht und Berufsausbildung der Nachkommenschaft — dann erst wird sich zeigen, wo für den einzelnen die Grenze seines Fortpflanzungswillens liegt. Das Maß an Einschränkung, das heute geübt wird, geht zweifellos weit über diese Grenze hinaus. Gezügelt tritt, wie auf allen anderen Gebieten des Lebens, auch auf dem Zentralgebiet der Menschenproduktion mit der kulturellen Entwicklung immer mehr die zielbewusste Selbstbestimmung an Stelle blinden, planlosen Waltens. Daher wirkt schon die Tendenz auf erhöhte Qualität auf eine Beschränkung der Quantität. Durch nichts aber ist bewiesen, daß diese Tendenz „mit Naturnotwendigkeit“ so weit gehen müsse, daß die Erhaltung des kulturnotwendigen Volksbestandes in Frage gestellt werde. Gesund erzogene, körperlich und seelisch normal empfindende Männer und Frauen werden sich das Kindererzugen und Gebären so leicht nicht abgewöhnen.

Zu den Hunderttausenden von Eheleuten, die heute aus finanziellen Gründen gegen ihr inneres Wünschen zum Verzichte auf mehr Kinder gezwungen werden, kommen noch Hunderttausende von jungen Leuten, die lieber heute als morgen Kinder zeugen möchten, wenn sie nur in der Lage wären, zu heiraten und eine Familie zu erhalten.

Man denke an das Heer der jungen geistigen Berufsarbeiter, die Jahre und Jahrzehnte hindurch in privaten oder öffentlichen Diensten beschäftigt werden ohne feste Anstellungen- und ausreichende Befoldungsverhältnisse. Sie frequentieren die Prostitution in allen ihren Formen, verfallen zum weitaus größten Teil geschlechtlichen Anfechtungen und treten erst sehr verspätet, mit mehr oder minder geschwächtem Fortpflanzungsvermögen oder Willen in Ehe. Der Geburtenausfall infolge der massenhaften Verbreitung von Geschlechtskrankheiten, die hier ihre vornehmste Quelle haben, wird von Sachkennern auf einige hunderttausend geschätzt. Professor A. Blochlo nimmt an, daß auf je 100 Ehen 60 Geburtenausfälle infolge

Die zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener der Staatsbahnen.

Seit langer Zeit fordern die Diener der Staatsbahnen ohne Unterschied und auch alle übrigen Bediensteten die zweijährigen Vorrückungsfristen. Eine Forderung, die so viel wichtige Argumente für sich hat, daß selbst das Eisenbahnministerium es nie zustande brachte, eine Nichtberechtigung dieser Forderung darzutun. Es wurden wohl allerlei Argumente finanzieller Natur für die Unmöglichkeit der Erfüllung dieser Forderung ins Treffen geführt. So der Hinweis auf die schlechteren Vorrückungsverhältnisse der Staatsdiener, auf das Präjudiz, das den Anreiz zu neuen Forderungen bietet und anderes mehr. Aber ein stichhaltiges Argument dafür, daß die Forderung vom Standpunkt der Lebensmöglichkeit der Diener zu hoch gegriffen sei, oder dahingehend, daß sie mit der Art der Dienstleistung nicht in Einklang zu bringen sei, wurde von der Staatsbahnverwaltung nie ins Treffen geführt. Im Gegenteil, es wurde diese Forderung, von diesen Gesichtspunkten ausgehend, als berechtigt erklärt. Als es noch kein Parlament des allgemeinen Wahlrechts gab und auch im Umfang seines Bestehens redete sich das Eisenbahnministerium immer darauf aus, daß es hierzu kein Geld habe, weil das Parlament nichts bewilligt. Mit dieser lächerlichen Ausrede kann man derzeit niemand mehr fangen und so ist sie auch in der Versenkung verschwunden. Das Parlament hat nun am 16. Dezember 1911 im 38-Millionen-Beschluß einstimmig ausgesprochen, daß sämtliche Dienern der E. L. Staatsbahnen die zweijährigen Fristen bis zu einer zu schaffenden Endgehaltstufe von 2000 Kr. zu gewähren sind, und hierfür der erforderliche Betrag von 1.050.000 Kr. jährlich zu verwenden ist. Am 12. Jänner d. J. hat der Budgetausschuß mit 38 gegen 3 Stimmen auf Antrag des Abgeordneten Genossen Tomjschik beschlossen, daß der für das erste Halbjahr 1914 im Budgetprovisorium eingestellte Betrag von 600.000 Kr. zur Durchführung der zweijährigen Fristen für die Diener verwendet wird. Der Antrag gelangte mit dieser großen Majorität zur Annahme, obwohl der Eisenbahnminister persönlich alle Minen springen ließ, um den Antrag Tomjschik zu Falle zu bringen. Da ihm dies nicht gelang und auch die Abgeordneten im Hause selbst in der Majorität voraussichtlich für die Annahme des Antrages waren, inzwischen aber das Haus verlag und das Budgetprovisorium mit dem § 14 in Kraft gesetzt wurde, wäre es nach dieser Sachlage die moralische Pflicht des Eisenbahnministers gewesen, die zweijährigen Fristen einzuführen. Er und der Leiter des Finanzministeriums hätten aus dem entschiedenen Willen der Mehrheit der Abgeordneten erkennen müssen, daß sich diese Mehrheit die Mißachtung und Nichtdurchführung seiner Beschlüsse nicht mehr ruhig gefallen läßt. Diese moralische Pflicht war aber auch aus dem Grund gegeben, weil der Eisenbahnminister persönlich im Staatsangehörigen ausstieß die feierliche Versicherung abgegeben hat, und zwar wenige Wochen vorher, daß er den Wünschen des Personals sehr wohlwollend gegenüberstehe und daß er überzeugt sei, daß sein Personal zu ihm mit Vertrauen und Liebe aufblickt.

Aber alles ist für den Eisenbahnminister Luft. Seine eigenen Erklärungen, die Beschlüsse der Abgeordneten, alles läßt ihn kalt. Er verfügt einfach, daß an Stelle der zweijährigen Fristen zweieinhalbjährige Fristen für die Diener einzuführen sind. Das ist das

von Gonorrhoe und Syphilis kommen. Ueber die Größe des Geburtenausfalles infolge der verspäteten Eheschließung an sich existieren keine Zahlen. Aber daß auch dieser Ausfall nicht gering ist, bedarf keines Beweises.

Weiter denke man an die vielen Zehntausende ehelichlicher und ehewilliger jungen Mädchen, die sich nach Mann und Kindern sehnen ihr ganzes Leben lang, ohne das Ziel ihres Hoffens je zu erreichen! Haben sie das „Glück“, als Lehrerin, Postbeamtin oder sonstwie in öffentlichen Diensten zu stehen, so zwingt ihnen sogar der Staat die Ehe- und Kinderlosigkeit auf bei Strafe der Entlassung. Derselbe Staat, dessen Leiter gegen die Geburtenbeschränkung salbadern und wettern!

Und schließlich stelle man die Millionen Mädchen und Frauen in Rechnung, die genötigt sind, im „freien“ Erwerbsleben mitzuarbeiten, um ihre und ihrer Angehörigen Existenz zu fristen. Die Zahl der Empfängnisse und Geburten, die verhindert werden unter dem harten Zwang, die Erwerbsarbeit nicht zu unterbrechen, ist eine ungeheure. Wie gern möchten zahllose dieser Frauen Kinder oder mehr Kinder haben, wenn sich das nur mit der aufgezungenen Fronarbeit fürs tägliche Brot vereinigen ließe!

Will der Staat also die Geburtenzahl vermehren, so erleichtere er die Mutterschaft durch ausreichende Schwangeren-, Wöchnerinnen- und Säuglingsfürsorge! Er sorge dafür, daß die Erwerbs- und Arbeitsverhältnisse der Frauen so gestaltet werden, daß Mutterpflichten zu Mutterfreuden werden! Seinen eigenen männlichen und weiblichen Angestellten ermögliche er die rechtzeitige Eheschließung. Und die Unterhalts- und Ausbildungslosten für die heranwachsende Generation nehme er auf sich, das heißt er verteilte sie nach dem Einkommen der Staatsbürger, nicht wie heute nach ihrer Kinderzahl!

Die finanzielle Sorge für einen ausreichenden Nachwuchs darf nicht länger als eine individuelle Angelegenheit der Erzeuger betrachtet werden. Das Elternpaar, das körperliche und seelische Werte daransetzt, um neuen Menschen Leben, Pflege und Erziehung zu geben, leistet der Gesellschaft einen hohen Dienst. Es ist ein soziales Unrecht, wenn die Gesellschaft es darüber hinaus auch noch eine finanzielle Last tragen läßt, die über die Quote hinausgeht, die der einzelne nach seinem Einkommen von der allgemeinen Nachwachslast zu tragen hat.

Statt zu versuchen, denen Kinder aufzuzwingen, die keine haben wollen, sorge man dafür, daß alle, die Kinder haben wollen, sie haben können! — Mit einer solchen Politik der Geburtenvermehrung, unterstützt durch ernsthafte soziale Menschenökonomie, rüde man dem Gespenst des „nationalen Selbstmordes“ auf den Leib. Es wird in ein nichts zerrinnen!

wirkliche Wohlwollen für die Bediensteten, mit dem die Erzellenz bei jedem nur möglichen Anlaß freiben geht. Schöne Worte und nichtentsprechende Taten.

Es ist auch nicht un schwer, die Gründe festzustellen, die den Herrn v. Forster dazu veranlaßt haben, die Sache so zu machen. Er rechnet sicher damit, daß nun die Mehrheit der bürgerlichen Abgeordneten auf absehbare Zeit dafür nicht zu haben sein wird, für die zweijährigen Fristen einzutreten. Die Rechnung mag derzeit am grünen Tisch stimmen. Aber die Eisenbahner sind eben auch auf der Welt, das möge Herr v. Forster endlich einmal mit in seine Rechnung stellen. Die werden schon sehr gründlich dafür sorgen, daß auch durch diese Rechnung des Ministers ein dicker Strich gemacht wird. Es wird noch lange keine Ruhe sein, bis die zweijährigen Fristen und auch die übrigen Forderungen des Personals erfüllt sind.

Das kann Herr v. Forster zur Kenntnis nehmen, und wir möchten ihm auch ganz ernstlich raten, seine Hoffnungen nicht allzusehr auf den Einfluß seiner treuesten Stützen, der Reichsbündler, aufzubauen. Die Eisenbahner sind nicht so dumm, als sie von den Reichsbündern gehalten werden. Es mag wohl eine Reihe von Gründen persönlicher Natur geben, die eine kleine Minderheit des Personals veranlassen, dem Reichsbund Staffage zu leisten. Aber es gibt keinen Eisenbahner, der mit den Forderungen der sozialdemokratischen Eisenbahner nicht einverstanden wäre, der sie nicht schon lange zu seinen eigenen Forderungen gemacht hätte, insbesondere in der Frage der zweijährigen Fristen. Und deshalb täuscht sich der Herr v. Forster gründlich, wenn er glaubt, daß die verschiedenen Machereien der Deutschen die Eisenbahner von diesen Fragen ablenken haben oder ablenken werden.

Wir wollen hier in Erinnerung rufen, wie die Deutschgelben voriges Jahr, als der Eisenbahnminister die nichtsagende 15-Millionen-Erklärung abgab, ein Flugblatt in Tausenden von Exemplaren auf die Straße warfen, in welchem erzählt wurde, daß den Eisenbahnern über Nacht 15 Millionen in den Schoß gefallen seien und daß die Diener an Stelle der zweijährigen Fristen eine Quartiergelderhöhung fordern sollen, eine Quartiergelderhöhung durch Gleichstellung mit den Aktivitätszulagen der Staatsbediensteten, von der die Diener mehr haben würden, als von den zweijährigen Fristen. Das war eine offenkundige Maché zugunsten des Eisenbahnministeriums und zu ungunsten der Bediensteten. Das hat der Herr v. Forster für seine demagogische, nichtsagende Erklärung über die 15 Millionen gebraucht. Dieses Flugblatt war ihm ein willkommener Beihelf, die Durchführung der fälligen Verbesserungen aus den 15 Millionen zu verzögern und auch von diesen Beträgen abzuwaschen, was nur irgend möglich war. Er rechnete mit diesem Flugblatt. Zuerst waren die Deutschgelben bei ihm und winkelten ihm vor, daß sie mit der etappenweisen Durchführung der restlichen Beträge aus den 38 Millionen zufrieden seien. Und dann ist die schlappe 15-Millionen-Erklärung gekommen und darauf das ätzende Flugblatt der Deutschgelben. Aber es nützte alles nichts. Die Eisenbahner lassen sich mit diesem Rogen nicht fangen. Sie haben den Schwindel sofort erkannt und forderten nach wie vor einig und geschlossen die restlose Durchführung der zweijährigen Fristen und der übrigen Forderungen. Der beste Beweis hierfür ist wohl die Tatsache, daß trotz der höchstpersönlichen Agitation des Eisenbahnministers gegen die zweijährigen Fristen im Budgetausschuß die Majorität der bürgerlichen Abgeordneten für den Antrag Tomjschik auf Zwerdverwendung der 600.000 Kr. für das erste Halbjahr 1914 zur Gewährung der zweijährigen Fristen gestimmt hat. Die Eisenbahner wissen schon, auch die ehrlichen nationalen Eisenbahner, daß bei den bürgerlichen Abgeordneten nicht die Liebe zu den Eisenbahnern die Triebfeder dieser zustimmenden Haltung war, sondern die Furcht vor dem Stimmgittel der Eisenbahnerwähler. Diese Tatsache ist in der letzten Zeit wiederholt kraft zum Ausdruck gekommen und sie ist eben der Beweis dafür, daß alle die Machereien der Selben nicht imstande sind, die Eisenbahner von der richtigen Bahn abzudrängen. Das sollte auch der Herr v. Forster längst erkannt haben, daß seine getreuesten Stützen, die Deutschgelben, wohl ein sehr loses Maul, aber keinen Einfluß auf die Eisenbahner haben. Wenn er das nicht erkennt, so ist ihm natürlich nicht zu helfen. Die Tatsachen der weiteren Entwicklung werden ihn eines Besseren belehren.

Ver Schubprämie und Ver Schubzulage.

Das Ver Schubpersonal der Staatsbahnen ist in großer Erregung. In allen größeren Stationen haben in der letzten Zeit spontane Kundgebungen stattgefunden, in denen diese Erregung zum Ausdruck kam. Versammlungen und Besprechungen, in denen der letzte dienstfreie Mann anwesend war. In Wien und anderen großen Verkehrszentren waren diese Versammlungen derart erregt, daß sich die Referenten und Vertrauensmänner nur mit dem Aufgebot der ganzen Kräfte Behör verschaffen konnten. Insbesondere in Wien, wo die Erregung derart war, daß die Versammlung der Auflösung durch den Regierungsvertreter verfiel.

Diese ungeheure Erregung hat ihre tiefgehenden Ursachen. Sie ist nicht, wie man im Eisenbahnministerium in der letzten Zeit stets anzunehmen beliebt, künstlich erzeugt worden. Ihre Hauptursache ist die Behandlung, die die Staatsbahnverwaltung dem Ver Schubpersonal zuteil werden läßt. Eine Behandlung in verschiedenen Belangen, die naturnotwendig zu dieser Empörung führen mußte. Allerdings scheint man im Eisenbahnministerium diese Tatsache noch immer nicht erkennen zu wollen. Man glaubt eben dort, daß das Ver Schubpersonal noch immer zu jener Menschenfalte gehört, die alles erträgt und duldet. Daß dem nicht so ist, werden die Verantwortlichen schon noch deutlich genug wahrnehmen müssen.

Die Art, wie man im Eisenbahnministerium die Frage wegen Gewährung einer Ver Schubzulage behandelt, ist es, die die Hauptursache der gegenwärtigen großen Bewegung unter dem Ver Schubpersonal bildet. Das Ver Schubpersonal fordert seit vielen Jahren, daß ihm für den besonders aufreibenden und anstrengenden Dienst, der nachgewiesenermaßen zur frühzeitigsten Invalidität führt, eine separate Vergütung in Form einer Zulage gewährt wird. Diese Forderung ist auch vom Eisenbahnministerium wiederholt als grundsätzlich berechtigt und erfüllbar erklärt worden, wenn auch hinsichtlich der Form und Höhe dieser Zulage eine andere Meinung bestand. Das Parlament hat am 16. Dezember 1911 im bekannten 38-Millionen-Beschluß, der einstimmig erfolgte, unter anderem auch ausgesprochen, daß dem Ver Schubpersonal eine solche Zulage im Betrag von 24 Kr. monatlich gewährt werden soll. Es wurde auch der hierfür notwendige Betrag im Rahmen der 38 Millionen fixiert. Das Eisenbahnministerium hat nun diesem Beschluß des Abgeordnetenhauses wie auch in manchen anderen Fragen nicht entsprochen. Dafür wollte man aber, um gegenüber der Öffentlichkeit wenigstens einigermaßen entschuldigend zu sein, doch etwas tun. Unter dem Titel „Prämien system“ will man dem Ver Schubpersonal die Kompensation für die nicht gewährte Zulage bieten. Der Titel verspricht dem Uneingeweihten, daß für höhere Leistung verlockender Mehrverdienst geboten wird. Es trifft aber leider alles andere, nur dieses nicht zu.

Vor allem kann bei diesem System von einem nennenswerten Mehrverdienst, der die einzige annehmbare Kompensation für die nicht gewährte Zulage bilden soll, keine Rede sein. Das ganze Prämien system ist darauf eingerichtet, daß die Staatsbahnverwaltung den Gewinn in verschiedener Richtung einzuheimsen beabsichtigt, und zwar vor allem den Gewinn, den sie durch die höhere Leistung des Personals erzielt, ferner den Gewinn, der ihr durch Winderabgaben in der Prämien gruppe an Personalauslagen erwächst, und schließlich den Gewinn, den sie durch Materialersparnisse hat. Sie heimt von drei Geschäftslagen einmal 30 und zweimal 100 Prozent ein. Ein System, das also an Moral und Ausbeutung alles bisher Dagewesene übertrumpft. Dieses System wird seit 1912 in verschiedenen Stationen des Staatsbahnetzes provisorisch gehandhabt; es wurde probeweise eingeführt, und heute steht es mit der Sache so, daß man nach zwei Jahren noch immer nicht über den Rahmen des Studiums hinausgekommen ist.

Das organisierte Ver Schubpersonal, welches die große Mehrheit bildet, war sich bereits bei Bekanntwerden der Grundlagen dieses Systems über seine Konsequenzen im reinen. Die Vertrauensmänner, die in einer von unserer Organisation für den 11. Dezember 1912 einberufenen Reichskonferenz zu der Sache Stellung nahmen, erklärten nach gründlichen Beratungen einstimmig: Die Ver Schubbediensteten sind bereit, die Wirkungen und die praktische Möglichkeit der Durchführung des Prämien systems erproben zu lassen. Sie wollen dem Eisenbahnministerium nicht die Handhabe zu der Argumentation bieten, daß das Ver Schubpersonal justament ohne praktische Erfahrungen diese Verdienstmöglichkeit zurückgewiesen hat. Es wird sich seine endgültige Stellungnahme vorbehalten und die Erprobung abwarten. Falls eine Reihe von Änderungen im System durchgeführt würden, wäre es sogar bereit, sich mit dem System zu befrieden.

Die beschlossenen Änderungen waren folgende:

1. Jedem am Prämien system interessierten Ver Schubbediensteten ein monatlicher Mindestverdienst von 15 Kr. als garantierte Minimalprämie gewährt wird;
2. daß in jeder Station amtlich gewählte Vertrauensmänner des Ver Schubpersonals zur Verrechnung und Kontrolle der Prämien herangezogen werden;
3. die Nachdienstzulagen sind neben der Mindestprämie als garantierter Nebenbezug sicherzustellen;
4. für die Platzmeister, Ver Schubaufseher, Oberbeschreiber und Ver Schieber sind die Anteile gleich zu bemessen;
5. im Regulator des Prämien systems ist festzulegen, daß nicht nur „Basistposten“, sondern auch „Plusposten“ der Prämien der Prämienrechnung für den folgenden Monat zu übertragen sind;
6. die ins Verdienen gebrachten Prämien sind stets am 15. des nachfolgenden Monats zur Auszahlung zu bringen;
7. falls das in Rede stehende Prämien system mit irgendwelchen neuen Ausgabeposten belastet würde, welche derzeit nicht vorgesehen sind, so sind die Einheitsätze dementsprechend zu erhöhen.

Wie also jedermann sehen kann, hat das Ver Schubpersonal trotz seines bekannten prinzipiell ablehnenden Standpunktes gegen jedes Afford- oder Prämien system Einsicht, Vernunft und weitgehendes Entgegenkommen gezeigt. Diese wackere Tat, die den Vertrauensmännern viele böse Stunden bereitet hat, wurde aber vom Eisenbahnministerium nicht gewürdigt. Im Gegenteil, man scheint gerade aus dieser loyalen Haltung das schmutzigste Kapital schlagen zu wollen.

Vor allem wurde vom Eisenbahnministerium die von der Reichskonferenz gewählte Deputation, welche die Beschlüsse zur Kenntnis zu bringen hatte, gar nicht empfangen. Der Empfang wurde mit dem Argument abgelehnt, daß die Angelegenheit nicht spruchreif ist. Die Beschlüsse der Konferenz sind dem Eisenbahnministerium allerdings nicht unbekannt geblieben. Es hatte dieselben durch eine Eingabe unserer Organisation, die wir mit der Anmeldung der Deputation gleichzeitig überreichten, zur Kenntnis bekommen. In einer Verfügung an die Direktorenkonferenz, die am 25. April 1913 in Prag zwecks Beratung der Ergebnisse über die Einführung der Prämien tagte, nahm das Eisenbahnministerium zu den Beschlüssen in folgender Weise Stellung:

Die Gewährung einer garantierten Mindestprämie sei undiskutabel. Die Sicherstellung der Nachdienstzulage und die Erhöhung der Einheitsätze im Falle der Belastung der Prämien mit neuen Ausgaben sei gegenstandslos. Die Beiziehung von Vertrauensmännern, die Gleichstellung der Anteile und die Auszahlung der Prämien am 15. des nächstfolgenden Monats kann in Erwägung gezogen werden.

Auf die Uebertragung der Plusposten kann nicht eingegangen werden.

Die genannte Konferenz der Direktionen nahat zu den Vorschlägen des Eisenbahnministeriums in folgender Weise Stellung:

Bezüglich der Forderungen des Personals wird übereinstimmend beschlossen, die geforderten am 1. d. M. W. A. f. l. e. n. W. A. f. l. e. n. von Vertrauensmännern und deren Heranziehung zur Verrechnung und Kontrolle als überflüssigen Ballast und Zeitvergeudung abzulehnen, da ohnehin jeder Bedienstete die Zahlungsliste in die Hand bekommt, sich selbst Aufschreibungen führen könne, keinem eine Auskunft verweigert werde und überdies der Reklamationsweg offen stehe und die Auszahlung der Prämie im bisherigen Termin beizubehalten. Die geforderte Auszahlung schon am 15. des folgenden Monats erscheint im Hinblick darauf, daß die Rechnung erst am 10. vorgelegt werden kann und die mit der Weiterbefolgung derselben verbundenen Arbeiten (Evidenzen, Revision, diverse Korrespondenzen, Bemängelungen) der Sachabteilung für den Verkehrsdienst ohne Personalmehrung übertragen wurde, undurchführbar.

Bezüglich der Forderung nach Beteiligung des gesamten Vershubpersonals mit gleichen Arbeiten, wurde mit allen Stimmen gegen die Staatsbahndirektion Innsbruck beschloffen, dieselbe abzulehnen. Dieselbe würde zwar eine kleine Vereinfachung der Rechnung bringen, es muß jedoch das Aufsichtspersonal, von dem höhere Intelligenz und Verantwortung gefordert werde, auch höher entlohnt werden. Die Forderung dürfte übrigens nur durch Uebereinstimmung des in Minorität befindlichen Aufsichtspersonals zustande gekommen sein.

Innsbruck begründete seinen Standpunkt damit, daß das Personal diese Gleichstellung selbst beantrage, dieselbe die Verwaltung nichts koste und dem Personal entgegenzukommen wäre.

Bezüglich der Forderung, daß nicht nur Passiv-, sondern auch Plusposten in die nächste Rechnung zu übertragen wären, wie dies auch im Resumé vom 22. August 1912 beantragt worden ist, sowie betreffs der übrigen Forderungen wird dem Standpunkt des k. k. Eisenbahnministeriums beigegeben.

Seither haben mehrere Direktionskonferenzen stattgefunden, die sich mit der Stellungnahme zu dem Prämienystem befaßten, die letzte am 18. und 19. Februar d. J. Diese letztere Konferenz hatte vor allem die Aufgabe, die endgültige Feststellung der Grundsätze für die Ermittlung der Vershubprämien zu beschließen. Es wurde die Fassung dieser Grundsätze in folgender Weise beschloffen:

1. Zur Erreichung möglicher Oekonomie im Vershubdienst werden probeweise Prämien eingeführt, die im Verhältnis zu der bei der Ausführung dieses Dienstes tatsächlich erreichten Verminderung der Auslagen bemessen, beziehungsweise ermittelt werden.

2. Zu diesem Zwecke wird das direkt am Vershubdienst beteiligte Personal jener Stationen, in denen die Vershubprämie zur Einführung gelangt, zu einer Gruppe vereinigt, und zwar:

- a) Die Platzmeister, Vershubaufseher, Oberverschieber und Verschieber;
b) die Weichenkontrolloren, Blocksignalbiener, Blockwächter und Weichensteller;
c) (gleichlautend), die Lokomotivführer und Geizer der Reserbelokomotiven (Vershublokomotiven).

3. Die Stationen, in denen die Vershubprämie zur Einführung gelangt, werden von den Staatsbahndirektionen bestimmt. Die Einführung erfolgt provisorisch und kann jederzeit aufgehoben werden.

4. Die zu prämiierenden Leistungen umfassen:

- a) den Vershub von sämtlichen, in der Station angekommenen und von dort abzufahrenden Wagen, deren Zustellung, Zu- und Abholung von den Manipulationsplätzen der Stationen und der Industriegeleise, sofern deren Verteilung nicht durch besondere Züge erfolgt;
b) das Zusammenstellen der abgehenden und die Ausrangierung eventuell Anrangierung der in der Station endenden Züge.

5. Die Grundlage für die Prämierung haben die auf einen angekommenen Wagen entfallenden, aus persönlichen und sachlichen Auslagen gebildeten, normalen Einheitskosten zu bilden.

6. Die Einheitskosten werden auf Grund der Ergebnisse einer mindestens einjährigen Periode vor der Einführung der Prämie ermittelt, und zwar je nach den Verhältnissen der einzelnen Direktionen aus den Leistungsdaten je eines Kalenderquartals oder anderer passenderer Zeitabschnitte, am geeignetsten jedoch in zwei Einheitskosten, und zwar aus den Leistungsdaten der Monate November bis Februar, inklusive einerseits, der Monate März bis inklusive Oktober andererseits.

Die Einheitskosten werden sodann nur fallweise nach dem Eintreffen bestimmter Voraussetzungen, nämlich dauernder, vom Wageneinlauf und dem Personal unabhängiger Voraussetzungen, sofern diese die Oekonomie des Vershubdienstes überhaupt bemerkbar beeinflussen können, neu ermittelt.

(Begründung: Eine mindestens einjährige Periode wird deswegen beantragt, als die Verhältnisse einer kürzeren Periode keinen zuverlässigen Maßstab für die Beurteilung der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit für eine längere Zeitperiode, sondern höchstens nur für die korrespondierende gleiche Periode bilden können.)

Die Ermittlung der Einheitskosten soll vor der Einführung der Prämie erfolgen, damit dieselben nicht, wie sich dies anlässlich der nach Ablauf des ersten Versuchsjahres angeordneten neuen Ermittlung der Einheitskosten erweisen hätte, unter dem Einfluß der Prämienarbeit herabgedrückt werden.

Die Bildung mehrerer, beziehungsweise zweier Einheitskosten wird beantragt, weil der auf Grund der Ergebnisse eines ganzen Jahres gebildete Durchschnittssatz zur Folge hätte, daß in den Wintermonaten infolge des durch die schlechte Witterung bedingten größeren Aufwandes an Vershubstunden und Schichten Passivsaldo oder keine oder sehr niedrige Prämien resultieren, während in den Sommermonaten bei zweifellos viel geringerer Inanspruchnahme des Personals mehr oder weniger erhebliche Prämien erwachsen sind und hierdurch ein den Zweck der Vershubprämie ungünstig beeinflussendes Mißverhältnis zwischen Leistung und Prämie entstände ist.

Von einer lokalen Aufzählung der im Antrag b) (Prag) angeführten Voraussetzungen für eine neue Ermittlung der Einheitskosten wäre abzusehen, damit dieselbe, einmal zur Kenntnis des Personals gelangt, infolge mißverständlicher Auffassung nicht eine Quelle stetiger Forderungen nach Erhöhung der Einheitskosten bei jeder den Vershubdienst nach so wenig beachtenden Veränderung werde, und eine lokale Aufzählung noch immer unvollständig bliebe, da nicht alle Umstände vorausgesehen werden können.

Wenn beim Eintreffen solcher Voraussetzungen (zum Beispiel bei einem Umbau) die Einheitskosten nicht sofort zuverlässig in anderer Weise ermittelt werden können, bleibt

*) Die Änderungen, die von der Direktionskonferenz beschloffen wurden, sind durch gesperrten Druck gekennzeichnet.

nichts anderes übrig, als die Prämierung für solange auszuschalten, bis nach Eintritt regelmäßiger Verhältnisse die Ermittlung der neuen Einheitskosten nach obigem Grundsatz erfolgen kann.

Die Ausschaltung der Prämie ist deswegen notwendig, weil die Auszahlung offenbar unbegründeter, hoher Prämien hinstangehalten werden muß, dagegen bei einer andauernden Passivität ohnehin keine Prämie gezahlt wird und dem Einwand zu begegnen ist, daß die neuen Einheitsätze unter der Einwirkung des Prämienystems niedriger ausgefallen sind.)

7. Die Differenz der auf Grund der normalen Einheitskosten ermittelten Gesamtkosten und den tatsächlich aufgelaufenen Kosten stellt die in der Berichtsperiode erreichte Verminderung der Auslagen dar, die im Verhältnis von 10 und 80 Prozent zwischen den beteiligten Bediensteten und der Staatsbahndirektion aufgeteilt wird. Von der sich eventuell ergebenden Passivdifferenz werden 70 Prozent auf die folgende Berichtsperiode als Belastungspost der Prämien-gruppe übertragen.

8. Die Prämienabrechnung erfolgt monatlich unter Aufsicht und Verantwortlichkeit des Dienstvorstandes von dem hiezu bestimmten Stationsorgan.

9. Die Ermittlung der Einheitskosten wird wie folgt festgesetzt:

- a) Die Ermittlung hat für jede in Betracht kommende Station gesondert zu erfolgen;
b) die persönlichen Kosten setzen sich zusammen:

Aus dem Produkt, gebildet aus dem für die betreffende Station normierten Grundlohn eines Vershubarbeiters und der Anzahl der beim Vershubdienst tatsächlich aufgewendeten Tagsschichten des in die Prämien-gruppe gehörigen Personals, mit Ausnahme des Lokomotivpersonals.

Aus den Kosten der an das Personal der Prämien-gruppe bezahlten Nachdienstzulagen,

- c) zu den sachlichen Kosten gehören:

Die von den Lokomotiven geleisteten Vershub- und Dampfhaltestunden, wobei je fünf Dampfhaltestunden als eine Vershubstunde und die Kosten einer Vershubstunde mit 5 Kr. zu berechnen sind.

10. Die Summe der nach den unter Punkt 9, b und c, enthaltenen Bestimmungen ermittelten Kosten, geteilt durch die Anzahl der in der Erhebungsperiode angekommenen Wagen, ergibt die auf einen Wagen entfallenden normalen Einheitskosten.

11. Unter „angeworfene Wagen“ sind alle angekommenen und faktisch abgestellten Personen- und Güterwagen, mit Ausnahme des Transitzugverkehrs — gleichviel, ob bei denselben Änderungen in der Zugnummer vorkommen oder nicht — zu verstehen.

Als weiterer Grundsatz ist einzuhalten, daß jeder in einer Station ankommende Wagen, unbeschadet der mit ihm vorgeschriebenen Ueberstellungen auf verschiedene Bahnhöfe (Werkstätten, Heizhaus, oder in die Stationsgeleise eingehundene Industrie- und Schlepplahngeleise etc.) nur einmal als „angeworfen“ gezählt werden darf.

Bei Schlepplätzen und Ladestellen, die mit besonderen Zügen unter Ausfertigung eigener Stundenpässe bedient werden, sind die Wagen der von diesen Anlagen einlaufenden Züge als „angeworfen“ zu rechnen.

12. Die Einnahme der Prämien-gruppe bildet die Vergütung für die angekommenen Wagen, welche dem Produkt, gebildet aus deren Anzahl und den normalen Einheitskosten entspricht.

13. Die Ausgabe-posten sind folgende:

- a) Die auf die Löhne reduzierten Bezüge des beteiligten Personals;

- b) die Nachdienstzulagen;

- c) die Vershubkosten der Zugsförderung;

- d) Erfolge für Wagenbeschädigungen, Wagenverzögerungen und Fehl-rangierungen in Form von Abzügen von der Anzahl der angekommenen Wagen.

Jeder beim Vershub beschädigte und jeder verzögerte Wagen ist von der Anzahl der faktisch angekommenen Wagen in Abzug zu bringen.

Für gerissene Kuppeln ist ein Abzug von 0,5 Wagen für jeden einzelnen Fall zu machen.

Als Grundlage für die Berechnung der Wagenabzüge für Wagenbeschädigungen und gerissene Kuppeln haben die von den Wagenaufsehern tagweise aufzustellenden Kon-signationen (Formular III) zu dienen, in welchen die Nummern der beschädigten Wagen mit kurzer Angabe der Gebrechen und die Anzahl der gerissenen Kuppeln zu vermerken sind. Die Ergebnisse dieser Kon-signationen sind in den Ausweis über angekommene Wagen (Formular II) zu übertragen. Die Abzüge für verzögerte Wagen erfolgen auf Grund der Mängel-berechtigungen der Alltagswagen-bereitigung; jene für Fehl-rangierungen werden fallweise von

- e) sonstige Kosten;
f) die Summe der unter a) bis e) angeführten Ausgabe-posten stellt die Gesamtausgabe dar. Die Differenz zwischen den Einnahmen (Vergleiche Punkt 7) und den Gesamtausgaben ergibt, wenn letztere niedriger sind als die Einnahmen, die erzielte Ersparnis.

Wenn die Gesamtausgaben größer als die Einnahmen sind, ergeben sich Mehrkosten, die mit 70 Prozent als Passiv-saldo nur von der im nächsten Monat erzielten Gesamtprämie abzuschlagen sind. (Vergleiche Punkt 7 und Punkt 13 d.)

14. Die Verteilung der gemäß Punkt 13 ermittelten Quote der Gesamtprämie erfolgt nach Einheiten und Tagsschichten, und zwar sind in Rechnung zu ziehen:

Table with 2 columns: Tagsschichten der (List of positions) and Entfallende Einheiten: (Values). Positions include Platzmeister, Vershubaufseher, Oberverschieber, Lokomotivführer, Geizer, Verschieber, Vershubarbeiter, Weichenkontrolle, Blocksignalbiener, Blockwächter, Weichensteller.

15. Die Einheiten werden wie folgt ermittelt:

a) Für Platzmeister, Vershubaufseher, Verschieber, Weichenkontrolloren, Blocksignalbiener, Block- und Weichensteller dient als Grundlage die Zahlungsliste (Formular IV).

In der Zahlungsliste I werden die Schichten des in der Gehaltsliste berechneten Personals zunächst für die Kosten voll, das ist mit der vollen Zahl der Monatstage ausgewiesen, ausgenommen die kontinuierlich über 20 Tage dauernden Absenzen, während für die Prämien-berechnung nur die nach Abzug der Kranken- und Urlaubstage verbleibenden Schichten in Rechnung zu ziehen sind.

In der Spalte 6 der Zahlungsliste I sind nur die über 20 Tage kontinuierlich dauernden Absenzen mit Datum, in der Spalte 7 alle übrigen summarisch anzuführen.

b) Die Grundlage für die Einheitsermittlung des Lokomotivpersonals bilden die von den einzelnen Lokomotivführern und Geizern geleisteten Vershub- und Dampfhal-

stunden, wobei zehn Stunden Verschieben als eine Tagsschicht = 15 Einheiten für den Lokomotivführer und 1 Einheit für den Geizer in Rechnung zu ziehen und fünf Dampfhaltestunden = eine Verschiebstunde, zu berechnen sind;

c) die Summe der sub a) und b) ermittelten Einheiten stellt die Totale der Einheiten dar;

d) die gemäß Punkt 7 ermittelte Gesamtprämie, geteilt durch die Totale der Einheiten, ergibt die auf eine solche entfallende Prämie, deren Höhe für den einzelnen beteiligten Bediensteten wieder dem Produkt, gebildet aus den ihm nach den geleisteten Tagsschichten zukommenden Einheiten und dem auf eine solche entfallenden Prämien-satz entspricht.

Die Festsetzung der Maximalhöhe der auf einen Bediensteten entfallenden Prämie bleibt bis auf weiteres vorbehalten.

16. Die Prämienmonat-rechnung hat zu bestehen aus:

- a) Der Zusammenstellung der Personal- und Nach-dienstkosten (Formular I);

- b) der Nachweisung über die angekommenen Wagen (Formular II), belegt mit den Kon-signationen der Wagen-aufsicher (Formular III);

- c) der Zahlungslisten des Lokomotivpersonals (Formu-lar IV), belegt mit den Ausweis über die von den Zug-lokomotiven und den einzelnen Lokomotivführern der Vershub-reserven geleisteten Vershub- und Dampfhaltestunden (Formu-lar V);

- d) dem Auszug aus der Materialberechnung;

- e) der Hauptzusammenstellung (Formular VIII).

17. Die Prämienrechnung ist am 10. jedes Monats an die Staatsbahndirektion vorzulegen, die Prämienauszahlung hat längstens zwei Monate nach dem Rechnungsmonat zu erfolgen.

18. Die Prämienrechnungsführung ist von dem hiezu von der Direktion bestimmten, mit der Prämienrechnungsführung vollkommen vertrauten Beamten der Abteilung für den Ver-kehrsdienst so oft als möglich, mindestens aber biernal jährlich, eingehend an Ort und Stelle Stichprobenweise zu re-vidieren und die Vornahme der Revision in den Rechnungs-büchern ersichtlich zu machen.

19. Eventuelle Kosten, die durch die Aufstellung der Prämienrechnung erwachsen, insbesondere die von der Direktion dem die Rechnungsführung außerhalb der normalen Amts-stunden beauftragten Stationsbediensteten bewilligte Haus-fach-entschädigung, sind als Ausgabe in die Hauptzusammenstellung (Formular VI) aufzurechnen, monatlich zu begleichen und zu Lasten des Konto XII/6 zu verrechnen.

20. Die vorstehenden Bestimmungen haben provisorische Wirksamkeit und bleibt deren Veränderung vorbehalten.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung befaßte sich die Direktorenkonferenz mit den Vor- und Nachteilen der Prämie. Die Konferenz erklärte:

Als Vorteile wurden wahrgenommen: Sinken der Ver-schubstundenanzahl, der Abfertigungen vom Dienst, der Mate-rial- und Inventarkosten, somit eine Herabminderung der Ver-schubkosten, ferner Abnahme von Wagen- und Güterbeschädi-gungen; rechtzeitige Rangierung und Expedition der Züge, in-folgedessen Entlastung der Stationsplätze und Verbilligung von Stauungen, rasche Beilegung und Abziehung der Wagen zu und von den Manipulationsplätzen, Kürzung der Stchzeiten der Wagen und damit Abnahme der Wagenbenützungsgelühren für fremde Wagen sowie der Dieselkraftüberstellungen, raschere Zirkulation und daher intensivere Ausnützung der Wagen und außerdem die Aufbesserung der Bezüge des beteiligten Personals.

Als Nachteil wurde bezeichnet, daß die Erstellung der Prämienrechnung in den großen Stationen, mindestens eine halbe Kraft absorbiere und daß bei einer allgemeinen Ein-führung der Prämie die Revision der Rechnungen bei der Ab-teilung V mindestens eine ganze Kraft mehr erfordern werde.

Ersterer Nachteil erscheint jedoch durch die Bestimmungen des Punktes 19 der Grundsätze behoben, die Mithigkeit des zweiten wurde aber übereinstimmend anerkannt.

Durch den gewohnheitsmäßigen Prämienbezug wird ferner das Bestreben des Personals nach Umwandlung der Prämie in eine ständige Zulage gesteigert werden, insbesondere dann, wenn der Prämienbezug aus welchen Ursachen immer geringer als anfänglich ausfallen wird.

Von einer Direktion wurde als Nachteil der Prämie an-geführt, daß sich das Personal gegen eine aus Anlaß besonderer Steigerung des Verkehrs notwendig gewordene Vermehrung der Vershublokomotiven gestraubt habe, von einer anderen auf die Reibungen zwischen Lokomotiv- und Vershubpersonal verwiesen.

Zum dritten Punkt der Tagesordnung wurde das Vor-halten des Personals zur Prämienarbeit be-sprochen.

Die Konferenz erklärte: In der Theorie ist das Personal gegen das Prämienystem, in der Praxis, das ist, wenn mit der Auszahlung der Prämie einmal begonnen worden ist, für die Prämie. Das anfängliche Mißtrauen, das hier und da beob-achtet wurde, beziehungsweise apathische Verhalten des Personals hat sich gelegt und wird nun im allgemeinen das lebhafteste Interesse für die Sache bezeugt.

Der vierte Punkt der Tagesordnung war die Frage: Kann die definitive und allgemeine Einfö-hrung der Vershubprämie als vorteilhaft für die Staatsbahndirektion empfohlen werden?

Die Konferenz erklärte: Ja, in der Voraussetzung, daß die im Punkt 1 der Tagesordnung beantragten Veränderungen durchgeführt werden.

Denn wenn sich auch alle im Punkt 2 aufgezählten Vor-teile nicht ziffernmäßig ausdrücken lassen, so sind sie zweifellos dennoch so bedeutend, daß sie die Ausgaben für die Prämierung weit überwiegen.

Die im Laufe des Jahr noch herrschenden abnormalen Verhältnisse lassen jedoch, wie schon bei Punkt 1, zum ersten Grundsatz, erklärt wurde, den gegenwärtigen Zeitpunkt für die definitive, allgemeine Einführung als nicht geeignet erscheinen.

Wegen der Schwierigkeiten, die sich bei den eigenartigen Verhältnissen mancher Vershubstationen, einer obligatorischen Einführung der Prämie entgegenstellen, wäre die Bestimmung der einzelnen Stationen und des Zeitpunktes für die definitive definitive Einführung der Vershubprämie den Direktionen selbst zu überlassen.

Der fünfte Punkt der Tagesordnung galt der Frage: Ob es möglich wäre, dieselben Effekte im Wagen-normaler Kontrollmaßnahmen zu erzielen, oder wären hiezu besondere hierbei Maßnahmen notwendig, welcher Art hätten dieselben zu sein und welche Kosten würden sie verursachen?

Hiezu erklärte die Konferenz: Nach den bisherigen Er-fahrungen wird keine normale Kontrollmaßnahme das durch die Prämierung erwachte stete Bestreben des Personals, jede Minute und jeden sich bietenden günstigen Moment sofort und zweckmäßig auszunützen und alle Manipulationen rasch und richtig, im gegenseitigen Zusammenwirken, durchzuführen, er-sehen können; es ist daher ausgeschlossen, daß bei normalen Kontrollmaßnahmen die erwähnten, aus dem freiwilligen Be-streben und eigenem Interesse des Personals quellenden Vor-teile auch nur annähernd erreicht werden könnten.

Es müßten besondere Kontrollorgane aufgestellt werden, welche, abgesehen von sonstigen für einen solchen Kosten uner-läßlichen persönlichen Eigenschaften, mit den lokalen Verhält-

nissen bis ins kleinste Detail vertraut sein und eine langjährige Praxis im Vershubdienst aufweisen müssen.

In jeder größeren Station müssten mindestens zwei solche Beamte bestellt werden, von denen jedoch abwechselnd nur einer im Dienst stehen könnte.

Da sich der Vershubdienst gleichzeitig an mehreren benachbarten räumlich getrennten Punkten der ausgedehnten Vershubtrahon abwickelt, der Kontrollbeamte somit nicht in ständiger Nähe, gleichzeitig an allen Punkten zugegen zu sein, müsste auch diese Kontrolle nur eine unvollkommene bleiben und hätte noch den Nachteil, daß die bedeutenden ständigen Personalkosten derselben auch zu Zeiten schwächeren Verkehrs die Verwaltung belasten würden, während die Prämie beim schwachen Verkehr ausfällt.

Der sechste Punkt der Tagesordnung galt der Frage: Uebt der Ferngüterzugverkehr einen Einfluß auf die Prämienverteilung aus (günstig oder ungünstig)?

Die Konferenz erklärte: Darüber läßt sich dermalen noch kein endgültiges Urteil abgeben, weil die Prämie nicht in allen vom Ferngüterzugverkehr tangierten Vershubstationen eingeführt ist.

Der in den meisten der bisherigen Vershubstationen aufzutretende, für das Personal ungünstige Einfluß ist einseitig durch den Ausfall abgestellter Wagen, andernteils (in den Sammelstationen) aber durch einen bedeutenden Zuwachs von Rangiermanipulationen infolge der Ferngüterzüge entstanden. In den übrigen Stationen hat der Ferngüterzugverkehr wieder eine gegenteilige Wirkung gehabt.

Der siebente Punkt der Tagesordnung galt der Frage: Hat sich im Laufe der Versuchsperiode die Notwendigkeit zu Korrekturen der Einheitsätze ergeben?

Dazu sagte die Konferenz: Ja, aus verschiedenen Gründen als: Erhöhung der Grundlöhne, Änderungen in der Personalnormierung, Umbauten, Änderungen der Rangierverhältnisse.

Eine Direktion mußte den Einheitsatz auch wegen unrichtiger Auffassung des Begriffes „angekommener Wagen“ bei der Ermittlung später ändern, eine Direktion änderte sogar einmal wegen großer Schwankungen im Wageneinlauf den ursprünglichen Einheitsatz.

Die Mehrzahl der Direktionen hat den Einheitsatz gemäß Punkt 6 der Grundätze nicht geändert, obwohl hierfür Gründe oben angeführter Art gesprochen haben.

Der achte Punkt der Tagesordnung galt der Frage: Welche Wahrnehmungen wurden speziell in den Abrollbahnhöfen gemacht? Bedarf das System in diesem Belange der Korrektur?

Die Konferenz erklärte: Keine der bisherigen Vershubstationen hat reinen Abrolldienst, es fehlen daher noch verlässliche Erfahrungen, aus welchen auf die Gestaltung des Systems geschlossen werden könnte.

Aus diesem Grund wurde auch der diesbezügliche Antrag der Nordbahndirektion nicht weiter erörtert.

Die für die bestehenden gemischten Vershubstationen beantragte Differenzierung zwischen Wagen, die auf Abrollgleisen und Wagen, die ohne Benützung des Abrollgleises verschoben werden, wurde bei der Diskussion zu Punkt 12, lit. a, der Grundätze abgelehnt.

Nur so viel kann behauptet werden, daß sich der Einfluß der Witterungsverhältnisse auf Abrollanlagen viel stärker fühlbar macht und daß der Wageneinlauf für die Prämie hinsichtlich der Abrollbahnhöfe von eminentem Einfluß ist, als in Vershubstationen ohne Abrolldienst.

Ganz neue Gesichtspunkte werden sich natürlich ergeben, wenn bei einem Abrollbahnhof eine Aenderung der bewegenden Kraft eintritt, wie dies bei dem neuen Verschiebebahnhof in Brsovic (Staatsbahndirektion Prag) der Fall sein wird, wo der Wagenablauf lediglich durch die Schwerkraft bewirkt werden wird.

Zu diesen Beschlüssen der Konferenz ist nachfolgendes zu sagen: Sie sprechen allzusehr für sich selber. Eines ist aber allzu offenkundig. Das Vershubpersonal hat von diesem Prämienystem vermehrte Arbeitsleistung, erhöhte Ausbeutung, größere Gefahren für Gesundheit und Leben, aber keinen sicheren und nennenswerten Mehrerwerb zu erwarten. Das Eisenbahnministerium und die Direktionen haben das Entgegenkommen des Personals, seine loyale Haltung nicht gewürdigt. In allen Konferenzen ist man über die minimalen Wünsche des Personals zur Tagesordnung übergegangen. Der Standpunkt des Vershubpersonals zur Prämienfrage erscheint demnach klar erkennbar. Mit hingeworfenen Phrasen, wie es die Konferenz tat, läßt sich die Tatsache nicht aus der Welt schaffen, daß das Vershubpersonal allorts heute schon übereinstimmend erklärt, von diesem Prämienystem mehr als genug zu haben und seine Gebuld nun erschöpft ist.

Die Staatsbahnverwaltung dürfte vergessen haben, daß zur Verwirklichung dieses Mordsystems zwei Faktoren gehören: nämlich nicht nur die, die es einführen wollen, sondern auch die, die nach Prämien arbeiten sollen. Und diesbezüglich können wir den rücksichtslosen Scharfmachern sagen, daß ihre Rücksichtslosigkeit nur das erste ist, was sie gesät haben. Wenn das Vershubpersonal nicht will, wird dieses Prämienystem niemals lebensfähig werden. Einig steht das Personal auf dem Standpunkt, daß die vom Parlament beschlossene Zulage von 24 Kr. monatlich für jeden Vershubbediensteten sofort durchzuführen ist. Das ist die Antwort, die wir namens des am Prämienystem beteiligten Personals derzeit auf das Verhalten der maßgebenden Faktoren der Staatsbahnverwaltung zu geben haben.

Frrtum oder System.

II.

Die Ortsgruppe Linz des Verkehrsbundes hat bei ihrer am 7. v. M. stattgefundenen Monatsversammlung auch eine Resolution angenommen, nicht etwa um gegen die Verschuldigung des Landesauschusses Wunsch a. I., daß die Mitgliedsbeiträge der Verkehrsverbände eigentümlich an die christlichsoziale Parteikasse abzuführen sind zu protestieren, sondern um in niederträchtiger Demagogie über einen in Nummer 4 unseres Blattes erschienenen Artikel: „Frrtum oder System?“ herzufallen, und denselben, da er die Verschlechterungen der Zugsbegleiter behandelt, gegen die Verschieber auszuwählen. Mit welcher Meisterhaft der Schwindel durchgeführt wird, ersieht man aus einem in der Linzer „Katholischen Arbeiterzeitung“ erschienenen Bericht, in welchem es, unseren Artikel zitierend, heißt:

...daß ein Personal, das in theoretischen und praktischer Hinsicht alle Aufgaben zu bewältigen imstande sein muß, nicht von unten bagatelisiert werden darf... Wer aber einen solchen Beruf der Untüchtigkeit (den

Verschlebern d. V.) öffnet... nimmt dem Stand die Autorität des Berufes... Die neueste Anordnung des Eisenbahnministeriums, Bedienstete aus dem Stand des Vershubpersonals in den Stand der Zugsbegleiter zu versetzen, wird den Rang der Zugsbegleiter erschüttern u. s. w.“

Die Zitierung dieser Sätze ist vollständig aus dem Zusammenhang gerissen. So befinden sich zwischen dem ersten und zweiten Satz 19 Druckzeilen im Originalartikel; im zweiten Satz hat der Berichterstatter sich erkühh, in der Klammer (den Verschiebern d. V.) zu setzen, wohlwissend, daß hier nur von Tagelöhnern die Sprache ist, von Tagelöhnern, „die nicht einmal den ortsüblichen Lohn erreichen“, also von den Verschiebern nicht geredet wird, von denen überhaupt erst im dritten Absatz des Artikels die Rede ist! Zwischen dem zweiten und dritten Satz, wo von den Verschiebern noch immer nicht geredet wird, stehen im Artikel sieben Zeilen; zwischen dem dritten und vierten Satz stehen im Artikel 21 Zeilen! Daß weiters bis zum Abschluß des zitierten Satzes: „nimmt dem Stande die Autorität des Berufes“ von den Verschiebern überhaupt nicht die Rede ist, beweist im Originalartikel die nach dem Worte „Berufes“ unter einem Sternchen *) gestellte Anmerkung, welche folgendermaßen lautet:

Diese Feststellungen müssen dem Verfasser des in der „Katholischen Arbeiterzeitung“ erschienenen Berichtes vollständig bewußt gewesen sein, und dennoch leitete er die angeführten Zitate in dem Bericht wie folgt ein:

„Kollege Bischof referierte über die Lage der Verschieber, deren bedauernde Stellung und deren gerechte Forderung, auch zum Verkehr übersezt zu werden. Redner verweist darauf, daß es nicht so sehr die Bahnverwaltung ist, sondern die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation (wahrscheinlich nach dem Grundsatz Gleichheit und Brüderlichkeit. D. R.) und verweist diesbezüglich auf einen Artikel im sozialdemokratischen „Eisenbahner“: „System oder Frrtum“, in dem es unter anderem wörtlich heißt in Bezug auf Uebersetzung des Vershubpersonals zum Fahrdienst.“

Es folgen nun die bereits oben behandelten Zitate, deren Anordnung im genannten Bericht gewaltsam und mit meisterhaftem Schwindel konstruiert wurde. Wir ertappen hiemit den katholisch-christlichsozialen Schwindler auf frischer Tat und es läßt sich genau konstatieren, daß der Verkehrsbund, der sich auch als eine Gewerkschaft bezeichne, niemals die Sache schätzte und behandelt und demnach nie als der Förderer derselben erscheint, sondern stets der Losgeher gegen die Sozialdemokraten und deshalb der Verräter der Sache und der Eisenbahner ist und bleibt. Denn für die Sache, um die es sich eigentlich handelt, die Aufrechterhaltung der Normierung und des Ranges, sozusagen Heiligtümer aller Kategorien der Eisenbahner überhaupt, hat der Verkehrsbund noch nie eine Lanze gebrochen; er hat vielmehr im Gegenteil durch das gewissenlose Ausspielen der Kategorien gegeneinander die Bekämpfung der Kategorien provoziert und dadurch die Interessen der Eisenbahner auf das ärgste gefährdet!

Der Artikel: „Frrtum oder System“ in der Nummer 4 unseres Blattes behandelt jedoch in sachlicher Weise alle jene Verschlechterungen, die das Zugsbegleitungspersonal schädigen. Wenn im ersten Teil von der Aufhebung der Normierung gesprochen wird, so ist hier weder sinngemäß noch ausdrücklich auf die Einschlebung der Verschieber in den Stand der Zugsbegleiter Bedacht genommen, was gar nicht geschehen konnte, weil die Einschlebung der Verschieber die Aufhebung der Normierung gar nicht tangieren kann. Ausdrücklich wird aber in diesem Teil die Bremserfrage erörtert und können die oben angeführten Zitate lediglich nur die so tiefeinschneidende Maßregel jener Verschlechterungen bedeuten. War doch die Normierung, die sich die Zugsbegleiter kraft ihrer Organisation erkämpften, praktisch so durchgesetzt worden, daß innerhalb ihres Ausmaßes lediglich nur definitives Personal in Betracht kommen durfte.

Durch die Einführung der Arbeitsordnung für die Arbeiter im Fahrdienst hat jedoch eine Zweiteilung der Kategorie, und zwar in ein definitives und in ein Tagelohnpersonal, Platz gegriffen, und ist in der Situation der Normierung durch die Bestimmung der für die Arbeiter im Fahrdienst geltenden Arbeitsordnung, daß die ständigen Arbeiter auf den Stand der Normierung zählen, für den Stand der Zugsbegleiter außerordentlich trag verschlechtert worden. Aber diese Situation wird noch durch den Umstand verüstert, daß ein Definitivum für die Bremser gar nicht erhofft werden kann, weil es gar nicht einmal feststeht, daß die sechs Jahre als Höchstausmaß gelten, daß vielmehr durch den Zusatz einer Provisionsfondsmitgliedschaft von sechs Jahren die Periode der Tagelohnschinderei noch bedeutend erweitert wurde. Zu all dem kommt noch, daß die Tagelöhne der Bremser noch niedriger sind als die Grundlöhne aller anderen Arbeiter, daß also Not und Entbehrung jahrelang ertragen werden müssen, so daß dadurch der Körper vollständig entkräftet, für das Definitivum nicht mehr tauglich ist. Die ärztlichen Untersuchungen werden das Ergebnis haben, daß alle jene für das Definitivum untauglichen Bremser selbst aber auch als Zugsbegleiter nicht mehr weiterhin tauglich sein werden und daß sohin die Bremser wie die ausgepreßten Zitronen rücksichtslos weggeworfen werden. Die Aussicht auf ein solches Schicksal wird die intelligenten Elemente abhalten, in den Stand der Zugsbegleiter zu treten, worauf unser Artikel mit den Worten Bezug genommen hat, daß das Eisenbahnministerium dadurch nur der Untüchtigkeit und Gleichgültigkeit einen Beruf erschlossen hat, der hinsichtlich der Verkehrssicherheit eine hohe Verantwortung hat, unter solchen Umständen aber nicht haben kann. Wir erachteten, daß diese Verschlechterungen

*) Nach einem Erlaß des Eisenbahnministeriums (Zahl 46.163/20 a, 20. Dezember 1913) unterliegt es keinem Anstand, daß auf Lokalbahnen auch Bremser als Zugsführer verwendet werden. Diese Bremser brauchen bloß die „formlose“ Verwendungsprüfung nachzuweisen, das ist eine Prüfung, die jeder Bremser nur zu dem Zweck ablegt, damit erkannt wird, ob er zum Fahrdienst überhaupt taugt oder nicht. Diesen Bremsern wird nach den entsprechenden Verordnungen nicht einmal der ortsübliche Grundlohn bezahlt!

rung ein Verbrechen nicht nur am Personal, sondern auch an der Sicherheit des Verkehrs überhaupt ist!*)

Die Frage des Ranges durch Einschlebung von Verschiebern in den Stand des Zugsbegleitungspersonals ist jedoch tatsächlich insofern von Bedeutung, daß jeder Zugsbegleiter, der sich schon eine höhere Rangstufe erworben, verlegt sein würde, wenn eine solche Einschlebung seinen Rang tangieren würde. Andererseits hat aber auch das Vershubpersonal über die Wahrung des Ranges jederzeit gewacht. Dem Eisenbahnministerium beliebt es nun, die Kategorien durcheinanderzuwerfen, um dadurch Streit und Gehässigkeit im Personal zu erzeugen. Alle unsere Gegner, schwarz und gelb, leisten diesem Unterfangen gewissenlos Vorschub. Für jeden Eisenbahner aber ist es Verrat an der Sache, an solch niederträchtigem Demagogentum tätigen Anteil zu nehmen. Hoch an der Zeit ist es, dem System der Verschlechterungen, der Erzeugung von Streit und Gehässigkeit solidarisch entgegenzutreten!

F. S.

Das Lebensmittelmagazin der I. I. Nordbahn.

„Das Lebensmittelmagazin bin ich!“

Schon zu wiederholten Malen hat sich der „Eisenbahner“ mit den Verhältnissen dieser „Wohlfahrts-Einrichtung“ beschäftigt, die ungewöhnlichen, bürokratischen, jede Kontrolle der Konsumenten ausschließenden Einrichtungen aufgezeigt, leicht und kostenlos durchzuführende Reformen vorgeschlagen, ohne daß die Nordbahndirektion oder das Ministerium sich bis nun auch nur bewegt gefühlt hätten, diesen Fragen irgendwie näherzutreten.

„Das Lebensmittelmagazin bin ich!“ erklärte vor einiger Zeit Herr Hofrat Herzfeld den Vertrauensmännern der Konsumenten, und so ist's geblieben. Die Konsumenten dürfen zwar die nicht geringen Regiekosten (411.683 Kr. bei einem Umsatz von 5.792.433 Kr. per 1913) zur Gänze zahlen, inbegriffen den ungemein schwierigen und komplizierten Verwaltungsapparat mit seinem bis zur höchsten Potenz gesteigerten Bürokratismus, inbegriffen Zu- und Umbauten, Adaptierungen, Einrichtungen an Objekten, die Eigentum der Bahnverwaltung sind, Gehälter, Löhne, Lantien, Remunerationen, Giftsträfte. Alles, alles dürfen sie zahlen, ja selbst Vertrauensmänner dürfen sie sich wählen — eines aber dürfen sie nicht: Sie dürfen nicht erfahren, wie gewirtschaftet wird. Es muß tiefstes Geheimnis bleiben, wann, wie, wo und wie oft eingekauft wird, welche Preise offeriert wurden, welche Firmen Berücksichtigung finden, ob die Konkurrenz ebenfalls offerierte, ob die Marktlage ausgenützt wird, wie die Verkaufspreise erstellt werden, ob Hauptkonsumartikel bei Preisnotierungen richtig kalkuliert werden, bei welchen Waren Gewinne oder Verluste erzielt werden u. s. w. Alles das, was geeignet ist, auf die Preisbildung bestimmend einzuwirken, was Aufklärung darüber gäbe, ob die Verwaltung eine gute oder schlechte zu nennen sei, muß vor den Konsumenten verborgen bleiben, denn: „Das Lebensmittelmagazin bin ich!“

Wo bleiben denn aber die Vertrauensmänner? Sie, als die berufenen Vertreter der Konsumenten, müssen doch zumindest wissen, was vorgeht! Mühen wissen, ob alles getan wird, was das Interesse der Eisenbahner als Konsumenten erfordert!

Das Gegenteil ist der Fall! Sie sind es, für die in einem äußerst engherzigen Reglement Bestimmungen aufgenommen wurden, die ihre Tätigkeit zur Farce machen, trotz des hochtrabenden Titels „Lokalüberwachungsausschuß“ und „Zentralüberwachungsausschuß“.

Dieses Reglement, das den Vertrauensmännern der Konsumenten nur den äußeren Polizei- und Spießdienst zuweist, wird äußerst peinlich eingehalten, wenn es sich um das Kontrollrecht der Konsumenten handelt. hingegen werden seine Bestimmungen einfach ignoriert, wenn dieselben den „Machern“ des Lebensmittelmagazins unbequem erscheinen.

So bestimmt der § 17: „Dem Zentralüberwachungsausschuß sind nachfolgende Gegenstände vorbehalten: a) die Entgegennahme des jährlichen Geschäftsberichtes des Komitees; b) die Entgegennahme der Jahresbilanz. Jeder unbefangene Beurteiler sollte nun glauben, wenn eine gewählte Körperschaft in Vertretung von circa 19.000 Personen einen Geschäftsbericht und einer Bilanz in der Höhe von sechs Millionen entgegennimmt, das heißt, zur Kenntnis nimmt und für die Richtigkeit der aufgestellten Ziffern die Verantwortung mitübernehmen soll, daß derselben zumindest das Recht eingeräumt sei, in Bücher und Belegen Einsicht zu nehmen und Stichproben machen zu können. Weit gefehlt!

Im Lebensmittelmagazin der I. I. Nordbahn ist man anderer Meinung! Es werden den Vertrauensmännern in Vertretung der Eisenbahnermassen, die diese großen Summen ins Rollen bringen, zehn Minuten lang vier-, fünf- und sechsstellige Zahlen an den Kopf geworfen, und damit basta. Nun heißt unterschreiben oder nicht. Das nennt man den Geschäftsbericht und die Bilanz zur Kenntnis der Konsumentenvertreter bringen. Diese Vorgangsweise brachte es mit sich, daß die Berichte vom Zentralüberwachungsausschuß seit vier Jahren nicht zur Kenntnis genommen wurden, ja daß sich im Vorjahr und auch heuer diese Körperschaft beranzelt sah, die Mandate niederzulegen, so daß den Konsumenten überhaupt kein Bericht vorgelegt wurde. Oder meinen die Herren des Komitees, daß es genügend sei, mittels eines Erlasses die Endziffern des Geschäftsberichtes hinauszugeben? Trotzdem nun der Geschäftsbericht und die Bilanz dem Zentralüberwachungsausschuß nicht zur Entgegennahme vorgelegt wurde, hat das Komitee nicht nur nichts getan, um dem § 17 des Reglements gerecht zu werden, sondern hat unbefürmert darum, ob korrekt oder unkorrekt, unbekümmert um die Bestimmungen des Reglements den von den Konsumenten im Laufe des Jahres in der Form hoher Preise eingehobenen Reingewinn zur Auszahlung gebracht.

Wozu sich gemieren? Das Reglement ist zwar ein sehr gutes Instrument, soweit es die Rechte der Mitglieder beschneidet, braucht jedoch und wird auch nicht eingehalten, wenn es der Verwaltung unbequem wird.

Von welcher Art die Verwaltung ist, sei an einigen Beispielen gezeigt.

*) Das Eisenbahnministerium will dieser trostlosen Sachlage freilich dadurch emporhelfen, daß es anordnet, von nun an nur ausgediente Unteroffiziere in diesen Stand einzustellen. Welcher Unteroffizier wird aber angeführt eines solchen Schicksals den Zugsbegleiterberuf wählen?

Zunächst einmal die Erzielung der Dividende. § 23 des Reglements bestimmt: „Ein nach Verteilung der Auslagen und nach Deckung von Verlusten verbleibender Ueberschuß wird unter die Teilnehmer nach Verhältnis der Beiträge, für die sie im Gegenstandsjahr Waren aus dem Lebensmittelmagazin bezogen haben, verteilt.“ Seit einer Reihe von Jahren werden 5 Prozent Ueberschuß als Dividende an die Konsumenten rückvergütet. Damit sollen einerseits den Konsumenten die Augen ausgewischt, andererseits nach oben hin die Vortrefflichkeit der Verwaltung ins Beste Licht gerückt werden. In Wirklichkeit aber werden die 5 Prozent Ueberschuß schon dem Verkaufspreis der Waren zugeschlagen. Es ergibt sich also folgende Rechnung:

Einkaufspreis + circa 7 Prozent Regieauslagen, + 5 Prozent Dividende = Verkaufspreis. Ein Kunststück also, 5 Prozent Dividende auszuschütten.

Ein anderes: Vor einiger Zeit sah sich das Komitee veranlaßt, dem Verwalter nebst seinem Gehalt einen Anteil am Reingewinn und eine Umsatzprovision zu erwirken. Die vom Ueberwachungsaußschuß gegen diese Entlohnungsform vorgebrachten Bedenken fanden keine Würdigung.

Wie gerechtfertigt diese Bedenken waren, erhellt aus folgendem:

Die meisten der Milchabträge mit den einzelnen Lieferanten laufen alljährlich mit 30. September ab. Im Jahre 1911, das für die Milchproduzenten und -Händler ein äußerst ergebnisreiches war, da in Wien die Milchpreise allgemein um 2 bis 5 S. per Liter erhöht wurden, war es dem Verwalter und dem Komitee klar, daß bei den neuen Abträgen, laufend vom 1. Oktober, höhere Preise gezahlt werden müssen. Aber schon Ende Juli wurde den Konsumenten die überraschende Mitteilung, daß der Milchpreis ab 1. August von 21 auf 28 S. erhöht wird. Zwei volle Monate mußten die armen Eisenbahner ohne jede Veranlassung den erhöhten Milchpreis bezahlen. Man möge sich ausmalen, wie eine solche, gänzlich unbegründete Anordnung bei einer kinderreichen Familie oder bei Kranken wirkt.

Das Ergebnis: 1 Täglicher Milchverbrauch circa 6000 bis 8000 Liter — eine Steigerung des Reingewinns um circa 7000 bis 8000 Kr. in zwei Monaten!

Ein anderes Beispiel: Mitte des Monats Juni 1913 wurde im Offertwege ein größeres Quantum Schweinefett um den Preis von Kr. 1.44 per Kilogramm eingekauft und bis zum 29. Juni um den Preis von Kr. 1.52 an die Konsumenten abgegeben. Es ist somit zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis eine Differenz von 88 S., das ist 27 Prozent als Gewinn bei einem Hauptkonsumartikel.

Wird bei einer solchen Kalkulation dem Verwalter nicht in, und den Konsumenten aus der Tasche gearbeitet?

Eine weitere Spezialität ist die Institution der Hilfskräfte, die den Konsumenten jährlich circa 20.000 Kr. kosten.

Es sind dies zumeist Beamte und Oberbeamte, denen auf diese Weise finanziell ausgeholfen werden soll.

Es soll gewiß nichts dagegen eingewendet werden, wenn die Direktion ihren Liebkindern finanziell beispringt, aber daß hiezu den elend entlohnten Bediensteten und Arbeitern in die Tasche gegriffen wird, ist wohl eine sonderbare Art sozialer Hilfsstätigkeit.

Zu wiederholten Malen wurden schon Vorschläge gemacht, diese Institution abuschaffen und die Agenden dieser Kräfte an eigene, in bald gewordene Bedienstete zu übertragen oder drei oder vier ständige Kräfte einzustellen. Eine Ersparung von mindestens 10.000 Kr. wäre der Effekt. Nichts von alledem! Ja, ein Antrag des Wiener Lokalbühnen-Ausschusses, einen großen Teil der Arbeiten der Hilfskräfte (Revision der Couponbogen) vollständig kostenlos zu übernehmen, wodurch eine Ersparnis von circa 4000 Kr. erzielt wäre, fand eine beinahe höhnvolle Abweisung.

Ein Kapitel für sich bildet auch die Entlohnung der Bediensteten. Hier ist natürlich der Protektion und der Willkür Tür und Tor geöffnet. Wenn man wohl will oder wer es versteht, sich schön zu machen, der rückt eben vor, für die anderen ist es ja nicht schwer, Gründe ausfindig zu machen, die eine Präterierung gerechtfertigt erscheinen lassen.

Geradezu elend bestellt ist es mit der Altersversorgung. Seit Jahren petitionieren die Bediensteten um Aufnahme, beziehungsweise Ueberführung in den Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen.

Wird nicht durchgeführt! Hohe Beiträge in ein privates Versicherungsinstitut einzahlen und dann im Falle der Dienstuntauglichkeit eine lächerlich geringe Rente, findet die Nordbahndirektion als die angemessene Altersversorgung für die Bediensteten einer ihrer „Wohlfahrtsanstalten“.

Geradezu ungläublich ist jedoch der Vorgang bei den in den Detailkassen sich ergebenden Mehr- oder Mindereinnahmen (Plus und Minus). Wer nur einmal Gelegenheit hatte, an einem sogenannten starken Tag das Arbeiten in den Detailabteilungen, insbesondere aber an den Kassen zu beobachten, dieses Kaufen und Zagen, diese hundertlei Wünsche und Fragen, das Aufen und Durcheinanderreden, das Kommen und Gehen, das immerwährende Gedränge, dem müssen wohl Zweifel aufsteigen, ob es überhaupt möglich ist, hier genaue Arbeit zu leisten. Und doch! Sie wird geleistet. Naturgemäß kann es aber auch bei größter Aufmerksamkeit vorkommen, daß sich rechnerische Fehler einschleichen. Tagtäglich macht jede Kasse Schluß, das heißt, es werden sowohl die eingenommenen Geldmarken, wie auch die Couponbogen über die verabsolgteten Waren abgeführt. Die Couponbogen, die im Original in der Kasse der Tagesarbeit von schlecht bezahlten Bediensteten, meist Frauen, erstellt wurden, gelangen sodann zur Revision in die Hände der schon erwähnten Hilfskräfte. Wenn sich nun bei der Revision, nach mehreren Tagen oder auch Wochen, also in einer Zeit, wo jedes Rückerrinnern ausgeschlossen ist, ergibt, daß ein Minus vorhanden ist, so wird der Fehlbetrag dem betreffenden Kassenorgan zur Zahlung vorgeschrieben. Er gibt sich jedoch ein Plus, so verfällt dieses dem Lebensmittelmagazin. Nur wenn Plus und Minus in zwei aufeinanderfolgenden Tagen fallen, findet ein Ausgleich statt. Einen Ausgleich auf längere Zeit, etwa 14 Tage, lehnt die Verwaltung ab. Bemerkenswert ist noch, daß ein Nachrechnen eines vorgeschriebenen Minus bei der Kasse der Arbeit ausgeschlossen erscheint, es müssen hiezu die Nachstunden verwendet werden. — Dann sind doch die Revisoren Vertrauenspersonen.

Eine Kassierin, der ein Minus vorgeschrieben war, ließ sich nicht verdrücken, verwendete ihre freie Zeit hinzu und rechnete die revidierten Bogen neuerdings nach, und siehe da! — es ergab sich, daß das ihr zur Zahlung vorgeschriebene Minus ein falsches, gar nicht vorhandenes war. Es ergab sich, daß auch vollstes Vertrauen genießenden Hilfskräften Fehler unterlaufen können. Unwillkürlich drängt sich die Frage auf: Wie oft mögen wohl solche, nicht vorhandene Fehlbeträge

vorgeschrieben und den Bediensteten in Abzug gebracht worden sein?

Sehr auffallend ist auch die Tatsache, daß einzelne Firmen jahrelang Lieferanten des Lebensmittelmagazins sind, und daß es der Konkurrenz nicht möglich ist, Lieferungen zu erhalten, was zur Folge hat, daß einzelne Waren bei Kaufleuten, ja selbst bei Greislern billiger zu haben sind, als in dem immerhin nennenswerte Begünstigungen genießenden Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahn.

Natürlich weiß die k. k. Direktion nichts von all diesen Vorkommnissen. Ihr sind einzig und allein die Berichte des Verwaltungskomitees maßgebend, zu diesem hat sie Vertrauen. Das Komitee wird sich wohlweislich hüten, Berichte nach oben gelangen zu lassen, die ihre Tätigkeit in schlechtem Licht zeigt. Und die Konsumenten, die die Kosten zahlen müssen? Die sollen eben weiterzahlen, oder — es zwingt sie ja niemand, im Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahndirektion einzukaufen!

Es wäre sehr interessant, zu erfahren, ob Herr Hofrat Herzfeld noch immer den Standpunkt einnimmt: „Das Lebensmittelmagazin bin ich“, und: „Ich bin mit der gegenwärtigen Verwaltung zufrieden“, oder — ob es nicht doch besser wäre, den Konsumenten den ihnen mit Recht zukommenden Anteil an der Verwaltung einzuräumen und das Lebensmittelmagazin wenigstens so weit zu modernisieren, wie dies bei der k. k. Nordwestbahn der Fall ist.

Inland.

Das Rekrutentontingent des Verfassungsbruches.

Vor einigen Tagen wurde die kaiserliche Verordnung verlautbart, womit der Rekrutenstand für 1914 festgestellt und die Einhebung der Kontingente für 1914 angeordnet werden. Für das gemeinsame Heer wird das Rekrutentontingent 165.000 Mann betragen, wovon auf Oesterreich 94.694 Mann, auf Ungarn 70.406 Mann entfallen. Es bedeutet dies gegen 1913 eine Steigerung um 11.100 Mann. Für die Landwehr wird für das Jahr 1914 das Kontingent 28.297 Mann und 882 Mann für Tirol betragen. Dies bedeutet eine Steigerung von 6033 Mann gegen 1913. Im Jahre 1914 wird eine weitere Erhöhung des Friedenspräsenzstandes eintreten. Der im Herbst dieses Jahres zur Beurlaubung gelangende Jahrgang zählt für das Heer ohne Marine 130.500 Mann, während im Oktober laufenden Jahres zum Heer fast 160.000 Mann einrücken.

Begeisterung für den internationalen Klassenstandpunkt. Der Zusammenschluß der Industriellen im Herrenhaus, die dabei von den politischen und von den nationalen Unternehmungen absehen wollen, wird von der „Reichspost“ folgendermaßen gefeiert:

In hellem Kontrast zu dem grauen Bild der Lage (Bild der Lage! O Schmach!) stellt sich eine Nachricht, die aus dem Herrenhaus kommt und die nicht hoch genug gewertet werden kann. Im Herrenhaus haben sich die Vertreter der Industrie ohne Rücksicht auf ihre Nation zu einer Gruppe vereinigt. Diese Gruppe, der Deutsche und Tschechen angehören, will, die Nationalitätenfragen hintansetzend, die Wünsche der Industrie zur Geltung bringen. Das entspricht ihrem berechtigten und gesunden Egoismus, der uns not tut und der beispielgebend sein sollte. Im wirtschaftlichen Egoismus liegt eine mächtige, staatsbehaltende Funktion. Er allein ist geeignet, dem zersetzenden Nationalitätenstreit zu begegnen, der uns nahe an den Rand des Abgrundes führt. Die industrielle Vereinigung im Herrenhaus kommt spät, aber sie kommt hoffentlich nicht zu spät. Sie ist eine ernste Mahnung an das Haus des allgemeinen Wohlbefindens, endlich die Erwartungen zu erfüllen, die seine Schöpfer gehegt haben. Mit diesem Schritt hat das Herrenhaus das Volkshaus beschämt und es hat damit im höchsten Sinn des Wortes politisch gehandelt.

Diese stürmische Begeisterung für den internationalen Klassenstandpunkt soll vernert werden. Also die „Reichspost“ schwärmt für einen Zusammenschluß innerhalb des Parlamentes, der von den politischen Ansichten absteht, die nationalen Schranken verneint und den Klassenstandpunkt als den entscheidenden anerkennt. Das ist jedenfalls interessant. Allerdings begeistern sich die Reichshänder nur für das Klassenbewußtsein der großen Ausbeuter; das der Arbeiter schmächen und verleumden sie.

Ein Geheimverlaß des Eisenbahnministeriums. Die „Arbeiter-Zeitung“ veröffentlichte vor einigen Tagen einen Geheimverlaß des Eisenbahnministeriums, in welchem die Eisenbahner zur Mitwirkung bei der polizeilichen Ueberwachung militärpflichtiger Auswanderer aufgefordert werden. Wir werden auf diesen neuesten Spitzelerlaß noch eingehend zu sprechen kommen.

Ausland.

Deutsches Reich.

Der neunte Kongreß der Gewerkschaften Deutschlands. Vom 22. bis 27. Juni wird in München der neunte Kongreß der reichsdeutschen Gewerkschaften tagen, dessen Tagesordnung die Generalkommission soeben veröffentlicht. Sie lautet:

1. Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten.
2. Rechenschaftsbericht.
3. Beratung der Anträge, betreffend:
 - a) allgemeine Agitation;
 - b) Agitation unter den fremdsprachigen Arbeitern;
 - c) Streikunterstützung und Streikstatistik;
 - d) Arbeiterinnensekretariat;
 - e) Korrespondenzblatt;
 - f) Sozialpolitische Abteilung;
 - g) Zentralarbeitersekretariat;
 - h) Regelung der Grenzstreitigkeiten.
4. Die Volksfürsorge.
5. Die Handhabung des Reichsvereinsgesetzes.
6. Arbeitswilligenschuß und Unternehmerterrorismus.
7. Arbeitslosenfürsorge.
8. Die gefekliche Regelung der Tarifverträge.

9. Der Einfluß der Lebensmittelteuerung auf die wirtschaftliche Lage der Arbeiterklasse.

10. Beratung der nicht unter den vorstehenden Punkten erledigten Anträge.

Internationale Gewerkschaftsziffern. Das Kaiserliche Statistische Amt in Berlin veröffentlicht eine Zusammenfassung über die Stärke der Gewerkschaftsorganisationen in den verschiedenen Ländern. Soweit die Ziffern zu ermitteln waren, wurden organisierte Arbeiter und Arbeiterinnen gezählt in

Deutschland	8.928.687
Großbritannien	3.010.346
Vereinigte Staaten von Amerika	2.282.861
Frankreich	1.064.413
Italien	860.502
Oesterreich	660.802
Schweden	116.500
Niederlande	169.144
Belgien	163.970
Dänemark	128.224
Schweiz	117.999
Ungarn	95.190
Norwegen	53.830
Spanien	80.000
Finnland	19.640
Rumänien	6.000
Bosnien = Herzegowina	5.557
Serbien	8.337
Kroatien = Slavonien	8.504
Rußland	3.000
Australischer Bund	384.909

Demnach ergibt sich für die aufgeführten Staaten eine Zahl von 13.132.025 organisierten Arbeitern. Oesterreich steht an sechster Stelle, auch dann, wenn man Ungarn mit hinzunimmt.

Kleine Nachrichten aus der Eisenbahner-Internationale.

Die Great Eastern Eisenbahn in England entließ einen Eisenbahnschaffmann, der als Mitglied des Eisenbahnerverbandes besonders unter den Schaffleuten der Bahn agitierte und für diese trotz Verwarnung eine Versammlung abhielt.

In den Vereinigten Staaten waren nach der offiziellen Statistik im Jahre 1913 insgesamt 1.660.809 Personen im Dienst der Eisenbahnen beschäftigt. Der Durchschnittslohn per Tag betrug für rund 5000 Beamte der Zentralen 12.99 Dollar, für 10.198 andere Beamte 6.27, für 76.513 Büroangestellte der Zentralen 2.49, für 38.277 Stationsarbeiten 2.17, für 153.117 andere Angestellte der Stationen 1.89, für 63.890 Lokomotivführer 4.79, für 66.376 Geizer 2.94, für 48.200 Zugführer 4.16, für 133.221 sonstige Fahrpersonal 2.88, für 55.207 Maschinenbauer 3.14, für 65.989 Zimmerer 2.54, für 226.755 sonstige Werkstättenarbeiter 2.24, für 44.466 Streckenarbeiter 2.07, für 363.628 sonstige Streckenarbeiter 1.50, für 40.005 Rangierer und Wärter 1.74, für 41.198 Telegraphisten 2.44, für 10.486 im Traktverkehr Beschäftigte 2.34 und für 227.779 sonstige und Hilfsarbeiter 2.08 Dollar.

Aus dem Gerichtssaal.

Zuhwerk und Verschubdienst. Auf dem Bahnhof in Arnau nächst Trautau herrschen idyllische Zustände. In jener kleinen industriereichen Stadt ist ein ziemlich reger Verkehr von Zuhwerkern, welche auf dem Bahnhof frachten abholen und zuführen. Da sieht man Zuhwerk in der Nähe von Geleisen ohne Aufsicht herumstehen, während ringsherum Verschubmaschinen und Züge verkehren. Man muß sich wundern, daß nicht öfters von großen Unglücksfällen berichtet wird. Dies dürfte mehr der Frömmigkeit der Arnauer Pferde als der Sorge der Bahnverwaltung für die Sicherheit des Verkehrs zu danken sein.

Am 16. Dezember 1913 fand aber doch ein Unfall statt, der leicht sehr ernste Folgen hätte haben können.

Vom Arnauer Bahnhof führt nämlich ein Schlepplageleis zu der mehrere hundert Meter entfernten Fabrik Schmitt u. Komp. Der Verschubdienst auf dieser Schlepplage wurde damals von dem Lokomotivführer Josef Schreiber unter Aufsicht des Oberkonduktors Franz Hofmann durchgeführt. Als gerade drei Waggons aus der Fabrik zum Bahnhof geführt wurden, wollte der Expeditionskutscher Heinrich Kühnel mit einem beim Warenmagazin eben schwer beladenen Wagen das Schlepplageleis dort übersehen, wo es in das Wagazineleise einmündet. Zuhwerk und Pferde marcierten durch zwei große Schotterhaufen dem Personal des Verschubzuges unsichtbar und so kam es, daß die Pferde und der Wagen von der ansahrenden Maschine schwer beschädigt wurden und der Kutscher Kühnel einen Nervenschuß erlitt.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich am 11. März 1914 vor dem Bezirksgericht Arnau der Bahnassistent Gustav Wahr, der Lokomotivführer Josef Schreiber, der Oberkonduktor Franz Hofmann und der Kutscher Heinrich Kühnel wegen Ueberziehung gegen die körperliche Sicherheit zu verantworten. Die von Dr. Leopold Stark (Wien) verteidigten Angeklagten Josef Schreiber und Franz Hofmann verantworteten sich dahin, daß die damals bestandene Dienstordnung für den Verkehr auf dem Schlepplageleis das Vorausgehen eines Bediensteten nur für Fahrten in die Fabrik vorsah, während das Vorausgehen bei Verschubfahrten aus der Fabrik erst nach dem Unfall angeordnet wurde. Trotzdem sei Hofmann bis zur Bezirksstraße vorausgegangen, doch habe der Kutscher das Geleise nicht auf der Straße, sondern an einer verbotenen Stelle passiert. Der Lokomotivführer Schreiber insbesondere gab an, daß er von seinem Standpunkt aus das Zuhwerk gar nicht habe sehen können, weil das Geleise dort einen Bogen macht und Schotterhaufen die Aussicht versperrten. Dr. Beamte Wahr entschuldigte sich damit, daß er die Verschubung, da er durch andere Obliegenheiten verhindert war, an den Oberkonduktor Hofmann übertragen habe. Der Kutscher Kühnel verantwortete sich damit, daß er damals, da der gewöhnliche Weg sehr fogig war, und er dort in einem Graben mit dem schwerbeladenen Zuhwerk stecken geblieben wäre, über das Geleise ausweichen wollte. Er erklärte, daß das Befahren des Geleise auf dem Bahnhof in Arnau a. l. l. g. e. m. i. n. g. e. d. u. l. d. e. t. wird. Achtungspfeife habe er damals nicht gehört, auch habe er nicht darauf gedacht, daß gerade verschoben wird.

Der Verteidiger Dr. Stark verwies darauf, daß von einem Verschubdienst der angeklagten Bahnbediensteten keine Rede sein könne. Der Kutscher hätte bei einiger Aufmerksamkeit wissen müssen, daß auf dem Geleise verschoben werde. Das Fahrpersonal konnte jedoch nicht ahnen, daß der Kutscher das Geleise an einer Stelle übersehen werde, über welche kein Weg führt. Der Verteidiger beantragte daher die Freisprechung der angeklagten Bahnbediensteten und Ausschließung des Verschubens gegen den Kutscher. Der Richter Dr. Dr. g. l. e. i. t. e. r gab diesen Anträgen Folge und sprach die angeklagten Bahnorgane von der Anklage frei. Dagegen beschloß er, das Verfahren gegen den Kutscher fortzusetzen.

Streifung eines Möbelwagens mit einer Lokomotive.
Am 16. August 1913 wurde in der Station St. Andrä-Wödrern auf der Frachtenverladerrampe die Verladung eines Möbelwagens vorgenommen. Um 1 Uhr 58 Minuten fuhr der Personenzug 317 in der Station ein und als er eine Minute später die Station verließ, streifte die Lenkstange des eben in der Verladung begriffenen Möbelwagens die vorbeifahrende Lokomotive derart, daß eine Beschädigung der Lokomotive und der anreißenden Wagen entstand.

Infolge dieses Vorfalles war der Stationsvorstand Heinrich Ehrenberger, der diensttuende Assistent Karl Pirell sowie der Weichenwärter Ignaz Schandl und Magazinsarbeiter Franz Pumper nach § 432 St.-G. angeklagt. Außerdem hatten sich auch die Päder der Möbelfirma, welche die Ausladung des Möbelwagens gerade vornahm, gegen eine von der Staatsanwaltschaft erhobene Anklage wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu verantworten. In die Verteidigung der Angeklagten hatten sich die Herren Dr. Wed, Dr. Fröhlich und Dr. Schweinburg geteilt, während die Verteidigung des angeklagten Magazinsarbeiters Franz Pumper von Herrn Dr. Leopold Ehrlich übernommen wurde. Franz Pumper wurde insbesondere beschuldigt, an dem Unglücksfall deshalb schuldtragend zu sein, weil er die Vornahme der Verladung dem diensthabenden Beamten nicht gemeldet und die Verladung ordnungsgemäß zu beaufsichtigen unterlassen hatte. Hierdurch habe einerseits der diensthabende Beamte von der Verladung nichts wissen können, andererseits sei von seinen verantwortlichen Vorgesetzten, nämlich des Pumper, nicht entsprechend Vorsorge für die ordnungsmäßige Verladung getroffen worden.

Bei der Vornahme des Lokalaugenscheins, bei welchem die Verteidigung intervenierte, gelang es festzustellen, daß ein Verschulden der Bahnorgane schwerlich in Frage kommen könne. Hierauf wurde die Hauptverhandlung vor dem Bezirksgericht Kulln für den 26. Februar 1914 angeordnet, bei welcher die Verteidigung für die Schuldllosigkeit ihrer Klienten eintrat und insbesondere Herr Dr. Leopold Ehrlich ausführte, daß ein Verschulden des Pumper gar nicht in Frage kommen könne, weil es ihm infolge seiner kolossalen Ueberlastung als einzigem Organ, das den Magazinsdienst zu versehen hatte, unmöglich gewesen sei, während der ganzen Zeit der Verladung die Aufsicht zu führen. Die unterlassene Meldung könne ihm deshalb nicht angelastet werden, weil die Päder ihm mitgeteilt hätten, daß sie eine derartige Meldung bereits erstattet haben. Der Richter pflichtete diesen Ausführungen bei und sprach Franz Pumper sowie die übrigen Angeklagten mit der Begründung frei, daß die Bahnorgane seines Erachtens alle die ihnen obliegenden Vorschriften erfüllt hätten und man daher von einem Verschulden derselben nicht sprechen könne. Die Päder seien aber gleichfalls freizusprechen, weil es ihnen nicht bekannt gewesen sei, daß zur kritischen Zeit ein Zug durchfahren werde und sie sich deshalb nicht für verpflichtet hielten, die Verladung während der Zugdurchfahrt zu unterbrechen. Der Staatsanwalt erklärte, gegen das Urteil keinerlei Rechtsmittel anzuwenden.

Kreisgericht Olmütz. (Zur Auslegung des § 307 des Strafgesetzbuchs.) Dieses erklärt es als eine Uebertretung, wenn jemand der nachfolgenden Obrigkeit die Kenntnis einer Uebertretung verheimlicht.

Am 24. Jänner 1914 hatte in Dittersdorf ein Wächter in höchst leichtsinnigem Scherz aus einem Flobertgewehr auf die Signallaterne eines Zuges geschossen. Der hiebei anwesende zweite Wächter Th. warnte ihn wohl eindringlich, tat aber nichts mehr. In einer Stunde darauf frug schon der Stationsvorstand in St. den Wächter Th., wer geschossen hatte; dieser antwortete, er wisse nicht und sagte ebenso zweimal der nachfolgenden Gendarmen. Am nächsten Tag gestand er es jedoch seinem Bahnmeister und so kam die Sache zum Vorschein. Der Wächter T. wurde wegen § 431 zu acht Tagen, Th. aber wegen Verschuldung nach § 307 zu drei Tagen verurteilt. Dieser erhob durch Dr. Ambros die Berufung, worin er ausführte, daß der Tatbestand deshalb nicht vorliegt, weil der Angeklagte in gewisser Beziehung sich als mitschuldig betrachten konnte oder zumindest die disziplinarische Behandlung befürchten mußte, weil er sich nicht genug energisch benommen hatte, um die Tat des T. zu verhindern. Dies letztere sei auch eingetreten. Der § 307 sei eine dritte, ganz schuldlöse Person voraus.

Bei der Berufungsverhandlung am 12. März pflichtete der Staatsanwalt den Ausführungen der Verteidigung vollinhaltlich bei und der Angeklagte wurde aus den vorgeführten Gründen freigesprochen.

Freispruch eines Lokomotivführers. Am 5. Februar 1914 um halb 12 Uhr mittags hatte der Lokomotivführer Eduard Schmied mit dem Zug Nr. 3954 aus der Richtung von Martinsberg in die Lokalbahnstation Ottenschlag einzufahren. Am Vormittag desselben Tages war daselbst auf dem Hauptgleise, auf welches der Zug Nr. 3954 hätte vorzugsweise einfahren sollen, benachbarten Nebengleise mit dem Verladen von Langholz begonnen worden. Zu diesem Zweck war der in der Nähe des Verladeplatzes gelegene Weichsel Nr. 5 geöffnet und die Weiche in die Ablenkung gestellt worden. Um nun bei der Verlademanipulation mit dem Langholz den Weichselkörper nicht zu beschädigen, war derselbe abgenommen worden.

Als nun der Zug Nr. 3954 in die Station Ottenschlag einfuhr, bemerkte zwar der Lokomotivführer, daß der Weichselkörper fehlerhaft sei, setzte aber die Fahrt fort, weil ihm bekannt war, daß in der Nähe des Weichsels Langholz verladen werde und daß in der Station der Weichselkörper bei derartigen Verladungen abgenommen zu werden pflegt. Die Stellung der Weiche selbst konnte er auf größerer Entfernung nicht wahrnehmen, weil die Sonne bei schneebedecktem Boden blendete. Außerdem hatte er neben anderen Obliegenheiten darauf zu achten, daß ihm von der in der Nähe des Einfahrtgleises manipulierenden Verladepartie niemand in das Gleise springe oder sich sonst irgendein Hindernis auf den Schienenweg werfe. Da er den Zugspedienten und den Stationsarbeiter vor dem Stationsgebäude seinen Zug erwarten sah, erachtete er alles in Ordnung.

Es war aber die in die Ablenkung gestellte Weiche für den Zug Nr. 3954 nicht in die Gerade gebracht worden. Infolgedessen fuhr der Lokomotivführer statt auf das Hauptgleise auf das Nebengleise. Es erfolgte ein Zusammenstoß des einfahrenden Zuges mit den dort stehenden, mit Langholz beladenen Lastwagen, der mehrfache Sach- und Personenschädigungen zur Folge hatte.

Die Staatsanwaltschaft erhob gegen den Lokomotivführer Schmied, den Stationsmeister und den Stationsarbeiter Anklage wegen Uebertretung des § 432 St.-G.

Bei der am 13. März 1914 vor dem I. I. Bezirksgericht Ottenschlag durchgeführten Hauptverhandlung, bei welcher der Lokomotivführer durch die Kanzlei Dr. Hübsch (Wien), Doktor Löwy, vertreten war, konnte der Verteidiger dem Richter den Nachweis erbringen, daß der Lokomotivführer an dem Unfall kein Verschulden treffe und sprach derselbe den Lokomotivführer gemäß dem Antrag des Verteidigers von der ihm zur Last gelegten Uebertretung frei. Die beiden anderen Angeklagten wurden verurteilt.

Streiflichter.

Die Signalleine. Das unvermeidliche, eingefettete „Verständigungsmittel“ steht wieder auf der Tagesordnung. Das Zirkular 88 des Amisblattes der Direktion Wien vom 7. Februar 1914 behandelt dieses Thema bis ins Detail. Man sieht, daß sich der betreffende Beamte, welcher dieses Zirkular ausgearbeitet, redlich Mühe gab, etwas Gutes zu schaffen. Wir zitieren deshalb die wesentlichsten Bestimmungen dieses ungeliebten Zirkulars:

Jede Güterzugspartie muß von der Heimatstation eine 20 Meter lange Signalleine erhalten und sie ebenso wie alle übrigen Ausrüstungsgegenstände immer mit sich führen. Allen Personen- und Schnellzüge ist dagegen von der Zugausgangstation, beziehungsweise Ausrüstungsstation eine Signalleine beizugeben, welche bei der Zugspartie ständig bis zur Bestimmungsstation, beziehungsweise Reichsgrenzstation zu verbleiben und dann auf der Rückfahrt Wiederverwendung zu finden hat. Allen Personen-, beziehungsweise Schnellzugspartien, welche bloß im eigenen Direktionsbereich oder bis Wien-Südbahn verkehren, ist dauernd eine 15 Meter lange, allen übrigen Personen- und Schnellzügen, mit Rücksicht auf die zeitweilige Einreihung von Wagen, bis zu sechs Achsen, vor dem Dienstwagen eine 40 Meter lange Signalleine dauernd beizugeben.

Nur bei der Wiener Stadtbahn wird bis auf weiteres die Signalleine auf der Lokomotive mitgeführt und in der Ausgangsstation bis zum Dienstwagen, beziehungsweise dem mitunter als Dienstwagen eingereichten Ou-Wagen gespannt.

Alle Zugausgangstationen, mit Ausnahme der für die Wiener Stadtbahnzüge, haben auf Grund der Tabelle XXXV a bis o des Ergänzungsbuches, Teil II, des Anhanges zur Fahrordnung, sofort und künftighin bei jedem Fahrordnungswechsel einen Turnus für die Signalleinen personenführender Züge festzustellen und den Ziel-, beziehungsweise Bestimmungsstationen des eigenen Direktionsbereiches mitzuteilen.

Bezüglich der in Nachbardirektion oder auf Privatbahnen auslaufenden personenführenden Garnituren ist dieser Signalleinenturnus an die Direktionsabteilung V zur Ueberprüfung und Weiterleitung an die betreffenden Zentralstellen sofort und bei jedem künftigen Fahrplanwechsel rechtzeitig vorzulegen.

Für unvorhergesehene Bedarfsfälle muß außerdem jede Zugausgangs-, Abzweige- und Dispositionsstation ebenso wie sonstige Referenzbezugsgegenstände noch einige 20 Meter lange Ersatz-, beziehungsweise Verlängerungssignalleinen bereithalten.

Die Befestigung und Abnahme der Leine an der Lokomotivdampfpeife obliegt dem Lokomotiv-, alle übrigen Handhabungen dem Zugbegleitungspersonal.

Außer dem obligaten Stundenpaßvermerk über das Vorhandensein der Signalleine in der Rubrik Zugsausrüstung, ist bis auf weiteres unter den allgemeinen Bestimmungen im Stundenpaß, gemäß Artikel 139 der Anweisung XIX, beziehungsweise Artikel 99 der Anweisung XX, von jeder Zugausgangsstation selbstverständlich nach vorausgegangenem vorchriftsmäßigen Prüfung der Vermerk „Signalleine in Ordnung“ bei jedem Zuge anzubringen.

Fehlende Signalleinen sind umgehend nachzubestellen.
3. 239/13/V.

Wien, am 2. Februar 1914.
Der I. I. Staatsbahndirektor: Kolisko.

Daß die Signalleine bei Güterzügen notwendig ist, darüber besteht kein Zweifel, welchen Wert jedoch dieselbe bei automatisiert gefahrenen Zügen hat, wurde bereits in Nummer 29 und 30 des „Eisenbahner“ vom Jahre 1913 eingehend besprochen. Das Personal hat nun folgendes zu beachten: Güterzugspartien tragen permanent 20 Meter Leine mit sich, den Personen- und Schnellzugspartien in eigenen Direktionsbezirk ist dauernd eine 15 Meter lange Leine beizugeben. Personen- und Schnellzüge, welche über den eigenen Direktionsbezirk hinaus verkehren, erhalten 40 Meter Leine. Zugausgangs-, Abzweige- und Dispositionsstationen müssen stets einige 20 Meter lange Leinen bereithalten. Nur auf der Wiener Stadtbahn ist seit langer Zeit die Verfügung getroffen, daß die Signalleine stets auf der Lokomotive mitzuführen ist. Es wäre nun zu ergründen, welchen Zweck die komplizierten Bestimmungen mit 15, 20 und 40 Meter Leine haben, beziehungsweise warum man nicht getrachtet hat, eine einheitliche Lösung dieser Frage herbeizuführen.

Wie einfach und einheitlich, verständlich und praktisch wäre es gewesen, wenn das Zirkular einfach wie folgt gelaute hätte: Alle Zugführer haben die in ihrem Besitz befindlichen Signalleinen abzuführen, dagegen ist jede Lokomotive permanent mit einer 40 Meter langen Signalleine auszurüsten.

Mit wenigen Worten, beziehungsweise mit einem Schlage wäre die selbige Signalleinegeschichte für immer aus der Welt geschafft und würde eine diesbezügliche Anordnung nicht nur von den Zugbegleitern, sondern auch vom Lokomotiv- und Stationspersonal auf das freudigste begrüßt werden.

Es würde bei allen Personen- und Schnellzügen die Beigabe der Leine entfallen, die Zugbegleiter der Güterzüge brauchen keine Leine mehr mitzuführen, die Verkehrsbeamten brauchen sich vom Weigen der Leine nicht mehr überzeugen und der geistreiche Stundenpaßvermerk „Signalleine in Ordnung“ könnte wieder entfallen.

Oh nun vorstehender Vorschlag Aussicht auf Verwirklichung hat, das hängt einzig und allein von der Einsicht und dem guten Willen der diesbezüglich maßgebenden Faktoren ab, doch hoffen wir, daß schließlich und endlich doch die Vernunft Sieger bleiben muß.

Todesfall. Am 16. März verunglückte in der Station Sibulva der Kondukteur Johann Majurek aus Wien. Genosse Majurek rutschte vom Triebrett des Wagens aus, geriet unter die Räder des in Bewegung befindlichen Zuges und wurde so schwer verletzt, daß er nach anderthalb Stunden starb. Das Begräbnis des im Dienst Verunglückten fand am 20. März in Wien vom Trauerhause, X, Raaberbahngasse, unter zahlreicher Beteiligung des Personals und der Bevölkerung statt. Insbesondere zahlreich waren die Kollegen von der Strecke vertreten. Allen jenen, die sich am Leichenbegängnis beteiligen konnten, sprechen wir im Namen der Hinterbliebenen den herzlichsten Dank aus. Möge dem Verstorbenen die Erde leicht sein!

Einen schönen Sieg haben die Südbahner bei der Wahl der Delegierten in die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen errungen. Abgegeben wurden 21.304 Stimmen, hievon waren leer 1144, zursplittert 777. Hievon erhielt der sozialdemokratische Kandidat Genosse Heinrich Ibenek, Lokomotivführer in Brud a. d. M., 17.446, als Delegierter, Genosse Robert Scherbaum, Zugreviseur 17.335, als Ersatzmann. Der christlichsozial Oberkondukteur C. H. erzielte 1223, Platzmeister Böhm 1280 Stimmen. Der deutschnationale Magazinsmeister Rudolf D. w. schaff erzielte 1087, Oberkondukteur Ludwig C. erzielte, 980 Stimmen.

Bei der W. C. B. erhielt unser Genosse Josef S. a. f. e. r., Lokomotivführer in Prag-Bubna, 8809 und Genosse Wenzel T. r. u. f. a., Werkstättenarbeiter in Komotau, 3992 Stimmen. Die Kandidaten des deutsch- und tschechischen Nationalen „Mischmaßes“ bekamen 2118, die Separatisten 885 Stimmen. Die Christlich-sozialen vereinigten auf sich nur 42 Stimmen!

Stationsdiener und Portiere der Wiener Stadtbahn!
Die Einzählungen und Diskussionen finden allmonatlich den ersten Dienstag und Mittwoch um 8 Uhr nachmittags im Eisenbahnerheim, Klubzimmer Nr. 1, statt. Zahlreiches Erscheinen ist Pflicht der Kollegen!

Aus dem Bereich der I. I. Staatsbahndirektion Olmütz. Bei der Aenderung des Ferngüterzugsverkehrs ab 1. Jänner 1914 ergab sich, daß die Züge der Strecke Hannsdorf—W. Lichtenau verlegt wurden, und zwar wurden sämtliche drei Güterzüge in die Nacht verlegt, so daß der erste um 12 Uhr 40 Minuten nachts, der zweite um 3 Uhr 48 Minuten früh, der dritte um 6 Uhr 52 Minuten früh von Hannsdorf abgeht.

Da die Güterzüge von W. Lichtenau nicht dementsprechend geregelt wurden, so hat sich ergeben, daß die Lokomotiv- sowie die Zugmannschaft in W. Lichtenau, respektive Grulich Ruhepausen hatte. Infolgedessen mußte in Grulich eine Kaserne errichtet werden, was ja ganz in Ordnung war. Nur hatte es mit derselben das Mäheur, daß um zwei Betten zu wenig waren, zum Beispiel es sind in derselben fünf Betten, welche für die Zugmannschaft genügen, aber für die Lokomotivmannschaft waren keine Betten vorhanden.

Doch da weiß man sich bei der I. I. Direktion gleich zu helfen. Da wird einfach ein Dienstschreiben herausgegeben, worin angeordnet wird, daß die Lokomotivmannschaft um 3 Uhr 30 Minuten nachmittags bei Ankunft der Zugmannschaft die Kaserne zu verlassen hat, obwohl dieselben erst um 6 Uhr 11 Minuten abends den Dienst antreten. Nun verfährt man sich in die Lage des Lokomotivpersonals, bei einer Temperatur von 20 Grad Rälte diese 2 1/2 Stunden ohne Obdach zubringen. Was das auf die Straße gejagte Personal dann anfangen muß, braucht nicht erst aufgefärlt zu werden, es muß ins Gasthaus gehen und ohne eigenes Verschulden den § 25 der Dienstordnung übertreten.

Es ergab sich, daß dieser Ferngüterzugsverkehr anstatt eine Beschleunigung, eine Verzögerung des Bruttos und einen riesenhafte Platzmangel in Hannsdorf verursachte. Dadurch fand sich die I. I. Staatsbahndirektion Olmütz veranlaßt, den Dienstturnus am 20. Februar 1914 neuerdings abzuändern, und zwar daß anstatt des Zuges 378 Zug 886 verkehrt, ergibt sich, daß die Zugmannschaft, welche mit Zug 722 von Geiersberg ankommt und seit dem Vortag um 6 Uhr 52 Minuten vormittags die Domizilstation verlassen und die ganze Nacht hindurch Dienst gemacht hat, in Ermangelung einer Kaserne wieder zu schlafen noch sich zu restaurieren vermag. Sie sind infolgedessen gezwungen, das Gasthaus aufzusuchen. Dasselbe ergeht auch dem Personal bei Zügen 371 bis 374, wo dieselben 2 Stunden 27 Minuten ohne Obdach sind. Das Personal des Zuges 375 muß mit Zug 374 von W. Lichtenau nach Grulich zurückfahren, um in die Kaserne zu gelangen.

Diese Schwierigkeiten wären gehoben, wenn die Kaserne in W. Lichtenau wäre, was auch von den Direktionsorganen bei Erstellung des Turnusses verprochen wurde und das Personal den Turnus auch nur unter dieser Bedingung annahm.

Durch das Nichthalten des Versprechens ist die Lokomotivmannschaft der Güterzüge um so mehr in Mitleidenschaft gezogen, da in Grulich dieselben in der am Perron befindlichen Zugmannschaftskaserne angewiesen sind und beim Tag fortwährend durch den Zugverkehr gestört werden. Infolgedessen muß die Lokomotivmannschaft den vor sich habenden 13stündigen Dienst unausgeruht antreten.

Da infolge Platzmangel in Hannsdorf von der I. I. Direktion die Anordnung getroffen wurde, daß Zug 1085 am Vortag um 9 Uhr 17 Minuten abends nach Heinrichsdorf verfahren werden muß, erblidete das Personal keine ökonomische Bebarung. Von dem übrigen wollen wir vorläufig schweigen.

Nachdem das Personal durch den Vorgang, besonders in der letzten Zeit, bei den Turnuserstellungen erkennen muß, mit welchen Argumenten die I. I. Direktion aufwartet, da die meisten Turnusse der Zugs- sowie der Lokomotivmannschaft den Vorschriften der Dienst- und Ruhezeiten widersprechen, wäre endlich zu wünschen, daß sich das Personal fest zusammenschließt, um den notwendigen Einfluß bei Erstellung der Dienstturnusse zu erreichen.

Korrespondenzen.

Böhmisch-Leipa. (M a j u r.) Das gesamte Personal der Station Böhmisch-Leipa-Stadtpark ruft dem scheidenden Herrn Vorstand Johann Prokop, anlässlich seiner Veretzung nach Prag, ein herzliches Lebewohl zu. Herr Prokop verstand es, sich während seiner kurzen Amtszeit die volle Achtung und Anerkennung des Personals zu sichern und hat die Veretzung desselben ein allgemeines Bedauern unter dem Personal hervorgerufen. Möge es Herrn Prokop vergönnt sein, auch in seinem neuen Wirkungskreis noch recht viele Jahre glücklich und zufrieden zu verleben.

Bodenbach. (Unglücksfall.) Am 18. März verunglückte bei Ausübung des Dienstes der Platzmeister Josef Frieslich. Frieslich wurde von einem rollenden Reichsstiel der königlich tschechischen Staatsbahnen niedergestoßen und überfahren. Das Begräbnis des Verunglückten fand am 21. März unter zahlreicher Beteiligung des Personals und der Bevölkerung statt. Der Verstorbene war Mitglied unserer Organisation und hinterläßt eine Witwe mit zwei unversorgten Kindern. Allen jenen, die sich am Leichenbegängnis beteiligen konnten, wird auf diesem Wege der herzlichste Dank ausgesprochen. Wir werden dem Verstorbenen jederzeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Höfelsdorf. (Abschiedsfeier.) Am 11. März fand hier anlässlich der Veretzung des Herrn Adjunkten Künzli eine Abschiedsfeier statt. Obwohl der Herr Adjunkt nur zwei Jahre als Vorstand war, so hat er sich doch während dieser Zeit durch sein offenes und humanes Vorgehen, die Liebe und Achtung aller Untergebenen und Nebenmenschen erworben. Streng im Dienst gegen sich und seine Untergebenen, jedoch ruhig und einflussvoll sowohl bei Belehungen als auch bei Verfehlungen seiner Untergebenen. Nur ungern sieht das Personal diesen Vorstand ziehen, doch geben sie sich der berechtigten Hoffnung hin, daß Herr Künzli auch in seinem neuen Wirkungskreis viele treue und ehrliche Freunde sowohl unter seinen Kollegen als auch unter seinen Untergebenen finden wird. Das Personal der Station Höfelsdorf und Umgebung wird Herrn Künzli stets in dankbarer Erinnerung behalten.

Iglau. Am 11. März d. J. vor Mitternacht wurde im hiesigen Bahnhof der Gestieher Josef S. a. f. e. r. während des Stuppelns der Wagen getötet. Dieser Vorfall ist geeignet, eine Kritik der am Iglauer Bahnhof herrschenden unhaltbaren Verhältnisse auszulösen. Vor allem die Gleisplanlagen, welche voll Löcher sind, die gerabigt als „Wolfsböhlen“ betrachtet werden können, die den Zweck verfolgen, die Verschubbediensteten hineinfallen zu lassen. Die Verschüttung der vielen und lebensgefährlichen Läder und „Sutten“ würde reichlich etwas Geld für Arbeiterlöhne kosten! Und um dieses Geld handelt es sich eben, denn es muß ja gespart werden. Auf jenem Gleise, wo der Unfall sich ereignete, befindet sich auch die Brückenwage, deren Plattform höher ist als die obere Gleisfläche, so daß der Reibenschieber, welcher zwischen die rollenden Wagen gehen muß, und auf den Boden unter seinen Füßen nicht aufpassen kann, sehr leicht stolpert. Das ist eine Tatsache, welche am Iglauer Bahnhof den Titel „Verstärker“ trägt und der infolge der „schönen“ Dienstverteilung des Lokomotivpersonals bei den Referaten nur noch gefährlicher

Abonniert die Arbeiterpresse.

wird. Hat doch das Lokomotivpersonal dank der Verdienste des Herrn Reichsleiters um das allerheiligste Sparsystem stets „bloß“ drei Tage und sodann stets zwei Nächte nacheinander Dienst. Dabei soll das Personal nicht „damisch“ werden! Freilich aber gibt es auch Ruhezeit. Ein sehr bekannter, schneidiger Plakmeister, welcher schon im Jahre 1907 die „Passive“ brechen wollte, läßt mitunter einen Personenzug vorbeiziehen, ohne daß jemand wüßte, warum und zu welchem Zweck. Man glaubt deshalb, damit das vorbeiziehende Lokomotivpersonal ein gutes Stündlein genießen könne, und ist beinahe geneigt, alles andere, sogar die großen Gefahren für Menschenleben, zu vergessen. Nur die verfluchten „Noten“ geben keine Ruhe, trotzdem „wieder einer“ niedergefahren wurde.

Jägerndorf. (Ein glänzender Sieg der Organisation.) Die Wahl in den Zentralausschuß der Krankenkasse des Ölmüher Direktionsbezirks brachte der Organisation einen schönen Erfolg. Ausgegebenes Stimmzettel 3680, ausgefüllte 2765, leere 881, ungültige 34, sozialdemokratische Stimmen 2673.

Die Deutschnationalen und Christlichsozialen zogen es diesmal vor, keine Kandidaten aufzustellen, und gaben die Parole heraus, leere Stimmzettel abzugeben, weil sie es schon ahnten, welche schämliche Niederlage sie davontragen. Daß von den 881 leer abgegebenen Stimmzetteln zumindest ein Drittel wegfällt, ist selbstverständlich; somit reduziert sich ihre Stimmenzahl bedeutend, und ein genaues Resultat ihrer Stärke läßt sich überhaupt nicht feststellen. Aber eines steht fest, daß die Eisenbahner im Ölmüher Direktionsbezirk zur sozialdemokratischen Organisation Vertrauen haben und dafür sorgen, daß die christlichsozialen und deutschnationalen Christbäume nicht in den Himmel wachsen.

Kaden-Brunnersdorf. (B. E. B.) Der „Eisenbahner“ Nr. 7 vom 1. März d. J. brachte eine Korrespondenz aus der Station Brunnersdorf B. E. B., in welcher mitgeteilt wird, daß der Telegraphist S. den Wächter S. im Dienste als Revisor kontrollierte. Nun hat sich in letzter Zeit in genannter Station das Gerücht verbreitet, daß diese Korrespondenz in der Konsumvereinsfiliale in Brunnersdorf beraten und fertiggestellt wurde. Demgegenüber wird festgestellt, daß diese Behauptung auf Unwahrheit beruht, und wird der Urheber dieses Gerüchtes insoweit als Lügner erklärt, bis er vor Gericht den Beweis hierfür erbringt. **Matheß, Lagerhalter.**

Kranichsfeld. Herr Bahnmeister Thüringer hat sich Eigenschaften angeeignet, welche man unter gewöhnlichen Sterblichen „Selteneren“ nennt. Da es vorkommt, daß alle darunter leiden müssen, so wollen wir den Herrn Bahnmeister vorläufig aufmerksam machen, den Bogen nicht allzu straff zu spannen, sonst wären wir gezwungen mit verschiedenen Reklamationen an die Öffentlichkeit zu treten, was ihm gewiß nicht angenehm sein wird. Die Kellerangelegenheiten mit der Kanalisierung wollen wir heute nicht näher beleuchten, doch verlangen wir eine anständige Behandlungsweise.

Die Betroffenen.

Oberdorf. Nach zehnwöchiger Maulperre, während welchem Zeitraum das Organ der Reichsbündler, der „Deutschnationale Eisenbahner“ ehrenfeste, treudeutsche Wacht an der Seite der Buchdruckereibesitzer hielt, und nach echter Kapitalistenmoral, solidarisch Schulter an Schulter mit ihnen zur Niederringung der um ein größeres Stück Brot kämpfenden Gehilfenenschaft foßt, ist ihm nun endlich der Maulkorb wieder abgenommen und sein Metier, das öffentliche Verleumdungen wieder frei gegeben. Alle Schleißen sind nun in der Matrosengasse geöffnet, um den angeammelten Urat zum Abfluß zu bringen. Kübelweise wird da geschöpft, damit der Gestank hinauskommt und in alle Winde verbreitet wird. Es wäre nicht mit rechten Dingen zugegangen, wenn wir Oberdorfer Sozialdemokraten, die wir uns einer besonderen Wertschätzung bei den Reichsbündlern erfreuen, dabei nicht bedacht worden wären. So belamen wir denn auch eine Priße davon. Wir wollen es jedoch gleich vorweg sagen, daß wir dem böswilligen blöden Geschreibsel — der Trottel von einem Einsender hat keine Ahnung von Parteiflässe und dergleichen Dingen — keine weitere Beachtung schenken würden, wenn demselben nicht die Absicht zugrunde läge, Mißtrauen gegen unsere Vertrauensmänner unter den Eisenbahnbediensteten zu erzeugen. In einer Notiz der Folge 2 vom 10. März werden im Zusammenhang mit einer privaten Angelegenheit der Frau unseres Ortsgruppenleiters verdächtige Anspielungen auf die Kassenführung gemacht. Ohne uns weiter darauf einzulassen und ohne uns, das sei ausdrücklich hervorzuheben, in die privaten Schuldenmachereien der Frau St. einzumischen, stellen wir den Tatsachen gemäß folgendes fest: Genosse St. mußte in letzter Zeit die bedauerliche Erfahrung machen, daß ihm seine Ehegattin in puncto Geldgebarung durch Schuldenmachereien zc. zu hintergehen trachtete. Er traf hierauf sofort alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen durch Bekannmachung in der Presse zc., um andere Leute vor Schaden zu bewahren, indem er öffentlich erklärte, daß er für derartige Schulden nicht mehr aufkomme. Der gemeinschaftliche Haushalt wurde aufgegeben. So der Sachverhalt. Jeder objektiv denkende und gerecht urteilende Mensch wird zugeben, daß Genosse St., um sich und andere Leute vor Schaden zu schützen, in ehrenhafter Weise gehandelt hat. Aber was gelten den „Deutschnationalen“ Objektivität, logisches Denken, gerecht urteilen. Für sie sind dies unverständliche Begriffe und es wäre müßig, sie ihnen begreiflich machen zu wollen. Wurde doch ihrem geistigen Führer, dem Herrn Ertl vom Wiener Landesgericht das Zeugnis ausgestellt, daß ihm die Fähigkeit mangelt, eine Sachlage richtig beurteilen zu können. Wenn schon der Führer so beschaffen ist, wie soll man dann von den von ihm Beleit-hammelten anderes erwarten.

Was nun die Ortsgruppenkassette anbelangt, so stellen wir ebenfalls fest, daß dieselbe in keinerlei Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Kasse befindet sich in vollster Ordnung und trifft niemand ein Schaden. Die blaugelben Unternehmerruchte könnten vom Glück reden, wenn ihre Kassen überall so in Ordnung wären. Wie oft konnte man nicht schon feststellen, daß da und dort mit den Geldern der Reichsbundflaffen Sauererien, Schweinschmaufereien zc. veranfaßt wurden, und solcher Art die Mitglieder um ihre eingezahlten Beiträge kamen. Der deutschnationale „Eisenbahner“ samt dem „Reichsbund“, durch dessen verräterisches Treiben die gesamte Eisenbahnerschaft schon um Millionen von Kronen an Einkommenverbesserung geschädigt worden ist, täte besser, sich um seinen Redakteur R. Wittmann besser umzuschauen, statt sein Nießhorn in private Familienangelegenheiten anders gefinnter Menschen zu stecken. Sie würden sich da manche Plamage ersparen und das könnte ihnen bei der Fülle derselben, die sich die Herrschaften schon zugezogen haben, wahrlich nicht schaden. Menschen, die gegenüber der Allgemeinheit mit so viel Schuld beladen sind, werden dies jedoch niemals tun. Gaben sie doch stets ängstlich darauf bedacht zu sein, daß die Aufmerksamkeit so viel als möglich von ihrem schändlichen Treiben abgelenkt und die von ihnen am Karrenstill Geführten mit anderen Dingen beschäftigt werden. Gerade das Verhalten des „Deutschen Eisenbahner“ während des Lohnkampfes der Buchdrucker ist bezeichnend dafür, und nötigt den gelben Pechfäßer jetzt mehr denn je, so laut als möglich nach dem Grundhahn zu peltern: „Galtet den Dieb“, damit die gelangerten Mitglieder nicht topfschau vor den letzten Vorkommnissen in der Hauptleitung (siehe Redakteur Wittmann) werden.

Planina. (Stationsvorstand Smerju.) Wir haben im „Eisenbahner“ Nr. 4 vom 1. Februar 1914 über den Herrn Stationsvorstand Smerju in Station Planina einige Tatsachen geschrieben, welche dem Herrn nicht angenehm sein dürften. Herr Smerju tut nun suchstufelsmild herumschnupern, um den Einsender herauszufinden. Auch sagt er, „daß, was in der Zeitung steht, ist alles erlogen“.

Demgegenüber erklären wir, daß wir gern bereit sind, dem Herrn Smerju im Gerichtssaal den Beweis für unsere Behauptungen zu erbringen. Der Einsender ist außer der Reichsphäre des Herrn Smerju, deshalb sind seine Schnüffelreien und Andeutungen gegenüber den dortigen Personen nicht am Platze. Als Stationschef sollten Sie doch zumindest wissen, daß für den Inhalt einer Zeitung immer nur der verantwortliche Redakteur gerichtlich belangt werden kann, dessen Adresse auf der letzten Seite in unserem Fachblatt zu lesen ist. Also Mut Herr Smerju.

Simmering. (Werktätte.) Am 24. März d. J. verunglückte der 60jährige Gusspufer Josef Wichtart in der Simmeringer Werkstätte dadurch, daß die Aufzugstette riß und Wichtart Verletzungen am Körper sowie am Fuße beibrachte. Nun gehören Unfälle in dieser Werkstätte schon fast zu Alltäglichkeiten und auch über diesen Unfall würde schweigend hinweggegangen, wenn die Begleitumstände nicht solche wären, daß sie eine Kritik geradezu herausfordern.

An jedem Aufzug, an jedem Kran ist ein Käseläßen angebracht, auf welchem man lesen kann, wenn er das letzte mal revidiert wurde. Auch in diesem Fall wurde der Aufzug laut Aufschrift im zehnten Monat 1913 revidiert. Und trotzdem war, wie behauptet wird, an dem Glied, welches sprang, ein alter Sprung zu bemerken. Wie werden nun diese kleineren Krane revidiert? Sie werden einfach mit dem vorgeschriebenen Gewicht auf 5 Minuten belastet und die Revision ist vorüber. Daß aber bei einer Revision auch eine gründliche Untersuchung der Kette erforderlich ist, scheint man hier nicht zu beachten. Es ist ganz gut möglich, daß, auch wenn ein Ketten-glied angebrochen ist, die Kette das vorgeschriebene Gewicht auf einige Minuten aushält und dann nach einiger Zeit bei geringerer Belastung reißt. Erst vor ganz kurzer Zeit bemerkten Arbeiter in der Lokomotivmontierung, nachdem sie einen Kessel mittels Krans in das Gefell gehoben hatten, daß die starke Kette gleich an zwei Gliedern bis zu drei Vierteln ihrer Stärke eingebrochen waren. Und diese Brüche waren alt. Dies zeigt, daß die Untersuchung ungenügend und nicht sachgemäß vorgenommen wird. Wenn man nun bedenkt, daß, wenn ein solches Ungeheuer von einem Kessel gehoben werden muß, drei bis vier Arbeiter unterhalb desselben arbeiten müssen, so ist es nicht mehr nachlässigkeit, sondern bodenlose Schlamperie, wenn Ketten in derartiger Zustand hierzu zur Verwendung gelangen. Wir werden nächstens noch mehr derartige Unfälle veröffentlichen müssen, wenn hier nicht Ordnung gemacht wird.

Simmering. (Werktätte.) Wie sich die hiesige Werkstättenleitung die Zeit zu vertreiben sucht, soll an Nachstehendem aufgezeigt werden.

Vor einigen Tagen ließ die Werkstättenleitung angeblich in Ausführung eines Ministerialerlasses bei mehreren Professionisten Werkzeuge einziehen. Zuerst kamen zwei Armaturendecker daran, die infolge der mannigfachen Arbeit, welche sie zu leisten haben, eine ganze Reihe von Spezialwerkzeugen benötigen. Hier fand irgendein geheimer Kopf, daß diese beiden mit einem Viertel der bisherigen Werkzeuge das Auslangen finden müssen und es wurden ihnen ungefähr drei Viertel ihrer Werkzeuge entzogen. Dafür kam ihnen jedoch als Gegenleistung je einen Metallhammer, eine ziemlich große Oelkanne, eine Schutzbrille und einen Pinsel. Da die beiden nun ohne Werkzeug beim besten Willen nicht arbeiten konnten, zerbrachen sie sich vergeblich den Kopf, was für eine Bestimmung wohl der überreichte Pinsel haben mag. Doch nicht einmal ihre Vorgesetzten, die doch die verschiedenen schönen Instruktionen in- und auswendig kennen müssen, konnten hier Bescheid geben. So ließ man die Leute mehrere Stunden auf bessere Zeiten warten und da man doch wieder Arbeit von ihnen benötigte, gab man ihnen schließlich ihr Werkzeug wieder. Da es aber bei einer Dummheit absolut nicht sein Bewenden haben darf, so wurde diese Prozedur fortgesetzt. Zunächst kam eine Schmiedepartie daran, der man ebenfalls die Hälfte gerade der nötigsten Werkzeuge wegnahm. Als man auch hier nach vierstündigem Warten zur Einsicht kam, daß ohne Werkzeug keine Arbeit geleistet werden kann, brachte man die Werkzeuge wieder retour.

Nun mußte noch eine Lastwagentischlerpartie diesem Studium unterworfen werden. Nachdem man dieser Partie den größten Teil des Werkzeuges entzogen hatte, gab man ihnen einige Sachen, die für Möbelschleifer gut, für Reparatur von Lastwagen jedoch nicht zu brauchen sind. Die Tischler freuten sich schon, daß sie nun anstatt der schweren Arbeit bei den Lastwagen leichte Möbelschleiferei bekommen werden, und trugen sich schon mit dem Gedanken, daß sie wohl hauptsächlich Kasten anfertigen werden, in welchen derartige Verfürgungen zum ewigen Angedenken aufbewahrt werden sollen. Da man jedoch mittlerweile zur Ueberzeugung kam, daß für derartige Dinge nicht Kasten, sondern nur Papierkörbe benötigt werden, und daß man mit einem 8 Millimeter starken Bohrer absolut kein 20 Millimeter starkes Loch bohren kann, gab man auch dieser Partie die Werkzeuge wieder retour. Das Ganze schaut auf den ersten Blick so aus, als ob dies ein Aprilscherz wäre. Es ist dies jedoch eine nackte Tatsache, die uns zeigt, zu was man im Ministerium und bei der Direktion akademisch gebildet und teuer bezahlte Leute anstellt. Jeder halbwegs denkende Unternehmer sucht die Produktion durch Beschaffung entsprechender Werkzeuge zu steigern. Bei der Bahn setzt sich irgend ein Schwachkopf etwas ins Hirn hinein und flugs muß es durchgeführt werden, ganz gleichgültig, ob es im Interesse der Bahnverwaltung gelegen ist oder nicht. Aber nicht nur die Bahnverwaltung ist durch derartige Dummheiten geschädigt, sondern auch zum großen Teil die Arbeiter. Durch derartige Spielereien hindert man auch die Arbeiter, die doch im Afford arbeiten, am Verdienen; ja es geht sogar das Gerücht um, daß gerade dies das Leitmotiv sein soll.

Das Parlament hat in den letzten Jahren ziemlich hohe Beträge für Verbesserungen der Bediensteten und Arbeiter bewilligt. Wenn nun die Arbeiter im Ministerium nachfragen, was eigentlich mit dem bewilligten Gelde ist, dann erfahren sie, daß es seiner Bestimmung schon zugeführt wurde. Wenn dann die Betroffenen Zweifel geltend machen und erklären, daß sie doch nichts bekommen hätten, heißt es einfach: „Ja, dann haben es halt andere bekommen.“ Bei derartigen Dingen, wie sie in der Simmeringer Werkstätte durchgeführt wurden, wirft sich einem unwillkürlich die Frage auf: Sind das die anderen, die das Geld bekommen, die derartige Spielereien aushecken? Fast scheint es so zu sein.

Sporitz. (Todesfall.) Dieser Tage starb unser Genosse Josef Tokauer, pensionierter Heizer, im 46. Lebensjahr. Der Verstorbene war Mitglied des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich und ein treuer und eifriger Agitator unter dem Lokomotivpersonal. An seiner Waise trauerten außer den zahlreich erschienenen Genossen und Kollegen seine Frau und acht unbesorgte Kinder. Die Ortsgruppe verliert in ihm einen treuen Mitkämpfer, den wir jederzeit ein treues Angedenken bewahren werden.

Leßten. (Raschau-Oberberger Eisenbahn.) Einen glänzenden Sieg haben die Eisenbahner bei der R. O. E. zu verzeichnen. Bei der Wahl in die berufsgenossen-

schaftliche Unfallversicherungsanstalt entfielen auf den von dem Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsverein aufgestellten Kandidaten Genossen Fiala 1238 Stimmen, Erbsmann Brojda 1246 Stimmen. Auf die vereinigte Reichsbundbeamtenkandidaten entfielen: Inspektor Rudolf Lamich, 996 Stimmen, Ingenieur Otto Hermann 993 Stimmen. Trotz der vielen Ungeheuerlichkeiten und des Terrors einzelner Organe ist es den Eisenbahnbediensteten gelungen, ihre Vertreter durchzubringen. Es ist unbedingt notwendig, auch noch die Krankenkasse von solchen „Bedienstetenvertretern“ zu befreien, damit die Mitglieder in diesen Instituten ihre Rechte gewahrt haben. Einen schönen Beweis haben wir Kollegen geliefert, wie man durch Einigkeit siegen kann. Also nur immer weiter auf den einmal betretenen Pfad und wir werden doch die Fesseln sprengen, die wir bis jetzt getragen haben.

Leßten. (Böhmische Nordbahn.) Wie wir bereits vor kurzem erwähnt hatten, daß in unserer Station noch so manche Uebelstände herrschen, wollen wir heute an einigen Beispielen zeigen, und damit niemand glauben darf, daß wir nur deshalb schreiben, damit etwas in der Zeitung steht, wollen wir uns diesmal jeder Kritik enthalten, und die betreffenden Uebelstände kurz anführen, respektive um deren Beseitigung ersuchen.

Erstens fehlt ein entsprechender Zugangsweg zum Heizhaus, wo die Angehörigen der Bediensteten das Mittagessen bringen sollen. Zweitens sollte die Wasserleitung bis zum Heizhausgebäude reichen, damit die Bediensteten in der heißen Jahreszeit das nötige Trinkwasser nicht immer erst im Stationsgebäude holen müssen, wobei sie die ganze Geleisanlage passieren müssen. Drittens könnte für die schnellere Abhilfe des Regenwassers innerhalb der Geleisanlagen wohl besser gesorgt werden, damit dieselbe nicht nach jedem Regentwetter wie eine Sumpflandschaft aussieht. Das Schuhwerk der Bediensteten muß ja direkt zugrunde gerichtet werden, wenn der Bahnhof bei jedem Regentwetter einem Morast gleicht. Um baldige Abhilfe wird gebeten.

Wollersdorf. (Staats-eisenbahngesellschaft.) Mit Ramsageduld warteten die Oberbauarbeiter dieser Strecke auf den Tag, wo endlich die langersehnte und so oft versprochene Lohnaufbesserung erfolgen sollte. Viele arme Familienbäter freuten sich auf die verheißene Lohnerhöhung, um endlich sich um den Mehrverdienst ein oder zwei Laib Brot mehr kaufen zu können. Doch wie arg war die Enttäuschung dieser armen Teufel, als statt der mit Sehnsucht erwarteten Lohnaufbesserung eine Reduzierung des Lohnes durch Aussetzen in der Arbeit erfolgte. Bei all diesem Jammer haben die Bahnerhaltungs- und Oberbauarbeiter in dieser Strecke nicht einmal den ortsüblichen Taglohn. Der Anfangslohn beträgt für den Bahnarbeiter Kr. 2.40, der ortsübliche Taglohn ist mit Kr. 2.50 festgesetzt. Zudem sind die Wohnungen und Lebensmittel durch den Aufenthalt vieler Wiener Familien bedeutend im Preise gestiegen. Viele dieser armen Teufel hausen in Wohnungen, die jeder Beschreibung spotten. Die Schweine und Geflügel der Wohlhabenden sind in besseren und luftigeren Räumen untergebracht, als die Familien der Bahnarbeiter. Und für diese Glendlöcher muß der Mann noch 12 bis 14 Kr. monatlich Mietzins zahlen. Manche dieser armen Teufel, die überhaupt nichts besitzen und nur auf den Taglohn angewiesen sind, gehen in erbettelten oder geschenkten Kleidungsstücken herum. Der Hunger ist dort ein beständiger Gast. Wir wollen unseren Mitmenschen einmal die Tagesrechnung eines Arbeiters von dieser Strecke aufzeigen. Eine Familie von fünf Köpfen braucht: für Frühstück 35 S., für Mittag 1 Kr., für Nachtmahl 45 S., täglich für Brot 40 S., macht zusammen Kr. 2.20. Wo ist das Geld für Wäsche, Kleider, Wohnungszins, Beheizung, Beleuchtung u. s. w.? Würden da nicht gulherzige Menschen mit verschiedenen Ueberbleibseln nachhelfen, so müßten oft die Familienmitglieder splitternaht herumlaufen. Trotz alledem haben sich die Oberbauarbeiter nicht ganz entrechtet lassen, sondern haben den Weg zur Organisation gefunden, um ihr Elend und Not durch ein geeinigtes Vorgehen zu mildern. Sie hoffen, daß durch ihren Notschrei die Aufmerksamkeit auch auf sie gelenkt wird.

Wolfsberg. Der bekannte Spaterlaß zeitigt immer fühlbarere Formen. Es ist unglaublich, was da alles ausgefüllt wird um zu zeigen, daß man vielleicht noch besser sparen kann, als es die k. k. Direktion verlangt. Kam da unlängst ein Zugführer mit Zug 1842 an, und mußte derselbe zu seinem größten Erstaunen den Zug N (Kienzberger Zug) führen, um nachmittags seine turnusmäßige Tour wieder fortzusetzen. Indessen konnte der Referenzzugsführer, welcher eigentlich diesen Zug führen sollte, wieder nach Hause gehen. Abends hatte der Referenzzugsführer den Zug 1846 zu führen. Der Zugführer vom Zug 1842 mußte den Zug N, da er zwischen zwei turnusmäßigen Touren fällt, gratis führen. Dagegen konnte sich der Referenzzugsführer nach der neuesten Auslegung des Gebührensregulativs für Zug 1846 nur ein halbes Fahrtaggeld verrechnen. Also wieder ein halbes Fahrtaggeld erparat, Gott sei Dank! Die Bediensteten verwahren sich entschieden gegen eine derartige, höchst ungerechte Ausbeutung. Die im Turnus vorgeschriebenen Diensttoure sind aufreibend genug für das Personal, und wenn es die Herren vielleicht nicht glauben wollen, dann laden wir dieselben höflichst ein, nur einmal einen neun-tägigen Turnus mit durchzufahren und sich an der Dienst-abteilung aktiv beteiligen zu wollen. Der Begriff von der „wirklichen Dienstleistung“ des Personals wird dann ein wesentlich anderer, und auch die Entlohnung über eine derartige Kommandierung als sehr wohl berechtigt erscheinen lassen. Wir hoffen jedoch, daß derartige Kommandierungen in Zukunft nicht mehr vorkommen werden. Sollte dies aber trotzdem noch der Fall sein, nun gut, wir wissen dann, wohin wir uns zu wenden haben. Zum Schluß wollen wir noch bemerken, daß an dieser Kommandierung höchstwahrscheinlich jener Bedienstete eine beeinflussende Rolle spielte, der sich voriges Jahr einen „Qualifikationschnupfen“ holte, und jetzt wahrscheinlich auf der Suche nach einem heilkräftigen Medikament ist.

Versammlungsberichte.

Die „Wohnungsfürsorge“ bei den österreichischen Staatsbahnen.

Die Mieter der Wiener Probifikonsfondshäuser Lehstrasse und Klosterneuburgerstrasse versammelten sich am 28. März in Passenhubers Saallocalitäten, XX, Dresnerstrasse, um gegen die neueste Verfügung der Bahnverwaltung auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge Protest einzulegen. Sämtlichen Witwen und Bediensteten, die eine Wohnung in den Fondshäusern inne haben, wird gekündigt werden. Weil ihre Männer sich im Dienste der Eisenbahn den Tod oder den Heim dazu holten, will man die Hinterbliebenen aufs Pflaster setzen. Die beabsichtigte Maßnahme rief unter dem Personal eine ungeheure Empörung hervor, die in der von zirka 500 Personen besuchten Versammlung auch gebührend zum Ausdruck kam.

Unmittelbar nach der Eröffnungsansprache durch die Genossin Münzler von der Frauenorganisation des XX. Bezirks langte die Nachricht ein, daß die Staatsbahndirektion die Kündigungsmäßregel „als irrtümlich gegeben“ bereits wieder zurückgezogen habe. (Muse: Schöner Irrtum das!)

Unter jürmischer Zustimmung gibt Genossin Münzler der Meinung Ausdruck, die Eisenbahnbehörde scheine den „Irr-

zum erst wahrgenommen zu haben, als ihr durch unsere Vertreter der Standpunkt der Mieter mit der gebotenen Deutlichkeit klar gemacht wurde. Genossin Schuler gibt an, daß in den Personalfürsorgern der Nordbahn schon gegen einige Witwen mit der Kündigung vorgegangen wurde. Diese mögen dann mit ihren Kindern in den nahen Donaueben darüber nachdenken, warum die Personalfürsorge zu den Wohlfahrtsvereinigungen gehören. (Erregung.) Genosse Kneidinger schildert den Werdegang der Wohnungsfürsorgeaktion. Der Stillstand in der Bauwirtschaft findet darin seine Erklärung, daß die Kapitalien des Fonds hauptsächlich in Renten angelegt sind und der Verkauf infolge tiefen Kursstandes mit großen Verlusten verbunden wäre. Die weiteren Bauten, bei denen auch auf die Provinz Rücksicht genommen werden muß, können nur aus den laufenden Einnahmen bestritten werden.

Genosse Schnobrich weist an der Hand von Beispielen auf die Schwierigkeiten hin, die die mit Rechten hiefmütterlich bedachten Mitglieder des Provisionsfondsausschusses zu bewältigen haben.

Hierauf ergeht, lebhaft begrüßt, Genosse Tomajitz das Wort. Es sei eine der größten Sorgen der Staatsbahnverwaltung, daß unter ihrem Personal ja keine Ruhe einzieht. Raum hat sich die Aufregung über eine unbillige Verfügung etwas gelöst, kommt schon wieder eine womöglich noch unbilligere. Der Vorwurf, daß wir das Personal verheken, trifft uns ganz ungerechtfertigt. Die Verwaltung besorgt das Verheken schon selbst, und zwar so gründlich, daß wir uns keinen besseren Agitator wünschen können. Die Planlosigkeit, die bei unseren Eisenbahnern herrscht, äußert sich auch auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge. Bei Ausschüttung der Grundbesitzeranteile wäre so mancher Baugrund um 50 bis 100 Prozent billiger zu bekommen gewesen. Doch bei uns läßt der Bürokratismus kaufmännische Regungen nicht aufkommen.

Die Tatsache, daß man bei dem Bau der Alpenbahnen sich wohl einen richtig gehenden, wirklichen Erbschaft vertrieben, aber auf Wohngelegenheiten für das Personal vergessen hat, kann durch das ganze bei den Eröffnungsfeierlichkeiten in Mengen verschwendete Weiswasser nicht aus der Welt geschaffen werden. Es darf aber auch nicht verschwiegen werden, daß die Interessiertheit der Bediensteten zu einem großen Teil die heute bestehenden schlechten Verhältnisse mitverschuldet hat. Sollten die Vertrauensmänner etwas Meinungsverschiedenes erreichen, so müssen sie den nötigen Rückhalt haben. Und den gibt nur eine nach innen und nach außen stark gefestigte Organisation. Nachdem noch Genosse Innerhuber das ganze Vergehen der Christlichsozialen auf dem Gebiet der Wohnungspolitik kritisch beleuchtet hatte, schritt man zum Schluß der Versammlung. Mit einem kräftigen Appell an die Eisenbahnerfrauen, sich dem Geist der Zeit nicht zu verschließen, erklärte Genossin Mungler um 11 Uhr nachts die Versammlung für beendet.

Die Verschlechterungen bei der Südbahn.

In der Nummer 9 vom 20. März haben wir bereits über eine größere Anzahl von Versammlungen berichtet, wo vom gesamten Personal der Südbahn gegen die geplanten Verschlechterungen lebhaft protestiert wurde. Im Verlauf der vergangenen Woche haben in folgenden Domizilstationen der Südbahn noch weitere Protestkundgebungen stattgefunden: in Wiener-Neustadt, Laibach und Klagenfurt, Wloggnitz, Meidling, Bozen, Lienz und Austerlitz, wo Genosse Sondl referierte. In sämtlichen Versammlungen, die alle stark besucht waren, gaben die Teilnehmer durchgezogene Zwischenrufe kund, daß sie unter keinen Umständen die geplanten Verschlechterungen ruhig hinnehmen werden. Die Zentrale wurde aufgefordert, der Generaldirektion der Südbahn den Standpunkt der Zugbegleiter zur Kenntnis zu bringen.

Demonstrationsversammlung der Bahnerhaltungsarbeiter. Am 5. März l. J. hielten die Bahnerhaltungsarbeiter des Staatsbahndirektionsbezirkes Wien neuerlich eine sehr erregte, von achthundert Personen besuchte Versammlung in den Stadtgärten ab, in der die Deputation, die beim Staatsbahndirektor Dr. Kolisko wegen der Zurücksetzung dieser Arbeiter schied, ihren Bericht erläuterte. Die Verichterstattung selbst war sehr trocken. Für die Arbeiter der Bahnerhaltung gibt es anscheinlich Lohnvorteile; für Wien 20 S., für die Provinz 10 S. Eine Grundlohnhöhung von 20 S. ist nur in Wien durchgeführt worden. Es ist sehr unklar, ob ein Härtenausgleich möglich ist. Möglich ist es vielleicht, den Vorarbeitern die ganze Verwendungszulage im Betrag von 40 S. zu gewähren; hingegen steht die Frage, ob die Professionsisten mit den Werkstättenarbeitern gleichgestellt werden. Die Forderung der qualifizierten Hilfsarbeiter, die Lohnvorteile freistellen mit 2 1/2 Jahren freizugehen, ist neu und kann nicht behauptet werden. Kurz, das Eisenbahnmittelrum ist auf keinen Fall gesonnen, die durchgeführten Verschlechterungen aufzuheben oder wenigstens einzusparen zu mildern, trotzdem die ins Budget eingestellten 80 Millionen Kronen eigentlich eine Verbesserung der Lage der Arbeiter im allgemeinen herbeiführen bestimmt waren. Die Versammlung war über diesen Bericht sehr erregt und oft nahe daran, aufgelöst zu werden. Mit großer Anstrengung schafften die Genossen Hofbauer und Somitsch einigermassen Ruhe. Somitsch erklärte, daß es so weit kommen werde, daß sämtliche Arbeiter auf der Eisenbahn auf die Pensionen verzichten werden, um Bewegungsfreiheit zu erlangen. Dieser Bemerkung folgte stürmischer Beifall. Im Verlauf der Versammlung wurde insbesondere hervorgehoben, daß diese Versammlung als Solidaritätskundgebung für die Bahnerhaltungsarbeiter der Provinz zu gelten habe. Dies wurde auch in der einstimmig beschlossenen Resolution ausgedrückt.

Bernhardthal. (Versammlungsbericht.) Am 10. März fand in Bernhardthal eine von 170 Mann besuchte Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher die Personal-Kommissionsmitglieder Genossen Travniček und Kofinsek aus Lundenburg erschienen waren. Nachdem der Einberufer Genosse Schulke seiner Freude Ausdruck gab, daß die Versammlung so gut besucht ist, sprach Genosse Travniček in trefflicher Weise über die Bedeutung und Entwicklung der gewerkschaftlichen Organisation. Sodann berichtete Genosse Kofinsek über die Zustände bei den L. L. Staatsbahnen, insbesondere über die neuen Dienstverteilungen und hob hierbei hervor, daß es zu solchen Verschlechterungen nicht hätte kommen können, wenn das Versh. und Stationspersonal geschlossen in den Reihen der gewerkschaftlichen Organisation sich behaupten hätte. Sodann regten die Bernhardthaler Eisenbahner an, eine Aktion einzuleiten, damit im Ort ein Bahnarzt angestellt wird. In Bernhardthal sowie in den umliegenden Ortschaften befinden sich jetzt 500 Teilnehmer der Krankenkasse und müssen diese in Krankheitsfällen bereits um 6 Uhr früh aufstehen, um mit dem 8 Uhr früh in Hohenau eintraffenden Personenzug fahren zu können. Da der Hohenauer Bahnarzt, welchem die Bernhardthaler Bediensteten zugewiesen sind, nicht einmal einen Barterraum besitzt, müssen die Kranken selbst bei dem schlechtesten Wetter bis 8 Uhr in den Gassen Hohenaus die Zeit zubringen, denn erst um diese Zeit wird das Haus der dortigen Bahnärztin aufgesperrt. Mit dem um 10 Uhr vormittags in Hohenau anlangenden Zug treffen die Kranken den Arzt überhaupt nicht mehr zu Hause, weil dieser auch Fabrikarzt ist und um diese Zeit bis Mittag in der Fabrik ordiniert. Und wie kommen Kranke dazu,

sich die Fahrt zum Bahnarzt zu zahlen? Es geht doch nicht an, daß ein Erkrankter erst nach Lundenburg um die Freifahrt und von dort nach Hohenau zum Bahnarzt fahren muß. Die bei der Versammlung anwesenden Lokalkommissionsmitglieder Travniček und Böhm wurden aufgefordert, sich dieser Angelegenheit anzunehmen. Hoffen wir, daß in diesem Ort in Wäde eine größere Zahl unserer Organisation beitreten werden, zum Nutzen und zum Wohle unserer guten Sache.

Komotau. (Zugbegleiterversammlung.) Die Verschlechterungen auf der Buschtiehrader Eisenbahn sowie die Entlassungen und Reduzierungen in verschiedenen Gruppen des Personals hat unter demselben eine große Erbitterung hervorgerufen, die in der am 16. März 1914 in Georgs Gasthaus in Oberdorf stattgefundenen Versammlung der Zugbegleiter, die sehr stark besucht war, zum Ausdruck kam. Trotz des schlechten Wetters war um 2 Uhr das geräumige Vereinslokal so überfüllt, daß die später Kommenden sich mit den Nebenräumen begnügen mußten. Auf der Tagesordnung standen zwei Punkte: 1. Erstellung des Sommerplans, 2. Eventuelles. Es wurde Punkt für Punkt bis ins kleinste Detail erörtert und einer scharfen Kritik unterzogen, so daß die älteren Parteigenossen mit Befriedigung sagen konnten, die Zeit der Abrechnung mit der Verwaltung der V. G. B. sei nicht mehr ferne. Wäre Herr Oberrevident Schaffer als maßgebender Faktor der Verwaltung in der Versammlung gewesen, so wäre er sicher eines Besseren belehrt worden. Daß solche Maßnahmen, wie Reduzierungen der Partien, Aufseherverfürgung, schlechte Kafetern-Dienstleistungen, das Personal tief erbittern, ist selbstverständlich, wenn man sich die neue, von Herrn Schaffer vorgelegte Sommerturnusverteilung genau ansieht und diese prüft. Jeder, sei er, wer er will, muß zugeben, daß die neue Dienstverteilung mit 20 Partien nicht getarnt werden kann. Dies ist auch leicht erklärlich, wenn man bedenkt, daß in einer Strecke von 112 Kilometer die Touren 10, 12 und 18 Stunden mit darauffolgender sechs- bis achtfünftägiger Ruhezeit in Eger betragen. Rechnet man die Vorbereitungszeit, Verzögerungen, wie selbe an der Tagesordnung sind, das Reinigen, das Feuermachen in den Kafetern — oftmals ist nicht einmal ein trockenes Holz angelegt, so daß eine Stunde und mehr vergeht, ehe der Ofen bei den schlechten Kohlen warm wird — sowie die Zeit, die zum heftigsten warmen Essen einnehmen notwendig ist, von dieser langen Ruhezeit ab, so bleibt zum Ausruhen und Schlafen eine Zeit von höchstens zwei bis vier Stunden. Selbstverständlich rechnet unter Herr Oberrevident Schaffer mit solchen Umständen nicht, sonst hätte er dem Zugbegleitungspersonal eine solche Einteilung nicht vorlegen können. Diese Umstände sind allseits, in Subna, Falkenau und Komotau, bekannt, und laut Fahrordnung leicht durchführbar. Zum Beispiel Zug 157 als Sammelzug geht in Komotau um 5 Uhr früh ab und kommt um 6 Uhr 15 Minuten abends nach Eger. Gewiß sehr leicht und schön am Papier — aber wie sieht es in Wirklichkeit aus? Das zu beurteilen überlassen wir dem Personal selbst, das die Erfahrungen an eigenen Körper verspürt und durchgemacht hat. Verzögerungen, welche im Sommer von den vielen Expres, Schnell- und Personenzügen, welche die böhmischen Weltkurve verbinden, gemacht werden, werden immer zulezt und am empfindlichsten auf den Rücken des Güterzugpersonals überwälzt.

Nun wollen wir noch einiges über die Fähigkeiten des Herrn Oberrevidenten Schaffer mitteilen, der bei der Besprechung mit der Kommission einen Oberkondukteur fragte: Welches Brutto bromt mehr, das von der V. G. B. oder das von der L. L. Staatsbahn? Diese Frage zeigt deutlich, was das Zugbegleitungspersonal der V. G. B. für einen Abteilungsreferenten in der Person des Herrn Schaffer besitzt. Schon diese eine Frage des Herrn Oberrevidenten zeigt, daß die weisen und praktischen Herren nicht wissen dürften, daß eine Bremse mit vier Bremsrädern bei gleicher Ladung dieselbe Wirkung nicht hat, wie eine Bremse mit acht Bremsrädern. Um das zu erfahren, braucht Herr Schaffer bloß den jüngsten Kondukteur zu fragen. Nicht des Zugbegleitungs-personals ist es, nach den Beschäftigten der Versammlung sich zu verhalten, daß wir statt 29 Partien 81 bekommen, damit dem älteren Personal in Komotau, welches schon 17 und 18 Jahre auf der Bremse fahren muß, Rechnung getragen werden kann sowie auch Reduzierungen von Kondukteuren und Entlassungen hintanzuschalten werden können. Wie wir erfahren, sollen am 1. Mai d. J. die Bremsproben erhöht werden, von jedem Zug soll aber ein Kondukteur weggelassen werden. Wie es sonach mit der Verkehrssicherheit aussieht, das zu beurteilen überlassen wir der Öffentlichkeit. Das Personal muß schon im vorhinigen jede Verantwortung für die Folgen dieser betriebgefährlichen Sparmaßnahme ablehnen. Dem Personal aber rufen wir zu: Seid einig! Dann gehen wir auf freier Bahn einer neuen Zeit entgegen.

Königratz. (Versammlungsbericht.) Am 22. März fand hier im Saale „Meriso“ eine von unserer Ortsgruppe einberufene, öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Der geräumige Saal war recht stark besetzt. Unter den Anwesenden befanden sich auch Angehörige der Zemská Jednota sowie Separatisten. Als Referent erschien Genosse Ljovra aus Prag, welcher zur Tagesordnung: „Die zweiseitigen Verordnungen der Diener, Lohnvorteile der Arbeiter sowie Verschlechterungen der Arbeitsverhältnisse der Oberbauarbeiter“ sprach. Für sein vorzügliches Referat erntete der Redner großen Beifall. Fort sind jene Zeiten, wo es möglich war, auf diese Art und Weise mit dem Personal umzugehen. Heute ist dies unmöglich. Die heutige Versammlung hat uns gezeigt, daß das Personal kampfbereit ist und wartet, bis ihm das Signal vortwärts gegeben wird. In der einstimmig angenommenen Resolution wurde der sozialdemokratischen Fraktion im Parlament sowie unserem Allgemeinen Gewerkschaftsbund das größte Vertrauen ausgesprochen und das Ersuchen gestellt, auch ferner im Interesse des Personals tätig zu sein. Der Redner der Separatisten betonte ausdrücklich, daß die Angehörigen seiner Partei mit dem Vorgehen von seinen genannten Faktoren zufrieden sind, und ihnen in jedem Falle Vertrauen zuerkennen werden muß, was auch in dieser Versammlung geschah. Das hierortige Personal weiß, daß es sein eigenes sowie das Schicksal ihrer Familien nur unserer kampferprobten Organisation anvertrauen und nur durch diese auf eine Besserstellung seiner trübsamen Lage hoffen kann.

Wien. (Versammlungsbericht.) Am 22. März fand hier eine starkbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, die sich mit der geplanten Turnusverschlechterung und Wegnahme des Schichtein aus Innsbruck beschäftigte. Als Referent war Genosse Scheibler aus Innsbruck erschienen, der in einer ausgedehnten Rede die Ursachen dieser Erscheinungen darlegte, die nicht zuletzt auch im Personal selbst gelegen sind, weshalb es höchste Zeit wäre, durch eine strenge Organisation den drohenden Gefahren zu begegnen. Die trefflichen Worte fanden vielen Beifall und es wurde eine Resolution einstimmig angenommen, die ganz energisch die Wünsche der Bahnerverwaltungen zurückweist und die Kampfesentschlossenheit der Eisenbahner ausdrücklich darlegt. Die gegenwärtige Bewegung öffnet vielen Eisenbahnern, die bisher wie blind dagesanden sind, die Augen und lehrt sie, den Klassenkampf zu erkennen, der auch für die Männer des geflügelten Rades unausweichlich ist. Dieses Ringen vollzieht sich aber nicht auf dem Boden der vielen Sanitätsvereine. Gerade in der jetzigen Zeit wird es vielen Eisenbahnern klar, wohin sie gehören und daß die Eisenbahner nur unter dem Schutz einer großen zentralen Organisation siegen können.

Aus den Organisationen.

Annathal-Rothau. (Versammlungsbericht.) Am 8. März 1914 hielt die Zahlstelle unter zahlreicher Beteiligung von Seiten der Mitglieder ihre Generalversammlung ab. Nach Berichterstattung der Funktionäre über das abgelaufene Vereinsjahr wurde denselben die beste Anerkennung ausgesprochen. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Martin Schuster, Obmann, Franz Hüller, Anton Garais, Stellvertreter; Franz Garga, Schriftführer, Josef Langhammer, Stellvertreter; Eduard Seifert, Kassier, Franz Diener, Stellvertreter; Franz Ruz, Kontrolle; Anton Göhl, Subkassier.

Sämtliche Zukriften sind an Genossen Martin Schuster, Bahnwärter in Pechbach Nr. 9 zu richten, in Gelbangelegenheiten an Genossen Seifert in Graslitz.

Aussig. (Versammlungsbericht.) Am 15. März hielt die Ortsgruppe unter zahlreicher Beteiligung von Seiten der Mitglieder ihre Generalversammlung ab. Nach Berichterstattung der Funktionäre über das abgelaufene Vereinsjahr wurde denselben die beste Anerkennung für ihre Tätigkeit ausgesprochen. Gewählt wurden: Josef Skoutajan, Obmann; Vinzenz Hakel, Kassier; Josef Sacher, Schriftführer. Alle Zukriften sind zu richten an Genossen Josef Skoutajan, Signalmeister in Aussig, Elbestr. 34.

Wischhofshofen. (Versammlungsbericht.) Bei der am 15. März abgehaltenen Generalversammlung wurden zum großen Teil der alte Ausschuss wiedergewählt, und zwar: Gottfried Hapbacher, Obmann, Mathias Högl, Leo Platter, Schriftführer, Konrad Schweiger, Stellvertreter; Johann Derschneider, Kassier, Eduard Berger, Stellvertreter; Johann Jacobel, Bibliothekar, Johann Gerwenka und Friedrich Egger, Stellvertreter; Matthias Lechner und Peter Scharrer, Ausschussmitglieder; Franz Rohhammer und Gregor Weisinger, Kontrolle.

Alle Zukriften in Vereinsangelegenheiten sind zu adressieren an Genossen Leo Platter, Schichtausbedienter, Wischhofshofen Nr. 54, in Gelbangelegenheiten an Johann Derschneider, Partier in Wischhofshofen.

Chodau. (Versammlungsbericht.) Am 10. März 1914 tagte im Vereinslokal unsere ganzjährige Generalversammlung, in welcher folgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Josef Garais, Obmann, Bahnwärter in Chodau, Hauptstraße 18, an welche Adresse alle Sendungen in Vereinsangelegenheiten zu schicken sind. Als Kassier Josef Schmidt; als Schriftführer Anton Karban.

Maribor. (Versammlungsbericht.) Am 16. März fand hier die diesjährige Generalversammlung statt, in welcher Genosse Weber ein mit großem Beifall aufgenommenes Referat über „Organisation und Taktik“ erstattete. Aus den Berichten der Funktionäre war zu ersehen, daß die Mitgliederzunahme von Jahr zu Jahr fortschreitet. Es wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Babovsky, Obmann, Willibald Krieger, Stellvertreter; Josef Schreiber, Kassier, Handl son, Stellvertreter; Robert Wiener, Schriftführer, Johann Hafensbald, Stellvertreter; Rudolf Gutler und Leopold Schwarzenegger, Kontrolle. Ausschussmitglieder: Zugpersonal: Andreas Britsch, Eduard Kornherr, Jakob Neuffer, Michael Moiss, Alois Rust, Anton Smetog, Josef Trzla; Stationspersonal: Johann Kern, Alois Stindl, Leopold Saul, Franz Supper, Franz Drapeller, Roth Wagen-schreiber, Heinrich Guster, Slovacek, Dominik Polster, Johann Beger; Wohnhaltung: Johann Wach, Josef Lufadil, Stenoch. Für die Section des Maschinenpersonals: Willibald Krieger, Sektionsleiter, Johann Janeschky, Stellvertreter. Sonstige Vertrauensmänner: Johann Kfer, Josef Grob, Ludwig Bauer, Karl Grois, Ludwig Drechsler, Franz Blechl, Josef Bihan, Heinrich Weisser, Maschinenführer, Schpielvogel, Paul Kainz, Wilhelm Parich, Johann Kowh, Peregrin Sabat, Heizer. Vom Reichsamt die Genossen Paulert und Busch von der Werkstätte Franz Jfer und Emmerich Schmitz. Sämtliche Zukriften sind zu richten an Franz Babovsky, Stadlau, XXI/5, Koloniehause Nr. 127, in Gelbangelegenheiten an Josef Schreiber, Stadlau, XXI/5, Schiggasse 10. Die Eingabungen der Section finden jeden 16. und 2. des Monats in Hansl's Gasthaus statt. In den Patrieben finden keine Einlassierungen mehr statt.

Sebenbrunn. (Versammlungsbericht.) Am 12. März, 8 Uhr abends, fand in Herrn Semelobers Gasthaus, XII, Sebrndorfstraße 126, das 20jährige Gewerkschaftsjubiläum der Genossen Ferdinand Lawitska und Karl Mühlbacher, so auch das 20jährige Dienstjubiläum des Erstgenannten unter sehr reger Beteiligung statt. Genosse Hanslik begrüßte die Anwesenden und eröffnete die Feier mit einer kurzen Ansprache an die Jubilare und Teilnehmer, worauf Genosse Dukel von der Zentrale die Rede hielt, in welcher er die Verdienste der beiden Jubilare um die Organisation pries und sie zu ihrer Feier beglückwünschte. Genosse Hanslik sprach hierauf den Jubilaren nochmals für ihr mühevolltes Wirken im Interesse der Organisation den Dank und den Wunsch aus, die Jubilare mögen der Organisation sowie der Ortsgruppe Sebrndorf noch recht lange erhalten bleiben, worauf den beiden Genossen die Ehrengeschenke überreicht wurden. Dann sprach Genosse Lawitska in seinem sowie im Namen des Genossen Mühlbacher für die erwiesene Ehre und Freude den Dank aus und schilderte in kurzen Worten ihre 20jährige Tätigkeit für die Organisation in den schwierigen Zeiten und schloß seine Rede mit einem Hoch auf die internationale Sozialdemokratie. Genosse Gröhl brachte einige sehr gelungene humoristische Vorträge sowie Vorlesungen von Gedichten und Klavierstücke. Allen Teilnehmern wird der herzlichste Dank ausgesprochen.

Innsbruck IV. (A. L. Staatsbahn.) In der am 18. März abgehaltenen Vereinsversammlung hielt Genosse Dr. Grünert einen sehr lehrreichen Vortrag über „Rechtspflege im Klassenstaat“. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Vereinsabende und Versammlungen stets zahlreich zu besuchen.

Komotau. (Vereinsnotiz.) Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Genosse Stihl die Kassierstelle freiwillig niederlegte und sein bisheriger Stellvertreter Genosse Anton Wagner, Weichenwächter, wohnhaft in Komotau, Bahnhof der Buschtiehrader Eisenbahn, die Kassierstelle übernommen hat, an welchen von nun an alle Weisendungen zu richten sind. Die Kaspertage ist Genossen Reichmann, Verschiedener der Buschtiehrader Eisenbahn, übertragen worden, welcher, wie bisher Genosse Wagner, gelegentlich der Zeitungs-zustellung die Monatsbeiträge entgegennimmt. Den Mitgliedern der Werkstätte diene zur Kenntnis, daß für die Lokomotivmontur, Dreherei, Schmelze und Kesselschmelze, Genosse Franz Rab, Mäherpfeffer, und für die Wagenmontur, Tischlerei, Lackiererei und Sattlerei, Genosse Franz Wolmann, Schloffer, als Subkassiere gewählt wurden.

An die Genossen der Werkstätte ergeht daher das Ersuchen, um der Ueberlassung des einen oder des anderen Subkassiers vorzubeugen, bei Entrichtung ihrer Beiträge die getrocknete Mahonierung streng einzuhalten.

Krima-Neudorf. (Versammlungsbericht.) Bei der am 8. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Mitglieder in den Ausschuss gewählt: Hermann Klinger, Obmann, Albert Holoschik, Stellvertreter; Emil Vöhringer, Kassier, Ludwig Blach, Stellvertreter; Franz Fahl, Schriftführer, Wilhelm Klinger, Stellvertreter; Josef Anders, Wenzl Lorenz, Josef Pfeifer, Josef Gaubl, Ausschussmitglieder; Ludwig Dieb, Anton Klinger, Josef Fleil, Josef Willkomm, Erasmänner; Albert Prantsch, Bibliothekar; Franz Opiz, Josef Weisbach, Revisoren; Josef Pfeifer, Ludwig Blach, Karl Kriz, Subfassiere.

Linz. (Rechenschaftsbericht, Vereinsjahr 1913/14, der Ortsgruppe Linz des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines zur Generalversammlung am 14. März 1914.) Mitgliederstand: Mitgliederstand am 1. März 1913: 1349, beigetreten im Berichtsjahr 260, übergetreten 27 = 287; ausgetreten 81, verstorben 28, gestorben sind 12, gestrichen wegen Nichtstand 178, ausgeschieden wurden 2 = 246; daher Mitgliederstand am 1. März 1914: 1390.

Kassenbericht: Saldo vom 1. März 1913 Kronen 222-21, Gesamteinnahmen im Berichtsjahr Kr. 21.150-30, Gesamtausgaben im Berichtsjahr Kr. 20.862-22, Kassenstand am 1. März 1914 Kr. 288-08, Inventarwert nach 50prozentiger Abschreibung 509-40, Bibliothekswert nach 10prozentiger Abschreibung Kr. 1589-95, Bargeld Kr. 288-08, Gesamtvermögensstand Kr. 2387-43. Im Berichtsjahr wurden Unterstützungen gewährt: von der Ortsgruppe Kr. 840-90, von der Zentrale 80 Kr., von der Zentrale aus dem Hinterbliebenenfonds 1450 Kr.; zusammen 2370 Kr.

Bibliotheksbericht: Bücherstand am 1. März 1914: 1257 Bände; davon Romane 708 Bände, Zeitschriften und Sammelwerke 145 Bände, Jugendschriften 64 Bände, Klassiker 47 Bände, Sozialpolitik und Wissenschaft 293 Bände. Angekauft wurden 126, gespendet 8, als unbrauchbar ausgeschaltet 7 Bände. Entlehnungen im Berichtsjahr: Romane, Erzählungen 1975, wissenschaftliche 485, durchschnittlich per Monat 205 Bände. An Ordnungsstrafen wurden eingehoben Kr. 3-88.

Bericht des Obmannes: Zeitschriften und Bücher eingelangt 168, Zuschriften von der Zentrale eingelangt 138, Zuschriften von den Ortsgruppen z. eingelangt 443, Zuschriften an die Zentrale abgefordert 244, Zuschriften an die Ortsgruppen z. abgefordert 601. Flugschriften und Drucksachen wurden vertrieben 28.511, Gesuche für die Mitglieder wurden angefertigt 87, Refuse und Memoranden wurden angefertigt 18, Interventionen für einzelne Mitglieder und Gruppen durch die Zentrale beim Eisenbahnministerium 14, durch die Ortsgruppen bei der Staatsbahndirektion Linz 87, Rechtsschutz wurde gewährt mit einem Rechtsvertreter 11 (in Schwebel sind noch 4 Fälle), Rechtsschutz wurde gewährt ohne Rechtsvertreter 8; davon wurden 18 günstig, 1 Fall ungünstig erledigt. Auskünfte wurden erteilt durch den Obmann in persönlichen Angelegenheiten 583. Versammlungsstätigkeit: Abgehalten wurden 12 Ausschusssitzungen, 6 öffentliche Eisenbahnerversammlungen, 8 Vereinsversammlungen, 70 Brandenversammlungen, 12 Zahlstellenversammlungen. Referenzen wurden durch die Ortsgruppe entsendet 43mal, Konferenzen wurden besetzt in Wien z. 5 mit 12 Delegierten, in Linz 15 mit 33 Delegierten, Exkursion wurden 3 veranstaltet. Besondere Aktionen wurden durchgeführt: Gründung eines Verbandes aller Ortsgruppen und Zahlstellen im Direktionsbezirk Linz, Wahl der Lokalkrankenkasse des Direktionsbezirk Linz, Wahl der Zentralkrankenkasse der österreichischen Eisenbahnen.

In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Kajetan Weiser, Obmann, Peter Zeden, Stellvertreter; Hans Schmir, Schriftführer, Gustav Hart, Stellvertreter; Michael Schöber, Kassier, Albert Girsch, Stellvertreter; Franz Liska, Bibliothekar, Alois Bauer und Martin Wahlmüller, Stellvertreter; Ferdinand Aschpölz und Josef Hasenleitner, Kontrolle; Ausschussmitglieder ohne Funktion: Franz Gattinger, Johann Frehschlag, Rudolf Benedikovic, Alois Schmiedhuber, Johann Cui, Johann Madlmayer und Josef Mayr.

Mährisch-Neudorf. (Versammlungsbericht.) Die Generalversammlung fand am 8. März statt. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: F. Kopreiss, Obmann, N. Wegiel, Stellvertreter; R. Wasidel, Kassier, J. Vacil, Stellvertreter; M. Dworkadel und J. Polach, Revisoren; P. Salajka, Schriftführer; J. Sobel, Bibliothekar. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind wie bisher an Johann Wegiel, Obmannstellvertreter, zu adressieren.

Mauthausen. (Versammlungsbericht.) Bei der am 25. März 1914 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Koppeler, Obmann, Karl Buchinger, Stellvertreter; Florian Funtzenhofer, Josef Armingier, Kassiere; Johann Brandstätter, Schriftführer, Leopold Pung, Stellvertreter; Johann Wilslinger und Johann Buchner, Revisoren; Josef Mayr, Bibliothekar, Karl Pissenberger, Stellvertreter.

Die Genossen Hart und Madlmayer aus Linz sprachen über die Verteilung der 38 Millionen.

Nabresina. (Versammlungsbericht.) Bei der im 14. März tagenden Hauptversammlung wurden folgende Funktionäre wieder, respektive neu gewählt: Alois Jan, Obmann, Dominik Kleidering, Stellvertreter; Michael Frank, Kassier, Johann Lupine, Stellvertreter; Josef Gladinil, Revisor, Franz Mihedc, Stellvertreter; Alois Balil, Schriftführer, Stanto Krassovec, Stellvertreter; Johann Deisinger, Franz Prefec, Anton Krosselj, Johann Sterz, Johann Katol, Josef Legija, Josef Sterz, Andrej Mihedc, Philipp Bone, Anton Terdelj, Michael Sterz, Ignaz Petrovic, Ausschussmitglieder. — Alle Zuschriften sind an den Obmann Alois Jan, Lokomotivführer in Nabresina Nr. 256, in Geldangelegenheiten an den Kassier Michael Frank, Streckenbegehler in Nabresina zu adressieren.

Simmering. (Versammlungsbericht.) Sonntag den 8. März fand im kleinen Saal des Simmeringer Brauhauses die ganzjährige Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt.

In dieser wurde Genosse Ferdinand Gulke als Obmann wiedergewählt. Ferner wurden folgende Genossen gewählt: Dworkal und Mzechal, Schriftführer; Medwed und Vidla, Kassiere; Steffel und Weinreder, Wirtschaftler; Dufowski, Bod, Lehner, Schöb, Doital, Grieb, Höfer, Dudroj, Mundsberger, Hauptmann und Halendat, Ausschussmitglieder; Novak, Besorna und Papešch, Kontrolle.

Laut Bericht des Kassiers zählte die Ortsgruppe am 1. Jänner 1914 679 Mitglieder gegen 683 im Vorjahre. An Beiträgen wurden im Berichtsjahr 7601 gegen 6891 einfließend und an die Zentrale abgeliefert, somit um 710 Beiträge mehr wie im Jahre 1912. Die Einnahmen der Ortsgruppe betragen Kr. 11.165-41, die Ausgaben Kr. 11.098-25. Im Laufe des Berichtsjahres sind 5 Mitglieder gestorben, 37 wurden gestrichen und 2 Mitglieder sind ausgetreten. Die Zahl der Neubeigetretenen beträgt rund 90 Mitglieder.

Gemeinderat Genosse Sedorfer sprach über die Gemeindefiskal und unterzog die Wohnungspolitik sowie die

Arbeitslosenfürsorge der Christlichsozialen einer scharfen Kritik. Nach einer lebhaften Debatte, in welcher verschiedene Fragen erörtert wurden, und an welcher sich eine große Zahl der Genossen beteiligte, wurde die sehr gut besuchte Versammlung um 1 Uhr nachmittags geschlossen.

Es wäre wünschenswert, daß auch die Monatsversammlungen von den Mitgliedern so zahlreich besucht werden, wie diese Generalversammlung.

St. Pölten. (Versammlungsbericht.) In der am 15. März abgehaltenen Generalversammlung wurden in den Ausschuss folgende Genossen gewählt: Adolf Sedlacek, Obmann, Anton Standtke, Ignaz Kuch, Stellvertreter; Karl Fiesto, Schriftführer, Alois Ruch, Rudolf Neumaier, Stellvertreter; Josef Grassl, Archivar; Josef Nemeš, Kassier; Josef Teufel, Lambert Musil, Karl Wichelmaier, Subfassiere; Franz Zapletal, Franz Krizil, Franz Albrich, Kontrolle; Josef Stapsa, Josef Fröhlich, Ludwig Preib, Michael Joanovich, Ausschussmitglieder. Alle Zuschriften sind an den Obmann Adolf Sedlacek, St. Pölten, Franz Winderstraße 23 und in Geldangelegenheiten an Josef Nemeš, in St. Pölten, Franzbichlerstraße 23 zu richten.

Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß jeden ersten und dritten Montag im Monat in Frau Schultes Gasthaus, St. Pölten, Passauerstraße 44, Vereins- und Diskussionsabende abgehalten werden, wobei auch die Einzählungen entgegenkommen werden. Für die Mitglieder vom Verkehr ist das Vereinslokal Josef Reiningers Gasthaus, Sankt Pölten, Wienerstraße 45, wo an jedem ersten Sonntag im Monat Einzählungen geleistet werden können. Außerdem erteilt in Vereins- und Rechtsschutzangelegenheiten Genosse Sedlacek jeden 19. im Monat, von 8 Uhr abends an Auskunft.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt.: **Junnsbrud IV.** Am 3. April um 8 Uhr abends in Sailer's Gasthaus.

Linz an der Donau. Am 4. April um 8 Uhr abends „zur Stadt Salzburg“, Wiener Reichsstraße, (großer Saal).

Vorderberg. Am 4. April um 8 Uhr abends im Vereinslokal Generalversammlung.

Karlsbad. Am 4. April in Schelleis Gasthaus in Webeditz Monatsversammlung mit Vortrag.

Reichenberg. Am 4. April um 8 Uhr abends im Vereinslokal Vereinsversammlung mit Vortrag.

Leobersdorf. Am 5. April um 1/4 Uhr nachmittags in Haidens Gasthaus mit belehrendem Vortrag: „Die Eisenbahner und die Strafgesetzreform“.

Trautenu. Am 5. April um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus Alchmann Generalversammlung.

Annathal-Rothau. Am 5. April um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus Lorenz in Ober-Rothau Generalversammlung. Mitgliedsbücher sind mitzubringen.

Höfelsdorf. Am 5. April um 1/4 Uhr nachmittags in Brunners Gasthof.

Neufengbach. Am 5. April um 3 Uhr nachmittags in Laffelbergers Restaurant Generalversammlung.

Impersthal. Am 5. April um 1/3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zum Pielthal“ in Goslike Generalversammlung.

Sporitz. Am 5. April um 8 Uhr abends im Vereinslokal Versammlung mit Vortrag.

Wien-Zeilesee. Am 5. April um 9 Uhr vormittags in Thomayers Restaurant, XXI, Pragerstraße 78, Generalversammlung.

Wien-Ottakring. Am 5. April in Salomons Gasthaus, XV, Gasgasse 3, Generalversammlung.

Ungmarkt. Am 5. April um 1/3 Uhr nachmittags Oberbauarbeiterversammlung.

Mürschan. Am 5. April um 9 Uhr vormittags im Hotel „zum goldenen Adler“.

Wöhrnisch-Leipa. Am 5. April um 1/3 Uhr nachmittags im „Hotel Bahnhof“ Generalversammlung.

Deutschnagram. Am 5. April um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal Generalversammlung. Nach Schluß gemütliche Unterhaltung.

Gaisbach-Wartberg. Am 5. April um 2 Uhr nachmittags in Bergleitners Gasthaus.

Gras I, Südbahn. Am 6. April um 8 Uhr abends in den Juliensalen Generalversammlung.

Wiskhofshofen. Am 12. April um 1 Uhr nachmittags in Ehrenbergers Gasthaus (großer Saal).

Furth im Walde. Am 12. April um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal „goldener Stern“ Generalversammlung.

Prerau I. Am 14. April um 1/8 Uhr abends im „Hotel Austria“ Generalversammlung.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben mit 27. März 1914 noch immer nicht das Geld für die Februar-coupons gesendet, obwohl schon mit 10. März der äußerste Termin für die Abrechnung gewesen ist. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht befürzen zu müssen, ersuchen wir die Vereinsleitungen der hier angeführten Ortsgruppen, sofort den Rückstand zu begleichen und künftighin darauf zu achten, damit rechtzeitig die Geldabfuhr durchgeführt wird.

So schulden die Ortsgruppen Haidenschaft, Kaluh, Pestschan und Raditz die Beiträge per Jänner und Februar 1914, wogegen nachfolgende Ortsgruppen die Beiträge per Februar 1. J. schulden: Wafob, Warringen, Chodorom, Morzjan, Tarnow und Zwetl. Die Ortsgruppe „Jaroslau“ hat wohl das Geld per Februar gesendet, blieb aber das Geld per Jänner schuldig.

Ausweis.

Von den Bediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes in Arzesowice bei Krakau wurden uns 25 Kr. als Spende einer dort stattgefundenen Tanzunterhaltung am 21. März 1914 mit der Bestimmung zugesendet, diesen Betrag als Unterstützung für Witwen und Waisen von Eisenbahnbediensteten zu verwenden.

Dieser Bedingung wollen wir entsprechen, wofür wir besten Dank sagen.

Die Administration des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich in Wien V.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 18. März 1914.
1. Unterstützungen: a) Hinterbliebenenunterstützung für 27 Fälle 3050 Kr. bewilligt; b) aus Vereinsmitteln, insgesamt 105 Fälle, für 88 Fälle 1970 Kr. bewilligt, 11 Fälle abgewiesen, 6 Fälle an die Ortsgruppen zur Unterstützung zurückgeleitet. 2. Rechtsschutz: 44 Fälle bewilligt, 1 Fall abgewiesen. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes, Entgegennahme verschiedener Berichte und Beantwortung mehrerer Anfragen.

Sprechsaal.

An das Taglohnpersonal der Aspangbahn und Schneebergbahn.

Die Funktionsperiode des Arbeiterausschusses ist bereits abgelaufen und es werden in den nächsten Tagen die Neuwahlen ausgeschrieben. Um ein einheitliches Vorgehen der Arbeitskollegen zu erzielen und eine Stimmerspaltung zu verhindern, haben eure Vertrauensmänner geeignete Kandidaten aufgestellt und der am 14. März tagenden Vollversammlung zur Begutachtung vorgelegt. Die Versammlung genehmigte einstimmig die vorgeschlagenen Kandidaten und wir bringen dieselben zur allgemeinen Kenntnisnahme, mit dem Ersuchen, nur diesen erfahrenen Kollegen eure Stimmen zu geben.

Gruppe I, Zugförderung.

Ausschussmitglieder:

- Wenzel Ružek, Kesselschmied, Wien.
- Franz Czech, Tischler, Wien.
- Franz Riha, Schlosser, Wien.

Erasmänner:

- Josef Heigenberger, Kesselschmied, Wien.
- Johann China, Spengler, Wien.
- Johann Kadan, Schmied, Wien.

Gruppe II, Verkehr und Magazin.

Ausschussmitglieder:

- Robert Stodinger, Magazinsarbeiter, Wien.
- Lorenz Ertl, Magazinsarbeiter, Wien.
- Heinrich Pamperl, Verschieber, Wien.

Erasmänner:

- Karl Maszar, Magazinsarbeiter, Wien.
- Josef Ernst, Magazinsarbeiter, Wien.
- Franz Galla, Kohlenarbeiter, Wien.

Gruppe III, Bahnerhaltung.

Ausschussmitglieder:

- Jakob Krumböck, Oberbauarbeiter, Wien.
- Adalbert Rešer, Oberbauarbeiter, Trumau.
- Ernst Sobotta, Oberbauarbeiter, Fischau.

Erasmänner:

- Anton Dierbauer, Oberbauarbeiter, Wien.
- Karl Halbwasch, Oberbauarbeiter, Walterskirchen.
- Anton Polchauer, Oberbauarbeiter, Trumau.

Jede Gruppe wählt für sich und es dürfen daher die Kandidaten der verschiedenen Gruppen nicht verwechselt werden. Um solchen Irrtümern vorzubeugen, empfehlen wir euch, bei den Vertrauensmännern die eigens hiezu hergestellten Klebezettel anzusprechen.

Lampistenversammlung.

Am Dienstag den 7. April um 2 Uhr nachmittags findet in Wien, Eisenbahnerheim, V, Bräuhausgasse 84, eine Versammlung der Lampisten aller in Wien einmündenden Bahnen statt, mit der Tagesordnung: Die Forderung der Lampisten, die neue Diensterteilung und Stellungnahme hiezu.

Auf einigen Einladungsjetteln heißt es irrtümlich: 7 Uhr abends. Das ist falsch. Die Versammlung findet um 2 Uhr statt.

Achtung! An alle unsere Mitglieder.

Herr Dr. M. Westmann, Vadearzt und Spezialist für Gicht, Rheumatismus, Neuralgie (Zschias) in Bad Pistyan (Ungarn), ist bereit, unbemittelten Mitgliedern unseres Vereines, welche zwecks einer Vadekur nach Pistyan kommen, eine 50prozentige Ermäßigung für ärztliche Behandlung zu gewähren.

Wir bringen diese Begünstigung unseren Mitgliedern zur Kenntnis und ersuchen sie, von ihr Gebrauch zu machen. Mit sozialdemokratischem Parteigruß.

Das Zentralsekretariat.

Das Ergebnis der Arbeiterauswahl im Inspektoral Junnsbrud, Gruppe IV (Südbahn.)

Unsere Kandidaten, die Genossen Schmarl, Wisneider und Glautschnik, erhielten 365, beziehungsweise 369, die Gegner (christlichsozial) 35, beziehungsweise 72 Stimmen. Abgegeben wurden 540 Stimmen; davon waren 9 ungültig und 28 Stimmen zerstückelt.

Kinder sollten überhaupt keinen Bohnenkaffee trinken, sondern nur gute Milch mit Kathreiners Kneipp-Malzkaffee.

Ob warm oder kalt getrunken, immer ist Kathreiner vollkommen unschädlich, bekömmlich und dank seiner Zubereitung aus bestem Malz überaus kräftigend.

Fragen Sie, bitte, hier über Ihren Hausarzt.

Lebensmittelmagazin in Wilten, r. G. m. b. H.

Die Mitglieder des Lebensmittelmagazins werden aufgefordert, bei der bevorstehenden Hauptversammlung folgende Kandidaten zu wählen:

Aus dem Stande der Nichtbeamten in den Aufsichtsrat:

- Karl Kotow, Kangleizegpedient, Innsbrud.
Wilhelm Ruch, Blocksignalbiener, Innsbrud.
Genossen! Die Gegner wollen es verhindern, daß Männer unseres Vertrauens im Lebensmittelmagazin Sitz und Stimme erhalten.

Wir erwarten von euch, daß jeder für die von der Organisation empfohlenen Kandidaten eintrete, sich von den Gegnern keine Legitimation und Vollmacht herauslocken lasse und alle Vollmachten, die für unsere Kandidaten aufzubringen sind, dem Vertrauensmann der Organisation einhändige.

Da die Beamten erklärt haben, für unsere beiden Kandidaten nicht eintreten zu können, weil wir die Politik in die Verwaltung des Lebensmittelmagazins hineinbringen würden, erklären wir, kein Interesse an der Wahl irgendeines Beamten zu haben, und stellen euch die Wahl der Beamten frei.

Sinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 27. Februar bis 28. März 1914 wurden für nachstehende Sterbefälle Unterstützungen ausgezahlt:

Table with 2 columns: Name and Kronen. Lists names like Karl Josef in Aufsig (200), Bertold Heinrich in Reudel (50), etc.

Ausbezahlter Betrag . . . 3300-

Verstorben sind insgesamt 19 Mitglieder und 9 Frauen.

Stationsaufseherbesprechung.

Am Freitag den 10. April 1914 7 Uhr abends findet im Eisenbahnerheim, Wien V, Bräuhausgasse 84, eine Besprechung der Stationsaufseher sämtlicher in Wien einmündenden Bahnen statt.

Offene Anfragen.

An die Direktion der Buschthyrader Eisenbahn.

Die Bahnerhaltungsarbeiter der Bahnerhaltungsektion Kaaden-Brunnensdorf haben im Dezember 1913 Regiekohlen bestellt und bezahlt. Da sie bis jetzt, anfangs April, die Kohlen noch nicht erhalten haben, erlauben sich dieselben auf diesem Weg anzufragen, wann die löbliche Direktion gedenkt, ihnen diese Kohlen eigentlich zuzulassen zu lassen? Um ehestige Abhilfe bitten Die Betroffenen.

An die löbliche I. L. Staatsbahndirektion in Prag.

Im Mai 1913 wurden von einigen Oberbauarbeitern der I. L. Bahnerhaltungsektion Leplih-Waldtor gestempelte Besuche um Verleihung eines der damals ausgeschriebenen Wächterposten in der Strecke Bodenbach-Komotau überreicht. Ebenso wurde am 31. Dezember 1913 von einem Oberbauarbeiter ein gestempelltes Gesuch derselben Ektion überreicht, wo er um Anrechnung der dreimonatigen militärischen Ausbildung zur Dienstzeit ersuchte.

Ebenso hat ein Oberbauarbeiter im November 1911 derselben Ektion seine Dokumente überreicht behufs Aufnahme in den Provisionsfonds. In dem dem Betreffenden bis heute noch nicht die geringste Antwort zukam sowie dem Betreffenden die Dokumente nicht zurückgestellt worden sind, so bitten die Betroffenen um Antwort, beziehungsweise um Rückstellung dieser Dokumente.

An die I. L. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Schon seit einigen Monaten fehlen bei der I. L. Bahnerhaltungsektion Trautmanau II die Formulare für Ansuchen zur Ausstellung von Anweisungen zu Fahrten zum Personalpreis. Die Arbeiter haben diesbezüglich schon vor längerer Zeit bei der I. L. Bahnerhaltungsektion vorgesprochen, doch wurde den Arbeitern gesagt, daß die I. L. Bahnerhaltungsektion von der I. L. Direktion keine solchen Formulare bekomme. Da nun die betroffenen Arbeiter infolge ihres geringen Einkommens nicht den vollen Fahrpreis zahlen können und doch Anspruch auf eine Ermäßigung haben, so bitten die Betroffenen: eine I. L. Direktion würde der Bahnerhaltungsektion in Trautmanau II eine entsprechende Anzahl dieser Druckarten aufgeben.

An die I. L. Staatsbahndirektion in Pilsen.

Bekanntlich wurden am Anfang eines jeden Monats den Wächtern auf der Strecke Del, Dohi und sonstige Materialen mit dem Bahnwagen zugeführt. Im Bahnmeisterbericht Eisenstein wird diese Verteilung nicht durchgeführt, und müssen deshalb die Wächter oft kilometerweit in die Stationen laufen, um Del und sonstige Materialen auszufragen. Da es öfter vorzukommt, daß Del überhaupt nicht vorhanden, oder zur strengeren Winterzeit im Behälter gefroren ist, so muß der Wächter den zwei bis drei Kilometer langen Weg oft drei bis viermal wiederholen, um die nötigen Verbrauchsgegenstände zu erhalten. Die betroffenen Wächter auf dieser Strecke bitten daher, eine I. L. Staatsbahndirektion in Pilsen möge anordnen,

daß die Verbrauchsgegenstände wie in anderen Bahnmeisterbezirken rechtzeitig und in genügender Menge ausgefolgt werden.

Briefkasten der Redaktion.

Herrn! Zur Veröffentlichung ungeeignet. — Mittelbach. Daß die christlichsozialen Eisenbahner mit Vorliebe die Abortwände beschreiben und in anonymen Briefen ihre Nebenmenschen und Kollegen denunzieren, ist überall bekannt. Von diesen Leuten kann man auch nichts Besseres erwarten. — St. Michael ob Leoben. Der Reichsbund deutscher Eisenbahner schreibt 12.964 Mitglieder. Wie viele zahlende Mitglieder er wirklich hat, gibt er nicht an.

Inserate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Erstes amerik. Schuhersandhaus. Marko "LES". 3 Kronen per Paar. Leo Edel, Wien I, Fleischmarkt 15.

Spar- und Baugenossenschaft für Bedienstete der f. P. Österreichischen Staatsbahnen (r. G. m. b. H.) St. Veit a. d. Glan.

Einladung zu der am Sonntag den 5. April 1914 um 8 Uhr abends in Galmers Gahhaus, St. Veit a. d. Glan, stattfindenden diesjährigen Generalversammlung

in welcher die Punkte von 1 bis 9 des § 15 des Statuts zur Verhandlung kommen. — Die Mitglieder werden aufgefordert, zahlreich sich mit ihren Frauen zu beteiligen. Der Aufsichtsrat.

Wegen Ueberfiedlung

in das neugebaute "Rofeggerhaus", Graz, Annenstraße, welche in einigen Monaten stattfindet, gelangen moderne Herren- und Knabenkleider zu tief reduzierten Preisen zum Verkaufe.

Albert Kern, Graz jetzt Annenstraße 28.

Gegen Vorweisung der Legitimation 7 Prozent Rabatt.

Wilhelm Beck & Söhne. k. u. k. Hoflieferanten. Wien VI, Hirschengasse 25. Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und so. alle Ausrüstungsarten. Preiskurante gratis und franko. Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Billige Bettfedern und Daunern. Fertige gefüllte Betten. Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald. Kohn Alois, am Umsturz erkrankt oder Geis rückversetzt wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Kropf. diesen Hals, Erkrän befeitigt man rasch und gründlich durch Hollerdauner Kropfbalsam. Stadlapotheke Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

Alle Männer. Alle infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Behinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls vorausehen, die leichtvolle und aufklärerische Schrift eines Nervenarztes über Ursachen, Folgen und Aussichten auf Heilung der Nervenschwäche zu lesen, illustriert, neu bearbeitet. Zu beziehen für K 1.50 in Briefmarken von Dr. Rumlers Wellenstraße, Genf 881 (Schweiz).

Von Herrschaften abgelegte Herrenkleider sportbillig nur bei Heinrich Weinberger I. Bez., Singerstraße Nr. 6. Kleid er auch selbstweife.

Eine Folge des BALKAN-KRIEGES. Ist die Exportstockung. Um auch weiter die Fabrik voll besch. ftigen zu können, versende die nachstehenden erstklassigen Webwaren 30 Prozent unterm Wert.

JOS. KRAUS NACHOD VII. Prachtmusterbuch über 1000 Muster jeder Art feiner Webwaren für Haus- und Ausstattungsgewäsche. Auf Wunsch auch Must. fein. Zephire u. Waschkleiderst.

Wie schütze ich mich vor starkem Familienzuwachs? Auf gesunde Art. — In Deutschland sechsmal bes. schlagnahm. — Zu beziehen durch die Wiener Volksbuchhandlung IGHAZ BRAND & Co., VI/1, Gampendorferstr. 10. Preis 60 Heller oder gegen Einsendung von 70 Hellern in Briefmarken portofrei ins Haus in geschlossener Brief 60 Heller.

8 Tage zur Probe ohne Kaufverpflichtung m. bedingungslosem Rücksendungsrecht bei evtl. Nichtgefallen. Saphir G. m. b. H., Postfach 55 R/2. Wien VI. Verlangen Sie Probefond. p. Karte. Besuchen Sie unv. Vorführungsäume Mariahilferstr. 105.

OLLA-GUMMI. Beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen. Neuheit für Herren dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen. Frauenschutz, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen. Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h. Marke. J. GRUNER. Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E. Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.

500 Kronen! Jahre Ihnen, wenn Ihre Güter zu einem großen Schaden durch einen Diebstahl in 3 Tagen nicht schmerzlos samt Wertgegenstand entfernt. Preis eines Tages mit Garantiediebstahl, Raub (Kassa) 1. R. 12715 (Ungarn).

GUMMI! Direkt aus Paris. 4 hochfeine Winter 1 Kr. (Wien 20 Heller), 10 hochfeine Winter 2 Kr. (Wien 20 Heller) auf Gegenmeinung von Wachen. Gummiartikel für Herren jahrelang brauchbar, 1 Stück 5 u. 6 Kr. Frauenschutz jahrelang brauchbar, 5, 6 und 6 Kr. Hochinteressanter Ratgeber für Eheleute mit Abbildungen u. Preisliste von Schutzmitteln, Antiradikalen und Schönheitsbestimmungen für Damen und Herren, von Ärzten und Professoren empfohlen, gratis. (Der schließt 20 h.) Webereiverkäufer gesucht.

Kosmetischer Versand, Wiener-Rustadt III.

Aufbewahren! Geldwert nur einmal. Auch für Oberrüst gütig. W. Berühmter, garant. echter, ungarischer heilkräftiger Bienendesserthong. Bester Nahrungsmittel im Sinne edel-naturlicher und hochwertigster Ernährung, gebe ich für 6 Kr. per Bouteille, per Nachnahme. Zufriedenheit garantiert. Bistler berechtigt viel auch nach b. Ausland: Schweiz, Deutschl. und Rußland Ludwig Kaufmann, Kisten 234 Ungarn.

Achtung, Eisenbahner! Soeben erschienen: "Ausgang aus der Beschränkung für den Mitfahrtsverkehr auf Eisenbahnen", ein Bedingungsheft für die Güterzugführer, Wagenaufseher und Oberprüferprüfung und ein guter Ratgeber für jeden Zugführer, Wagenaufseher, Wagenaufseher und Bedingungsheft. Preis 50 Heller. Besuchen Sie unv. Vorführungsäume Mariahilferstr. 105.

Neu erschienen ist die für Eheleute des Arbeiterstandes empfehlenswerte Schrift: Wie schütze ich mich vor starkem Familienzuwachs? Auf gesunde Art. — In Deutschland sechsmal bes. schlagnahm. — Zu beziehen durch die Wiener Volksbuchhandlung IGHAZ BRAND & Co., VI/1, Gampendorferstr. 10. Preis 60 Heller oder gegen Einsendung von 70 Hellern in Briefmarken portofrei ins Haus in geschlossener Brief 60 Heller.

