

# Der 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 Sonntage und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

**Insertionspreis:**

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

**Abonnements-Bedingungen:**

Halbjährlich ..... Kr. 2.88  
 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.



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

Nr. 14

Wien, den 10. Mai 1914.

22. Jahrg.

## Gewerkschaftsbewegung und kirchliche Wissenschaft.

Wenn man noch einen Beweis für die erstarkende Kulturmacht der gewerkschaftlichen Bewegung notwendig hätte, so müßte er ohne Zweifel in der Tatsache erblickt werden, daß ihr in den letzten Jahren von der sogenannten bürgerlichen Wissenschaft eine immer größere Bedeutung beigemessen wird. Soweit hierbei die voraussetzungslose Wissenschaft in Betracht kommt, hat speziell die bürgerliche Nationalökonomie in den letzten Jahren eine ganze Flut von Schriften hervorgebracht, in denen, bei aller grundsätzlichen Gegnerschaft gegen die nicht zu leugnende Durchdringung der modernen Gewerkschaftsbewegung mit sozialistischem Geiste, dieser neuen Kulturbewegung in vielfacher Richtung gerechte Anerkennung und Beurteilung zuteil geworden sind. Was aber vielleicht in den gewerkschaftlichen Kreisen ganz besondere Beachtung verdient, ist der Umstand, daß auch die sogenannte kirchliche „Wissenschaft“ an dieser erstarkenden Bewegung nicht vorübergehen konnte, ohne sich mit ihr zu beschäftigen und auseinanderzusetzen. Man wird diese Tatsache auch durchaus begreiflich finden, wenn man weiß, daß gerade die Kirche zu allen Zeiten mit den gegebenen Tatsachen zu rechnen verstand und sich den Dingen, die man nicht beseitigen konnte, einfach in ihrer Art anbequemt hat und sie zu ihrem Vorteil auszunützen versuchte. Man wird sich aber auch weiters darüber klar sein, daß, wenn man mit dem Maßstab einer kirchlichen Weltanschauung an ein so rein weltliches Problem, wie es die Bewegung der Arbeiterklasse ist, herantritt, von einer voraussetzungslosen Wissenschaft nicht gesprochen werden kann. Dadurch muß natürlich schon die Bestimmung des persönlichen Verhältnisses des kirchlichen Forschers zur Gewerkschaftsbewegung leiden, darunter muß aber auch die ganze Betrachtung dieses ebenso wichtigen wie interessanten Zweiges unseres öffentlichen Lebens leiden. Zu dieser Erkenntnis gelangt man auch, wenn man beispielsweise das Buch zur Hand nimmt, das vor einiger Zeit ein katholischer Gelehrter, der Professor der Moraltheologie an der Universität Innsbruck, Josef Biederlack, unter dem Titel „Theologische Fragen über die gewerkschaftliche Bewegung“ in der Buchhandlung des Verbandes süddeutsch-katholischer Arbeitervereine in München hat erscheinen lassen. Bei seinen Untersuchungen, wie weit die gewerkschaftliche Bewegung durch die katholische Moraltheologie berührt werde, kommt Biederlack schon in der Einleitung seiner Schrift zu der klar ausgesprochenen Erkenntnis, daß die gewerkschaftliche Bewegung ebenso wie jede andere wirtschaftliche Tätigkeit „durchaus an die Normen des christlichen Sittengesetzes gebunden sind“. Damit sagt der Verfasser allerdings nichts Neues und insbesondere nichts, was man gerade in der letzten Zeit in dem lebhaften Streit, der zwischen den Gewerkschaftskristen des Deutschen Reichstages geführt wurde, nicht von autoritativer kirchlicher Seite wiederholt vernommen hätte. Derselbe Gedanke liegt ja übrigens auch der berühmten Enzyklika des Papstes Leo XIII. über die Arbeiterfrage zugrunde, und der wegen seiner Beschäftigung mit sozialpolitischen Fragen oft genannte Jesuit Vater Lehmkul hat in seiner bereits vor vielen Jahren erschienenen Schrift über „Arbeitsvertrag und Streik“ diesen Grundgedanken gleichfalls zum Ausgangspunkt seiner sozialen Untersuchung über die Gewerkschaftsfrage gemacht.

Bersteht es sich unter solchen Umständen von vornweg, daß von einem selbständigen Handeln der so an die christlichen Sittengesetze gebundenen christlichen Gewerkschafter nicht gesprochen werden kann, so tritt diese Tatsache noch klarer bei der Untersuchung der

Frage hervor, ob den christlichen Gewerkschaften ein geistlicher Berater beigegeben werden müsse. Und das ist bekanntlich die schärfste und sichtbarste Aeußerung der vollständigen Unterwerfung der christlichen Gewerkschaften unter andere als Arbeiterklasseninteressen. Biederlack ist klug genug, diese Frage keineswegs bedingungslos zu bejahen. Das richtet sich vielmehr ganz nach den gegebenen Verhältnissen. „Aber“, so sagt Biederlack, „es bedarf wohl keiner Erwägung, daß zunächst den Bischöfen das Urteil darüber zusteht, ob die in ihren Diözesen bestehenden Vereinigungen durch sich schon hinreichende Gewähr bieten für die strenge Einhaltung aller sittlichen Forderungen, so daß dadurch die Anstellung besonderer Berater oder geistlicher Leiter überflüssig wird.“ Man wird zugeben, daß in diesem kostbaren Eingeständnis der vollständige Bankrott jeder gewerkschaftlichen Aktionsfreiheit gelegen ist und daß auf dieser Grundlage die christlichen Gewerkschaften in eine vollständige Abhängigkeit zur kirchlichen Oberaufsicht gebracht sind.

Besonders interessant ist die Untersuchung der sittlichen Zulässigkeit der Arbeitseinstellungen, die Biederlack anstellt. In seiner Antwort auf die Frage beruft sich der Verfasser zunächst auf ein lateinisches Werk des katholischen Moraltheologen Vermeersch, wo es an einer Stelle darüber heißt: „Un erlaubt sind hinsichtlich ihres Zieles Arbeitseinstellungen, welche geschehen, um einen Lohn zu erzwingen, der über das höchste und gerechte Maß hinausgeht oder um andere unbillige Bedingungen durchzusetzen, denn ein solches verstößt gegen die ausgleichende Gerechtigkeit.“

Man wird zugeben, daß es schlechterdings unmöglich ist, sich darüber Klarheit zu verschaffen, welche Forderungen man als „höchste“ und über das „gerechte“ Maß hinausgehende zu betrachten hat und welche als „unbillig“ anzusehen sind. Wer mit solchen dehnbaren Begriffen operiert, begibt sich mit seiner Untersuchung von vornweg auf eine mehr als schwankende Grundlage.

Die Antwort auf diese Frage kann daher nicht anders ausfallen, als wie sie der schon vorher zitierte Moraltheologe gibt: „Die Arbeitseinstellung“, meint er, „sei erlaubt, wenn es sich dabei um Forderungen handelt, die der Geschäftsinhaber gewähren kann, so daß ihm dabei noch ein mäßiger Gewinn verbleibt.“ „Die Arbeitseinstellung ist aber unerlaubt, wenn dadurch der Geschäftsinhaber zugrunde gerichtet würde oder wenn sehr vielen anderen aus dieser Handlungsweise ein größerer Schaden erwüchse, als der Nutzen wäre, der aus dem Streik für die Arbeitnehmer entstünde.“ Daß mit diesen Merkmalen, die hier als entscheidend angeführt werden, für die sittliche Zulässigkeit eines Lohnkampfes nichts anzufangen ist, ist für jeden Vernünftigen klar. Von entscheidender Bedeutung ist dabei nur der Umstand, daß eben Biederlack sowohl wie Lehmkul, in der schon früher erwähnten Schrift das bestehende Lohnsystem als eine berechnete Form des Verhältnisses zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern anerkennen und an diesen nicht gerüttelt wissen wollen. Es ist also derselbe Grundgedanke, der der päpstlichen Enzyklika über die Arbeiterfrage zugrunde liegt und der die gegenwärtige gesellschaftliche Ordnung als eine von Gott gesetzte unangetastet lassen will.

Am Schluß seiner Schrift untersucht Biederlack noch die Frage nach dem „Koalitionsrecht der Arbeiter“. Daß man den Arbeitern privater Betriebe die volle Koalitionsfreiheit zubilligen müsse, wagt Biederlack nicht zu bestreiten. Anders steht aber für ihn die Sache bei den Angestellten und Arbeitern des Staates oder in den Betrieben, die dem öffentlichen Wohl zu dienen haben. Der Staat habe allerdings die Verpflichtung, für ein gutes Auskommen seiner Arbeiter zu sorgen, aber er kann sich „als Entgelt dafür die Verpflichtung von den Arbeitern ausbedingen, daß sie auf das Streikrecht verzichten“, und man kann Abgeord-

neten, welche den eben angegebenen Grundsätzen ihren Einfluß geltend machen, keinen Vorwurf machen, denn sie handeln im Interesse des Staates. Wie man sieht, ist nach den Grundsätzen der Moraltheologie auch die vollständige Wegnahme des Koalitionsrechtes erlaubt. Man wird sich natürlich, wenn man den ganzen Gedankengang der Auffassung verfolgt hat, die Biederlack seinen Untersuchungen über die Gewerkschaftsfrage zugrunde legt, über diese Schlussfolgerungen keineswegs wundern. Es zeigt sich eben immer wieder, daß dort, wo man mit dem Maßstab des kirchlichen Sittengesetzes an reine Wirtschaftsfragen herantritt, alles Schwergewicht auf die Seite des Staates und der Unternehmer hinüberneigt. Die christliche Staatskirche kann eben ihrer Rolle als wertvollste Stütze der Staatsgewalt und der herrschenden kapitalistischen Ordnung nicht untreu werden. Und so kommt es, daß ihre soziale Mission wieder versagen muß, wie sie in den Jahrhunderten ihrer ganzen Vergangenheit den sozialen Problemen gegenüber versagt hat. Für diese Tatsache ist auch die vorliegende Schrift des Innsbrucker Moraltheologen ein neuerlicher und vollgültiger Beweis, und man wird gut tun, ihn als solchen bei der Agitation gegen den christlichen Gewerkschaftschwindel zu benutzen.

## Das k. k. Eisenbahnministerium als Vollzugsorgan der Direktorenkonferenz.

Die Eisenbahner haben Rechte. Diese sind in der Dienstordnung, in verschiedenen Instruktionen und in zahlreichen Erlässen, von denen der eine den anderen lag, niedergelegt. Die Rechte der Eisenbahnbediensteten zu kennen ist zur Wissenschaft geworden, aber nicht deshalb, weil es so viele Rechte gibt, sondern deshalb, weil es so viele Auslegungen, so viele Verdrehungen, so viele Ausleger und Verdreher gibt. Es ist unglaublich, was die juristischen und nicht juristischen Gehirne der Eisenbahngewaltigen aus den Bestimmungen alles heraus- und hineinlesen. Und immer ist das Genaus- und Gineinlesen nur darauf bedacht, den Bediensteten die Rechte zu schmälern. Das liegt in der Natur der Sache. Wer als Vorgesetzter auf der Eisenbahn „geschick sein“ und seine „Geschicklichkeit“ leuchten lassen will, darf in die Bestimmungen nicht etwas hineinlesen, was zugunsten der Bediensteten ist und dem k. k. Eisenbahnministerium Geld kosten könnte. Wer es tut, wird bald für unbrauchbar erklärt. Sine qua non es umgekehrt macht, ach ja, der Mann verdient Beachtung! Und wenn er auch zum Schluß unterliegt, wenn es auch den Eisenbahnbediensteten gelingt, eine nichtsnutzige Auslegung aus der Welt zu schaffen, so bleibt der Mann nach oben hin doch im Ansehen. Denn man weiß nicht, vielleicht gelingt es das nächstmal, der Wille ist ja vorhanden, eine gewisse Fähigkeit dazu auch, und der Mann, der über kein Wissen zu verfügen braucht, nicht besonders geschick sein muß, ein brauchbarer Mensch, weil er sich auf ein Gebiet verlegt, das oben als ein fruchtbares erklärt wird.

Das alles wissen die Eisenbahnbediensteten und sie haben sich, in der Erkenntnis, daß der einzelne Eisenbahnbedienstete den Oberen unmöglich gewachsen sein kann, Organisationen geschaffen, Organisationen, die die Hüter der Bestimmungen sind, die mit so großer Vorliebe von den Oberen verlegt werden. Und die Eisenbahner, die nicht organisiert sind, sie sind nicht deshalb nicht organisiert, weil sie sich allein stark genug fühlen, den Rechtsverdrehungen entgegenzutreten. Keine Idee! Wenn einem Unorganisierten etwas passiert, dann ist es sein erstes, auszulügen nach jemand, der ihm helfen möchte. Nirgends ist sich der Unorganisierte so bewußt, daß er eine Organisation braucht, als gerade auf der Eisenbahn.

Wenn er trotzdem nicht zur Organisation kommt, so ist das entweder Sparen am unrechten Ort, Niederlichkeit oder die Hoffnung, daß es bei ihm schon gehen werde. So wie sonst die Menschen auf einen Haupttreffer

hoffen, so hofft er bei der Bahn Glück zu haben, vorwärts kommen zu können, und erst wenn es nicht geht, erst wenn eine Flutwelle von Verschlechterungen und Ungemach über ihn hereinbricht, erst dann kommt er zu der Ueberzeugung: „Gott, wie du mir war ich doch, so zu glauben!“ und organisiert sich. Und darum bringt jede Verschlechterung neue Anhänger für uns. Das ist die Geißel für Verschlechterungsgeistes und gleichzeitig auch die Schranke, die ihnen gesetzt ist; wäre das nicht, würde das Wegnehmen der Rechte viel flotter vor sich gehen.

größerer oder kleinerer Natur, öffnen, auch technische Fragen des Verkehrs, sowie auch des kommerziellen Dienstes, müssen erörtert werden können. Die finanziellen und ökonomischen Fragen gebieten mehr Aufmerksamkeit, und kann die ganze Verwaltungspraxis der Bahnen aufgezeigt werden, und würde dadurch immenses Material für die Abgeordneten bei Eisenbahnbudgetfragen im Parlament geliefert werden. Gerade die Verwaltungspraxis unserer Staatsbahndirektionen, die unökonomische Gebarung in der Bewertung der Materialien, erfordert ganz besondere Aufmerksamkeit. Was aber den Eisenbahnern nützt, ist, daß mehr Aufklärung über die Handhabung von Anweisungen und Dienstbefehlen gegeben wird.

Die Amtsblätter, die die Direktionen herausgeben, strotzen oft von Widersinn, und kommen mit den Grundsätzen und Prinzipien der allgemeinen Anweisungen in argen Konflikt, ja, man kann sagen, manche Amtsblätter sinken auf das Niveau einer Tratschpresse, und daß hier der gesunde Sinn des Menschen nur getrübt wird, ist selbstverständlich. Der Eisenbahner liebt es allzu sehr, nicht nur im Dienst, sondern auch wenn er außer Dienst steht, dienstliche Ereignisse zu diskutieren, und wenn man also solche Vorkommnisse, welche sehr oft die rechtliche Seite von den Bediensteten unerörtert lassen, im Fachblatt erörtern könnte, würde sicher das Interesse der Bediensteten an ihr Fachblatt gesteigert werden.

Seit einer Reihe von Jahren geben die Staatsbahndirektionen sogenannte „Unterrichtsblätter“ heraus, welche dazu dienen, Betriebsunfälle größerer und kleinerer Natur zu besprechen. Die Besprechung beruht aber auf den vorausgegangenen Erhebungen, welche ja sehr häufig der nötigen Objektivität entbehren, da sie meistens den wahren Schuldigen verleugnen. Hier ist es wieder notwendig, diesen kritischen Betrachtungen zu widerstehen, sie ins richtige Licht zu stellen. Derartige Diskussionen können nur das Interesse zur Organisation und Fachpresse unter den Bediensteten wecken und fördern.

Selbstverständlich muß das Fachblatt zu einem Wochenblatt gemacht werden, um diesen angeführten Anforderungen entsprechen zu können. Mit der Werbung von Annoncenabonnenten erreichen wir, daß unser Fachblatt auch in andere Kreise eindringt, und daher die Öffentlichkeit auch außerhalb Eisenbahnerkreise an Boden gewinnt.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich bemerken, daß an der Frage der Ausgestaltung unserer Fachblattredaktion nicht vorbeigegangen werden darf. Es ist nur ein kleiner Teil von Genossen, welcher sich in unserem Fachblatt journalistisch betätigt, es gäbe in der Provinz auch Genossen, die, wenn sie zur Mitarbeit herangezogen werden würden, mit der Zeit Gutes leisten könnten. Freilich müßte diesen Mitarbeitern ein leicht übersichtlicher Rayon zugewiesen werden, wo sie alle Vorkommnisse beobachten und im Fachblatt besprechen könnten. Wir sehen, daß sich oft ganz unscheinbare Genossen, welche in einer Reihe von Jahren in der Organisation tätig sind, zu ganz guten Versammlungsrednern entwickelten. Natürlich müßte diese Mitarbeiter auch eine kleine Entschädigung erhalten, um das Erforderliche leisten zu können.

Eine sehr wichtige Frage erscheint mir die Berichterstattung über Ortsgruppenversammlungen, welche in letzterer Zeit sehr vernachlässigt werden mußte. Viele Mitglieder gibt es, welche infolge einer schlechten Zugverbindung, oder wegen dienstlicher Verhinderung oft nicht oder nur selten an Versammlungen teilnehmen und nur aus der Zeitung erfahren können, was in Ortsgruppenversammlungen besprochen und beschlossen wird.

### Organisationsarbeit\*).

Ein Genosse schreibt uns:

Es ist erfreulich und wirkt sehr anregend, daß diese wichtige Frage von Genossen z. B. angeschnitten wurde; ich meine aber, diese Frage sei einer weiteren Erörterung würdig, ehe sie als abgeschlossen betrachtet wird. Ich gestatte mir nun als Provinzler und Eisenbahner, der seit der Gründung der Organisation mitarbeitet, zu dem Artikel des Genossen z. B. meine Auffassung anzuschließen. Allgemein betrachtet, bin ich mit der Anregung betreffs Herausgabe einer Quartalsbrochure im gedachten Sinn einverstanden, nur muß sie dem Bildungsniveau des Eisenbahners Rechnung tragen. Daß unsere Fachpresse den Anforderungen des Personals nicht mehr vollkommen entspricht und daher ausgestaltet werden muß, ist eine Tatsache geworden.

Unser Fachblatt muß nun seine Spalten mehr den dienstlichen Ereignissen, wie vorgekommene Unfälle

\* Siehe den gleichnamigen Artikel in Nr. 13 des „Eisenbahner“.

### Feuilleton.

#### Die erste Fahrt auf der Eisenbahn.

Jene Generation stirbt langsam aus, der die erste Fahrt auf der Eisenbahn ein Erlebnis war. Die meisten der heute Lebenden haben diese erste Eisenbahnfahrt in jenem jugendlichen Alter gemacht, in dem die Eindrücke sich durch ihre Fülle verwaschen. Wenn man ein Kind heutzutage vom ersten oder zweiten Lebensjahr ab ins Luftschiff oder auf die Flugmaschine aufnahme, würde es die Exkursionen auf diesen gewaltigen Verkehrsmitteln der Neuzeit als ebenso Selbstverständliches mit der Zeit hinnehmen, wie die meisten Menschen das Reisen auf der Eisenbahn. Nur die im Greisenalter Stehenden können sich ihrer ersten Eisenbahnfahrt als etwas Gewaltiges, Großes, wirklich Eindrucksvolles aus ihren Jugendtagen entsinnen.

Die Zahl derer, die heute in Deutschland noch nicht in der Eisenbahn gefahren sind, wird außerordentlich gering sein. Mir ist nur ein einziges Mal eine erwachsene Person begegnet, die als solche ihre erste Eisenbahnfahrt unternahm. Eine mir befreundete Familie in Dresden nahm — vor etwa einem Vierteljahrhundert war es — ihr Dienstmädchen mit auf die Reise. Das etwa achtzehnjährige Mädchen stammte aus einem Dorfe bei Dresden, war in den Dienst in die Hauptstadt gekommen und hatte so vordem niemals Gelegenheit gehabt, eine Bahnfahrt zu unternehmen. Der Eindruck war allerdings gewaltig; das Mädchen schrie laut auf, als der Zug sich in Bewegung gesetzt hatte und es des Glaubens war, Häuser und Bäume zu beiden Seiten des Zuges bewegten sich, die Telephonbrähme senkten und hoben sich. Schließlich wurde das Mädchen schwindlig und mußte die Augen schließen.

Indessen sind seitdem eben auch schon viele Jahre vergangen, und ob heute, wo Deutschland von einem dichten Eisenbahnnetz durchquert wird, noch viele Menschen existieren, die über die Kindheitsjahre hinauskommen, ohne mindestens schon in einer Kleinbahn eine Fahrt zurückgelegt zu haben, ist fraglich.

Der Eindruck, den die erste Eisenbahnfahrt aber auf die Kinder macht, ist kaum bemerkenswert. Meist sind es nicht Eindrücke, die vom Fenster des fahrenden Zuges aus wahrgenommen werden; wenn Kinder Eisenbahn spielen, geschieht es meist, indem sie die Bahnglocke durch „Dimbim“ nachahmen, Stationen ausrufen und das Rauchen der Lokomotive und Rattern der Räder zu imitieren suchen. Es sind also vor allem Eindrücke des Gehörs.

Wie auf den Erwachsenen, zumal den geistig bedeutenden Menschen die erste Eisenbahnfahrt wirkt, erfahren wir aus den Reisebriefen Viktor Hugos, der diese Eindrücke in folgender Weise schildert: „Ich bin jetzt mit den Eisenbahnen ausgeföhnt. Ich habe gestern die Fahrt von Antwerpen nach Brüssel und zurück gemacht. Um 4 Uhr 10 Minuten fuhr ich ab und war schon um 1/9 Uhr wieder zurück; in der Zwischenzeit hatte ich fünf Viertelstunden in Brüssel zugebracht und im ganzen 28 französische Meilen zurückgelegt. Es ist eine herrliche Bewegung, die man empfunden haben muß, um sich darüber Rechenschaft geben zu können. Die Geschwindigkeit ist unerhört. Die Blumen am Wegesrand sind keine Blumen mehr, sondern Flecken oder vielmehr rote und weiße Striche; es gibt keine Punkte mehr, alles wird Strich; Städte, Kirchtürme und Bäume führen am Horizont einen tollen Tanz auf; von Zeit zu Zeit ein Schatten, eine Form, eine geisterhafte Gestalt, die wie der Blick vor dem Fenster erscheint und verschwindet; es ist ein Bahnwärter, der vorschrittmäßig vor dem Zuge präsentiert. Am Abend, bei der Rückfahrt brach die Nacht herein. Ich saß im vordersten Wagen. Vor mir flammte mit furchtbarem Geräusch die Lokomotive, und mächtige rote Strahlen bewegten sich, Bäume und Hügel färbend, mit den Rädern vortwärts. Der nach Brüssel fahrende Zug begegnete dem unsrigen. Es gibt nichts Schrecklicheres als diese beiden aneinander vorbeisauenden Schnelligkeiten, von denen eine die andere verdoppelt. Vor einem Zuge zum andern ließ sich nichts unterscheiden; man erkannte weder Wagen noch Männer, noch Frauen, man sah nur helle und dunkle Formen im Wirbel vorüberstürzen. Es kostet tatsächlich Mühe, um sich nicht einzubilden, daß das Eisenferd ein wirkliches Tier ist. Man hört es schnaufen beim Ausruhen, stöhnen beim Ausbruch, Klaffen während der Fahrt; es schwigt, es zittert, es pfeift, es wiehert, es geht langsamer, es eilt in rasendem Laufe dahin; es schleudert glühende Kohlen und kochendes Wasser auf den Weg; ungeheure Funkenraketen sprühen jeden Augenblick unter seinen Rädern oder Füßen hervor, und sein Atem bleibt als schöner weißer Dampf an den Bäumen am Wege haften. Nach meiner Ankunft, es war schon dunkel, fuhr unsere Lokomotive im Schatten nahe bei mir vorbei, um ihren Stall aufzusuchen; die Täuschung war vollkommen. Gleich einem abgehetzten Pferde hörte man sie stöhnen in ihrem Winkel von Rauch und Flammen.“

Wahrscheinlich mochte der Eindruck der ersten Eisenbahnfahrt auf einen deutschen Dichter, Carl Bedt, gewesen sein, der auf diese Fahrt ein Lied sang, freilich ein politisches — er erblickte in dem neuen Verkehrsmittel ein Element der Stämme- und

Völkerberührung — aber dies Gedicht klingt aus in die onomatopoeische Schilderung:

Rasend rauschen rings die Räder,  
 Rollend, grollend, stürmisch saugend,  
 Tief im innersten Geäder  
 Kämpft der Zeitgeist, freizeitsbrausend.  
 Stammen Steine sich entgegen,  
 Reibt er sie zu Sand zusammen,  
 Seinen Fluch und seinen Segen  
 Speit er aus in Rauch und Flammen.

Adolf Kufmaul, der berühmte Kliniker, der während seiner Heidelberger Studienjahre die Eröffnung der Eisenbahnlinie Heidelberg-Mannheim miterlebte, erzählt von den Eindrücken dieser ersten Eisenbahnfahrten mancherlei in seinen Jugenderinnerungen, unter anderem auch ein sehr schmerzhaftes Vorkommnis.

Die Behörden hatten die Honoratioren Heidelbergs zu einer Festfahrt anlässlich der Eröffnung der Bahn eingeladen, unter anderen auch einen Reizeumprofessor. Er trat mit Familie und Pensionären — im ganzen acht Personen — dazu an. Etwas spät trafen sie auf dem Bahnhof ein, nachdem sie auf dem Wege Rat gehalten, in welchem Teile des Zuges sie am sichersten wären. Einer der Söhne rief, in den vordersten Wagen einzusteigen, weil man die Lokomotive von da am sichersten überwinden könne. Der Professor selbst aber erinnerte sich, gelesen zu haben, man solle den hintersten Wagen wählen, denn weit vom Schusse sei weit von der Gefahr, und entschied für den hintersten. Auf dem Bahnhof stand der Zug gerade zur Abfahrt bereit; die Gesellschaft mußte sich eilen und stürzte in den letzten, glücklicherweise leeren Wagen. Sie saßen bequem und sicher. Ein schriller Pfiff, der Zug flog rasend davon. „Vater!“ schrien die Söhne, „der Zug fährt fort und wir bleiben sitzen!“ — „Dumme Jungen!“ erwiderte der Vater. „Was fällt euch ein? Der Wagen ist in vollem Fluge, man merkt es nur nicht, das ist ja eben die große Geschwindigkeit!“ Er dachte an die Erde, die mit rasender Geschwindigkeit um die Sonne fährt, und wir merken es nicht. Aber diese astronomische Kenntnis betrug den gelehrten Herrn; der Wagen, in dem die Familie saß, war abgehängt und stand wirklich. Der Zug war längst aus dem Bahnhof, als die Herrschaften ausstiegen und in die Stadt zurückkehrten.

Auf Kufmaul selbst machte die erste Eisenbahnfahrt einen mächtigen Eindruck; schon der Anblick des „dampfspeisenden Ungeheuers mit seinen riesigen Wagenzügen“

Was die von Genossen F. P. angeregte Einfahrungsform betrifft, meine ich keine allgemeinen Richtlinien zu geben, sondern den Ortsgruppen- und Zahlstellen-, sowie Subklassieren zu überlassen, wie sie ihr Wissen und Können in der Rastierkunst verwerten; Hauptfache ist, daß kassiert wird und Ordnung herrscht, denn allzu häufig gehen Mitglieder dadurch der Organisation verloren, da die Ortsgruppenkassiere viel zu nachsichtig sind, und die Mitglieder den Ortsgruppenleitungen andererseits aber keine Anerkennung zollen, und nicht mehr zahlen.

Also hierin wäre insofern Wandel zu schaffen, daß niemand mit seinen Beiträgen im Rückstand bleibt (Krankheitsfälle können ja eine Stundung von 1 bis 2 Monaten ausnahmsweise gestatten) und wenn dies der Fall sein sollte, das Mitglied sofort eine Zahlungsmahnung erhält und auf den Verlust seiner erworbenen Rechte aufmerksam gemacht wird. Die dreimonatliche Karenzzeit wäre dahin abzuändern, daß nur Krankheitsfälle eine Ausnahme finden. Die Krankenkasse und der Provisionsfonds bieten auch keine Zahlungsfrist, und die Organisation ist für den Eisenbahner genau so ein Versicherungsinstitut, als vorgenannte Vereine. Denn ein Eisenbahner ohne Rechtsschutzversicherung in heutiger Zeit ist undenkbar und ein armes Häufchen!

Im übrigen bin ich mit den Anregungen des Genossen F. P. einverstanden, und meine ich, daß dem Verammlungsweesen mehr als bisher Aufmerksamkeit gewidmet werden muß. Die eingeführten Quartalsverammlungen müßten mehr als bisher durchgeführt werden und hat dann die Zentrallleitung gleichzeitig die Ortsgruppenleitungen in bezug auf ihre Tätigkeit zu kontrollieren.

Die Bildungsarbeit der Genossen wäre insofern zu fördern, als programmäßige Diskussionsabende allmonatlich in den Ortsgruppen und Zahlstellen einzuführen wären, wenn tüchtige Genossen vorhanden sind, dieselben zu leiten, ansonsten es besser ist, sie zu unterlassen; nichts wäre geschmackloser und abstoßender als inhaltsleere Diskussionsverammlungen!

L. P.

der Dienstordnung unterstellt worden. Dieses Umstandes wird sich noch jeder Kondukteur und Oberkondukteur erinnern, da er als Bremser mit den anderen Instruktionen auch die Dienstordnung ausfaßte und wohl eventuell auch nach der Dienstordnung bestraft wurde. Jene Bremser aber, die sozusagen im Stande als ewige Bremser geführt wurden, das heißt Bremser, die nicht angestellt wurden, zeitweilig jedoch als Bremser zum Stande der Zugbegleiter gehörten, müssen, sofern es heute noch solche gibt, die Dienstordnung noch in ihrem Besitz haben. Uebrigens hatte man seinerzeit alle Güterzugbegleiter, selbst wenn sie auch schon definitive Kondukteure waren (ausgenommen die Zugführer und Manipulanten), „Bremser“ genannt, woraus hervorgeht, daß die im Taglohn gestandenen Bremser absolut auf den Stand der Zugbegleiter zählten. Wenn auch diese Bremser nicht aller der in der Dienstordnung befindlichen Rechte teilhaftig wurden -- im besonderen in Bezug auf den Urlaub -- so muß gerade auf diesen Umstand verwiesen werden, weil sich jene Dienststellen, wo sich bereits ältere bewährte Bremser befanden, hinsichtlich der Erteilung von Erholungstagen gegenüber den Bremsern nicht auf den Standpunkt absoluter Verneinung stellten, ihnen vielmehr mit Rücksicht auf ihre Dienstleistung und Dienstjahre einen angemessenen Urlaub gewährten. Dieser Standpunkt konnte von den Dienstkommandierungen deshalb eingenommen werden, weil an der Spitze der Dienstkommandierung in den größeren Domizilen meist ehemalige Zugbegleiter standen, die den Dienst der Zugbegleitung im vollen Umfang zu würdigen wußten. Das bedeutete für die Bremser Rechte, die zwar nicht geschrieben waren, die aber praktisch in Übung standen, wertvoll genug, um den Abstand vom Definitivum einigermaßen zu überbrücken. Die Kategorie zeigte dadurch eine gewisse Einheitlichkeit auf, die auch in dem Umstand zum Ausdruck kam, daß derjenige, der schon die Zeit der Aushilfe hinter sich hatte, nicht mehr vom Fahrdienst reduziert wurde, ja daß es ihm sehr erschwert wurde, wenn er strebend in die Station oder ins Magazin auf irgendeinen Posten gelangen wollte.

Es ergab sich damals folgendes Bild:

Kategorie der Zugbegleiter

Der Direktion unterstellt:	Dem Bahnbetriebsamt unterstellt:
Normierter Stand: 100 Prozent	10 Prozent
a) Oberkondukteure, Kondukteure und Aushilfskondukteure; b) Bremser und Aushilfsbremser.	Arbeiter, und zwar aus dem Magazin oder aus der Station*)

\*) Zehn Prozent über den normierten Stand zur Deckung von Urlauben, Erkrankungen, Kontumazierungen u. d. d.

Im Jahre 1903 wurde bei den alten k. k. Staatsbahnen erreicht, daß alle innerhalb der Normierung befindlichen im Taglohn stehenden Bremser zu Aushilfskondukteuren ernannt wurden, so daß lediglich nur jenes über die Normierung hinausreichende und als Hilfskraft in Betracht kommende Taglohnpersonal als Aushilfsbremser geführt wurde und die 10prozentige Reserve bildete. Andererseits wurde bei der St. E. G. im Jahre 1907 das Zugständnis erreicht, daß alle im Taglohn stehenden Arbeiter, die auf Dienerposten Dienst versehen, mit dem Ablauf von drei Jahren zu definitiven Dienern ernannt werden, ein Zugständnis, das auch die Staatsbahnverwaltung bei der Uebernahme dieser Bahn zur Kenntnis nahm, leider aber, was bei der k. k. Staatsbahnverwaltung schon zur Selbstverständlichkeit geworden ist, nicht durchgeführt hat.

So haben sich nach der Verstaatlichungsaktion die Verhältnisse der Bremser im allgemeinen verschlechtert.

Im Jahre 1911 wurden über strengen Auftrag des Eisenbahnministeriums die Ernennungen zu Aushilfskondukteuren eingestellt. Unterdessen erschienen die Arbeitsordnungen, die den Bremsern den Titel „Arbeiter im Fahrdienst“ erteilten. Die in die Domizile entsendeten Normierungskommissionen hatten vom Eisenbahnministerium die strengsten, jedoch vertraulichen Direktiven, die Normierungen auf ein nicht bekannt gewordenes Mindestmaß zu reduzieren, und erst über unsere in dieser Angelegenheit dringenden Interventionen wurde vom Eisenbahnministerium zuerst eine siebenjährige, dann eine sechsjährige, schließlich aber wieder eine siebenjährige (sechsjährige Teilnahmszeit beim Provisionsfonds) provisorische Frist zur Anstellung bestimmt. Aus vielen übrigen Erledigungen diverser k. k. Staatsbahndirektionen ist zu ersehen, daß eigentlich nur vom Militär ausgetretene Unteroffiziere zur Anstellung in Betracht gezogen werden. Auffallend ist ferner der Versuch der Kreierung einer neuen Zwischenstufe mit dem Titel: „Aushilfskondukteuranwärter“, auf die nach unseren Informationen nur junge, vom Militär zurückgekehrte Unteroffiziere gestellt, von ihnen gleich eine Aufnahmeprüfung verlangt, und nach Ablegung derselben sofort ernannt wurden.

Diese Aushilfskondukteuranwärter sind nun freilich gleich ranggemäß vor die alten Bremser und Arbeiter im Fahrdienst eingestellt worden. Denn die Bremser, die ja heute auf den Stand der Arbeiter im Fahrdienst zählen, sind doch nur mehr scheinbar neben-sächlich Bremser (dieser Titel wird in der Arbeits- und Lohnordnung nur mehr in der Klammer genannt); aber als Arbeiter im Fahrdienst galten bisher begrifflich nur jene Arbeiter, die bei den Zügen zur Schlichtung der Kollis und zur Ausladung und dergleichen Arbeiten mitgenommen wurden. Noch kann das Eisenbahnministerium, nachdem es die kontinuierliche Bremsung der Güter- und Gütereizüge nicht durchgeführt hat, auf die Bremser im eigentlichen Sinne, das heißt auf eine geschulte Zugbegleitung nicht verzichten, und doch hat es schon die Degradierung der Bremser zu Arbeitern im Fahrdienst durchgeführt, eine Leichtfertigkeit, die nur von diesem Eisenbahnministerium, das dem Fache völlig weisensfremd gegenübersteht, zu erwarten war!

Nach der Anlage all dieser Verschlechterungen bei den Zugbegleitern ist zu erkennen, daß es sich dem Eisenbahnministerium um ein Prinzip handelt, und zwar, daß an Stelle des größten Teiles der Zugmannschaft, die durchwegs aus definitiven Bediensteten bestehen soll, Tagelöhner treten.

Hier sind besonders die Erlässe über die Normierungsreduzierungen in Betracht zu ziehen, die auch durch die Bestimmungen in der Arbeitsordnung, nach welchen die ständigen Arbeiter auf den normierten Stand zählen, ihre Ergänzung erfahren. Es ist nicht abzusehen, wie weit die Reduzierung des definitiven Standes noch gehen wird; bei den Zugbegleitern ist die Möglichkeit gegeben, den definitiven Stand sogar an ein Viertel zurückzudrängen!

So wurden die Oberkondukteurposten auf Lokalbahnen bereits aufgelassen und dürfen dort Bremser diesen Posten einnehmen. (Erlaß des Eisenbahnministeriums 46.130/20 a.) Und da die Arbeiter im Fahrdienst bloß vom Bahnamt aufgenommen werden, das Verbot der Ernennungen zu Aushilfskondukteuren streng durchgeführt wird; da ferner der natürliche Abgang des definitiven Personals durch die Prüfungen im Gehör- und Sehermögen künstlich erweitert wurde und auch sonstige gegen den § 40 der Dienstordnung gerichtete Gewaltmaßnahmen durchgeführt werden, so stellt sich heute schon folgendes Bild dar:

Kategorie der Zugbegleiter	Stations-, Magazin- bzw. Arbeiter im Fahrdienst
Reduzierter Stand: 30%	der Station und der Arbeitsordnung unterstellt: 70%
a) Oberkondukteure; b) Kondukteure; c) Aushilfskondukteure; d) Aushilfskondukteuranwärter	Arbeiter

Dieses Verhältnissbild stellt die vom Eisenbahnministerium durchgeführte Durchtrennung der Kategorie der Zugbegleiter dar, und zwar:

1. in reine Zugbegleiter, die der Direktion unterstehen, und
2. in gemischte Fahrdienstarbeiter, zusammengefaßt aus Stations- und Magazinarbeitern, die der Willkür der Station unterliegen, weil nach der Arbeitsordnung die Station das Recht der Zuteilung hat, so daß die Arbeiter nach Belieben des Vorstandes einmal in die Station, einmal wieder ins Magazin oder auch wieder zum Fahrdienst kommandiert werden können. Die größere Anzahl wird daher auf ein gemischtes Personal entfallen, nur ein ganz kleiner Teil wird Arbeiter im Fahrdienst in Bezug auf den Begriff Bremser genannt werden können, alle diese aber dürfen eine Prüfung nicht ablegen (die formlose Prüfung ist ja illusorisch). Und weil nun dieses Personal nicht mehr aus reinen Zugbegleitern besteht, dieses daher weder in der Theorie noch in der Praxis die absolut notwendige Schulung aufweisen wird, so wird ein Rückschlag auf die Dienstleistung selbst und in Bezug auf Verantwortung beim definitiven Personal erfolgen müssen. Aber auch auf die Einwirkung besserer Bedingungen, sei es in dienstlicher, sei es hinsichtlich der Lebensverhältnisse wird ein Rückschlag zu verzeichnen sein und die Schlagkraft wird so geschwächt werden, daß nicht einmal mehr eine Abwehr aufgedrungener Verschlechterungen oder die Verteidigung der wichtigsten Errungenschaften wird einsehen können!

Das Prinzip des Eisenbahnministeriums läßt sich nur sukzessive erkennen. Mit demselben sehen selbstverständlich ungeheure Ersparungsmaßnahmen ein. Der beim Fahrdienst beschäftigte Arbeiter hat in keinem Domizil den Grundlohn; derselbe hat auch keine Wohnvorrückungen. Die Arbeiter haben ja auch kein Quartiergeld. Erst eine ganz kleine Zahl von Fahrarbeitern hat die Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit, denn die große Mehrzahl wird zwar als Arbeiter im Fahrdienst entlohnt, aber nur als Stations-, beziehungsweise Magazinarbeiter geführt. Die Frage der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit würde daher bei diesen Arbeitern in ganz energischer Weise zu betreiben sein. Wenn nun aber ferner in Betracht gezogen wird, daß die Arbeiter in jedem Dienstzweig gegenüber dem definitiven Personal hinsichtlich der Nebenbezüge (am besten wird dies bei der Entziehung, beziehungsweise Nichtgewährung der Nachdienstzulage bemerkt) durchaus, in manchen Belangen um 50 Prozent zurückgesetzt sind, so ist eine Beschneidung der Stundengelder und der Exponierungen nur eine weitere natürliche Maßnahme, die dieses Eisenbahnministerium möglicherweise in Aussicht hat.

Aber noch eine weitere Gefahr ist von besonders einschneidender Bedeutung: die UnteroffizierschARGE. Bei der Kommandierung wird in der Praxis nicht darum gefragt, ob der zum Fahrdienst kommandierte und dann vielleicht für späterhin diesem Dienst ständig zugewiesene Arbeiter auch Unteroffizier war. Die große Mehrzahl dieser Arbeiter wird daher immer eine gewisse Hoffnung haben, nach sechs beziehungsweise siebenjähriger Dienstzeit das Definitivum zu erringen, um sodann zu erfahren, daß diese Hoffnung nicht erfüllt wird, indem man sie in schmachlicher Weise nur zu überborteln verstanden hat. Die kleine Minderheit der gewesenen Unteroffiziere unter diesen Arbeitern braucht schließlich nach sieben zurückgelegten schweren Arbeitsjahren schließlich gerade auch nicht mehr tauglich zu sein, das Definitivum zu erreichen, denn die ärztliche Untersuchung wird die entsprechenden Ergebnisse schon liefern. Zur Anstellung werden daher nur mehr vereinzelt Arbeiter kommen. Und doch braucht die Bahn zum Revisions-, Manipula-

\*) Die Besetzung der Oberkondukteurposten mit Arbeitern im Fahrdienst, beziehungsweise Bremsern greift bereits rapid um sich. Gegenwärtig vollzog sich diese Neuierung auf der Belfer Lokalbahn, auf welcher mit der Einführung der Sommerturnusperiode ein Bremser als Zugführer statt einem Oberkondukteur in den Turnus eingereiht wurde!

## Die Bremserfrage als eine Frage des Gesamtzugbegleiterstandes.

Die Bremserfrage ist für den Stand der Zugbegleiter nunmehr in eine sehr ernste Phase gerückt, denn das Eisenbahnministerium hat jene Zugbegleiter, die sich im Taglohn befinden und die seit jeher „Bremser“ betitelt wurden, aus der Kategorie der Zugbegleiter hinausgedrängt, indem sie dieselben unter dem Titel „Arbeiter im Fahrdienst“) in die Arbeitsordnung stellte. Seinerzeit war jeder Bremser

\*) In Würdigung des historisch bereits festgelegten und fachtechnisch in den Titel „Bremser“ einzig richtig gefaßten Begriffes, mag es dem k. k. österreichischen Eisenbahnministerium vielleicht opportun erschienen sein, das Bremsermotiv, das in der Weltliteratur nunmehr schon eine Rolle zu spielen beginnt, durch eine geschickte, beinahe taschenpielerische Umrennung zu verwischen, dadurch scheinbar bewirkend, als ob die Not und das Elend der Bremser als bloßes Truggebilde bestanden hätte und die „Arbeiter des Fahrdienstes“ etwas anderes zur Aufgabe hätten, als Bremserdienste zu verrichten. Möglich, daß dieses Eisenbahnministerium für die Gegenwart gut gerechnet hat; aber bei dem auf dem ganzen Erdball zu verzeichnenden stetigen Wachsen der sozialistischen Stimmen werden wir dafür Sorge tragen, daß eine so nichts-würdige Täuschung in der Literatur vollkommen richtig beurteilt werde! Das Bremsergeschick wird sich auch im Arbeiter des Fahrdienstes erfüllen, dafür sorgt schon die k. k. österreichische Staatsbahnverwaltung.

wirkte ungemein, und dabei muß man bedenken, daß damals weder die Züge die Länge unserer heutigen hatten, noch die Bahngeschwindigkeit eine so große war wie in unserer Zeit. Das letztere beweist ein Vorfall auf Kufmauls erster Bahnfahrt, den er mit folgenden Worten berichtet: „In Friedrichs-feld machte der Zug einen kurzen Halt, dann fuhr er weiter. Raum war er wieder in Gang gekommen, so sah ich aus einem der offenen Stehwagen, die es in den ersten Jahren gab, eine Mücke herausfliegen, und hinterdrein sprang der Bauer, dem der Wind sie entführt hatte. Das Publikum schrie, der Zug hatte noch keine große Geschwindigkeit, die Lokomotive blieb stehen, der Bauer war in den Sand gefallen, erhob sich, raffte seine Mücke auf und stieg mit ruhigem Gemüt wieder in den Wagen.“

So oft Kufmauls Vater, ein Arzt, in den ersten Monaten nach Eröffnung der Bahn den studierenden Sohn in Heidelberg besuchte, mußte dieser ihn vor die Stadt an eine günstige Stelle im Felde begleiten, wo er den Zug bequem beobachten sah. „Noch immer“, berichtet Kufmaul, „höre ich seine Worte: „Nichts ergreift mich mehr als diese Erfindung. Eine neue Welt ersteht, und ich sinne vergeblich, wie sie sich gestalten mag.“

Es waren aber keineswegs damals alle begeistert über die neue Erfindung der Eisenbahnen, und mancher hat seiner ersten Eisenbahnfahrt seinerzeit sobald keine zweite folgen lassen. Wilhelm v. Chezy, der Sohn der Helmina v. Chezy, schrieb nach seiner ersten Eisenbahnfahrt einen entsetzten Brief an seinen Freund Spindler. Alles fand er fürchterlich, das schnelle Dahinrasen, das Dröhnen und Rattern bei der Fahrt, den Schmutz, der durch die Lokomotive erzeugt wurde. Für die Größe der verkehrstechnischen Errungenschaften fehlte ihm jegliches Organ. Weniger schroff ist eine Äußerung des Königs Ludwig von Bayern, des „Partizipandichters“, der sich folgenbermaßen vernehmen ließ: „Ein schnelles Beförderungsmittel ist die Eisenbahn, um von einem Ort zum anderen beredt zu werden, aber das Innere der Städte umgeht sie, als wenn sie nicht beständen, und vom Genuß der schönen Natur kann nicht mehr die Rede sein. Immer eingepackt, willenloser Ware gleich, schießt durch die schönsten Naturschönheiten der Mensch, Länder lernt er keine mehr kennen. Der Duft der Pflaumen ist weg, äußerte sich bereits 1827 Goethe, und doch gab es damals in Deutschland keine Dampfeisenbahn.“

hons- und Zugsführerdienst ein vertrauenswürdiges, intelligentes und daher definitives Personal: es ist darum sehr zu fürchten, daß hier für die Zertifikatisten eine Tür geöffnet werden soll!

Endlich ist die Entziehung von Rechten bei den Arbeitern in manchen Belangen bereits in rücksichtsloser Weise durchgeführt worden. Es wird hier unter anderem auf den Kampf erinnert, den die Vertrauensmänner der Zugbegleiter in Wien bei den alten Staatsbahnen in Bezug auf das aktive und passive Wahlrecht für die Wahl der Turnusvertrauensmänner geführt haben, in welchem nach verschiedenen Deputationsvorparaden und Interventionen zumgunsten der im Tagelohn stehenden Zugbegleiter entschieden wurde, so daß den provisorischen Zugbegleitern das durch Jahre innegehabte, durch den betreffenden Eisenbahnministerialerlaß gewährleistete Recht, Turnusvertrauensmänner zu wählen, beziehungsweise als solche gewählt zu werden, zur Gänze entzogen wurde. Die Entziehung dieses Rechtes erweist sicherlich die Tatsache, daß die Arbeiter im Fahrdienst nicht mehr zur Kategorie der Zugbegleiter gerechnet werden. So schält sich nur langsam aber sicher das Ergebnis jener Maßnahmen heraus, die sich um das Prinzip des Eisenbahnministeriums gruppieren, die Kategorie der reinen Zugbegleiter auf ein Minimum herabzubringen, ein Umstand, der die große Errungenschaft der Normierung, innerhalb deren sich nur definitive Zugbegleiter befinden sollen, vollständig aufhebt, und zwar derart, daß sich der Stand im Zugbegleitersdienst bildlich, wie der Stand in der Bahnerhaltung oder der Stand im Magazindienst darstellen wird, das heißt, daß nur die an der Spitze des Standes befindlichen Posten wie: Bahnammeister, Bahnrichter- oder Magazinmeister, Magazinaufseher, also bei den Zugbegleitern etwa die Zugführer, Manipulanten und möglicherweise die Revisionskondukteure auf Hauptbahnen mit definitivem Personal besetzt sein werden, während alles übrige Personal dieser Kategorie dem Arbeiterstand, graduell in ständige, nichtständige und Aushilfsarbeiter gestuft, zugemessen werden dürfte.

Solchermaßen stellt sich die Premierfrage für die Kategorie der Zugbegleiter als eine so wichtige Frage dar, daß an ihre Lösung energisch geschritten werden muß, bevor noch jene Maßnahmen des Eisenbahnministeriums in Angriff genommen werden, die um des Prinzips willen zur Durchführung gelangen sollen. In Verkennung der Sachlage würde eine Forderung, daß die Arbeiter im Fahrdienst zu ständigen Arbeitern ernannt werden sollen und solchermaßen natürlich ständig Arbeiter bleiben würden, dem Prinzip des Eisenbahnministeriums nur Vorwand leisten. Von den Zugbegleitern der k. k. Staatsbahnen, die sich in ziemlich großer Mehrheit in unserer Organisation befinden, ist etwas anderes zu erwarten. Diese Zugbegleiter, die in den Arbeiter im Fahrdienst ihren Nachwuchs und Stellvertretung erkennen, müssen und werden in dieser Frage ihre alten Prinzipien aufrechterhalten, beziehungsweise solidarisch erneuern. Es muß daher die Premierfrage mit aller Energie aufgenommen werden und, falls die Lösung den Bremsern allein nicht gelingen sollte, muß die Gesamtzugbegleiterschaft dafür einstehen, sie kategorisch durchzusetzen!

F. S.

## Die Wahlen in die Betriebskrankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Vor uns liegen die Ergebnisse des Skrutiniums der Wahlen in die Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen, und wir können der Freude Ausdruck geben, daß die Liste der sozialdemokratischen Wahlwerber, die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner aufgestellt wurde, eine kolossale Anzahl von Stimmen auf sich vereinigte. Und das trotz allem Terror und Wahlschwindel, trotz allen Mitteln, welche von den Gegnern und P. T. Vorgesetzten angewendet wurden, um unseren Erfolg zu schmälern.

Wir hätten also alle Ursache, uns über diesen glänzenden Wahlerfolg zu freuen; dennoch müssen wir erklären, daß wir mit diesem Wahlerfolg sehr unzufrieden sind, weil gerade diese Wahlen nachgewiesen haben, daß nicht jene agitatorische Kraft aufgewendet wurde, die unserer Organisation innewohnt, daß nicht alle Mittel in Anwendung gebracht wurden, die uns zur Verfügung stehen, und daß es an energischer Aufklärungsarbeit sehr gemangelt hat, denn der Erfolg müßte bedeutend größer sein. Schon aus der Wahlbeteiligung geht hervor, daß eine regere Agitation von Nöten gewesen wäre, um mehr Bedienstete für diese Wahl zu interessieren; im Jahre 1911 wurden bei der Wahl in die Betriebskrankenkasse 169.782, bei der heutigen Wahl 170.832, also um 1050 Stimmen mehr abgegeben, gewiß im Verhältnis eine geringe Steigerung; hiebei entfielen auf unsere Kandidaten 101.385 bis 103.008 (60-3 Prozent) gegen 101.577 (59-4 Prozent) Stimmen; es ist demnach ein Stimmengewinn von 2431 Stimmen zu verzeichnen. Die Christlichsozialen, welche im Jahre 1911 7195 Stimmen erhielten, bekamen bei der heutigen Wahl 8054, das heißt 47 Prozent der abgegebenen Stimmen. Die Deutschen, welche im Jahre 1911 15.010 Stimmen bekommen haben, kandidierten diesmal nicht, sondern gaben gleich die Parole aus: „Keine Stimmzettel abgeben!“ In leeren Stimmzetteln wurden diesmal 55.604 abgegeben (32-5 Prozent) gegen 38.164 im Jahre 1911, daher um 17.440 oder 13-5 Prozent mehr. Wenn man von dieser Anzahl der leer abgegebenen Stimmen die 15.010 im Jahre 1911 für die Deutschen abgegebenen Stimmen abdeduct, so stellt sich heraus, daß eigentlich 40.594 leere Stimmzettel abgegeben wurden, im ganzen also um 2430 leere Stimmzettel mehr als bei der letzten Wahl. Die verbündeten Gegner können daraus durchaus nicht den Schluß ziehen, daß die Sozialdemokratie unter den Eisenbahnern Österreichs irgendwelche Einbuße erlitten hat, da an der Abgabe von leeren Stimmzetteln vielfache Umstände schuldtragend sind; nicht zuletzt der Terroris-

mus, welcher von seiten der verschiedenen Vorgesetzten, besonders an den niederen Bediensteten, hauptsächlich aber an den Oberbahnarbeitern ausgeübt wurde. Auch der Schwindel der sofortigen Abgabe der Stimmzettel, trotz der ausdrücklichen Verfügung, daß dieselben mindestens drei Tage in den Händen der Wähler verbleiben müssen, war Ursache, daß eine respektable Anzahl von leeren Stimmzetteln abgegeben wurde. Unsere Genossen sind aber nicht ganz von der Schuld freizusprechen, daß so viele leere Stimmzettel abgegeben wurden. Nicht nur eine unglückliche Laune ist bei der Agitation zutage getreten, sondern auch Vertrauenslosigkeit ohnegleichen, die von einzelnen Vertrauensmännern bei Ausgabe des Wahlmaterials geübt wurde. Wir haben Beweise in den Händen, daß einzelne Gegner zu unseren Vertrauensmännern gekommen sind und unter dem Vorwand, sozialdemokratisch wählen zu wollen, Klebezettel verlangt haben; anstatt nun diesen Leuten nur einen Klebezettel für den eigenen Stimmzettel auszugeben, beziehungsweise in den Stimmzettel einzukleben, hat man ihnen gleich 20, 30 und noch mehr Klebezettel ausgefolgt, die dann vernichtet wurden und zum Schluß ein Mangel an Klebezettel eingetreten ist.

Die Furcht mancher Bediensteten vor ihren Vorgesetzten, welche in barschem Ton die sofortige Abgabe der Stimmzettel gefordert haben, war auch eine Ursache, daß soviel leere Stimmen abgegeben worden sind. Es wurde konstatiert, daß dasjenige Organ, welches dazu beordert wurde, die Stimmzettel zu sammeln, dieselben offen am Tisch liegen ließ, sich aus dem Lokal entfernte und auf diese Weise dem deutschnationalen Macher, welcher bei der offenen Schublade angetroffen wurde, freies Spiel ließ. Man kann sich leicht vorstellen, welche Manipulation da vorgenommen wurde; in vielen Stationen wurden den Arbeitern Stimmzettel überhaupt nicht ausgefolgt. Wir könnten Bände schreiben, wollten wir den ganzen Schwindel und Terrorismus schildern, der da an den Bediensteten, die sich einschüchtern ließen, ausgeübt wurde.

Wie bei der vorigen Wahl, so wurden in jenen Staatsbahndirektionsbezirken, wo das tschechische Element vorherrscht, mehr leere Stimmen abgegeben. Diesmal haben die Herren Christlichsozialen Zugang durch die Deutschnationalen und — durch die Separatisten erhalten; es hat aber dieser netten nationalen Koalition alles nichts genutzt; die Sozialdemokraten haben mit einer geradezu imposanten Stimmenanzahl gesiegt. Unsere Vertrauensmänner und Genossen können aber aus dieser Wahl eine Lehre ziehen, daß nur durch das energische Eintreten für die von der Organisation empfohlenen Kandidaten, durch Agitation von Mann zu Mann, durch kluges Ausnutzen der Situation und entsprechende Verwendung des Wahlmaterials noch größere Erfolge zu erzielen sind.

Die Wahlen sind vorüber, unsere Genossen erwartet als gewählte Vertreter des Personals in den Zentralauschüß der Betriebskrankenkasse eine harte Arbeit, denn es gilt zu trachten, endlich die Aenderung der Statuten durchzuführen und dadurch dem Ausschüß eine Erweiterung seines Wirkungskreises zu sichern. Diese Aufgabe kann nur dann gelöst werden, wenn die Eisenbahner einig und geschlossen hinter ihren Vertrauensmännern stehen und sie in ihren Bemühungen unterstützen.

Wir danken allen, die an diesem Erfolg tätigen Anteil genommen haben, und erwarten, daß in der Zukunft unsere Genossen alles aufbieten werden, um unseren Sieg größer und glänzender zu gestalten. Zum Schluß sei noch erwähnt, daß unsere Kandidaten auch in den Lokalkommissionen mit wenigen Ausnahmen durchgedrungen sind. Nur in Böhmen sind einige Lokalkommissionen in die Hände der vereinigten tschechisch- und deutschnationalen sowie der separattistischen Gegner gefallen. Hoffen wir, daß wir bei den nächsten Wahlen diese traurige Erscheinung nicht registrieren müssen und unsere ehrlichen Bemühungen, die Interessen aller Eisenbahner zu vertreten, durch einen vollen Sieg gekrönt werden.

## Von den Zugbegleitern des Wiener Westbahnhofes.

Seit einiger Zeit, insbesondere seit den diesmaligen Turnuswahlen, herrscht hier eine begeisterte Aufregung über die Verfügung der Bahnverwaltung, wonach dem Linzer Personal zwei Zugspare nach Wien, respektive von Wien zur Führung gegeben werden sollten. Kaum hat sich das hiesige Personal von dem großen Rückschlag, welcher durch das Abziehen der Stadtbahnkondukteure und durch Verletzung des größten Teiles derselben nach Wien erfolgte, so halb und halb erholt, soll schon wieder eine Personalreduzierung beim Personenzugsdienst durch diese Maßregel Platz greifen. Viele Anwärter auf höhere Posten waren in ihren Hoffnungen enttäuscht. Daß bei solchen Anlässen die sozialen Vertrauensmänner der organisierten Zugbegleiter einen schweren Stand haben, ist für jeden klar. In ihrer momentanen Verzweiflung lassen sich bei solcher Gelegenheit gar manche Kollegen vom demagogischen Auftreten der Feinde der Organisation irreführen. Die Vertrauensmänner der organisierten Zugbegleiter von Wien I erkannten die Schwierigkeit der Situation, und im Bewußtsein ihrer Verantwortung mahnten sie zur Besonnenheit. Sie bemühten sich, die momentane durch nichts gerechtfertigte Maßregel abzuwehren, um so mehr, als ihnen nicht unbekannt war, daß nur ein kleiner Teil des Linzer Personals, der sich hinter den Staatsbahndirektor, den Bürgermeister von Linz und, wie man sogar hört, hinter den Bischof steckte, rücksichtslos und mit aller Vehemenz des Jahres nach Wien anstrebte, während der größte Teil gegen die Turnusverfechtung (eine solche nimmt diese Minorität um den Preis, nach Wien fahren zu können, auf sich) energisch Stellung nimmt.

Bei dem Stand der Angelegenheit war auch vorauszu- sehen, daß es zu einer Verteilung der beiden Zugspare kommt. Nun aber tritt in Wien I ein Häuflein Leute auf den Plan, und zwar solche, die sich nie um die Interessen der Allgemeinheit gekümmert haben, für sich aber die Vorteile auf Kosten der Kollegen in dienstlicher Beziehung zu sichern wußten. So haben die meisten dieser Leute es verstanden, sich durch Jahren in der Reserve von der kalten Bremse und dem Aus- und Zuladen beim Güterzug fernzuhalten. Jetzt an der Reihe zum angenehmeren Dienst beim Personenzug, wollen sie natür-

lich im Turnus fahren. In Ermangelung eines Solidaritätsgefühls sind sie lebztredend nicht organisiert, höchstens im Kondukteurverein, wo sie sich's auf den Fingern abzählen können, wieviel sie einzahlen und wieviel sie dafür wieder bar auf die Hand zurückbekommen.

Sie spielen die „Unpolitischen“, werfen den Sozialdemokraten Verrat an dem Wiener Personal, den dieselben bei den Turnusvertrauensmännertreffen in Amstetten in den Jahren 1910 und 1912 verübt haben sollen, vor, und trachten auch die einzelnen Vertrauensmänner persönlich beim Personal herunterzusetzen. Verbunden mit dem ehemaligen Sozialdemokraten und jetzigen sogenannten Freisozialisten Vogel, einen vom übermäßigen Alkoholgenuß degenerierten Menschen und dessen ihm ebenbürtigen kleinen Anhang sowie mit dem Verkehrsbindlerkondukteur Straffer und dessen wenigen Nachläufern stellen sie bei den Turnuswahlen der Liste der Organisierten eine solche aus ihren Reihen entgegen, auf welcher bei der Gruppe Fernzugsdienst auch der Name des Oberkondukteurs Kraipf glänzte, der durch Jahre auf der sozialdemokratischen Liste zu sehen war, jetzt aber erst seine eigentliche Gesinnung entdeckte und sich bei uns aus dem Staub gemacht hat, während für die Kondukteure (Fernzug), ein gewisser Kondukteur Groß, der sich durchs Maulhalten bei allen Angelegenheiten des Personals bisher keine große Feindschaft zugezogen hat, kandidierte. (Die Macher der Bewegung stellten sich vorsichtigerweise nicht in den Vordergrund.) Und jetzt wurde mit der bestigsten Agitation im Zeichen des Kampfes gegen die Linzer eingeseht. Und tatsächlich gelang es ihnen, bei der Gruppe Fernzugsdienst, bei welcher die wenigsten organisiert sind, eine ziemlich Majorität zu erlangen. Und jetzt triumphieren diese Sieger. Sie sind ganz aus dem Häuschen. Größenwahnsinnig sind sie geworden, und so verkünden sie die halbblöde Vernichtung der Organisation der Zugbegleiter am Westbahnhof. In die Versammlungen der organisierten Zugbegleiter kommen regelmäßig diese Macher (manchmal auch betrunken), leiern ihre Walze über den angeblichen Verrat herunter und sind nicht wegzubringen, selbst wenn die ganze Versammlung durch Abstimmung kundtut, daß sie nicht gewünscht werden. Einem solchen Macher hat dieser Siegesrausch eine Gerichtsverhandlung eingetragen, vor deren Ausgang ihm jetzt schon schwer bangt. Ein zweiter, und zwar der Hauptmacher, mußte auch schon öffentlich zugeben, daß er das Maul zu weit aufgerissen habe. Aber nicht nur einen Wahlsieg haben die Leute errungen, sondern auch einen Erfolg: „Nur ein Zugspaar haben die Linzer bekommen“. Wie dies kam, wurde in einer, unter dem Patronat des Verkehrsbindlers, von diesen Leuten einberufenen Vereinsversammlung am 28. April berichtet. (Es ist bezeichnend für diese Leute, vor den Wahlen spielten sie die Vertreter des Kondukteurvereines, dann stritten sie uns dies ab und sagten, gar keinen Verein und keine Partei vertreten sie, und jetzt finden wir sie im Bett der Christlichsozialen.) Die Abgeordneten v. Panz und Kemetter waren als Referenten angekündigt, da gab's selbstverständlich viele Neugierige, Indifferenten, dann alle nichtsozialdemokratisch organisierten und sämtliche Querulanten. Nachdem von der Ortsgruppe unseres Vereines keine Parole ausgegeben war, und wir sie einmal unter sich sehen wollten, so gingen nur einige Organisierte hin, und ein paar Vertrauensmänner, die den Ekel überwinden konnten, unter den Christlichsozialen zu verweilen. Sie jammern jetzt über Magenbeschwerden. Nach einem zusammenhanglosen Bestammel des Herrn Kraipf, kommt Herr Groß, aus dessen Bericht man folgendes entnehmen kann: Als die Sieger als Gewählte dastanden, mußten sie nun auch handeln. Sie kamen aber nicht weit allein, und siehe diese Unparteilichen, die sich angeblich vor der Politik bekreuzigen, lugten nach einem Abgeordneten aus, der sie ins Eisenbahnministerium bringt. Guter Rat war teuer, aber Glück in allen Enden. Der Verkehrsbindler Straffer kam zur rechten Zeit herangeflücht und sang mit süßer Melodie: „Kommt in meine Liebeslaube, in den Verkehrsbund!“ Zwei Abgeordnete einer frisch gebildeten Partei stehen auch hier zur Verfügung. Die haben erst kürzlich ihren Schild ausgehängt und wollen ihr neues Geschäft populär machen, sie laufen jetzt mit jedem einzelnen, den der Schuh drückt, zu allen Behörden. Christlichsoziale sind sie auch nicht mehr, denn diese Firma hat selbst bei den dümmsten Eisenbahner keinen Anklang mehr, sie sind sogar die Führer der neuen „deutschen Zentrumspartei“. Und mit tausend Freuden langten die Unpolitischen zu, und das Geschäft war gemacht. Der Gewinnst wurde wie folgt verteilt: 1. Den Abgeordneten v. Panz und Kemetter für ihre wirkungsvolle Unterstützung im Kampf gegen das Linzer und Willacher Personal, den Gewinnst an Popularität bei den Wienern unpolitischen und indifferenten Zugbegleitern. 2. Dem, an der Krepiertafel hängenden Verkehrsbund, ein kleines Renommee und endlich für die Sieger den Erfolg.

Groß verteilte auch gleich alle die Dankgewinne, ohne die Versammlung erst zu fragen. Für sich aber erbat er sich auch gleich den Dank der Zugbegleiter für seine so schwere Mühe, e wäre nicht so leicht gewesen, meinte er, wie er sich's früher immer vorgestellt habe, es hätte ihn viele Mühe gekostet, darum habe er auch Anspruch auf Dank. Billig ist die Geschichte also nicht. Einmal im Leben hat Groß für seine Kollegen ein Wort gesprochen (ja, vielleicht nur den Abgeordneten sprechen zugehört) und schon verpflichtet er sie zu ewigem Dank.

Nach Groß kam Satorh zum Wort. Der kam schon etwas schneidiger und forscher; er hat nicht umsonst jahrelang unsere Versammlungen als Indifferenten besucht. Er hat auch ein bißchen gelernt dort. Er wiederholt, was Kraipf und Groß vor ihm sagten, macht ein paar vorsichtige Ausfälle gegen die Organisation, stellt sich aber dann erst in die richtige Position, um sich vor der Versammlung die Würthelkrone aufzusetzen. Eine Stunde 35 Minuten, so schmektete er in den Saal, hatte ich Prolokal bei der Direktion, weil ich für die Kollegen so wader eingetreten bin, und einen kleinen Verweis hat mir diese mutige Tat eingetragen, aber das wird mich in Zukunft nicht hindern, immer so mutig aufzutreten. Nicht mit schlatternden Knien bin ich zum Herrn Kolisko eingetreten, und gar bald hat der Herr Ministerialrat in gutem Ton mit mir gesprochen, obwohl ich früher bei ihm verschmäzt war. (Gewiß hat der Schlanke hier wieder, wie im Eisenbahnministerium, seine außerordentliche Qualifikation vorgewiesen.)

Chrfurchtsvoll blickten die Versammelten auf den großen Helden. Aber weiß, mit was für Erfolgen der Redner noch gekommen wäre, wenn nicht der Ritter v. Panz erschienen wäre, der sofort zum Reden dingeprant wurde. Dieser erzählte von dem Zustandekommen des politischen Geschäftes mit Satorh. Uns Sachliche übergehend, meinte er sehr genau informiert zu sein, über die Angelegenheit (die anwesenden Genossen wurden im Laufe der Versammlung vom Gegenteil überzeugt) und im demagogischen Phrasentou sprach er von dem fortwährenden

Unrecht, welches den Wiener Zugbegleitern zugefügt wird und wie sich das deutsche Zentrum überall um das Volk annimmt, wo demselben Unrecht geschieht; so wird diese Partei für die Wiener Zugbegleiter den Kampf gegen das Linzer und Villacher Personal führen. Als aber unser Genosse Straffer diesem Herrn die Frage vorlegte, was denn für eine Wirkung dieser Kampf der Zentrumspartei, in den Bezirken Villach und Linz auslösen wird, wo doch, wie bekannt, diese Partei auch um Mitglieder kämpft, da mochte es dem Ritter einleuchten, daß man hier ein schwieriges Problem vor sich hat, welches man mit demagogischen Reden nicht lösen kann. Er lenkte auch im Schlußwort gehörig ein und meinte, um einem Teil Vorteile zuzuschlagen, durch welche der andere Teil Nachteile erleidet, zu dem gibt sich das deutsche Zentrum nicht her. (Schau, Schau, wie geschieht.) Die Unpolitischen waren wieder einmal nicht konsequent und beschimpften v. Bang nicht wegen dieses Einschwenkens, vertrieben aber Straffer als Vertreter der Linzer und Villacher, weil er den letzten Teil der Rede v. Bang hervorhob.

Ritter v. Bang sagte ihnen auch, daß die Arbeiterschaft ihre wirksamste Vertretung in der Sozialdemokratie hat, daß er und seine Kollegen aber nicht auf den Standpunkt des Klassenkampfes stehen. Ein glänzendes Zeugnis muß der bürgerliche Abgeordnete (wenn er bei der Wahrheit bleiben will), der Sozialdemokratie ausstellen, und diese Arbeiter, die vor ihm stehen, bekämpfen die Sozialdemokraten, weil sie sich nicht als Arbeiter fühlen, sondern sich als etwas Besseres dünken, obwohl sie als Angehörige der Sklavenkette vielmehr drückt, wie den freien Arbeiter. Unserer Organisation am Westbahnhof hat dieser Rummel nicht geschadet; wir haben einen fortwährenden Beitritt der Einsichtigen zu verzeichnen. Wenn der Pulverdampf und Rauch nach dem lokalen Kampf verfliegen ist, werden sich aber alle, die es ehlich mit dem Personal meinen, finden müssen, um dieses schwierige Problem, das auf allen österreichischen Bahnen durch diesbezügliche Verfügungen der verschiedenen Bahnverwaltungen, sowie der technischen Umwälzungen, jetzt besonders aktuell geworden ist, so zu lösen, daß das gesamte Zugbegleitungspersonal nicht zu Schaden kommt, dem Dritten aber, den Bahnverwaltungen, das Lachen verbleibt. Wir glauben, die Wege hierzu anzubahnen und die Einleitung der nötigen Schritte wird zunächst Aufgabe der schon geschaffenen Vertrauensmännerorganisation der organisierten Zugbegleiter sein.

### Vom Zentralausschuß der Personalkommission der Staatsbahnen.

Endlich hat das Eisenbahnministerium den Zentralausschuß der Personalkommission wieder einberufen. Am 28. und 29. April d. J. fand die Sitzung für die Sektion Unterbeamte, am 4. und 5. Mai d. J. die Sitzung der Dienersektion statt. Die Zentrale unserer Organisation berief für die unserer Organisation angehörigen Mitglieder beider Sektionen am Tage vor der Sitzung Vorbereitungen ein, in welchen über die Stellungnahme in der Sitzung beraten wurde. Die Kommissionsmitglieder hielten außerdem eine Stunde vor der Sitzung mit den übrigen Mitgliedern eine Beratung ab. Es soll hervorgehoben werden, daß in diesen Besprechungen ein einheitliches Vorgehen erzielt wurde.

Wir beschränken uns in diesem Bericht auf die Schilderung der Stellungnahme der Personalkommissionsmitglieder zu den Verschlechterungen und der Behandlung, die dem Gesamtpersonal und ihren Vertretern zuteil wird. Einen ausführlichen Sitzungsbericht werden wir bringen, sobald uns das Sitzungsprotokoll vorliegt.

#### Sektion Unterbeamte:

Der Vorsitzende wollte sofort nach Eröffnung der Sitzung in die Verhandlung der vorliegenden Initiativanträge eingehen. Nach einer bewegten Auseinandersetzung erklärte er sich bereit, die Protesterklärung anzuhören.

Genosse Harienthaler gab folgende Erklärung ab:

Im Protokoll sind die wesentlichsten Erklärungen des Eisenbahnministeriums und der Mitglieder ausgelassen. Den Mitgliedern werden nicht, so wie es in den Direktionen gehandhabt wird, die vom Eisenbahnministerium getroffenen Erledigungen der Anträge zur Kenntnis gebracht. Die Personalkommissionsmitglieder werden bei Vorgesprächen nicht empfangen oder es werden die Vorgesprächen erschwert. Ferner werden die Verschlechterungen, die seit 1911 für das gesamte Personal eingetreten sind, fortgesetzt. Genosse Harienthaler verlangt die Abgabe entsprechender Erklärungen seitens des Vorsitzenden, welche eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen geeignet sind.

Hofrat Dr. Boeck gab hierauf folgenden Standpunkt des Eisenbahnministeriums bekannt: Die Erledigungen eingehender Anträge könne in Zukunft von einem Mitglied durch Abschrift zur Kenntnis genommen werden.

Die Mitglieder können nach Wunsch auf die Verfassung des Protokolls Einfluß nehmen. Verschlechterungen seien weder für das Gesamtpersonal noch für einzelne Fälle vorgekommen. Diesbezüglich müßte konkretes Material erbracht werden. Bezüglich der Vorgesprächen werden keine Schwierigkeiten gemacht. Das Eisenbahnministerium sei jederzeit bereit, diesbezügliche Beschwerden zu regeln. Maßregelungen seien nicht erfolgt. Das Eisenbahnministerium sei bereit einzuschreiten, wenn solche erfolgen werden.

Hierauf wurde in die Verhandlung der weiteren Anträge eingegangen. Bezüglich des Härtenausgleiches wurde erklärt, daß ein weiterer Härtenausgleich unter gar keinen Umständen gewährt werden könne. Das l. l. Eisenbahnministerium trägt sich mit der Absicht, die heutigen fünf- und vierjährigen Vorrückungsfristen in den Endgehaltsstufen der Unterbeamten zu kürzen. Die Auflassung der 1300 Kr. Stufe sei vollständig ausgeschlossen.

Es ist unrichtig, daß auch die Lokomotivführeranwärter mindestens zwei Jahre in die 1200 Kr. gestanden sein müssen, ehe ihre Ernennung zum Unterbeamten erfolgen könne. Jeder Anwärter müsse bei Erreichung der 1200 Kr. zum Unterbeamten ernannt werden. Dagegen sei für die Konduktoren tatsächlich die Bestimmung maßgebend, daß sie sich mindestens

Gibt Beweise eures Mutes und eurer Entschlossenheit, den Kampf für eure Hebung zu bestehen. Schreibt auf eure Fahnen: Wir wollen keine Armut und keine Unterdrückung mehr!

Wilhelm Weitling.

zwei Jahre in die 1200 Kr. befinden müssen, ehe ihre Ernennung erfolgen kann. Das sei aber keine Verschlechterung.

Bezüglich der Qualifikation habe man die Absicht, dieselbe den Anforderungen des Dienstes entsprechend zu handhaben. Bei diesem Antrag, der geteilt abgestimmt wurde, ergab sich folgendes Bild. Die Abschaffung des außertourlichen Avancements für alle Unterbeamten wurde mit allen gegen 4 Stimmen abgelehnt; die 4 Stimmen waren: Volk, Hartenthaler, Bartonicek (Sozialdemokraten), Heizinger (Christlichsozial). Alle anderen, auch unsere Genossen Zink, Zoller, Bitmar waren für die Beibehaltung des außertourlichen Avancements. Der Antrag für die Abschaffung des außertourlichen Avancements für Lokomotivführer wurde einstimmig angenommen.

Bezüglich des Strafwesens wurde eine Aenderung dahingehend in Aussicht gestellt, daß Vertreter aus der betreffenden Fachgruppe als gewählte Kommissionsmitglieder der Kommission beigezogen werden.

Bei der Beratung der Quartiergeldfrage kam es zu einem Zusammenstoß zwischen dem Vorsitzenden und den Mitgliedern. Der Vorsitzende warf den Mitgliedern maßlose Forderungen vor. Diesem Akt des Vorsitzenden widersetzten sich alle Kommissionsmitglieder solidarisch und erzielten, daß der Vorsitzende die weitere Verhandlung sachlich, objektiv und entgegenkommend führte.

#### Sektion Diener.

Nach Eröffnung der Sitzung ergriff Genosse Weiser das Wort, um vor Eingang in die Tagesordnung im Namen der Kommissionsmitglieder nachstehenden Protest vorzulegen:

1. Die Art der Protokollverfassung lasse gerade in den wichtigsten Punkten durch die Weglassung wichtiger Begründungen durch die Kommissionsmitglieder sehr zu wünschen übrig und ist hier eine gründlichere Arbeit notwendig.

2. Vorgesprächen beim Eisenbahnminister oder auch bei einzelnen Direktionen werden den Kommissionsmitgliedern erschwert, und werden selbe gar nicht vorgelassen unter verschiedenen Ausreden, während Vertreter von kleinen Gruppen oder kleinen Vereinen ungehindert Zutritt und Auskünfte erhalten. Dagegen nehmen wir scharf Stellung und lassen uns unter keiner Bedingung durch den Herr Vorsitzenden gegenüber diesen Leuten auspielen. Wenn hier keine Aenderung eintritt, so sind auch wir zu anderen Schritten gezwungen.

3. Bei Durchführung von Reformen soll das Gutachten der Personalkommissionsmitglieder gehört werden, damit auch tatsächlich Arbeit gemacht werde, welche den Wünschen der Bediensteten entspricht. Im anderen Fall müßte dies als eine Mißachtung der Personalkommissionsmitglieder empfunden werden, die wir uns nicht bieten lassen können und die sich an der Verwaltung selbst rächt.

4. Die Personalkommissionsmitglieder und die Vertrauensmänner überhaupt sind vielen Schikanen und sogar Maßregelungen ausgesetzt, gegen die wir energisch Stellung nehmen und Protest einlegen.

5. In letzter Zeit führt das l. l. Eisenbahnministerium unter dem Schlagworte ökonomische Gebarung Verschlechterungen durch, welche sich in den Turnüssen durch Abziehen vom Dienst und durch Ueberstellung von höheren in niedrigere Gehaltsklassen (zirka 300 Fälle sind bekannt) äußert.

Gegen diesen Kurs legen wir energisch Protest ein, machen auf die Folgen warnend aufmerksam und geben bekannt, daß die Bediensteten unter keinen Umständen gewillt sind, hier noch länger ruhig zuzusehen. Mit allen Mitteln werden wir trachten, daß hier Besserung eintritt. Es wird dies von den Bediensteten als Erpressung empfunden und als ein Vorgang, der entschieden zu verurteilen ist, nachdem ja der österreichische Staat Hunderte Millionen jährlich für Waidwerkzeuge hinauswirft und in volkswirtschaftlicher Beziehung die Bevölkerung dem Hunger und Elend überläßt.

Genosse Weiser brachte dies in ruhiger, sachlicher Art vor, begründete die einzelnen Punkte ausführlich, ersucht den Vorsitzenden, diesen Protest zur Kenntnis zu nehmen und die Debatte darüber zuzulassen, damit die einzelnen Personalkommissionsmitglieder ihre Stellung dazu kennzeichnen können.

Der Herr Ministerialrat Dr. Boeck antwortete hierauf folgendes: Die Protokollverfassung wird im gewünschten Sinne durchgeführt. Erledigungen der eingehenden Anträge werde er den Kommissionsmitgliedern schriftlich zur Kenntnis bringen lassen. Vorgesprächen der Kommissionsmitglieder im Eisenbahnministerium werden keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt, nur sollen die Kommissionsmitglieder nicht ungeduldig sein, wenn sie öfter etwas länger auf die Bewilligung von Vorgesprächen warten müssen, da dies mit verschiedenen Umständen zusammenhängt. Wenn von Delegierten des Professionistenvereines behauptet wird, die Professionisten in den Werkstätten hätten keine gute Vertretung, dann sei dies eine Lüge. Ihm liege auch vollkommen fern, die Kommissionsmitglieder auszuspielen. — Maßregelungen der Kommissionsmitglieder oder Vertrauensmänner werden in Ausübung ihrer Funktionen gewiß nicht gemacht, und sollen ihm konkrete Fälle sofort bekanntgegeben werden. — Was die sogenannten Verschlechterungen betrifft, so gebe er zu, daß bei Turnüssen Änderungen gegeben sind, ebenso sind einzelne Ueberstellungen von Dienern durchgeführt worden, was aber durch die dienstlichen Verhältnisse begründet ist. Sollten Härten oder Ungerechtigkeiten vorgekommen sein, dann solle man ihm dieses bekanntgeben. In der Erstellung neuer Turnüsse haben die Direktionen Einfluß und müssen dieselben eventuelle Vorschläge dem Eisenbahnministerium unterbreiten. Hierauf erfolgte die Debatte.

Genosse Sommerfeld unterstützte die Ausführungen des Genossen Weiser auf das lebhafteste, bewies durch einzelne Daten die Nichtigkeit der Ausführungen und ersucht um günstige Erledigung des Vorgebrachten.

In weiterer Folge sprachen Mühlberger, Kreuzer, Pfatischbacher, Merinsky, Eliska, Plonka, welche durch Daten bewiesen, daß der Protest begründet und eine günstige Aenderung notwendig.

Nachdem Genosse Weiser in seinem Schlußwort das Vorgebrachte resümierte und nochmals, nicht nur um Kenntnisnahme, sondern auch um günstige Erledigung des Vorgebrachten ersuchte, wurde in die eigentliche Tagesordnung eingegangen.

Die Bekanntgabe über die weiteren Verhandlungen erfolgt, sobald das Protokoll den Kommissionsmitgliedern zur Kenntnis gebracht wird.

### Inland.

#### Der Leichenschänder denunziert die Eisenbahner.

Ueber den Maifestzug der Wiener Arbeiterschaft schmeint sich das Funderische Leichenschänderblatt wie folgt aus:

Was besonders auffiel und von den Zuschauern mit Entrüstung festgehalten wurde, ist, daß in der Gruppe des XVI. Bezirkes zwei Eisenbahner in voller Uniform Tafeln mit der Aufschrift „Die l. l. Eisenbahner des Bahnhofes“. Das ist denn doch stark. Sieht die l. l. Behörde nicht, daß ihre Unter-

gebenen nicht etwa in Zivil, sondern in voller Uniform, also sozusagen in ihrer Diensteseigenschaft als Sozialdemokraten öffentlich demonstrieren? Wenn die Staatsverwaltung nicht den Mut aufbringt, solche Unverschämtheiten abzustellen, dann wird die Bevölkerung ihre Stellungnahme zur einer solchen Staatsverwaltung sehr nachdenklich werden.

Daß es den schmutzigen Gesellen, der so seiner gelben Nadererseele freien Lauf läßt, wurmt, „daß die Sozialdemokratie immer größere Kreise, die man zu den sogenannten Bürgerlichen rechnete, in ihren Einflußkreis hereinbezieht“, glauben wir. Und auch darüber, daß der journalistische Leichenschänder nach der Polizei schreibt, weil er Klassenbewußte uniformierte Proletarier sah, wird sich niemand weiter entriiten. Wir wollten nur wieder einmal zeigen, welche Sitten in dem Hause herrschen, das unlängst von hohen Kirchenfürsten unter Anrufung Gottes eingeweiht wurde.

**Die Landtagswahlen in Tirol.** Auf Grund des neuen Wahlrechtes wählte in Tirol am 27. April 1914 die allgemeine Wählerklasse. Die Wahlkreise sind die der Reichsratswahl, nur ist in den Wahlkreisen, wo die Merikalen die relativ stärkste Partei sind, nicht die absolute Mehrheit der Stimmen nötig, sondern es genügt die relative! Dadurch wurde im Nordtiroler Wahlkreis der Christlichsoziale Mayr gewählt, obwohl er nur 2557 Stimmen hatte, der Sozialdemokrat Rapoldi 1010 und der Deutschnationale 1744, also nicht die Hälfte der abgegebenen Stimmen erreichte. In Innsbruck dagegen, wo dieses Wahlsystem den Antimerikalen genügt hätte, ist die absolute Mehrheit nötig. Trotzdem eroberte unsere Partei den Wahlkreis Innsbruck II, da Genosse Abram die absolute Mehrheit mit 2384 gegen 1005 christlichsoziale und 852 deutschnationale Stimmen erlangte. Bei den Stichwahlen wurde in Trient der italienische Sozialdemokrat Reichsratsabgeordneter Dr. Cesare Battisti gewählt. In Innsbruck I unterlag bei der Stichwahl unser Genosse Scheibin gegen den Bürgermeister Greil.

**Krisenwirken.** Die allgemach jetzt erscheinenden Jahresberichte unserer Zentralverbände und insbesondere die der Großindustrie zeigen, nach einer Darstellung in der „Gewerkschaft“ in den veröffentlichten Zahlen die erschreckenden Wirkungen, welche die wirtschaftliche Stagnation des Jahres 1913 für die Arbeiterchaft auslöste. Sprunghaftes Emporschnellen der Unterstützungssummen, demgegenüber aber ein Sinken der Einnahmen in einzelnen Verbänden; daraus resultierend eine Verminderung der Ersparnisse aus früheren Jahren: das sind die wenig erfreulichen Bilanzen, welche die Verbände aus der tristen Wirtschaftslage ziehen. Dieses Ergebnis zeigt aber noch viel deutlicher das Elend auf, dem die gesamte Arbeiterchaft ausgesetzt war und zum größten Teil noch ist. Glücklich derjenige, der in Voraussicht kommender Dinge sich für die Lage der Not die Unterstützung seiner Organisation sicherte! Wie groß aber muß erst die Not jener unzähligen Arbeitslosen sein, die, keiner Organisation angehörig, von keiner Seite auf irgendwelche Hilfe zu rechnen haben!

Im Metallarbeiterverband zum Beispiel betrug das Mehrerfordernis für sämtliche Unterstützungszweige 208.863 Kr., und zwar bei der Arbeitslosenunterstützung 167.599 Kr., bei der Reiseunterstützung 10.809 Kr., bei der Notfallunterstützung 26.343 Kronen, bei dem Krankengeldzuschuß 1944 Kr., bei der Hinterbliebenenunterstützung 2392 Kr. und bei den Rechtschuttkosten 1013 Kr. Nur das Konto für Umzugskosten weist eine um 1239 Kr. geringere Belastung aus.

Es erhöhten sich hiedurch die Kosten für Arbeitslosenunterstützung auf 548.582 Kr., für Reiseunterstützung auf 45.044 Kr., für Notfallunterstützung auf 100.297 Kr., für Krankengeldzuschuß auf 13.931 Kr., für Hinterbliebenenunterstützung auf 18.470 Kronen, für Rechtschuttkosten auf 26.216 Kr. und ermäßigten sich für Umzugskosten auf 16.462 Kr.

Dieses überaus große Ansteigen der Unterstützungsausgaben hat natürlich trotz der Mehreinnahmen des Verbandes um mehr als 100.000 Kr. ein Defizit in der Gesamtgebarung zur Folge, welches 148.368 Kronen beträgt und ein Sinken des Vereinsvermögens von 1.180.901 Kr. auf 1.032.533 Kr. verursachte.

Von den Gesamtausgaben per 1.622.450 Kr. (denen Gesamteinnahmen per 1.474.082 Kr. gegenüberstehen), entfielen auf Unterstützungszwecke 47,4 Prozent, auf Bildungsmittel 18,1 Prozent, auf Agitationskosten 9,7 Prozent, auf Verwaltungskosten 14,8 Prozent, auf die Arbeitsvermittlung 0,5 Prozent, auf Beiträge an die Gewerkschaftskommission 3,3 Prozent und auf diverse Ausgaben 6,2 Prozent. Von den gesamten Einnahmen gerechnet, betragen die Ausgaben für Unterstützungszwecke 52,2 Prozent. Von der Gesamtunterstützung betragen die Ausgaben für die Arbeitslosenunterstützung 71,3 Prozent, für die Reiseunterstützung 5,9 Prozent, für die Umzugskosten 2,1 Prozent, für die Notfallunterstützung 13,1 Prozent, für den Krankengeldzuschuß 1,8 Prozent, für die Hinterbliebenenunterstützung 2,4 Prozent und für den Rechtschuttkosten 3,4 Prozent.

Noch mehr wurde durch die Wirkungen der Wirtschaftskrise der Verband der Holzarbeiter in Anspruch genommen. Die Gesamtgebarung, im Vergleich zum Jahre 1912, gestaltete sich wie folgt:

Verbandsfonds:			
	Einnahmen	Ausgaben	
	in Kronen		
1912	534.749-03	481.169-83	
1913	494.301-94	632.280-75	
Gegen 1912 —		40.447-09	Gegen 1912 + 151.110-92

Krankenfonds:			
	Einnahmen	Ausgaben	
	in Kronen		
1912	172.281-16	155.315-05	
1913	165.466-34	165.581-09	
Gegen 1912 —		6.814-82	Gegen 1912 + 10.266-04

Demnach wurde in beiden Fonds um Kr. 47.261-91 weniger eingenommen, aber um Kr. 161.476-96 mehr ausgegeben gegenüber dem Jahre 1912, was eine Differenz von Kr. 208.738-87 gegenüber dem Vorjahre ergibt.

Der Vergleich der Unterstützungseleistungen gegenüber dem Vorjahre zeigt folgendes:

	1912	1913
Arbeitslosenunterstützung	165.433-32	315.729-12
Reisenunterstützung	22.789-73	27.272-70
Umzugskosten	8.044-44	8.007-33
Reservistenunterstützung	7.880-—	8.880-—
Notfallunterstützung	4.872-89	5.744-16
Krankenunterstützung	187.896-01	149.638-50
Leichentostenbeiträge	8.805-—	7.770-—
Zusammen	355.721-39	523.041-81

Es wurden demnach im Jahre 1913 mehr als eine halbe Millien Kronen für Unterstützungen ausbezahlt oder um Kr. 167.320-42 mehr wie im Jahre 1912. Die Unterstützungen allein haben 79-29 Prozent der Einnahmen in Anspruch genommen.

So ähnlich wie in diesen beiden Verbänden ist die Situation in allen anderen, insbesondere soweit sie die großindustrielle Arbeiterkraft umfassen. Kaum wahrnehmbar sind jedoch erst die Anzeichen einer Besserung und aller Wahrscheinlichkeit nach werden auch die Abschlüsse für das laufende Jahr sehr deutlich noch die Wirkungen der Wirtschaftskrise erkennen lassen.

### Ausland.

#### Deutsches Reich.

##### Eine einheitliche Lohnordnung für die preussischen Eisenbahnarbeiter.

Seit 1911 haben sich in dem Lohnwesen der preussischen Eisenbahnverwaltung wichtige Veränderungen vollzogen. Die Reform des Werkstattlohnes gab den Anstoß zu einer Neuordnung des gesamten Lohnwesens für die Arbeiter aller Dienstgrade der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die nunmehr am 1. April 1914 in Kraft treten soll. Der Entwurf ist in dem amtlichen Bericht an den Landtag über die Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1912 abgedruckt und hier durch eine Denkschrift eingehend erläutert.

Die Entwicklung des Lohnwesens der preussisch-hessischen Staatsbahnen war, wie Geheimrat Dr. Stapff in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in einem Aufsatz über die neue Lohnordnung ausführt, zwar in einigen Hauptgrundsätzen auch bisher durch Anordnungen der Zentralstelle in gewisse einheitliche Bahnen geteilt, aber ließ den Zug nach Vereinheitlichung, der sonst auf fast allen wesentlichen Gebieten des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahnverkehrs erkennbar ist, nicht recht zur Geltung gelangen.

Ausgehend von dem allbekanntesten, wohl von allen Eisenbahnverwaltungen angenommenen Grundsatz, daß die Arbeiterlöhne den örtlichen Feuerungsverhältnissen angepaßt werden müssen, hatte man den Eisenbahndirektionen einen verhältnismäßig weiten Spielraum für eine partikularistische Ausgestaltung ihres Lohnwesens gelassen. Die ungeahnte Ausdehnung des preussisch-hessischen Staatsbahnbereiches, die ständig zunehmende Einbeziehung immer neuer, auch entlegener Landesteile, deren besondere Verhältnisse auch bei Bemessung der Arbeiterlöhne Berücksichtigung erheischten, leitete einer solchen Sonderentwicklung in mancher Beziehung zunächst sogar Vorschub. So erklärt es sich, daß die von den preussischen Eisenbahnprovinzialstellen für ihren Bezirk erlassenen, insgesamt 22 Lohnordnungen zwar die von der Zentralstelle schon jetzt einheitlich vorgeschriebenen Hauptgrundsätze übereinstimmend weitgehende Verschiedenheit zeigen.

Die bisherige ungleichmäßige Regelung betraf nicht nur die weitere Ausgestaltung der allgemeinen Grundsätze für die Lohnbemessung, Lohnabrechnung, Lohnzahlung u. s. w., sondern auch die Art und Weise der Lohnbildung, den Aufbau der Lohnstufen, die Zeit, innerhalb derer der Endlohn erreichbar war, und dergleichen. Die Verschiedenheiten forderten zu Vergleichungen namentlich dann heraus, wenn ohne erkennbaren sachlichen Grund in dem einen Bezirk sich eine für den Arbeiter weniger günstige Regelung herausgebildet hatte als in dem anderen. Der häufig und mit Nachdruck geäußerte Wunsch der Arbeiter nach Vereinheitlichung des Lohnwesens war daher erklärlich.

Die also praktisch vorbereitete neue einheitliche Lohnregelung kennzeichnet sich durch die Zusammengehörigkeit von Lohnordnung und Lohnstufen. Die Lohnordnung enthält die allgemein gültigen Grundsätze für Lohnfestsetzung, Lohnabrechnung, Lohnabrechnung und Lohnzahlung. Die Lohnstufen dagegen, von den Eisenbahndirektionen für jede Dienststelle ihres Bezirkes nach den Grundsätzen der Lohnordnung und dem in der Lohnordnung vorgeschriebenen Muster aufgestellt, gibt ein vollständiges Verzeichnis der Lohnsätze, und zwar zunächst der Grundlohnsätze für alle der Dienststellen unterstellten Arbeiter. Die Grundlohnsätze sind eingeordnet in die für die verschiedenen Arbeiterklassen vorgeschriebenen Lohnstufen.

Besondere Lohnstufen sind gebildet zum Beispiel für die Handwerker und die handwerksmäßig ausgebildeten Arbeiter in den Haupt- und Nebenwerkstätten, für die Handwerker im Betrieb und bei der Bahnunterhaltung, für die Aushelfer, für das große Heer der übrigen ungelerten Arbeiter in Betrieb, Bahnunterhaltung und innerem Dienst. Alle Lohnstufen stehen in einem strengen Abhängigkeitsverhältnis zur Lohnordnung, da sie nach deren Grundsätzen aufgestellt sind.

An der Spitze dieser Grundsätze steht der Grundsatz der Abstufung der Löhne nach dem Beschäftigungsalter. Die Lohnordnung trifft genaue Bestimmungen über das Lohnaltersalter, das künftig allgemein vom Eintritt des Arbeiters bei der Staatseisenbahnverwaltung, frühestens jedoch von der Vollendung des 18. Lebensjahres rechnet, über die Möglichkeiten, das Lohnaltersalter durch Anrechnung gewisser vor dem Eintritt des Arbeiters liegender Zeiten (zum Beispiel der Militärzeit) zu verbessern, über die Zahl der Aufstufungsstufen, die Zeiten, innerhalb deren der Endlohn erreichbar ist u. s. w. Die letzteren sind für die Handwerker auf zwanzig, für die handwerksmäßig ausgebildeten Arbeiter auf fünfzehn, für alle übrigen Arbeiter auf zwölf Beschäftigungsjahre festgesetzt. Gegenüber dieser Einheitlichkeit bedingt der Grundsatz der Bemessung der Löhne nach den örtlichen Lebensverhältnissen eine Verschiedenheit in der Lohnhöhe, wenn die örtlichen Feuerungsverhältnisse nicht gleichartig sind.

Diese beiden Hauptgrundsätze für die Lohnbildung beziehen sich nur auf den Grundlohn des Arbeiters, nicht auf die Stellenzulage, die zum Grundlohn dann hinzutritt, wenn der Arbeiter in einer mit Stellenzulage bedachten Tätigkeit

beschäftigt wird. Die Stellenzulage ist das Entgelt für die von ihm in dieser Tätigkeit beanspruchte besondere Leistung und richtet sich in ihrer Höhe nur nach deren Schwierigkeit und Bedeutung. Sehr eingehend trifft dann die Lohnordnung Bestimmungen über die Berechnung des Lohnes in den zahlreichen Einzelfällen, die sich in der Praxis für die Lohnbehandlung ergeben, wobei die Bestimmungen über die Berechnung bei Ueberstunden neu sind. Hervorgehoben wird noch die Neuordnung der Lohnzuschläge bei Beschäftigung außerhalb des Dienstortes und besonders die weitere Ausdehnung des Stützejahres, das sich nach Ansicht der Verwaltung während seiner zweijährigen Handhabung in den Haupt- und Nebenwerkstätten vorzüglich bewährt hat und dem nun allgemeine Geltung für alle Arbeiten im Stücklohn verschafft ist.

Die „Lohnordnung“, so schließt Geheimrat Dr. Stapff seine Betrachtungen, „ist in erster Linie für den Arbeiter bestimmt. Die Verwaltung will ihm in weitestem Umfang Möglichkeit und Gelegenheit geben, sich über sein Lohnverhältnis vollständig unterrichtet zu halten. Die Lohnordnung ist daher frei von Vorschriften über die rechnungsmäßige und sonstige geschäftliche Behandlung des Lohnwesens, die dem Arbeiter nicht unmittelbar angehen. Ihre Ausdrucksweise ist kurz und bündig, ihre Sprache einfach und auch für die Arbeiter verständlich. Auf allen Dienststellen gelangt sie mit der dazugehörigen Lohnstufen zur Auslegung, den Mitgliedern der Arbeiterausschüsse wird sie ausgehändigt. Auch von seinem Dienstvorsteher soll sich der Arbeiter jederzeit in Lohnangelegenheiten Rat und Auskunft holen können.“

#### England.

##### Zusammenschluß von britischen Gewerkschaften.

Bei weitem das wichtigste Ereignis, das sich in der britischen Gewerkschaftswelt seit langer Zeit zugegetragen, ist das am 23. April in London angebahnte Schuß- und Truhbündnis der Bergarbeiter, Eisenbahner und Transportarbeiter. Auf der letzten Generalversammlung der Bergarbeiterföderation wurde der Vorstand beauftragt, sich an die Vorstände der Eisenbahner und Transportarbeiter zu wenden und sie zu einer gemeinschaftlichen Sitzung einzuladen, um zu beraten, wie die drei großen Organisationen in ihren Kämpfen Hand in Hand gehen könnten. Diese Sitzung fand nun am 23. April im Westminster Palace Hotel zu London statt. Die Konferenz, in der der Präsident der Bergarbeiter Robert Smillie den Vorsitz führte, wurde von den aus 57 Personen bestehenden drei Vorständen besucht, die gegen 1.350.000 organisierte Arbeiter (800.000 Bergarbeiter, 300.000 Eisenbahner und 250.000 Transportarbeiter) vertraten. Die Sitzung, die zwei Stunden dauerte, nahm einen höchst günstigen Verlauf. Alle Teilnehmer erklärten sich sehr befriedigt mit dem zutage getretenen einmütigen Willen. Sie faßten folgenden Beschluß: „Nach der Ansicht dieser Konferenz ist ein Aktionsvertrag (working agreement) oder Plan zwischen den drei vertretenen Körperschaften wünschenswert.“ Ein aus den Vorständen der drei Verbände (Smillie-Bergarbeiter, Bellamy-Eisenbahner, Gosling-Transportarbeiter) bestehendes Unterkomitee wurde eingesetzt, das einen Plan auszuarbeiten hat, der einer neuen Konferenz vorgelegt werden wird. Die Sekretäre der drei Organisationen (Ashion-Bergarbeiter, J. E. Williams-Eisenbahner, Robert Williams-Transportarbeiter) wurden zu gemeinschaftlichen Sekretären ernannt, die von den vertretenen Verbänden Information einzuholen haben, die das Komitee instand setzen wird, einen Plan auszuarbeiten. Welcher Art das erstrebte Bündnis sein wird, muß natürlich die Zukunft lehren. Doch die Triebkräfte dieser Bewegung lassen schon die Umrisse erkennen. Der starke Zug nach einer Konsolidierung der gewerkschaftlichen Streitkräfte Großbritanniens, der sich in den letzten Jahren bemerkbar gemacht hat, die Lehren der letzten Kampfsperiode und die Sorgen um die nächste Zukunft haben alle zusammengewirkt, um diese Konferenz möglich zu machen. Streiken die Eisenbahner oder die Transportarbeiter, dann werden die Bergarbeiter arbeitslos, und streiken die Bergarbeiter, dann sehen sich die Eisenbahner und Transportarbeiter vor die unangenehme Aufgabe gestellt, die von den Grubenbesitzern aufgespeicherte Kohle zu transportieren. Diese durch die Ereignisse demonstrierten Tatsachen mußten die Fragen aufwerfen: Können wir denn nicht diese ungewollten Nebenwirkungen unserer Kämpfe durch ein Zusammenarbeiten ausschalten? Ist es nicht möglich, durch ein planmäßiges Zusammenwirken der drei so eng miteinander verbundenen Berufsgruppen bei geringeren Opfern größere Wirkungen zu erzielen? Diese Fragen wären vielleicht noch lange diskutiert worden, ohne praktisch gelöst zu werden, ständen nicht Bergarbeiter wie Eisenbahner unmittelbar vor sehr wichtigen Entscheidungen, die die ganze Lebenshaltung dieser großen Arbeiterschichten auf Jahre hinaus bestimmen werden. Die Eisenbahner stehen in diesem Jahre vor der Revision des Einigungssystems, bei der die Forderung der vollen Anerkennung der Gewerkschaften eine wichtige Rolle spielen wird. Und im nächsten Jahr laufen die Verträge der Bergarbeiter ab; es müssen neue Verträge geschlossen werden, wobei es sich auf der Seite der Arbeiter namentlich darum handeln wird, die während der Prosperitätsperiode errungenen Vorteile statutarisch festzulegen und die das Arbeitsverhältnis regelnde Bestimmungen, die heute in den Revisionen sehr verschieden sind und die Bewegungsfreiheit der Föderation hemmen, im ganzen Lande zu vereinheitlichen. Dies sind Fragen von fundamentaler Wichtigkeit, die leicht zu großen Kämpfen Anlaß geben könnten, die sich aber bei einem einmütigen Vorgehen der drei großen Verbände vielleicht friedlich lösen lassen. Mit der Londoner Konferenz ist auch der erste Schritt zur Bildung einer wirklich repräsentativen und der gewerkschaftliche Bewegung übersehende und leitende Zentralkörperschaft getan, die man in Großbritannien bisher vermisse; denn der bestehende Gewerkschaftsbund ist in der Hauptsache nur ein Streikrückversicherungsverband, und das parlamentarische Komitee des Gewerkschaftskongresses beschäftigt sich, wie sein Name besagt, hauptsächlich nur mit den die Gewerkschaften direkt angehenden politischen Fragen. Die optimistische Stimmung, die die Londoner Aussprache bei den Mitgliedern der drei Vorstände hinterlassen hat, spricht sehr für das gute und baldige Gelingen des großen Werkes. Revolutionäre, syndikalistisch angehauchte Gewerkschaftsvertreter und Allgewerkschaftler der liberalen Schule waren sich auf der Konferenz absolut einig.

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

### Kleine Nachrichten aus der Eisenbahner-Internationale.

72 Sektionen des englischen Eisenbahnerverbandes beschließen, bei ihrem Verbandsvorstand eine energische Aktion zur Erreichung eines Minimallohnes von 80 Mk. per Woche und des Achtstundentages zu beantragen.

Nach dem Jahresbericht der Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (Eisenbahner) stieg die Mitgliederzahl im letzten Jahr von 13.886 auf 14.608. Der Bericht konstatiert die Notwendigkeit der Schaffung einer starken Einheitsorganisation aller Eisenbahner, die zurzeit noch in viele Berufsorganisationen zerstückelt sind. Der Versuch, eine „christliche“ Eisenbahnerorganisation zu schaffen, habe bisher der Union keinen Schaden zufügen können.

Auch der Jahresbericht des Schweizer Lokomotivpersonalverbandes betont die Notwendigkeit eines engeren Zusammenschlusses der bestehenden Verbände. Diese Organisation zählte zu Beginn dieses Jahres 2501 Mitglieder in 34 Sektionen.

Der 25. Verbandstag der französischen Eisenbahner, der Mitte April in Paris stattfand, war von 174 Gruppen mit 181 Delegierten besetzt. Der Kongress beschloß eine energische Aktion für die Wiedereinstellung der seit dem Streik 1910 gemäßigten Kollegen. Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bahnen wurde gefordert, daß ein dritter Mann auf jeder Lokomotive zur Beobachtung der Strecke beschäftigt werde, solange nicht sicher wirkende Reperitionsapparate eingeführt sind. Ferner wird die Anstellung von Eisenbahnern zur Ueberwachung des Sicherheitsdienstes gefordert. Der Mitgliedsbeitrag darf in Zukunft, einschließlich des Beitrages für das Verbandsorgan, nicht weniger wie 75 Cts. monatlich betragen. Davon sind 40 Cts. (früher 17½ Cts.) an die Zentralkasse abzuführen. Der wichtigste Beschluß besagt sich mit der Einheitsorganisation, die im Interesse der Eisenbahnerorganisation für unbedingt notwendig erklärt wird. Der Verbandsvorstand konnte von erfreulichen Fortschritten der Organisation berichten, die bald wieder ihre Stärke vor dem unglückseligen Streik 1910 erreicht haben wird.

Die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Verbandes der Weichen- und Bahnwärter, die von rund 100 Vertretern besucht war, lehnte die Verschmelzung mit dem Rangierpersonalverein mit großer Mehrheit ab. Dagegen wurde beschloffen, energisch auf eine Erhöhung der Nachdienstentlohnung sowie auf eine befriedigende Lösung der Frage des viel umstrittenen Bekleidungsreglements zu dringen.

Ein neuer ernster Konflikt von 85.000 Eisenbahnern der stillen Bahnen der Vereinigten Staaten ist soeben durch den Spruch eines auf Grund des Newland-Gesetzes gebildeten Schiedsgerichtes geschlichtet. Es handelte sich um die Auslegung der Vereinbarung beziehungsweise des Schiedsspruches, der im vorigen Herbst der großen Eisenbahnerbewegung ein Ende machte.

Eine Konferenz von Vertretern der englischen Verbände der Bergarbeiter, Eisenbahner und Transportarbeiter, die rund 800.000, 300.000 und 250.000, zusammen also 1.350.000 Mitglieder zählen, beschloß die Einsetzung einer Kommission, die für die Zukunft ein festes Zusammenwirken vorbereiten soll. Für die englische Bewegung würde es zweifellos von ungeheurer Wert sein, wenn diese drei wichtigen Gruppen zu einem dauernden Zusammenwirken gelangten. Für die übrigen zahllosen Gewerkschaften würden sie zugleich das nachahmenswerteste Beispiel bieten.

### Aus dem Gerichtssaal.

##### Eine wichtige Entscheidung zum Pensionsrecht der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen.

Bekanntlich war es bisher unendlich schwierig, für einen in Dienste verunglückten Eisenbahnbediensteten die durch die Statuten des Pensionsinstituts vorgegebene Zurechnung von fünf Jahren zu erwirken. Gemäß § 42, Punkt 3, jener Statuten gebührt den Mitgliedern des Pensionsinstitutes der fünfjähriges Zuschlag nur dann, wenn sie infolge eines gewaltsamen und unabwendbaren Ereignisses körperlich beschädigt und dienstuntauglich werden. Diese Bestimmung, die nur für jene Pensionsfondsmitglieder gilt, die bereits vor dem 1. Jänner 1900 dem Pensionsinstitut angehört haben, wurde bisher von den Gerichten zumeist sehr eng interpretiert. Die Gerichte waren nämlich zumeist der Anschauung, daß man unter einem gewaltsamen und unabwendbaren Ereignis einen Vorfall verstehen müsse, dessen Abwendbarkeit als physikalisch unmöglich ist. Hieraus hat sich in vielen Prozessen ergeben, daß die Gerichte Ansprüche auf Zurechnung von fünf Jahren zur Pensionsbemessung selbst dann abgewiesen haben, wenn den verunglückten Bediensteten gar kein Verschulden an jenem Unfall traf, sofern dieser nur überhaupt zum Beispiel durch einen anderen Bediensteten oder durch irgendeine passende Vorkehrung hätte abgewendet werden können. Es liegt auf der Hand, daß diese Art der Auslegung der Pensionsstatuten außerordentlich engherzig ist, und daß die Notwendigkeit sich ergab, eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes über die Frage zu erwirken.

Dieser Fall trat in dem Prozeß des Konduktors Albrecht Rodlauer ein, welcher bei dem Eisenbahnunfall von Rottenmann am 20. September 1910 schwer verunglückte und infolgedessen in den Ruhestand versetzt wurde. Die Staatsbahndirektion Willach und das Eisenbahnministerium verweigerten ihm die Zuerkennung der erhöhten Pension, weshalb er durch seinen Anwalt Dr. Leopold Kay sich zur Prozeßführung entschloß. Sowohl das Landesgericht als auch das Oberlandesgericht Graz sprachen ihm nach langen Beweisführungen die Pensionserhöhung von jährlich Kr. 163-20 zu. Da das Pensionsinstitut gegen diese Entscheidungen die Revision an den Obersten Gerichtshof erhob, beschloß die auch dieser mit der Rechtsfrage. Mit dem soeben herabgelangten Urteil erkannte auch der Oberste Gerichtshof zu Recht, daß das Klagebegehren vollkommen begründet sei. Wir sehen uns veranlaßt, den die Rechtsfrage betreffenden Teil des Urteiles wörtlich zu zitieren, weil diese Ausführungen für das Pensionsrecht der Eisenbahnbediensteten von größter Wichtigkeit sind. In den Gründen des Urteiles heißt es nämlich:

„Unrichtige rechtliche Beurteilung erblickt die Revision in der Auslegung des Begriffes „Unabwendbarkeit“ seitens des angefochtenen Urteiles. Die Revision verneint, die Bestimmung des § 42, Zahl 3, des Pensionsstatuts, nach welcher die Zuerkennung des Zuschlages von weiteren fünf Jahren davon abhängig gemacht wird, daß das Mitglied bereits vor dem 1. September 1900 dem Pensionsinstitut angehört und während der Aus-

Übung des Dienstes durch ein gewaltsames und unabwendbares Ereignis körperlich beschädigt und infolgedessen dienstuntauglich geworden ist, lasse die Annahme eines abwendbaren Ereignisses nur zu, wenn für die betreffende Person die absolute physische Unmöglichkeit bestand, den Unfall zu vermeiden. Diese Auslegung erscheint unberechtigt. Dies ergibt zunächst die Entstehungsgeschichte der einschlägigen Bestimmungen des gegenwärtigen Provisionsstatuts vom 19. August 1900, Zahl 37.657. In den früheren Auflagen enthielt § 14 die Bestimmung über die Bemessung der Provision bei Verunglückungen im Dienst, und zwar dahingehend, daß bei jenen Teilnehmern des Provisionsinstituts, welche während der Ausübung des Dienstes durch ein gewaltsames und unabwendbares Ereignis körperlich beschädigt und hierdurch dienstuntauglich geworden sind, zu der für die Provisionsbemessung anrechenbaren Zeit noch weitere fünf Jahre zugeschlagen werden, und weiters der Zusatz: »Würde ein solcher Teilnehmer ungeachtet der Zurechnung der fünf Jahre noch nicht provisionsberechtiget, so ist demselben nichtsdestoweniger eine Provision in der geringsten für die Teilnahmedauer von zehn Jahren zu bemessen.« In das Provisionsstatut vom Jahre 1900 wurden diese Mitglieder mit noch nicht fünf Teilnahmejahren betreffende Bestimmungen in den § 14 übernommen, jedoch die Stelle: »welche während der Ausübung des Dienstes durch ein gewaltsames und unabwendbares Ereignis körperlich beschädigt und hierdurch dienstuntauglich geworden sind, durch: »welche infolge eines in Ausübung des Dienstes erlittenen Unfalles dienstuntauglich geworden sind« ersetzt, dies deshalb, weil im § 13 des neuen Statuts bei Bemessung der Provision (was in den früheren Auflagen nicht der Fall war) bereits auf die auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1907, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1899 und 20. Juli 1904, R.-G.-Bl. Nr. 168, auszugehende Unfallrente beziehungsweise das an deren Stelle tretende Kapital Rücksicht genommen wurde. Da aber die früheren Statuten gemäß § 42 ihrer Bestimmung nur unbefehlet erworbener Rechte geändert werden konnten, so wurde im neuen Statut für im Dienst Verunglückte, die bereits vor dem 1. September 1900 dem Provisionsinstitut angehört haben, die gegenwärtig geltende Bestimmung des § 42, Zahl 3 mit dem bezüglichen, dem früheren § 14 entsprechenden Wortlaut übernommen. Daraus ergibt es sich, daß mit dem Ausdruck »gewaltsames und unabwendbares Ereignis« ein »Unfall« bezeichnet wurde, wie solcher die Voraussetzung der Anwendung obiger Gesetze bildet. Das Provisionsinstitut stellt zudem eine auf Wechselseitigkeit seiner Mitglieder und staatliche Beitragsleistung gegründete vertragmäßige Versicherung bezüglich der Aufbeziehung der Mitglieder nach Ablauf einer bestimmten Dienstzeit, beziehungsweise ihrer im Dienst durch einen Unfall eingetretenen Dienstuntauglichkeit und die Versorgung ihrer Hinterbliebenen dar (§§ 1, 2, 7, 13 und 14 des Provisionsstatuts). Den Grundrissen des Versicherungsvertrages gemäß, haftet daher das Institut als Versicherer für den Unfall im Sinne eines ohne Verschulden des Versicherten eingetretenen körperlichen Schadens (§ 1288 a. b. G.-B.). Obige Fassung des Provisionsinstitutes für Dienstuntauglichkeit des Eisenbahnbediensteten soll also dann nicht eintreten, wenn dieser das die Dienstuntauglichkeit herbeiführende Ereignis bei Beobachtung pflichtgemäßer Aufmerksamkeit hätte abwenden können, wenn solches »subjektiv« und nicht »objektiv« abwendbar war. Den Mangel solcher Aufmerksamkeit schließen die Untergerichte auf Seite des Klägers aus, indem sie feststellen, er habe nach der Sachlage keinen Anlaß zum selbsttätigen Eingreifen gehabt. Allerdings ist die Anschauung des Berufungsgerichtes, es sei das gegen den Kläger erlassene Disziplinarerkenntnis nicht bindend, nicht zutreffend. Eine Überprüfung des Erkenntnisses in der Richtung, ob die formellen Normen des Disziplinarverfahrens beobachtet wurden, erscheint allerdings dem Gericht nicht verwehrt, weil von der Lösung dieser Frage der unanfechtbare Bestand des Erkenntnisses abhängt. Dagegen erscheint die materielle Nachprüfung des Disziplinarerkenntnisses im Rechtswege ausgeschlossen. Denn durch den Eintritt in den staatlichen Eisenbahndienst hat sich Kläger im Disziplinarverfahren dem Ausspruch jener Organe unterworfen, welche mit Rücksicht auf die öffentlichrechtliche Stellung der Eisenbahnbediensteten im Sinne der bestehenden Verordnungen zu diesem Ausspruch berufen sind. Eine Überprüfung dieses Ausspruches im Rechtswege kann demnach nicht mehr stattfinden. Das vorliegende Disziplinarerkenntnis nimmt jedoch ein Verschulden des Klägers an der ihm zugefügten Verletzung nicht an, was sich daraus ergibt, daß es zwar eine Dienstwidrigkeit im Nicht-anhalten des Zuges Nr. 102 erblid, zugleich aber feststellt, daß ihn die ganze Sachlage zur Annahme verleitet hat, daß eine Verständigung über die Weiterfahrt des Zuges erfolgt sei. Es ist sonach auch der Revisionsgrund der Zahl 4 des § 503 Z.-P.-O. nicht berechtigt.

Der Revision war daher keine Folge zu geben.

Zur Erklärung dieser Ausführungen führen wir bei, daß Rodlauer sowohl von der Staatsbahndirektion Willach als auch vom Eisenbahnministerium infolge seines angeblichen Verschuldens an dem Rottenmanner Unfall im Disziplinarweg mit einem Verweis bestraft wurde, und daß das Provisionsinstitut in dem Prozeß auf Grund dieser Disziplinarbestrafung die Einwendung erhob, daß Rodlauer seinen Unfall verschuldet habe, so daß dieser Unfall auch aus diesem Grund abwendbar war. Demgegenüber hatte jedoch sein Vertreter Dr. Kay den Nachweis erbracht, daß der Kläger bei der Einfahrt in die Station Rottenmanner in der kritischen Nacht aus allen Umständen den Schluß ziehen mußte, die Weiterfahrt sei offenbar von der Stationsleitung angeordnet worden. Auf Grund dieses Nachweises haben die Gerichte anerkannt, daß Rodlauer ein Verschulden an seinem Unfall nicht getroffen habe. Es wurde aber auch mit obiger Entscheidung des Obersten Gerichtshofes ausgesprochen, daß dem Eisenbahnbediensteten, der infolge eines gewaltsamen Ereignisses verunglückt, der Anspruch auf den fünfjährigen Zuschlag dann zustehe, wenn der Unfall für ihn unabwendbar war. Der bisherige Standpunkt des Eisenbahnars, daß der Unfall überhaupt und absolut unabwendbar sein müsse, wurde demnach nunmehr vom Obersten Gerichtshof als unrichtig zurückgewiesen.

**Freisprechung eines Lokomotivführers.** Gegen den Lokomotivführer Johann Rousar ist von der Staatsanwaltschaft Anklage wegen der Übertretung des § 432 St.-G. erhoben worden, weil derselbe in der Nacht am 19. März 1914 in der Station Marchegg mit seiner Verschublokomotive und drei angehängten Wagen in den auf das Geleise I abteilenden Zugteil des Zuges Nr. 296 angefahren ist und hierdurch erhebliche Sachbeschädigungen herbeigeführt wurden. Das Verschulden des Lokomotivführers erwidert die Anklagebehörde darin, daß er einen für ihn nicht gestellten Wechsel unbeachtet ließ, und die Fahrt eigenmächtig unternommen habe, obwohl ihm der Ver-

schubleiter zugerufen haben soll, daß der Lokomotivführer auf den grenzfreien Teil des Geleises I stehen zu bleiben habe.

Bei der am 5. Mai 1914 vor dem k. k. Bezirksgericht Marchegg durchgeführten Hauptverhandlung legte der Verteidiger des Lokomotivführers Johann Rousar, Dr. Hübsch (Wien), dar, daß dem Lokomotivführer kein Verschulden treffe, weil entgegen den Verkehrs- und Verschubvorschriften der Lokomotivführer nicht in ungewisser Weise und überhaupt nicht genau davon verständigt wurde, daß ein Teil des Zuges Nr. 296 auf sein Verschubgeleise Nr. 1 abgeteilt werde; daß bei Verziehung durch Lokomotive Verständigungen durch mündliche Zurufe als unzulässig erscheinen; daß selbst, wenn der Verschubleiter den von ihm behaupteten Zuruf gebraucht hätte, derselbe mit Rücksicht auf die Entfernung zwischen ihm und den Lokomotivführer sowie mit Rücksicht auf den damals herrschenden heftigen Südoststurm vom Lokomotivführer nicht gehört werden konnte; daß der Lokomotivführer auf seiner Seite ein Rückwärtsignal gesehen habe, welches, wie nachträglich konstatiert wurde, von dem Verschieber des Geleises 296 hergerührt hat; daß der Lokomotivführer dieses Signal als für ihn geltend betrachten mußte; daß er laut Signalvorschriften verpflichtet war, diesem Signal ohne Verzug und unbedingt Folge zu leisten; daß laut den Dienstvorschriften der Lokomotivführer verpflichtet ist, die auf der Führerseite wahrnehmbaren Verschub- und sonstigen Signale zu beobachten; daß bei dem durch den wütenden Sturm herbeigeführten Flackern der Lampen und der herrschenden Dunkelheit, der Lokomotivführer um so weniger erkennen konnte, ob das Laternenverschubsignal von seinem Verschubleiter oder von dem Verschieber einer anderen Parrie herrühre; daß der Lokomotivführer das Verschubsignal durch einen Achtungsruff quittiert habe; daß der maßgebende Wechsel für den Führer unsichtbar auf der Heizerseite sich befand, und daß, wenn überhaupt von einem Verschulden gesprochen werden könne, dasselbe in den mangelhaften Anlagen der Station Marchegg sowie darin seinen Grund habe, daß entgegen den Verkehrsvorschriften die bei gleichzeitiger Vornahme mehrerer Verziehungen notwendigen Dispositionen nicht vorgehoben waren. Da das Weisverfahren das Vorgehen des Verschubleiters im großen und ganzen bestätigte, schloß sich der Richter den Ausführungen des Dr. Hübsch an und ging mit einem Freispruch des Lokomotivführers vor.

**Streiflichter.**

**Separatistisches Gaukelspiel.**

Die Separatisten haben in den paar Jahren ihres „Wirkens“ in Fülle Beweise erbracht, daß ihre Tätigkeit immer nur einen Erfolg zeitigt: Zerspaltung der Kräfte der Arbeiterschaft und Stärkung der Gewalt des Unternehmertums. Nun hat sich in Komotau eine Episode zugezogen, die wie ein Blüßlicht die unehrliche, demagogische Taktik dieser Leute beleuchtet. Die Arbeiter der dortigen Werkstätte beschlossen, den 1. Mai zu feiern und gaben dies der Generaldirektion der B. E. B. bekannt. Diese weigerte sich, eine allgemeine Meißfeier in der Werkstätte zuzulassen, machte aber schließlich das Zugeständnis, daß 25 Prozent der Arbeiterschaft feiern dürfen. Dieses Zugeständnis der Direktion wurde nun in einer Versammlung der Werkstättenarbeiter beraten. Zu Wort kam als einer der ersten der Vertreter der Separatisten, ein Herr Cermak aus Prag. Er hielt eine wahre Parriadenrede und schloß mit dem Appell an die Arbeiter, nicht zurückzuweichen, sondern an der allgemeinen Feier des 1. Mai festzuhalten. Wohl habe seine Organisation bei einer Vorgesprache bei der Direktion dieselbe Antwort erhalten wie die Vertrauensmänner der Sozialdemokraten, aber es dürfe nicht nachgegeben werden. Genosse Schiller, der nach ihm zu Wort kam, wies vorerst an der Hand der Tatsachen nach, daß die Separatisten selbst einen großen Teil der Schuld tragen, daß die Eisenbahner so schwer vorwärts kommen. Von den Separatisten durch Krawall unterbrochen, wies er Herrn Cermak nach, daß nur 28 Arbeiter in der Werkstätte sich zum Separatismus bekennen, daher die Separatisten überhaupt kein Recht hätten, sich als Vertreter der Arbeiter aufzuspielen. Die Versammlung beschloß hierauf, daß die Genossen Schiller und Stück nochmals bei der Direktion der B. E. B. vortreten und dort neuerdings den Wunsch der Arbeiter nach Freigabe des 1. Mai begründen sollten.

Tatsächlich sprachen diese beiden Genossen tags darauf bei der Direktion der B. E. B. in Prag vor. Sie wurden wieder vom Zentralinspektor Tauber empfangen. Dieser erklärte den erstaunten Vertrauensmännern: »Es habe bereits gestern ein Herr von Ihnen vorgesprochen und sich mit dem Zugeständnis, daß 25 Prozent feiern dürfen, einverstanden erklärt!« Es stellte sich heraus, daß dieser Herr mit dem sauberen Herrn Cermak identisch war, der einen Tag früher die Werkstättenarbeiter zum äußersten Widerstand aufgefordert hatte. Unsere Vertrauensmänner stellten nun klar, daß Cermak nicht das Recht habe, im Namen der Arbeiter zu sprechen und forderten ein weiteres Zugeständnis. Herr Tauber erklärte sich hierzu inkompetent. Nun gingen die beiden Genossen in Begleitung des Genossen Brodeck zum Generaldirektor, der schließlich zugab, daß 50 Prozent der Arbeiter feiern dürfen. Hiemit gaben sich die Vertrauensmänner vorläufig zufrieden. Ebenso eine allgemeine Versammlung der Werkstättenarbeiter.

Was soll man nun zu der Taktik der Separatisten sagen? Dienstag hegt ihr Vertrauensmann die Arbeiter auf, unter seinen Umständen nachzugeben und beschwört damit die Gefahr eines folgenschweren Kampfes heraus. Mittwoch rennt er aber schon zur Direktion und erklärt, im Namen der Werkstättenarbeiter, mit dem Zugeständnis der 25 Prozent einverstanden zu sein. Das heißt doch eine geradezu schandvolle Demagogie treiben! — Es tut einem förmlich weh, zu sehen, daß so viele Tausende tschechische Arbeiter in Böden und Mähren Leuten nachlaufen, deren Taktik im großen nicht viel anders aussieht, als die von Herrn Cermak im Kleinen geübte. Die Jagd nach dem Schein des Erfolges läßt alle Lehren des sozialistischen Klassenkampfes unbeachtet. Können die tschechischen Arbeiter auf die Dauer eine so unehrliche Taktik mitmachen? Wenn sie es tun, werden sie es schmerzhaft spüren müssen, wohin sie geführt wurden...

**Folgen der Personalverminderung.** Aus Willach wird uns geschrieben: Die k. k. Direktion Willach ist, als es galt, das Personal zu vermindern, recht schneidig ins Zeug gegangen. Wäre es nach dem Willen der k. k. Direktion gegangen, hätten die Wagen dort überhaupt allein laufen müssen. Folgen hatten diese Bestrebungen natürlich auch. In der Station Puffarnitz auf der Tauernbahn ist der Zug Nr. 765 entgleist. Dabei hat ein Mann die k. k. Direktion nur dadurch von der Verantwortung befreien können, ein Menschenleben auf dem Ge-

wissen zu haben, daß er absprang. Der Wagen, auf dem er war, wurde vollständig zertrümmert und der Bedienstete liegt krank darnieder. Die Entgleisung geschah dadurch, daß ein Bremsgestänge des Wagens am Boden schleifte und sich bei der Einfahrtsweiche verwickelte. Wo war der Wagenunterführer? So müssen die Gerichte fragen, die den Schuldigen suchen. Die Antwort ist kurz: Abgezogen, für überflüssig erklärt worden! In der Station Millstättersee, am Fuße einer Bergstraße mit 27 Prozent Steigung ist — kein Revisionschlosser, der die Wagen untersuchen könnte. In Schwarzach-St. Veit versteht immer einer den Dienst. Dieser muß 24 Stunden hindurch ununterbrochen Dienst machen, auf zwei Geleisen, so daß er überhaupt nicht dazukommt, die Wagen gründlich untersuchen zu können. So müssen sich natürlich solche Unfälle ereignen. Die k. k. Direktion Willach hat nun endlich bemerkt, daß schließlich die Wagen doch nicht von selber laufen und hat wieder anderthalb Mandl mehr eingestellt. Daß sie nicht allzu bald damit aufhört und daß die Defektliebe er-fährt, wie notwendig in Willach mehr Personal gebraucht wird, sei hier ausdrücklich konstatiert, daß der Unfall sich nicht ereignet hätte, wenn genügend Personal vorhanden gewesen wäre!

**Deputationsvorsprache der Bahnerhaltungsarbeiter der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn.** Am 30. v. M. sprachen die Genossen Biribauer, Wächl und Preinhöber bei ihrem Direktor, Regierungsrat Seerwegen, vor, um ihm die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter der E. B. A. und der Schneebergbahn zu schildern und die Wünsche derselben vorzutragen, die darin gipfeln, daß auch diese Arbeiter gleich den Kollegen der anderen österreichischen Bahnen eine Arbeitsordnung, eine Lohnordnung und eine geregelte Wohnvorrückung erhalten. Die Deputationsmitglieder hatten zwar sonderbarerweise eine große Mühe, zu ihrem Direktor zu gelangen, denn es hatte den Anschein, als hätte jemand ein gewichtiges Interesse, die Vorsprache zu verhindern. Nur ihrem Klugen und höflichen Auftreten ist es zu danken, daß ihnen der Weg zu ihrem Direktor gebahnt wurde.

Herr Regierungsrat Seerwegen brachte den Darlegungen der Deputation eingehende Aufmerksamkeit entgegen und erklärte, daß er selber endlich eine Ordnung wünsche, die doch schon im Interesse der Bahnverwaltung liegt. Er versprach, die ganze Angelegenheit dem neugewählten Arbeiterausschuß zuzuwenden und sich nach Erledigung derselben im Verwaltungsrat für die Durchführung der Wünsche einzusetzen. Manche Punkte in den Ausführungen der Deputation waren danach angehen, ein besonderes Interesse beim Regierungsrat nachzuzuforschen, und er war auch sichtlich bemüht, den Dingen auf den Grund zu kommen. So hat diese Deputationsvorsprache vielleicht den Erfolg, daß die maßgebenden Faktoren in die triste Lage der Bahnerhaltungsarbeiter einen besseren Einblick gewonnen haben, der die Erfüllung der Wünsche der Arbeiter einigermassen zu begünstigen scheint. Die Vertrauensmänner haben deshalb beschlossen, die resolutionsgemäß festgesetzte Bahnerhaltungsarbeiterversammlung in Sollenau erst nach der Arbeiterausschussprüfung, die noch im Monat Mai stattfindet, abzuhalten, in welcher dann erst die weiteren Beschlüsse gefaßt werden sollen.

**Überbauarbeiter als Veranlagungsförderer!** Das Fachblatt der Bordenwirts, das „Neue Wiener Tagblatt“, bringt für seine nach des Winters gräßlicher Plage erholungsbedürftigen Leser folgende beruhigende Mitteilung:

Aus Risbüchel wird uns berichtet: Gegenüber Gerüchten, daß eine große Anzahl Arbeiter beim Bau des zweiten Geleises auf der Giselabahn eine eventuelle Beschäftigung der Fremden während der Sommerferien in sich schließen könnte, mögen folgende authentische amtliche Daten über die Bauarbeiten dienen: Auf den Strecken Fieberbrunn-Risbüchel und Risbüchel-Westendorf sind in zwei Pausen dreißig bis vierhundert Arbeiter beschäftigt. Die Strecke Fieberbrunn-Risbüchel wird vom 1. Juni an schon auf dem neuen Geleise befahren. Risbüchel-Westendorf wird im Laufe des Juni fertig. Um den Ort Risbüchel sind alle Brücken, Durchlässebauten u. s. w. der Vollendung nahe, es sind die Kollbahnen zur Aufführung des Unterbaues gelegt und diese größtenteils fertig. Es ist zurzeit kaum etwas von den Arbeitern zu spüren und in einem Monat überhaupt wird nicht mehr als der normale Stand an Überbauarbeitern beschäftigt sein.

Angehemmer und unerschämter hat man wohl noch nie dem Arbeiterhaß die Zügel schießen lassen. Dem dickwanigen Bürger, den Arbeiterscheißer reich macht, könnte es in seiner Verdaulichkeit und in der Verabgabung des aus Arbeitern herausgepreßten Geldes stören, wenn er, da er zur Abwechslung der Ruhe statt in Wien in Risbüchel weilte, Arbeiter vor sich sehen würde, die, um nicht Hungers zu sterben, für die Bequemlichkeit des hochwohlgeborenen Herrn schufteten, und die zarbeitsfaulen Risbücheler besüßten, zu versichern, daß kein schlecht gekleideter Arbeiter das ästhetische Empfinden der p. t. Sommergäste stören werde. Der Arbeiter, diese leider unentbehrliche, aber das Schönheitsbedürfnis der Bürgeraugenerlebende Canaille, hat alles für den Empfang der Genickenden auf den Glanz herzurichten und dann laullos zu verschwinden. Es darf von ihm, Gott behüte, nichts zu verspüren sein, wenn die „Vornehmen“ angelidelt kommen. Ein Arbeiter, der hier wieder erschreckend deutlich sieht, wie man ihn im Bürgerium wertet, und der es noch weiter mit seiner Menschenwürde vereinbar findet, bürgerlichen Parteien als Stimmvieh zu dienen, der verdient solche Fuhrtreue, und solchen Leuten seien sie herzlich gegönnt.

**Franz Czoppi gestorben.** Wieder hat der Tod einen treuen Freund aus unseren Reihen gerissen. Am 28. Mai verschied Genosse Franz Czoppi, Oberredakteur im Reklamationsbüro der k. k. Nordbahn, im 66. Lebensjahr. Er war eine im II. Bezirk, besonders bei den Eisenbahnern, sehr geschätzte und bekannte Persönlichkeit, und durch sein humanitäres Wirken auch in den bürgerlichen Kreisen beliebt und geachtet. Unserer Partei hat er seit den Neunzigerjahren als Mitglied der politischen Organisation Leopoldstadt angehört. Wir verlieren in ihm einen warmherzigen, unerschrockenen Anhänger unserer Sache, der nie zögerte, wenn es galt Farbe zu bekennen. Bei seinen Kollegen stand er in größter Hochachtung. Der mutige Kampf, den er — leider in schlechter Gesellschaft — seinerzeit gegen die Korruption der verendenden Privatbahn geführt hat, bleibt ihm unvergessen. Er war ein Mann von lauterstem Charakter, von persönlicher Liebenswürdigkeit und von strengstem Pflichterfüller. Diese Eigenschaften, und nicht zuletzt seine aufrechte Gesinnung und sein Freimut, sicherten ihm auch die Wertschätzung der Vorgesetzten. Nach der Verhaftung war er Mitglied des Disziplinarausschusses und hat in dieser Funktion seine vielseitige Erfahrung und Menschenkenntnis bewährt. Mancherlei Gram und die Folgen aufreibender Verkehrsarbeit — mußte er doch bis zu seinem 56. Jahre Nacht-

Dienst versehen — hatten schließlich den aufrechten Säulen gebeugt, ein schweres Herzleiden sein Ende beschleunigt. Das Beispiel aber, das er uns gab, wird vorbildlich sein, und es werden sich auch weiterhin solche Männer finden, die, frei von Bedientenmoral und kleinlicher Streberei, den Kampf für die Interessen der Eisenbahner fortzuführen werden. Die Genossen des II. Bezirkes werden dem überzeugten Mitkämpfer ein dauerndes Andenken bewahren.

**Ein Eisenbahnunglück bei Brünn.** Die Nordbahndirektion veröffentlicht folgende Mitteilung: Am 5. Mai 1914 um 9 Uhr 49 Minuten nachts, hat in der Station Sokolnitz der auf Geleise 4 eingefahrene Güterzug bei der nördlichen Weiche den auf dem Nachbargleise mit der Lokomotive bis über die Verkantung stehenden Güterzug seitlich so gestreift, daß die zwei ersten Waggons dieses Zuges gegen das Geleise 1 in jenen Moment umgeworfen wurden, als auf dieses Geleise der aus der Gegenrichtung von Prerau kommende Personenzug einfuhr, wodurch dessen Lokomotive, der Dienstwagen und die zwei nachfolgenden Personenwagen entgleisten und beschädigt wurden. Hierbei wurden zwei Reisende schwer und vierzehn Fahrgäste leicht verletzt. Die beiden schwer verletzten Reisenden, Frau Millinghausen und Herr Schwarz aus Prag, wurden mit dem bereits um 11 Uhr 9 Minuten von Brünn eingelangten Hilfszug nach Brünn abtransportiert und in Brünn der Spitalbehandlung übergeben.

Die leicht verletzten Fahrgäste kehrten teils ihre Reise fort, teils begaben sie sich in häusliche Pflege. Der Zustand des bei dem Eisenbahnunglück in Sokolnitz schwer verletzten Reisenden Schwarz ist bedenklich.

**Zum Kapitel Bahnarzt.** Die Bahnärzte überschritten schon vielfach bei der alten Nordwestbahn die Grenzen des Erlaubten und der Anständigkeit, was sich aber seit ihrer Anstellung noch mehr steigerte. Dann erst so ein Bahnarzt, Sanitätskonsulent oder gar Sanitätsrat. Nun wolle man er-messen, wenn bei diesen Herrschaften in ihrer ärztlichen Behandlung schon ein Oberbeamter oder Beamter eine Null ist, was dann gar ein Bediensteter oder Arbeiter ist. Die Nervosität bei den Herren Eisenbahnärzten steigt — bis bei einigen Ausnahmen — schon ins Aschgraue. Ein solcher nervöser Herr ist Dr. Adalar Befeß. Zu wiederholten Malen laufen Beschwerden ein. Was er sich aber am 8. Mai l. J. gegenüber einem im Dienste ergrauten Diener leistete, ist wirklich unerhört. Durch die Anwesenheit einiger Patienten in der Sonntagsordination sehr nervös geworden, meinte der Bahnarzt Dr. Befeß schon bei seinem Erscheinen: „Heute werden wieder ein paar fliegen.“ Als das Krankenzimmermitglied Wimmer ihn dann ersuchte, er habe 14 Tage Husten und bitte ihn um ein Linderungsmittel, herrschte er ihn an: „Seit 14 Tagen Husten, und da kommen Sie heute in meine Ordination, wo Sie gar nicht in meinen Rahmen gehören!“ Wimmer sagte: „Bitte, Herr Doktor, es ist heute nur eine einzige Ordination, und ich habe heute meinen freien Tag, daher kam ich jetzt, weil ich vom Dienst schwer abkommen kann.“ Gewiß von dem Bediensteten keine uneheliche Handlung. Der Menschenfreund Befeß sagte: „Geh'n S' in's Brandweinhäufel und lassen Sie sich etwas für den Husten geben!“ Damit war die „ärztliche“ Behandlung zu Ende. Genosse Wimmer ist als fleißiger und pflichttreuer Diener bekannt. Er ist ein braver und guter Familienvater mit erwachsenen Söhnen und Töchtern, ist fleißig und musterhaft und erfährt eine solche Behandlung. Es kann dies nur als höchst bedauerlich benannt werden, wenn ein Arzt, der doch ein Freund, ein Berater, ein Beschützer des Menschen sein soll, sich derartig schwer verhält. In der Nervosität werden alle Schranken überkannt, die brave Mutter wird mit ihrem kranken Kind weggeschoben, der Familienvater der sich bis ins späte Alter um die Seinen abmüht, wird schwer gekränkt u. s. w. Da fragt man sich: Können denn sich die Herren Bahnärzte gar keine Grenzen setzen, kein Maßhalten angewöhnen? Müßten denn alles kranke und sieche Menschen entgelten?

**Aus den Amtsblättern.**

201. **Bestimmungen für die Vertrauensmänneraus-schüsse bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichisches Reich).** (Arbeiter.)

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

Für die bei Dienststellen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichisches Reich) mit großem Arbeiterstand bestehenden Vertrauensmänneraus-schüsse werden hiemit die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

**Bestimmungen für die Vertrauensmänneraus-schüsse bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichisches Reich).**

**Art. I.**

1. Der bei einer Dienststelle der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichisches Reich) errichtete Vertrauensmänneraus-schuss hat den Zweck, in Angelegenheiten, welche lediglich die Interessen der Arbeiter dieser Dienststelle berühren, Wünsche und Beschwerden dem Lokalvorstand, beziehungsweise durch diesen der vorgeordneten Direktion zur Kenntnis zu bringen.

2. Die Vertrauensmänner haben über jeweiligen Auftrag des Lokalvorstandes die Krankenkontrolle über erkrankte Arbeiter auszuüben und sich über die Würdigkeit und Bedürftigkeit von Unterstützungsbercern zu äußern.

3. Die Vertrauensmänner haben sich zu bestreben, durch ihr Beispiel aneifernd auf die Arbeiterschaft zu wirken und durch ihren moralischen Einfluß Ausschreitungen oder Pflichtverletzungen derselben nach Tunlichstem zu verhindern.

**Art. II.**

1. Jeder Vertrauensmänneraus-schuss besteht aus sechs gewählten Mitgliedern und sechs gewählten Erfahrmännern.

2. Die Wahl erfolgt über Anordnung des Lokalvorstandes und wird geheim mittels von der Direktion ausgegebener Stimmzettel durchgeführt.

3. Wahlberechtigt sind sämtliche in den Stand der betreffenden Dienststelle gehörenden Arbeiter.

4. Wählbar sind diejenigen in den Stand der betreffenden Dienststelle gehörenden Arbeiter, welche das 24. Lebensjahr zurückgelegt haben und mindestens durch ein Jahr ununterbrochen in gesellschaftlichen Diensten stehen.

5. Arbeiterinnen sind weder wahlberechtigt noch wählbar.

6. Das Stimmrecht der abgegebenen Stimmzettel wird vom Lokalvorstand in Gegenwart von drei bekannten Vertrauenspersonen aus dem Kreise der Arbeiterschaft der betreffenden Dienststelle vorgenommen.

7. Gewählt erscheinen als Mitglieder, beziehungsweise als Erfahrmänner diejenigen wählbaren Arbeiter, auf deren Wahl als Mitglieder, beziehungsweise als Erfahrmänner sich die relativ meisten abgegebenen gültigen Stimmen vereinigt haben. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

8. Die Mitglieder des Vertrauensmänneraus-schusses wählen aus ihrer Mitte für die Dauer je eines Jahres einen Obmann und einen Obmannstellvertreter. Hierbei entscheidet die relative Mehrheit der abgegebenen Stimmen, bei Stimmengleichheit das Los.

9. Das Ergebnis der Wahl des Vertrauensmänneraus-schusses sowie der Wahl des Obmannes und Obmannstellvertreeters ist vom Lokalvorstand der vorgeordneten Direktion mitzuteilen und unter der Arbeiterschaft zu verlautbaren.

**Art. III.**

1. Die Funktionsdauer des Vertrauensmänneraus-schusses beträgt zwei Jahre; vor Ablauf dieser Frist erlischt die Funktion eines Mitgliedes, beziehungsweise eines Erfahrmannes durch

- a) Niederlegung des Mandates;
- b) Veretzung zu einer anderen Dienststelle;
- c) Anstellung in provisorischer oder definitiver Eigenschaft;
- d) Ausscheiden aus den gesellschaftlichen Diensten;
- e) Verurteilung zu einer Arrest- oder Kerkerstrafe;
- f) Aberkennung des Mandates (Art. IV, 6. und 8. Absatz).

2. Nimmt ein zum Mitglied des Vertrauensmänneraus-schusses Gewählter die Wahl nicht an oder erlischt sein Mandat vor Ablauf der Funktionsdauer, so tritt an seine Stelle jener Erfahrmann, auf welchen sich die relativ meisten abgegebenen Stimmen vereinigt haben.

3. Der Generaldirektor kann den Vertrauensmänneraus-schuss jederzeit auflösen.

**Art. IV.**

1. Der Vertrauensmänneraus-schuss tritt jährlich mindestens zweimal zu Sitzungen zusammen. Die Sitzung hat der Obmann im Einvernehmen mit dem Lokalvorstand, dem auch das Material für die Sitzung mindestens zwei Tage vor dem Sitzungstag zu übergeben ist, einzuberufen. Der Vertrauensmänneraus-schuss ist vom Obmann auch dann zu einer Sitzung einzuberufen, wenn dies der Lokalvorstand verlangt oder wenn wenigstens drei Ausschussmitglieder darum ansuchen.

2. Den Vorsitz in den Ausschusssitzungen führt der Lokalvorstand oder ein von ihm bestimmter Stellvertreter; der Schriftführer wird jeweils vom Lokalvorstand bestellt.

3. Der Vertrauensmänneraus-schuss ist beschlußfähig, wenn mindestens vier Ausschussmitglieder anwesend sind.

4. Der Vorsitzende und etwa vom Vorsitzenden zur Erteilung von Auskünften der Sitzung beigezogene Personen haben kein Stimmrecht, der Schriftführer nur dann, wenn er selbst Ausschussmitglied ist.

5. Die Beschlußfassung erfolgt mit absoluter Stimmenmehrheit. Bei gleicher Stimmenanzahl gilt diejenige Meinung als Beschluß, welcher der Obmann, beziehungsweise im Fall seiner Abwesenheit der Obmannstellvertreter mit seiner Stimme beigetreten ist.

6. Die Ausschussmitglieder sind verpflichtet, an den Sitzungen teilzunehmen und können bei wiederholtem unregelmäßigem Fernbleiben von der vorgeordneten Direktion ihres Mandates verlustig erklärt werden.

7. Den Ausschussmitgliedern wird die freie Meinungsäußerung innerhalb der durch die Gesetze sowie durch die Rücksicht auf die geregelte Verhandlung gezogenen Schranken gewährleistet, und kein Mitglied kann wegen der Abstimmung dienstlich zur Verantwortung gezogen werden.

8. Im Falle ungebührlichen Benehmens eines Mitgliedes in der Sitzung steht dem Vorsitzenden das Recht zu, die Ausschließung des betreffenden Mitgliedes von der Sitzung auszusprechen und im Wiederholungsfall den Mandatsverlust bei der vorgeordneten Direktion zu beantragen.

9. Das über die Sitzung aufgenommene Protokoll ist vom Vorsitzenden, dem Obmann des Vertrauensmänneraus-schusses und dem Schriftführer zu fertigen und vom Lokalvorstand aufzubewahren. Eine Abschrift des Protokolls ist der vorgeordneten Direktion vorzulegen.

**Art. V.**

Die über die einzelnen Anträge des Vertrauensmänneraus-schusses jeweils getroffene Entscheidung wird dem Vertrauensmänneraus-schuss vom Lokalvorstand mündlich bekanntgegeben.

Diese Bestimmungen treten mit dem Tag der Verlautbarung dieses Zirkulars in Kraft; mit dem gleichen Tag werden die seitens der Verkehrs-direktion sub Z. 13.389/V/11 do dato 24. Oktober 1912, seitens der Maschinen-direktion sub Zahl ad 4922/4 do dato 4. Juli 1911 und seitens der Vaudirektion sub Z. 5/Präf./E do dato 18. Juni 1911 erlassenen Bestimmungen über die Wahl und Funktion der Vertrauensmänneraus-schüsse aufgehoben und die auf Grund der eben angeführten Bestimmungen gewählten Vertrauensmänneraus-schüsse hiemit aufgelöst. Die Neuwahlen sind gemäß Art. II der neuen Bestimmungen sofort durchzuführen.

Wien, am 16. April 1914.

Der Generaldirektor: Weeber m. p.

Anmerkung der Redaktion: Nach den näheren Informationen, die wir erhalten haben, sind von den Stations-, Magazin- und im Fahrdienst verwendeten Arbeitern nur in den Stationen mit mehr als 50 Arbeitern Vertrauensmänner zu wählen. Diese Arbeiter in Stationen mit weniger als 50 Arbeitern werden also keinen Vertrauensmänneraus-schuss zu wählen haben.

**Achtung, Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen!**

Es soll sogleich darangegangen werden, für jede Dienststelle die geeigneten Kandidaten aufzustellen, denn die Stimmzettel werden, wenn sie nicht schon ausgegeben sind, schon in den nächsten Tagen ausgegeben.

**Korrespondenzen.**

**Dembica.** (Sparsystem in Galizien.) Die schönsten Blüten treibt das vom früheren Eisenbahnminister Bittel erfundene und seither — speziell hier in Galizien — fortkultivierte Sparsystem. Denn wie bekannt, war ja Erzengel Bittel der Erfinder von Ersparungen, die durch das Vergeben von verschiedenen Reparaturarbeiten an private Kleinmeister angeblich erzielt werden, statt selbe in eigener Regie herzustellen und zu leisten. Zur Beleuchtung jener Witzischen Erfindung könnten wir mit einem ganzen Strauß entsprechend hübscher Blüten dienen, aber weil wir dem Plakmangel im „Eisenbahner“ Rechnung tragen müssen, begnügen wir uns vorläufig mit dem Anführen der neuesten Blüte in dieser Beziehung, die nebstdem noch das Gute für sich hat, daß sie durch alle auf der Hauptstrecke in Galizien, durch Dembica Reisende — ohne aus dem Zug aussteigen zu müssen — bewundert werden kann. Seit dem 10. März d. J. 1 Uhr mittags ist hier in Dembica — infolge des erwähnten Sparsystems — keine Heizhausexplosur, da selbe um bekannte Zeit total eingesperrt wurde und nur die übriggebliebenen Mauern traurig gegen den Himmel starren. Für westeuropäische und sogar österreichische Begriffe ist es unfassbar, daß ein Heizhaus, wo doch Wasser, Pumpen, Schläuche, Feuerlöschmeister u. zur Genüge vorhanden sind, bei hellem Tag total niederbrennen kann. Und dennoch ist es so, wie eben die Tatsachen lehren und beweisen. Wer noch zweifelt, der fahre nach Dembica und staune. Denn

seit dem 10. März d. J. müssen die hier stationierten Lokomotiven in Bireworski ausgewaschen, hier aber repariert werden und stehen, statt unter Dach und Fach — unter freiem Himmel. Und das kam so: Die hierortige k. k. Bahnerhaltungssektion übergibt seit Jahren ihre Spenglerarbeiten dem hierortigen jüdischen Kleinmeister Jakob Chajm zur Ausführung, welcher selbe mit seinen Lehrlingen ausführt. An benanntem Tage waren zwei Lehrlinge des Kleinmeisters bei der Reparatur des Heizhausdaches beschäftigt und hatten ihren Lötlötlöschmeister mit sich am Dachboden des Heizhauses, wo selbst der Werkmeister der hiesigen Heizhausexplosur, Herr Szegurek, massenhaft Tauben züchtet und ebensobiele Taubenester aus Stroh waren. Um die Mittagstunde verließen die beiden Lehrlinge ihre Arbeitsstätte. Herr Szegurek sperrte den Dachboden ab, damit ihm kein Taubenpaar abhanden komme und ging ebenfalls nach Hause zc. Mittlerweile entstand am Dachboden die Feuerbrunst. Niemand konnte zum Herd des Feuers gelangen, da der Dachboden abgesperrt war. Nach erfolgtem gewalttätigen Aufbrechen der Dachbodentür konnte trotzdem nicht gelöscht werden — weil die Feuerlöschmeister mittels einer Kette zusammenge-koppelt und mit einem Vorhängeschloß gesperrt waren. Die Löschmeister der Lokomotiven waren wieder — aus Sparsamkeitsrücksichten — voller Löcher und unbrauchbar. Die Feuerlöschpumpe konnte ebenfalls gar nicht leisten, weil deren Schlauch ebenfalls voller Löcher war. Der Schlauch war solange gut, als die Feuerlöschpumpe zum Begießen des Gemüsegartens des Herrn Szegurek benötigt wurde. Das war aber im März dieses Jahres noch nicht nötig. Tauben durften auch seitens des Bahnpersonals — auf Grund eines Erlasses der k. k. Staatsbahndirektion Krakau vom Jahre 1898 — in Bahngeländen nicht gezüchtet werden, aber für den eine besondere Protektion habenden Herrn Szegurek galt jene Bestimmung nicht. Das Fazit vor allemem ist das eingangs erwähnte Resultat, welches viele Tausende von Kronen aus dem k. k. Staatsbahnsäckel kostet und noch kosten wird. Wenn wir den Umstand berücksichtigen, daß Herr Szegurek nach dem — unter seiner wertigen Mithilfe als Lokomotivführer des Personenzuges Nr. 17 am 30. April 1895 — in der Station Wodnica erfolgten Karambol die Befähigung zum Werkmeister erbrachte und hierauf Werkmeister wurde, so sind wir nun, da doch der Schaden vom 10. März d. J. weit größer ist, fest hiebon überzeugt, daß — ungeachtet der aus diesem Anlaß erfolgten Beförderungen der betreffenden Sparsystemorgane der k. k. Staatsbahndirektion Krakau — Herr Szegurek in Wälsche zum Adjunkten ernannt werden wird. Das ist unsere Ueberzeugung, von der wir uns nicht abbringen lassen.

**Drösing.** Es ist unglaublich, welchen Sektaturen das Personal in Drösing, vom Beamten angefangen bis zum letzten Arbeiter, von seiten des Herrn Stationsvorstandes Gustav Leitner ausgesetzt sind. Wir fühlen uns daher gezwungen, eine kleine Auslese der Offentlichkeit preiszugeben. Dem Herrn Stationsvorstand wurde schon wiederholt ins Gesicht gesagt, daß in Drösing unter seinem Regime mit zweierlei Maß gemessen wird. Darüber wird der über alles so erhabene Herr furchtbar böse, denn er glaubt sich frei aller Parteilichkeit. Tatsachen sollen es beweisen: Die Offiziantin Fräulein Kutjčera hatte eine kranke Mutter, welche auch mittlerweile gestorben ist. Der Herr Stationsvorstand gab ihr den Rat, sie soll sich ganz einfach marod melden, um ihre Mutter pflegen zu können. Das Fräulein meldete sich auch tatsächlich auf den Rat des Herrn Vorstandes marod und blieb bis über den Todestag ihrer Mutter krank. Während ihrer Krankheit (?) kam sie zum Herrn Stationsvorstand um Urlaub bitten, weil sie nach Wien fahren wollte. Der Herr Stationsvorstand erklärte ihr, daß er ihr keinen Urlaub bewilligen kann. Das Fräulein soll, wenn sie wegfahren will, in die hinteren Waggons einsteigen, er will davon nichts wissen. Kürzlich meldete sich der Verschieber Franz Duchkowitz marod. Als sich Duchkowitz nach einigen Tagen besser fühlte und sich des anderen Tages tatsächlich gesund meldete und auch Dienst machte, wollte er den letzten Tag noch für sich ausnützen. Der Verschieber strich das Haus, in welchem er wohnte, an. Dazu kam gerade der Herr Bahnarzt Doktor Sommer und zeigte ihn beim Herrn Stationsvorstand an. Es wurde mit dem Verschieber ein Protokoll aufgenommen und gleich das erstemal mit 5 Kronen bestraft. Wir könnten noch mit einer solchen Krankheitsgeschichte dienen, führen aber diesmal der Kürze halber bloß den Namen Duchek an. Wenn der Herr Vorstand seinem Vergnügen im Wirtshaus Genüge getan, so wird dann „Nachkontrollen“ abgehalten. Besonders die Verschieber, insbesondere aber die Duchkowitzpartie, haben nichts zu lachen. Die Nachdienstzulage wird den Verschiebern verweigert, weil angeblich keine definitiven Verschieber normiert sind. Aber desto mehr Strafen werden ausgeteilt, wenn einer oder der andere schlafend angetroffen wird. Trotzdem der Herr Vorstand den Verschiebern feinerzeit erklärte, weil sie keine Nachdienstzulage bekommen, können sie, wenn es der Dienst zuläßt, abwechselnd schlafen, es braucht nur die Zugswache beim Zug sein. Es traf sich zufällig, daß Franz Duchkowitz für den Nachwächter Dienst machen mußte. Weil bloß nur ein Verschieber in der Nacht beim Zug anwesend war, als der Herr Stationsvorstand Nachkontrollen hielt, strafe er auch den Duchkowitz, weil er nicht beim Zug mit den Signalmitteln ausgerüstet stand. Der Verschieber Duchkowitz gab das Strafmess dem Herrn Stationsvorstand mit dem Bemerkten zurück, daß er in dieser Nacht nicht Verschieber, sondern Nachwächterdienst versah. Mit hakerkülltem Herzen sah der Herr Vorstand diese Ungerechtigkeiten an und nahm: die Strafe wieder zurück. Auch die Bahnwärter, welche der Bahnerhaltungssektion angehören und dem Herrn Stationsvorstand schon wirklich gar nichts angehen, werden kontrolliert und angezeigt. So gab er den Bloßsignaldienern durch den Verschubfachhelfer bekannt, daß ein Monat hindurch die Streckenbegeber auszuspienieren sind, ob sie die Zugsbillets aus den Blockhütten abholen; das Resultat ist täglich auf einem Blatt Papier zu bemerken. Den Streckenbegehern darf aber davon keine Mitteilung gemacht werden, sonst werden die Bloßsignaldienner für den Verrat des Geheimnisses exemplarisch bestraft. Die Streckenbegeber erfahren aber doch davon. Nach Ablauf des Monats wurden die Streckenbegeber angezeigt. Man wird fragen, warum geschieht dies alles? Ganz einfach, der Sohn des Herrn Stationsvorstandes besucht das Gymnasium in Lundenburg und wird beim Herrn Streckenvorstand in Lundenburg verköstigt. Dort laufen auch die Anzeigen über das Streckenpersonal ein. So schaut die Gerechtigkeit des Herrn Stationsvorstandes Gustav Leitner bei Licht betrachtet aus. Aber wir sind noch lange nicht fertig.

Ein interessanter Fall spielte sich erst kürzlich folgendermaßen ab: Die in Ringelsdorf wohnhafte Eisenbahner wurden seitens des geistreichen Herrn Stationsvorstandes, weil sie zirka 100 Schritte den Bahnhofspaly passierten, mit groben Worten auf das Verbot des Verletzens der Geleiseanlagen verwiesen. „Warum wird den eigenen Bediensteten verboten, was Privatpersonen, hauptsächlich Organen der Petroleumaffinerie, in erster Linie dem Herrn Direktor mit Frau Gemahlin, erlaubt wird?“ Warum dieser Herr samt Frau das tun darf, pfeifen die Späßen auf den Dächern, ebenso ist es kein Geheimnis, warum der Firma Sonnenmark zu privaten Gesprächen mit Zedenpfeigen und Dürrkrut das Staats-telephon zur Verfügung gestellt wird. Wir sind der Ansicht, daß der Herr Vorstand mit gutem Beispiel auf die Untergebenen einwirken soll, sonst müßte das Sprichwort: „Wie der Herr, so der Knecht“ berechtigte Anwendung finden. Seit fünf Jahren, wo Herr

Seiner als Stationspächter in Drossing registriert, hat sich so viel Material angehäuft, daß wir Bücher schreiben könnten. Für diesmal genug. Wir erwarten eine streng unparteiische und gleiche Behandlung aller Bediensteten, wie es sich für einen Vorgesetzten ziemt, sonst müßten wir mit Sachen kommen, welche den Herrn Stationsvorstand bei seiner vorgefetzten Direktion als einen anderen erscheinen ließen, als er dort in Evidenz geführt wird.

**Görs. (K. k. Staatsbahn.)** Wir warnen die Genossen, die Mitglieder des Lebensmittelmagazins und Konsumanten desselben sind, den Verleumdungen des Herrn Werkmann Dornich gegen das Vorstandsmittglied des Lebensmittelmagazins Genosse Benzel Sud zu glauben. Gerüchte, die von Dornich verbreitet werden, sind falsch und erlogen und sind nur darum in Umlauf gesetzt worden, um den Genossen Sud aus dem Vorstand des Lebensmittelmagazins hinauszudrängen. Dornich hat bei der Sitzung am 18. März 1914, zu der er eingeladen war, um Beweise zu seinen Anschuldigungen zu erbringen, dieselben nicht gebracht, da er sich auf das „Hörensagen“ berufen hat, und die betreffenden Mitglieder, von denen Dornich gehört haben soll, gegen Genossen Sud nichts vorzubringen haben. Nun, da Dornich bei der genannten Sitzung abgebligt ist, will der feine Herr gegen Genossen Sud unbedingt den Sieg davontragen und bezieht sich auf die schabigsten Mittel, und zwar soll Dornich ein Schreiben verfaßt haben, um Unterschriften zu sammeln. Einen schabigen Weg hat Dornich nicht wählen können, um einen Arbeitskollegen in seiner Ehre und Ansehen als Vorstandsmittglied zu schädigen. Die Generalversammlung hätte das Recht gehabt, Genossen Sud aus dem Vorstand zu entfernen, aber Dornich mit Unterschriften sammeln niemals. Wir Mitglieder werden dafür sorgen, daß dem Genossen Sud von Seiten des Dornich kein Haar gekrümmt wird. Die Interessen des Lebensmittelmagazins und der Konsumanten müssen aber gewahrt sein. Ordnung muß herrschen; sonst hat aber das Vorstandsmittglied Genosse Sud nichts verborgen, um ihn hinauszufeln zu müssen.

Herr Dornich, wir fordern Sie auf, daß Sie die Gehässigkeiten gegen das Vorstandsmittglied Genossen Sud einstellen, ansonsten sind wir gezwungen, andere Wege zu verfolgen, um die Ehre des Genossen wieder herzustellen.

**Ortsgruppe Görs II des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich.**

**Görs. (K. k. Staatsbahn.)** Von dort wird uns geschrieben: Am 7. Februar d. J. hat der Blockwächter Campa mit Hilfe einiger Personen eine Bahnwagenfahrt unternommen, ohne hiebei das Verkehrsbüro in Görs zu verständigen. Von dieser unerlaubten Bahnwagenfahrt hatte der Haltestellenwächter Reisp seiner vorgefetzten Dienststelle die pflichtgemäße Meldung erstattet und sich dadurch den Haß des Blockwächters Campa und seiner Helfer zugezogen. Die Wächter Campa und Pirnat bemühten sich nun, den Reisp dienstlich zu schädigen, indem sie denselben verschiedene dienstliche Nachlässigkeiten andichteten und bei seinen Vorgesetzten denunzierten. Um so mehr drängen diese beiden edlen Seelen auf die Entfernung des Haltestellenwächters Reisp, da dieser nachweisen kann, daß sich Campa bei Bedienung des Stellwerks von einem 14jährigen Knaben namens Peter Klaučić aus St. Peter bei Görs vertreten läßt, ja sogar diesen in der Handhabung der Stellwerksvorrichtung unterrichtet und denselben beauftragt hat, daß er in seiner Abwesenheit den Hebel umstellen soll, wenn von der Station Poljadraga „Frei“ gegeben werde. Der Knabe Klaučić wurde bereits in dieser Angelegenheit vom Herrn Staatsbahnrat Ritter v. Henriquez protokolliert einterveniert. Doch bei dieser Einnahme, wo der Bahnmeister Blah als Dolmetsch für die Aussagen des Knaben Klaučić fungierte, dürften sich wohl einige Irrtümer bei der Uebersetzung eingeschlichen haben, denn der Knabe wurde als „Lügner“ und der Anzeiger als „Verleumder“ betrachtet. Und doch soll die Anzeige eine bestätigte Tatsache sein und kann im Bedarfsfall von mehreren Zeugen vor Gericht bestätigt werden. Es ist mehr wie wahrscheinlich, daß sich Campa und Konsorten die Günst des Bahnmeisters gesichert und erworben haben. Auch dafür könnte der Beweis erbracht werden. Nachdem hier eine grobe Vernachlässigung des Blockwächters Campa vorliegt und die wahrheitsgetreuen Uebersetzungen des Bahnmeisters Blah stark angezweifelt werden, so dürfte es im Interesse der Öffentlichkeit liegen, wenn dieser Angelegenheit nochmals gründlich nachgeforscht würde, um hier vollständige Klarheit zu schaffen. Soweit wir Herrn v. Henriquez kennen, so dürfen wir ganz bestimmt darauf rechnen, daß er dieser Sache gewissenhaft nachforschen und die Schuldigen zur Verantwortung ziehen wird; mögen diese dann auf dieser oder jener Seite zu finden sein.

**Graz-Südbahn. (Geizhaus.)** Die Kohlenarbeiter im Geizhaus der Südbahn sind einem Aufseher unterstellt, der infolge seiner Krankheit (Lungenentzündung) sehr verstimmt und verdrossen ist. Wir bedauern derart kranke Leute, doch sind die unterstellten Arbeiter weder verpflichtet noch gewillt, unter der fortwährenden Verdrossenheit und deprimierenden Stimmung eines schwerkranken Menschen zu leiden. Man sollte doch mehr Rücksicht auf diesen leidenden Menschen nehmen und ihm einen Dienst zuweisen, wo er so ziemlich für sich wäre und die Kohlenarbeiter nicht weiter durch seine gedrückte Stimmung quälen könnte.

**Zglau. (Geizhaus.)** Von Seiten des Maschinenmeisters und einiger Ingenieure wird bei der Einteilung und Kommandierung der Taglohnheizer offensichtlich Protektionswirtschaft getrieben. Abichtlich werden viele frisch eingetretene und bedeutend jüngere den alten Taglohnheizern vorgezogen und als Heizer eingeteilt und die älteren müssen als Kohlenlader bei der Kohlenpartie weiterarbeiten. Wir eruchen deshalb die Geizhausleitung in Zglau, sich etwas mehr um die Einteilung der Heizer nach Rang und Dienstjahre zu kümmern, um dieser nationalen Protektionswirtschaft einen Riegel vorzusetzen. Wenn hier nicht Remedur geschaffen wird, dann müßte allerdings mit Beweismaterial an die k. k. Direktion herangetragen werden, wo es gewiß einigen Herren Vorgesetzten nicht angenehm sein dürfte.

**Zglau. (Todesfall.)** Am 28. Jänner fand unter zahlreicher Beteiligung des Personals und der Bevölkerung das Begräbnis des Genossen Johann Polornh, Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahn, statt. Genosse Polornh war einer der ältesten Mitglieder der Ortsgruppe und diente der k. k. Staatsbahn ununterbrochen mehr als 26 Jahre. Unangenehm berührte es alle, daß die k. k. Sektionsleitung den Oberbauarbeitern nicht einmal zwei Stunden freie Zeit gewährte, um den allen Kollegen, der bereits ein Menschenalter unter und mit ihnen gemeinsam arbeitete, zur letzten Ruhestätte zu begleiten. Die trauernden Hinterbliebenen sprachen auf diesem Wege allen jenen, die sich am Leichenbegängnis beteiligten oder sich durch Beistellung von Trägern, Fackeln und Kranzen hilfreich annahmten, sowie für die sofortige Auszahlung der Hinterbliebenenunterstützung den herzlichsten Dank aus.

Allgemein befreudend wirkte es auf sämtliche Bahnbedienstete in Zglau und Umgebung, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung, obzwar Johann Polornh bereits am 14. April 1913 durch volle 25 Jahre ohne Unterbrechung im Dienste der k. k. Staatsbahnen gestanden hatte, bis heute ihm die geübte Arbeitsprämie von 200 Kr. vorenthalten hat. Der alte Oberbauarbeiter arbeitete bis zwei Tage vor seinem Tod, da er stets hoffte, daß er noch den Tag seiner Prämierung erleben

würde. Diese Freude war leider dem alten Arbeiter nicht mehr vergönnt. Vielleicht tragen diese Zeiten dazu bei, um den Hinterbliebenen die Arbeitsprämie von 200 Kr. zu sichern, da sie diese gewiß sehr notwendig brauchen könnten.

**Innsbruck. (Wichtigste II.)** Wir haben in Nummer 12 vom 20. April d. J. über einen verheulenen Unfall in der Station Franzensfeste berichtet. Wie uns mitgeteilt wird, soll sich die Sache doch anders zugetragen haben und keineswegs gefährlich gewesen sein. Wir nehmen daher keinen Anstand, die Korrespondenz als unrichtig zurückzuziehen und entfallen daher alle daraus gezogenen Schlussfolgerungen.

**Inzersdorf. (Lokalbahn.)** Die Bediensteten der Lokalbahn eruchen den Herrn Werkmeister Müller der elektrischen Werkstätte in Inzersdorf, sich mehr um seine eigene Werkstätte zu interessieren. Die ärztlichen Gutachten und Untersuchungen soll er getrost dem zuständigen Bahnarzt überlassen, denn man kann wohl sonst ein tüchtiger Werkmeister sein, doch für einen Allwissenden darf man sich niemals halten.

**Kaaden. Ende April** laufenden Jahres wurde der Vorstand der hiesigen Betriebsleitung, Herr Staatsbahnrat Reiner nach kaum einjähriger Amtsführung in gleicher Eigenschaft nach Trient versetzt. Die Oberbauarbeiter der hiesigen Strecke lernten in Herrn Reiner einen ersten und gerechten Vorgesetzten kennen, welcher sich gelegentlich der Streckenbereisungen des öfteren durch Prüfen und Belehren überzeugte und bestrebt war, denselben jenes Wissen beizubringen, welches im Interesse des Dienstes und der persönlichen Sicherheit der Bediensteten notwendig ist. Daß dieses Frage- und Antwortspiel öfters auch große Heiterkeit auslöste, zumal die Antworten manchmal nicht entsprachen — ist erklärlich — da dieser Sache früher weniger Beachtung geschenkt wurde. Doch sofort setzte sein Ernst wieder ein, und die für alle leichtfahrlige Erklärung und Erläuterung nahm wieder ihren Fortgang.

Wir beglückwünschen die Bediensteten und Arbeiter der k. k. Betriebsleitung in Trient zu diesem humanen und gerechten Vorgesetzten. Wir aber werden seiner stets mit Hochachtung gedenken.

**Die organisierte Arbeiterschaft der Betriebsleitung Kaaden.**

**Luzna-Litshan. (Wuschiehrader Eisenbahn.)** Dem hiesigen Heizhaus wurde im November vorigen Jahres der Lokomotivführermeister Rudolf Dielel zugeteilt. Dieses Individuum schädigt den Lokomotivführerstand derart, daß sobald als möglich Mittel ergriffen werden müssen, um ihm dieses Tun und Treiben sofort einzustellen. Die Kollegen von Lubna und Smichob werden diesen Menschen genau kennen gelernt und auch seine Uebersetzung nach Luzna mit Freuden aufgenommen haben. Auch werden die Kollegen wissen, daß sich D. stets in Geldverlegenheit befindet. Nicht genug damit, daß B. seine Kollegen wiederholt um einen Vorstoß befragt, erlaubt sich dieser Mensch auch, verperrte Wohnungen, wo der Schlüssel an der Tür steckt, selbst aufzusperren, den schlafenden Mann zu wecken und Geld zu verlangen. So ist zum Beispiel B. am 28. April 1914 nach Litshan gegangen, um Karten zu spielen. Leider fehlte ihm das nötige Kleingeld dazu. Aber ein altes Sprichwort sagt: „Der Mensch kann dumm sein wie er will, wenn er sich nur zu helfen weiß.“ So auch B. Er kam zum Wirt und verlangte um 10 Kr. Kleingeld. Das große gab er ihm aber nicht, weil er eben keines hatte. Nun wurde lustig gespielt, und als alles verloren und obendrein noch ein Geizer um 4 Kr. betrogen war, beging B. die Frechheit und entnahm der Kartengeldbüchse Kr. 140. Selbstverständlich behauptet B. sich diese Kr. 140 bloß „geborgt“ zu haben. Hat B. das Recht, ohne Einwilligung des Wirtes, sich Kartengeld anzueignen? Gewiß nicht. Wie charakterlos B. ist, beweist er damit, daß er auf diebezügliche gemachte Vorwürfe, er bereite damit dem gesamten Lokomotivführerstand nur Schande, mit einem höhnischen Lächeln antwortet. Wir erwarten, daß B. den dem Wirt und dem Geizer zugefügten Schaden sofort gutmacht, widrigenfalls wir ihn auf eine andere Art und Weise dazu veranlassen müssen. Ferner eruchen wir eine löbliche Generaldirektion, diesbezügliche Erhebungen zu pflegen und Dielel zur Verantwortung zu ziehen, nachdem alle Ermahnungen seitens seiner Kollegen erfolglos geblieben sind.

**Mährisch-Schönberg. (An die Adresse des Herrn Inspektors Straffer.)** Die Bediensteten der Station Mährisch-Schönberg stellen an den Bahnbetriebsamtsvorstand Herrn Inspektor Straffer das dringende Eruchen, sich bessere Umgangsformen im Verkehr mit den ihm untergeordneten Bediensteten und Arbeitern anzueignen. Die Art und Weise, wie er gegenwärtig mit dem Personal verfährt, wirkt nur störend auf die Ausübung des Dienstes und macht die Leute nervös und mismutig. Das Personal hat nicht nur Pflichten, sondern auch das Recht, eine anständige Behandlung im Sinne des § 20 der Dienstordnung zu beanspruchen. Sollte jedoch der Herr Inspektor sein Verhalten als eine Folge seiner krankhaften Nervosität hinstellen, dann empfehlen wir demselben dringend einen längeren Aufenthalt in einer Verweilanstalt, um dort vollständige Heilung zu suchen. Ebenso machen wir die Herren Adjunkten Simon und Widner auf den obzitierten Paragraphen der Dienstordnung aufmerksam.

**Pragerhof.** Als der Stationschef Herr Schneider von Pragerhof versetzt wurde, gab man sich der Hoffnung hin, daß mit dem neuen Stationschef auch neue bessere Verhältnisse Platz greifen würden. Doch weit gefehlt. Das Sprichwort, daß selbst etwas Besseres nachkommt, bewährt sich auch hier glänzend. Der Herr Stationschef Grat glaubt wahrscheinlich, nachdem er sich hier auf dem Lande befindet, es mit lauter Bauern und Rindvieh zu tun zu haben. So schrie er nach einer in der Restauration verbrachten Nacht einem Lokomotivführer, welcher nach Ansicht des Herrn Grat zu langsam verfuhr, folgendes zu: „No brauch'n S' a paar Däsen?“ Wollte Herr Grat damit seine Bildung zeigen oder waren es die Nachwehen des in der Nacht genossenen Alkohols? Wenn es Herr Grat beim Verschub zu langsam geht, so kann er es ja versuchen und mit ein paar Däsen Vorspanndienst leisten.

Die Herren Beamten in Pragerhof machen sich den Dienst manchmal sehr leicht, denn wenn der diensthabende Beamte seinem Privatvergnügen huldigt und, statt den Zug abzufertigen, photographische Aufnahmen macht, wie dies am 6. April bei Zug Nr. 981 um 4 Uhr nachmittags der Fall war, so ist dies gewiß leichtsinnig gehandelt. Derartige Dienstverletzungen und Schlamereien sind selbst unter dem Regime des gewesenen Stationschefs Schneider nicht vorgekommen. In der Regel werden die Güterzüge, der Behandlung nach zu schließen, überhaupt nicht zu den Zügen gezählt, denn eine direkte Abfertigung derselben erfolgt sehr selten. Nun ist im Ergänzungsheft, Seite 35 und 36, das Abfertigen der Züge ausdrücklich befohlen, sowie in der Verkehrsrichtschrift für Lokomotivführer, Seite 8, Artikel 14, Punkt 3, folgendes enthalten: „Vor der Abfahrt aus der Ausgangsstation sowie bei jedem Wechsel der Zugsmannschaft müssen sich die Zugs- und Lokomotivführer die richtige Zeit angeben, nötigenfalls das Nächten der Uhren anordnen. Derselbe Vorgang ist in der ersten Station, in der ein Zug nach dem Uhrzeigersinn anhält, zu beachten.“ Diese Vorschriften dürften einigen dieser Herren noch unbekannt sein oder für dieselben keine Gültigkeit haben. Im ersteren Falle müßten die Herren darüber belehrt werden und dann erst zur Ausübung des Verkehrsbedienstes zugelassen werden; im anderen Falle aber wäre es am Platze, dem

Personal ein Verzeichnis über diejenigen Herren auszufolgen, für welche diese Vorschriften keine Gültigkeit haben. Auch die Belastung der Züge scheint diesen Herren unbekannt zu sein, denn es werden 60 bis 100 Tonnen Ueberlast angehängt. Erhebt der Lokomotivführer dagegen Einsprache, so wird dies als Sektatur bezeichnet. Verspätungen, welche in Pragerhof bei den Zügen entstehen, haben ihre Ursache zum Teil in folgendem: Es gibt mehrere versperrte Wechsell, deren Schlüssel der diensthabende Beamte in Verwahrung hat. Wird so ein Schlüssel beim Verschub benötigt, so geht ein Kuppler in die Platzinspektion, um denselben zu holen. Der Beamte ist nicht dort, sondern in der Restauration, wo sich immer mehrere dienstfreie Beamte befinden, die bis nach Mitternacht oder gar bis zum Morgen dort gehen und, obwohl deutlich gekimt, vor dem Verlassen der Restauration unter dem Druck des genossenen Alkohols flomenisch zu singen anfangen. Da vertreibt sich der diensthabende Beamte so manche Stunde, und der Kuppler, der um den Schlüssel kommt und die Herren stört, muß sich gar manche harte Worte gefallen lassen. Die Verspätung wird dann a conto „Verschub“ geschrieben und ist damit gerechtfertigt. Auch die Herren, die abwechselnd die Nachtreibung zu besorgen haben, machen dieselbe lieber in der Restauration und übersehen dabei die großen Fehler ihrer Kollegen. Einen Fall, der auch deutlich zeigt, wie wenig Aufmerksamkeit dem Dienste entgegengebracht wird, trug sich am 7. April bei Zug Nr. 807 zu. Dem Zug wurde eine Vorpannlokomotive beigegeben und stand derselbe vor der Platzinspektion zur Abfahrt bereit. Als der Zugsführer das Abfahrtsignal mit dem Horn gab, setzte der Vorpannführer seine Lokomotive in Gang und fuhr fort. Als er bereits die Länge der Halle zurückgelegt hatte, merkte er erst, daß er ohne den Zug mitzuführen, gefahren sei. Der Lokomotivführer Franz Kowak brachte seine Maschine zum Stillstand und fuhr zum Gaudium der in der Nähe stehenden Bediensteten noch einmal auf seinen Zug, wo derselbe dann wirklich angekuppelt wurde. Dadurch erlitt der Zug eine unnötige Verspätung. Diese und ähnliche Fälle erregten sich in Pragerhof unzähligmal, aber es wird alles vertuscht. Da das Personal bereits zirkularisch aufgefordert wurde, diverse Ungehörlichkeiten sowie Dienstvergehen zur Anzeige zu bringen, widrigenfalls die Betreffenden, die solches verschweigen, bei ihrer Erziehung Strafen zu gewärtigen haben, so antworten die Bediensteten, daß das ganze Angelegen überhaupt nichts nützt, denn die Anzeigen von Bediensteten werden gewöhnlich in den Papierkorb geworfen und der Vorfall ist damit erledigt. Dringt die Anzeige eines Bediensteten doch einmal durch, so wird der Fall von dem zur Erhebung gesandten Herrn so harmlos als möglich geschlichtet, denn einem guten Kollegen oder gar einem Zugfreund darf ja nicht wehe getan werden, und der Verfasser der Anzeige wird zum Schluß noch bestraft. Nur wenn ein Beamter über einen Bediensteten eine Anzeige erstattet, und ist das Vergehen noch so gering, so wird derselbe exemplarisch bestraft. Wir werden nicht er-mangeln, diese grenzenlosen Launen im Dienste so lange der Oeffentlichkeit zu übergeben, bis in Pragerhof gründlich Remedur geschaffen werden wird.

**Nied im Innkreis. (Schwere Dienstforgen.)** Die k. k. Bahnerhaltungssektion Nied im Innkreis befindet sich gegenwärtig in schwerer Sorge: Der Gruß der Wächter-substituten und Oberbauarbeiter entspricht nicht mehr dem militärischen Dienstreglement! Man kraut sich in den Haaren oder stützt die glänzende Glase und fragt sich besorgt, wo denn das hinsteuert, wenn sich unter den Oberbauarbeitern bereits jener demokratische Zustand eingebürgert, ihre militärische Disziplin vollständig hintanzufegen und nicht mehr in Habachtaltung den Respekt zu zeigen, der der Obrigkeit unter allen Umständen in militärischer Vorgeschrift gebührt? So kann das nicht weitergehen. Noch einmal will es die k. k. Bahnerhaltungssektion mittels folgenden Auftrages in Güte versuchen:

An Herrn Bahnmeister R. N.!

Es wurde wiederholt bemerkt, daß Bedienstete, namentlich Wächtersubstituten und Oberbauarbeiter, welche Uniform tragen, sich über den militärischen Gruß nicht ganz im Klaren sind. Wollen Sie dahin wirken, daß das Personal in etwas disziplinierter Weise grüßt, nicht die Hand in der Tasche oder die Pfeife im Mund zc.

Gleichzeitig wird aufmerksam gemacht, daß sich die Montur (Uniformstücke) in tadellosem Zustand zu befinden habe.

Inspektor: W. J. J.

Wenn dieser Auftrag aber nichts fruchtet, wenn sich die Oberbauarbeiter infolge ihrer Arbeit und niederen Bezahlung einer militärischen Disziplin nicht mehr erinnern — was dann? Vielleicht versucht es die k. k. Staatsbahnverwaltung, auch die Kosten der Oberbauarbeiter an ausgetretene Unteroffiziere zu vergeben — dann geht's sicher!

**Sandau bei Eger. (Der Bügenschüssel des Reichsbundes.)** Am 1. Februar d. J. hatten unsere Reichsbündler in Sandau bei Freiberg eine Versammlung. Nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr fiel einer dieser Herren total besoffen unter den Tisch; die anderen stürzten sich bei einem neuen Haß, welches sie von anwesenden Gästen erbettelt hatten. Es war wirklich lustig, da bei solchen Gelegenheiten auch die Frauen nicht fehlten. So kam es, daß es gegen 1/9 Uhr abends einen hübschen Krieg gab, der sich im Lokal entspann und auf der Straße mit dem Hinauswurf einiger Kameraden endete. Darüber brachte unser Bruderblatt, die „Wahrheit“, in Artikel, Wutentbrannt schrieb der „Deutsche Eisenbahner“ in seiner letzten Folge, daß alles erlogen sei, doch sind bis heute noch die Fenster und Biergläser, welche dabei zerschlagen wurden, nicht bezahlt. Und nun wollen wir diesen Herren auch einiges sagen, wie dieser Artikel zusammenkam. Am 2. Februar kam ein Herr des Ascher Blattes nach Sandau, kehrte in K. H. Restauration ein, um ein Frühstück einzunehmen, wobei die Geschichte im Lokal durchbesprochen wurde und ein Reichsbundmitglied recht froh war, daß er selbst in einem Blatt, der „Wahrheit“ gemäß, veröffentlicht konnte. Gärten damals die Kameraden Kausperre gehabt, wie ihr eigenes Blatt, so wäre diese Kauferei nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen. Nur die Schimpfwörter „Schmalzbrüder“, „Verleumder“, „Denunziant“, welche einer dem anderen an den Kopf warf, wurden nicht miteinbezogen. Nun schreibt der „Deutsche Eisenbahner“, daß die Sozt am Sterbepflicht liegen. Darauf können wir nur antworten: Solche Mitglieder können wir nicht gebrauchen, gibt es doch so viele hübsche Geschichten, daß einer dem anderen nicht weiter traut, als er ihn gerade sehen kann und obige Schimpfwörter bei den meisten dieser deutschen Helden mit Recht angebracht waren. Die Herren können sich nur so lange über Wasser halten, bis ihr Protektor einmal von Sandau geht. Auch zitieren diese Herren einen Ausspruch eines Passagiers, der mit dem Zug Nr. 13 an diesem Tag der Kauferei Sandau verließ. Nur mit einem anderen Wortlaut, welcher folgend lautet: „Ja, heute ist der Erste, da gibt's Geld, da kaufen's und raufen's und morgen sind es dann wieder die besten Freunde. Das reine Kroatengeng.“ Der Artikelsschreiber muß es falsch verstanden haben, sonst hätte er uns nicht „Kroatengemeinschaft“ geschrieben. Unsere Genossen waren nicht bei dieser Keilerei dabei, darum geben wir den Reichsbündlern die zutreffende Bezeichnung in ihrer ursprünglichen Form zurück. Wollen die Herren Zeugen für den Ausspruch dieses Passagiers haben, so können wir auch damit aufwarten. Also, Vorsicht ihr

deutschen Reden, denn wir könnten hübsche Geschichten erzählen, welche uns eure eigenen Mitglieder zu Ohren trugen und um deren Veröffentlichung gebeten haben.

**Stalitz-Boskowitz.** Vor Jahren wurde der Dienst der Lokalbahn aufgelassen und in den Betrieb der k. k. St. E. G. überstellt. Mit der Uebergabe des Betriebes wurden auch die Wartefälle und Kangleiräume aufgegeben. Aus den vorhandenen Räumlichkeiten wurden Kassen für das Lokomotiv- und Zugpersonal der St. E. G. aus der Dienststanzlei wurde ein Transitzimmer und die Naturalwohnung wurde an einen Hilfsführer der St. E. G. vermietet. Somit waren sämtliche vorhandenen Räume an das Personal der St. E. G. abgegeben, das übrige Personal der Lokalbahn blieb unberücksichtigt. Infolgedessen muß das eigene Personal für teures Geld in Privatwohnungen wohnen und für den täglich weiten Weg nach 30 Kr. auf das Quartiergeld draufzahlen. Lieber vermietet die St. E. G. die Wohnungen um 6 Kr. monatlich an einen Arbeiter und an einen Restaurateur, als daß sie die Wünsche der Bediensteten der Lokalbahn erfüllen möchte. Wenn die betreffenden Naturalwohnungen dem Personal der Lokalbahn als Naturalwohnungen zugewiesen wurden, so könnte die St. E. G. das Quartiergeld von 250 Kr. als Mietzins für je eine Wohnung einstreichen, und hätte somit bei jeder der beiden Wohnungen jährlich einen Gewinn von 178 Kr. und auf derartige Angelegenheiten muß erst aufmerksam gemacht werden.

**Süßenbrunn.** Ein sonderbares Benehmen legte bei einer protokolllarischen Einbernahme eines Wächterkontrollors Herr Resident Zellner an den Tag. Herr Zellner scheint nämlich die Person des betreffenden Wächterkontrollors zu wenig zu imponieren, da er sich demselben gegenüber äußerte: „daß er im Alter von 40 Jahren wie ein altes Weib daheht“. Würde Resident Zellner in die Lage des betreffenden Wächterkontrollors versetzt werden, wo dieser nur mit Not und Elend zu kämpfen hätte, möchte es demselben gewiß nie gelingen, solche Meuerungen zu gebrauchen. Weiter möge dem Herrn Residenten Zellner gesagt sein, daß nicht der Herr Vorstand von Strahhof den betreffenden zum Wächterkontrollor gemacht hat, sondern daß derselbe auf Grund seiner abgelegten Prüfungen zum Stationsaufseher ernannt und bei der Einreihung als Wächterkontrollor eingereiht wurde. Weiter haben sie denselben von Strahhof nicht hinausgeschickt, sondern ist derselbe, da er in Strahhof eine Naturalwohnung übernehmen sollte, er aber, da er in Floridsdorf wohnt und dort die Zuständigkeit erwerben wollte, über eigenes Ansuchen nach Süßenbrunn versetzt worden. Sollte Herr Resident Zellner wieder einmal das Bedürfnis fühlen, seinen Uratstübel abzapfen, so möge er sich schon eine andere Gelegenheit suchen, und nicht bei einer protokolllarischen Einbernahme. Es ist gewiß eines vernünftigen Menschen unwürdig, sich über seinen Mitmenschen, der mit Not und Elend zu kämpfen hat, lustig zu machen.

**Triest.** (Nationale Hege.) Nachdem die südslawischen Geheerten unter dem Personal und den Arbeitern nicht mehr zichen, und die Mehrzahl der südslawischen Arbeiter erkannt hat, daß die nationale Hege nur der Ausfluß einiger Streber ist, so mußten sich die nationalen Mäher um anderweitige Betätigung umsehen. Jetzt richten sie ihre Angriffe gegen alle jene, welche die slowenische Sprache nicht vollkommen beherrschen, und lassen in ihren Zeitungen, wie „Edinost“, „Dan“ und „Slavia“ spaltenlange Artikel gegen alles, was nicht slowenisch-national sich gebärdet, los. Vor allem liegt ihnen der Bahnarzt Herr Dr. Duffel und der Restaurateur am Südbahnhof in Triest, Herr Weiß, im Magen. Nun sind aber gerade diese beiden Herren, sowohl Herr Bahnarzt Duffel wie Herr Restaurateur Weiß unter dem Personal und dessen Angehörigen durch ihre Pflichttreue und Entgegenkommen sehr beliebt. Insbesondere ist Herr Dr. Duffel ein tüchtiger und menschenfreundlicher Arzt, der nie den geringsten Anlaß zu einer Beschwerde bot. Auch die Nationalen werden gewiß keine Ursache haben, sich über diesen Bahnarzt zu beklagen. Wenn die nationalen Chauvinisten schon durchaus einen Bahnarzt belästigen wollen, oder müssen, warum fallen sie über Dr. Duffel und nicht über Dr. Martinis her. Dr. Martinis hat durch sein Benehmen doch schon Anlaß zu Klagen und Beschwerden gegeben. Oder sollte hier gar der Vroineid mitspielen? Und wie mit Dr. Duffel, so verhält es sich mit dem Restaurateur Weiß. Auch dieser ist jederzeit am Platze und wird dessen Entgegenkommen und Wohlthätigkeit vom Personal wie vom fremden Publikum jederzeit anerkannt. Selbstredend würde es den Slowenisch-Nationalen besser passen, wenn einer von ihren Leuten an Stelle des Bahnarztes und des Restaurateurs sitzen möchte. Ob aber damit dem Gesamtpersonal und den Reisenden geholfen wäre, das freilich ist eine andere Frage. Die Eisenbahnbediensteten, besonders aber das Personal der Südbahn, hat diese nationalen Quertreiberien durchschaut und ist keineswegs gewillt, sich von gewissen nationalen Strebern und professionellen Schreibern nassführen zu lassen. Die verschiednen Angriffe in den slowenisch-nationalen Blättern gegen Dr. Duffel und Restaurateur Weiß sind der beste Beweis hierfür. Der nationale Kampf dieser Leute ist ein Scheinmanöver, um für einige Auserwählte persönliche Vorteile zu erreichen. Schon aus diesem Grund muß sich jeder rechtlich denkende Eisenbahner seiner internationalen Gewerkschaft anschließen, denn bei uns wird der Kampf nicht zum Vorteil einzelner, sondern zum Wohle der Gesamtheit geführt.

**Willach.** (Der § 20 der Dienstordnung.) Der Absatz 3 des § 20 der Dienstordnung besagt: „Durch sein Beispiel, seine Unparteilichkeit, durch ein festes, aber wohlwollendes Benehmen soll der Vorgesetzte die Achtung seiner Untergebenen als das sicherste Band der Disziplin persönlich zu gewinnen wissen.“ Wie dieser Absatz in Willach ausgefaßt wird, wollen wir an einem Beispiel zeigen: Im Jänner 1914 bekam der Verschieber P. M. von dem diensthabenden Beamten Herrn Kirchlechner den Auftrag, einen mit Zug Nr. 915 angekommenen Personenwagen bei dem Zug Nr. 916 als Verstärkungswagen beizustellen. Der Verschieber machte Herrn Kirchlechner aufmerksam, daß der Wagen zu wenig Gas habe für die Beleuchtung. Die Antwort des Herrn Kirchlechner lautete: „Der Verschieber soll den Wagen nur beistellen, er werde Willach-Hauptbahnhof telephonisch verständigen, daß dort zur Vorförge Deleinsäge beigegeben werden.“ Wie es aber bei Herrn Kirchlechner schon öfter vorkommt, hatte er darauf wieder vergessen. Sei dem nun, wie es wolle, Deleinsäge wurden keine beigegeben, und wie der Teufel schon oft sein Spiel treibt, hatte der Wagen wirklich zu wenig Gas und verloschte auf der Strecke. Was nun folgte, ist der widernatürliche Gang der Dinge bei der k. k. Staatsbahn in Willach: Anzeige an die vorgeordnete Dienststelle, Einbernahme des diensthabenden Herrn Kirchlechner, Abwälzung der Schuld auf einen anderen Bediensteten. Schlusseffekt: Bestrafung des Verschiebers mit 1 Kr. Gehaltabzug. Nun kommt aber erst das Schönste: Der Verschieber bezahlte seine Strafe. Nach einiger Zeit hatte er wieder mit Herrn Kirchlechner Dienst und erinnerte ihn in höflicher Weise an jene Strafe mit dem Bemerkten, daß er diese Krone wohl unglücklicherweise gebüßt habe, unter Hinweis auf den oben geschriebenen Vorgang. Durch den verdeckten Vorwurf fühlte sich Herr Kirchlechner in seiner Beamtenchre zu beleidigt, daß er sofort zum Kadi rannte und die Reparatur seiner schwerverletzten Ehre erbettelte. Natürlich wird Herr Kirchlechner nicht gerade das Beste von dem Verschieber gesagt haben. Und merkwürdig, im Absatz 5 des § 20 der Dienstordnung heißt es nun so schön: „Von der ihm einge-

räumten Strafgewalt soll der Vorgesetzte gegebenenfalls nur nach reiflicher Ueberlegung und vollkommen leidenschaftslos Gebrauch machen u. s. w.“ Darauf scheint der Herr Inspektor Fügner wohl vergessen zu haben, da er nichts Eiligeres zu tun hatte, als dem Verschieber 2 Kr. Strafe zu diktiert, für die Frechheit, den Beamten Kirchlechner der Möglichkeit einer Ungerechtigkeit zu zeihen. Auf die Vorstellung des Vertragers, daß er an der ganzen Sache eigentlich unschuldig sei, daher die eben diktierte Strafe nicht unterschreibe, sagte der Herr Inspektor: „Wenn Sie die 2 Kr. nicht annehmen, erhalten Sie halt 4 Kr. Strafe.“ Darauf verlangte der Verschieber, es möge ein Direktionsorgan ein Protokoll aufnehmen, damit die Sache ins reine komme. Und was geschah? Protokoll wurde keines aufgenommen, aber dem Verschieber wurden die 4 Kr. Strafe am 1. April ohneweiters abgezogen. Nun fragen wir noch: Ist das die Unparteilichkeit, mit der sich unsere Herren sonst so gern rühmen? Das feste, aber wohlwollende Benehmen? Oder sieht die den Vorgesetzten eingeräumte, reiflich überlegte, vollkommen leidenschaftslose Strafgewalt so aus? Dann adieu, Madame Gerechtigkeit! Kannst dir auch die Nase verbinden, nicht nur die Augen.

**Zauchtel.** (Ein Assistent außer Dienst als Zugrevisor.) Am 14. April d. J. fuhr ein hiesiger Lokomotivbeiziger mit dem Zug Nr. 3360 von Rankendorf nach Zauchtel, um dort seinen Dienst anzutreten. Nachdem der Andrang von Reisenden ein sehr großer und alle Wägen überfüllt waren, stieg dieser, um seinen Dienst nicht zu versäumen, auf die Bremse eines Güterwagens, um doch mitfahren zu können. Ein Reisender der zweiten Klasse hatte dies bemerkt und glaubte, bestimmt einen Schwärzer zu erwischen. Nach der Ankunft in Zauchtel wurde der arme Beiziger von einem Herrn angeraunt, mit in die Kanglei zu kommen. Dort angelangt, vermaß dieser Herr, vor lauter Freude, einen großen Fang gemacht zu haben, den Hut abzuziehen. Der Fall wurde von dem diensthabenden Herrn Zugsepedienten untersucht und ergab, daß der als Schwärzer Angesehene seine Legitimation sowie gültige Fahrkarte vorweisen konnte. Der gestrenge Herr, der seine Aufmerksamkeit auch außer Dienst dem Eisenbahnverkehr widmete, war der Herr Kreisler, Assistent der k. k. Nordbahn aus Odrau, stationiert in Mährisch-Odrau. Herr Kreisler, wir möchten Ihnen raten, Ihre Kenntnisse lieber für Ihren eigenen Dienst zu verwenden.

Nun fragen wir: Wer hat denn am 26. Dezember 1913 den Verkehrsdienst versehen, als der Arbeiterzug Nr. 56 A bei der Fahrt nach Süßenbrunn-Wilf mit einer Verschubmaschine in Mährisch-Odrau zusammenstieß und dabei ein Menschenleben zum Opfer fiel? Wenn wir nicht irren, war auch Herr Kreisler daran beteiligt, nachdem sich dieser Fall sozusagen in seinem Rahm ereignete und er doch selbst Aufträge erteilte, oder zumindest von seinem Kollegen verständigt war. Damals, Herr Kreisler, wäre mehr Vorsicht, Ueberlegenheit und Umsicht am Platze gewesen, wo es sich um Menschenleben handelte, aber nicht Spitzeldienste versehen, wo es nicht nötig ist.

### Versammlungsberichte

**Amstetten.** (Versammlungsbericht.) Am 22. April fand in der Schießstätte eine sehr gut besuchte Versammlung des Vertikationspersonals statt, in der die von der Zentrale vorgelegte Resolution einstimmig angenommen wurde. In der Versammlung eritattete Genosse A. Böck den Bericht von der letzten Personalkommissionsitzung, welcher sehr beifällig aufgenommen wurde. Es scheint, daß unser Vertikationspersonal endlich erkennt, wo es seine Freunde und wo es seine Feinde zu suchen hat. Die Ortsgruppenleitung dankt dem Vertikationspersonal an dieser Stelle für die so zahlreiche Beteiligung an dem Demonstrationszug am 1. Mai. Es war ein schöner Beweis von Massenbewußtsein und Solidaritätsgefühl. Nachmals allen Teilnehmern herzlichsten Dank und ein dauerndes „Bahn frei!“

**Graz.** (Von den Magazinsdienern der Südbahn.) Am 5. April fand in Graz in Strahfers Gasthof, Eggenbergergürtel 11, eine vom Aktionskomitee der Magazinsdiener einberufene Versammlung statt, wo über Akkordangelegenheiten gesprochen wurde.

Genosse Käfer (Graz) erörterte den Zweck der Versammlung, welcher dahin geht, die Kollegen über die Vorgänge bei der letzten Akkordvertrauensmännerwahl in Graz zu informieren, insbesondere darüber, auf welche Art und Weise man gewonnen ist, die Magazinsdiener aus diesem Vertikationskörper hinauszubringen. Bei ihrer Anstellung wurde ihnen von der Direktion das aktive und passive Wahlrecht zu dieser Wahl zugesagt, und zwar deshalb, weil sie zum Teil an den Leistungen für den Akkord, selbstverständlich auch an den Ertragsnissen dieser Arbeit interessiert sind. Trotzdem trachtet man, das angestellte Personal unter den bekannten Vorwänden, daß der Angestellte das nicht angestellte Personal nicht vertreten kann, rechtlos zu machen, obwohl dieser Vorwand vollkommen unbegründet ist, nachdem ja die Bediensteten dieser Kategorie nicht als Magazinsdiener bei der Südbahn aufgenommen wurden, sondern sich in den verschiednen Dienstzweigen als Arbeiter verwenden ließen, um erst nach längerer Dienstzeit Magazinsdiener zu werden und folglich die Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft ebensogut kennen wie diese selbst. Die Genossen aus Leoben, sieben an der Zahl, erklärten, daß trotz der Verzichtleistung der Magazinsdiener auf Akkordvertrauensmännermandate solche wieder kandidieren mußten, und zwar auf Verlangen der Stationsleitung und wurden auch tatsächlich zwei Magazinsdiener und ein Arbeiter bei dieser Wahl gewählt. Die Bruder Genossen erklärten, daß bisher die Akkordvertrauensmänner Magazinsdiener waren und nur durch diverse Beschwerden der Arbeiterschaft verzichteten sie in diesem Jahr auf die Kandidatur. Wie die Müzzzuschlager Genossen berichteten, wurden bei ihnen wie bisher auch heuer ein Magazinsdiener und ein Arbeiter gewählt. Der Pragerhofer Genosse erklärte, daß bisher und auch in diesem Jahr zwei Magazinsdiener als Vertrauensmänner gewählt wurden. Der Genosse aus Laibach berichtete, daß die Wahl der Akkordvertrauensmänner bei ihnen den gleichen Vorgang hatte, wie in Graz und auch bei ihnen kein Magazinsdiener wählbar war.

Genosse Kafalter verlas die beiden Anträge, die den Personalkommissionsmitgliedern überwiesen werden, um sie bei der nächsten Personalkommissionsitzung zu überreichen und zu begründen und auf Grund der beiden Anträge bei etwaiger Rauschaltung des Akkords der Magazinsdiener und deren Antwort keine Einbuße an den bestehenden Bezügen derselben Platz greifen zu lassen.

Kollege Peindl bringt den Kassenbericht, welcher zur Kenntnis genommen wird.

Hierauf appelliert Genosse Kafalter an die Versammelten, tatkräftig zusammenzuarbeiten, um den noch in Frage stehenden Forderungen zur Verbesserung der Lage der Magazinsdiener energischen Nachdruck zu verleihen. Darum auf, Kollegen Magazinsdiener der Südbahn, schließt euch rasch dem Dispositionsfonds an, laßt euch von den gegenwärtigen Mitgliedern nicht ins Gesicht schleudern, daß die Saumseligen nicht berechtigt sind, die Früchte zu genießen, weil sie nicht säen geholfen haben.

**Triest.** (Südbahn.) Am 3. Mai fand in Triest im Gasthof „Internationale“ eine gut besuchte Versammlung der Magazinsmeister und Aufseher der Südbahn statt. Außer den Triester Kollegen der Süd- und der k. k. Staatsbahnen waren die Kollegen und Genossen aus Graz, Laibach, Görz, St. Peter

in Krain, Carmonz, Dibacca, Salod u. s. w. erschienen. Die Genossen Forstner und Wendl besprachen in eingehender Weise die Verhältnisse und Forderungen der Magazinsmeister und Aufseher und wurden deren sachgemäße Ausführungen mit Begeisterung aufgenommen. Bei der Versammlung wurde auch gleichzeitig die Wahl der Vertrauensmänner vorgenommen. Nach einem kräftigen Schlußwort des Genossen Kraffel, für den Ausbau einer großen und einheitlichen Organisation einzutreten, wurde die Versammlung nach fünfstündiger Dauer geschlossen.

**Triest IV, Freifafen.** Am 22. April fand hier eine sehr gut besuchte Versammlung der Bahnarbeiter statt, wo Genosse Kopac über die „Forderungen der Bahnarbeiter“ ein mit großem Beifall aufgenommenes Referat erstattete. Die bei dieser Versammlung gefaßten Beschlüsse wurden den anwesenden Mitgliedern des Arbeitersaushusses zur weiteren Durchführung übergeben.

### Aus den Organisationen.

**Attnang.** (Versammlungsbericht.) Sonntag den 9. April fand in Herrn Loifels Gasthaus um 2 Uhr nachmittags die statutenmäßige Generalversammlung statt. In den neuen Ausschüß wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Kolbacher, Obmann, Heinrich Dörner und Reichinger, Stellvertreter; Johann Petritsch, Kassier, Müller, Stellvertreter; Josef Gerikhof, Schriftführer, Hubert Wachlechner, Stellvertreter; Mujica, Bibliothekar, Fischer, Stellvertreter; Stranzinger, Revisor, Fritz Meier, Stellvertreter; Tober, Martin Bauer, Laubichler, Rajetan Seisl, Kahrberger und Schätz, Ausschüsse. Vereinsabende sind jeden ersten und dritten Sonntag im Monat und werden die Mitglieder ersucht, die Versammlungen und Vereinsabende in Zukunft besser zu besuchen.

**Dröfing.** (Versammlungsbericht.) Bei der am 19. April 1914 tagenden Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschüß gewählt: Ludwig Konetschny, Obmann, Karl Uhl, Stellvertreter; Thomas Witzel, Kassier, Michael Kohatschek, Stellvertreter; Rudolf Löffler, Schriftführer, Franz Duchowitsch, Stellvertreter; Johann Söllinger, Bibliothekar, Michael Erdy, Stellvertreter; Vinzenz Brandner und Adam Fritsch, Revisoren; Ambros Urban, Inventarverwalter; Ludwig Ulf und Matthias Schimez, Ordner.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Genossen Ludwig Konetschny, Blocksignaldienner, Ringelsdorf Nr. 233, in Geldangelegenheiten an Genossen Thomas Witzel, Bahnwärter, Ringelsdorf, zu richten. Die Ausschüßsitzungen finden jeden ersten Sonntag im Monat statt. Die Bücher können alle Sonntage im Gasthaus des Herrn Anton Koch, Ringelsdorf, durch Genossen Fellingner oder Erdy ausgeliehen oder zurückgebracht werden. Die Genossen werden ersucht, die Versammlungen und Ausschüßsitzungen fleißiger als bisher zu besuchen sowie die Bibliothek besser in Anspruch zu nehmen.

**Eggenburg.** (Vereinsnotiz.) Die Vereins- und Diszussionsabende werden jeden ersten Sonntag im Monat abwechselnd in Eggenburg oder Rimburg abgehalten. Die Kollegen werden ersucht, die Vereinsabende stets zahlreich zu besuchen.

**Hannsdorf.** (Versammlungsbericht.) Am 3. Mai fand die Generalversammlung statt und wurden folgende Genossen in den Ausschüß gewählt: Josef Krist, Obmann, Robert Pflüger, Stellvertreter; Anton Kupfa, Kassier, Karl Schmachel, Stellvertreter; Alois Wagner, Schriftführer, Johann Popper, Stellvertreter; Ignaz Schrollner, Bibliothekar, Franz Walter, Stellvertreter; Emil Komorny und Heinrich Gylek, Revisoren; Franz Krijten, Karl Lukas, Johann Gabriel und Franz Winter, Ausschüßmitglieder; Kleiner und Schmiech, Subfaffiere für die Strecke Heinrichstal bis Ramsau, Schilder für die Strecke Grulich bis Schildberg, Adolf Riedel für die Strecke Grumberg-Mohrau bis Grulich und Johann Gabriel für das Zugbegleitungspersonal.

Es diene sämtlichen Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Mitgliedsbeiträge nur an die Kassiere und Subfaffiere abzugeben sind, da sonst niemand berechtigt ist, Mitgliedsbeiträge anzunehmen. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Josef Krist, in Geldangelegenheiten an Genossen Anton Kupfa zu senden. Versammlungen werden im „Eisenbahner“, S-2-Versammlungen schriftlich bekanntgegeben.

Nach vollendeter Wahl hielt Genosse Kasch aus Mährisch-Schönberg einen Vortrag über das „Koalitionsgesetz und die Eisenbahner“.

**Kaaden-Brunnersdorf.** Die Mitglieder der Ortsgruppe werden im eigenen Interesse ersucht, mit den Monatsbeiträgen nicht im Rückstand zu bleiben, da laut Statut, § 8 und 9, jeder, der mit seinen Beiträgen drei Monate im Rückstand ist, als abgemeldet behandelt und sämtlicher Ansprüche und erworbener Rechte verlustig wird.

**Wem Bohnenkaffee nicht bekommt, sei Kathreiners Kneipp-Malzkaffee empfohlen.**

**Kathreiner ist vollkommen unschädlich für die Gesundheit und besitzt dabei vollen Bohnenkaffee-geschmack.**

Man beachte beim Einkaufen die festgeschlossene hygienische Paketpackung mit Bild Pfarrer Kneipp. — Niemals offen ausgewogen.

Laibach-Unter-Schichta. (Verbandsnotiz) Den Mitgliedern der Ortsgruppen Laibach I, Laibach II und Unter-Schichta diene zur Kenntnis, daß bis auf weiteres keine Bücherausgabe stattfindet, und werden die Mitglieder, welche Bücher entliehen haben, aufgefordert, dieselben ehestens zu retournieren.

Leichen. (Versammlungsbericht) Am Ostermontag den 13. April fand die Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. Die zahlreich erschienenen Mitglieder wurden vom Obmann Genossen Wenglorz begrüßt und folgten mit Aufmerksamkeit den Berichten des Vorstandes über Stand und Tätigkeit des Vereines im verflochtenen Jahr.

Vorbereitung. (Versammlungsbericht) Bei der am 4. April abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Anton Haslauer, Obmann, Franz Wöheim und Andreas Schnabegger, Stellvertreter; Josef Herzog, Kassier, Reiter, Stellvertreter; Dollenz, Schriftführer, Murauer, Stellvertreter; Bergles, Bibliothekar, Wentner, Stellvertreter; Franz Hubmann, Karl Schopper und Urban Sorger, Kontrolle; Ertl, Spanring, Reichenberger, Straßmeier, Soder und Szegits, Subkassiere.

Gingefendet.

Arbeiter-Schwimmverein in Wien.

Arbeiter-Strandbad

an der Alten Donau (hinter der Militärschießstätte) ist bereits wieder eröffnet. Badezeit täglich von 8 Uhr früh bis 7 Uhr abends. Licht, Luft- und Sonnenbäder, große, über 200 Meter lange Schwimmerabteilung. Speisen und Getränke (auch alkoholfreie) zu billigen Preisen. Badpreis für 4 Stunden 30 S. Zutritt haben nur Mitglieder des Vereines.

Das Strandbad ist vom Praterstern mit der Straßenbahn (Wagen 16 oder 25, Haltestelle vor der Sagrauer Holzbrücke) zu erreichen.

Mitglieder können alle Arbeiter und Arbeiterinnen werden, welche organisiert sind. Nähere Auskünfte täglich im Strandbad oder an den Schwimmabenden des Vereines im Margaretenbad, 5. Bezirk, Strobdagasse (jeden Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag), sowie im Wilhelminenbad, 16. Bezirk, Wilhelminenstraße 83-85 (jeden Montag, Donnerstag und Samstag), von 1/2 bis 9 Uhr abends.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 6. Mai 1914. — Fortsetzung der Beratung über die verschiedenen Punkte der Tagesordnung der diesjährigen Delegiertenversammlung. — Entgegennahme verschiedener Berichte und Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Zentralauschussung vom 29. April 1914. — Fortsetzung der Beratung über die verschiedenen Punkte der provisorischen Tagesordnung der diesjährigen Delegiertenversammlung der Zentrale. — Erledigung des diesbezüglichen Einlaufes.

Sprechsaal.

Sinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 29. März bis 7. Mai 1914 wurden für nachstehende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

- 72. Gerovshy Emil in Pardubitz . . . . . 200.—
73. Koch Josef in Saalfelden . . . . . 200.—
74. Potokar Anton in Marburg II . . . . . 100.—
75. Schmid Ursula in Marburg I . . . . . 100.—
76. Lohner Anton in Neulengbach . . . . . 100.—
77. Gerovshy Josef in Bystocan . . . . . 100.—
78. Patel Marsha in Lundenburg . . . . . 100.—
79. Bagac Anastasia in Favoriten II . . . . . 100.—
80. Kozel Josef in Reichenberg . . . . . 200.—
81. Tokauer Josef in Spornitz . . . . . 200.—
82. Ortner Josef in Ebers . . . . . 100.—
83. Miksa Karoline in Penzing . . . . . 50.—
84. Roid Anna in Graz II . . . . . 100.—
85. Zein Karl in Komotau . . . . . 200.—
86. Schumber Franz in Favoriten II . . . . . 100.—
87. Pylitz Rosalia in Ottakring . . . . . 100.—
88. Ruttner Karl in Wien III . . . . . 100.—
89. Polorny Johann in Jolau . . . . . 100.—
90. Grigner Johann in Klagenfurt . . . . . 200.—
91. Walter Friedrich in Napagedl . . . . . 200.—
92. Gaspric Johanna in Triest I . . . . . 50.—

Ausbezahlter Betrag . . . 2700.—

Gestorben sind insgesamt 14 Mitglieder und 7 Frauen.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck. Die Bediensteten der Station Oetzthal bitten, eine k. k. Staatsbahndirektion möge anordnen, daß endlich einmal die gebührenden Uniformen herausgegeben und an das Personal

verteilt werden. Bei dem geringen Einkommen der Bediensteten ist es unmöglich, daß sich diese noch die vorgeschriebenen Uniformstücke aus eigenem Gelde anschaffen könnten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das Vershubpersonal der Station Schwachat der k. k. Staatsbahn bittet eine k. k. Staatsbahndirektion um gütige Zuweisung der fälligen Pensionen, da es bei der Lebensmittelerhöhung dem zu 75 Prozent im Taglohn stehenden Vershubpersonal unmöglich ist, sich von dem geringen Einkommen noch Dienstkleider anzuschaffen.

An die Verkehrsdirection der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien.

Alljährlich zum Jahresabschluss wurde die Verteilung der diversen Prämien vorgenommen. Da bis heute in der Station Pragerhof weder eine diesbezügliche Verständigung noch eine Beteiligung stattgefunden hat, so erlaubt sich das betroffene Personal in Pragerhof die höfliche Anfrage, wie lange es noch auf die Verteilung der Prämien warten muß?

An die Bauirection der Südbahn in Wien.

Die Bewohner der Personalfhäuser in Pragerhof stellen an die löbliche Bauirection das höfliche Ersuchen, die notwendigen Reparaturen an den Wohnungen, wie Fußböden, Kochherde, Zimmeröfen und dergleichen ehestens anzuordnen. Die Gesuchsteller haben bereits wiederholt bei der Bahnerhaltungssektion Marburg in dieser Angelegenheit vorgesprochen, doch wurden sie immer mit dem Hinweis, daß gegenwärtig für derlei Auslagen kein Geld da sei, abgewiesen.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Die Befertigten erlauben sich an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die Anfrage zu richten, ob und wann für die Station Ansfetten eine Postnormierung ausgearbeitet und bekanntgegeben wird? Es stehen hier eine Anzahl Oberbergschieber und Stationsarbeiter als Verschieber, als Weichensteller, als Wagenschreiber und Transitiveure in Verwendung, für die in absehbarer Zeit keinerlei Aussicht auf definitive Anstellung vorhanden ist, obwohl sie schon 5 bis 6 Jahre diesen Dienst antandlos versehen und zum Teil die vorgeschriebenen Prüfungen schon abgelegt haben oder sehr gern ablegen möchten, wenn es ihnen möglich gemacht würde. Ebenso wäre es längst notwendig, für das Stellwerk Nr. 3 drei Weichensignaldienstposten zu normieren. Die Verantwortung ist auf diesem Stellwerk entschieden auch nicht geringer als auf den anderen Stellwerken. Da diese vollkommene Anstandslosigkeit den Eifer und die Freude zum Dienst unfehlbar abschwächen muß, bitten die Befertigten ein hohes k. k. Eisenbahnministerium um Normierung der entsprechenden Posten und Verleihung derselben an jene Bediensteten beziehungsweise Arbeiter, die durch fünf- bis sechs-jährige Dienstleistung hinlänglich bewiesen haben, daß sie diesem Dienste voll und ganz gewachsen sind.

Die betroffenen Oberbergschieber, Verschieber und Arbeiter.

Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlung statt:
Turnau-Liebenau. Am 10. Mai um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Ohragenitz.
Jungersdorf-Lokalbahn. Am 15. Mai um 8 Uhr abends in Schlußes Gasthaus in Jungersdorf Generalversammlung mit Vortrag.
Murau. Am 16. Mai um 8 Uhr abends im Gasthaus „zum Stern“ Generalversammlung.
Zarlitzdorf. Am 16. Mai um 1/4 Uhr nachmittags im Gasthaus Richter Generalversammlung.
Gzerowitz. Am 17. Mai um 8 Uhr nachmittags, Bahnhofstraße 63, bei ungünstiger Witterung im Saal des Arbeiterheims.

- Stillsried. Am 17. Mai um 1/2 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Angern Generalversammlung.
Böhmisch-Rannitz. Am 24. Mai um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal Generalversammlung.
Hartberg. Am 17. Mai um 1 Uhr nachmittags in Koglbauers Gasthaus Generalversammlung.
Würgl I. Am 20. Mai um 8 Uhr abends im Gasthaus „zur Rose“ Generalversammlung.
Admont. Am 21. Mai um 10 Uhr vormittags Generalversammlung.

Briefkasten der Redaktion.

Triest II. Die Geschichte mit dem Signal 43 ist denn doch zu belanglos. — Ufiling. Aus der Zukunft läßt sich nicht viel machen, da keine konkreten Tatsachen enthalten sind. — Stutz-Poliska. Nachdem der Stationsleiter Zetmel nach Groß-Seilendorf berufen ist, kann er in Stutz kein Unheil mehr stiften. Sind Sie froh, daß Sie diesen Menschen los geworden sind. — Klagenfurt. Wir verspüren uns von der Veröffentlichung wegen der Freikarte keinen Erfolg. — Marburg. Die Geschichte mit der Naturalwohnung des Hausbesizers eignet sich nicht zur Veröffentlichung.

Insertate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

Erstes amerik. Schuhversandhaus. „L E S“ Reg. Schutzmarke. Alleinverkauf für Österreich-Ungarn. 3 Kronen per Paar. Leo Edel, Wien I, Fleischmarkt 15.

Teilzahlungen. Jagdgewehre sowie Luxus-Waffen jeder Art liefern wir geg. bequeme monatl. Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 562, Wien VI/2.

Schuhexporthaus Franz Humann, Wien II, Alolsg. 3/24. Tausende von Anerkennungs schreiben.

Rheumatismus. Wollen Sie von Ihrem gründlich befreit werden? Rheumatismus ist eine furchterliche, weit verbreitete Krankheit; sie verschont weder arm noch reich, sie sucht ihre Opfer in der Stätte wie im Palast. Zur Veranschaulichung ist ein Bild eines Mannes in einem Anzug gezeichnet.

500 Kronen! Zahlte Ihnen, wenn Ihre Gähneraugen, Wargen, Hornhaut, Blau-Ballam in 3 Tagen nicht schmerzlos samt Wurzel entfernt. Preis eines Kiegl's mit Garantiebrief Nr. 1. — 3 Kiegl Nr. 2/50. Remont, Raßkau (Raffa) I, Postfach 12/715 (Ungarn).

Garnbart garantiert echt Antilopenhaar. Statt Nr. 60 — nur Nr. 6! Gelegenheitskauf! Garnbartbinder Fenichel, Wien IX, Ruffborferstr. 68/6315.

Rheumatismus. Glott, Ischlas, Norwoldanden. Aus Dankbarkeit teile ich jederman unsonst brieflich mit, wie ich von meinem schweren Leiden befreit wurde. Käthli Bauer, München, Mozartstrasse 1/A 109.

Offene Füße und Flechten heilbar? Von Leo Roth. (Nachdruck verboten.) Nebenstehendes Bild stellt den Pfarrer D. Heumann in Ebersroth dar, der durch eine glänzende

erprobte Erfindung gegen offene Füße und Flechten sich einen Namen gemacht hat. Ein von ihm verfasstes Büchlein ist jetzt unter dem Titel: „Offene Füße und Flechten heilbar!“ erschienen, das an alle Leidenden verschickt wird. In dieser Schrift zeigt der Pfarrer, wie diese Leiden mit ganz einfachen Mitteln erfolgreich behandelt werden können. Der Verfasser tritt auf Grund seiner Erfahrungen dafür ein, daß derartigen Patienten fast sichere Heilung in Aussicht gestellt werden kann. Zum allermindesten werden

die Schmerzen genommen. Tausenden ist damit schon geholfen worden. Was das heißen will, leuchtet erst so recht ein, wenn man z. B. an die Frauen denkt, die ihr schmerzhaftes Fußleiden (auch Kindsfüße genannt) schon 10 bis 30 Jahre in stiller Ergebenheit tragen. Den mit Flechten behafteten Personen wird das Büchlein in gleicher Weise zum Trost dienen. Das Büchlein wird an jeden kostenlos versandt, der an folgende Adresse darum schreibt: „An das Briefschaf Nr. 77 B. 35 in Nürnberg II.“

Ohrensaufen. Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborne Taubheit beseitigt in kurzer Zeit Gehöröl Marke gratis. Preis Nr. 4.—, Doppel-lasche Nr. 6/50. Versand kostenfrei durch die Stadtapotheke Pfaffenhofen am Alm 145 (Wagern).

### Mannes - Unglück!



Manch glücklicher gesunder Mann, mit großen fähigen Anlagen u. sicherer Aussicht auf Erfolge ist jah nachgerbrochen durch unglückliche Umstände, die seine Kraft untergraben, sei es durch eine jener Krankheiten, die meist vernachlässigt und vernachlässigt werden, sei es durch ungesunde Gewohnheiten. Sie können keinen schlimmeren Fehler begehen als den, die ersten Anzeichen unnatürlicher Schwäche leicht zu nehmen. Der ersten Unfähigkeit folgt dauernde Schwäche und von diesem Gebiete aus wird das Gemüt des Mannes umdüstert, sein Kraftgefühl wird auf allen Gebieten untergraben — der Mann wird zum Wrack.

Solche Vernachlässigung und Gleichgültigkeit den ersten Schwächen gegenüber sind schuld an vielen Unglücken, an vielen gescheiterten Existenzen, an Geisteskrankheiten und Selbstmord. Wollen Sie sich nicht warmen lassen? Wollen Sie sich nicht schützen vor solch verzweifelttem Ausgange? Sie sollten sorgfältig allen ungewissen gefährlichen Behandlungsmethoden u. sogenannten guten Ratschlägen aus dem Wege gehen und den erprobten Rat eines erfahrenen Mannes einholen. Ich habe meine Erfahrungen und Erfolge auf diesem Gebiete niedergeschrieben und versende das Buch gegen Einsendung von 30 Heller an jeden erwachsenen Mann, der über 18 Jahre alt ist. Derjenige, der Befreiung von seiner niederdrückenden Schwäche sucht, hat noch eine Entscheidung für seinen Zustand. Er braucht nur das Buch zu verlangen. Ich lade Sie hiemit freundlich ein, von meinem Angebot Gebrauch zu machen, damit Sie erfahren, was die moderne Wissenschaft für Sie tun kann, und Sie werden finden, daß die hochinteressanten Ratschläge, die mein Büchlein enthält, Ihnen das bringen werden, was Sie suchen Kraft und Leistungsfähigkeit!

Schreiben Sie heute noch, ehe die Auflage vergriffen ist!

**Fritz Arndt, G. m. b. H., Berlin SO 33. Abt. 6.**

### Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

**Wien VI, Hirschengasse 25**

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsorten

Preisliste gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)



### Beste böhmische Bezugsquelle!

### Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K., bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 80; weiße 4 K.; weiße, flammige 6 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 8 K.; 1 kg Daunenn (flaum), graue 6 K., 7 K.; weiße, feine 10 K.; allerfeinstes Brustflaum 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franko.

### Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 190 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Koppkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grünen, sehr dauerhaften, flammigen Bettfedern 10 K.; Halbdaunen 20 K.; Daunenn 24 K.; einzelne Tuchente 18 K.; 12 K., 14 K., 16 K.; Koppkissen 8 K., 9 K., 10 K.; Tuchenten, 90 cm lang, 140 cm breit, 13 K., 14 K., 17 K., 21 K.; Koppkissen, 200 cm lang, 70 cm breit, 4 K. 50, 5 K. 20, 6 K. 70; Unterbuckente aus Harten, gestreiften Orabi, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K. 80, 14 K. 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K. an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**

Reichhaltigste Preisliste gratis und franko.

### Bei Alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Krassen, eiternden Wunden etc. hat sich Apotheker Sell's Fuß-Salbe in Verbindung mit Gaze und Wundreinigungsmittel (Preis kompl. Kronen 3-90 inkl. Zolllieferung) vorzüglich bewährt. Weistens vermindern Schmerzen sofort. Anwendungsbefehle laufen fortwährend ein. Sell's Fuß-Salbe, verpackt mit vier gold. Weibchen in ein nur allein zu beziehen durch die Sell'sche Apotheke, Osterhofen B 23 (Niederösterreich). Vor minderwertigen Nachahmungen wird gewarnt, man achte bedächtig genau auf meine Syme.



BUCH-VERLAGSSTELLE  
DRUCK-VERLAGSSTELLE  
BOHNERSTRASSE 15  
3355  
4334



### Beste und reellste Bezugsquelle!

### Billige Bettfedern, Daunenn

1 Kilo graue, geschlossene K 2-—, bessere K 2 40, halbweiße K 2 80, weiße K 4-—, bessere K 6-—, herrschaftsgleich, schneeweiß K 8-—, hochprima K 9 80, Daunenn, grau K 6-—, 7-— und 8-—, Brustflaum K 12-—, Kaiserflaum K 14-—, von 5 Kilo an franko.

### Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weißen Nanking: 1 Tuchent circa 180/190 cm groß, samt 2 Koppkissen, diese circa 80/80 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grünen, dauerhaften Bettfedern, K 15-—, Halbdaunen K 20-—, Daunenn K 24-—, Tuchent allein K 18-—, 14-— und 16-—, Koppkissen allein K 8-—, 9 80 und K 4-—, Tuchent, circa 180/140 cm groß, K 15-—, 18-— und 20-—, Koppkissen, circa 90/70 cm groß, K 4 50, 5-— und 6 50, Unterbett, circa 180/116 cm groß, K 13-—, 15-— und 18-— versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10-— an franko.

**Josef Blahut in Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).**

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Von Herrschaften  
abgelegte Herrenkleider  
spottbillig nur bei  
**Heinrich Weinberger**  
I. Bez., Singerstraße Nr. 6.  
Kleider auch Leibweife.

**GUMMI!**  
Direkt aus Paris.

4 hochfeine Muster 1 Kr. (Porto 20 Heller), 10 hochfeine Muster 2 Kr. (Porto 20 Heller auf Gegenseitigung von Marken).

**Gummiartikel für Herren**  
jahrelang brauchbar, 1 Stück 3 u. 5 Kr.

**Frauenschuß**  
jahrelang brauchbar, 3, 5 und 6 Kr.

**Hochinteressanter Ratgeber**  
für Eheleute mit Abbitlungen u. Preisliste für Schuhmitten, Kuriositäten und Schönheitsmittel für Damen und Herren, von Ärzten und Professoren empfohlen, gratis. (Verkäufstellen 20 S.)  
Wiederverkäufer gesucht.

**Kosmetischer Versand,**  
Wiener-Neustadt III.

**3000 Witze**  
1000 neueste Witzschätze, 1000 schönere jüdische Witze, 1000 feine Witze für Herrengesellschaften, zusammen genau 3000 Witze, statt K. 1,20 für nur 50 Heller foo. Sendet Briefmarken. Nachh. K. 1,20. Rudolph'sche Verlagsbuchhandlung, Dresden 87.

### Alle Männer

die infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls verharren, die lichtevolle und aufklärende 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. Kumlars Kollanstadt, Genf 881 (Schweiz).



### UHREN

Uhren, Gold, Silber- und optische Waren

gegen mäßige Monatsraten in bekannt guter Qualität und billigen Preisen liefert

**Franz Sklar**  
Erbverwand für Uhren und Goldwaren

**Krems in Böhmen**  
Illustrierte Preisliste auf Verlangen gratis und franko.

### Wassersucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Zunderkrankheit, geschwollene Füße befreit man rasch durch Dr. Nevlles Herz- und Wasserlucittee.

Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen.

Verband aufbewahrt durch:  
Stadlapotheke Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Bayern).

### KROPF

(Sattels, Blähhs, Drüsenanschwellungen) beseitigt man in ganz kurzer Zeit durch

**Dr. Reinhard's Kropfbalsam**

Preis 4 K. 3 Flaschen 10 K.

Alleinversand zollfr. Hans Kummer, chem. Laboratorium, Burghausen A 9 (Oberbayern.)

### 8 Tage gehend!

Einmaliges Aufziehen!

**Herrn-Taschenuhr**

aus feinstem Ausfühung mit hochfeiner feinsten Uhrwerk-Prägung

K 12-— und Porto gegen Nachn.

3 Jahre schriftliche Garantie.

**MAX BÖHNEL**  
Wien IV  
Margaretenstraße 27/15  
Original-Fabrikpreisliste gratis

# Leinenwaren

## 40% billiger

= als im Zwischenhandel =

**P. T.** Um einen Beweis unerreichter Leistungen-fähigkeit zu erbringen, offerieren ich nachstehende, frische, prächtige Leinenwaren enorm unterm Wert

**Günstige Gelegenheit für wenig Geld erstklassige Ware zu erwerben**

Zirka 300 Stück beste **Wäschewebe**, feinfädig, dicht, gebleicht, 1 Stück 20 Meter lang, 80 cm breit **K 11-—**  
Zirka 900 Stück beste **Rumburgerwebe**, kräftig, sehr fest, 1 Stück 23 Meter lang, 89 cm breit **K 13-—**  
Zirka 10.000 Stück **Leintücher** aus hochfeinem Flachsgarn, dicht gewebt, 6 Stück 150/225 cm groß **K 16-80**  
500 Stück **Bettzeug-Kanavas**, rot oder blaufreig, 1 Stück 78 cm breit, 23 Meter lang **K 10-—**  
800 Dutzend beste **Leinenzwischhandtücher**, weiß, 1 Dutzend 50/110 cm groß **K 6-—**  
1000 Dutzend **reine Damasthandtücher**, weiß, schwere Frachtsorten, 1 Dutzend 50/110 cm groß **K 9-50**  
Extraschwere 1 50/120 **K 12-50**  
800 Stück schwere, Reinleinen-Speisegedecke, weiß, Damast, 1 Gedeck für 6 Personen **K 6-40**  
1200 Stück **Damastischtfächer**, reinleinen, 144 cm groß **K 2-80**  
1500 Dutzend **Taschentücher**, erstklassig, gebleicht, reinleinen, 48 cm **K 6-50**  
Batist mit Hohlraum, 40 cm **K 3-50**  
300 Dutzend **Leinengeschirrtücher**, 70 cm groß, rot oder blau, sehr gut **K 3-70**

Probepbestellungen um mindestens K 10-— per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen. 47jähriger Firmawertrauf verbürgt Güte!

**Mech. Weberei und Leinenfabrik**  
**Jos. Kraus, Nachod VII**

**Muster-Sammlung jeder Art feiner Gewebe**  
für Wäsche und Ausstattung, Blusen, Waschkleider etc. kostenlos



### Billige Bettfedern und Daunenn

1 Kilo graue geschlossene K 2-—, bessere K 2 40, halbweiße prima K 2 80, weiße K 4-—, prima daunenweiße K 6-—, hochprima K 7-—, 8-— und 9 80, Daunenn, grau K 6-—, 7-—, weiße prima K 10-—, Brustflaum K 12-—, von 5 Kilo an franko.

### Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grünen, flammigen und dauerhaften Bettfedern K 18-—, Halbdaunen K 20-—, Daunennfedern K 24-—, Einzelne Tuchente K 18-—, 12-—, 14-—, 16-—, Einzelne Koppkissen K 8-—, 8 50, 4-—, Tuchente 200x140 cm gross K 15-—, 15-—, 18-—, 20-—, Koppkissen 90x70 cm gross K 4 50, 5-—, 6 50, Unterbuckente aus bestem Bettgras 150x116 cm gross K 13-— und K 15-— versendet von K 10-— an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

**Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald**

Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

# MÖBEL

Wiens beste u. billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte und langjährig bestehende

## Fünfhauser Möbelniederlage

Wien XV/1, Mariahilferstrasse 142 (neben der Löwendrogerie).

Bollierte Zimmerrichtungen von 140 Kr. aufwärts; Kücheneinrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisestimmer von 280 Kr. aufwärts; Wäschekabinen von 60 Kr.; Bettzimmer von 9 Kr.; Portagen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preis-Katalog für Probieren gratis. Großes Möbelabium für 90 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.

**Warnung!** Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage und meine Schutzmarke „Kondultent“, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in Lebendgröße in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Sollten Sie sich nicht irreführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftstotal sehen.

Ihrer Wohlgeboren!

Ich spreche hiermit meinen besten Dank und Zufriedenheit aus, für die prompte und reelle Behebung Ihrerleits. Werde auch freis Ihre werre Firma bei meinen Kollegen anempfehlen. Die Möbel sind in tadellosem Zustand wohlbehalten angekommen.

Reichne mit aller Hochachtung  
**Johann Adam.**

Amteitfeld.



### Billige böhmische Bettfedern

5 Kilo: neue geschlossene K 9 80 bessere K 12-—, weiße daunenweiße geschlossene K 15-—, K 24-—, schneeweiße daunenweiße geschlossene K 20-—, K 28-—, K 48-—, aus bestem Bettinlett gefüllt, 1 Tuchent über 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10-—, K 12-—, K 15-— und K 18-—, 3 Weier lang, 140 cm breit K 13-—, K 15-—, K 18-—, K 21-—, 1 Koppkissen 80 cm lang, 68 cm breit K 9-—, K 9 50, und K 4-—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4 50 und K 6 50. Anfertigung auch nach jeder beliebige Maßangabe 3-teilige Quarr-Portagen auf 1 Weir K 27-—, bessere K 33-— Versand franco per Nachnahme von K 10-— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portobergütung gestattet. Beneidit Gafel, Lobed Nr. 170 bei Wien, Böhmen.

### Mit jedem Tage

werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit geübten Kenntnissen kommt man heute vorwärts und besteht siegreich den harten

### Kampfs Dasein.

Bedienen Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Gründl. Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug- u. Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießmeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer und -Führer, Eisenbahntechniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektro- u. Elektriker, Elektriker- u. Elektrische Progenieur, ausführliche Progenieur, ausführliche Progenieur, 62 Seiten starkes, wunderschönes „Karnack-Hachfeld“ mit Probefabeln werden auf Verlangen jedem. kostenlos zugesandt.

**Schallehn & Wollbrück**  
Wien XVII, Schwenderg. 59.

### 1000fachen Dank!

Jahrelang litt ich an Gicht und Rheumatismus, auch Schlaflosigkeit und sonstigen Folgen des Rheumatismus. Ich nahm Morphium, Pulver und Bäder in großer Menge, aber nichts wollte helfen. Da ich mich nicht mehr erholen konnte, beschloß ich, von Ihrer bewährten „Bohl'schen Gicht- u. Rheumatische“ zu probieren. Sie bewährte sich auch nach dieser Mittel. Zu meiner größten Freude kann ich konstatieren, daß ich nach 14tägigem Gebrauch Ihrer Gicht- u. Rheumatische Schlaflosigkeit geschwunden sind und ich mich so wohl fühle wie schon jahrelang nicht. Kann daher Ihre bewährte Gicht- u. Rheumatische auf das wärmste empfehlen.

**Josef Bismeyer, St. Pölten, Niederösterreich, Lederergasse 10.**

**Bohl's Gicht- u. Rheumatische** (behördlich bewilligt)

Sie sich auch bei Reizen, Stichen, Quaden, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt hat, ist zu haben in Hartons a. R. 3 90 direkt beim Erzeuger J. G. Bohl, Braunau am Inn Nr. 12. Depot in Wien: Apotheken: 1, Walfischgasse 6, Graben 7, Fleischmarkt 1, Dohr Markt 6, Wollzeile 13, XII, Weidmayer Danubstrasse 45.

### 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.

Frauenschuß, 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.

### Alle Gicht- u. Rheumatiker

können nur durch Böhlers Naturmittel von ihren Qualen und Schmerzen befreit werden. Linderung tritt sofort ein. Auskunft unentgeltlich.

**Jakob Bühler, Werkführer, Urach (Württemberg).**

### Bleichsucht-

mittel für Mädchen u. Frauen. Hunderte Dankschreiben! 14tägige Kur. 1 Portion K 4 20. Prospekt gratis. Adler-Apotheke, k. k. Hofl., Komotau, Böhmen.



### Brünner Stoffe

für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei

**Etzler & Dostal, Brünn**  
Schwedongasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mass wird geschneitten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.