



Was wir begehren von der Zukunft fernest
Das Brot und Arbeit uns gerüstet liehen.
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Hermann.

Telephon Nr. 2375, 10.526 u. 10.542.

Der

Exemplar 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Nr. 5

Wien, den 10. Februar 1914.

22. Jahrg.

Die Eisenbahnerforderungen im Budgetauschuss.

Die Demagogie der Christlichsozialen und Nationalverbändler.

In der Nummer 3 unseres Blattes vom 20. Jänner 1. Z. haben wir bereits ausführlich über den ersten Teil der Verhandlungen des Budgetauschusses und über die Ausführungen sowie die Antragstellung des Abgeordneten Genossen Tomšič zugunsten der Eisenbahner berichtet. Nach einer ziemlich langen Unterbrechung, welche vom 15. bis 27. Jänner währte, nahm der Budgetauschuss am Dienstag den 27. Jänner 1. Z. nachmittags 4 Uhr, die Verhandlungen über das Budgetprovisorium wieder auf. Zuerst kam wieder der Obstruktionsredner Prosek (tschechischer Agrarier) zum Wort und sprach über eine Stunde, bis er die Erklärung im Namen des Stank-klubs abgab, daß die Obstruktion im Budgetauschuss aufgegeben, dafür aber im Plenum des Hauses bei der Verhandlung des Budgetprovisoriums wieder, und zwar mit verschärften Mitteln aufgenommen wird. Ueber die Wirkung dieser sinnlosen Obstruktion, an der sich auch die tschechnationalen (Wurinal) beteiligten, auf die Forderungen der Eisenbahner, äußern wir uns an einer anderen Stelle dieses Blattes. Hier wollen wir das Verhalten der verschiedenen Parteien zu den Eisenbahnerforderungen, hauptsächlich des Deutschen Nationalverbandes und der Christlichsozialen, aufzeigen, da gerade diese Parteien den Mund immer so voll nehmen, als ob sie auf nichts anderes bedacht wären, als wie die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner zu verbessern ist. Am Mittwoch den 4. Februar 1. Z. brachte die „Reichspost“ einen Artikel: „Fürsorge und Demagogie“, aus der Feder des berüchtigten Kadaver-Ferzabek (Dr. med.) in dem dieser Lügenmann beweisen will, daß die christlichsoziale Partei einzig und allein für die Besserstellung der Lage der Eisenbahner arbeitet, während die Tätigkeit der sozialdemokratischen Abgeordneten nur eine demagogische sei. Er erklärt mit frecher Stirne: „Die christlichsoziale Partei ist einer Demagogiepolitik seit jeher aus dem Weg gegangen.“ Wer ladet da nicht? Er erklärt ferner: „Die christlichsoziale Partei darf es demnach als ihr unbetrübtes Verdienst anrechnen, durch ihre kluge Taktik dem Beschluß des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 bis auf die verhältnismäßig geringe Fehlschuld von 2 Millionen Kronen zur Durchführung verholfen zu haben.“ Damit meint er die Zusage der Regierung, betreffend die 15 Millionen, welche auf Raten zur Verwendung kommen sollen, gegenüber dem Antrag Tomšič auf Bewilligung der 17 Millionen Kronen, den die Christlichsozialen abgelehnt haben, obwohl sie am 16. Dezember 1911 den 38 Millionen-Antrag einstimmig angenommen hatten. Diese Sache ist den Eisenbahnern ohne Unterschied der Gesinnung so genau bekannt, daß wir uns jede nähere Erklärung ersparen und hier ruhig feststellen können: Wäre der 17 Millionen-Antrag nicht gewesen und mit solcher Fähigkeit von Sozialdemokraten vertreten worden, hätte die Regierung auch keine Zusage von 15 Millionen Kronen auf Raten für die Aufbesserung der Eisenbahner gemacht.

Das Schönste ist, daß der Kadaver-Ferzabek gar nicht weiß, was im Budgetauschuss die Eisenbahneranträge betreffend vorgegangen ist, und sich auch gar nicht klar ist über den Antrag Teufel-Schraffl-Mataja, mit einem Wort, gar nicht weiß, um was es sich eigentlich handelt, sonst könnte er nicht in dem Artikel darüber schwafeln, daß der Antrag Teufel-Schraffl-Mataja bezweckt habe, für die Eisenbahner neu 2,600,000 Kr. über die 15 Millionen hinaus zu verlangen. Doch die „Fürsorge“ ist den Herren Nebenbuhler, die „Demagogie“ die Hauptfrage.

Das „Deutsche Volksblatt“ hat in seiner Morgenausgabe vom 29. Jänner 1914 sofort die Lüge verbreitet, daß Abgeordneter Tomšič einen Votationsantrag gestellt habe, über den Antrag Teufel-Schraffl-Mataja hinausgehend.

Auch die „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnerzeitung“, wo die Herren Kemetter und Panz (Deutsches Zentrum, drei Mann hoch) ihre öffentliche Meinung verzapfen, kann es trotz der loyalen Erklärung des Abgeordneten R. v. Panz gegenüber dem Abgeordneten Genossen Tomšič nicht unterlassen, an den Tat-

sachen herumzumäkeln und dieselben in ihrer Nummer vom 1. Februar 1914 zu entstellen. Sie behauptet: „Abgeordneter Tomšič, dessen Antrag wohl die Ziffer 5,600,000 gleich ursprünglich enthielt, änderte nun denselben im Sinne des Abgeordneten Panz durch Betonung der Durchführung der zweijährigen Vorrückungsfrist der Diener der Staatsbahnen.“ Was daran Wahres ist, wird aus unserer nachfolgenden Darstellung hervorgehen.

Warum wir diese Blätterstimmen zitierten? Das hat seinen Grund darin, daß wir den Eisenbahnern an der Hand von Tatsachen klar und deutlich zeigen wollen, was wahr ist, wie verlogen unsere Gegner sind, wie wenig ernst es dem Deutschen Nationalverband und den Christlichsozialen um die Besserstellung der Eisenbahner zu tun ist und wie sie nur durch die sozialdemokratische Peitsche nach vorwärts gebracht werden.

Um den Lesern die Vorgänge im Budgetauschuss sinnbildlich vor Augen zu führen, müssen wir unseren Bericht, welcher in der Nummer 3 unseres Blattes vom 20. Jänner 1. Z. enthalten war, insofern ergänzen, als wir nachtragen, daß vor dem Abgeordneten Tomšič der Abgeordnete Teufel (der erste arische Gurkenhändler von Znaim) zum Wort kam, sich aber darauf beschränkte, folgenden Antrag einzubringen:

Antrag Teufel-Schraffl

Zusatzantrag zum § 1, 1. Absatz.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, die zehnmonatige, das ist auf die Zeit vom 1. September 1913 bis 30. Juni 1914 entfallende Quote des Jahresaufwandes von 35 Millionen Kronen, welcher zur Durchführung des Gesetzes betreffend das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und der Staatsdienerschaft (Dienstpragmatik) sowie der damit im engeren Zusammenhang stehenden Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbediensteten und Arbeiter erforderlich ist, zu verausgaben.

In diesem Antrag ist nicht das geringste von den Eisenbahnern enthalten. Hierauf kam der Abgeordnete R. v. Panz zum Wort und stellte folgenden Antrag:

Antrag Panz

Zur restlosen Durchführung der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911, betreffend die Lohn- und Dienstverhältnisse der Staatsbahnen bis Ende 1915, sind die auf das erste Halbjahr 1914 entfallenden Beträge aufzuwenden.

In diesem Antrag beschränkt sich also Herr v. Panz lediglich darauf, die restlose Durchführung des 38 Millionen-Antrages in der Form eines Resolutionsantrages zu verlangen.

Nun kam Abgeordneter Genosse Tomšič zum Wort. Hier wollen wir den Passus seiner Rede, der zu seinem Antrag gehört, samt dem Antrag, den er gestellt hat, noch einmal anführen, obwohl wir die Sache schon einmal veröffentlicht haben, damit der Zusammenhang mit den nachfolgenden Vorgängen hergestellt wird.

Abgeordneter Tomšič sagte wörtlich:

Das Eisenbahnministerium scheint nicht gewillt zu sein, die zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener der Staatsbahnen einzuführen. Der Herr Referent Ministerialrat Doe hat im Staatsangelegenheitsausschuss erklärt, daß die zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener nicht eingeführt werden können. Der Herr Minister hat zwar diese Abgabe später abgeschwächt, indem er meinte, die Einführung der zweijährigen Vorrückungsfristen werde studiert. Nachdem aber den Dienern mit dem Studium nicht geholfen ist, da es außerdem auch keines Studiums mehr bedarf und das Abgeordnetenhause einstimmig am 16. Dezember 1911 die Regierung aufgefordert hat, die zweijährigen Vorrückungsfristen durchzuführen, so stelle ich den Antrag, daß beim § 1 des Budgetprovisoriums, Absatz 1, hinzugefügt wird:

... mit der Maßgabe, daß das für weitere Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnenbediensteten im Voranschlag des 1. k. Eisenbahnministeriums beanspruchte Erfordernis auf 5,500,000 Kr. erhöht wird.

Ich beantrage also 500,000 Kr. ins Budget einzustellen mit der Maßgabe, die zweijährige Vor-

rückungsfrist für die Diener der k. k. Staatsbahnen einzuführen, und zwar ab 1. Jänner 1914. Nachdem es sich gegenwärtig um ein halbjähriges Budgetprovisorium handelt, ist nur die Summe von 500,000 Kr. notwendig.

Hierauf befahte sich Abgeordneter Tomšič mit der Kostenfrage, betreffend die Einführung der zweijährigen Vorrückungsfristen etc., was wir bereits in dem schon veröffentlichten Bericht angeführt haben.

Nach der Einbringung dieses Antrages, welche am 14. Jänner abends erfolgte, kam am nächsten Tag der Abgeordnete Kemetter zum Abgeordneten Tomšič, um ihn zu fragen, wie er sich die Sache vorstelle, ob er glaube, daß mit dem von ihm verlangten Betrag die zweijährige Vorrückungsfrist zu machen sei, und zum Schluß erklärte der Abgeordnete Kemetter, auch der Abgeordnete Ritter v. Panz werde sich dem Antrag des Genossen Abgeordneten Tomšič anschließen.

Als der Budgetauschuss am 27. Jänner 1914 seine Verhandlungen wieder aufnahm, kam der Abgeordnete Ritter v. Panz ebenfalls zum Genossen Abgeordneten Tomšič und teilte ihm mit, daß er seinen ersten Antrag zurückgezogen habe und nun denselben Antrag wie der Abgeordnete Genosse Tomšič eingebracht habe. Der Antrag lautet:

Antrag Panz

Bei dem § 1, Absatz 1, des Gesetzes, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie Beitreibung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1914 etc. ist folgender Schlußsatz anzufügen:

... mit der Maßgabe, daß das für die weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnenbediensteten im Voranschlag des 1. k. Eisenbahnministeriums beanspruchte Erfordernis zum Zweck der Durchführung der zweijährigen Vorrückung der Diener auf 5,500,000 Kr. erhöht werde.

Am 28. Jänner 1914 ließen nun die Abgeordneten Teufel-Schraffl in den Blättern verkünden, daß sie folgenden Antrag eingebracht haben:

Antrag Teufel-Schraffl

Zusatzantrag zu § 1, Absatz 1

... mit der Bestimmung, für die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Staatsbahnenbediensteten den im Budget für das erste Halbjahr 1914 eingesezten Betrag auf 5,600,000 Kr. zu erhöhen.

Die Abgeordneten Teufel-Schraffl hatten am 27. Jänner ihren ersten Antrag zurückgezogen und nun den vorstehenden Antrag, der eine Abschrift des Antrages ist, welchen 14 Tage früher Abgeordneter Tomšič eingebracht hat. Der Unterschied ist allerdings der, daß die Herren Teufel-Schraffl um 100,000 Kr. mehr verlangt haben, damit ihr Antrag als weitergehend zuerst zur Abstimmung komme. Mit einem Wort: die Herren haben lizitiert. Nachdem der Abgeordnete Tomšič bemerkte, daß bei diesem Antrag Teufel-Schraffl auch der Herr Eisenbahnminister seine Hand im Spiel hatte, so war klar, daß man die Zweckbestimmung für den Betrag von 600,000 Kr. ausdrücklich ins Gesetz hineinbringen müsse, damit man die Eisenbahner bei der Durchführung nicht neuerdings beschwindeln kann. Abgeordneter Tomšič stellte daher zu diesem Antrag Teufel-Schraffl folgenden Zusatzantrag:

Zusatzantrag Tomšič. (Zu dem Antrag Teufel-Schraffl.)

Nach dem Worte „erhöhen“ ist anzufügen:

... von dem der Betrag von 600,000 Kronen für die Durchführung der zweijährigen Vorrückung der Diener der k. k. Staatsbahnen zu verwenden ist.

Was geschah nun? Die Herren Teufel-Schraffl hatten plötzlich ihren Antrag neuerlich zurückgezogen und brachten nun folgenden Antrag ein, an dem sich nun auch der neueste christlichsoziale Eisenbahnervertreter Mataja beteiligte:

Zusatzantrag der Abgeordneten Teufel-Schraffl und Mataja zu § 1, 1. Absatz.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, die auf die Zeit vom 1. September 1913 bis 30. Juni 1914 entfallende Quote des Jahresaufwandes von 35 Millionen Kronen, welcher zur Durchführung des Gesetzes betreffend das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und der Staatsdienerschaft (Dienstpragmatik) sowie der damit im engeren Zusammenhang stehenden Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbediensteten und Arbeiter erforderlich ist, zu verausgaben und für die Verbesserung der wirt-

geschäftlichen Lage der Staatseisenbahnbediensteten insbesondere für die Abklärung der Vorrückungsfristen der Diener und für die Verbesserung der Automaten der Arbeiter der L. L. Staatsbahnen, den im Voranschlag für das erste Halbjahr 1914 eingezeichneten Betrag auf die Summe von 5.600.000 Kr. zu erhöhen.

Die Herren Teufel-Schraffl und Mataja samt dem Eisenbahnminister v. Forster haben nämlich damit gerechnet, daß der Zusatzantrag des Genossen Abgeordneten Tomšič durch die Zurückziehung des Antrages Teufel-Schraffl ins Wasser fällt und ihr Antrag allein angenommen wird. Damit wäre der Eisenbahnminister v. Forster einverstanden gewesen. Die edlen Herren hatten sich die Sache schon zurechtgelegt, die zweijährige Vorrückungsfrist muß auf Grund ihres Antrages nicht durchgeführt werden und die Eisenbahner können neuerlich betrogen werden. Daß diese Behauptung vollständig richtig ist, kann man schon aus dem kampfhaften Bemühen des Eisenbahnministers v. Forster schließen, der den Vorsitzenden des Budgetausschusses beeinflussen wollte, den Zusatzantrag des Genossen Abgeordneten Tomšič nicht zur Abstimmung zu bringen. Der Abgeordnete Teufel meinte, der Zusatzantrag Tomšič sei deshalb nicht notwendig, weil sein Antrag weiter gehe, da nach demselben auch für längere Vorrückungsfristen eingeführt werden könnten als zweijährige. Wer sollte nach solchen Bemühungen und Äußerungen den Antrag Teufel-Schraffl-Mataja noch ernst nehmen, ohne den Zusatzantrag Tomšič? Die sozialdemokratischen Abgeordneten protestierten daher sehr energisch gegen die Beeinflussungsversuche des Ministers auf die Abstimmung, und letzten auch durch, daß, wie es in Ordnung war, der Zusatzantrag Tomšič zur Abstimmung kam. Ueber ihn wurde namentlich abgestimmt und wurde derselbe mit 38 gegen 3 Stimmen angenommen. Dafür haben gestimmt: Bugatto, Choc, Demel, Diamand, Eisterer, Friedmann, Viktor Fuchs, Glöckel, Heilinger, Herzmannsky, Jarc, Korosec, Kraft, Malfatti, Marohl, Mataja, Miklas, Antonin Nemeec, Okunewski, Wacher, Pany, Vittoni, Prosek, Renner, Schraffl, Schreiner, Seiz, Spinčić, Stanek, Stöbel, Teufel, Tomšič, Tresić, Tuzar, Vacel, Votruba, Waldner, Wollel. Dagegen stimmten: Buzek, Halbán und Steinwender. Einige Abgeordnete hatten den Saal bei dieser Abstimmung verlassen und sich so der selben enthalten.

Nachdem das Mandat mit dem Zurückziehen des Antrages den Zusatzantrag Tomšič nicht unmöglich machte und der Vorsitzende dem Protest der sozialdemokratischen Abgeordneten gerechterweise Rechnung tragen mußte, ist den Herren nichts anderes übriggeblieben, als für den Zusatzantrag des Abgeordneten Genossen Tomšič zu stimmen, um nicht erkennen zu lassen, was es eigentlich mit ihrem Antrag für ein Bewandnis hat. Daß die Herren samt dem Herrn Eisenbahnminister einfach von der Erwägung ausgingen, wird der Antrag Teufel-Schraffl-Mataja ohne Zusatzantrag angenommen, hat die Regierung freie Hand, sie ist nicht an die Durchführung der zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener gebunden, sie ist auch nicht gebunden, außer der Verwendung der 15 Millionen Kronen für die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner, noch die zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener einzuführen, und den hierzu notwendigen Betrag außer den 15 Millionen Kronen zur Verfügung zu stellen, ist klar. Daher das kampfhafte Bemühen des Eisenbahnministers, seinen Einfluß gegen den Antrag Tomšič geltend zu machen. Es hat ihm aber nichts genützt, er hat eine gründliche Niederlage erfahren. Der Antrag Tomšič wäre auch im Plenum des Hauses angenommen worden, da der Deutsche National-

verband und die Christlichsozialen wohl oder übel nicht mehr zurück konnten. Die zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener der L. L. Staatsbahnen wären erreicht worden. Da kam aber der Obstruktionist Stanek (tschechischer Agrarier) mit ihm im Bunde die tschechisch-nationalen (Dufival, Vojna-Leute), obstruierten im Plenum des Hauses die Beratung und Beschlußfassung über das Budgetprovisorium. Wenn es die Stanek-Leute nicht getan hätten, so hätten dies eventuell die deutsch-nationalen Abgeordneten aus Böhmen besorgt, die Anzeichen waren dafür vorhanden. Die Obstruktion, welche sich manche Eisenbahner als ein sehr radikales Mittel vorstellen, die Regierung zu zwingen, etwas für sie zu tun, hat die Eisenbahner um den Erfolg gebracht, welcher im Budgetauschuß bereits erreicht und diesmal auch im Plenum des Abgeordnetenhauses durchgeführt worden wäre. Die Regierung lacht sich ins Häufchen, und die Eisenbahner zahlen die Rede. Sicher ist jedoch, daß der Antrag Tomšič auf Einführung der zweijährigen Vorrückungsfristen für die Diener nicht mehr von der Tagesordnung verschwinden wird!

Die Transporteinnahmen der österreichischen Bahnen im Jahre 1913.

Eine zur Beurteilung der industriellen Konjunktur wichtige Kundgebung ist seitens der L. L. Staatsbahnen erfolgt. Man war bisher gewohnt, über die Entwicklung der Einnahmen in der Regel nur trodene Ziffern zu erhalten, zu denen man sich selbst einen Kommentar machen konnte. Im letzten Monat des abgelaufenen Jahres sind aber die Einnahmen der Bahnen in empfindlichem Rückgang gewesen, und die Staatseisenbahnverwaltung hat das Bedürfnis gefühlt, die Ursache dieses unerfreulichen Verkehrsumschwunges bekanntzugeben. Die allgemeine Verschlechterung der geschäftlichen, insbesondere aber der Rückgang der Eisen- und Kohlentransporte ist nach der offiziellen Mitteilung schuld daran, daß die Einnahmen der Staatsbahnen, die so lange und auch vor kurzem noch im Steigen waren, im Monat Dezember gegen den gleichen Monat des Vorjahres um 2/3 Millionen Kronen zurückgeblieben sind. Das Communiqué geht noch weiter, indem es der Besorgnis Ausdruck gibt, daß die rückläufige Bewegung im Güterverkehr auch noch weiter anhalten dürfte. Die definitiven Richtigstellungen der Einnahmeziffern pflegen in normalen Zeiten die provisorisch mitgeteilten Einnahmen noch beträchtlich zu erhöhen. Diesmal aber erwartet im Gegenteil die Staatseisenbahnverwaltung nach der definitiven Richtigstellung der Ergebnisziffern für das letzte Vierteljahr einen namhaften Ausfall gegenüber dem Staatsvoranschlag. Auch bei der Südbahn haben sich aus der gleichen Ursache wie bei den Staatsbahnen die Einnahmen in der letzten Zeit verschlechtert. Die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs ist somit einer der wichtigsten Befehle zur Abklärung der Konjunktur. Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat Dezember 1913 insgesamt 64.762.100 Kr., das ist um rund 2.753.700 Kr. weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr erbrachte, hauptsächlich infolge des besonders lebhaften Weihnachtsverkehrs, eine Mehreinnahme von rund 800.700 Kr. Dagegen ergab sich im Güterverkehr ein Ausfall von rund 3.554.400 Kr., der neben der allgemeinen Verschlechterung der geschäftlichen Verhältnisse insbesondere auf einen Rückgang in der Eisen- und Kohlenverfrachtung zurückzuführen ist. Vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1913 betragen die nach der endgültigen Ermittlung bis einschließlich September 1913 richtiggestellten Gesamteinnahmen 798.635.800 Kr., das ist um rund 11.786.400 Kr. mehr, als in der gleichen

Periode des Vorjahres. Dagegen dürfte sich auch nach definitiver Richtigstellung der Ergebnisziffern für das letzte Vierteljahr ein ziemlich namhafter Ausfall gegenüber dem Staatsvoranschlag 1913 ergeben. Dieser Ausfall ist auf die seit Oktober 1913 auch im Eisenbahnverkehr eingetretene Stagnation zurückzuführen. Hauptsächlich hat die Menge der in offenen Wagen verladenen Güter eine Abminderung erlitten, die durch die erhöhte Verkehrsbewegung in gedeckten Wagen nur zum geringen Teil ausgeglichen wurde. Da zu besorgen ist, daß die rückläufige Bewegung im Güterverkehr auch noch weiter anhalten dürfte, hat das Eisenbahnministerium zur Erzielung zushüssiger Ausgabenersparungen Maßnahmen für eine Anpassung des Güterzugsfabrikanes an die geänderten Verhältnisse getroffen. — Die Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn zeigen im Monat Dezember 1913 nach der vorläufigen Ermittlung gegenüber dem endgültigen Erfolg des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr einen Mehrerfolg von 8886 Kronen, im Güterverkehr einen solchen von 237 Kr. Vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1913 betragen die Einnahmen 7.482.000 Kr. das ist um 199.361 Kr. mehr, als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Einnahmehausweise der Südbahn für das abgelaufene Jahr zeigen gegenüber dem provisorisch ermittelten bis Ende August richtiggestellten Ziffern der gleichen Periode 1912 eine Steigerung um 3.350.266 Kr. Da das Jahr 1912 mit einem Zuwachs der Einnahmen von nicht weniger als 12 Millionen Kronen geschlossen hatte, konnte nicht angenommen werden, daß sich in der Entwicklung des Jahres 1913 ein auch nur annähernd ähnliches Tempo zeigen würde, und es war überhaupt zweifelhaft, ob nach einer so unerwartet großen Erhöhung der Einnahmen nicht etwa im Jahre 1913 ein Stillstand eintreten würde. Die Gestaltung der Einnahmen war in den verfloffenen zwölf Monaten ungleichmäßig. Längere Zeit hindurch war der Verkehr noch sehr günstig, in der zweiten Jahreshälfte ließ er jedoch allmählich immer stärker nach. Gleichwohl ergibt sich nach einer Periode mit einer auffallend günstigen Entwicklung wie im Jahre 1912 auch per 1913 noch immer ein Plus von mehreren Millionen, dessen Hauptquelle wohl größtenteils der Personenverkehr ist. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, daß im Jahre 1912 gerade die letzten Monate besonders hohe Richtstufungen brachten, auf die man im Jahre 1913 angesichts des schwächeren Selbstverkehrs nicht rechnen kann, so daß die endgültigen Ziffern, verglichen mit dem Jahre 1912, niedriger sein dürften. Ueber die Gestaltung der Ausgaben ist heute ein ziffernmäßiges Urteil noch nicht möglich. Im Jahre 1912 sind gegenüber 1911 die Kosten für das Personal um 6 Millionen Kronen gestiegen; da die seinerzeit im Interesse der Angestellten getroffenen Verbesserungen noch andauern und nach dem Muster der Staatsbahnen andere Begünstigungen noch fortgesetzt werden müssen, dürfte der Aufwand für diese Zwecke per 1913 erheblich höher sein. Gegenwärtig gestaltet sich der Güterverkehr wieder etwas besser, doch ist die seit dem Jahreschluß abgelaufene Spanne Zeit naturgemäß zu kurz, um darauf Schlüsse über die voraussichtliche weitere Entwicklung gründen zu können.

Die Buschtiehrader Bahn verzeichnet für 1913 eine Mindereinnahme von 1.609.661 Kr., welche aus einem Ausfall im Güterverkehr per 1.768.580 Kr. und einer Mehreinnahme im Personenverkehr per 158.919 Kr. resultiert. In den Mindereinnahmen partizipiert die A-Linie bei 12.078.245 Kr. Gesamteinnahmen mit einem Mindereintrags von 823.487 Kr., während aus der Regulierung per August ein Plus von rund 10.000 Kr. resultiert, und die B-Linie bei 19.308.234 Kr. Gesamteinnahmen mit einem Minus von 786.174 Kr., wozu noch aus der Regulierung per August ein Minus von 93.240 Kr. kommt. Der Güterverkehr belief sich im Jahre 1913 auf 9.421.783 (= 357.146) Tonnen, der Personenverkehr erreichte 4.246.062 (+ 168.190) Personen. Im Dezember ergibt sich auf beiden Linien gegen den

Feuilleton.

Hunde und Menschen.

Aus dem Dänischen des Martin Andersen Nexø.

Man hat unser Jahrhundert das der Kinder genannt, könnte man es aber nicht mit weit größerem Recht das der Hunde nennen? Geh einmal durch die Stadt, wer versammelt den größeren Auslauf, ein verwahrlostes Kind oder ein verwahrloster Hund?

Ich habe neulich einen solchen Auslauf auf dem Besterbro-Markt in Kopenhagen mit angesehen — ein halbes Hundert Menschen stand geschart um ein Skelett von Hölzer. Das arme Tier glitzerte in der Kälte und schwannte auf den Beinen; Angezieser hatte ihm das Fell in großen wunden Flächen abgenagt.

„Das arme Wesen“, sagten die Leute — mit weicher Stimme — und sahen empfindlich aus. Es regnete Vorschläge von allen Seiten; der eine lief zum Schlächter nach Abfall, ein anderer in die Apotheke nach Karbol. Der Schuhmann hielt das unglückliche Vieh an einem Stück Strich, das als Halsband diente; er war am eifrigsten von allen.

Im Zuschauer-schwarm sind auch Kinder aus den Höhlen in den Nebenstraßen von Besterbro — der Absalonstraße, Dannebrogstraße und wie sie alle heißen. Sie haben sich in den Kreis gedrängt und tun sich vor allen darin hervor, ihr Mitleid zu zeigen.

Sie sehen übrigens nicht danach aus, als wären sie gut gebettet. Es sind die tongrauen Wesen des Hinterhofs; ichmäßig, unterernährt und stockflegelig, voller Insektenbisse an Hals und Handgelenken. Ich läste die Mühe eines der Kinder; sein Kopf ist in der gleichen Verfassung wie der des Waags des Hundes, das Haar ist in großen Flecken ausgegangen. Die zunächststehenden rüden mit einem Ausdruck des Abscheus beiseite; man hält sich überhaupt die Keinen räudigen Wesen fern.

Ich setze dem Jungen die Mühe wieder auf, ohne daß er etwas merkt. In diesem Augenblick könnte man ihm wohl

in die Augen stechen, ohne daß er darauf achtet so beschäftigt ist er. Der Mann, der zum Schlächter gegangen war, ist nämlich wiedergekommen — nicht mit Abfall, sondern mit siccem Fleisch. Ein ganzes Pfund ist es wenigstens. „Einmal soll er doch erfahren, was gut leben heißt“, sagt er und sieht gerührt zu, wie das ausgehungerte Tier draußlos frisst, daß es beinahe ersticht und die Fleischstreifen wieder ausstulsen muß.

Die Augen des Knaben stehen auf den Stielen, er hat die Hände auf seine Knie gelegt und beugt sich tief über den Hund, als wollte er ihm Gesellschaft leisten; die Leute lachen über ihn.

Dann dreht er den Kopf nach einem Kameraden um. „Du! Der kriegt schieres Fleisch!“ sagt er mit seltsam feierlicher Stimme und starrt wieder.

„Ne, det is Rabbenade“, sagt der andere zurechtweisend. Die Leute lachen über die Interessiertheit der beiden, und das Ganze löst sich auf, als ein behetzter Tierfreund ein Auto opfert und das verwahrloste Tier nach der Landwirtschaftlichen Hochschule fährt. Ein Auto! Die Kleinen blicken dem Hund mit neidischen Blicken nach. Vernachlässigt genug sind sie. Wären sie bloß auch Hunde!

Stieh, wie die Menschen vor sich hinschleichen, wenn sie wieder ihren Geschäften nachgehen — als wären sie in besonderem Grad zufrieden mit dem Verlauf irgendeiner Sache. Der unglückliche Hund hat etwas in ihnen ausgelöst, was nicht jeder Tag ihnen zuträgt — Herzengüte. Und wie die ihnen aus den Augen leuchtet!

Nun sollte man ja glauben, daß — besonders in einer großen Stadt — das menschliche Mitgefühl reichlich in Anspruch genommen werde. Und so würde es auch wohl sein, wenn nicht der Teufel die Karten mischte. So wie es ist, haben alle Menschen einander zu Gegenpielern, und beim Kartenspiel gibt es bekanntlich keine Freundschaft.

Die Menschen leben in immer höherem Grad von einander — um nicht zu sagen durch einander. Des einen Brot ist so und so vieler anderen Tod. Dem Elend zu Leibe gehen, würde für viele bedeuten, die Waffen gegen sich selbst zu erheben.

Das Herz würde eine zu große Gefahr für das Versteckende bergen, und in dieser Erkenntnis hat die Zeit es abgekauft, es wenigstens von seiner wesentlichsten Funktion befreit, dem Verhältnis von Mensch zu Mensch. Natürlich erfordert ein gewisses Maß von Kultur stets einen gewissen — mechanischen — Apparat für Wohltätigkeit, um ruhig schlafen zu können. Aber wirklich lebendiges Mitgefühl würde den Nachschlaf stören — und noch mehr. Da kloppt man sein gutes Herz zur Ruhe — und läßt es höchstens im Theater funktionieren.

Als „Rose Bernd“, die Tragödie der armen verführten Dienstmagd, die als Kindesmörderin ins Gefängnis wandert — im Dagmar-Theater in Kopenhagen gespielt wurde, hörte ich eines Abends nach Schluß der Vorstellung zwei Agrarier sich über das Stück unterhalten. „Ich habe so wunderschön geweint“, sagte der eine, ein richtiges Raubheiß von Junker, der seine Leute behandelt wie 's liebe Vieh.

Im Theater weint jeder gute Bürger über den Durschen aus dem Kaschemenviertel, der zum Judihaus vorausbestimmt ist, oder über das verlassene Weib mit dem Kinde; und alle dürfen es sehen; im Theater ist es keine Schande, Mitleid zu haben. Aber Gott helfe den beiden, wenn sie den Weg des Heimlehrenden treuzen — und um ein Almosen betteln. Dann fährt sofort der steuerzahlende Bürger in ihn. Da leistet man seine hohen Abgaben für Armenwesen und Polizei und soll solchen Belästigungen ausgesetzt sein!

Der Mann ist kein Büttel, im Gegenteil, er ist, was man einen guten Menschen nennt. Aber, wie gesagt, er ist selber in die Sache verwickelt, er hat eine oder zwei Aktien im Glend. Sollte er sich nun daran machen, die Grundlage für sein und der Familie Wohlfinden zu analysieren? Die bleigrauen Gesichter sollten es bleiben lassen, von der Finsternis der Gassen Zeugnis abzulegen, sie sollen sich an die Bühne halten — darauf ist er eingeeilt.

Sollte ihn etwas Menschliches antommen, so schlägt er sein Evangelium auf: „Darwin, erläutert und erklärt“, und liest darin, daß kein Mensch sich in seinem Verhältnis zu anderen von seinem Mitgefühl leiten lassen darf — das wäre eine Sünde gegen die Entwicklung. Und da trotz allem ein

Dezember des Vorjahres eine Mindereinnahme von zusammen 382.600 Kr., die sich aus einem Minderertrag im Frachtenverkehr per 386.257 Kr. abzüglich einer Mehreinnahme von 3657 Kr. aus dem Personenverkehr ergibt. Im Dezember wurden 702.177 (- 176.243) Tonnen Güter verfrachtet und 309.079 (+ 10.383) Personen befördert.

Die **Ruffig-Teplicher Bahn** hat im Monat Dezember abermals eine Mindereinnahme zu verzeichnen, die sich auf beiden Linien zusammen auf 143.443 Kr. gegen definitiv und auf 102.432 Kr. gegen provisorisch stellt. An den Mindereinnahmen partizipierten beide Linien. Die Einnahmen im Dezember betragen nämlich auf dem alten Netz 1.318.983 Kr. (- 124.536 Kr. gegen definitiv, beziehungsweise - 126.244 Kr. gegen provisorisch), die Einnahmen auf der Lokalbahn 349.203 Kr. (- 18.907 Kr. gegen definitiv und + 23.812 gegen provisorisch). Die Gesamteinnahmen für das Jahr 1913 stellen sich auf dem alten Netz auf 17.213.138 Kr., das ist 419.005 Kr. mehr als im Jahre 1912, wozu noch als Plus der definitiven Abrechnung für September 28.018 Kronen hinzukommen. Die Jahreseinnahmen auf der Lokalbahn beliefen sich auf 3.990.144 Kr., das ist um 5580 Kronen mehr als im Jahre 1912, wozu ebenfalls noch aus der definitiven Abrechnung für September ein Plus von 30.465 Kr. kommt. Im Dezember ist sowohl auf dem alten Netz als auf dem neuen Netz eine Abschwächung im Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen gewesen. Von den übrigen kleineren Bahnen liegen bisher noch keinerlei Publikationen über die Gestaltung des Verkehrs im abgelaufenen Jahr vor.

Wer von den Unterbeamten hat Anspruch auf den Härteausgleich?

Oberkonduktore, Magazinsmeister, Plakmeister, Kanzlisten, Beleuchtungsmeister, Dolmetscher, Sagenmeister, Steuermänner, Untersteuerer:

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. stehen

und 30 oder 31 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 32 oder 33 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 34 oder 35 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 36 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehen

und 28 oder 29 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 30 oder 31 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 32 oder 33 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 34 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. stehen

und 26 oder 27 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 30 oder 31 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 32 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. stehen

und 24 oder 25 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,

bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 30 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. stehen

und 22 oder 23 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 28 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen

und 20 oder 21 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 26 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. stehen

und 18 oder 19 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 24 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. stehen

und 16 oder 17 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 18 oder 19 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 22 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Lokomotivführer:

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2800 Kr. stehen

und 29 oder 30 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 31 oder 32 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 33 oder 34 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 35 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. stehen

und 25 oder 26 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 27 oder 28 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 29 oder 30 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 31 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. stehen

und 23 oder 24 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,

bei 25 oder 26 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 27 oder 28 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 29 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehen

und 21 oder 22 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 23 oder 24 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 25 oder 26 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 27 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. stehen

und 19 oder 20 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 21 oder 22 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 23 oder 24 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 25 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. stehen

und 17 oder 18 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 19 oder 20 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 21 oder 22 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 23 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. stehen

und 15 oder 16 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 17 oder 18 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 19 oder 20 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 21 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen

und 13 oder 14 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 15 oder 16 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 17 oder 18 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 19 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. stehen

und 11 oder 12 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 13 oder 14 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 15 oder 16 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 17 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. stehen

und 9 oder 10 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 11 oder 12 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 13 oder 14 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 15 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Bahn-, Brücken-, Gebäude- und Signalmeister, Werkmeister in Beleuchtungs- und Imprägnierungsanstalten:

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2800 Kr. stehen

und 30 oder 31 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 32 oder 33 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 34 oder 35 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 36 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. stehen

und 26 oder 27 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 30 oder 31 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 32 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. stehen

und 24 oder 25 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich,
bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich,
bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich,
bei 30 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

natürlicher Fonds von Mitgefühl in ihm steckt, so hält er sich einen Hund. Irgendwie muß er sich ja betätigen.

Das Jahrhundert gehört den Hunden. Kleine Knaben schleppen täglich zu Hunderten große Lasten in der Stadt herum, ohne daß irgendein Tierfreund sich darüber aufhält, aber ein Mann mag es versuchen, einen Hund vor seinen Handwagen zu spannen! Jetzt hat irgend jemand herausgefunden, daß es eine Sünde ist, mit Fliegenjägern Fliegen zu fangen — höchstwahrscheinlich ein Mensch, der seinen Garten mit Stachelndraht umgibt, um arme Vurschen zu fangen.

Wenn Eheleute kinderlos sind, nehmen sie dann ein Kind zu sich? Sie nehmen einen Hund. Und Hundeliebhaber sind in der Regel Kinderhasser. Die schlimmsten Tyrannen, die schonungslos über Untergebene, Frau und Kinder regieren, lassen sich oft von einem Hund tyrannisieren.

Bei uns scheint der Hund im Begriff zu sein, Gegenstand eines besonderen Kultus zu werden. Es kann ja genierend sein, als Gast in einem Hause zu weilen, wo die Kinder in Freiheit ergehen werden; aber Gast in einem Kopenhagener Heim zu sein, wo ein Hund gehalten wird, ist eine reine Tortur. Man muß das Tier bewundern, muß entzückt davon sein, an seinen Flößen leitzuhaben, muß es streicheln, wenn es die schmutzigen Pfoten auf unsere Kleider legt — und soll am liebsten von nichts anderem reden als von ihm.

Eine Mutter kann töricht sein in ihrer Blinden Bewunderung für die Unarten ihres Kindes; aber ein Ehepaar, das vor Entzücken über einen mehr oder weniger unappetitlichen Bobby himmelt, ist ein reiner Idiot.

Kennt jemand einen Unwillen, der lauter zum Himmel schreit als den, womit Herrchen und Frauchen erzählen, sie seien auf der Straße von einer gemeinen Mannsperson angegriffen worden, bloß weil Ami — aus purem Übermut, reiner, bloßer Lebensfreude — ein Stück seiner Spise erwischt habe!

Die Hunde verleihen unserer Stadt die Physiognomie. Hier, wo es verboten ist, auf Trottoir zu spucken, nimmt jeder Hundebesitzer mehrmals täglich sein Vieh und läßt es den Bürgersteig besudeln — vor aller Augen. Wer kennt nicht

unser schlüpfriegen dänischen Fliesen? Sie sind bis weit über die Landesgrenze berüchtigt. Gleitet man aus und fällt, so sind nicht die Bananenschalen daran schuld; sonst wäre ja die Polizei bald zur Stelle und nähme einen Rapport auf.

Die Hunde unserer Stadt sind heilige Tiere, sie feiern ihre Orgien, wo sie wollen, und haben das Recht, alles zu besudeln, das ausgehängte Bilderei des Wildhändlers und die ausgestellten Stoffrollen des Tuchhändlers. Mit der gleichen Galanterie heben sie das Hinterbein am Laternenpfahl wie an der Dame, die träumerisch vor einem Konfektionsgeschäftsfenster steht. Sie stecken die Schnauze in jeden Urnat auf der Straße, vergraben sie im nächsten Augenblick in den Nahrungsmitteln der Läden oder in dem weichen Gesicht ihrer jungen Herrin; sie belecken Hände, Gesichter und Wunden — und belecken dann das Gesicht des Kindes. Die lieben, lieben, treuen Geschöpfe!

Sin und wieder protestiert ja jemand, wenn Hunde mit in Nahrungsmittelläden genommen werden; aber wo der nötige Nachdruck fehlt, da ist die Schlacht von vornherein verloren. Desto mehr Nachdruck ist vorhanden, wenn der Besitzer des Hundes um sich beißt; diese Leute gebärden sich immer, als ständen sie dem Herzen des lieben Gottes näher als wir anderen.

Ohne Zweifel gewinnen die Hunde an Terrain auf Kosten des Menschlichen. Wie manche Dame, die vor Verlegenheit in die Erde sinken würde, wenn sie einem kleinen Kinde auf der Straße zurechtshelfen sollte, steht ungeniert still und widmet Bobbys schwierigem Stuhlgang auf dem Bürgersteig ihre ganze Teilnahme. Sie muß noch mehr durchmachen; der Hund ist ein zynischer Gefährte.

Auch in unseren Tagen ist es eine Sünde, den Kindern das Brot wegzunehmen und es vor die Hunde zu werfen. Und es rächt sich — der Hund demoralisiert. Der Schoßhund macht unsauber innen und außen — ein jeder kann das leicht beobachten. Und er verwirrt, wie gesagt, Gefühle und Begriffe!

In Kopenhagen und auch anderswo gibt es Restaurants, aus denen man einen Mann in Arbeitstracht hinausweisen würde. Aber die Hunde haben oft eine eigene Pubrit auf der Speisekarte, und unter jedem zweiten Tisch liegt ein stinkender Klotz und zermahlt „einen Gang Hundefutter“.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehen

und 22 oder 23 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 28 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. stehen,

und 20 oder 21 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 26 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. stehen

und 18 oder 19 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 24 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. stehen

und 16 oder 17 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 18 oder 19 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 22 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen

und 14 oder 15 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 16 oder 17 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 18 oder 19 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich.

Maschinen, Rangierbedienten, Schiffsmaschinen, Statisten, Stationsmeister, (Stationsexpedienten), Wagenmeister, Wagenrevisoren, Werkführer und Zugrevisoren:

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2800 Kr. stehen

und 31 oder 32 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 33 oder 34 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 35 oder 36 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 37 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. stehen

und 27 oder 28 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 29 oder 30 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 31 oder 32 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 33 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. stehen

und 25 oder 26 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 27 oder 28 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 29 oder 30 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 31 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehen

und 23 oder 24 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 25 oder 26 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 27 oder 28 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 29 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. stehen

und 21 oder 22 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 23 oder 24 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 25 oder 26 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 27 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. stehen

und 19 oder 20 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 21 oder 22 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 23 oder 24 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 25 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. stehen

und 17 oder 18 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 19 oder 20 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 21 oder 22 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 23 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen

und 15 oder 16 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 17 oder 18 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 19 oder 20 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 20 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1300 Kr. stehen

und 13 oder 14 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 15 oder 16 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 17 oder 18 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 19 oder 20 definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. stehen

und 11 oder 12 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 13 oder 14 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 15 oder 16 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 17 oder 18 definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Werkmeister in Hauptbetriebs- und Signalwerkstätten sowie in elektrischen Anstalten und Maschinenmeister:

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 8200 Kr. stehen

und 32 oder 33 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 34 oder 35 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 36 oder 37 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 38 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 8000 Kr. stehen

und 28 oder 29 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 30 oder 31 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 32 oder 33 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 34 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2800 Kr. stehen

und 26 oder 27 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 30 oder 31 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 32 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. stehen

und 24 oder 25 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 28 oder 29 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 30 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. stehen

und 22 oder 23 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 26 oder 27 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 28 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehen

und 20 oder 21 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 24 oder 25 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 26 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. stehen

und 18 oder 19 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 22 oder 23 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 24 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. stehen

und 16 oder 17 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 18 oder 19 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 20 oder 21 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 22 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. stehen

und 14 oder 15 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 16 oder 17 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 18 oder 19 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 20 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Wenn sie derzeit in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen

und 12 oder 13 definitive Dienstjahre haben, erhalten sie ein halbes Jahr Härteausgleich, bei 14 oder 15 definitiven Dienstjahren ein Jahr Härteausgleich, bei 16 oder 17 definitiven Dienstjahren anderthalb Jahre Härteausgleich, bei 18 oder mehr definitiven Dienstjahren zwei Jahre Härteausgleich.

Es sind sehr wenige Unterbeamte, die einer Begünstigung teilhaftig werden. Das Eisenbahnministerium behauptet, daß circa 3250 am Härteausgleich partizipieren werden. Nachdem es rund 22.500 Unterbeamte gibt, erhält also nur ein Siebentel aller Unterbeamten einen Härteausgleich.

Von der Buschtiehrader Eisenbahn.

Dem aufmerksamen Beobachter der Verhältnisse bei der B. E. B. tritt der Umstand auffallend zu Tage, daß die Verwaltung in Bezug auf soziale Fürsorge den Bediensteten gegenüber systematisch in ein Fahrwasser gerät, das die Bediensteten zur Kritik herausfordert. Seit dem Jahre 1905 und insbesondere seit 1907 konnten die Bediensteten die erfreuliche Beobachtung machen, daß die Verwaltung unter der Leitung des Generaldirektors Herrn Hofrat Böhm den Wünschen und Beschwerden des Personals nicht mehr prinzipiell ablehnend gegenüberstand, sondern die Mehrzahl dieser Wünsche einer wohlwollenden Erwägung unterzog, und wo es anging, auch erfüllte. Daß durch dieses Verhalten die Verwaltung nur gewinnen konnte, indem sie ein zufriedeneres und dienstfreudiger in die Zukunft blickendes Personal erzog, geht aus den Abschlüssen der letzten Jahre zur Genüge hervor. Wer Gelegenheit hatte, im Laufe der Jahre mit Interesse der Dinge bei der B. E. B., insbesondere mit Personalfragen, zu folgen, wird erklären, daß es den Anschein hat, anders zu werden. Jene Herren, wir erwähnen die Herren Zentralinspektore Serget, Taubert und mehrere andere, welche seitens der Verwaltung und des Herrn Hofrats Böhm die Ermächtigung erhielten, mit den Vertretern der Bediensteten zu unterhandeln und sich dieser Agenda, zu ihrer Ehre sei es gesagt, mit peinlicher Gewissenhaftigkeit hingaben, scheinen einen großen Teil ihrer Bewegungsfreiheit eingebüßt zu haben, seitdem Herr Sektionsrat Gintl als Generaldirektorstellvertreter im Administrationsgebäude der B. E. B. seinen Einzug hielt. So manche untergeordnete Frage konnte gelöst werden, ohne daß erst der ganze schwerfällige Zeit und Geld kostende Apparat in Tätigkeit gesetzt werden mußte. Alles, selbst die untergeordnetsten Fragen erledigt heute Herr Sektionsrat Gintl selbst. Nachdem er jedoch trotz seiner genialen Veranlagung nicht in allen Fächern jene auf praktisches Wissen aufgebaute Selbstständigkeit und Sachkenntnis besitzen kann, so wählt er gewöhnlich, insbesondere in Personalangelegenheiten, eine ablehnende Haltung. Während heute von dem denkenden Teil der Bediensteten der Name des Herrn Hofrats in Ehre und Anerkennung zur Diskussion gebracht wird, hatte sich um jenen des Herrn Sektionsrats trotz der kurzen Zeit teils berechtigt, teils auch unberechtigt, ein förmlicher Sagenkreis gebildet. Würde der Herr Sektionsrat von all dem Kenntnis haben, wir sind überzeugt, er würde sich selbst als eine Art Krampus betrachten, welcher die Aufgabe hat, die Bediensteten furchtlos zu machen. Während die einen schon in jeder ablehnenden Haltung der Verwaltung eine Arbeit des Herrn Sektionsrats erblicken, erklären zum Ueberflus die anderen, daß der eigentliche Respirator des Herrn Gintl in puncto Personalangelegenheiten der berüchtigte Enderers der A. E. ist. Wir glauben nicht, daß Herr Gintl es notwendig hat, zu Herrn Enderers herabzusteigen, um sich Informationen für seine künftige Taktik zu holen, sondern verweisen nur auf seine eigenen Worte, welche wir als sein künftiges Programm betrachten. Als im Vorjahre eine Deputation bei Herrn Hofrat und gleichzeitig auch bei Herrn Sektionsrat als künftigen Leiter des Unternehmens vorsprach, um ihre bescheidenen Wünsche in lokaler Weise wie seit Jahren der Verwaltung zur Kenntnis zu bringen, da entgegnete, wie wir in Erfahrung bringen konnten, der Herr Sektionsrat folgendes: „Meine Herren! Wenn Sie immer in lokaler Weise Ihre Wünsche zum Ausdruck bringen, so werden Sie in mir einen aufrichtigen Förderer Ihrer Interessen erblicken, sollten Sie jedoch einmal anders kommen, Sie wissen schon, was ich meine, so haben Sie auf meine Mithilfe nicht mehr zu rechnen.“ Treffend soll damals einer unserer Genossen erwidert haben, daß, wenn dem Personal die Möglichkeit geboten ist, auf lokalem Wege seine Wünsche vermittellich zu sehen, es dieses gar nicht notwendig hat, illoyale Wege zu betreten. Das gesamte Personal hat, dank der Einsicht, durch Jahre hindurch den loyalen Weg, als solchen bezeichnen wir den Weg ohne die Anwendung von Zwangsmahregeln seitens des Personals, nie verlassen, jedoch der Herr Sektionsrat scheint, trotz seiner schönen Worte, den aufrichtigen Förderer der Interessen des Personals vermissen zu lassen. Kein Wunder also, nach-

dem Herrn Sektionsrat eine umfangreiche Agenda insbesondere in Personalangelegenheiten übertragen ist, daß er beim Gesamtpersonal in keiner angenehmen Erinnerung steht. Seitdem der Herr Sektionsrat zur Mitverwaltung bei der B. E. V. bestimmt wurde, hat nach keine Sitzung der Personalkommission stattgefunden. Drei Jahre keine Sitzung! Gewiß, die Bediensteten helfen sich, indem sie eben selber kommen, wenn die Verwaltung von der statutarischen Bestimmung der Personalkommission keinen Gebrauch macht. Welchen Eindruck muß es beim Gesamtpersonal auslösen, wenn bei der Wahl der Mitglieder der Personalkommission jeder Stimmzettel als eine streng verreckbare Druckförmel betrachtet wird, während nach vollbrachter Wahl die Verwaltung von dem Bestand dieser Institution so gut wie keine Notiz mehr nimmt. Der Verwaltung sind die Wünsche des Gesamtpersonals bekannt. Leider kann dies jährlich nur ein wirklicher Fortschritt des Gesamtpersonals, das ist die Erhöhung der Anfangsgehälter von 900 auf 1000 Kr. und von 800 auf 900 Kr. gebüht werden, nachdem die im Erlaß bezugeten Titeländerungen bei einigen Kategorien nicht als ein Fortschritt bezeichnet werden können, solange keine Verbesserung materieller Natur eintritt. Während die Erhöhung der Anfangsgehälter, analog den k. k. Staatsbahnen, fünf Jahre Zeit in Anspruch nahm, um bei der B. E. V. durchgeführt zu werden, ließ in Ermangelung dessen, daß bei der B. E. V. keine Staatsbahnräte ernannt werden, die Umänderung der Diensttitel Weichenwächter in Weichensteller sowie Bahnwächter in Bahnwärter nicht solange auf sich warten. Eingeweihte erklären, daß die Verwaltung im Jahre 1913 gegenüber dem Vorjahre infolge der Krise eine Unterbilanz von zirka 2 Millionen Kronen habe, derzufolge an eine einschneidende Verbesserung der Bezüge des Personals nicht gedacht werden könne. Gewiß, ist durch die unfinnige österreichische Politik auch bei der B. E. V., inmitten eines ausgedehnten Industriegebietes liegend, der sonst erwartete stärkere Herbstverkehr ausgeblieben. Die Pilschneider Eisenbahn wurde jedoch von ihrem bereits sprichwörtlich gewordenen Glück begünstigt, indem in Komotau im Jahre 1913 mit einer nicht zu übertreffenden Reklame die deutschböhmische Landeschau stattfand. Wir wollen der definitiven Jahresabrechnung nicht vorgreifen, glauben jedoch sicherzugehen, daß die Prager Blätter zur Befriedigung der Herren Aktionäre in kurzer Zeit verkünden werden, daß der Verlust infolge des schwächeren Herbstverkehrs durch die erhöhten Einnahmen anlässlich der deutschböhmischen Landeschau wieder wettgemacht wurde, um so mehr als der gewaltige Personenverkehr ohne jedwede Ausgabe baulicher Natur beschränkt wurde und die Bediensteten und Arbeiter heute noch auf eine bescheidene Aufbesserung anlässlich der mit der Ausstellung in Verbindung stehenden Feuerung warten. Zum Schluß unserer Ausführungen wollen wir einer Gruppe von Bediensteten der B. E. V. unsere Aufmerksamkeit widmen, welche alle Ursache hat zu klagen, leider bis jetzt, trotzdem Herr Sektionsrat Gintl davon Kenntnis hat, in keiner Weise berücksichtigt wird. Es handelt sich um die Kohlenarbeiter. Die Kohlenarbeiter sind wie überall so auch bei der B. E. V. die geschundenste Berufsgruppe. Zwölf Stunden Dienst, zwölf Stunden frei. An Sonntagen wird 24 Stunden gearbeitet, um es zu ermöglichen, daß eine Partie alle 14 Tage 24 Stunden frei hat. In den meisten Orten, insbesondere in Komotau, Eger und Prag, müssen die Leute infolge der teuren Mietzinsen in der Umgebung wohnen, so daß faktisch bloß sieben bis acht Stunden Ruhezeit in Betracht kommt. Nachdem ein Familienvater auch in der Familie Beschäftigung findet, welche unter allen Umständen verrichtet werden muß, so kann man ohne Ueberreibung behaupten, daß diese Leute samt und sonders unausgeruht 14 Tage Dienst verrichten. Diese Arbeiter haben den Wunsch, daß eine dritte Partie aufgestellt wird, oder daß nach zwei aufeinanderfolgenden Arbeitsschichten ein 24stündiger freier Tag eingeschaltet wird, ein Begehren, das vom menschlichen Standpunkt allein aus betrachtet, schon gerechtfertigt ist. Hier wäre Gelegenheit, einzugreifen. Herr Sektionsrat Gintl könnte sich hier die Sporen als Sozialpolitiker im Bereich der B. E. V. verdienen, andernfalls er es nicht vorzieht, entgegen seinem Versprechen, die Bediensteten auf illoyale Weise zu leiten.

Wir schließen unsere Ausführungen und hoffen, daß diese Worte den maßgebenden Organen Aufschluß geben. An die Bediensteten erlauben wir uns die ernste Mahnung zu richten, daß unfinniges Marionieren zwecklos ist, sondern nur der feste Zusammenhalt aller die Möglichkeit bietet, die materielle Lage des Gesamtpersonals zu verbessern.

Bergewaltigung bei den Ernennungen der Lokomotivheizer.

Das k. k. Eisenbahnministerium macht in Reaktion. Jeder Schritt, jeder Atemzug, den es tut, bezeugt davon. Und wenn Erzellenzen Forster mit noch zu bebenden Lippen sich dagegen verwahrt, so ändert das an der Sache gar nichts. Die Reaktion ist da und ist nachweisbar bis in das kleinste Detail. Und wenn Herr Forster mit den Millionen herumwirft, die unter seinem ruhreichen Regime gegeben worden sind, so kann man ihm sagen, ihm haben die Eisenbahner das nicht zu verdanken. Was sie ihm aber zu verdanken haben, ist, daß sie möglichst wenig von dem bekommen, was sie ursprünglich hätten bekommen sollen. Dieses Abwachen von dem, was den Eisenbahnbediensteten gebührt hätte, das ist die Reaktion im großen. Daneben läuft aber noch eine andere Reaktion: die Reaktion im kleinen. Im kleinen deshalb, weil sie nicht so die große Öffentlichkeit berührt, aber darum ist sie nicht minder gefährlich, nicht minder verberberlich für die Eisenbahnbediensteten als die große. Diese Reaktion „im kleinen“, die kommt zum Ausdruck in den verschiedenen Erlässen mit den diversen harmlosen, scheinbar logischen und notwendigen Bestimmungen, welche Bestimmungen aber immer und immer wieder darauf ausgehen, den Eisenbahnern Rechte zu nehmen, sie ihnen zu schmälern, und ganz leise, eine andere Auffassung, als die bisher geltende, einzuschmuggeln. Und die neue Auffassung ist immer die: *Der Eisenbahner hat*

kein Recht, wo ihr eines hattet, wird es euch genommen, so lange genommen, bis ihr keines mehr habt und bis dann, weil ihr eben kein Recht mehr habt, die Auffassung gilt, ihr habt kein Recht, Rechte zu verlangen!

Vor uns liegt wieder so ein kleines, unscheinbares Erläßchen, kein geheimes, die ganze Welt kann ihn lesen, denn das k. k. Eisenbahnministerium scheut sich nun schon nicht mehr, der ganzen Welt offen zu sagen, daß es reaktionär ist. Und es scheint fast, daß die Herren, die eine vergewaltigende, reaktionäre Maßregel nach der anderen erlassen, schon so reaktionär sind, daß sie es gar nicht mehr wissen, Reaktionäre zu sein und nichts nützlich zu handeln.

Der Erlaß, der vor uns liegt, betrifft die Ernennung von Lokomotivheizern. Nach den gegenwärtigen Bestimmungen konnte einer zum Lokomotivheizer nach einjähriger Verwendung als Arbeiter, und sodann nach einjähriger Verwendung als Aushilfsdiener ernannt werden. Das ändert das k. k. Eisenbahnministerium nun ab und macht aus der einjährigen Verwendung als Arbeiter eine zweijährige. Diese Verfügung ist, so sagt man, notwendig. Warum sie notwendig ist, sagt das k. k. Eisenbahnministerium auch. Das k. k. Eisenbahnministerium hat nämlich verfügt, daß auch andere Bedienstete länger brauchen, bis sie angestellt werden. Wo das k. k. Eisenbahnministerium andere hat, kann sie die Lokomotivheizer allein nicht lieben, und so ist eben die Verlängerung notwendig. Man sieht, wie bequem das k. k. Eisenbahnministerium sich Notwendigkeiten schafft. Es geht her, erschwert irgendeiner Kategorie die Arbeitsbedingungen, und die Konsequenz davon ist dann, daß eben, der Gleichmäßigkeit halber, auch den anderen Bediensteten die Arbeitsbedingungen erschwert werden müssen.

Im vorliegenden Erlaß geht das k. k. Eisenbahnministerium aber noch weiter. Und in diesem Weitergehen liegt das Reaktionäre, Brutale, Rücksichtslose, das jetzt Grundauffassung im k. k. Eisenbahnministerium geworden ist, kristallrein zutage. Das k. k. Eisenbahnministerium ist nicht damit zufrieden, daß es die Wartezeit der Lokomotivheizer im Arbeiterstand verlängert. Es geht mit Bezug auf die Lokomotivheizer, die heute schon Aushilfsdiener sind, und die darum dem Erlaß, der bestimmt, daß die Wartezeit als Arbeiter verlängert werden muß, schon entgangen sind, her und sagt: „Diejenigen, die heute Aushilfslokomotivheizer sind, haben, obzwar die Wartezeit als Aushilfslokomotivheizer nur ein Jahr zu warten.“ So nun ist der Wechselbalg stungemäß fertig, und die Herren, die ihn zusammengestoppelt haben, können sich behaglich der Ruhe überlassen. Daß die Bediensteten, die heute Aushilfslokomotivheizer sind, ein Recht haben, nach einem Jahr Wartezeit zum Lokomotivheizer ernannt zu werden, weil sie eben auf Grund dieser Bestimmung zu Aushilfslokomotivheizern ernannt worden sind, fällt dem k. k. Eisenbahnministerium gar nicht ein. Will man zu dem Vorgehen des k. k. Eisenbahnministeriums ein Gleichnis suchen, so muß man sich einen Meister vorstellen, der einem Lehrling nach drei Jahren, wie es bestimmt war, freispricht und der, als der Lehrling dann frei ist, einfach bestimmt, der Lehrling müsse nun noch ein Jahr lernen, weil es ihm, dem Meister, so beliebt. Man sieht: Gewalt — und sonst nichts!

Das k. k. Eisenbahnministerium hat nicht immer so entschieden. Einmal dämmerte auch dort so etwas, wie wenn es erworbene Rechte der Bediensteten gebe; das ist nun freilich vorbei. Aber, damit Erzellenzen Forster sieht, daß sein Regime im Vergleich mit den anderen wirklich nicht Bediensteten freundlich genannt werden kann, legen wir eine Bestimmung aus dem Erlaß 3. 30.000, aus dem Jahre 1908 her. Damals handelte es sich darum, den Wächtern die Wechselzulage zu nehmen. Die Wegnahme war nicht Willkür, sondern eine organische Umwandlung. Weil den Wächtern andere Vorteile gewährt wurden, sollte ihnen die Wechselzulage genommen werden, und es wurde bestimmt, daß allen jenen Wächtern, die zum oder nach dem 1. Juli 1908 angestellt werden, keine Wechselzulage mehr gegeben wird. Da tauchte sofort die Frage auf, was sollte mit jenen Aushilfswächtern geschehen, die noch vor dem 1. Juni 1908 zu Aushilfswächtern ernannt wurden und die also, als sie zu Aushilfswächtern ernannt wurden, mit der Aussicht ernannt wurden, dann, wenn sie definitiv werden, die Wechselzulage zu erhalten. Nun sieht man, beide Aushilfsbedienstete, die Wächter vom Jahre 1908 und die Lokomotivheizer von heute waren in gleicher Situation. Jeder von ihnen war ernannt worden zu einer Zeit, wo ihm der Anfall von Rechten in Aussicht stand, den Aushilfswächtern von 1908 die Auszahlung der Wechselzulage, dem Aushilfslokomotivheizer von heute die Ernennung nach dreijähriger Wartezeit als Aushilfsdiener. Ungleich ist nur die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums. Denn im Jahre 1908 hat das k. k. Eisenbahnministerium entschieden, auf Seite 120 des Gebührenregulativs, ist es nachzulesen: „Eine Ausnahmeverfügung hinsichtlich der Wechselzulage wird zugunsten derjenigen Wächter getroffen, die bereits vor dem 1. Juli 1908 zu Aushilfswächtern ernannt wurden.“ Ausdrücklich erläßt das k. k. Eisenbahnministerium zugunsten der Bediensteten eine Ausnahmeverfügung! Doch werde man sich darüber klar, diese Ausnahmeverfügung ist keine Gnade, sie anerkennt nur das Recht der Bediensteten, denn tatsächlich hatte jeder Aushilfsdiener, der vor dem 1. Juli 1908 ernannt wurde, Aussicht, die Wechselzulage zu erhalten, und das k. k. Eisenbahnministerium hat mit den Erlässen der Ausnahmeverfügung weiter gar nichts, als das Recht der Bediensteten anerkannt. Und heute macht das k. k. Eisenbahnministerium vom Anfang bis zum Ende just das Gegenteil. Wieder werden neue Zustände geschaffen, wieder erläßt das k. k. Eisenbahnministerium Ausnahmeverfügungen, aber diese Ausnahmeverfügungen werden nicht erlassen, um die Rechte der Bediensteten anzuerkennen, um den Bediensteten diese Rechte zu sichern, im Gegenteil, sie werden erlassen, um den Bediensteten, die diese Rechte, wenn die Bestimmungen nicht erlassen worden wären, hätten, zu nehmen! Glaubt nun das k. k. Eisenbahn-

ministerium nicht auch selber, daß wir ein Recht haben, das reaktionär zu nennen?

Das k. k. Eisenbahnministerium war noch nie von Liebe zu den Bediensteten erfüllt, und darauf können wir schließlich ja verzichten, aber so lange es eine Bewegung der Eisenbahnbediensteten gibt, so lange die Eisenbahnbediensteten zielbewußt für die Verbesserung ihrer Lage kämpfen, hat noch kein Ministerium so unbekümmert gegen die Rechte der Eisenbahnbediensteten gewütet als das jetzige. Das muß Seiner Erzellenz, dem Herrn Forster unverblümt gesagt werden. Und wenn er will, kann er sich selbst überzeugen. Er nehme einfach den Erlaß wegen den Aushilfslokomotivheizern her und vergleiche ihn mit der von uns genannten Stelle im Gebührenregulativ und er wird finden, daß unsere Behauptungen den Tatsachen entsprechen. Ob er sich darum bessert, ist natürlich eine andere Frage, denn ihm scheint, wenn nicht alles trügt, das Reaktionäre in Fleisch und Blut übergegangen. Seine Taten sprechen dafür.

Das Prämienystem in den Gütermagazinen.

Mit Eisenbahnministerialerlaß 41.422 ex 1912 wurde im Laufe des Jahres 1913 in 28 Stationen des k. k. Staatsbahnnetzes für das in den Gütermagazinen beschäftigte Personal versuchsweise eine Prämie zur Einführung gebracht. Die am 20. April 1913 im Arbeiterheim in Wien, X, Laxenburgerstraße, stattgefundene Reichskonferenz der Delegierten des Magazinspersonals der k. k. österreichischen Staatsbahnen hat zu diesem Prämienystem Stellung genommen und nach eingehenden Beratungen die Genossen Heinrich Blazej, Magazinsaufseher und Personalkommissionsmitglied der k. k. Nordbahn, für das aktive Personal; Matthias Deisenhammer, Magazinsarbeiter und Zentralarbeiterschulungsmitglied der k. k. Nordbahn, und Stephan Fuchs, Arbeiterausschussmitglied der k. k. Nordwestbahn, nominiert.

Die k. k. Oesterreichische Nordwestbahn — die beiden letztgenannten für das provisorische Personal — beauftragt, den bei dieser Reichskonferenz gefaßten Beschluß in Form einer Resolution dem k. k. Eisenbahnministerium ebemöglichst schriftlich zu überreichen und entsprechend zu unterstützen. Trotz mehrmaliger Anmeldung der in der Reichskonferenz bestimmten Deputation war es dieser ermöglicht worden, erst Ende Jänner dieses Jahres im Ministerium in der Angelegenheit des Prämienystems vorzusprechen.

Am Samstag den 24. Jänner d. J. wurden die Genossen S. Blazej, Deisenhammer und Fuchs von seiner Erzellenz dem Eisenbahnminister im Beisein des Herrn Hofrates Karasiek empfangen.

Genosse S. Blazej als Sprecher der Deputation überreichte dem Eisenbahnminister die in der Reichskonferenz einstimmig angenommene Resolution und erklärte ihm vor allem, daß sich das in diesem Prämienystem arbeitende Personal mit den derzeit bestehenden „grundtätlichen Bestimmungen für die Einführung von Prämien für das in den Gütermagazinen beschäftigte Personal“ nicht befremden könne, da ein Arbeiten zum Vorteil des Personals nach diesen Bestimmungen nicht zu erwarten ist. Das Prämienystem ist eine Art Akkordsystem, wenn es auch neben den fixen Bezügen, wie dem Taglohn und dem Gehalt läuft, denn nur eine weit über das Normale geleistete Arbeit ermöglicht erst Prämien ins Verdienen zu bringen. Da dieses System von dem beteiligten Personal eine Mehrarbeit fordert, zu die es, nebstbei bemerkt, durch die unzureichenden Verdienste gezwungen wird, fordert das Personal, daß dieses Prämienystem in die Form eines gegenseitigen Vertrages eingekleidet werde. Seine Erzellenz sowie Hofrat Karasiek bestritten, daß dieses System auch nur das geringste mit dem üblichen Akkordwesen gemein hat und daß es schon aus diesem Grunde unmöglich sei, dasselbe auf einen gegenseitigen Vertrag aufzubauen. Genosse Blazej erklärte weiter, daß auch die Aufteilung der erzielten Prämie im Verhältnis von 60 und 40 Prozent zwischen den beteiligten Bediensteten und der Staatsbahnverwaltung unmoralisch ist, da ja erstens nur die Bediensteten durch ihren Fleiß und ihre Anstrengung mehr Arbeit leisten, und zweitens die Bahnverwaltung ja so wie so schon durch die infolge der dieser Mehrleistung zugrunde liegenden Vorteile, wie rasche Entleerung der Güterwagen, raschere Ummanipulation der Transitgüter und die hiermit verbundene Eindämmung der Lieferfristüberschreitungen, raschere Ver- und Umladung der Güter überhaupt und das damit verbundene raschere Leerwerden der Magazinsräume, die Ersparnisse an Materialien u. s. w. ohnehin ihren Nutzen hat. Der Herr Eisenbahnminister, welcher über dieses System genau informiert war, verwahrte sich gegen die Bezeichnung „unmoralisch“, gab aber zu, daß die Aufteilung der erzielten Prämie nicht ganz richtig sei, und daß sich über diesen Punkt reden lassen werde, zumal ja die Einführung dieser Prämie erst ein Verjuch sei. Genosse Blazej machte weiters auf die nicht ganz klaren Grundzüge des zweiten Absatzes („Besondere Bestimmungen“) der in Rede stehenden „grundtätlichen Bestimmungen...“, und vor allem betrifft dies den Punkt „Persönliche Kosten“, ferner „Die Normalleistung eines Arbeiters“ und „Aufstellung der Prämienrechnung“.

Genosse Deisenhammer machte den Herren Eisenbahnminister sowie den Herrn Hofrat Karasiek aufmerksam, daß es unbedingt notwendig ist, den Vertrauensmännern der einzelnen Stationen in die Berechnung dieses komplizierten Systems regelmäßig Einblick und die Ueberprüfung desselben zu gewähren, um das Mißtrauen, welches das beteiligte Personal der bestehenden Berechnungsart entgegenbringt, zu zerstreuen. Ferner gab Genosse Deisenhammer unter Zustimmung der beiden anderen Delegierten seiner Befürwortung Ausdruck, die dahin geht, daß die definitive Einführung des Prämienystems nicht nur eine Reduzierung des provisorischen, sondern auch die des aktiven Personals zur Folge haben wird.

*) In der Nummer 13 vom 1. Mai 1913 abgedruckt.

In Anbetracht dieses Umstandes bittet er den Herrn Eisenbahnminister, die Bahnverwaltungen zu verhalten, die durch dieses System eventuell überzählig werdenden Arbeitskräfte nicht sofort zu entlassen, sondern anderweitig zu verwenden, beziehungsweise die Reduzierung dem natürlichen Abgang zu überlassen.

Der Herr Eisenbahnminister, welcher zu den Ausführungen der einzelnen Delegierten — Genosse Fuchs machte die Herren des Eisenbahnministeriums auf die langwierige Verrechnung und Auszahlung der Prämie aufmerksam — in den meisten Fällen eine zustimmende Antwort, beziehungsweise Aufklärung gab, betonte ausdrücklich, daß eine Reduzierung des betroffenen Personals nicht Platz greifen werde, da ja das Ministerium bereits einen diese Angelegenheit tangierenden Erlaß an die einzelnen Exekutivstellen herausgab, nach welchem eine rigorose Reduzierung der Arbeitskräfte nicht Platz greifen darf.

Zum Schluß der Vorprache kommend, erklärten die Delegierten, daß sich die offiziellen Vertreter des Personals gestatten werden, dem Eisenbahnministerium einen Rahmen zu unterbreiten, in welchem die wichtigsten Änderungen der für das betroffene Personal unklar, beziehungsweise ungünstig erscheinenden Punkte der Bestimmungen für das Prämienystem eingeleitet erscheinen werden und baten den Herrn Eisenbahnminister dahin wirken zu wollen, daß die Angelegenheit des Prämienystems ehestmöglichst mit den offiziellen Vertretern des Personals den Mitgliedern der Personal-Kommissionen und des Zentralarbeitsausschusses beraten werde. Der Herr Eisenbahnminister erklärte, daß er es sogar für wünschenswert hält, daß diese Angelegenheit mit den Vertretern des Personals und den Organen der diese Angelegenheit vertretenden Exekutivstellen einer entsprechenden Beratung unterzogen werde. Zum Schluß seiner Ausführungen gab der Herr Eisenbahnminister seiner Hoffnung Ausdruck, daß sich die Mängel des Prämienystems, das ja erst ein Versuch ist, zugunsten des Personals beheben werden lassen und eruchte die Delegierten, sie mögen das betroffene Personal über die Maßnahmen des Ministeriums beruhigend aufklären. Ueber Wunsch des Herrn Hofrates Karasch begab sich nun die Deputation in dessen Büro und setzte die bereits mehr als eine halbe Stunde beim Eisenbahnminister gepflogene Vorprache als eingehende Beratung unter Beziehung seines Sekretärs fort. Herr Hofrat Karasch ermahnte die Delegierten um die präzisiertere Angabe der Wünsche in der Angelegenheit des Prämienystems. Genosse Blažej kam mit Unterstützung der beiden anderen Delegierten diesem Ersuchen nach und präzisiertere wie folgt die Wünsche des Personals:

1. Aufstellung eines auf einem gegenseitigen Uebereinkommen beruhenden Vertrages.
2. Auszahlung der ganzen ins Verdienen gebrachten Prämie.
3. Auszahlung der Prämie schon am 15. des folgenden Monats.
4. Regelmäßige Beziehung von Vertrauensmännern aus dem Stande des beteiligten Personals zur Ueberprüfung der Prämienverrechnung in den einzelnen Stationen.
5. Genaue Angaben a) welches und wieviel Personal auf die persönlichen, und b) welches Material auf die sachlichen Kosten verrechnet wird. — Zu diesem Punkte bemerken die Genossen Blažej und Deisenhammer, daß die Kosten aller jener Bediensteten, welche zwar im Stande für den Magazindienst geführt werden, jedoch teils ganz, teils zeitweise in einer anderen Arbeitsleistung in Verwendung stehen, bei der Berechnung des Prämienystems in Abrechnung gebracht werden müssen. Herr Hofrat Karasch sowie sein Sekretär stimmten diesen Ausführungen vollinhaltlich zu und erkannten diesen Wunsch als einen vollkommen berechtigten an; c) die Höhe der Normalleistung eines Arbeiters.
6. Festsetzung einer Minimalprämie, falls eine Prämie in einem oder dem anderen Monat nicht erreicht werden konnte, aus einer Ursache, die nicht im Verschulden des beteiligten Personals gelegen ist.
7. Uebertragung nicht nur der Passivposten, sondern auch jener Aktivposten, welche infolge Ueberdeckung der eventuell festzusetzenden Grenze der Höhe der anzuzahlenden Prämie (Maximalprämie) nicht zur Auszahlung gelangten. — Auch diesem Wunsche stimmte Hofrat Karasch bei.
8. Es ist nicht sofort nach den ersten Monaten der Einführung eine Reduzierung des Prämientages der einzelnen Stationen vorzunehmen, wenn derselbe der Bahnverwaltung vielleicht als zu hoch bemessen vorkommen sollte, sondern es sind bei einer eventuellen Reduzierung desselben durch längere Zeit hindurch genaue Erwägungen und Beachtungen der Nebenumstände zu pflegen.
9. Die offiziellen Vertreter des beteiligten Personals, welche sich gestatten werden, dem Ministerium einen auf die Verbesserung der derzeit bestehenden Bestimmungen hinzielenden Rahmen zu unterbreiten, sind ehestens den Beratungen in der Angelegenheit des Prämienystems beizuschließen.
10. Eine Reduzierung des Magazinpersonals, welche auf die Einführung des Prämienystems zurückzuführen ist, darf nicht Platz greifen. Das betroffene Personal ist im gegebenen Falle anderweitig zu verwenden.

Weiters brachten die Delegierten noch verschiedene, das System tangierende Wünsche vor.

Herr Hofrat Karasch erklärte: Das Personal möge sich vor allem vor Augen halten, daß die Einführung der Prämien für das in den Gütermagazinen bedienstete Personal in 28 Stationen des Staatsbahnebes ein Versuch war, nach dessen Resultaten die Anwendung dieses Prämienystems zweckentsprechend und vor allem zugunsten des beteiligten Personals geändert werden wird. Ferner erklärte derselbe, daß sämtliche Wünsche — bis auf die in den Punkten 1 und 6 angegebenen — (Vertrag und Minimalprämie) eine Berechtigung nicht abgesprochen werden könne und daß diese nach gepflogener Beratung mit den Vertretern des Personals einer günstigen Erledigung sicher sind. Betreffs der Minimalprämie, deren Einführung Herr Hofrat Karasch als undurchführbar bezeichnet, erklärte derselbe die Delegierten über die versuchsweise Einführung der „Sonder-

prämie“ auf, welche dann zur Auszahlung gelangen soll, falls es fallweise in den einzelnen Stationen dem Personal nicht möglich sein sollte, die entsprechende Leistung über die Normalleistung zu erreichen, um die eigentliche Prämie zu erzielen, jedoch dennoch mehr geleistet hat, als vor der Einführung des Prämienystems. Einer Festsetzung einer Minimalprämie kann die Bahnverwaltung aus bestimmten Gründen nicht näher treten.

Zum Schluß dieser Beratung, welche fast eine Stunde dauerte, ersuchte Hofrat Karasch die Delegierten nochmals, das Magazinpersonal über die wohlwollenden Maßnahmen des Eisenbahnministeriums entsprechend aufzuklären und dahin zu wirken, damit die von den Vertretern des Personals vorzubringenden Wünsche in puncto Prämienystem nicht übertriebener und undurchführbarer Natur werden. Die Einführung dieser Prämie ist ja erst im Versuchsstadium, steht daher auf schwachen Füßen, und würden zu sehr gespannte Wünsche eine glatte und für das Personal vorteilhafte Einführung dieser Prämie gefährden. Mit der Versicherung, daß er, nachdem er ja selbst ein großes Interesse an der glatten Einführung dieser Prämie habe, dieser ganzen Aktion fördernd und wohlwollend zur Seite stehe, verabschiedete Hofrat Karasch die Deputation, welche mit ihrer Aktion zufrieden das Ministerium verließ.

Soll nun das Magazinpersonal von dem Prämienystem einen tatsächlichen Nutzen haben, dann ist es notwendig, daß es dieser Angelegenheit ein ganz besonders scharfes Augenmerk schenke. Die kommende Zeit wird es beweisen, daß nur ein strammes und einheitliches Zusammenstehen des gesamten Magazinpersonals den Vertretern des Personals es ermöglichen wird, eine Änderung der derzeit bestehenden und ungünstigen Bestimmungen dieses Prämienystems herbeizuführen, welche ausschließlich im Interesse des beteiligten Personals liegen wird. Durch die Studien dieses Systems sowie die mit Unterstützung der Zentralleitung bereits durchgeführten Vorarbeiten für die Verbesserung desselben haben die Vertrauensmänner bereits bewiesen, daß sie nicht nur mit der Arbeit für die Verbesserung dieses Systems, sondern mit diesem selbst vollkommen vertraut sind. Es liegt nun ausschließlich am Magazinpersonal, durch Einigkeit den Vertrauensmännern bei dieser Arbeit fördernd zur Seite zu stehen, denn nur mit Unterstützung eines organisierten Personals lassen sich derlei wichtige Existenzfragen zugunsten desselben lösen.

Das Eisenbahner-Spar- und Vorschußinstitut „Flugrad“ und der Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten (Delaglio-Berein).

Die Gründung des Eisenbahner-Spar- und Vorschußinstituts „Flugrad“ erfolgte am 23. Jänner 1900 und war die Ursache hiesu der damals noch bei den Eisenbahnen bestandene Versicherungszwang für jene Angestellten, die vor ihrer Pensionsberechtigung heirateten. Durch die persönlichen Beziehungen zwischen dem Allgemeinen Beamtenverein und den Eisenbahnverwaltungen war festgestellt, daß die angestellten Eisenbahnbediensteten ohne Unterschied der Rangklasse eine solche Versicherung (Rentenversicherung) nur beim Allgemeinen Beamtenverein abschließen durften. Die Dauer einer solchen Versicherung betrug höchstens zehn Jahre und war nur dann von Wert, wenn der Versicherte vor Inkrafttreten seines Pensionsrechtes starb. Die Prämienzahlung, die sehr hoch war, mußte der Versicherte während der ganzen Versicherungsdauer bezahlen und überlebte er die Maximalzeit von zehn Jahren, so waren sämtliche Ansprüche aus dieser Versicherung erloschen und die Prämieinzahlungen zugunsten des Beamtenvereines verfallen. Durch eine Aktion der Arbeitslosenbediensteten, die von dem verstorbenen Oberoffizial Salomon Raab geleitet war, wurde erreicht, daß die Beamten oder sonstige Angestellte die erforderliche Rentenversicherung bei einer beliebigen österreichischen Versicherungsanstalt abschließen konnten. Um nun möglichst günstige Bedingungen für die Versicherten zu erzielen, wurde das Eisenbahner-Spar- und Vorschußinstitut „Flugrad“ gegründet, welches nun mit sämtlichen bestehenden österreichischen Versicherungsanstalten in diesbezügliche Unterhandlungen trat. Es wurden bei einer großen Anzahl von Versicherungsanstalten, mit Ausnahme des Beamtenvereines, wohl günstigere Prämienrisse erreicht, doch keine, mit Ausnahme der Reichsberg-Brüner gegenseitigen Versicherungsanstalt „Konfordia“ in Reichenberg, enthielt sich, dem Versicherten, wenn er die Versicherungszeit überlebte und hiedurch die Versicherungsansprüche auf den Rentenbezug zugunsten der Frauen erlöschen, einen Teil der eingezahlten hohen Prämienbeiträge rückzugeben. Infolge dieses kulanten Entgegenkommens der Versicherungsanstalt „Konfordia“, welche auch dem Institut „Flugrad“ in anderer Beziehung entgegenkam und keine auf Aktienkapital aufgebaute Gesellschaft ist, enthielt sich das „Flugrad“, einen fünfjährigen Vertrag mit der „Konfordia“ abzuschließen, in welchem sich das „Flugrad“ verpflichtete, sämtliche Versicherungen ihrer Mitglieder, ob Kapital oder Rente, ihr zuzuführen. Die Werbetätigkeit des „Flugrad“ war in den ersten Jahren eine sehr umfangreiche, denn es hatten sich eine Menge von Mitarbeitern zur Verfügung gestellt, so daß in verhältnismäßig kurzer Zeit ein Kapital von 1 Million Kronen Versicherungen abgeschlossen werden konnten. Daß den anderen Versicherungsanstalten die Gründung des „Flugrad“ ein Dorn im Auge war, ist leicht zu begreifen, denn sie konnten damals unter den Eisenbahnern nur wenige Versicherungsbeiträge abschließen. Um nun die Tätigkeit des „Flugrad“ einzudämmen, stellte eine Reihe von Versicherungsanstalten ein Heer von Agenten auf, die die Vertrauensmänner des „Flugrad“ erzielten und diesen groß, Provisionen für Versicherungsbeiträge in Aussicht stellten. Es ist nun leicht begreiflich, daß viele schlecht bezahlte Eisenbahnbedienstete diesen Lockungen folgten, was zur Folge hatte, daß das „Flugrad“ in seinen Produktionen litt, doch war es nicht niederzulegen, denn es hatte neben dem Versicherungszweig noch die Entgegennahme von Spareinlagen und die Erteilung von Darlehen in seinem Statut aufgenommen und hiedurch sich die Existenzmöglichkeit erhalten.

Der damals schon bestehende Lebensversicherungsverein (Delaglio) von Eisenbahnbediensteten hatte statutarisch nur

das Recht, Bedienstete der Staatseisenbahngesellschaft als Mitglieder aufzunehmen, beziehungsweise bei sich zu versichern. Außer diesem Umstand waren die Verhältnisse in diesem Verein derart, daß sie es einem demokratischen Institut unmöglich machten, mit ihm in irgendwelche Geschäftsverbindung zu treten. Später hat dieser Verein seine Statuten in der Richtung geändert, daß er Versicherungen mit Bediensteten aller übrigen österreichischen Eisenbahnen abschließen konnte. Auf Grund dieser Aenderung wurde das „Flugrad“ vielseitig von Eisenbahnbediensteten aufgefordert, das Vertragsverhältnis mit der Versicherungsanstalt „Konfordia“ zu lösen und mit dem Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten in ein Vertragsverhältnis zu treten. Diesem Verlangen konnte aber das „Flugrad“ nicht entsprechen, da einerseits die sonstigen statutarischen Bestimmungen dieses Vereines es geradezu unmöglich machten und andererseits das „Flugrad“ keine Ursache hatte, das Vertragsverhältnis mit der Versicherungsanstalt „Konfordia“ zu lösen. In den Statuten des Versicherungsvereines ist die Abhaltung einer Generalversammlung, in welcher, wie in jeder anderen beliebigen Versammlung, der Rechenschaftsbericht erstattet wird, in der die Funktionäre gewählt werden und die Revisionsorgane einen Bericht über die Tätigkeit der Funktionäre erstatten, nicht vorgesehen und es haben daher die Mitglieder auch gar keine Möglichkeit, an der Tätigkeit der Funktionäre irgendwelche Kritik zu üben oder irgendwelche Wünsche und Beschwerden vorzubringen. Außerdem dürfen nach diesem Statut keine anderen versicherten Mitglieder gewählt werden, als ausschließlich nur Beamte, obwohl die größere Anzahl der Versicherten dem Stande der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der österreichischen Eisenbahnen angehören. Mit einem Institut, das auf einer derartigen Basis verfaßt ist, konnte ein demokratisch gestimmtes Unternehmen unmöglich in Geschäftsverbindung treten. Mittlerweise ist die Dauer des zwischen „Konfordia“ und „Flugrad“ bestehenden Vertrages abgelaufen und „Flugrad“ ist, ohne daß ein weiterer Vertrag mit der Versicherungsanstalt „Konfordia“ abgeschlossen wurde, mit dieser in Geschäftsverbindung verblieben. Durch die Ausdehnung des Versicherungsgebietes für den Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten auf ganz Oesterreich ist es gekommen, daß eine große Anzahl anderer gesinnter Mitglieder, Vertrauensmänner und Funktionäre dieses Vereines wurden, die nun daran sind, diesen Verein auf eine demokratische Basis zu stellen, und diesbezüglich Verpflichtungen gegenüber maßgebenden Körperschaften übernommen haben. Mit Rücksicht auf diese Tatsache war nun das „Flugrad“, das seit jeher die Absicht der Schaffung eines eigenen Versicherungsinstituts antrahete, vor die Alternative gestellt, mit diesem Verein sich entweder eng zu verbinden oder als Gegnerin des Zusammenschlusses aller Eisenbahnbediensteten und daher als Gegnerin einer Nachmöglichkeit der Eisenbahner zu gelten. Um nicht dieses Odium auf sich zu laden, mußte sich das Institut „Flugrad“, obwohl hiesu keine zwingenden geschäftlichen Ursachen vorhanden waren, entschließen, die Geschäftsverbindung mit der Versicherungsanstalt „Konfordia“ insoweit abzubrechen, daß es die neuen Versicherungsanträge nicht mehr ihr, sondern dem Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten zuführt.

Wir wollen gleich an dieser Stelle konstatieren, daß die geschäftlichen Verbindungen mit der „Konfordia“, die für uns ziemlich klaglos gewesen sind, und wir mit ihr die geschäftlichen Verbindungen nie gelöst hätten, wenn nicht die oben angeführten Momente uns hiesu moralisch verpflichtet hätten.

Man kann sagen, daß „Flugrad“ nach unzähligen Konferenzen mit dem Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten einen Vertrag abgeschlossen hat, der nach beiden Seiten hin die Hoffnung erweckt, die meisten Eisenbahnbediensteten in der Versicherungsfrage unter einen Hut zu bringen. Dem „Flugrad“ ist vertragsmäßig das Recht eingeräumt, daß alle im Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein organisierten Eisenbahnbediensteten, die unter den Eisenbahnbediensteten die Agitation für den Versicherungsverein von Eisenbahnbediensteten betreiben, als die Vertrauensmänner des „Flugrad“ zu gelten haben.

Wir laden daher alle jene Eisenbahnbediensteten, die die Absicht haben, sich dieser Agitation und Arbeit zu widmen, ein, dem „Flugrad“ hievon Mitteilung zu machen, worauf wir jedem einzelnen die erforderlichen Instruktionen und Druckforten zukommen lassen werden. Die Leitung des Allgemeinen österreichischen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines in Wien wird ihre in dieser Beziehung gefaßten Beschlüsse den Ortsgruppen in geeigneter Weise zukommen lassen, damit dieselben genau unterrichtet sind, inwieweit die Organisation die Bestrebungen der beiden nunmehr durch einen langjährigen Vertrag gebundenen Institute unterstützen wird.

Die Leitung des Eisenbahner-Instituts „Flugrad“.

Inland.

Reichsratsvertretung.

Keine Arbeitslosenfürsorge und keine zweijährige Vorrückungsfristen für die Eisenbahner.

Der Reichsrat ist am letzten Jänner vertagt worden. Nicht weil er mit seinen Arbeiten fertig gewesen wäre, sondern weil er sie bis zu dem vom Ministerpräsidenten zugestandenen Termin nicht beendigt hat. Die Regierung hat das Haus gesperrt, um sich das Budgetprovisorium — das unter normalen Verhältnissen am 31. Dezember hätte bewilligt sein müssen und auf das sie nicht länger warten zu können vorgab — selber, das heißt durch eine Notverordnung, bewilligen zu können. Den traurigen Ruhm, die § 14-Wirtschaft herabgestrichelt zu haben, können diesmal die tschechischen Agrarier und die Nationalsozialisten beanspruchen. Schon in den letzten Tagen der ruthenischen Obstruktion machten sie, ohne daß irgendwer gewußt hätte, warum, allerlei obstruktionistische Scherze, und als die Ruthenen sich beruhigten, wurde es mit der tschechischen Obstruktion ernst. Ueber ihre Ursachen und Ziele erstirbt man aber auch nun nichts. Erst im allerletzten Augenblicke bequamen sich die Obstruktionisten zu der Einsicht, daß sie sich über ihre Absichten doch erklären müßten, aber was sie nun vorbrachten, trug den Stempel der Unwahrheit auf der Stirn: sie erklärten sich bereit, die Obstruktion einzustellen, wenn sich der Ministerpräsident verpflichte, in Böhmen wieder verfassungsmäßige Zustände einzuführen und insbesondere den Termin anzugeben, bis zu welchem spätestens er die Neu-

wahlen für den böhmischen Landtag auszuweisen wolle. Einen solchen Termin anzugeben, weigerte sich Graf Stürgkh und suchte sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen weigern. In Böhmen noch einmal nach dem alten Wahlrecht wählen zu lassen, wäre vollständig zwecklos, da ein so gewählter Landtag sich schon in seiner ersten Sitzung als gänzlich arbeitsunfähig erweisen, es nicht einmal zur Wahl eines Landesauschusses bringen würde. Und wann eine neue Wahlordnung zustande kommen wird, hängt in erster Linie natürlich nicht von der Regierung ab, sondern von den deutschen und tschechischen Parteien, denen sie vor ein paar Tagen die Vorlagen übermittelte hat, die die Grundlagen der neuen Ausgleichsverhandlungen bilden sollen. Graf Stürgkh konnte also nur erklären, daß er den Ausgleich nach Kräften fördern wolle. Das war den Obstruktionsisten sehr recht, weil sie mit der Begründung, es sei ihnen nicht recht, ihr Zerstörungswerk fortsetzen konnten. Sie verhinderten die Erledigung des Budgetprovisoriums und erzwangen die Schließung des Parlaments.

Die Verantwortung für das kleine absolutistische Zwischenspiel, das nun begonnen hat, haben die tschechischen Obstruktionsisten nicht allein zu tragen. Regierung und Majorität sind ihre Mitschuldigen. Sie haben nicht den Versuch gemacht, die Obstruktion niederzuringen, obwohl dieser Versuch diesmal um so aussichtsreicher und notwendiger gewesen wäre, als die Obstruktionsisten sich die Sache sehr leicht machten. Sie zogen die Verhandlungen des Hauses nicht in die Länge, indem sie die Möglichkeiten, die die Geschäftsordnung der Obstruktion läßt, nach Kräften ausnützten, sondern indem sie sich einfach über die Geschäftsordnung hinwegsetzten. Ein halbwegs energischer Präsident hätte diese Obstruktion mit Leichtigkeit bändigen können, aber Dr. Sylvester ließ sie, von ein paar schlichteren Ermahnungen abgesehen, siegen, wie sie wollte. Und die sogenannten Arbeitsparteien hatten gegen eine solche Art des Präsidiums nichts einzuwenden. Was die Obstruktion nicht leistete, das leisteten sie. Ihre Passivität erst machte es der Regierung möglich, das Parlament mit einer nachlässigen Handbewegung beiseite zu schieben, um für ihren lieben § 14 Raum zu bekommen.

Die arbeitende Bevölkerung wird diesmal durch die absolutistische Unterbrechung der Parlamentsarbeiten nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich geschädigt. Vor ein paar Tagen hat der Budgetauschuss, natürlich gegen den heftigsten Widerstand der Nationalverbändler und insbesondere der Christlichsozialen, einen sozialdemokratischen Antrag angenommen, nach dem der Staat zu den gewerkschaftlichen Arbeitslosenunterstützungen einen Zuschuß von zwei Millionen zu leisten hätte. Dieser Beschluß, durch den zum erstenmal in unserem Parlament anerkannt worden ist, daß der Staat den Arbeitslosen helfen muß, ist nun hinfällig geworden, er hat nur mehr geschichtliche Bedeutung. Umsonst hat auch der Budgetauschuss — selbstverständlich wieder auf Antrag der Sozialdemokraten — beschlossen, im Budgetprovisorium die Mittel für die Erfüllung einiger wichtiger Forderungen der Eisenbahner zu bewilligen. Auch zwei andere wichtige Gesetze konnten infolge der Reichsratsvertagung im Plenum nicht mehr erledigt werden: ein Gesetz, das den Häusern und Kleinbauern die Befreiung von der Hauszinssteuer gebracht hätte, und ein anderes Gesetz, das, durch die Ermäßigung der Hauszinssteuer und durch Erleichterung der Steuerbegünstigungen für Neubauten bis zum Jahre 1920, die Bautätigkeit gehoben, die Arbeitslosigkeit im Baugewerbe gemildert und dem Wohnungswunder Schranken gesetzt hätte. So sind, dank dem einträchtigen Zusammenwirken der Obstruktion, der Arbeitsparteien und der Regierung wieder mehrere wertvolle Reformen auf die lange Bank geschoben, wenn nicht gar vereitelt worden. Nur der Sozialversicherungsausgleich, der für permanenten Markt ist, bleibt von der Verlegung des Reichsrates unberührt. Aber auch seine Arbeiten stört der nationale Streit: die Arbeiterschaft muß auf die Alters- und Invalidenversicherung, die Witwen- und Waisenversorgung warten, weil sich die bürgerlichen Parteien nicht über die weltberühmte Frage einigen können, in welcher Sprache die Unfallversicherungsanstalten und Invalidenrentenanstalten ihre Entscheidungen ausfertigen sollen!

Der Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten hat in einem Manifest an die Arbeiterschaft die Bedeutung der Parlamentsvertagung klargestellt, ihre Gründe aufgezeigt und die Verantwortlichkeit festgestellt. Er erhebt aufs neue die Forderung nach einer Geschäftsordnungsreform, die die trivialen Obstruktionen unmöglich machen soll und die eben darum von den bürgerlichen Parteien bisher nicht beschloffen worden ist, trotzdem seit dem Herbst des Jahres 1912 ein im Geschäftsordnungs-ausschuss vereinbarter Entwurf, der die nicht der Regierung, nur dem Parlament schädlichen Zugobstruktionen unmöglich machen würde, auf dem Tisch des Hauses liegt. Der Reichstag wird vermutlich sechs Wochen verlagert bleiben. Während dieser Zeit werden einige Landtage tagen. Die Regierung war so vorsichtig, nur jene einzuberufen, in denen es voraussichtlich nicht gar zu skandalös zugehen wird. Das größte Interesse wendet sich dem, übrigens bereits verfallenen galizischen Landtag zu, der, jetzt endlich die Wahlreform, überhaupt den polnisch-tschechischen Ausgleich fertigen soll.

Christlichsozialer Wahlschwindel.

Ein großes Schlaglicht hat auf die wachsenden der Christlichsozialen in Wien eine Verantwörtung vor dem Leopoldstädter Straftribunal geworfen. Ein Bezirksvorsteher, sein Stellvertreter und ein Beisitzer hatten sich wegen Beamtenbeleidigung zu verantworten. Sie hatten den Schuldiener einer städtischen Mädchenschule, die bei der letzten Reichsratswahl als Wahllokal benutzt worden war, als den „ärgsten Wahlschwindler vom ganzen Bezirk“ bezeichnet. Die Beschuldigten hatten den Schuldiener, welcher der Christlichsozialen Partei angehört, beobachtet, wie er zahlreiche Wähler anhielt und deren Stimmenzettel öffnete, auch die Wähler mit in seine Dienstwohnung nahm. Der Ausgang des Prozesses interessiert weniger, als die Beweisführung. Durch einen Zeugen, den Anstreichermeister Friedrich Guth, wurde nämlich ein großzügiger Wahl-

schwindel der Christlichsozialen aufgedeckt. Trotz der Mahnung des Richters, der Zeuge möge sich durch seine Angaben nicht strafbar machen, sagte Guth aus, er wolle nur die Wahrheit sagen und sähe deshalb auch einem Strafverfahren mit Ruhe entgegen. Dann erklärte der Zeuge, er sei im Jahre 1911, als Dr. Kienböck für den zweiten Bezirk kandidierte, von den Christlichsozialen als Wahlschwindler bestellt worden. Er habe aber nicht nur bei dieser, sondern auch bei allen anderen Wahlen für die Christlichsozialen gearbeitet. Im Jahre 1911 sei er von einem Magistratsbeamten in ein Amtszimmer geführt worden, in dem eine längere Reihe Schachteln mit unbestellbaren Wählerlegitimationen standen. Der Beamte sagte, indem er auf die Legitimationen zeigte: „So, Guth, das ist Ihr Material“. Guth nahm sich etwa 500 bis 800 dieser Legitimationen von nicht auffindbaren Wählern und warb dann Leute an, welche für die un-auffindbaren Wähler die Stimme abgaben. Ein solcher Mann habe von ihm (Guth) für den Wahltag zehn Kronen erhalten. Gegen diesen Lohn habe der Mann natürlich öfter bei den verschiedenen Sektionen wählen gehen müssen. Einige der Leute seien auf diese Weise 14 bis 16 mal zur Wahl gegangen. Er (Zeuge) sei trotzdem auf seine Rechnung gekommen, da er zur Durchführung dieser Wahl 2500 Kronen von der Christlichsozialen Partei erhalten habe. Alle Schuldiener seien in vertraulicher Sitzung der Christlichsozialen Partei von dieser Tätigkeit sogar soweit instruiert gewesen, daß sie einen Notausgang bereitzuhalten hatten, falls einer der Wahlschwindler ertappt wurde. Der Zeuge legte noch zur Befräftigung seiner Behauptungen zwei Pakete von unbestellten Legitimationen vor, die ihm von sozialdemokratischen Agitatoren abgenommen und die später einem der Angeklagten wieder eingehändigt worden waren.

Diese Befundungen erregen in Wien nicht geringes Aufsehen. In der Urteilsbegründung — das Urteil fiel trotz der haarsträubenden Befundungen für die Verklagten ungünstig aus, da für eine Amtsherebeleidigung der Wahrheitsbeweis nicht zulässig ist — bemerkte selbst der vorsitzende Richter, daß die Aussage des Zeugen Guth von solcher Art sei, daß man über ein derartiges Vorgehen einfach sprachlos sei und sich an den Kopf fassen müsse.

Die Sattgefressenen und die Hungernden. Wir lesen:

„... Frau Bürgermeister Weiskirchner trug eine Charitäre Librettoilette mit schönem Fobelbejaß mit einer gleichfarbigen Tüllcasaque, die reich mit schönen Perlenstickereien bedeckt war. Die Schleppe war einmal gerafft und fiel in edlen Falten herab. Brillantenschmuck vervollständigte die ebenso schöne wie geschmackvolle Toilette.“

Dagegen wird in der „Arbeiter-Zeitung“ über das Großstadtleid der „bestverwalteten Stadt“ folgendes Bild gezeichnet: Die furchtbare Elendsstatistik veröffentlichte Woche der Wiener Wärmestubenverein. Aus ihr geht hervor, daß in diesen Tagen der größten Kälte 5000 Wiener Kinder täglich kein anderes Mittagessen hatten als eine Schale Suppe und ein Stück Brot, aus ihr geht weiter hervor, daß allnächtlich 700 Menschen nur einen Sighat als „Obdach“ haben. Schweißige Zustände das, die das christliche und das soziale Wien im wahren Lichte zeigen. Hier die Ziffern. Die sechs Wärmestuben des Wiener Wärmestuben- und Wohltätigkeitsvereines wiesen in der letzten Zeit einen geradezu massenhaften Besuch auf. Die schlechtesten Witterungsverhältnisse bringen es mit sich, daß an Arbeitslosen und an Unterstandlosen in der letzten Woche um 7000 mehr als in der Woche vorher dieses schützende Asyl aufgesucht haben. Es sind insgesamt 78.819 Personen, unter ihnen 13.026 Frauen und 36.836 Kinder. Des Nachts fanden in den fünf geöffneten Wärmestuben 4742 Personen, unter ihnen 370 von der Polizei überstellte, ein Obdach. Alle wurden mit Suppe und Brot betieft. Der Gesamtbesuch der Wärmestuben seit Eröffnung (15. November) beläuft sich des Tages auf 612.026, also mehr als eine halbe Million, des Nachts auf 35.691 Personen. Aber der sattgefressenen Brut geniert dieses Elend nicht im geringsten!

Politik und Geschäft. In welchem Maße die moderne Politik dem Geschäft dient, und das Geschäft von der Politik abhängt, geht aus einem recht charakteristischen Fall deutlich hervor. Die serbische Regierung hat, wie wir bereits berichteten, an die französischen Stahlwerke einen Auftrag von 1650 Waggons Eisenbahnerbaumaterial vergeben. Die französischen Werke haben gemäß den Abmachungen, die die Mitglieder des internationalen Schienenhydrikats untereinander getroffen haben, höhere Preise gestellt als die österreichischen Fabrikanten. Trotzdem fielen die Aufträge ihnen zu. Als Grund dafür wird die in Serbien herrschende politische Stimmung angeführt.

Die Politik wird hier also direkt zu einem Faktor auf dem Weltmarkt. Daraus folgt auch umgekehrt, daß die „guten Beziehungen“, die einige Staaten mit den anderen pflegen, im Interesse ihres gemeinsamen Verkehrs liegen. Die französischen Werke sind auch in das internationale Schienenhydrikat mit der Bedingung eingetreten, daß ihnen die Aufträge zufallen müssen, die ihnen trotz der von ihnen geforderten höheren Preise übertragen werden. Sie wollen also die Vorteile, die sie aus der Politik Frankreichs ziehen, nicht mit den anderen Werken teilen. Der „Temps“ ist in den letzten Tagen sehr mit Russland unzufrieden, das angeblich in Deutschland und England höhere Bestellungen als in Frankreich gemacht habe. Er fordert, daß Russland die französische Freundschaft ebenso mit barm Gelde bezahle, wie Frankreich ihm bereitwillig seine Kapitalien zur Verfügung stelle. Politik und Geschäft sind also heute völlig zusammengewachsen. . .

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

Ausland.

Deutsches Reich.

Der Schlaf der Lokomotivführer. Im „Zentralblatt für Gewerbehygiene“, Berlin, Jännerheft 1914, bespricht Dr. Wilhelm Sternberg (Berlin) die Schlafmöglichkeit der Lokomotivbeamten. „Gemeinhin“, so schreibt Sternberg, „besteht die Annahme, die Lokomotivführer hätten 18 Stunden Dienst und 6 Stunden Ruhe, so daß sie genügend Zeit hätten, sich auszuruhen. Allein für den Schlaf kommt es eben doch nicht bloß auf die Zeitdauer der Ruhe an, sondern auch auf die zeitlichen Besonderheiten dieses Dienstes. So ist es dem Lokomotivführer nicht möglich, wenn er nachts seinen Dienst antreten soll, gewissermaßen vorzu zu schlafen. Das einzige Mittel, dessen er sich zu diesem Zweck bedient, besteht darin, daß er sich recht voll ist, um sich künstlich Schlaf zu machen. Und dieser Kunstgriff, um Schlaf zu machen, der in der praktischen Medizin bisher gar nicht angewendet worden ist, hilft tatsächlich über den Mangel an Schlafbedürfnis hinweg.“

Die Lokomotivbeamten, die nachts fahren müssen, geben ausnahmslos zu, daß sie ihren Dienst viel leichter bewältigen könnten, wenn sie nur wenigstens eine Stunde Zeit hätten zum Schlafen, und zwar gerade in der Zeitdauer etwa zwischen 1 und 3 Uhr nachts. Dann würden sie in der kompliziertesten Stellung schlafen und wären dann doch erfrischt. Das scheint eine wahrhaft kritische Zeit zu sein. Dann müssen die Beamten stark rauchen, und dann pflegen sie auch auf der Maschine während der Fahrt sich kalt zu waschen.

Optimal ist der Dienst frühmorgens beendet, so daß der Lokomotivführer am frühen Morgen nach Hause geht, um sich auszuruhen. Allein am Tage kann man nicht so fest und so lange schlafen. Diese Beobachtung habe ich an vielen Beamten gemacht, die sonst über einen gesunden Schlaf verfügen, über einen so festen, daß man, wie sie sich ausdrücken, die Wohnung bequem ausräumen könnte, ohne daß sie es merken. Selbst den Becker hören diese Beamten nicht, wenn sie abends heimkehrend im eigenen Bett einmal ihre Nachtruhe halten können, so daß sie sich auf ihre Frau verlassen müssen zum Beden morgens für den Frühdienst. Und dennoch können sie am Tage nicht schlafen, wenn sie ermüdet heimkehren.

Zugegeben schon, daß jeder gesunde Mann mit Leichtigkeit eine schlaflose Nacht unbeschadet seiner Gesundheit öfters verbringen kann, um dennoch seiner gewohnten Beschäftigung früh wieder nachzugehen, so ist dagegen doch zu bedenken, daß der Beruf des Lokomotivführers regelmäßig mehrmals im Monat oder in der Woche die Schlaflosigkeit der Nacht erfordert, und zwar zur unausgesetzten anstrengenden Kopfarbeit, so daß sich Schädigungen aller Art herausstellen können, namentlich dann, wenn der Lokomotivführer älter wird. Daher verdient auch aus diesem Grund der Lokomotivbeamte mehr als manch anderer Beamter besondere Berücksichtigung in der Gewerbehygiene. Jedenfalls muß die Gewerbehygiene die Forderung unterstützen, daß die Nachtarbeit des Lokomotivbeamten von den Behörden ebenso höher zu bewerten ist, wie tatsächlich schon die Nachtarbeit im Postdienst von den Behörden erheblich höher eingeschätzt wird.“

Belgien.

Der Skandal im Verkehrswesen. Die ständige Unordnung im belgischen Verkehrswesen ist so arg geworden, daß man einfach nicht weiter kann. Handel und Industrie stoßen, weil der Verkehr infolge des schlechten und ungenügenden Beförderungsmaterials, der elenden Zustände der Bahnhöfe, nicht zuletzt des unzureichenden Personals, sozusagen auf allen Linien förmlich gelähmt ist und die Waren sich in den Depots und Magazinen stauen. Die Folgen dieses Zustandes zeigen sich auch noch in anderer Weise! In den Gruben von Courcelles-Nord wurden gestern dreitausend Arbeiter heimgeschickt, weil kein Platz mehr für die Vergung neuer Kohle ist. Statt der benötigten zweihundert Waggons hat die Eisenbahnverwaltung ganze vierzehn zur Verfügung gestellt. Und die geförderte Kohle bleibt liegen. In Ans im Vältlicher Kohlenrevier hat man fünftausend Arbeiter nach Hause geschickt, weil die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage war, für die Beförderung der Kohle zu sorgen! So fügt die Unfähigkeit und Schlamerei der Verwaltung in dem ohnehin trübseligen wirtschaftlichen Zustand der Arbeiterschaft noch neues Elend zu dem schon bestehenden. Auch die Metallindustrie ist durch das Verkehrsleiden gleich der Kohlenindustrie in Mitleidenschaft gezogen. In der Hafenstadt Antwerpen, dem wirtschaftlichen Brennpunkt Belgiens, sind die Kaais und Lagerräume mit Waren überfüllt, die der Beförderung harren.

England.

Die Deportation der Führer der südafrikanischen Arbeiterschaft. Der Staat steht mit allen seinen Machtmitteln überall dem Kapital zur Verfügung. Beim letzten Streit in Südafrika hat sich aber die englische Regierung ein Stück geleistet, das nicht bald übertroffen werden kann. Sie hat die Führer der Arbeiter nach England abgeschoben. Ueber diese Deportation der südafrikanischen Arbeiterführer liest man in bürgerlichen Blättern, die es mit Behagen wiedergeben, daß, um sie sicher zu machen, ihnen bei der Besteigung des Zuges in Johannesburg gesagt wurde, man wolle sie nach Natal bringen, bis die Unruhen vorbei seien. Die Führer zu den Eisenbahnwagen waren fest verschlossen und die Fenster mit Brettern vernagelt. Als der Zug endlich hielt, befanden sie sich in Durban. Auf ein Schiff gebracht, wurde ihnen endlich mitgeteilt, daß sie geradewegs nach England importiert werden würden, ohne unterwegs anzuhalten. Die zwangsweise Abgeschobenen hatten nichts weiter bei sich als eine Handtasche. Die Behörde ließ je ein Tag- und ein Nachtkleid und ein Paar Strümpfe bringen, und der Kapitän erhielt für jeden von ihnen 3 Pfund Sterling mit der Anweisung, ihnen das Geld bei Ankunft in England auszuhandigen. Darauf ging der Dampfer in See, hielt aber zwei Meilen vor der Grenze, um einen Rechtsanwalt an Bord zu nehmen, welchem die Deportierten Vollmachten zur Erledigung ihrer persönlichen Angelegenheiten in Südafrika geben konnten. Nachdem dies geschehen war, wurde ihnen noch anderthalb Stunden Zeit gegeben, um an ihre Familie zu schreiben, worauf das Schiff seine Reise nach England ohne weiteren Aufenthalt fortsetzte. Welche Wirkungen dieser Akt der Brutalität innerhalb der Arbeiterschaft zeitigen wird, bleibt noch abzuwarten.

Aus dem Gerichtssaal.

Rentenerhöhung. Emanuel Daska erlitt am 15. November 1912 in der Station Bauda der k. k. Staatsbahnen einen Unfall. Er hatte am genannten Tage Koksöfen zu überwachen, die behufs Austrocknens der neuangeworfenen Bahnhofslokalitäten aufgestellt waren. Durch die ausströmenden Gase wurde Daska betäubt und stürzte, als er, schon halb benommen, das Fenster des Raumes, in dem die Öfen aufgestellt waren, öffnen wollte, ohnmächtig zusammen. Im Sturz erlitt er Rippenbrüche, Kopfverletzungen und eine schwere Verletzung der linken Hüfte. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hatte den Unfall anerkannt und nach Einstellung des Heilverfahrens Daska eine 30prozentige Rente monatlicher 21 Kr. zuerkannt. Gegen diese Bemessung brachte Daska durch Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht ein, in der er ausführt, daß er durch die Folgen des Unfalles in einem höheren Grade in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt sei.

Bei der am 23. Dezember 1913 vor dem Schiedsgericht durchgeführten Verhandlung räumte der Sachverständige Professor Dr. Siegmund Erben ein, daß die Erwerbsfähigkeit Daskas als in einem höheren Grade beeinträchtigt angesehen werden müsse und schätzte die durch den Unfall hervorgerufene Einbuße mit circa 60 bis 66 2/3 Prozent. Die Unfallversicherungsanstalt erklärte sich hierauf bereit, im Vergleichsweg dem Kläger die dieser Einbuße entsprechende 40prozentige Rente zu bezahlen. Es kam hierauf ein Vergleich zustande, in welchem sich die Unfallversicherungsanstalt verpflichtete, dem Kläger eine 40prozentige Rente, ferner die Nachzahlung der Rente für die ganze Zeit, da Daska zu wenig Rente bezogen hat, sowie die Projektkosten zu bezahlen.

Streiflichter.

Ein Jubiläum. Dieser Tage vollzieht sich in aller Stille ein Jubiläum, an dem wir — wie abhold wir auch sonst derartigen meist konventionellen Gedenktagen gegenüberstehen — nicht vorbeigehen können, ohne davon Notiz zu nehmen. Abgeordneter Genosse Rudolf Müller ist nämlich dieser Tage fünfzig Jahre alt geworden. Den organisierten Eisenbahnern Oesterreichs und allen, die mit der Arbeiterbewegung dieses Reiches vertraut sind, braucht man wohl nicht erst zu sagen, daß diese fünf Jahrzehnte Lebensgang, auf die unser Freund Müller nun zurückblicken kann, über ein rein persönliches Schicksal hinausreichen, denn wohl gut die Hälfte dieser Lebenszeit hat Genosse Müller als waderer Kämpfer und nimmermüder Pfadfinder der großen Sache des ringenden Proletariats gewidmet. In der Zeit des tiefsten Indifferentismus und der dunkelsten Reaktion, die die Verkehrsbediensteten Oesterreichs in Schach und Bann hielten, stand Genosse Rudolf Müller als Erwecker an deren Wiege, und zeigte ihnen den Weg zur Organisation und zum proletarischen Klassenbewußtsein. Und seit den drangvollen Tagen, wo viel Tatkraft und Mut dazu gehörte, organisatorische Werbearbeit zu leisten, steht Genosse Müller mit an leitender Stelle jener aus kleinen Anfängen hervorgegangenen Organisation, an deren Werdegang und Erfolgen er regen Anteil hat. Wenn heute Genosse Müller ein wenig rückwärtend inne hält, so tun wir es mit ihm. Schon fünfzig Jahre? Das wäre ja fast die Zeit, wo man sonst die Dinge und Geschehnisse mit ein wenig philosophischer Abgemessenheit zu werten geneigt ist. Aber unser Freund Müller hat sich trotz seines „Fünfzigers“ ein gutes Stück jener frischen Jugend bewahrt, die alles Sein mit klarem Lichte übergolbet und die allem Scharfsinnstreiben nach einem Zukunftsideal Schwungkraft und Inhaft verleiht. Und in dieser Frische und Lebendigkeit wollen wir unseren Freund Müller, den Jubilar noch lange, lange kämpfend in unserer Mitte sehen!

Arbeitermord in der Südbahnwerkstätte. Donnerstag den 5. d. M. früh hat sich in der Wiener Werkstätte der Südbahn ein gräßlicher Unfall ereignet. Der 32 Jahre alte Spengler Josef Arbinger arbeitete, auf der Erde kriechend, unter einem Wagen, als andere Wagen angefahren wurden. Der Wagen, unter dem Arbinger mehr lag als sah, wurde weitergeschoben und da zwischen dem Erdboden und den unteren Eisenreifen des Wagens, die fast bis zum Erdboden reichen, nur ein geringer Zwischenraum ist, erlitt Arbinger, der von den unteren Eisenreifen des Wagens vorwärtsgeschleudert wurde, schwere Verletzungen am Brustkorb und am Kreuz sowie innere Verletzungen.

Die Ursache dieses schweren Unfalles ist nichts anderes als die grenzenlose Sparwit der Südbahn und auffallender Mangel an Gewissenhaftigkeit von zwei höheren Beamten.

In der Südbahnwerkstätte gibt es drei Geleise. Naturgemäß muß jeder Eisenbahnwagen, der repariert wird, auf einem Geleise stehen. Es besteht nun die im Interesse der Sicherheit der Arbeiter getroffene Vorschrift, daß Reparaturen nur auf dem Geleise 1 vorgenommen werden dürfen. Auf dem Geleise 2 darf nur gearbeitet werden, wenn das dringend notwendig ist, und auch dann müssen die Wagen vor Bewegung dadurch geschützt werden, daß eine Signalflechte aufgestellt wird, die verhindert, daß ein anderer Wagen zu- oder weggeschoben wird. Das Geleise 3 ist das eigentliche Verschubgeleise und auf ihm gibt es erklärlicherweise fast immer Bewegung. Deshalb besteht das strenge Verbot, auf diesem Geleise zu arbeiten; nicht einmal bei Aufstellung der Signalflechte ist die Arbeit erlaubt.

Trotzdem arbeitete Arbinger auf dem Geleise 3, auf dem immer Verschubarbeit verrichtet wird. Der Südbahnverwaltung und den Beamten, die nur an den möglichst großen Reingewinn der Bahn und nicht an die Sicherheit der Arbeiter denken, erschien es bequemer, auch Arbeiten auf diesem Geleise vornehmen zu lassen. Einwendungen, die einschuldiger des Arbeitermordes gewöhnlich machen könnten, sind im gestrigen Falle unmöglich, denn nicht aus eigenem Antrieb arbeitete Arbinger auf dem gefährlichen Geleise, und die Umstände waren auch so, daß er Maßnahmen zur Sicherung seines Lebens gar nicht selbst treffen oder verlangen konnte.

Es war eine Arbeit eigener Art, die er verrichtete. Vor etwa einem halben Jahr wurde nämlich eine „Reform“ des Affordsystems in der Südbahnreparaturwerkstätte vorgenommen. Wenn ein Wagen in die Werkstätte kommt, um repariert zu werden, muß er natürlich in allen seinen Teilen gründlich untersucht werden. Früher nahmen diese Untersuchungen die Arbeiter vor und jeder Arbeiter, der untersuchte, hatte auch die Reparatur des betreffenden Teiles zu besorgen. Da die Untersuchung Arbeit gibt, die manchmal sehr zeitraubend ist, mußte der Arbeiter natürlich auch für die Untersuchung bezahlt werden. Das geschah in der Art, daß man einen Durchschnittsaffordlohn zahlte, also denselben Lohn, gleichgültig, ob außer der Untersuchung auch noch eine größere oder eine kleinere Reparatur vorzunehmen war. Die Reform bestand nun darin, daß man die Untersuchungen den Werkführern übertrug und

die Arbeiter nur das zu reparieren hatten, was die Werkführer anordneten. Der Affordlohn blieb aber derselbe. Da nun früher Reparaturen mit viel und solche mit wenig Arbeit einander ablösten, kamen die Arbeiter zu einem halbwegs entsprechenden Verdienst. Die „Reform“ bestand aber darin, daß die Arbeiter denselben Lohn nur für die zeitraubendste Arbeit bekamen, so daß sie nicht auskommen konnten. Die „Reform“ hat das Einkommen der Arbeiter um etwa 40 Prozent verringert. Die Arbeiter mußten also eine Erhöhung der Affordsätze begehren. Die maßgebenden Herren willigten aber nicht ein, sondern wollten sich zuerst „überzeugen“, ob die Arbeiter wirklich nicht mehr Arbeit zusammenbringen, also wirklich eine Erhöhung der Affordsätze brauchen. Es werden nun Probearbeiten gemacht. Ein Arbeiter wird gerufen, es wird ihm eine bestimmte Arbeit aufgetragen und daneben stehen zwei Ingenieure mit der Uhr in der Hand, um zu kontrollieren, wieviel Zeit der Arbeiter, ohne daß er schnaufen kann, zur Fertigstellung einer bestimmten Arbeit braucht. Für jede Art der Reparaturen nimmt man Proben mit mehreren Arbeitern vor. Nach diesen Proben wollen die Herren untersuchen, ob wirklich eine Erhöhung der Affordsätze notwendig ist.

Am Donnerstag den 5. d. M. früh wurde nun dem Spengler Arbinger aufgetragen, den Abort eines Wagens zu reparieren, und er kroch unter den Wagen auf dem Geleise 3. Als Beobachter mit der Uhr in der Hand standen neben dem Wagen der Maschinenoberkommissar Oskar Löwy und der Ingenieur Winkelmann. Da es sehr kalt war, wechselten diese beiden ob. Einer war immer weit weg, um sich irgendwo zu wärmen. Die beiden Ingenieure, über deren Auftrag und unter deren strenger Aufsicht Arbinger unter dem Wagen zu arbeiten hatte, haben aber nicht die geringste Vorsorge getroffen, daß nicht, während er unter dem Wagen liegt, ein anderer Wagen angefahren werde. Die einfachste Maßnahme, um so Arbinger vor einem Unfall zu schützen, ist also ausgeblieben: die Signalflechte war nicht aufgestellt, trotzdem es die erste Pflicht der beiden Ingenieure gewesen wäre, das zu veranlassen, wenn sie schon geglaubt haben, daß sie die Vorschrift übertreten und auch auf dem für die Arbeit verbotenen Geleise 3 arbeiten lassen müssen.

Es ist also klar, daß der so schrecklich zugerichtete Arbinger nicht das geringste Verschulden an seinem Unglück hat. Nichtsdestoweniger hatte der Werkstättenchef v. Barton den Mut, dem Arzt der Rettungsgesellschaft, die den Verletzten ins Wiedener Spital brachte, zu sagen: „Fremdes Verschulden liegt nicht vor!“ Das soll heißen: „Arbinger hat das Unglück selber verschuldet!“ Man muß den Herrn bewundern, daß er sich traut, solche Urteile abzugeben. Soffentlich wird die Meinung des Herrn v. Barton nicht auch für die Staatsanwaltschaft und für die Generalinspektion der Eisenbahnen maßgebend sein.

Das Unglück, das ihren Kollegen Arbinger getroffen hat, hat natürlich unter den Arbeitern der Südbahnwerkstätte große Erregung hervorgerufen, zumal da es nicht eine gewöhnliche Begleiterscheinung der gefährlichen Bahnarbeit ist, sondern seine Ursache in aufreizender Sparwit der Bahnverwaltung und in entsetzlicher Sorglosigkeit der beiden Ingenieure hat, denen die Ersparnisse der Bahn wichtiger sind als das Leben des Menschen.

Der aufregende Vorfall hat die Arbeiter der Südbahnwerkstätte veranlaßt, abends sofort eine Versammlung in den Eisenjalen abzuhalten, um gegen den leichtfertigen und gewissenlosen Vorgang einmütigen und entschiedenen Protest zu erheben. Die Versammlung, in der seitens der Zentrale die Genossen Dusek und Swoboda und auch Abgeordneter Genosse Bilzer anwesend waren, beschloß, die Vertrauensmänner zu beauftragen, diesen Protest der Werkstättenleitung am Freitag um 1/10 Uhr vormittags zu unterbreiten und die Vertrauensmänner auch dadurch zu unterstützen, die Arbeit um diese Zeit solidarisch einzustellen und die Vertrauensmänner demonstriativ bis zur Werkstättenleitung zu begleiten.

Die am Freitag erfolgte Demonstration vollzog sich in mustergültiger Ordnung.

Raubüberfälle auf Eisenbahnzüge. Am Samstag den 31. Jänner hatte um 3 Uhr nachmittags der Personenzug Nr. 8 der Kaschau-Oderberger Bahn, dem ein Personenzug mit der Aufschrift „Postabteilung“ angehängt war, die Station Gsaca verlassen, um die nächste Station Mosty zu erreichen. In dem als Postwagen verwendeten Personenzug dritter Klasse war der Oberkondukteur Franz Ivanovszky damit beschäftigt, die Postsendungen zu bearbeiten, als durch die Verbindungstür des Wagens zwei Unbekannte eindringen. Der Oberkondukteur rief: „Was wollt ihr?“ und als Antwort begannen die beiden Räuber aus vorgehaltenen Revolvern auf ihn zu schießen, worauf einer ihm eine Drahtschlinge um den Hals warf. Inzwischen hatte der schwerverletzte im letzten Augenblick die Kollene ergriffen und dadurch den Zug zum Stehen gebracht. Die Räuber bemächtigten sich einiger Banknoten, die vor dem Beamten gelegen waren, und flohen. Die erschreckten Passagiere blieben in ihren Abteilungen, aber drei beherzte Bahnbedienstete verfolgten die beiden Räuber, die zahlreiche Schüsse auf ihre Verfolger abgaben und, als sie bemerkten, daß es ihnen dennoch nicht gelingen würde, zu entkommen, sich selbst Kugeln in den Kopf jagten, um der Strafe zu entgehen. Einer der Räuber verstarb bald darauf, der andere, der schwer verletzt ist, wurde mit dem lebensgefährlich verletzten Oberkondukteur Ivanovszky in das Krankenhaus in Reichen gebracht und als Untersuchungsgefangener erklärt. Er konnte bereits einbrennen werden. Der schwerverletzte Räuber gab beim Verhör an, er heiße Eduard Viska und sei Wagenverleiher in der Station Karwin, der Selbstmörder aber sei sein Bruder Florian Viska, Telegraphist der Station Karwin, und dieser habe ihn zu dem verbrecherischen Überfall verleitet, weil er wußte, daß der Postwagen Samstag Lohngehälter der Bahnbediensteten der Kaschau-Oderberger Bahn in der Höhe von mindestens 30.000 Kr. führe, deren Verteilung der Oberkondukteur Ivanovszky zu besorgen hatte. Florian habe mit einem Nachschlüssel die Wagentür geöffnet und er sei es auch gewesen, der die verhängnisvollen Schüsse auf den Oberkondukteur abgab, während Eduard Viska nur die Schlinge geworfen habe. Im Besitz des Verbrechers fand man eine neue Geldtasche, die wohl zur Aufnahme der Beute bestimmt war und 244 Kr. enthielt, über deren Herkunft der Räuber keine Auskunft geben konnte.

Ein zweiter Raubanfall wurde zwischen Bingerbrück und Saarbrücken in der Nähe von Oberstein in dem Personenzug Nr. 312 auf einen Kesseln verübt. Gleich hinter der Station Raßhollenbach wurde der Zug durch die

Notbremse zum Halten gebracht. In diesem Augenblick entsprang dem Zug eine männliche Gestalt, die den Bergen zuschriebe. Bei der Unterjagung des Zuges fand man in einem Wagen der zweiten Klasse einen bewußtlosen Mann mit zwei Schußwunden in der Brust. Er wurde sofort ins Spital von Oberstein gebracht. Der Wagen, der inzwischen nach Bingerbrück zurückgekommen war, ist von der Staatsanwaltschaft Saarbrücken zur Untersuchung dort hin beordert worden. Von dem Täter fehlt jede Spur. Der Ueberfallene heißt Albert Schlichtel und wohnt in Berlin-Schöneberg. Er erzählt, daß er in Kreuznach eingestiegen sei mit einem Billet zweiter Klasse nach Oberstein. Hinter der Station Bixbach sei, als sich der Zug in voller Fahrt befand, ein nicht mehr ganz junger barlatter Mann aufgesprungen und sofort auf ihn losgesprungen mit dem Ausruf: „Tasche auf!“ Im selben Augenblick hätten schon zwei Schüsse gekracht, und er sei zu Boden gesunken; er hätte sich jedoch wieder aufgerichtet und sei imstande gewesen, die Kollene zu ziehen. Die Schöneberger Polizei beschäftigte sich mit dem Fall.

Aus den Amtsblättern.

K. k. Nordbahndirektion.

Wien, am 13. Jänner 1914.

Erlaß Nr. 89.

An alle Organe.
Personalien.

(Inhalt: Anrechnung von Taglohnendienstzeit zur Provisionsbemessung.)

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlaß vom 14. Dezember 1913, Z. 40.987/5 folgendes verfügt:

„Ueber Antrag des Ausschusses des Provisionsinstituts für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen findet sich das Eisenbahnministerium bestimmt, ausnahmsweise zu gestatten, daß allen Mitgliedern des Provisionsinstituts, welche früher im Dienst der Kaiser Ferdinand-Nordbahn gestanden sind, sofern sie eine durchwegs zufriedenstellende Dienstleistung aufweisen, über ihre Ansuchen die Anrechnung der ganzen bisher noch nicht angerechneten Taglohnendienstzeit abzüglich eines Karenzjahres oder die Anrechnung eines Teiles dieser Dienstzeit gegen Entrichtung der statutarischen doppelten Nachzahlungsgebühr bewilligt werde.“

Hiezu wird bemerkt, daß sich diese Begünstigung nicht bloß auf die derzeitigen Mitglieder des Provisionsinstituts beschränkt, sondern auch für die im Zukunft beitretenden gilt — selbstverständlich vorausgesetzt, daß es sich um einen bereits im Dienste der k. k. N. B. gestandenen Bediensteten handelt — und daß sie auch nicht an die Bedingung einer fünfjährigen Teilnahmzeit am Provisionsinstitut (§ 4, Punkt 1, des Provisionsinstituts) geknüpft ist.

Der k. k. Direktor:
(Unterschrift unleserlich.)

Erlaß wegen Ausschreibung von freien Bahnwärterposten.

An alle k. k. Bahnabteilungen und k. k. Bahnerhaltungssektionen der k. k. Nordbahn.
Inhalt: Bahnwärterpostenausschreibungen.

In der Sektion Unterbeamte und Diener wurde gelegentlich der letzten Personalkommissionssitzung darüber Klage geführt, daß die Ausschreibungstermine für die Besetzung der Bahnwärterposten zu kurz bemessen werden, so daß es oft vorläme, daß der Termin bereits verstrichen sei, bevor der eine oder andere Bahnwärter von der Ausschreibung Kenntnis erlangt, und daß Bahnwärter, welche eine Naturalwohnung innehaben, regelmäßig von der Bewerbung um einen freien Posten ausgeschlossen würden.

Wenn auch eine allgemeine Ausschreibung aller Bahnwärterposten im ganzen Direktionsbezirk nicht beabsichtigt wird, so sind dennoch freie Posten innerhalb des Bahnabteilungsbereiches in entsprechender Weise bekanntzugeben.

Die Anmeldestermine sind mit mindestens acht Tagen festzusetzen. Auch ist den Bahnmeistern vorzuschreiben, an welchem Tag die Bekanntgabe der freien Posten zu erfolgen hat; von diesem Tag an ist der Anmeldestermin zu berechnen.

Es hat als Grundfatz zu gelten, daß jedem Bahnwärter die Bewerbung um jeden Posten freisteht. Es ist daher unzulässig, Bahnwärter mit Naturalwohnung aus diesem Grunde von der Bewerbung prinzipiell auszuschließen.

Von der k. k. Nordbahndirektion:
(Unterschrift unleserlich.)

Korrespondenzen.

Willing. Wir werden um Aufnahme folgender Korrespondenz ersucht: Am 28. Jänner d. J. hat sich der Magazinarbeiter Johann Kosnjak im Dienste auf der Umladerrampe einen Fuß gebrochen. Nach Anlegung eines Notverbandes durch den Oberbahnarzt Herrn Dr. Rogoj wurde der Verunglückte zum Zuge 1713 übertragen, um mit demselben nach Laibach ins Spital überführt zu werden. Im Coupé, in welchem sich der Verunglückte befand, erschien der Herrale Wirt M. Tancar, bei dem der Kosnjak in Kost war, und forderte ihn auf, die auf einem Zettel verzeichnete Kostschuld zu unterfertigen. Selbstredend konnte der Verletzte die Schuld nicht bezahlen, da noch nicht die Auszahlung war. Anfangs glaubten die Anwesenden, der Herrale Zudringling bringe dem Verletzten Kräftigungsmittel, sie waren sich aber bald klar, um was es sich handelt. Ein Stationsmeister, welcher dies bemerkte, stellte den gefüllten Zudringling zur Rede, daß es nicht am Plage sei, einen schwerverletzten Menschen in solcher Weise zu belästigen. Der diensthabende Kondukteur forderte sodann den lästigen Wirt auf, den Waggon zu verlassen, worauf sich dieser nach langen Auseinandersetzungen entfernte.

Trotzdem, daß der faubere christlichsoziale Wirt sich bei jeder Gelegenheit auf Seite unserer Gegner stellt und ein verbissener Feind der Arbeiterklasse ist, kehren die Eisenbahner täglich in Massen in seinem Gasthaus ein. Hoffentlich werden die Eisenbahner, nachdem der Wirt durch sein gefühloses Vorgehen sein Inneres öffentlich gezeigt hat, wissen, was sie in Zukunft mit solchen Leuten zu tun haben.

Brünn I. (Staats-Eisenbahngesellschaft.) In der Nummer 2 des „Eisenbahner“ von 1914 waren wir gezwungen, die k. k. Direktion auf das Straffsystem und das Sparsystem aufmerksam zu machen, und erhofften, daß dieselbe Remedur schaffen werde. Wir verwiesen speziell auf das Sparsystem, welches jederzeit gegen niedere Bedienstete und Arbeiter im schärfsten Maße, aber nie gegen höhere Beamte gehandhabt wird, und gaben uns der Hoffnung hin, daß die k. k. Direktion mindestens Erhebungen dahin pflegen wird, ob der für einen Inspektionsbeamten normierte und mit dem Bedienten Johann Parlesak besetzte Dienstposten in Brünn, unterer Bahnhof, tatsächlich voll und ganz ausgenützt

wird. Nachdem dies nicht geschehen ist und Herr Redigent Parlejal, allem Anschein nach auch unter dem Schutz der L. I. Direktion, weiter sein beschaufliches Dasein fristen will, müssen wir trotz der Bestimmung des Zirkulars, Z. 322, de dato 28. November 1913, Amtsblatt Nr. 59 — welches Anordnungen der vorgesetzten Behörde einer nichtberechtigten Kritik zu unterziehen strenge demängelt — zu einer berechtigten Kritik tatsächlich die Öffentlichkeit heranzuziehen und werden nicht eher ruhen, bis diesem Herrn das Handwerk gelegt wird.

Herr Parlejal führt ein wahres Paskaleben, erleichtert sich hierbei den Dienst, wo er nur kann. Daß diesem Herrn wenig am Dienst gelegen ist, beweist seine Dienstverteilung, die er sich willkürlich täglich um eine volle Stunde kürzt. Die Dienstleistung dieses Herrn, die dem L. I. Bahnbetriebsamt und dem L. I. Verkehrsamt sehr gut bekannt ist, wird trotzdem geduldet und noch mit einer Remuneration von 60 Kr. belohnt. Hierbei werden verdienstvolle Beamte, die in erster Linie Berücksichtigung verdienen würden, übersprungen. Die Umgangsformen dieses Herrn dem Personal gegenüber lassen viel zu wünschen übrig. Sollten unsere Mitteilungen nicht genügen und der Posten des Herrn Parlejal nicht mit einer anderen Kraft besetzt werden, würden wir gezwungen sein, weiteres der Öffentlichkeit anzuvertrauen.

Budweis. (Seighaus, Betriebswerkstätte.) Es kommt selten etwas Besseres nach. Dieser Spruch hat sich in Budweis bewahrheitet. An Stelle des Herrn Majek ist Herr Zindra aus Amstetten hierher gekommen. Bei der Nachricht, daß Herr Zindra nach Budweis versetzt wurde, war so mancher erfreut, da man wußte, daß der Zindra sen., der ehemalige Vorstand in Budweis, ein sehr ehrenwerter und humaner Vorgesetzter war.

Doch wurden die voreiligen Lobredner bald überzeugt, daß zwischen dem Vater Zindra und seinem Sohn, dem Maschinenkommissär Zindra ein ganz gewaltiger Unterschied ist. Während Herr Zindra sen. als Vorstand ein gerechtigkeitsliebender Vorgesetzter war, und sich zumeist überall persönlich überlegte, wo und durch wem die Fehler begangen wurden, so ist es heute beim Sohne gerade das Gegenteil. Für jede Kleinigkeit, und sei dieselbe noch so geringfügig, wird das Wagenaufsichtspersonal bestraft. Würde sich der Herr Maschinenkommissär von dem Zustand der Personenzüge selbst überzeugen, dann würde auch er bestimmt herausfinden, wo die Schuldigen zu finden wären. Wie oft kommt es vor, daß ein Wagen heute aus der Werkstätte kommt, eine Tour rollt und schon am nächsten Tag wieder zur Reparatur in die Werkstätte geschickt werden muß.

Zu allem haben wir noch einen neugeborenen Wagenrevisor. Altman, der entschieden besser tun würde, wenn er statt die Wagen zu revidieren, sich in irgendwelcher Anstalt seinen Manometer untersuchen lassen würde. Die Staatsbahndirektion in Pilsen hat durch die Anstellung des Herrn Altman als Revisor einen argen Mißgriff gemacht, da derselbe für diesen Dienst nach dem Ausspruch der Beteiligten vollständig unfähig ist. Ob seine Unfähigkeit durch seinen Geisteszustand in irgendeiner Form beeinträchtigt wird, das könnte nur nach einer längeren Prüfung in irgendeiner Beobachtungsstation erfolgen. Allgemein ist das Personal der Aufsicht, das unter dem Regime Zindra-Altman ein gedehliches Zusammenarbeiten unmöglich wäre.

Jansbrud. (Unterriichtsblatt der Staatsbahndirektion Jansbrud.) Die Staatsbahndirektion Jansbrud hat es für notwendig befunden, die Personalkondukteure mit einem Unterrichtsblatt zu beglücken, durch das sie aber gerade das Gegenteil von dem erreichen wird, was sie wollte. Einmal schon deswegen, weil es nicht ansehnlich auf die Kondukteure wirkt, wenn man ihnen alle möglichen Vorkommnisse, die sich in anderen Direktionen zugetragen haben, und dann auch deshalb, weil es heutzutage nicht mehr angeht, erwachsenen Männern, die doch etwas mehr Erfahrung im Dienst besitzen als viele Herren in den Benrathstellen, mit Vorschriften zu traktieren, die einzuhalten einfach eine Unmöglichkeit sind. Denn der Personenzugsdienst ist doch etwas anderes, als sich die Herren vorstellen, und die Kompliziertheit dieses Dienstes läßt sich bei gelegentlichen Sprüchlein durchaus nicht studieren. Da mühten sich die Herren schon selbst zu einer längeren Praxis herbeilassen.

Das bedauerlichste bei dieser Sache ist, daß man stets nur von den Kondukteuren die Einhaltung der Vorschriften verlangt, während es gerade die Herren von den Benrathstellen sind, welche die Vorschriften nicht einhalten, wenn sie als Reisende die Züge benutzen. Gerade diese Herren behandeln die Kondukteure auf das wegwerfendste. Auch andere Persönlichkeiten, die aus mancherlei Umständen bei der Direktion Einfluß haben, scheren sich einen blauen Teufel um die Vorschriften im Zuge, denn, wenn es zu einer Beschwerde kommt, muß in jedem Fall der Kondukteur die Schuld haben. Wenn man schon alles nach dem Muster der bayrischen und preussischen Eisenbahnen machen will, so soll man in erster Linie auch die Kondukteure besser bezahlen und ihnen Rechte einräumen. Ein ausgehungertes und sich rechtlos fühlender Mann wird nie jenes Maß von Dienstfreudigkeit besitzen, das ein Personalkondukteur haben muß, um nicht schon die ersten Monate zu dem Standpunkt: „es hilft nichts“ zu kommen. Die Benrathstellen können noch so viel Erlasse und Dienstbefehle herausgeben, sie werden die heutigen Verhältnisse nicht aus der Welt schaffen, wenn sie nicht durch technische Vervollkommnung des Betriebes, durch bessere Bezahlung des Personals und durch Abkürzung der Arbeitszeit zu reformieren beginnen. Solange man sich immer nur vom Kostenstandpunkt leiten läßt, wird es nicht besser werden. Bei den Kondukteuren wäre gewiß der Wille und das Bestreben vorhanden, den Dienst so zu versehen, daß Klagen seitens der Reisenden so wenig als möglich vorkommen, und der Verkehr sich anstandslos abwickelt. Wenn sie aber sehen, daß an höherer Stelle jener gute Wille nicht vorhanden ist, der vorhanden sein müßte, um zu einem wirklichen Fortschritt zu kommen, so ist es kein Wunder, wenn nicht alles so klappt, wie es die Herren wünschen. Die Bediensteten allein können selbst durch größten Fleiß nicht alles gutmachen, was durch die Schlamperie von oben verordnet wird.

Komotau. (Seighaus, B. C. B.) Schon oft haben wir uns an dieser Stelle mit dem Bestreben unserer Direktion befaßt, die Ruhezeiten der Bediensteten zu verkürzen. Bei jedem Turnuswechsel hatten wir uns über die Einsichtslosigkeit der maßgebenden Faktoren zu beklagen. Ein wenig ist man diesesmal unseren Wünschen entgegengekommen und man hat uns durch Partienvermehrung eine kleine Erleichterung geschaffen. Leider währt unsere Freude niemals lange, denn immer entstehen neue, oft ungeahnte Verschlechterungen. Wäre reine Humanität die Ursache, um die Lage der Bediensteten zu bessern, so würden durch Zufall oder Betriebsänderungen entstandene Dienstverlängerungen sofort bei den vorgesetzten Dienststellen den Drang auslösen, die Bediensteten zu schonen, nicht aber erst den empörten Aufschrei der Beurlaubten abzuwarten. Laufen Beschwerden bei derartigen Anlässen bei der Seighausleitung ein, so hört man nur diplomatisch ausweichende Nebenbarten. — Durch die Neueinführung der Braunkohlenfeuerung auf unseren Lokomotiven ist die bisherige Lademantelpulverung eine vollkommen unzureichende geworden. Nach jeder Dienstreise müssen wir drei bis vier Stunden auf der Ladestelle zubringen. Die ohnehin sehr langen Touren werden dadurch oft um ein Drittel verlängert. Wie erschöpft ein jeder von den Betroffenen dann nach Hause geht, kann man ersehen, wenn

man dazu in Erwägung zieht, daß wir auf unseren geringen Strecken gegenwärtig sehr viel unter schlechter Bitterung zu leiden haben. Freilich, wenn man ohne Erhöhung der Kosten eine Veränderung schaffen will, wird man niemals zu einem günstigen Resultat kommen. Ein nervöses Hin- und Herrennen vor den Lokomotiven von Seiten der Herren Vorgesetzten bringt uns noch viel weniger Abhilfe. Nur der Geduld und Ausdauer des Personals ist es zu danken, daß noch keine einschneidenden Betriebsstörungen zu verzeichnen gewesen sind.

Komotau. (K. L. Staatsbahn.) Wir haben uns schon zu wiederholtenmalen mit dem Herrn Adjunkten Steiner beschäftigt, aber derselbe kann es nicht zustande bringen, das Personal in Ruhe zu lassen.

Als im Anfang Jänner in der Nacht, zirka am 7., ein Schneewetter drohte, so hielt es die Bahnerhaltung für ihre Pflicht, Oberbauarbeiter zum Schneefahren über Nacht in der Station zu lassen, um die nötigen Arbeiten zu versehen. Da nun zum Unglück gerade drei organisierte Arbeiter für die Nacht bestimmt waren, und Herr Steiner Nachtdienst hatte, so war dies für denselben ein schönes Willkommen.

Obwar Steiner die Ruheplätze mit den warmen Decken in der Verkehrrangale nicht gern verläßt, so hat er sich diesmal zur Aufgabe gemacht, die Oberbauarbeiter die ganze Nacht zu verfolgen, damit sie sich ja nicht bei der Nacht nach zurückgelegter Arbeit eine Ruhepause gönnen, trotzdem sie den ganzen Tag vorher gearbeitet haben.

Wie dieselben ihre Arbeit geleistet hatten, um ein Stück Brot zu sich zu nehmen, da war Herr Steiner durch seinen Nachtwächterbedienten (vor dem sich jeder, der einen ganzen Hof an hat, hüten muß), schon verständigt, und gleich legte ihnen Herr Steiner ans Herz, zur Arbeit zu gehen. Die übermüdeten Arbeiter waren dadurch gezwungen, um sich nicht herumzustreuen, ihre Pause am Platz zu verbringen, damit auch Herr Steiner seine Nachtdienstzulage mit Ruhe am Kanapee verdienen konnte.

Das genügte aber Steiner nicht. Als er am nächsten Tag den Bahnrichter Dietrich sah, so wußte er denselben von den „drei unerschütterlichen und faulen Arbeitern“ zu erzählen, daß er sie die ganze Nacht in den Wäutern suchen mußte. Dietrich war nun auch gleich bereit, den Arbeitern das Steinerische Gestaltbild der Unerschütterlichkeit in nicht gerade menschlicher Art vorzuwerfen.

Wären es Reichsbändler gewesen, so hätten sie, wenn Herr Steiner gut bei Laune wäre, vielleicht öfter von der Restauration ein Glaschen Gerstenjaft kosten können, und wären da bei die fleißigsten Arbeiter geblieben. Wir aber glauben, daß die Bahnerhaltungsfektion ihre Arbeiter auch kennt.

Da wir nun sehen, daß Herr Steiner seine Gefühle auch an den armen Oberbauarbeitern füllen will, und durch das bekannte personalfeindliche Verhalten überall trachtet, einen jeden zu Strafen zu versehen, so wollen wir Steiner für diesmal noch raten, die Arbeiter in Ruhe zu lassen. Steiner dürfte das Sprichwort kennen: Wer anderen eine Grube gräbt u. s. w. Sollte er diese Worte auch nicht hören, so kann es ihm passieren, daß die Strafe, die er dem alten, verkrüppelten Nachtwächter mit voller Herzenslust vergönnt hat, selbst bekommen könne. Da dürfte er aber nicht mit einer Rüge davonkommen.

Laibach. (K. L. Staatsbahn.) Daß wir Bediensteten im sogenannten „bedrohlichen Land“, nicht auf Kosten gebettet sind, sei nur, als allgemein bekannte Tatsache, nebenbei bemerkt. Der „nationale Kampf“, der bei uns höchst überflüssig gekämpft wird, scheint kein geeigneteres Kampffeld gefunden zu haben, als unsere Rücken, und auf dieselben wird fröhlich losgedroschen, als könne man mit dieser, in jeder Beziehung fruchtlosen Taktik die leeren Magen der ausgehungerten Eisenbahner füllen. Wir lesen den Herrschaften bisher ihre unschuldige Freude und hemmelteten nur ihren beschränkten Gesichtskreis. Nun soll es aber anders werden. Wie alle Jahre, so fanden auch heuer die sogenannten „periodischen Prüfungen“ des Zugwenn sie mit Verstandes gehandhabt würde, für die tadellose Entwicklung des Dienstes nur von Vorteil wäre. Dies konnte man auch in früheren Perioden, in welchen objektive Prüfungskommissäre fungierten, konstatieren und das beteiligte Personal nahm mit Freude die Belehren der Herren entgegen. Diese Zeiten scheinen jedoch vorüber zu sein. Seitdem nämlich der Herr Redigent Regovetiz mit den Aufgaben eines Prüfungskommissärs betraut wurde, ist, wörtlich genommen, statt der Belehrung, das Schikanieren des Personals auf der Tagesordnung. Daß der bevorzugte Mann keine Geistesgröße ist, wäre schließlich kein Unglück und wir können nichts dafür, daß ihm nicht zugleich mit der Charge auch das Verständnis verliessen wurde. Wohl aber glauben wir das Recht zu haben, die verleiende Stelle darauf aufmerksam zu machen, daß sie es bewußt oder unbewußt unterlassen hat, ihn zu belehren, daß er als Prüfungskommissär vor allem die Instruktionen selbst zu verstehen hat und in dieser Eigenschaft die strengste Objektivität bewahren muß. Da dies unterlassen wurde, so glaubt Herr Regovetiz, ganz willkürlich schallen und wälten zu dürfen. Er stellt bei den Prüfungen an die zu Prüfenden die ungläublichsten Fragen, deren Verantwortung einfach unmöglich ist. Die Fragen und Antworten hat er nach einer Schablone zusammengestellt, die kein Mensch verstehen kann und die überdies mit den bestehenden Vorschriften auf dem ärgsten Kriegsfuß stehen. Diese Schablone wird jedoch nur dann zur Anwendung gebracht, wenn es sich darum handelt, einem Sozialdemokraten ein ausstimmiges Zeug zu fällen. Der Herr Prüfungskommissär ist nämlich stramm slowenisch-radikal und würde daher am liebsten sämtliche Andersdenkenden per Fuß und Stengel aufessen. In seiner fanatischen „Objektivität“ war er so gründlich, daß diese sogar Leuten vom Schlag eines Wiesers auffiel und daß derselbe notgedrungen eingreifen mußte. Man stelle sich die Figur eines Inspektorsabnamensvorstandes Wieser als Schutzherr der ihm zugeteilten Bediensteten gegen die anmaßende Willkür des prüfenden Redigenten Regovetiz vor, und man wird dann leicht die schlechten Ergebnisse der periodischen Prüfungen begreifen. Es wäre daher empfehlenswert, wenn die Dienstverhältnisse das Aufsichtsjahr bei den Prüfungen nach dem Beispiel des Herrn Inspektors Wieser in Görz handhaben würden, und es würde sich bald zeigen, daß das Personal nicht nur praktisch Dienste zu leisten versteht, sondern auch theoretisch den Anforderungen gewachsen ist. Wenn es sich jedoch den Herren darum handelt, den verständnislosen Drill einzuführen, dann mögen sie vor allem die menschenmörderischen Turnusse einer Revision unterziehen und dafür Sorge tragen, daß den Leuten auch Gelegenheit geboten wird, zu hüffeln und zu lernen. Wir glauben, es wäre höchste Zeit, den herrschenden Zuständen ein für allemal ein Ende zu setzen, dafür aber mehr dafür zu sorgen, ein zufriedenes Personal zu erzeugen, was nur im Interesse des Dienstes von großem Vorteil wäre.

Rebersdorf. (K. L. Amtschjimele.) Wie schnell und übersichtlich unsere Bahnerhaltungsfektion arbeitet, ersehen wir aus Nachstehendem: Der Oberbauarbeiter S. diene seit Oktober 1900. Am 18. Jänner 1912 überreichte S. unter Beilage der nötigen Dokumente ein Gesuch um Aufnahme als Auswärtiger. Um sicher zu sein, und um eventuellen Schereilen vorzubeugen, legte S. einen 1 Kr.-Stempel und einen 30 S.-Stempel bei. Da S. im Jänner 1914 heiratete und zu der Trauung die Dokumente benötigte, und zu diesem Zweck dieselben von seiner vorgesetzten Dienststelle zurückverlangte, so mußte er zu seiner Überraschung bemerken, daß sein vor zwei Jahren eingereichtes Gesuch samt Belegen immer noch unerledigt in der Schreibstube des Staatsbahnrates, Herrn

Dufschinsky, lag. Die beiden Stempel waren jedoch nicht mehr vorhanden. Der Oberbauarbeiter, der durch längere Zeit zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten Ablosendienst versah, und beachtliche Sparrungen hatte, endlich einmal auf einen normierten Ablosendienst kommen, ist durch dieses Vorgehen seines Aufsehens sehr geschädigt. Der durch S. angestrebte Posten ist mittlerweile durch einen definitiven Wärter besetzt, und der arme Mann kann jetzt wieder zum Oberbau oder zum Magazinarbeiter zurückkehren, da ihm die Aufnahme zum Bahnwärter von auswegem gesperrt ist. Durch diese Schlamperie ist der Arbeiter um seine ganze Sparrung und Zukunft betrogen. Hier wäre es wohl am Platz, daß man den S. in irgendwelcher Form entschädigen würde.

St. Pölten. (Zustände im Seighaus.) Wenn irgendwo auf der Bahn ein Unglück geschieht, so ist die Verwaltung schnell bei der Hand, zu fragen: „Wer ist der Schuldige?“ Aber schnell fertig ist sie auch mit der Antwort, denn der niederste Bedienstete ist immer der Hauptschuldige! Wir sind nun sehr begierig zu hören, ob sie auch die Frage in nachstehend geschildertem Fall so schnell beantworten wird:

Am 4. Jänner L. J. verunglückte bei Zug Nr. 316 der Kohlenarbeiter Franz Höfler, als er den Wasserkan für den genannten Zug bediente, dadurch, daß ihn die Maschine des Zuges Nr. 301 (10 Uhr 20 Minuten abends) bei Passieren des Wasserkan ersagte und wegschleuderte. Höfler wurde schwer verletzt in seine Wohnung gebracht. Die Verletzung besteht in der Abtrennung der Kopfhaut, Verletzung der rechten Schulter und des rechten Fußes. Er trug selbstverständlich auch innere Verletzungen davon.

Wer ist nun hier der Schuldige? Die Staatsbahnverwaltung hätte es auch hier leicht, zu sagen, daß als Schuldiger nur Höfler bezeichnet werden kann — er ist ja nur ein Kohlenarbeiter! Aber das wird sich diesmal nicht recht ausgehen. Bemerk sei, daß erstens dieser Wasserkan sehr ungenügend poliert ist (er soll über Anordnung des Kriegsministeriums dorthin verlegt worden sein), weil er zwischen den beiden Hauptgleisen, die dort nicht verbreitert sind, steht. Diese beiden Gleise dienen vornehmlich dem Personenzugverkehr. Und zweitens ist die Instandhaltung des Kan eine derartige, daß Verfehlungen notwendig sind, um ihn bedienen zu können. Drittens aber sieht folgendes fest: Der verunglückte Höfler, der seit 18. August 1913 auf der Bahn ist, ist ein Neuling auf dem Platz, denn er machte den Stranddienst erst zum zweitenmal. Und als der Unfall geschah, hatte er einen 18stündigen Dienst mit darauffolgender 12stündiger Ruhezeit hinter sich, und sollte nun wieder den 18stündigen Dienst absolvieren. In der 31. Stunde des zweiten Abschnezdienstes ist er nun verunglückt.

Wir erachten als den Hauptschuldigen den Maschinenmeister Böhm, denn derselbe mußte wissen, daß gerade dieser Kanposten einer der gefährlichsten ist, und doch stellte er dazu einen Mann hin, der nicht genügende Platzkenntnisse hat. Wir fordern deshalb auch eine strenge Untersuchung, weil dies nicht der erste Fall ist, in welchem die Einsichtslosigkeit, eigentlich sollte man sagen Rücksichtslosigkeit des Maschinenmeisters Böhm Unglück verursucht hat. Wie gut wäre es jetzt, Herr Böhm, wenn Sie den von den Kohlenarbeitern seit Jahren angestrebten Turnus 12/12, 12/24 nicht verhindert hätten. Aber der Herr Böhm ist schon einmal so: Die Kohlenarbeiter sind ihm eben nur Arbeitskräfte. Das zeigte sich in dem Fall Reich, in dem auch der Arbeiter das Opfer war. Es scheint, daß Herr Böhm gewissenlos mit den Gliedern der Arbeiter spielt. So wurde er am Unfalltag vom Partieführer Klinger erlucht, die Kohlenrampe bei Tag umstellen zu dürfen. Herr Böhm erwiderte, daß zuerst die Züge verladen werden muß, die Rampe kann auch in der Nacht umgestellt werden. Diese Antwort und Anordnung zeigt, daß Herr Böhm keine Ahnung von der Gefahr hat, die eine Umstellung der Kohlenrampe verursacht. Oder will er sich den traurigen Ruhm erwerben, aus dem Seighaus in St. Pölten eine Krüppelstadt zu machen?

Die Frage also, wer der Schuldige ist, ließe sich ganz leicht beantworten; wird es aber auch die L. I. Staatsbahndirektion Wien tun? Wenn es ihr aber noch nicht ganz klar sein sollte, so werden wir hinsichtlich der Zustände im Seighaus St. Pölten in der nächsten Nummer forschen.

Troyan. (Bahnerhaltungsfektion.) Wiederholt haben wir auf die traurigen Zustände bei dieser Dienststelle hingewiesen und auch betont, daß nur jene Leute dort etwas erreichen können, welche es verstehen, ihre Kollegen zu denutzieren oder auch solche, die billige Lieferanten sind und ein kleines Opfer nicht scheuen. Diese Zustände reichen allerdings viele Jahre zurück, und meistens war es ein Kanist, der die Saumlosigkeit des Vorstandes auszunutzen verstand und nach eigenem Willen regierte und denutzerte.

So waren es unter Herrn Inspektor Allet die Herren Klaternik und Madepsky. Erst als der kaiserliche Rat Markl kam, schien die Gerechtigkeit etwas Boden zu fassen. Dieser ging leider sehr bald und es kam der Herr Inspektor May, welcher durch seine Umgebung (Wrosche und Romer) in das alte Fahrwasser gedrängt wurde. Und so blieb es auch noch unter dem jetzigen Vorstand Herrn Inspektor Röwer. So zum Beispiel behauptet dieser Herr zum Gaudium des Personals, ein Wechsel wurde beim Befahren gegen die Spitze geschritten. Es dürfte auch noch vielen erinnern sein, wie man den armen, schwerkranken Arbeiter Piatek behandelt hat, welcher Fall unter der jüdischen Bevölkerung erbitterte Erregung hervorgerufen hat. Eine allgemeine Unzufriedenheit unter den Bediensteten hat Inspektor Röwer mit der Qualifikation angestiftet, aber noch größer und berechtigter war diese, als die Remunerationen verteilt wurden. Bedienstete, welche mehr als 20 Jahre ihren Dienst mit Fleiß und Hingebung versehen und eine zahlreiche Familie zu ernähren haben, gingen einfach leer aus. Wozu sollten aber auch diese Schindluder etwas bekommen? Gaben sie denn nicht Kummer und Sorgen genug? Oder haben diese nicht genug sich geschunden und gerackert für die anderen? Aber jene, welche beim Herrn Vorstand Röwer oder bei seinem Verrat Kromer (leterer eine „herborragende“ Persönlichkeit) gut angeschrieben sind, müssen doch zuerst bedacht werden, abgesehen davon, ob sie Familienväter sind oder nicht, ob sie etwas leisten oder nichts, ob sie ein Jahr oder ob sie 20 Jahre dienen. Hoffentlich fühlt sich die L. I. Nordbahndirektion einmal bezogen, dieser Dienststelle etwas mehr Aufmerksamkeit zu schenken, um dort bessere Verhältnisse zu schaffen.

Walach. (Südbahn.) Während der Heizperiode laufen bei der Südbahnverwaltung Beschwerden über mangelhafte Beheizung der Personen- und Schnellzüge ein. Da es auf der Kärntner- und Bustertalerlinie besonders kalt ist, und die derzeitige Dampfheizvorrichtung für die oft viel zu langen Züge nicht mehr entspricht, sind natürlich auf dieser Linie solche Klagen am häufigsten. Die Verkehrsleitung will diesen Beschwerden feuern, nur scheint sie das Richtige nicht zu treffen. Es werden alle möglichen Kontrollorgane beauftragt, die Heizung bei den Zügen zu überwachen. Ueberdies müssen jetzt die Verkehrsinspektoren die Schnellzüge begleiten. Selbstverständlich können auch diese Herren den Dampf nicht heißer machen als er ist und so bleibt nichts anderes übrig, als die Kondukteure zu Sündenböden zu machen. Etwas müssen sie finden, sonst würden sie ja umsonst mitfahren. Wenn die schlecht konstruierten Venile nicht schliefen, wenn den undichten Rohren, Ruffen und Planschen der Dampf ausströmt, wenn

die Regulierhebel nicht funktionieren, wenn die Türen und Fenster schlecht schließen, wenn Reisende Türen oder Fenster offen halten u. s. w., dann findet man heraus, daß der Kondukteur die Heizung in den Coupés nicht genügend reguliert hat. Es sollen nämlich die jeweils leeren Coupés auf „kalt“ gestellt werden, damit der Dampfverbrauch ein geringerer wird. Ob ein solches Coupé im Bedarfsfall genügend schnell warm wird, und was Reisende, welche darin Platz nehmen sollen, dazu sagen, daran denken die „Weisen“ nicht. Als ein besonders schändlicher Herr erscheint der gegenwärtig beim Betriebsinspektorat in Klagenfurt untergeordnete Verkehrskontrollor Feigl. Er findet die Wagen und Coupés auch dann zu kalt, wenn selbe ganz angenehm warm sind, auch wenn die Manometer die höchst zulässige Spannung zeigen, rempelt er die Zug- und Lokomotivführer an, daß zu wenig geheizt wird. Befolgt ein Kondukteur den Auftrag, die Heizung in den Coupés zu regulieren, dann veranlaßt er dessen Bestrafung. Diefers macht das Benehmen des Herrn Feigl einen solchen Eindruck, daß man an sein Unterscheidungsvermögen wirklich zweifeln muß. Daß die Verkehrsinspektion diesen Herrn, mit dem sie im Bereich des Wiener Inspektorats keine guten Erfahrungen gemacht hat, just für das Betriebsinspektorat in Klagenfurt für gut genug hält, ist gerade keine Schmeichelei. Die Leute der Kärntnerlinie faßen es einfach als eine Beleidigung auf, daß man auf sie einen Vorgesetzten losläßt, der anderwärts nicht sehr rühmlich abziehen mußte. Die Südbahnverwaltung soll trachten, daß die Türen und Fenster besser schließen, denn die Kondukteure können die Spalten, durch welche der Schnee hineingeweht wird, nicht mit alten Fäden verstopfen. Eventuell sollen Fensterschläger in Verwendung genommen werden. Daß oft selbst bei neugelieferten Wagen die Türen und Fenster schlecht schließen, ist eine Schlamperlei, an der die Kondukteure schuldlos sind. Die Südbahnverwaltung bezahlt Fachleute und Ingenieure genug, welche dazu berufen sind, diese Schäden zu erkennen und zu beseitigen. Da die meisten Anstände bezüglich mangelhafter Heizung bei den Schnellzügen 1009 und 1010 vorkommen und besonders die rückwärtigen, hinter den Internationalen Schlafwagen, angehängten Wagen selbst bei mittlerer Temperatur nicht mehr genügend geheizt werden können, wäre es Sache der in Betracht kommenden Fachleute, auszuprobieren, wie viele Wagen beziehungsweise Achsen bei den niedrigeren Temperaturen mit und ohne Berücksichtigung der enorm viel Dampf verbrauchenden Internationalen Schlafwaggons, noch genügend geheizt werden können. Daß dabei die im Winter in Kärnten und im Südtirol meist sehr niedrige Temperatur berücksichtigt werden muß, ist selbstverständlich. Entweder es werden nicht mehr Wagen angehängt, als mit der derzeitigen Dampfheizvorrichtung entsprechend gut geheizt werden können oder es muß zu anderen Mitteln, eventuell zu eigene Heizwagen gegriffen werden. Auf jeden Fall aber lasse man das Zugbegleitungspersonal in Ruhe.

Versammlungsberichte.

Eine ernste Kundgebung der Lohnarbeiter der Staatsbahnen.

Im großen Saal des Eisenbahnerheims fand Donnerstag abends unter dem Vorsitz der Genossen Schwab und Swoboda eine Versammlung aller Arbeiterkategorien der Staatsbahnen statt. Sie war von den Vertrauensmännern sehr gut besucht und nahm nach dem Referat des Genossen Somitsch einstimmig eine Resolution an, in der sie erklärt:

Die versammelten Vertrauensmänner der Arbeiter aller Kategorien erklären:

Vor allem ist die selbst bis jetzt bekannte örtliche Lohnaufbesserung unzulänglich und es ist mit Rücksicht auf die überall gleichmäßig gestiegenen Preise aller Bedarfsartikel und der Wohnungen zu beklagen, daß die Lohnregulierung nur in einzelnen Orten und Strecken und nicht überall, wie es unerlässlich ist, durchgeführt wird. Weiter sprechen die Vertrauensmänner ihr Bedauern darüber aus, daß die Lohnvorrichtung die qualifizierten Hilfsarbeiter nicht entsprechend trifft, insbesondere aber die Bahnerhaltungsarbeiter mit 10 S. von drei zu drei Jahren und noch dazu bei den geringen Löhnen beläßt. Dazu kommt noch eine Verschärfung durch die Verschlechterung der Arbeitszeit im Winter. Auch der für die Werkstättearbeiter erfolgte Härteausgleich ist nicht nur unzulänglich, sondern läßt neben den Härten auch noch die größeren Schäden bestehen. Nicht weniger befreut es die Arbeiter, daß die im Afford stehenden Arbeiter an der Lohnregulierung keinen Anteil haben. Nicht minder wichtig sind den Arbeitern die durchgeführten Verschlechterungen und die, welche noch geplant sind, wie die Verschlechterung der Arbeitszeit in den Betriebswerkstätten, und die Arbeiter verwahren sich auf das Entschiedenste dagegen und erwarten, daß gemäß den Erklärungen der Vertreter des Eisenbahnministeriums diesen Verschlechterungen nicht nur Einhalt geboten wird, sondern die bereits eingetretenen beseitigt werden. Die Verschlechterungen in der Dauer des Provisoriums bei den Bremfern, Verschiebern und Heizern ist bei diesem Personal sozusagen Herausforderung. Indem die Arbeiter hier strenge Verwahrung einlegen, erinnern sie das Eisenbahnministerium daran, daß es anlässlich der passiven Resistenz bei der Staatseisenbahngesellschaft im Jahre 1907 das Eisenbahnministerium selbst war, das die damalige Staatseisenbahngesellschaft zu dem Zugeständnis einer nur dreijährigen provisorischen Dienstzeit gehalten hat. Die Arbeiter erklären schließlich ausdrücklich, darauf zu bestehen, daß die ihnen aus dem 38-Millionen-Kronen-Antrag best. m. u. t. Summe von 18 6 Millionen auch ungekürzt als Aufbesserung zuzumane und daß sie bereit sind, entscheidendfalls mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln auch dafür einzutreten. Die Wiener Arbeiter richten an ihre Kollegen in der Provinz die Aufforderung, mit allen Kräften dahin zu streben, daß die Einmütigkeit dokumentiert wird in geschlossener Organisation als Zeugnis geeinigter Willens.

In der Debatte ergab sich, daß es außerordentlich bedauerlich wurde, in Wien kein solches Lokal zu haben, in dem sich alle Staatsbahnarbeiter Wiens zu einer mächtigen Demonstration auf einmal zusammenfinden können. Aber wenn an Stelle aller dieser Arbeiter die Vertrauensmänner treten, müsse diese Kundgebung ebenso schwer ins Gewicht fallen. Man müsse es unumwunden aussprechen, daß, wenn alle Staatsbahnarbeiter Privatarbeiter wären, dem Unternehmer schon längst das Ultimatum hätte gestellt werden müssen. Die Staatsbahnarbeiter üben aber nur in dem Bewußtsein Disziplin, weil die Eisenbahner die Erfüllung der Anforderungen der Allgemeinheit als ihre höchste sittliche Pflicht erachten. Das Eisenbahnministerium möge aber doch endlich erkennen, daß auch hier die Not eine Grenze zu ziehen gebieten wird!

Salzburg. (Versammlung der Signalfachleute.) Am 1. Februar d. J. fand in Glasers Gasthof eine Besprechung der Signalfachleute statt. Vertreten waren die Kollegen aus den Direktionsbezirken Innsbruck, Linz, Wien, Olmütz, Triest, die Nordwestbahndirektion und die Direktion

für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Der Besuch war mit Rücksicht auf die weite Reise, welche einzelne Kollegen zurücklegen mußten, ein guter, und ist dies gewiß ein Zeugnis dafür, daß die Signalfachleute nicht mehr gewillt sind, noch länger unter den ungeregelten Verhältnissen weiter zu leiden. Die versammelten Signalfachleute faßen einstimmig den Beschluß, auf der alten berechtigten Forderung: Automatische Ernennung der Signalfachleute zum Unterbeamten mit der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. sowie Trennung des elektrotechnischen vom mechanischen Dienst. Dabei kam auch unabweislich zum Ausdruck, daß die Signalfachleute die Signalmeister nicht mehr als Vorgesetzte anerkennen wollen, und auch gegen diese, soweit sich diese Herren für die Diensttrennung nicht interessieren, den Kampf führen werden. Ferner wurden die Neuwahlen der Vertrauensmänner für einzelne Direktionsbezirke durchgeführt, wobei folgende Genossen gewählt wurden: Franz Prochaska (Wien), Johann Peter (Linz), Hans Siegel (Innsbruck), Karl Gupf (Triest), Johann Perner (Olmütz), Johann Spinar (Nordwestbahndirektion) und Franz Petruska (Brünn). St. G. O., als Hauptvertrauensmann, wurde wieder Genosse Hans Siegel (Landbed) gewählt, an welchem familiäre Zuschriften in Signalfachleutenangelegenheiten zu richten sind, zugleich wurden auch die Deputationsmitglieder, und zwar die Genossen Hans Siegel, Johann Perner und Franz Prochaska gewählt, welche in nächster Zeit im k. k. Eisenbahnministerium die Forderungen der Signalfachleute urgieren werden.

Aus den Organisationen.

Brüx. (Vereinsnotiz.) Laut Beschluß der Monatsversammlung vom 4. Jänner 1914 werden die Mitgliedsbeiträge allmonatlich durch Substanzierer eingehoben. Ebenso wird das Fachblatt ab 1. Februar durch Kollektoren zugestellt. Zur Erhebung der Mitgliedsbeiträge sind folgende Genossen berechtigt: Josef Mexil, Adalbert Seidl, und Franz Sowa. Die auswärts wohnenden Mitglieder erhalten das Fachblatt durch die Post zugesendet.

Görz II. (k. k. Staatsbahn.) Durch die Verfehlung unseres Obmannes Genossen Greber nach Triest, war eine Ergänzungswahl notwendig geworden. Bei der am 14. Jänner abgehaltenen Versammlung wurde Genosse Kočiančič zum Obmann gewählt. Sämtliche Zuschriften sind an Anton Kočiančič in Görz, Via Camposauto 39, zu adressieren.

Hohenstadt. (Vereinsbibliothek.) Die Ortsgruppe Hohenstadt hat sich eine Bibliothek eingerichtet. Da die Ortsgruppe jedoch derzeit nicht über genügende Geldmittel verfügt, um eine größere Anzahl Bücher anzukaufen, so wendet sie sich an die geehrten Brudervereine und Gönner um Zuwendung von Büchern und Werken in deutscher und tschechischer Sprache. Eventuelle Angebote sind an Alois Deml, Streckenwächter in Klein-Masl, Post Hohenstadt in Mähren, zu adressieren.

Höbelsdorf. (Versammlungsbericht.) Bei der am 1. Februar 1914 stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuß gewählt: Josef Bauer, Obmann, Johann Wiesner, Stellvertreter; Franz Gejer, Kassier, Rudolf Hamer, Stellvertreter; Johann Schneider und Franz Wacher, Kontrolloren; Leopold Richter, Schriftführer, Franz Koch, Stellvertreter; Lorenz Venisek und Johann Hermann, Bibliothekare. Als Vertrauensmänner für die Station und für den Verkehr Josef Bauer, für die Strecke Johann Schneider und Rudolf Hamer, für die Oberbauarbeiter Leopold Richter und Franz Koch.

Die Vereinsabende und Diskussionen werden jeden ersten Sonntag im Monat in Höbelsdorf oder Budweisshofen abgehalten. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten an Josef Bauer, Höbelsdorf, Bahnhof, in Geldangelegenheiten an Franz Gejer, Höbelsdorf Nr. 31, zu richten.

Jägerndorf. (Generalversammlung.) Bei der am 6. Jänner 1914 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Alois Burkert, Obmann, August Sattler, Stellvertreter; Max Achah, Kassier, Franz Kristel, Stellvertreter; Max Müller, Schriftführer, Johann Ruben, Stellvertreter; Adolf Kof, Alois Lüche, Eugen Mahala und Hermann Ritsch, Revisoren; Max Sullek, Adolf Hein und Emanuel Weber, Revisoren; Johann Bier (Abteilung I), Adolf Bier (Abteilung II), Anton Robotny (Abteilung IIIa), Josef Richter (Abteilung IIIb), Krumpholz (Heizhaus), Adolf Nibel (Magazin) und Johann Maier (Verschub), Substanzierer. In die Sektionsleitung der Zugbegleiter wurden folgende Genossen gewählt: Josef Sterba, Sektionsleiter, Willibald Polbnickel, Stellvertreter; Adolf Scholz, Schriftführer; Anton Karofsky, Substanzierer; Eisenberger, Revisor. — Die ordentlichen Sitzungen finden jeden letzten Dienstag im Monat statt. Monatsversammlungen werden nach Bedarf abgehalten und den Mitgliedern rechtzeitig bekanntgegeben. Wünsche, Beschwerden und sonstige Eingaben werden nur schriftlich von der Ortsgruppenleitung entgegengenommen.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Alois Burkert, Jägerndorf, Arbeiterheim, und in Geldangelegenheiten an den Kassier Genossen Max Achah, Jägerndorf, Josef Wünschgasse 8, zu adressieren.

Klagenfurt. (Versammlungsbericht.) Bei der am 1. Februar 1914 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Viktor Ladner, Obmann, Edmund Filaffer und Alois Bickler, Stellvertreter; Franz Haberer, Kassier, Jakob Großnegger und Johann Bogitsch, Stellvertreter; Thomas Fröschl, Schriftführer, Franz Kriesmayer und Hugo Buchbauer, Stellvertreter; Karl Bürger, Jakob Markon und Lorenz Lusel, Bibliothekare; Ignaz Braz, Josef Florian und Julius Bad, Kontrolloren; Johann Wierer, Franz Lainis, Anton Tschare, Ernst Stobauer, Georg Rehmann, Val. Schlabacher, Matthias Zieppnik, Val. Parounig, Andras Blatinil, Val. Jandl, Johann Schmied, Ausschußmitglieder.

Alle Zuschriften sind zu richten an den Obmann Viktor Ladner, Oberkondukteur, Vittringergürtel 5, Klagenfurt. In Geldangelegenheiten an den Kassier Franz Haberer, Kondukteur-Zugführer, Vittringergürtel 4.

Klosterneuburg. (Versammlungsbericht.) In der am 15. Jänner 1914 abgehaltenen Versammlung wurden folgende Kollegen als Vertrauensmänner gewählt: Für die Loksignalbiener Franz Maher, für die Bahnwärter Karl Kříž, für die Magazinarbeiter Moriz Sobodka, für die Oberbauarbeiter Karl Schrimpf, dessen Stellvertreter Paul Hirsch.

Komotau. (Versammlungsbericht.) Am 11. Jänner fand die ganzjährige Generalversammlung statt. Dieselbe war sehr gut besucht. Obmann Genosse Sattler erstattete folgenden Tätigkeitsbericht: Im Berichtsjahr war eine Lohnbewegung nicht zu verzeichnen, dagegen hatte die Vereinsleitung Arbeit zur Genüge, um den Anforderungen der Mitglieder gerecht zu werden. Am Rechtschuh wurde in 22 Fällen angeklagt und größtenteils mit günstigem Ausgang erledigt. Auch wurde eine beträchtliche Anzahl Unfallsangelegenheiten mit gutem Er-

folg durchgeführt; einzelne Fälle, in welchen das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, lassen ebenfalls eine günstige Erledigung erwarten. Die Mitgliederbewegung ist folgendermaßen: Mitgliederstand am 31. Dezember 1912 588, beigetreten im Jahre 1913 83, übergetreten von anderen Ortsgruppen 22, nach anderen Ortsgruppen 9, ausgetreten 89, gestorben 3, ergibt einen Mitgliederstand am 31. Dezember 1913 von 687, somit ein Zuwachs im Berichtsjahr von 99 Mitgliedern. An Unterstützungen für bedürftige Mitglieder gewährte die Ortsgruppe den Betrag von Kr. 863.60. Auch wurden mehrere Interventionen mit Erfolg durchgeführt. Besuche wurden für Mitglieder 80 ausgefertigt. Schriftstücke sind eingelaufen 255, abgehandelt wurden 522. Im Berichtsjahr fanden Wahlen in den verschiedenen Institutionen sowohl bei der B. E. V. als auch bei der k. k. Staatsbahn statt, wobei unter Mithilfe der Organisation befriedigende Resultate erzielt wurden. Genosse Stüb verlas den Kassenbericht und betrug die Jahreseinnahmen Kr. 11.898.52, die Ausgaben Kr. 11.518.98, somit ein Kassenstand von Kr. 374.54. Zur Kontrolle berichtete Genosse Truka, daß bei den Abrechnungen stets musterhafte Ordnung borgefunden wurde und stellte den Antrag, dem scheidenden Ausschuß das Absolutorium zu erteilen, welcher Antrag einstimmig angenommen wurde. Zu Punkt 3, Neuwahl, wurden über Vorschlag des Wahlkomitees Genossen in die neue Vereinsleitung gewählt: Edmund Sattler, Obmann, Peter Zuber und Anton Fider, Stellvertreter; Ludwig Müller, Schriftführer, Hugo Czerny, Stellvertreter; Hugo Stüb, Kassier, Anton Wagner, Stellvertreter; Josef Truka und Ivan Lipol, Revisoren; Alois Zippmann und Franz Spieh, Bibliothekare; Wenzel Thürmer, Eduard Muhlstein, Franz Buresch, Engelbert Schnatter, Raimund Did und Wenzel Truka, Ausschußmitglieder; Heinrich Sacher, Hermann John, Heinrich Glaser, Adalbert Kreißl, Albert Holzer, Eduard Schwarz, Hieronymus Ulrich, Franz Fischer und Emil Dreifeld, Erfahrmänner.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Edmund Sattler, Lokomotivführer in Oberdorf, Kapellengasse 380, alle Geldsendungen an den Kassier Hugo Stüb in Oberdorf, Kapellengasse Nr. 380, bei Komotau, zu richten.

Marburg II. (Vereinsnotiz.) Die restierenden Mitglieder werden hiemit aufgefordert, die schuldigen Monatsbeiträge ehestens zu begleichen, da sonst strenge nach den Statuten vorgegangen werden muß. Der Verlust der Mitgliedschaft bringt den Verlust aller erworbenen Rechte und Ansprüche mit sich.

Mistel. (Vereinsnotiz.) Das Vereinslokal befindet sich ab 1. Februar im „Deutschen Haus“. Die Kollegen werden ersucht, die Versammlungen und Vereinsabende stets zahlreich zu besuchen.

Pragerhof. (Versammlungsbericht.) Die Ortsgruppe Pragerhof hielt bei einem sehr guten Besuch am 2. Februar 1914 seine ordentliche Generalversammlung ab, wo folgende Genossen in die Vereinsleitung gewählt wurden: Rudolf Mitteregger, Obmann, Karl Zeliska, Stellvertreter; Peter Widomitsch, Kassier, Matthäus Donik, Stellvertreter; Anton Podlaha, Schriftführer, Franz Brenkowitz, Stellvertreter; Ignaz Kos, Bibliothekar, Johann Bergles, Stellvertreter; Alexander Struc und Alois Kerep, Revisoren. Als Vertrauensmänner: Johann Ploch, Alois Bračič, Martin Rabian, Alois Kores, Franz Zemjal, Stephan Steinbacher, Eduard Sautner, Siegmund Koller, Anton Gaisl, Johann Vogledič, Franz Stropnik, Johann Kus, Franz Raj, Ferdinand Paul und Johann Safonik für den Verkehr; Josef Lach, Anton Brumec, Thomas Jenekovic und Anton Luke für den Oberbau; Josef Perič, Stephan Schrammel und Ekart für das Heizhaus. Die Vertrauensmänner sind zugleich als Substanzierer aufgestellt und werden die Mitglieder im eigenen Interesse ersucht, die Monatsbeiträge pünktlich zu leisten. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Rudolf Mitteregger und in Geldangelegenheiten an Genossen Peter Widomitsch in Pragerhof zu richten.

Neunkirchen. (Versammlungsbericht.) Bei der am 25. Jänner 1914 stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Karl Hoser, Obmann, Alois Janecis und Ernest Hofböck, Stellvertreter; Leopold Herrmann, Kassier, Friedrich Kober, Stellvertreter; Peter Greiner, Schriftführer, Rupert Kollmann, Stellvertreter; Johann Buchegger, Johann Maierhofer und Michael Gödl, Kontrolloren, Franz Bucher und Josef Piribauer, Bibliothekare; Anton Bär und Johann Spenger, Substanzierer; Johann Morava, Johann Bauer, Josef Lunt, Johann Wilfinger und Johann Zumpf, Vertrauensmänner. Anschließend der Wahl erhaltete Genosse Rohawek ein sehr lehrreiches Referat über gemeinschaftliche Vereinsangelegenheiten. Hieraus hielt noch Genosse Obmann Hoser eine innige Ansprache an die Versammlungsteilnehmer und schloß nach dreistündiger Dauer die Versammlung. Ferner diene den Mitgliedern zur

Wenn die Hausfrau nicht weiß, welchen Zuschlag sie zum Bohnenkaffee nehmen soll, probiere sie Kathrein's Aneipp-Malkaffee.

Sie wird ganz zufrieden sein.

Beim Versuch beachte man, ob es auch oberhalb überall zu haben. Wer Ausführliches über dieses beste Kaffeegetränk lesen will, schreibe an Kathrein's Malkaffee-Fabrikanten H. G., Wien, I., Annagasse Nr. 8.

Kenntnis, daß das Vereinslokal ab 15. Jänner in Herrn J. Kuncsch's Gasthaus, Wienerstraße 87, befindet, woselbst auch die Ausgabe von Bibliotheksbüchern jeden 1. und 15. im Monat von 1/8 bis 1/9 Uhr abends stattfindet.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Karl Josef, Weichensteller, Reunirichen, Stadtgasse 7. In Geldangelegenheiten an Leopold Herrmann, Reunirichen, Antonogasse 14.

Tirschnitz bei Eger. (Versammlungsbericht.) Am 1. Februar 1914 fand im Vereinslokal die Generalversammlung der Zahlstelle Tirschnitz statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Gewählt wurden folgende Genossen: Franz Klieber, Obmann, Ludwig Müller, Stellvertreter; Wenzel Rädler, Kassier, Johann Georg Breit, Stellvertreter; Wilhelm Grüner, Schriftführer, Josef Reindl, Stellvertreter; Ludwig Lehrer und Johann Reich, Revisoren; Johann Seidl, Bibliothekar; Adam Pitter, Johann Reichs und Matthias Maier, Ausschußmitglieder. Zuschriften sind an den Obmann Franz Klieber in Köstschitz bei Eger zu richten. In Geldangelegenheiten an den Kassier Wenzel Rädler, Tirschnitz bei Eger, Böhmen.

Unter-Eißtha. (Vereinsnotiz.) Seine Mitglieder, welche die Mitgliedsbücher noch nicht zur Revision abgegeben haben, werden nochmals aufgefordert, ihre Bücher so bald wie möglich an die Ortsgruppenleitung behufs Einstempelung und Kontrolle abzugeben.

Wessely-Mezimotti. (Vereinsnotiz.) Das Vereinslokal befindet sich ab 1. Februar 1914 in der Restauration des Herrn Kolář „u Vondráčků“. Die Kollegen werden ersucht, die Vereinsabende zahlreich zu besuchen.

Verschiedenes.

Wohin gerät der Peterspfennig? Der kürzlich gestorbene Kardinal Luigi Oreglia bezog als Kurienkardinal das Einkommen von 21.500 Kronen in Gold, als Dekan und Kammerling des heiligen Kollegiums vom Jahr 1895 an 9000 Lire, als Präfekt und Sekretär zweier Kongregationen und Professor von drei Ordensgesellschaften 14.000 Lire und endlich seit seiner 1878 erfolgten Ernennung als Kardinal die Früchte des Bistums Ostia an der Tibermündung, dem er ein einzigesmal in vierzig Jahren einen Besuch abgestattet haben soll. Dafür erhielt der Kardinal und sogenannte Reichsverweser der heiligen Kirche ein weiteres Gehalt von 93.000 Lire im Jahre ein für ein Bistum, das weniger Seelen zählt, als jede mittelgroße Pfarrei am Rhein. Das Gesamteinkommen dieses ältesten Kurienkardinals mit bescheidener theologischer Bildung betrug 188.000 Lire, das sind 111.000 Mk. im Jahr.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungs-Komiteesitzung vom 5. Februar 1914. Entgegennahme des Berichts über den Betrieb des Eisenbahnerheims. — Erledigung verschiedener Angelegenheiten der Administration sowie des vorliegenden Einlaufs. — Anlässlich der letzten Vorkommnisse im Budgetauschuss hat am 16. Februar L. Z. in Wien eine große Eisenbahnerversammlung stattgefunden.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:

Tirschnitz. Am 14. Februar um 8 Uhr abends im Vereinslokal.

Floridsdorf I. Am 15. Februar um 9 Uhr vormittags Generalversammlung im Arbeiterheim, Floridsdorf, Angererstraße 14.

Marburg II. Am 18. Februar um 8 Uhr abends im Brojch's Gasthaus Generalversammlung.

Jünnsbrud. Am 21. Februar um 8 Uhr abends im Arbeiterheim, Rentlgasse.

Oscheinstadt. Am 22. Februar um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus Nova in Klein-Rasl.

Königsgrätz. Am 22. Februar um 2 Uhr nachmittags im Vereinslokal Generalversammlung.

Salzburg I. Am 1. März um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus „zum Pfannmann“ Generalversammlung.

Strahwalchen. Am 1. März um 3 Uhr nachmittags im Afens Gasthaus.

Teichstadt. Am 1. März um 2 Uhr nachmittags im Gasthaus „zum Steinbruch“ Generalversammlung.

Steyr. Am 1. März um 1/2 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Traube“ Generalversammlung.

Alt-Pata. Am 1. März um 2 Uhr nachmittags im „Hotel Franz“ Generalversammlung.

Rauenitz. Am 1. März um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Dvořak in Slavkowitz Generalversammlung.

Sprechsaal.

Lampisten der Südbahn!

Am 17. Februar L. Z. um 7 Uhr abends findet im Eisenbahnerheim, V. Bräuhausgasse 84, eine Versammlung der Lampisten der Südbahn statt. Tagesordnung: Stellungnahme zur letzten Vorrede bei der Generaldirektion. Eventuelles.

Alle dienstfreien Lampisten sollen zu dieser wichtigen Besprechung erscheinen.

Die Vertrauensmänner.

Offene Anfragen.

An die L. L. Staatsbahndirektion in Wien.

Der im Bahnmeisterbezirk Eisensta auf Wächterhaus Nr. 6 postierte Wächter soll allmonatlich laut Präliminare einen Besen auslassen. Der betreffende Wächter ist nun über sechs Jahre auf diesem Posten und hat bis heute anstatt 72 nur erst drei Stück Besen erhalten. Wohin die übrigen 69 Stück Besen gekommen sind, weiß der Wächter nicht anzugeben, da er dieselben nicht erhalten hat. Im selben Bahnmeisterbezirk, beim Wächterhaus Nr. 3, steht noch aus der Eröffnungszeit dieser Bahnlinie ein offener, freistehender Abort, der wiederholt von Dr. Geldner als sanitätswidrig erklärt und auch diesbezüglich zur Anzeige gebracht wurde. Im Laufe der Jahre ist dieser Abort auch noch bausfällig geworden, und bedeutet für seine Benutzer eine ständige Gefahr. Die betroffenen Wächter und deren Familien bitten eine L. L. Staatsbahndirektion um gütige Behebung der angeführten Uebelstände.

Briefkasten der Redaktion.

Gutenhof Nr. 204: Sie haben Anspruch auf ein Jahr Gartenausgleich, vorausgesetzt, daß Ihre Angaben richtig sind. (L. 123, Z. Nr. 1914.) — H. R. Gedicht nicht verwendbar.

Erstes amerik. Schuhversandhaus
 Marke „L E S“
 Reg. Schutzmarke
 Alleinverkauf in Oesterreich-Ungarn
 Gegen Teilzahlung ohne Vorauszahlung.
 Zahlbar in Monatsraten 4
3 Kronen per Paar
 Zusendung von illust. sortem Katalog 65 nebst Bedingungen u. Massanleitung gratis und franko.
Leo Edel, Wien I, Fleischmarkt 15.

Mannes-Unglück!

Manch glücklicher gesunder Mann mit grossen fähigen Anlagen und sicherer Ansicht auf Erfolg ist jah niedergeboren durch unglückliche Umstände, die seine Kraft untergraben, sei es durch eine jener Krankheiten, die meist verheimlicht und vernachlässigt werden, sei es durch ungesunde Gewohnheiten. Sie können keinen schlimmeren Fehler begehen als den, die ersten Anzeichen unattraktiver 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 vielem Unglück, an vielen gescheiterten Existenzen, an Geisteskrankheit und Selbstmord.

Wollen Sie sich nicht warnen lassen? Wollen Sie sich nicht schützen vor solch verzweifeltm Ausgange? Sie sollten sorgfältig allen ungewis n, gefährlichen Behandlungsmethoden und 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 Einzahlung von 40 Heller an jeden erwachsenen Mann, der über 18 Jahre alt ist. Derjenige, der Befreiung von seiner niederdrückenden Schwäche sucht, hat noch eine Entschuldigung für seinen Zustand. Er braucht nur das Buch zu verlangen. Ich lade Sie hiermit freundlichst ein, von meinem Angebote 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 noch heute, ehe die Auflage vergriffen ist.

Fritz Arndt G. m. b. H., Berlin, S. O. 33, Abt. 6.

Bei GICHT Bienen-Honig

Rheumatismus, Ischias, Hexenschuss, Glieder-, schmerzen bringt
RHEUMA-OEL
 Marke St. Sebastian
 in ganz kurzer Zeit Hilfe. Preis pro Flasche 4 K. 3 Flaschen 10 K. Alleinversand zollfrei durch Herrn Kummer, chem. Laboratorium, Burghausen A 9 (Oberbayern).

Wird nach meinen Verfahren durch anderteichte Selbstbereitung auf das vollkommenste nachgebildet. Hervorragende Anerkennung! Selbstkosten ca. nur 30 u pro Liter. Bestellen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Porto nebst Rezept, Probe für 1/2 kg gratis.
Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant Boden a. S. E. 182 h

Gofort Geld

für eine Erfindung oder Idee. Auskunst gratis durch Anton, Brüssel, Bd. Boxtael 185. (Auslandsporto)

Eisenbahnbeamte!

Komplette Uniformen sind preiswert zu verkaufen bei Josef Kovarik, Oberrosenthal Feldg. 22, bei Reichenberg.

MÖBEL

Wiens beste u. billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte und langjährig bestehende **Fünfhäuser Möbelniederlage**
 Wien XV/1, Mariahilferstrasse 142 (neben der Löwendrogerie).

Besteerte Stimmereinrichtungen von 140 Kr. aufwärts; Kücheneinrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisezimmer von 240 Kr. aufwärts; Büchschrank von 60 Kr.; Bettelstücke von 9 Kr.; Matratzen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preis-Katalog für Probe gratis. Große Möbelabteilung für 90 Heller in Briefmarken teils.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
 Zufuhr in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage und meine Schutzmarke „Rundhufe“, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Haben Sie sich nicht irreführen lassen und erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie neben Schutzmarke, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftsfenster sehen.

Esur Wohlgeborn!
 Ich spreche hiemit meinen besten Dank und Auftriebheit aus, für die prompte und reelle Bedienung Ihres Reis. Besuche auch stets Ihre wertere Firma bei meinen Kollegen anempfehlen. Die Möbel sind in tadellosem Zustand wohlbehalten angekommen.
 Bedanke mit aller Hochachtung
 Antkefeld.
 Johann Adam.

Gegen Monatszahlung **2 Kronen** an Ohne Anzahl. 5 Tage zur Probe
 Illustrierten Katalog gratis und frei
Bial & Freund, Postfach 559/7 Wien VI/2
 Ges. m. b. H.

Einladung! Klein-Reifling!

Die zwei Genossen Albert Junn und Franz Sauer, Oberbauarbeiter, feiern am Sonntag den 15. Februar 1914 ihr 40jähriges Dienstjubiläum. Die Zeitnehmer veranlassen sich um 12 Uhr mittags am Bahnhof in Klein-Reifling, von wo aus sich der Festzug in das Lokal des Herrn Engelbert Kallabrunner begeben wird. Hier wird ein Redner die Ansprache halten. — Alle Genossen und Kollegen werden zu dieser Feier höflichst eingeladen.
 Der Ausschuss.

Wasserfucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Harntrübheit, geschwollene Füße beiteigt man rasch durch Dr. Novillos

Herz- und Wasserluchtee.
 Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen.
 Versand zollfrei durch:
 Stadtapotheke Pfaffenholn a. d. Ilm 10 (Bamern).

Frauen! Hilfe!

Gegen Strichungen hilft nur mein Verobliters, fester und dampf. Preis Kr. 3 45 (auch in Marken). Besteher Verkauf! Interessanter illustrierter Katalog und Verbilligtes über edle Parier- und Schäummittel für Herren und Damen sowie berühmter Gesundheitsmittel gratis und franko. Verschicken Sie Ihren Brief an: **W. Gruner, Wiener-Neustadt 11.**

KROPF

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

Dr. Reinhardt's Kropfbalsam
 Preis 4 K. 3 Flaschen 10 K.
 A leinversand zollfr. Hans Kummer, chem. Laboratorium, Burghausen A 9 (Oberbayern)

OLLA-GUMMI

beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.

Neuheit für Kerren
 dauernd so gebrauchbar, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen gegen 20 h-Mark.

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

Pro Paar Kr. 8
Hommischuhe
 Gelernt geschäft!
50.000 Paar Hommischuhe
 welche mir wegen zu früher Biederung, zurückgeblieben sind für die schmerzhaften Strapazen geeignet sind, habe ich mich entschlossen, zum Selbstkostenpreis von 8 Kr. per Paar zu verkaufen. Die Schuhe sind aus bestem Rohleder, mit hart gerollter Ledersohle. Abgabe mit Gummibeflagung und Beberriemen. Diese Schuhe sind besonders für die Alpenländer empfehlenswert. Bei Bestellung genügt Heimtätigkeit oder Nummerenangabe. Umtausch gestattet. Versand per Rücknahme durch das Schuhgeschäft **Franz Humann**, Eisen, 2. Bezirk, Kollégasse 338, 7. h. handh. verpackte Firma.

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN
 Billige bismische **Beifedern**
 Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen gegen 20 h-Mark.



Bei alten, schmerzhaften Fußleiden
 (offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich Apotheker Zell's Fußsalbe in Verbindung mit Gaze und Blutreinigungsmittel (Preis komplett Kr. 3,00 inklusive Zollsteuer) vorzüglich bewährt. Weithin verchwinden Schmerzen sofort. Anrechnungsscheine lassen fortwährend ein. Zell's Fußsalbe, präpariert mit vier goldenen Würfeln, ist echt nur allein zu beziehen durch die Zell'sche Apotheke, Oberhofen, 2 25 (Niederbayern). Vor mindewertigen Nachahmungen wird gewarnt, man achte deshalb genau auf meine Firma!

Kropf

dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch **Hollerbauer Kropfbalsam**
 1/2 Liter 3 Kr. 3 Liter 10 Kr.
 Zollfrei Versand durch die **Stadtapotheke Waffenhofen a. d. Ilm 154 (Bayern).**

Mais

vollkommen trocken, per 100 kg Kr. 16 50
 gebrochen (schrot) 100 . . . 18 50
 Weizenmehl, grob 100 . . . 18 50
 Futter- und Milchmehl
 Nr. 1 100 . . . 15 50
 Nr. 2 100 . . . 14 50
 Nr. 3 100 . . . 13 50
 Nr. 4 100 . . . 12 50
 Nr. 5 100 . . . 11 50
 Nr. 6 100 . . . 10 50
 Nr. 7 100 . . . 9 50
 Nr. 8 100 . . . 8 50
 Nr. 9 100 . . . 7 50
 Nr. 10 100 . . . 6 50
 Nr. 11 100 . . . 5 50
 Nr. 12 100 . . . 4 50
 Nr. 13 100 . . . 3 50
 Nr. 14 100 . . . 2 50
 Nr. 15 100 . . . 1 50
 Nr. 16 100 . . . 1 50
 Nr. 17 100 . . . 1 50
 Nr. 18 100 . . . 1 50
 Nr. 19 100 . . . 1 50
 Nr. 20 100 . . . 1 50

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich Apotheker Zell's Fußsalbe in Verbindung mit Gaze und Blutreinigungsmittel (Preis komplett Kr. 3,00 inklusive Zollsteuer) vorzüglich bewährt. Weithin verchwinden Schmerzen sofort. Anrechnungsscheine lassen fortwährend ein. Zell's Fußsalbe, präpariert mit vier goldenen Würfeln, ist echt nur allein zu beziehen durch die Zell'sche Apotheke, Oberhofen, 2 25 (Niederbayern). Vor mindewertigen Nachahmungen wird gewarnt, man achte deshalb genau auf meine Firma!

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten
 2
Wien VI, Hirschengasse 25
 Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten
 Preiskurante gratis und franko
Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Wollen Sie von Ihrem RHEUMATISMUS gründlich befreit werden?

Rheumatismus ist eine furchterliche, weit verbreitete Krankheit; sie verschont weder arm noch reich, sie lacht ihre Opfer in der Stille wie im Palast. Gar vielfältig sind die Formen, in den sich das Leiden zeigt, und meist sind Krankheiten, die man mit ganz anderen Namen bezeichnet, nichts anderes als Rheumatismus. Bald sind es Schmerzen in den Gliedern und Gelenken, bald geschwollene Gliedmaßen, verkrüppelte Hände u. Füße, Zucken, Stechen, Ziehen in den verschiedenen Körperteilen, ja selbst Schwäche der Augen ist häufig die Folge rheumatischer und giftiger Leiden. So verschiedenartig das Bild ist, welches die Krankheit bietet, so vielfältig sind aber auch alle möglichen und unmöglichen Heilmittel, Medikamente, Mixturen, Salben usw., die der leidenden Menschheit angepriesen werden. Die meisten dieser Mittel sind nicht imstande zu heilen, sie bringen höchstens auf kurze Zeit Linderung, aber andererseits schaden sie, weil sie den Magen verderben und das Herz angreifen. Was wir Ihnen empfehlen, ist etwas Natürliches, kein künstlich erzeugtes Präparat, sondern ein Mittel, das die gütige Mutter Natur



zum Heil der leidenden Menschheit bietet. Dieses natürliche Material erfreut sich bereits solcher Nachfrage, daß in allen Weltteilen, nicht nur auf Verordnung der bedeutendsten Ärzte, sondern auch auf dringendes, direktes Verlangen der Patienten dieses einigartige, wunderwilde Mittel Tausende treue begeisterte Anhänger hat. Wir bringen sichere Hilfe, weil unsere Kombination alle Faktoren enthält, die seit ältesten Zeiten für menschliche Organe u. Glieder als heilsam befunden wurden. Unsere Kur dringt überall ein. Haut, Muskeln, Nerven, aber auch innere Organe werden berührt. Um weitere Anhänger zu gewinnen, haben wir uns entschlossen, jedem, der an uns schreibt, eine Probe und unsere äußerst interessante, sehr belehrende Abhandlung vollkommen gratis u. franco zu übersenden. Wer also von Schmerzen gequält ist, wer sich auf natürliche rasche Weise von seinem Leiden gründlich und gefahrlos befreien will, der schreibe noch heute an folgende Adresse; das kostet keinen Heller und kann nur nützen! Köpfiger Generaldepot Apotheker Csöby Lajos, Bad Seviz, Komitat Jala, Nr. 10.

Eine Folge des Balkan-Krieges

ist die Exportstockung. Um auch weiter die Fabrik voll beschäftigen zu können, offeriere erstklassige Webwaren für Haushalt 30 Prozent unterm Wert:

- 1 Stück feinst Hemdenzephir, weiss-blau gemustert, 80 cm breit, 18 m lang **K 9-60**
- 1 Dutzend schwerste, reinleinen Taschentücher, gebleicht **K 6-80**
- 1 Stück feinstes Wäschezeug, weiß, 82 cm breit, 20 m lang **K 11-**
- 1 Stück kernig, Bettuchleinen, mit bestem Flachs gewebt, 160 cm breit, 14 m lang **K 16-80**
- 1 Dutzend schwere, reinleinen Damasthandtücher, 50x110 cm groß **K 9-50**
- Dieselben 51x125 cm groß **K 12-80**
- 40 m sortierte Reste in Oxford, Zephir, Bettzeug, Wäschstoffe etc., waschecht, 3 bis 12 m lange Reste **K 15-**, dieselben Reste, aber extrafeinst, 40 m um **K 20-**
- 40 m Reste feiner, gebleichter Webe, für beste Wäsche, in 3 bis 4 Resten um **K 22-**
- 1 Stück gutes Bettzeug, 78 cm breit, rot oder blau, 23 m lang **K 10-**
- 1 Dutzend Taschentücher aus weißem Batist, mit Hohlraum **K 3-50**
- 1 Tischuch aus feinstem Reinsleinen-Damast, 145 cm² **K 2-80**
- Probepakete von **K 8-** aufwärts per Nachnahme. Rücksendung gestattet.

46jähr. Firmawerltuf verbürgt Güte.

Leinenfabrik u. mech. Weberel JOS. KRAUS Nachod VII.

Prachtmusterbuch über 1000 Muster jeder Art feiner Webwaren für Haus- und Ausstattungsgewäsche kostenlos.

Ohrensauen

Ohrenstuh, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt in kurzer Zeit **Gehöröl St. Vagrasius**. Preis Kr. 4.-, Doppelpack Kr. 8.-. Versand postfrei durch die Stadiphotheke Pfaffenhofen am Jim 43 (Bayern).

Beste böhmische Bezugsquelle! **Billige Bettfedern!**

1 kg grane, ante, geschlossene u. K., bessere 2 K 40; dr. ma halbweiße 2 K 60; weiße 4 K; weisse, Nannige 6 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 4 K; 1 kg Daunenn (stamm), grane 6 K; 7 K; weisse, feine 10 K; allerfeinste Grauhäutchen 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Baufing, 1 Tuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, mit 2 Kopskissen, jedes 80 cm lang, 40 cm breit, gefüllt mit neuen, grau u. sehr dauerhaften, Nannigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K; 12 K; 14 K; 16 K; Kopskissen 3 K; 4 K; 6 K; 8 K; 10 K; 12 K; 14 K; 16 K; 18 K; 20 K; 22 K; 24 K; 26 K; 28 K; 30 K; 32 K; 34 K; 36 K; 38 K; 40 K; 42 K; 44 K; 46 K; 48 K; 50 K; 52 K; 54 K; 56 K; 58 K; 60 K; 62 K; 64 K; 66 K; 68 K; 70 K; 72 K; 74 K; 76 K; 78 K; 80 K; 82 K; 84 K; 86 K; 88 K; 90 K; 92 K; 94 K; 96 K; 98 K; 100 K; 102 K; 104 K; 106 K; 108 K; 110 K; 112 K; 114 K; 116 K; 118 K; 120 K; 122 K; 124 K; 126 K; 128 K; 130 K; 132 K; 134 K; 136 K; 138 K; 140 K; 142 K; 144 K; 146 K; 148 K; 150 K; 152 K; 154 K; 156 K; 158 K; 160 K; 162 K; 164 K; 166 K; 168 K; 170 K; 172 K; 174 K; 176 K; 178 K; 180 K; 182 K; 184 K; 186 K; 188 K; 190 K; 192 K; 194 K; 196 K; 198 K; 200 K; 202 K; 204 K; 206 K; 208 K; 210 K; 212 K; 214 K; 216 K; 218 K; 220 K; 222 K; 224 K; 226 K; 228 K; 230 K; 232 K; 234 K; 236 K; 238 K; 240 K; 242 K; 244 K; 246 K; 248 K; 250 K; 252 K; 254 K; 256 K; 258 K; 260 K; 262 K; 264 K; 266 K; 268 K; 270 K; 272 K; 274 K; 276 K; 278 K; 280 K; 282 K; 284 K; 286 K; 288 K; 290 K; 292 K; 294 K; 296 K; 298 K; 300 K; 302 K; 304 K; 306 K; 308 K; 310 K; 312 K; 314 K; 316 K; 318 K; 320 K; 322 K; 324 K; 326 K; 328 K; 330 K; 332 K; 334 K; 336 K; 338 K; 340 K; 342 K; 344 K; 346 K; 348 K; 350 K; 352 K; 354 K; 356 K; 358 K; 360 K; 362 K; 364 K; 366 K; 368 K; 370 K; 372 K; 374 K; 376 K; 378 K; 380 K; 382 K; 384 K; 386 K; 388 K; 390 K; 392 K; 394 K; 396 K; 398 K; 400 K; 402 K; 404 K; 406 K; 408 K; 410 K; 412 K; 414 K; 416 K; 418 K; 420 K; 422 K; 424 K; 426 K; 428 K; 430 K; 432 K; 434 K; 436 K; 438 K; 440 K; 442 K; 444 K; 446 K; 448 K; 450 K; 452 K; 454 K; 456 K; 458 K; 460 K; 462 K; 464 K; 466 K; 468 K; 470 K; 472 K; 474 K; 476 K; 478 K; 480 K; 482 K; 484 K; 486 K; 488 K; 490 K; 492 K; 494 K; 496 K; 498 K; 500 K; 502 K; 504 K; 506 K; 508 K; 510 K; 512 K; 514 K; 516 K; 518 K; 520 K; 522 K; 524 K; 526 K; 528 K; 530 K; 532 K; 534 K; 536 K; 538 K; 540 K; 542 K; 544 K; 546 K; 548 K; 550 K; 552 K; 554 K; 556 K; 558 K; 560 K; 562 K; 564 K; 566 K; 568 K; 570 K; 572 K; 574 K; 576 K; 578 K; 580 K; 582 K; 584 K; 586 K; 588 K; 590 K; 592 K; 594 K; 596 K; 598 K; 600 K; 602 K; 604 K; 606 K; 608 K; 610 K; 612 K; 614 K; 616 K; 618 K; 620 K; 622 K; 624 K; 626 K; 628 K; 630 K; 632 K; 634 K; 636 K; 638 K; 640 K; 642 K; 644 K; 646 K; 648 K; 650 K; 652 K; 654 K; 656 K; 658 K; 660 K; 662 K; 664 K; 666 K; 668 K; 670 K; 672 K; 674 K; 676 K; 678 K; 680 K; 682 K; 684 K; 686 K; 688 K; 690 K; 692 K; 694 K; 696 K; 698 K; 700 K; 702 K; 704 K; 706 K; 708 K; 710 K; 712 K; 714 K; 716 K; 718 K; 720 K; 722 K; 724 K; 726 K; 728 K; 730 K; 732 K; 734 K; 736 K; 738 K; 740 K; 742 K; 744 K; 746 K; 748 K; 750 K; 752 K; 754 K; 756 K; 758 K; 760 K; 762 K; 764 K; 766 K; 768 K; 770 K; 772 K; 774 K; 776 K; 778 K; 780 K; 782 K; 784 K; 786 K; 788 K; 790 K; 792 K; 794 K; 796 K; 798 K; 800 K; 802 K; 804 K; 806 K; 808 K; 810 K; 812 K; 814 K; 816 K; 818 K; 820 K; 822 K; 824 K; 826 K; 828 K; 830 K; 832 K; 834 K; 836 K; 838 K; 840 K; 842 K; 844 K; 846 K; 848 K; 850 K; 852 K; 854 K; 856 K; 858 K; 860 K; 862 K; 864 K; 866 K; 868 K; 870 K; 872 K; 874 K; 876 K; 878 K; 880 K; 882 K; 884 K; 886 K; 888 K; 890 K; 892 K; 894 K; 896 K; 898 K; 900 K; 902 K; 904 K; 906 K; 908 K; 910 K; 912 K; 914 K; 916 K; 918 K; 920 K; 922 K; 924 K; 926 K; 928 K; 930 K; 932 K; 934 K; 936 K; 938 K; 940 K; 942 K; 944 K; 946 K; 948 K; 950 K; 952 K; 954 K; 956 K; 958 K; 960 K; 962 K; 964 K; 966 K; 968 K; 970 K; 972 K; 974 K; 976 K; 978 K; 980 K; 982 K; 984 K; 986 K; 988 K; 990 K; 992 K; 994 K; 996 K; 998 K; 1000 K; 1002 K; 1004 K; 1006 K; 1008 K; 1010 K; 1012 K; 1014 K; 1016 K; 1018 K; 1020 K; 1022 K; 1024 K; 1026 K; 1028 K; 1030 K; 1032 K; 1034 K; 1036 K; 1038 K; 1040 K; 1042 K; 1044 K; 1046 K; 1048 K; 1050 K; 1052 K; 1054 K; 1056 K; 1058 K; 1060 K; 1062 K; 1064 K; 1066 K; 1068 K; 1070 K; 1072 K; 1074 K; 1076 K; 1078 K; 1080 K; 1082 K; 1084 K; 1086 K; 1088 K; 1090 K; 1092 K; 1094 K; 1096 K; 1098 K; 1100 K; 1102 K; 1104 K; 1106 K; 1108 K; 1110 K; 1112 K; 1114 K; 1116 K; 1118 K; 1120 K; 1122 K; 1124 K; 1126 K; 1128 K; 1130 K; 1132 K; 1134 K; 1136 K; 1138 K; 1140 K; 1142 K; 1144 K; 1146 K; 1148 K; 1150 K; 1152 K; 1154 K; 1156 K; 1158 K; 1160 K; 1162 K; 1164 K; 1166 K; 1168 K; 1170 K; 1172 K; 1174 K; 1176 K; 1178 K; 1180 K; 1182 K; 1184 K; 1186 K; 1188 K; 1190 K; 1192 K; 1194 K; 1196 K; 1198 K; 1200 K; 1202 K; 1204 K; 1206 K; 1208 K; 1210 K; 1212 K; 1214 K; 1216 K; 1218 K; 1220 K; 1222 K; 1224 K; 1226 K; 1228 K; 1230 K; 1232 K; 1234 K; 1236 K; 1238 K; 1240 K; 1242 K; 1244 K; 1246 K; 1248 K; 1250 K; 1252 K; 1254 K; 1256 K; 1258 K; 1260 K; 1262 K; 1264 K; 1266 K; 1268 K; 1270 K; 1272 K; 1274 K; 1276 K; 1278 K; 1280 K; 1282 K; 1284 K; 1286 K; 1288 K; 1290 K; 1292 K; 1294 K; 1296 K; 1298 K; 1300 K; 1302 K; 1304 K; 1306 K; 1308 K; 1310 K; 1312 K; 1314 K; 1316 K; 1318 K; 1320 K; 1322 K; 1324 K; 1326 K; 1328 K; 1330 K; 1332 K; 1334 K; 1336 K; 1338 K; 1340 K; 1342 K; 1344 K; 1346 K; 1348 K; 1350 K; 1352 K; 1354 K; 1356 K; 1358 K; 1360 K; 1362 K; 1364 K; 1366 K; 1368 K; 1370 K; 1372 K; 1374 K; 1376 K; 1378 K; 1380 K; 1382 K; 1384 K; 1386 K; 1388 K; 1390 K; 1392 K; 1394 K; 1396 K; 1398 K; 1400 K; 1402 K; 1404 K; 1406 K; 1408 K; 1410 K; 1412 K; 1414 K; 1416 K; 1418 K; 1420 K; 1422 K; 1424 K; 1426 K; 1428 K; 1430 K; 1432 K; 1434 K; 1436 K; 1438 K; 1440 K; 1442 K; 1444 K; 1446 K; 1448 K; 1450 K; 1452 K; 1454 K; 1456 K; 1458 K; 1460 K; 1462 K; 1464 K; 1466 K; 1468 K; 1470 K; 1472 K; 1474 K; 1476 K; 1478 K; 1480 K; 1482 K; 1484 K; 1486 K; 1488 K; 1490 K; 1492 K; 1494 K; 1496 K; 1498 K; 1500 K; 1502 K; 1504 K; 1506 K; 1508 K; 1510 K; 1512 K; 1514 K; 1516 K; 1518 K; 1520 K; 1522 K; 1524 K; 1526 K; 1528 K; 1530 K; 1532 K; 1534 K; 1536 K; 1538 K; 1540 K; 1542 K; 1544 K; 1546 K; 1548 K; 1550 K; 1552 K; 1554 K; 1556 K; 1558 K; 1560 K; 1562 K; 1564 K; 1566 K; 1568 K; 1570 K; 1572 K; 1574 K; 1576 K; 1578 K; 1580 K; 1582 K; 1584 K; 1586 K; 1588 K; 1590 K; 1592 K; 1594 K; 1596 K; 1598 K; 1600 K; 1602 K; 1604 K; 1606 K; 1608 K; 1610 K; 1612 K; 1614 K; 1616 K; 1618 K; 1620 K; 1622 K; 1624 K; 1626 K; 1628 K; 1630 K; 1632 K; 1634 K; 1636 K; 1638 K; 1640 K; 1642 K; 1644 K; 1646 K; 1648 K; 1650 K; 1652 K; 1654 K; 1656 K; 1658 K; 1660 K; 1662 K; 1664 K; 1666 K; 1668 K; 1670 K; 1672 K; 1674 K; 1676 K; 1678 K; 1680 K; 1682 K; 1684 K; 1686 K; 1688 K; 1690 K; 1692 K; 1694 K; 1696 K; 1698 K; 1700 K; 1702 K; 1704 K; 1706 K; 1708 K; 1710 K; 1712 K; 1714 K; 1716 K; 1718 K; 1720 K; 1722 K; 1724 K; 1726 K; 1728 K; 1730 K; 1732 K; 1734 K; 1736 K; 1738 K; 1740 K; 1742 K; 1744 K; 1746 K; 1748 K; 1750 K; 1752 K; 1754 K; 1756 K; 1758 K; 1760 K; 1762 K; 1764 K; 1766 K; 1768 K; 1770 K; 1772 K; 1774 K; 1776 K; 1778 K; 1780 K; 1782 K; 1784 K; 1786 K; 1788 K; 1790 K; 1792 K; 1794 K; 1796 K; 1798 K; 1800 K; 1802 K; 1804 K; 1806 K; 1808 K; 1810 K; 1812 K; 1814 K; 1816 K; 1818 K; 1820 K; 1822 K; 1824 K; 1826 K; 1828 K; 1830 K; 1832 K; 1834 K; 1836 K; 1838 K; 1840 K; 1842 K; 1844 K; 1846 K; 1848 K; 1850 K; 1852 K; 1854 K; 1856 K; 1858 K; 1860 K; 1862 K; 1864 K; 1866 K; 1868 K; 1870 K; 1872 K; 1874 K; 1876 K; 1878 K; 1880 K; 1882 K; 1884 K; 1886 K; 1888 K; 1890 K; 1892 K; 1894 K; 1896 K; 1898 K; 1900 K; 1902 K; 1904 K; 1906 K; 1908 K; 1910 K; 1912 K; 1914 K; 1916 K; 1918 K; 1920 K; 1922 K; 1924 K; 1926 K; 1928 K; 1930 K; 1932 K; 1934 K; 1936 K; 1938 K; 1940 K; 1942 K; 1944 K; 1946 K; 1948 K; 1950 K; 1952 K; 1954 K; 1956 K; 1958 K; 1960 K; 1962 K; 1964 K; 1966 K; 1968 K; 1970 K; 1972 K; 1974 K; 1976 K; 1978 K; 1980 K; 1982 K; 1984 K; 1986 K; 1988 K; 1990 K; 1992 K; 1994 K; 1996 K; 1998 K; 2000 K; 2002 K; 2004 K; 2006 K; 2008 K; 2010 K; 2012 K; 2014 K; 2016 K; 2018 K; 2020 K; 2022 K; 2024 K; 2026 K; 2028 K; 2030 K; 2032 K; 2034 K; 2036 K; 2038 K; 2040 K; 2042 K; 2044 K; 2046 K; 2048 K; 2050 K; 2052 K; 2054 K; 2056 K; 2058 K; 2060 K; 2062 K; 2064 K; 2066 K; 2068 K; 2070 K; 2072 K; 2074 K; 2076 K; 2078 K; 2080 K; 2082 K; 2084 K; 2086 K; 2088 K; 2090 K; 2092 K; 2094 K; 2096 K; 2098 K; 2100 K; 2102 K; 2104 K; 2106 K; 2108 K; 2110 K; 2112 K; 2114 K; 2116 K; 2118 K; 2120 K; 2122 K; 2124 K; 2126 K; 2128 K; 2130 K; 2132 K; 2134 K; 2136 K; 2138 K; 2140 K; 2142 K; 2144 K; 2146 K; 2148 K; 2150 K; 2152 K; 2154 K; 2156 K; 2158 K; 2160 K; 2162 K; 2164 K; 2166 K; 2168 K; 2170 K; 2172 K; 2174 K; 2176 K; 2178 K; 2180 K; 2182 K; 2184 K; 2186 K; 2188 K; 2190 K; 2192 K; 2194 K; 2196 K; 2198 K; 2200 K; 2202 K; 2204 K; 2206 K; 2208 K; 2210 K; 2212 K; 2214 K; 2216 K; 2218 K; 2220 K; 2222 K; 2224 K; 2226 K; 2228 K; 2230 K; 2232 K; 2234 K; 2236 K; 2238 K; 2240 K; 2242 K; 2244 K; 2246 K; 2248 K; 2250 K; 2252 K; 2254 K; 2256 K; 2258 K; 2260 K; 2262 K; 2264 K; 2266 K; 2268 K; 2270 K; 2272 K; 2274 K; 2276 K; 2278 K; 2280 K; 2282 K; 2284 K; 2286 K; 2288 K; 2290 K; 2292 K; 2294 K; 2296 K; 2298 K; 2300 K; 2302 K; 2304 K; 2306 K; 2308 K; 2310 K; 2312 K; 2314 K; 2316 K; 2318 K; 2320 K; 2322 K; 2324 K; 2326 K; 2328 K; 2330 K; 2332 K; 2334 K; 2336 K; 2338 K; 2340 K; 2342 K; 2344 K; 2346 K; 2348 K; 2350 K; 2352 K; 2354 K; 2356 K; 2358 K; 2360 K; 2362 K; 2364 K; 2366 K; 2368 K; 2370 K; 2372 K; 2374 K; 2376 K; 2378 K; 2380 K; 2382 K; 2384 K; 2386 K; 2388 K; 2390 K; 2392 K; 2394 K; 2396 K; 2398 K; 2400 K; 2402 K; 2404 K; 2406 K; 2408 K; 2410 K; 2412 K; 2414 K; 2416 K; 2418 K; 2420 K; 2422 K; 2424 K; 2426 K; 2428 K; 2430 K; 2432 K; 2434 K; 2436 K; 2438 K; 2440 K; 2442 K; 2444 K; 2446 K; 2448 K; 2450 K; 2452 K; 2454 K; 2456 K; 2458 K; 2460 K; 2462 K; 2464 K; 2466 K; 2468 K; 2470 K; 2472 K; 2474 K; 2476 K; 2478 K; 2480 K; 2482 K; 2484 K; 2486 K; 2488 K; 2490 K; 2492 K; 2494 K; 2496 K; 2498 K; 2500 K; 2502 K; 2504 K; 2506 K; 2508 K; 2510 K; 2512 K; 2514 K; 2516 K; 2518 K; 2520 K; 2522 K; 2524 K; 2526 K; 2528 K; 2530 K; 2532 K; 2534 K; 2536 K; 2538 K; 2540 K; 2542 K; 2544 K; 2546 K; 2548 K; 2550 K; 2552 K; 2554 K; 2556 K; 2558 K; 2560 K; 2562 K; 2564 K; 2566 K; 2568 K; 2570 K; 2572 K; 2574 K; 2576 K; 2578 K; 2580 K; 2582 K; 2584 K; 2586 K; 2588 K; 2590 K; 2592 K; 2594 K; 2596 K; 2598 K; 2600 K; 2602 K; 2604 K; 2606 K; 2608 K; 2610 K; 2612 K; 2614 K; 2616 K; 2618 K; 2620 K; 2622 K; 2624 K; 2626 K; 2628 K; 2630 K; 2632 K; 2634 K; 2636 K; 2638 K; 2640 K; 2642 K; 2644 K; 2646 K; 2648 K; 2650 K; 2652 K; 2654 K; 2656 K; 2658 K; 2660 K; 2662 K; 2664 K; 2666 K; 2668 K; 2670 K; 2672 K; 2674 K; 2676 K; 2678 K; 2680 K; 2682 K; 2684 K; 2686 K; 2688 K; 2690 K; 2692 K; 2694 K; 2696 K; 2698 K; 2700 K; 2702 K; 2704 K; 2706 K; 2708 K; 2710 K; 2712 K; 2714 K; 2716 K; 2718 K; 2720 K; 2722 K; 2724 K; 2726 K; 2728 K; 2730 K; 2732 K; 2734 K; 2736 K; 2738 K; 2740 K; 2742 K; 2744 K; 2746 K; 2748 K; 2750 K; 2752 K; 2754 K; 2756 K; 2758 K; 2760 K; 2762 K; 2764 K; 2766 K; 2768 K; 2770 K; 2772 K; 2774 K; 2776 K; 2778 K; 2780 K; 2782 K; 2784 K; 2786 K; 2788 K; 2790 K; 2792 K; 2794 K; 2796 K; 2798 K; 2800 K; 2802 K; 2804 K; 2806 K; 2808 K; 2810 K; 2812 K; 2814 K; 2816 K; 2818 K; 2820 K; 2822 K; 2824 K; 2826 K; 2828 K; 2830 K; 2832 K; 2834 K; 2836 K; 2838 K; 2840 K; 2842 K; 2844 K; 2846 K; 2848 K; 2850 K; 2852 K; 2854 K; 2856 K; 2858 K; 2860 K; 2862 K; 2864 K; 2866 K; 2868 K; 2870 K; 2872 K; 2874 K; 2876 K; 2878 K; 2880 K; 2882 K; 2884 K; 2886 K; 2888 K; 2890 K; 2892 K; 2894 K; 2896 K; 2898 K; 2900 K; 2902 K; 2904 K; 2906 K; 2908 K; 2910 K; 2912 K; 2914 K; 2916 K; 2918 K; 2920 K; 2922 K; 2924 K; 2926 K; 2928 K; 2930 K; 2932 K; 2934 K; 2936 K; 2938 K; 2940 K; 2942 K; 2944 K; 2946 K; 2948 K; 2950 K; 2952 K; 2954 K; 2956 K; 2958 K; 2960 K; 2962 K; 2964 K; 2966 K; 2968 K; 2970 K; 2972 K; 2974 K; 2976 K; 2978 K; 2980 K; 2982 K; 2984 K; 2986 K; 2988 K; 2990 K; 2992 K; 2994 K; 2996 K; 2998 K; 3000 K; 3002 K; 3004 K; 3006 K; 3008 K; 3010 K; 3012 K; 3014 K; 3016 K; 3018 K; 3020 K; 3022 K; 3024 K; 3026 K; 3028 K; 3030 K; 3032 K; 3034 K; 3036 K; 3038 K; 3040 K; 3042 K; 3044 K; 3046 K; 3048 K; 3050 K; 3052 K; 3054 K; 3056 K; 3058 K; 3060 K; 3062 K; 3064 K; 3066 K; 3068 K; 3070 K; 3072 K; 3074 K; 3076 K; 3078 K; 3080 K; 3082 K; 3084 K; 3086 K; 3088 K; 3090 K; 3092 K; 3094 K; 3096 K; 3098 K; 3100 K; 3102 K; 3104 K; 3106 K; 3108 K; 3110 K; 3112 K; 3114 K; 3116 K; 3118 K; 3120 K; 3122 K; 3124 K; 3126 K; 3128 K; 3130 K; 3132 K; 3134 K; 3136 K; 3138 K; 3140 K; 3142 K; 3144 K;