

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



Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Scheidtonto 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 Sonntage und Freitage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags

Insertionspreis:

Die einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller. Bei Jahresantrag 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. 11

Wien, den 10. April 1914.

22. Jahrg.

Die Wirtschaftlichkeit unseres Staatsbahnbetriebes.

Bemerkungen zu einem Vortrag des Generaldirektors Georg Günther im Zentralverband der Industriellen.

Die österreichischen Staatsbahnen sind seit vielen Jahren der Brennpunkt volkswirtschaftlicher Sorgen und Diskussionen. Das ist natürlich vor allem auf dem bekannnten und beklagenswerten Umstand zurückzuführen, daß die Finanzgebarung unserer Staatsbahnen Jahr für Jahr einen regelmäßigen Zuschuß aus den Steuergeldern erforderte, um den rechnungsmäßigen Abgang in den Bilanzergebnissen zu decken. Wenn nun auch in den letzten Jahren das Defizit beträchtlich kleiner geworden und sich demgemäß der vom Staat zu leistende Zuschuß verringert hat, so bleibt dennoch die Tatsache bestehen, daß unsere Staatsbahnen immerhin noch an den Steuereingängen des Staates zehren, während sie anderwärts, wie das zum Beispiel in Preußen der Fall ist, eine beträchtliche Quelle für die Einnahmen des Staates bilden. Von diesen Erwägungen ausgehend, hat nun auch vor ungefähr drei Wochen der bekannte Generaldirektor Günther im Zentralverband der österreichischen Industriellen einen Vortrag unter dem Titel „Das Gebahren der Staatsbahnen“ gehalten, in welchem er auf eine Reihe von Mängeln in der Gebarung und Betriebsführung der österreichischen Staatsbahnen hinwies. Wenn nun auch vieles von dem, was Herr Günther ausführte, als durchaus zutreffend bezeichnet werden muß, so bildeten den Inhalt seines Vortrages dennoch mancherlei irrige Voraussetzungen, die insbesondere geeignet sein mußten, im großen Publikum falsche und unzutreffende Vorstellungen zu erwecken.

Herr Günther wählte zu seinem Vergleich die Betriebsergebnisse bei den preußischen Staatsbahnen, wobei er für die Untersuchungen der Ergebnisse unserer österreichischen Staatsbahnen das Vergleichsjahr 1911 in Betracht zog. Schon dieser letztere Umstand läßt wohl das Ziffermaterial, mit welchem der Vortragende seine Ausführungen in recht ausgiebiger Weise zu stützen versuchte, als durchaus nicht einwandfrei erscheinen. Wie man weiß, handelt es sich bei den Ergebnissen des Jahres 1911 zugleich mit um die der großen verstaatlichten Privatbahnen, deren Leistungen und finanziellen Gebarungsausweise gerade in diesem Zeitraum zum erstenmal voll zum Ausdruck gelangt sind und den Ergebnissen unserer Staatsbahnen zugerechnet werden müssen. Bei seinem, wie man zugeben wird, schon aus diesem Grund nicht einwandfreien Vergleich kam nun Zentraldirektor Günther zu folgenden Vergleichszahlen:

In Preußen Kosten 1000 Wagenachskilometer bei einer Leistung von 22.822 Millionen Wagenachskilometer Kr. 71.30, in Oesterreich bei einer Leistung von 6.060.800.000 Wagenachskilometer Kr. 85.50, wovon in Preußen auf die persönlichen Auslagen Kr. 42.20, in Oesterreich Kr. 58.10, und auf die sachlichen Auslagen in Preußen Kr. 29.10, in Oesterreich Kr. 27.40 entfallen.

Das heißt, Oesterreich gibt für Materialbeschaffung um mehr als 10 Millionen weniger aus als Preußen, dagegen für persönliche Auslagen um 9 1/2 Millionen mehr. Wenn man die österreichischen Gehalts- und Lohnverhältnisse in Betracht zieht, so ermäßigt sich diese Mehrauslage auf rund 80 Millionen. Alle besonderen österreichischen Verhältnisse sind dabei berücksichtigt. Günther stellte fest, daß die österreichischen Staatsbahnen im Verhältnis zu Preußen um 50.000 Angestellte zuviel haben. Im Zentraldienst leistet in Preußen jeder Angestellte doppelt soviel als in Oesterreich, so daß die Hälfte der Angestellten im Zentraldienst, das ist 5400 Angestellte, die 23 Millionen Kosten, entbehrlich wären.

Noch ärger, sagt Günther, sei es im Werkstätten dienst, wo 7600 Angestellte mit einem Aufwand von 10 Millionen Kronen zuviel seien. Trotzdem sei die Zahl der im Zentraldienst und bei den Staatsbahndirektionen Angestellten — die ständigen Diener ausgenommen — von 1911 auf 1912 um nahezu 700 gestiegen.

Die Reise- und Umzugsspesen seien in Oesterreich gleich hoch wie in Preußen (7 bis 8 Millionen), obwohl in Oesterreich die Leistung nur ein Viertel ausmache.

Man wird zunächst das, was Herr Günther über die Kostspieligkeit unseres Zentraldienstes sagt, durchaus nicht bestreiten können, und es ist gerade von uns schon wiederholt auf den gewaltigen bürokratischen Apparat hingewiesen worden, der, während er auf der einen Seite eine finanzielle Belastung für den Staatsbahnbetrieb bedeutet, zugleich auf der anderen Seite eine Hemmung und Erschwerung der ganzen Betriebsabwicklung vielfach zur Folge hat. Aber man wird zugleich die etwas gewagte Behauptung, daß die österreichischen Staatsbahnen um 50.000 Angestellte zuviel haben, nicht un widersprochen hinnehmen dürfen, wenn nicht in der öffentlichen Meinung die ohnehin bestehende Voreingenommenheit, die gegen die Eisenbahner durchwegs vorhanden ist, nicht noch ganz unbegründeterweise vermehrt werden soll. Was Herr Günther über die höhere Leistung der preußischen Staatsbahnen sagt, die die Leistungen der österreichischen Bahnen weit über treffen, kann natürlich einen richtigen Vergleichsmaßstab schon deshalb nicht abgeben, weil bei den österreichischen Eisenbahnen zunächst die Terrainverhältnisse wesentlich andere und ungünstigere sind als dies bei den preußischen Staatsbahnen der Fall ist, und weil sich daher auch die Verkehrsabwicklung bei uns unter ungleich schwierigeren Umständen vollzieht als wie das in Preußen der Fall ist. Wiewohl Herr Günther auf diesen Umstand allerdings selbst hinweisen zu müssen glaubt, so erscheint derselbe dennoch viel zu wenig in Betracht gezogen zu sein, da sich ja unter solchen Umständen gerade dann, wenn man mit Ziffern operiert, die entsprechend richtigen Vergleichsziffern nur sehr schwer finden lassen. Daß also in Oesterreich die persönlichen Auslagen bedeutend größer sein müssen als in Deutschland, wird niemand überraschen, wenn er alle diese anders gearteten Umstände, mit denen unser Verkehr zu rechnen hat, in Betracht zieht. Von einer totalen Unkenntnis der Sachlage zeigt es aber, wenn Herr Günther meint, daß bei uns im Werkstätten dienst um 7600 Angestellte mit einem Aufwand von 10 Mill. Kr. zuviel seien, was nach seiner Meinung vor allem darauf zurückzuführen ist, daß die Akkordarbeit in den Werkstätten auf gelassen worden ist. Schon diese Behauptung stimmt vor allem nicht, weil die Akkordarbeit noch in einem großen Teil der Werkstätten bei den verstaatlichten Bahnen besteht und weil andererseits die faktische Leistung in den Werkstätten durchaus nicht in der Weise, wie Herr Günther meint, von dem Akkord beeinflusst wird. Wenn etwas die Leistungsfähigkeit in den Werkstätten unserer Staatsbahnen hemmt, so ist es vor allem der schon oft gerügte Umstand, daß man mit einer völlig unzureichenden technischen Ausrüstung arbeitet, die durchaus nicht den neuzeitlichen Anforderungen entsprechen und von den technischen Errungenschaften zum meist längst überholt sind. An dieser Tatsache geht Herr Günther völlig kritiklos vorbei, wie er es auch unterläßt, einige Betrachtungen darüber anzustellen, wie die Post „Reise- und Umzugsspesen“ in Oesterreich gleich hoch wie in Preußen sein kann, obwohl die Leistung bei uns nur ein Viertel im Verhältnis zu den preußischen Leistungen ausmache. Nun weiß jeder Eingeweihte, daß unter dieser Post das Kapitel der Diäten und Reisespesen in Rechnung

gestellt ist, an dem seit jeher mit vollem Recht die stärkste Kritik von der sachkundigen Oeffentlichkeit geübt worden ist. Daß gerade auf diesem Gebiet in ganz zweckloser und zum tatsächlichen Erfolg in keinem Einklang stehender Weise Unsummen vergeudet werden, steht ebenso unzweifelhaft fest, wie es eine erfahrungsgemäße Tatsache ist, daß durch die ausgedehnte Freikartenvirtschaft auf unseren Staatsbahnen Großindustrielle und Millionäre ganz umsonst auf Kosten des Staates reisen können.

Es wird sicherlich niemand bezweifeln, daß die Oekonomie in der Verwaltung und Betriebsführung unserer Staatsbahnen nicht auf der Höhe der Zeit steht. Allein dieser Nachweis läßt sich durchaus nicht damit führen, daß im allgemeinen der österreichische Staatsbahnbetrieb kostspieliger sei wie der preußische. Man hat doch vor allem auch damit zu rechnen, daß wir volkswirtschaftlich genommen ein armes Land sind, daß Industriegebiete von der Art und vor allem von dem Umfang und der Geschlossenheit wie in Deutschland gar nicht kennt. Die Verkehrsausnutzung und die Rentabilität der Eisenbahnen hängt aber vor allem untrennbar mit dieser wichtigen Tatsache zusammen. Mit den bloßen Ziffern und Zahlen kann man nun allerdings die Leistungen auf Wagenachskilometer feststellen, und man kann danach den Betriebskoeffizienten berechnen. Allein Ziffern sind gerade auf diesem Gebiete kein ausreichender und vor allem einwandfreier Beweis, weil man eben auch mit Ziffern an den lebendigen Tatsachen der Wirklichkeit vorbei argumentieren kann. Was uns von wesentlichem Wert erscheint, ist die Feststellung, zu der sich Herr Günther genötigt sieht, daß die Durchschnittsbezüge eines Angestellten und Arbeiters in Preußen per Jahr 1909 Kr., in Oesterreich dagegen nur 1566 Kr. ausmachen, wozu noch kommt, daß auf den österreichischen Staatsbahnen auf je 75 Kilometer Streckenlänge eine mit Personal besetzte Station entfällt, was hingegen in Preußen schon bei 63 Kilometer Streckenlänge der Fall ist, woraus zugleich der naheliegende Schluß zu ziehen ist, daß die Arbeitsintensität und die Ausnutzung des Personals in Oesterreich bei geringerem Einkommen größer ist als im Deutschen Reich.

Sieht man also von diesen wenigen, immerhin interessanten und lehrreichen Feststellungen des Herrn Günther ab, so enthält sein Vortrag durchaus nichts, was geeignet wäre, neue Gesichtspunkte für die Betriebsführung unserer Staatsbahnen zu eröffnen. Wir glauben vor allem, daß es gar nicht am Platze ist, die Leistungen unserer Staatsbahnen als durchaus minderwertig hinzustellen, denn gerade die Erfahrung der letzten Jahre lehrt, daß die Ertragnisse, wenn man die Schulden aus der Skandalperiode der österreichischen Eisenbahnwirtschaft nicht in Rechnung stellt, als durchaus günstige bezeichnet werden müssen. Daß diese steigenden Ertragnisse vor allem auf den Fleiß und die intensive Ausnutzung des Personals zurückzuführen sind, wird kaum jemand bezweifeln. Sollen freilich unsere Staatsbahnen in ihren Rentabilitätsergebnissen einen Vergleich mit den preußischen aushalten, dann wird auch in die gesamte volkswirtschaftliche und industrielle Entwicklung unseres Staates ein anderer Zug kommen müssen, denn, was die Eisenbahnen brauchen, ist vor allem viel und ausgiebiger Verkehr. Daß ein solcher nicht möglich gewesen ist, daran ist durch unsere bisherige Handels- und Zollpolitik ungeheuer viel gesündigt worden und man wird, wenn man auf diesem Gebiete die Verhältnisse bessern will, sich wohl im Jahre 1917 mit aller Macht dafür einsetzen müssen, daß unsere Wirtschaftspolitik, die von der staatlichen Eisenbahnpolitik nicht zu trennen ist, eine bessere und gesündere werde.

Aus dem Sozialversicherungsausschuß.

Die Krankenversicherung der Eisenbahner.

Lang, lang ist's her, daß das Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses die §§ 107, 108 und 109 der Regierungsvorlage über die Sozialversicherung, die „Betriebskrankenassen der Eisenbahnunternehmungen“ betreffend, beraten hat. Am 6. November 1912 wurde dieses Kapitel im Subkomitee des Sozialversicherungsausschusses verhandelt und Beschlüsse gefaßt. Schon damals hat das Eisenbahnministerium durch seinen Vertreter, Sektionsrat v. Glanz, versucht, die Regierungsvorlage zu verschlechtern. Es gelang aber nicht. Damals schon hat sich Abgeordneter Genosse Tomšič bemüht, die übrigen Subkomiteemitglieder davon zu überzeugen, daß an der Regierungsvorlage keine Verschlechterungen, sondern Verbesserungen vorzunehmen sind, was auch gelang. Die Anträge des Abgeordneten Tomšič wurden damals zwar nicht in der Weise angenommen, wie sie eingebracht wurden, doch einige Verbesserungen gingen durch. So zum Beispiel heißt es in der Regierungsvorlage:

„Die Aufnahme, Kündigung und Entlassung der Bahn- beziehungsweise Kassenärzte, die Feststellung ihrer Bezüge und die Einteilung der ärztlichen Bezirke erfolgt jedoch seitens der Verwaltung der betreffenden Betriebe.“

Der Antrag des Abgeordneten Tomšič verlangte, daß der Beschluß des früheren Subkomitees, die Aufnahme, Kündigung zc. der Kassenärzte betreffend, wieder hergestellt werde. Dieser Antrag wurde abgelehnt, dafür aber wurde an den eben angeführten Absatz noch ein Satz hinzugefügt, welcher lautet:

„Ueber die hierbei wahrzunehmenden Grundzüge ist der Kassenvorstand anzuhören.“

Ueber Antrag des Abgeordneten Tomšič gelang es auch, folgenden Absatz beim § 109 einzuschalten:

„Das Kassenstatut kann den Pensionisten und Provisionisten die Fortsetzung der Krankenversicherung ermöglichen.“

Besonders stark war schon damals der Angriff des Eisenbahnministeriums wegen den letzten Absatz des § 109 der Regierungsvorlage, welcher lautet:

„Das Kassenstatut kann bestimmen, daß Bediensteten, die im Erkrankungsfall dienstordnungsmäßigen Anspruch auf Fortbezahlung des Lohnes oder Gehaltes haben, für die Dauer dieses Anspruches das Krankengeld nicht gewährt wird; Eisenbahnbedienstete aber, die außer dem Lohn oder Gehalt als Ersatz für die bei ihren Dienstfahrten vorkommenden Mehrauslagen auch variable Bezüge (Kilometer-, Stunden- und Fahrttagelöhne) genießen, muß, sofern die Erkrankung die Einstellung der variablen Bezüge nach sich zieht, im Fall einer mehr als sieben-tägigen Erwerbsunfähigkeit vom Tage der Erkrankung an für die Dauer ihres Anspruches auf Gehalt oder Lohnbezug, längstens aber für die Dauer eines Jahres, die Hälfte des statutenmäßigen Krankengeldes gewährt werden; diese variablen Bezüge sind in die Beitragsbemessungsgrundlage (§§ 20 und 21) einzubeziehen.“

Damals trat das Eisenbahnministerium ganz offen gegen diese Bestimmung der Regierungsvorlage

auf. Schon damals wurde es übel vermerkt, daß ein Regierungsorgan gegen die Regierungsvorlage auftritt, weil sie eine bescheidene Aufbesserung für die Bediensteten des Verkehrs enthält. Damals kam dem Wunsche des Eisenbahnministeriums der Abgeordnete Kratochvíl (tschechischer Zünstler) entgegen und beantragte die Streichung dieses Absatzes. Dieser Antrag wurde nach einer heftigen Kontroverse zwischen dem Abgeordneten Tomšič und dem Vertreter des Eisenbahnministeriums sowie dem Abgeordneten Kratochvíl von der Majorität des Subkomitees abgelehnt.

Am Mittwoch den 1. April l. J. kam nun nach dieser langen Zeit das Plenum des Sozialversicherungsausschusses zur Beratung der §§ 107, 108 und 109, welche die Krankenversicherung der Eisenbahner behandeln. Das Eisenbahnministerium hatte seine Niederlage im Subkomitee gegeben und setzte seine Hoffnungen auf den Vollausschuß. Diesmal trat das Eisenbahnministerium nicht sofort offen gegen die Regierungsvorlage auf, sondern steckte sich hinter den Agrarier Goll (Nationalverbänder). Dieser Mann, der sonst keine fünf Worte zu reden weiß, fand auf einmal bei der Krankenversicherung der Eisenbahner die Sprache und beantragte die Streichung des oben zitierten Absatzes des § 109 und verlangte, daß an Stelle dieses Absatzes ein anderer gesetzt werde, der eine Verschlechterung für die angestellten Bediensteten des Verkehrs gegenüber der Regierungsvorlage bedeutete. Das Eisenbahnministerium hatte außer dem Sektionsrat v. Glanz diesmal auch den Herrn Sektionschef Rudel ins Treffen geschickt, der den alten Schläger von der Simulantenzüchterei wieder anführte.

Der Abgeordnete Genosse Tomšič erwiderte dem Herrn Sektionschef Rudel und den Abgeordneten Goll, Haller zc. auf ihre Behauptungen bezüglich Züchtung von Simulanten zc. Er bedauerte tief, daß sich ein sogenannter Volksvertreter finden kann, der dem Eisenbahnministerium zum Schaden der Eisenbahner Handlangerdienste leistet, von den tatsächlichen Verhältnissen nichts versteht und hier die Ausführungen des Vertreters des Eisenbahnministeriums einfach wiederhole und den Eisenbahnbediensteten schwer unrecht tue. Daß es unter 100 Bediensteten fünf Simulanten geben kann, darf doch nicht als Argument dienen, den anderen 95 Bediensteten dieses Benefiz nicht teilhaftig werden zu lassen. Für das Benefiz müssen ja die Bediensteten die ordentlichen Beiträge und noch Extrabeiträge zahlen.

Abgeordneter Sudec (Zemberg) beantragte zum § 109 als vorletzten Absatz folgende Verbesserung: „Bei den provisorischen Bediensteten sind die eventuellen variablen Bezüge in die Krankenversicherung einzurechnen.“

Unter den provisorischen Bediensteten sind auch die Arbeiter gemeint.

Der Abgeordnete Dr. Licht (Nationalverbänder) sprach sich gegen den Antrag Goll aus.

Der Verschlechterungsantrag Goll wird bei der Abstimmung abgelehnt und der Antrag Sudec angenommen.

Ferner wurde ein Antrag des Abgeordneten Genossen Tomšič nach längerer Debatte angenommen, welcher lautet:

„Die Aufnahme, Kündigung und Entlassung der Bahnärzte, die Feststellung ihrer Bezüge und die Einteilung der ärztlichen Bezirke erfolgt jedoch seitens der Bahnverwaltung nach Anhörung des Kassenausschusses.“

Das Eisenbahnministerium war ausgezogen, gegen die Regierungsvorlage und die Beschlüsse des Subkomitees Stellung zu nehmen; leider hat sich auch ein sogenannter Volksvertreter gefunden, der dabei Handlangerdienste leistete. Desto erfreulicher ist es, daß der Anschlag des Eisenbahnministeriums auf die Sozialversicherung abgewehrt und dafür neue Erfolge errungen wurden. Das Eisenbahnministerium und seine Helfershelfer wurden auf der ganzen Linie unter dem Gelächter der Majorität des Ausschusses geschlagen und diese Sektion haben die Herrschaften auch redlich verdient.

Der Klassenkampf gegen die Gewerkschaften.

Vor kurzer Zeit noch ließ man sich ab und zu von der Auffassung leiten, daß das Bürgertum in seiner großen Mehrheit doch nicht gemeinsame Interessen mit den Industriellen und Großagrariern und den Scharmachern von Beruf haben könne. Eine ganze Reihe namhafter deutscher Gelehrter hat sich stark für die Sozialreform interessiert und ihr gleichsam die Wege gewiesen. Auch sonst glaubte man in mancherlei solchen Erscheinungen die Bürgerschaft für den kommenden sozialen Frieden sehen zu dürfen.

Die Tatsachen der letzten Zeit haben nun freilich jene leichtgläubigen Optimisten eines anderen belehrt. Ueberall, wo die Arbeiterklasse um die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Klassenlage ringt, haben sich die Gegensätze zwischen ihr und der Unternehmerschaft verschärft. Aber auch in der öffentlichen Meinung, soweit sie durch das Bürgertum und seine Presse repräsentiert wird, verspürt man von einer Ausgleichung der Gegensätze nicht viel, und man ist allenfalls zu der Annahme berechtigt, daß auch hier die Ansichten immer schärfer in Gegensatz zueinander geraten. Das mag auf den ersten Blick sonderbar erscheinen, und zwar schon deshalb, weil ja schließlich die Konzentration des Kapitals in immer weniger Händen doch nicht so augenfällig wird, um allgemein bemerkt zu werden. Tatsächlich aber vergrößert sich die Zahl jener, die mit ihren politischen und wirtschaftlichen Interessen sich in Widerspruch zu den großen Kapitalmagnaten befinden; die große, vielleicht sogar wachsende Zahl der mittleren Bourgeoisie, des Mittelstandes, wird durch die kapitalistische Entwicklung wie zwischen zwei Mühlsteinen zerrieben. Auf der einen Seite bedrückt die wachsende Uebermacht der Großindustrie und des Finanzkapitals den wirtschaftlich schwächeren Teil des Mittelstandes in seiner Existenz, auf der anderen Seite aber steht die geistig erwachte und intellektuell aufstrebende Arbeiterklasse, die einen größeren Anteil vom Ertrag ihrer Arbeit für sich verlangt und demgemäß mit Forderungen zur Verbesserung ihrer Lebenslage hervortritt.

Da kommt mir nun ein Vegetarier mit einem neuen Argument: es gibt Menschen, die allein von pflanzlicher Nahrung leben. Allerdings. Und nicht nur vereinzelte Leute, die als Ausnahme zu gelten haben, sondern ganze Volksgruppen, namentlich ein gut Teil der ländlichen Bevölkerung. Und auch der Arbeiter in der Stadt ist nur zu oft in der Woche Vegetarier, bis er am Sonntag seinen mageren Braten auf den Tisch bekommt.

Aber daß die Leute allein von pflanzlicher Nahrung leben, ist noch kein Beweis, daß es so recht geschieht. Da müssen wir uns erst überzeugen, ob sie bei dieser Ernährung auch gut gedeihen und ob sie mit dieser Nahrung so recht zufrieden sind. Das ist nun keineswegs der Fall. Daß der Gesundheitszustand und speziell der ärmeren Bevölkerung in der Stadt schlecht ist, das weiß jedermann. Und die roten Waden auf dem Lande hat auch nicht der Knecht oder der um seine Existenz schwer ringende Kleinbauer, sondern der reiche Großbauer, der für guten Schweinebraten Sinn und Geld übrig hat.

Vor drei Jahren faßten zwei italienische Gelehrte Albertoni und Rossi den Entschluß, diese Verhältnisse wissenschaftlich zu untersuchen. Sie stellten sich die Frage, ob die Ernährung besser würde, wenn Leute, die sonst allein von pflanzlicher Nahrung leben, noch etwas Fleisch hinzubekämen. Es war eine Frage, direkt aus dem Leben herausgegriffen. Albertoni und Rossi wählten für ihre Ernährungsversuche Leute aus einer ländlichen Bevölkerung, die seit allen Zeiten ausschließlich von pflanzlicher Nahrung lebt. Eine solche Bevölkerung, die in erbärmlichen ökonomischen Verhältnissen lebt, findet sich im Süden Italiens, in den Abruzzen. Ihre Nahrung besteht aus Weizenmehl, Gemüse, Olivenöl. Sie genießen keine Milch, Käse oder Eier. Fleisch kommt bei dieser Bevölkerung nur dreimal jährlich auf den Tisch. Albertoni und Rossi richteten bei ihren Untersuchungen ihr Augenmerk auf das Eiweiß, das, wie allgemein bekannt, nicht nur einen wichtigen, sondern einen unbedingt notwendigen Nahrungstoff darstellt, da alles Leben unseres Körpers Verbrennung von Eiweiß ist und das verbrannte Eiweiß durch frisches, das mit der Nahrung zugeführt wird, ersetzt werden muß. Sobald dem Körper nicht genug Eiweiß zugeführt wird, hungert er. Eiweiß kann durch einen anderen Nahrungstoff, wie Stärke oder Fett, nicht ersetzt werden. Das Eiweiß ist in allen Nahrungsmitteln enthalten, in den Pflanzen wie im Fleisch; im Fleisch ist aber verhältnismäßig viel mehr Eiweiß als in den Pflanzen enthalten.

Albertoni und Rossi bestimmten nun während einer längeren Zeit die Eiweißmenge, die in der rein pflanzlichen Nahrung der Leute enthalten war. Da zeigte es sich zu

Feuilleton.

Fleisch und Ernährung.

Es gibt ein Ernährungsproblem, das immer wieder aufs Tapet kommt, sobald das Fleisch wieder einmal teurer geworden ist: dieses Problem ist der Vegetarismus. Und da spielt gerade ein Argument stets eine große Rolle, dem der Vegetarier nur schwer beikommen kann: dieses schwerwiegende Argument gegen die Vegetarier ist die verhältnismäßig geringe Länge des menschlichen Verdauungstraktes, die darauf hinweist, daß der Mensch sich nicht ausschließlich von Pflanzen ernähren kann. Da wollen wir nun heute sehen, wie es um diese Dinge steht...

Wer einmal in der Küche zugeschaut hat, weiß, daß die Gedärme in der Leibeshöhle in vielen Windungen liegen wie ein aufgeknoteter langer Schlauch. Es ist eben die Länge des Darmschlauhes viel größer als die Körperlänge der Tiere und, um Platz in der Leibeshöhle zu finden, muß der Darmschlauch aufgeknotet werden. Der Darmschlauch des Menschen ist siebenmal so lang als der Körper des Menschen vom Nacken bis zum After gerechnet. Beim Hund und bei der Katze ist der Darmschlauch fünf- und viermal so lang wie der Körper. Dagegen beträgt die Länge des Darmschlauhes beim Pferd und beim Schaf das Zwölff- bis Sechszwanzigfache der Körperlänge.

Nun wissen wir, daß die Ernährungsweise dieser Tiere ganz verschieden ist. Hund und Katze sind vornehmlich Fleischfresser. Pferd und Schaf sind Pflanzenfresser. Und in der Mitte zwischen den Fleisch- und Pflanzenfressern steht der Mensch, der sich von Pflanzen und Fleisch zugleich ernährt. Da liegt es nahe, zu vermuten, daß die Länge des Darmschlauhes mit der Art der Ernährung im Zusammenhang steht: die Pflanzenfresser, wie Pferd und Schaf, brauchen einen längeren Darm, weil die pflanzliche Nahrung schwerer verdaulich ist als Fleisch, zu dessen Verdauung ein kürzerer Darm genügt, wie ihn Hund und Katze besitzen, und der Mensch, der in Bezug auf die Art seiner Ernährung in der Mitte zwischen Pflanzenfressern und Fleischfressern steht, braucht einen Darmschlauch, der etwas länger sein muß als der eines bloßen Fleischfressers und kürzer als der eines bloßen Pflanzenfressers.

Ist nun dieser naheliegende Schluß richtig? Gibt pflanzliche Nahrung wirklich mehr zu schaffen, wenn sie verdaut werden soll, als Fleisch, so daß es zu ihrer Verdauung eines längeren Darmes bedarf?

Das ist tatsächlich so.

Das hat der russische Physiologe Pawlow gezeigt, der durch seine und seiner Schüler Untersuchungen im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte die ganze Verdauungslehre revolutioniert hat. Pawlow hat es durch eine fein ausgedachte Methode erreicht, daß er die Arbeit des Magens (und ebenso der anderen Darmteile) genau feststellen konnte. Pawlow fand nun, daß bei der Verdauung von Brot, das ein pflanzliches Nahrungsmittel ist, fünfmal so viel verdauende Stoffe („Fermente“) vom Magen geliefert werden wie bei der Verdauung von Fleisch.

Schon diese Tatsache allein zeigt uns mit größter Sicherheit, daß die Verdauung von pflanzlichen Nahrungsmitteln die Anlage eines größeren Verdauungsapparates erfordert, wie wir ihn in dem längeren Darm der Pflanzenfresser haben. Denn es ist doch klar, daß je mehr verdauende Stoffe der Darmschlauch zu liefern hat, desto größer die Fläche des Darmes sein muß: die verdauenden Stoffe oder die Verdauungssäfte werden ja von den in den Windungen des Darmes gelegenen Drüsenzellen ausgeschieden, und je mehr Saft ausgeschieden werden soll, desto größer muß die Anzahl der Drüsenzellen und damit die Darmschlauchfläche sein. Diese Vergrößerung der Darmschlauchfläche wird nun durch die größere Länge des Darmschlauhes beim Pflanzenfresser erreicht.

Von größtem Interesse in der hier behandelten Frage sind die Untersuchungen, die vor etwa acht Jahren ein böhmischer Tierreichsforscher, Babáň, angestellt hat. Babáň stellte sich die Frage, ob es wohl gelänge, durch verschiedene Ernährung von jungen Kaulquappen Tiere mit verschiedenem langem Darm aufzuzüchten. Er fütterte eine Reihe von Kaulquappen mehrere Monate hindurch mit Fleisch, die andere Reihe mit allerlei pflanzlicher Nahrung. Als er dann die Tierchen tötete und die Länge ihres Darmes maß, fand er, daß der Darmschlauch der mit Fleisch aufgezogenen Kaulquappen im Mittel 4mal so lang war wie der Körper der Tiere, während der Darmschlauch der mit pflanzlicher Nahrung aufgezogenen Tiere eine Länge hatte, die im Mittel siebenmal so groß war wie die Körperlänge der Tiere. Wir sehen, wie ganz gewaltig die Längenentwicklung des Darmes von der Art der Nahrung abhängig ist. Beim wachsenden Tier, das in seiner Entwicklung auch den äußeren Einflüssen folgt und von ihnen bestimmt wird, ruft die vermehrte Tätigkeit des Darmschlauhes, wie sie bei rein pflanzlicher Nahrung notwendig wird, eine stärkere Entwicklung des Darmschlauhes hervor; dieser wird länger, wie ein häufig geübter Muskel dicker wird. Natürlich lassen sich solche Versuche, durch die Art der Nahrung die Darmlänge bei wachsenden Tieren zu beeinflussen, nicht bei allen Tieren durchführen. Für solche Versuche eignen sich eben namentlich Frösche und ihnen Verwandte.

Wir haben es also bei den bürgerlichen Mittelschichten mit einer absterbenden und untergehenden Schichte der Gesellschaft zu tun, die sich aber überall mit allen Mitteln gegen die aufstrebende Schichte der Gesellschaft, die Arbeiterklasse, wehrt. Die Feindschaft und Voreingenommenheit, die den bürgerlichen Mittelstand gegen die Arbeiterschaft erfüllen, entsprechen durchaus dem geschichtlichen Verlaufe, den der bürgerliche Mittelstand als untergehende Gesellschaftsklasse durchmacht. Es ist die psychologisch erklärliche Feindschaft des Älteren, gegen das aufstrebende Jüngliche, Frische und Werden. Und daraus erklärt sich manche von jenen Erscheinungen, die gerade in der letzten Zeit deutlich darauf hinweisen, daß die Forderungen der Arbeiterschaft bei den bürgerlichen Klassen auf immer größeren Widerstand stoßen.

Als Maßstab für das Urteil, das in den bürgerlichen Schichten vorhanden ist, muß gerade der in der letzten Zeit vielbesprochene „Fall Keiling“ immer wieder herangezogen werden. Denn die Tatsache, daß in Leitmeritz bürgerliche Geschworne den Kuppler und Zuchthäusler von der Anklage des Mordes kurzweg freigesprochen haben, ist in seiner Art mehr als ein einzelner Fall; er ist für die Auffassung und Denkweise einer ganzen Klasse einfach symptomatisch. Wer den Gang der Verhandlung und des Beweisverfahrens verfolgt hat, der weiß, daß es sich bei der schuldigen Tat nicht um einen Akt der Notwehr handelte, sondern um einen geradezu planmäßig angelegten Mord. Paul Keiling, der also, falls nicht eine Korrektur des Leitmeritzer Klassenurteils erfolgt, schon nach sieben Monaten seinem ehrlichen Gewerbe als Streifbrecherlieferant wieder zurückgegeben wird, stand, wie nachgewiesen wurde, im Dienste der preussischen Polizei und des Arbeitgeberverbandes, und die Geschwornen, die den ehrenwerten Herrn Mörder so milde behandelten, ließen sich wohl von der klassenmäßigen Auffassung leiten, daß man einen solchen Menschen nicht in den Kerker schicken darf.

Was das geschichtlich denkwürdige Urteil von Leitmeritz aber noch besonders bemerkenswert macht, ist die ganz eigenartige Haltung, die dazu die bürgerliche Presse eingenommen hat. Noch ehe die Leitmeritzer Geschwornen ihr Klassenurteil fällten, hat ein nordböhmisches deutsches radikales Blatt den an Solinger begangenen Mord so hingestellt, als ob Keiling nur durch den grenzenlosen Terror der Streikenden zu seiner Tat gedrängt worden wäre und die Meinung von vornherein ausgesprochen, daß Keiling zweifellos freigesprochen werden dürfte, nachdem er erwiesenermaßen in Notwehr gehandelt hat. Der Staatsanwalt, der sonst jedes scharfe Wort in der sozialdemokratischen Presse unterdrückt, hat diese offenkundige Aufforderung an die bürgerlichen Geschwornen unbeantwortet gelassen, obwohl es untersagt ist, im Zuge einer strafgerichtlichen Verhandlung sich in Erörterungen über die Kraft der Beweismittel und über den mutmaßlichen Ausgang eines Prozesses einzulassen. Als im Preßausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses die Aufhebung des objektiven Verfahrens verlangt wurde, stützte sich die Regierung darauf, daß sie dies nur unter der Bedingung zugestehen könne, daß das Recht der Beschlagnahme in jenen Fällen aufrechterhalten bleibt, wo durch Druckstrafen in den Gang eines im Zuge befindlichen Strafverfahrens eingegriffen wird. Aber in dem vorliegenden Fall übernahm das wachsame Auge des Staatsanwaltes alles, was durch die Presse in dieser Richtung unternommen wurde. Es handelte sich hier um einen Schlingel der Unternehmer. Und was tat die bürgerliche Presse, als das Urteil von Leitmeritz erging? Ein Blatt des Auslandes, die gut bürgerlich gesinnte „Frank-

furter Zeitung“, nahm gegen das Urteil der Leitmeritzer Geschwornen Stellung, indem sie erklärte: „Unmöglich darf die Auffassung entstehen, als ob das Leben des Streikenden, wenn er es mit Arbeitswilligen zu tun hat, schutz- und wehrlos sei; wenn diese Meinung Boden fände, so müßte das auf die organisierten Arbeiter maßlos erbitternd und verbitternd wirken; für die organisierten Streikbrecher aber wäre es eine direkte Aufforderung zu Gewalttätigkeiten.“ Aber während das Blatt die Aufforderung an die österreichische öffentliche Meinung richtete, ihre Vorstellung von Streikenden und Arbeitswilligen zu revidieren, da auf der einen Seite eine streikende Arbeiterschaft stand, der selbst der Staatsanwalt das Zeugnis musterhafter Besonnenheit und Mäßigung ausstellte, während auf der anderen Seite ein Streikbrecheragent in Vertrauen auf seine dunklen Beziehungen zur Polizei jeden Streikenden mit dem Revolver herausforderte — schwieg die gesamte bürgerliche Presse Oesterreichs und fand kein Wort der Abwehr gegen das Unerhörte, das in Leitmeritz geschehen war, wiewohl die ganze anständige Öffentlichkeit über das Urteil aufs tiefste empört war.

Man stelle sich aber vor, welche nervenschütternde Dämmnis in der bürgerlichen Presse erhoben hätte, wenn der Fall umgekehrt läge und wenn ein sogenannter „Arbeitswilliger“ von einem Streikenden erschossen oder auch nur am Leben bedroht worden wäre. Es ist noch nicht allzu lange her, daß in Salzburg während des dortigen Maurerstreiks einige Streikbrecher bedroht und verhöhnt und schließlich durch einige Steinwürfe verletzt wurden. Die Täter wurden damals unter der Anklage der Erpressung vom Gericht zu neun Monaten schweren Kerkers verurteilt; ihre Handlung wurde also schwerer bestraft als die Tat Keilings, der einen Arbeiter getötet hat. Aber die bürgerliche Presse, die damals, wie immer, wo es sich nur um Fälle von Verletzungen des Koalitionsrechtes gehandelt hat, einen gewaltigen Lärm über Terrorismus streikender Arbeiter machte, schwieg diesmal. Kein Wort der Abwehr, keines des Tadels fand sich, kein Wort der Entrüstung, daß ein von der Polizeibehörde mit einem Waffenpaß ausgerüsteter, mehrfach abgestrafter Mensch, der einen ehrlichen Arbeiter niederschloß, lediglich wegen Ueberstreichung der Notwehr zu einer geringfügigen Arreststrafe verurteilt wurde. Man berichtete einfach in wenigen Zeilen über den Prozeß wie über jedes andere minderwertige Tagesereignis. Dieses gleichgültige Verhalten zu einer durchaus entarteten Rechtsauffassung mag für den, der die sozialpsychologischen, in der kapitalistischen Gesellschaft wirkenden Triebkräfte nicht kennt, empörend erscheinen; in Wahrheit zeigte es doch nur, daß das Recht und das Rechtsempfinden, wie es in den verschiedensten Klassen der Gesellschaft lebt, nicht eine über den sozialen Tatsachen schwebende Erkenntnisform ist, sondern lediglich als Folgeerscheinung der ökonomischen Struktur hingenommen werden muß. In den Köpfen bürgerlicher Ideologen und Phantasten mag Recht und Rechtsempfinden als eine fest umschriebene Begriffsformel gelten, die von den sozialen Zuständen der jeweiligen Zeit unabhängig ist, in Wahrheit aber handelt es sich doch nur um Reflexerscheinungen, die unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen und politischen Interessengegensatzes beurteilt und begriffen werden müssen. Wenn also die bürgerliche Presse, die für jede Geringfügigkeit des gesellschaftlichen Lebens ganze Spalten zur Verfügung hat, an solchen tief einschneidenden sozialen Zeiterscheinungen, wie es das Urteil von Leitmeritz ist, mit Gleichgültigkeit vorbeigeht, so ist das wahrhaftig ein Zeichen der Zeit, das den Arbeitern reichlich Veran-

lassung zum Nachdenken gibt. Wir sind gewöhnt, daß die bürgerliche Presse den sozialen Fragen nur geringes Verständnis entgegenbringt, daß sie über wichtige Arbeiterkongresse gar nicht oder nur kurz berichtet und daß sie alles totschweigt, was für den Kampf der arbeitenden Klassen von Vorteil sein könnte. So zeigt das Bild der Arbeiterschaft neuerdings, wie notwendig es ist, alle ihre Klassengenossen dem Einfluß der bürgerlichen Presse zu entreißen. Denn jedem Aufstreben der Unterdrückten, jedem Kulturfortschritt stellt sich diese Presse entgegen. Im Interesse unseres Klassenkampfes ist es also gelegen, daß wir aus den Ereignissen der letzten Zeit neuen Ansporn zum Kampf gegen die bürgerliche Presse schöpfen.

Vom Maschinendienst auf der Wiener Stadtbahn.

Wenn wir uns mit einigen Zeilen an die Öffentlichkeit wenden, hegen wir auch die bestimmte Hoffnung, die beruflichen Organe im Eisenbahnministerium und in der Generalinspektion auf Zustände im Maschinendienst aufmerksam zu machen, deren Beseitigung dringend notwendig wäre, sowohl im Interesse des Personals, als auch der Bahnverwaltung.

In letzter Zeit wiederholen sich die Fälle, daß die Maschonds der Feuerboxen gesenkt und die Führer dieser Maschinen fürchterlich dafür gestraft werden. Anwärter, nicht mehr junge Leute, werden telegraphisch vom Dienst abgezogen und müssen, wenn sie auch schon jahrelang als Führer Verwendung fanden, wieder als Heizer fahren. Wir brauchen nicht auseinanderzusetzen, wie schwer eine solche Vorstrafe, die eigentliche Strafe folgt später, den Unglücklichen trifft.

Jahrelang plagt sich der intelligente Maschinenschlosser über seine notwendige Abrietzzeit mit dem elenden Heizerdienst, um endlich doch einmal Führer zu werden. Und nun diese Katastrophe. Diese Aufregung, Schmach, Schande, Verlust an Einkommen, wären Motive genug, den Menschen in das Irrenhaus oder zum Selbstmord zu treiben.

Allerdings, wenn man die Schwere des Vorgehens bedenkt, „zu wenig Wasser im Kessel“ gehabt zu haben, das größte Verbrechen, welches einem Kesselwärter nachgesagt werden kann, findet man strenge Strafen begreiflich. Mangel an Wasser kann eine Kesselexplosion mit Verlusten von Menschenleben und ungeheuren Materialschaden nach sich ziehen, und man findet es daher begreiflich, daß die Betriebsleitung bemüht ist, Personen, welche ihrem gefährlichen, gefährlich gepriiften Beruf nicht gewachsen erscheinen, zu entfernen, respektive durch drakonische Strafen nicht nur auf den Betroffenen, sondern auch auf die anderen erzieherisch und warnend einzuwirken.

Nun hören wir aber jedesmal dem von solch einem Unglück Betroffenen hoch und heilig beteuern, daß seinerseits gar keine Außerachtlassung vorgekommen wäre, daß die Wasserstandsapparate stets funktioniert und genügend Wasser gezeigt hätten. Es ist entsetzlich, sich vorzustellen, daß gewissenhafte Bedienstete bei aller Pflichterfüllung die Opfer irgendeines unabwendbaren, ihrem Wirkungskreis unerreichbaren Umstandes geworden wären. Diese Möglichkeit allein würde es rechtfertigen, wenn sich die Generalinspektion mit diesen Fällen eingehender befassen würde. Diese Möglichkeit ist aber im Bewußtsein der Bediensteten nicht nur zur Wahrnehmlichkeit, sondern zur Gewißheit geworden. Die Gründe für diese Ueberzeugung sind mannigfach und wir unterbreiten sie einer allgemeinen Kritik. Vor allem ist eine Frage zu beantworten: „Wie kommt es, daß die Bleischrauben bei Wassermangel durch Schmelzen nicht das Feuer auslöschten und so die Gefahr beseitigten? Die Bleischrauben sind doch zu diesem Zweck eingebaut worden.“

So heißt es in der Theorie. In Wirklichkeit aber ist fast immer der Maschond gesenkt, wie die Untersuchungsleute behaupten, wenn die Bleischraube schmilzt, oftmals wenn sie nur rinnt oder vollkommen unversehrt ist. Die Bleischraube verhindert also das Senken der Vorbede nicht, kommt nicht einmal als Warnungssignal in Betracht, ja unter Umständen führt sie erst diese Gefahr herbei. Nur eine Eigenschaft wird ihr wohl kein Fachmann abstreiten können. Eine unversehrte Bleischraube muß als untrügliches Beweismittel gelten, daß genug Wasser im Kessel war. Wenn alle Maschondschrauben rinnten und selbst der Maschond an manchen Stellen gesenkt wäre, während geschmolzene Bleischrauben noch lange nicht beweisen, daß zu wenig Wasser im Kessel gewesen sei. Vielleicht gelingt es uns, diese Behauptung einem P. T. Verständnis näherzubringen.

1. Die Bleischraube schmilzt wegen Wassermangel, erfüllt aber ihren Zweck nicht weiter, weshalb der Maschond trotzdem gesenkt wird. Wegen Schmelzen der Schraube „Personal schuldig“.

2. Bleischraube schmilzt, obwohl Wasser in Fülle und Fülle vorhanden. Ursache: Schraube mit Kesselstein verlegt, wird vom Wasser nicht bespült und gekühlt. Komposition erreicht den Schmelzpunkt. Personal vollschuldig.

3. Bleischraube schmilzt bei kräftiger Ausnützung der Maschine bei minimalen, das heißt genügenden Wasserstand. Ursache wie bei Punkt 2; doch tritt jetzt eine weitere üble Folge auf, nämlich der Rest des Wassers entweicht rasch durch die entstandene Oeffnung, legt die Vorbede bloß, ohne die glühende Mauer und das kräftige Feuer genügend kühlen zu können, so daß erst durch das Schmelzen der Bleischraube der Maschond gesenkt wird; auch in diesem Falle ist das Personal schuldig.

4. Bleischraube rinnt oder ist gar nicht mehr vollkommen erhalten. Die Vorbede gesenkt. Ursache: die Bleischraube ist vom Kesselstein frei, genügend mit Wasser bedeckt, aber einzelne Stellen der Dede sind mit Kesselstein bedeckt, welcher dem Wasser den Zutritt verhindert,

daß die Eiweißmenge, die die Leute mit ihrer rein pflanzlichen Nahrung zugeführt bekommen, für eine normale Ernährung gar nicht ausreichend ist. So sind für eine normale Ernährung eines erwachsenen Mannes nach der heutigen wissenschaftlichen Erkenntnis täglich etwa 100 bis 120 Gramm Eiweiß nötig. Die armen Bauern bekamen aber täglich bloß zirka 76 Gramm für die Männer und 56 Gramm für die Frauen. Die beiden Forscher ermittelten weiterhin auch die Eiweißmengen, die mit dem Kot ausgeschieden wurden, um in Erfahrung zu bringen, wieviel von dem genossenen Eiweiß der Nahrung unbenutzt verloren geht. Diese Eiweißmengen waren bei den Bauern sehr groß: sie betrug bei den Männern 20 Gramm und bei den Frauen 17 Gramm. Es war damit erwiesen, daß von der rein pflanzlichen Nahrung ein sehr großer Teil unverdaut den Körper wieder verläßt; denn auf diese Weise ging ja von dem Eiweiß der pflanzlichen Nahrung ein Viertel bis gar ein Drittel des aufgenommenen Eiweiß verloren. Dagegen wissen wir, daß bei der Verdauung von Fleisch oder Milch nur 5 bis höchstens 10 Prozent des aufgenommenen Eiweiß unverdaut bleiben und dem Körper nicht zurückerhalten kommen.

Nun gaben die beiden Forscher den Bauern 15 Tage lang eine tägliche Zulage von 200 Gramm Fleisch zu ihrer pflanzlichen Nahrung. In 200 Gramm Fleisch sind etwa 35 bis 37 Gramm Eiweiß enthalten. So betrug nun die tägliche Zufuhr von Eiweiß insgesamt in Form von Pflanzen und Fleisch 111 Gramm bei den Männern und 93 Gramm bei den Frauen. Wieder wurde die Eiweißmenge im Kot ermittelt. Und da zeigte sich eine ganz merkwürdige Sache. Die Eiweißmenge, die sich nun im Kot vorfand, war geringer geworden, obgleich die Leute ja nun mehr Eiweiß genossen hatten als bei rein pflanzlicher Ernährung. Da uns aber die Eiweißmenge im Kot anzeigt, wieviel vom Eiweiß der Nahrung unbenutzt den Körper wieder verläßt, so war damit erwiesen, daß dank der Zulage von Fleisch nunmehr die pflanzliche Nahrung besser ausgenutzt wurde als früher. So betrug bei der Zulage von 200 Gramm Fleisch zur pflanzlichen Nahrung die Eiweißmenge im Kot bloß 11 bis 12 Prozent des mit der Nahrung aufgenommenen Eiweiß gegenüber einem Viertel bis ein Drittel Eiweiß im Kot bei rein pflanzlicher Nahrung. Es war also durch eine Zulage von Fleisch die Ausnützung der pflanzlichen Nahrung und damit die ganze Ernährung der Bauern besser geworden.

Die große Beweiskraft und Bedeutung der Versuche von Albertoni und Rossi, deren Namen in der Ernährungswissenschaft auch sonst einen guten Klang haben, wird kein Vegetarier ignorieren können.

Von all diesen Dingen, daß das Fleisch die Ausnützung der pflanzlichen Nahrungsmittel verbessert, davon wissen die

meisten Leute nichts. Und nicht nur die Bauern, auch der städtische Arbeiter ist zumeist wohl kaum über die Grundlagen der Ernährungswissenschaft orientiert. Aber auch ohne diese Kenntnisse hat er das größte Verlangen nach Fleisch. Jede Verteuerung des Fleisches ruft die größte Beunruhigung in den weitesten Kreisen der Arbeiterbevölkerung hervor. Jeden Pfennig, den der Arbeiter im harten Kampf ums Dasein mehr ergattert hat, verwendet er zu dem Zweck, seinen Konsum von Fleisch zu steigern. Das haben vor zwei Jahren in vollkommen übereinstimmender Weise die Erhebungen gezeigt, die der Metallarbeiterverband einerseits und das Kaiserlich Statistische Amt andererseits über die Einnahmen und Ausgaben der Arbeiter zuwege gebracht haben. Der Arbeiter, die breite Masse des Volkes handelt hier, ohne zuerst den Forscher befragt zu haben. Wie sollen wir uns diese Tatsache erklären?

Die Antwort ist hier einfach. Das Fleisch regt unseren Appetit an. Das ist es zunächst, was wir an dem Fleisch schätzen, ohne auch nur die leiseste Ahnung von wissenschaftlichen Untersuchungen über die Bedeutung des Fleisches für die Ernährung zu haben. Der Appetit aber ist von gewaltiger Bedeutung für die Verdauung und damit für die Ernährung. Appetit haben heißt nicht nur, daß man essen will und nach der Nahrung greift, sondern noch viel mehr: „Appetit ist Saft“, Verdauungssaft, wie Pawlow, der diese Frage in großzügiger Weise studiert hat, sich ausdrückt. Denke ich an eine schöne Speise, so läuft mir das Wasser — der Speichel, der Verdauungssäfte enthält — im Munde zusammen. Und nicht nur im Munde — auch im Magen läuft uns das „Wasser“ zusammen, sobald unser Appetit durch Speisen angeregt wird. Wenn wir somit an die Verdauung der aufgenommenen Nahrung mit Appetit herangehen, so haben wir von vornherein einen Vorrat an Verdauungssäften, um die Verarbeitung der Speisen in Angriff zu nehmen. Die meisten Leute nun, die in kümmerlichen und sorgenvollen Verhältnissen leben, haben keinen Appetit und verdauen darum schlecht. Das Fleisch, wenn es nicht zu stark verjotten ist, regt ihren Appetit an, verschafft ihnen eine gewisse Menge überschüssigen Verdauungssaftes, und die Verdauung geht jetzt besser vonstatten. Der Verdauungssaft, der als Appetit im Magen „zusammengesoffen“ ist, kommt auch der Verdauung der pflanzlichen Nahrungsmittel zugute. So erklären sich die Ergebnisse der Versuche von Albertoni und Rossi an den italienischen Bauern; bei einer Zulage von Fleisch stand den Bauern mehr Verdauungssäfte in ihrem Magen zur Verfügung und sie konnten nunmehr die pflanzliche Nahrung besser ausnützen.

wodurch diese Stellen ausgegült werden. Personal schuldlos.

Saben wir mit diesen Beispielen die Unzulänglichkeit der Bleischraube nachzuweisen versucht, so haben wir auch die Schuldlosigkeit der Bediensteten in das Bereich der Möglichkeit gebracht. Eines ist den Bediensteten aus vielen Fällen zur heiligen Wahrheit geworden: Vorrede war bei genügend Wasser gesenkt; nicht strafbarer Wassermangel, sondern strafbare Gewissenlosigkeit der Heizhausleitung, aber nicht der Bediensteten ist schuld.

Allerdings versuchen die allein Schuldigen die Schuld auf das Personal überzuwälzen, indem sie darauf hinweisen, daß meistens nur jüngere Führer mit Kesseldefekten nach Hause kommen; das ist aber nicht wahr. Auch ältere Führer fielen als Opfer. Noch etwas anderes spielt eine große Rolle dabei.

Kommt die Maschine eines „Kreuzkitters“ oder eines „Hofzugführers“ mit rinnenden Pfandenschrauben und defektem Bleischrauben ins Heizhaus, nun, da wird einfach kein Wetter daraus gemacht. Der Kesselschmied macht, was er machen kann, wechselt eventuell die Schraube aus, und damit basta; das Kreuzel ist gerettet. Kommt aber ein Anwärter mit so einer verfluderten Stehmaschine daher, die vielleicht schon zehnmal mit rinnenden Pfandenschrauben abgestellt wurde, da wird ein Senzationsfall daraus gemacht. Da stecken die Sachverständigen die Nase in den Kessel und finden: „Daß jetzt, aber gerade erst jetzt der Kessel gesenkt wurde.“

Auch dem aufmerksamsten Führer kann es passieren, daß er bei genügend Wasser das Opfer der Gewissenlosigkeit anderer wird, die schmunzelnd in ihren unfall- und straffreieren Kanzleifaschinen sitzen, während ihre Opfer auf der Strecke in Wahnsinn und Tod getrieben werden.

Bei normalem, anständigem Kesselbetrieb ist in den seltensten Fällen, eben nur durch die Nachlässigkeit der Bediensteten, ein Kesseldefekt zu finden. Ganz anders bei grenzenloser Ausbeutung des Kessels, die jedes sachmännische Bedenken außer Acht lassen muß. Und auf der Wiener Stadtbahn werden die Maschinen ausgenüßt auf alle Arten. Vom hohen Ministerium geht die Parole aus und der kleinste Beamte befolgt sie, indem er sich beim Magazinsgeleise in den, ach, so kurzen Pausen, „gratis Versuchsdienst“ leisten läßt. Als eine Abordnung der Führer bei einem hohen Beamten der Zugsförderung im Eisenbahnministerium sich darüber beschwerte, daß die Maschinen zu sehr ausgenüßt werden, so daß die Menschen auf ihr es nicht mehr mitmachen können, da sagte der hohe Herr: „Wenn euch der Dienst auf der Maschine zu schwer ist, verlangt mehrfache Bezahlung, aber die Ausnützung der Maschine geht euch gar nichts an, die Maschinen gehören uns.“ Dieser gestrenge und zugleich unwahre Standpunkt im Ministerium dient nun der Heizhausleitung als Richtschnur. Obwohl das Schicksal der Maschine das Schicksal des Führers ist, er lebt, leidet und stirbt oft mit ihr, geht sie ihn nichts an, sie gehört ja der Bahnverwaltung! Die tägliche Dienstleistung ist erheblich gestiegen, indem die Pausen immer mehr verkürzt werden. Wir erinnern nur an die Umkehrintervalle in Mh., N. Bz., sowie Hauptpostamt, wo um zwei Maschinen weniger Dienst machen. Aber auch die Fahrzeiten wurden über die Leistungsfähigkeit der Maschinen geführt, und gerade auf der Bergstrecke nach Refawinkel. Und erst der Schiebedienst bei den Lastzügen. Auch hier die unglaublich kurze Fahrzeit, dazu eine Zugmaschine, deren Führer in Erwartung einer übrigens erbärmlich kleinen individuellen Kohlenprämie mit seiner Leistung möglichst zurückhält.

Diese Hinweise genügen, es erklärlich zu machen, welche enormen Wassermengen durch die Stadtbahnlokomotiven zur Verdampfung gelangen, und welcher Mischstand als Kesselstein im Kessel verbleibt. Die Reinigung der Kessel hat mit der erhöhten Dienstleistung nicht nur nicht zugenommen, sondern allmählich ist sie von jedem sechsten Tag auf jeden neunten Tag gesunken. Tagelang, im Winter bei Frostwetter wochenlang, bleibt die Maschine im Dampf, ehe sie kaltgemacht und ausgewaschen wird. Aber selbst hier noch jetzt die niedere Sparte ein. Fällt nämlich solch ein Auswaschtag auf einen Samstag, Sonn- oder Feiertag, an dem nicht voll gearbeitet wird, oder wird, was unglaublich oft vorkommt, die Maschine selbst an ihrem Ruhetag zu anderen Dienstleistungen hergenommen, so erfolgt auch das Auswaschen mit der der Gast entsprechenden Mangelhaftigkeit. Das sind aber Turnumschreibungen, die ihr ständiges Personal haben, welche das Auswaschen überwachen. Nun gibt es aber auch „Stehmaschinen“, die, ehe sie gänzlich außer Dienst gestellt werden, noch bis zur letzten Möglichkeit ausgenüßt werden. Gewöhnlich sind es Kesseldefekte, wegen welchen sie aus dem Turnus gezogen werden. Mindere Dienstleistungen, Nachreserven, Auswaschen etc. sind ihnen zugeordnet. Aber kaum ist etwas Großes darüber gewachsen, werden sie zu den wertvollsten Dienstleistungen herangezogen. Solche Maschinen wandern von einer Hand in die andere, haben täglich einen anderen Herrn und keiner kennt ihre Vergangenheit, ihren geheimen Defekt, ihre Lebensweise. Am Papier des Maschinenmeisters werden sie allerdings „periodisch ausgewaschen“, aber man kann es sich an den Fingern abzählen, wie es ihnen geht, wenn schon Turnumschreibungen so behandelt werden.

Sowohl im Sommer als im Winter herrscht Maschinenmangel und dient als Rechtfertigung übermäßiger Ausnützung. Auch bei gewissenhaftester Arbeit ist ein Lokomotivkessel mit seinen Pfandenschrauben und Stehbolzen sehr schwer zu reinigen. Wie schaut die Reinigung aus, wenn sie in Eile vor sich geht und in zu langen Pausen erfolgt. Rauhurschübel von Kesselstein bilden sich, die an einer Stelle sich durch Hitze lösen, um sich an anderen Stellen anzusetzen. Und bei solch einer Stehmaschine ist das letzte Unglück passiert; nicht lange wird es dauern und wieder wird ein Führer einer Stehmaschine als Opfer fallen, wenn die Oberbehörden nicht anordnen, daß einmal defekte Maschinen zu keinem Normaldienst herangezogen werden dürfen und alle sechsten Tag ein Auswaschen zu erfolgen hat. Dies sind die

Maßregeln, welche wir zu unserem Schutz und zum Nutzen der Bahn verlangen müssen.

Wir, die wir täglich mit der Gefahr zu tun haben und jede Unterlassung mit schweren Strafen oder gar mit dem Leben büßen müssen, unterschätzen sie wahrlich nicht; aber wir wollen das Gewissen jenen schärfen, die fern vom Schuß meinen, ihr Verhalten sei keine Gefahr für den Betrieb, wenn sie ihr sachmännisches Wissen schweigen lassen. Die Heizhausleitung kann viel größeres Unheil anrichten als der Führer. Die furchtbare Kesselexplosion bei Brinzersdorf zum Beispiel war nicht wegen Mangel an Wasser, sondern wegen Mangel an Stehbolzen erfolgt. Wirklicher Wassermangel hat bei einem Zug zwischen Melf und Roosdorf fast tragisch geendet. „Herr Führer, was das Feuer für schöne blaue und grüne Farben spielt“, jagte der Heizer. Das Schlaglot der Kupferstutzen hatte die Funktion der Bleischraube übernommen: langsam zischte das warme Leben aus allen Poren, bis Maschine und Zug still auf der Strecke standen.

Trotz dieses einen glimpflichen Falles wissen wir alle, daß Wassermangel die höchste Gefahr bedeutet, und niemand wird nachlässiger in Schutz nehmen wollen, die mit ihrem Leben Hazard spielen. Protest müssen wir aber erheben, daß durch übermäßige Anforderungen an die Maschine unser Dienst ein Kampf auf Leben und Tod wird, und wenn wir ihn trotzdem überleben, als Opfer von Bleischrauben fallen.

Staatliche Sozialpolitik auf den mährischen Lokalbahnen.

Das Personal wird aus „Ersparungsgründen“ reduziert — den Unternehmern werden jährlich Tausende geschenkt!

Vor einem Jahr erschien in den Stationen der mährischen Lokalbahnen eine Kommission aus dem Eisenbahnministerium, die den Auftrag hatte, die „Grundlagen“ für eine Neunormierung zu schaffen. Die Herren machten es sich wahrlich nicht schwer. In einigen Minuten, während des Zugsaufenthalts, wurde die Normierung festgesetzt. Ohne sich auf die sachverständigen Einwürfe der Vorstände einzulassen, wurde die Zahl des Personals festgesetzt, das heißt reduziert. Um an einem Beispiel festzunageln, wie klug und sachmännlich diese Kommission vorging, sei erwähnt, daß die Herren, um die Zahl der notwendigen Arbeiter zu ermitteln, einfach nur das Gewicht der von den Bahnorganen bewegten Güter in Betracht zog, ohne sich nur im geringsten um die zahllosen Nebenarbeiten zu kümmern, die diese Arbeiter ebenfalls zu leisten haben. Und so geschah es bei allen Dienstzweigen. Weder wurde Rücksicht genommen auf die Frage, ob die verringerte Zahl der Bediensteten denselben Dienst wie früher versehen können wird, ohne unter der physischen Überanstrengung zusammenzubrechen, noch wurde ins Auge gefaßt, ob die Sicherheit des Verkehrs mit einem so überbürdeten Personal so garantiert bleibt, wie es notwendig ist. Ersparungen um jeden Preis, war die Devise. Von diesem Grundsatze ausgehend, berichtete die Kommission ihre Arbeiten. Das Produkt dieser „Arbeit“ zeigt sich in nachstehender Aufstellung:

In Steinitz waren bisher 2 Stationsmeister und 3 Stationsarbeiter, jetzt sollen 1 Stationsmeister und 2 Stationsarbeiter denselben Dienst machen. In Uhrík-Masjedlowitz bisher 1 Stationsmeister, 2 Stationsarbeiter, jetzt nur 1 Stationsmeister, 1 Stationsarbeiter; in Mlobouk dasselbe Verhältnis; in Grumwirsch anstatt 1 Stationsmeister, 1 Arbeiter nur 1 Stationsdiener. In Gezeitich waren bisher 1 Beamter, 1 Stationsmeister, 1 Kanzleigehilfe, 1 Magazinsaufseher, 2 Weichensteller, 5 Magazinsarbeiter, jetzt 2 Stationsmeister, 1 Stationsdiener, 5 Arbeiter. In Kobylí bisher 1 Stationsmeister, 1 Stationsarbeiter, jetzt nur mehr 1 Stationsmeister. In Vorzeitich bisher 1 Stationsmeister und 1 Arbeiter, jetzt nur 1 Stationsdiener; in Groß-Pawlowitz anstatt 2 Stationsmeister und 3 Arbeiter, nur mehr 1 Stationsmeister und 2 Arbeiter; in Mutenitz anstatt 2 Stationsmeister und 5 Arbeiter 1 Stationsmeister und 3 Arbeiter; in Dubnian bisher 2 Stationsmeister, 2 Arbeiter, jetzt 1 Stationsmeister, 1 Stationsdiener, 2 Stationsarbeiter; in Swatoboritz bisher 1 Stationsmeister, 1 Hilfskraft, 2 Stationsarbeiter, 1 Nachtwächter, jetzt 1 Stationsmeister und 2 Arbeiter. In Gaya 1 Beamter, 9 Bedienstete, jetzt nur mehr 5 Bedienstete.

Die Konsequenzen dieser Neunormierung wird das neunormierte Personal in der härtesten Weise zu tragen haben. Die Arbeitszeit für die Arbeiter wird durchschnittlich nicht weniger als 18 Stunden betragen, da eingerechnet werden muß, daß diese oft Wege von mehr als einer Stunde zurückzulegen haben, bevor sie nach Hause kommen. Die Stationen Steinitz, Gezeitich und Gaya sind Domizile von Zugbegleitern, und befinden sich in diesen Stationen auch Heizhausfilialen. Da im Heizhaus kein Arbeiter normiert ist, müssen die Lokomotivausrüstungsarbeiten von den Stationsarbeitern besorgt werden. Diesen obliegt außerdem die Reinigung der Personenzugsarnituren, die Instandhaltung der Beleuchtung dieser Bäume sowie das Räumen der Kurz- und anderer Rückzugswagen. Auch sind in diesen Stationen ebenso wie in Groß-Pawlowitz, Dubnian und Swatoboritz Zebriken und Braunkohlenbergwerke mit Schlepphanlagen, was natürlich einen bedeutenden Wagen- und Müdgutumsatz zur Folge hat. Und da will man noch das Personal reduzieren!

In den Stationen Grumwirsch, Kobylí und Vorzeitich soll der eine Arbeiter, der jetzt dort in Verwendung steht, abgezogen werden. Die Aus- und Zuladung von Gütern soll von jetzt ab von den Zugbegleitern besorgt werden. In Grumwirsch befindet sich kein Magazinsgeleise, es müßten daher sämtliche Güter circa 15 Schritte weit übertragen werden. Dies alles müßte während des kurzen Zugsaufenthalts von einigen Minuten geschehen. In Schwieß gebadet werden die Zugbegleiter wieder ihre Bremsen besteigen, was ihrer Gesundheit gewiß nicht zuträglich sein wird.

Ihre Uniformen werden durch die Manipulation mit Mehl, Delfässern und dergleichen beschmutzt werden und das reisende Publikum wird mit unangenehmem Erstaunen sehen, in welcher Gewandung die Zugbegleiter ihre Amtspflicht versehen.

Um dies alles hat sich die famose Ersparungskommission keinen blauen Teufel gekümmert. Auch nicht darum, daß durch diese Neunormierung Arbeiter, die schon lange im Bahndienst stehen, in Gefahr stehen, einfach entlassen zu werden. Tut nichts: die Erträgnisse der Lokalbahnen müssen gesteigert werden und wenn die Bediensteten dabei drausgehen. Mit Ingrimmen haben die Bediensteten diese Neunormierung zur Kenntnis genommen. Sie wissen, daß der Staat aus dem Betrieb der Lokalbahnen ganz anständige Summen schöpfen könnte, wenn er sie dort nehmen wollte, wo er sie mit Zug und Recht nehmen darf. Damit uns aber nicht der Vorwurf gemacht werden könnte, daß wir aus der Luft reden, wollen wir mit einer Wünschekrute dort auf den Boden klopfen, wo das Geld liegt, das dem Staate gebührt und das er in unverantwortlicher Weise wegschnekt.

Sowohl, waschen! denn immense Summen sind es, die der k. k. Staat jährlich dem Herrn Dr. Eduard Seidl, Edler v. Hofenselbern, direkt schenkt. Dieser Herr ist der Pächter der Fürst Diechtensteinschen Güter, und der Zuckerrabrik in Steinitz, protokolliert unter der Firma Eduard Seidl u. Komp. Er ist einer der größten Verfrächter auf den Linien der mährischen Lokalbahnen, ein Mann, der auch sehr viele Konnexionen hat. Geht doch ein hoher Staatsfunktionär mit ihm öfters auf die Pirsch... Er ist mehrfacher Millionär — was keinen wundernehmen mag, der weiß, wie leicht Herr Seidl Geld verdient. Dies sei nachstehend erörtert. Die Zuckerrabrik Eduard Seidl u. Komp. verarbeitet jährlich 50.000 bis 60.000 Meterzentner Rohzucker. Für dieses Gewicht hätte die Firma für den Transport auf der Strecke Steinitz-Göding laut Tarif Klasse A (47 Kilometer) für je 100 Kilogramm 64 Heller zu entrichten. Das wären, 50.000 Meterzentner jährlich gerechnet, 32.000 Kr. jährlich. Dem Herrn v. Seidl wird aber merkwürdigerweise ein Ausnahmssatz gerechnet, so daß er für 100 Kilogramm nur 34 Heller zu entrichten hat. Er zahlt also nur 17.000 Kr. und bekommt jährlich 15.000 Kr. geschenkt. Ein hübsches Sümmchen, nicht wahr? Aber diese Tatsache wird noch krasser, wenn man weiß, daß die Frachttarife auf der Hauptbahn naturgemäß billiger sind wie auf den Lokalbahnen. Auf der Hauptbahn würde für den Rohzucker per 100 Kilogramm 51 Heller gezahlt werden. Herr Seidl verfrachtet also seine Ware auf der teuren Lokalbahn um 17 S. per Meterzentner billiger wie auf der Hauptbahn! Wir sind noch nicht fertig. Für frische Zuckerrübe wäre auf der Strecke Butschowitz-Steinitz tarifmäßig 53 Heller per Meterzentner zu zahlen. Seidl hat natürlich einen Ausnahmssatz! Er zahlt nur 46 Heller für 100 Kilogramm. Dürfte jährlich ebenfalls 4500 Kronen Profit ausmachen. Weitere Nachlässe genießt Seidl bei allen anderen Massenartikeln, wie Melasse, Getreide, Nibenschnitz etc. Noch nicht genug. Wegen Mangel an Personal werden die für die Fabrik einlaufenden Waggons Zuckerrübe nicht genügend. Alle Waggons kommen stark überladen an — ohne daß hierfür Mehrfracht geleistet wird! Kurz, man kann ruhig sagen, daß der Staat der Firma Eduard Seidl u. Komp. jährlich 50.000 Kr. schenkt. Das heißt man nobel sein! Notabene, ohne daß dieses Geschenk kommerziell irgendwie begründet werden könnte. Von Hebung der Industrie kann nicht geschwehelt werden und auch nicht davon, daß Herr Seidl eine Konkurrenzbahn mit seinen Verfrachtungen betrauen könnte. Beides kommt hier gar nicht in Frage. Es gibt überhaupt nur die eine Motivierung, daß eben in diesem gesegneten Staate ein Millionär leichter 50.000 Kr. jährlich geschenkt erhält als ein Bettler einen Laib Brot.

Nun wird sich zeigen, ob die k. k. Nordbahndirektion der ihm von Eisenbahnministerium direktions der ihm vom Eisenbahnministerium bahnen so ohne weiteres durchführen wird. Ob sie es auf ihr Gewissen nimmt, Arbeiter aufs Pflaster zu werfen, daß die durch Reduzierung des Personals überlasteten Bediensteten die Sicherheit des Verkehrs garantieren sollen? Wenn die Herren von der Nordbahndirektion wirklich pflichttunende Diener der Staates sind, werden sie dem Eisenbahnministerium bedenken, daß durch solche Normierungen das Personal wohl bis zum Erzeß ausgebeutet wird, die Erträgnisse der Lokalbahnen aber schwerlich namhaft zu steigern sind. Wo das Geld auf den Lokalbahnen liegt, wurde hier gezeigt. Der Staat verlange von den Millionären das, was ihm gebührt. Und er wird dann mit den finanziellen Erträgnissen dieser Bahnen zufrieden sein.

Offener Brief an den Staatsbahndirektor Herrn Hofrat Dr. Scheidl in Linz.

Linz, im April 1914.

Ihr Vorgänger in Linz — Herr Hofrat Dr. Messerlinger — hat wiederholt gegenüber einzelnen Bediensteten und Deputationen erklärt, daß Bedienstete, welche irgendwelche Anliegen haben, ohne aller Formalität jederzeit zu ihm kommen können, und hat es auch so gehalten. Sie, Herr Staatsbahndirektor, halten Ihre Tür den Bediensteten durch einen verkaulierten Dienstweg verschlossen. Wir wenden uns daher auf diesem Weg mit folgendem Anliegen an Sie:

Im Jahre 1911 wurden bei den Güterzügen Nr. 88, 208, 172 und 264 die Manipulationskondukteure abgezogen, mit der Begründung, daß infolge der Verminderung der Eintragungen in den Uebergabedokumenten diese Arbeit nur die Zugführer leisten können.

Die von den Güterzugsführern in Linz wiederholt mündlich und schriftlich vorgebrachten Gegenstände wurden von der Staatsbahndirektion nie abgelehnt, sondern immer versprochen, neuerliche Erhebungen zu pflegen, ob die

Manipulanten bei obgenannten Zügen notwendig sind oder nicht. Das Resultat dieser Erhebungen ist noch immer ausständig. Die Güterzugsführer haben nach „Möglichkeit“ Uebergangsverzeichnisse verfaßt, und es wurde stillschweigend gebuldet.

Nun hat der Bahnamtivorstand von Linz, Herr Oberinspektor Thüringer, den Transiteuren in Linz den Auftrag gegeben, jeden Zugsführer, welcher kein Uebergangsverzeichnis geschrieben hat, anzuzeigen. Herr Oberinspektor Thüringer hat selbst schon Güterzüge bei der Ankunft erwartet, und wenn kein Uebergangsverzeichnis da war, mußte der Zugsführer sich nach der Ankunft des Zuges hersehen und die Verzeichnisse schreiben. Die Güterzugsführer sind jetzt der fortwährenden Gefahr ausgesetzt, wenn es ihnen nicht möglich ist, die Uebergangsverzeichnisse zu schreiben, daß sie deswegen entweder bestraft oder nach der Ankunft schikaniert werden.

Herr Hofrat fahren oft mit Güterzügen, um sich persönlich zu überzeugen. Wir laden Sie ein, nachfolgende Gründe persönlich zu prüfen, und bitten Sie, um die Weigabe von Manipulanten zu den Zügen Nr. 88 Linz-Amstetten, Zug 293 und 172 Linz-Uttang-Linz, und Zug 264 Salzburg-Linz.

Gründe:

Zug Nr. 88 muß in Linz sehr oft vom Brutto des Zuges Nr. 190 komplettiert werden und fährt daher selten recht ab. Seit Zug 90 nur Nordbahnbrutto fahren darf, rollt bei Zug 88 auch der Kurswagen Nr. 412 von Wels, wo oft für alle Stationen bis Amstetten Ausladung drinnen ist. Ferner alle Umladewagen von Urfahr bis St. Valentin, wo auch sehr oft Ausladung für Kleinmünchen, Asten und Enns drinnen ist.

Der Zugsführer fährt in Linz sehr oft ab, ohne einen Strich im Wagenausweis zu haben. Bei der Ausfahrt von Linz muß er bis gegen die Abzweigung 1 draußen stehen, um das Ausfahrtsignal in Linz zu beobachten, um zu schauen, ob der Schlußwagen nachläuft — das kann er erst im Wogen beim Friedhof sehen, und bei Zügen mit 120 Achsen auch da noch nicht — und um das Signal bei der Abzweigung 1 zu beobachten, ob dem Zug die Richtung Budweis oder Wien freisteht oder auch nicht. Wenn der Zugsführer diese Ueberzeugung hat, dann kann er zu arbeiten anfangen und bleiben bis Kleinmünchen 9 Minuten Zeit. Er muß die Lokomotive und deren Personal in den Stundenpaß einschreiben, die Nummer der Bremsen, das Gewicht des Zuges, das erforderliche und das tatsächlich gebremste Brutto, die Abfahrt von Linz und die Durchfahrt bei der Abzweigung; muß herausziehen, wie viel beladene und leere eigene und fremde Wagen beim Zug sind, und diese Daten in die Achskilometerstatistik eintragen, muß das in Kleinmünchen abzustellende Brutto abrechnen, und muß die Berechnungen durchschauen, um die selben für die abzustellenden Wagen und die Ausladung in Kleinmünchen vorzubereiten.

Von einem Beobachten des Signals bei Wodpfofen 9 oder des Einfahrtsignals in Kleinmünchen oder gar erst von dem Schreiben eines Uebergangsverzeichnisses ist keine Rede.

In Kleinmünchen wird Brutto abgestellt und beigegeben und Stückgut ausgeladen. Der Aufenthalt wird meistens überschritten. Von Kleinmünchen bis Asten ist der Zug bei der Ausfahrt zu beobachten, das beigegebene Brutto zuzurechnen und einzutragen, das Bremsbrutto umzurechnen, die Achskilometerstatistik einzutragen, die Berechnungen für Asten vorzubereiten und das abzustellende Brutto für Asten abzurechnen. Wenn noch eine Zeit bleibt, kann erst mit dem Schreiben der Wagenausweise begonnen werden. So geht es weiter bis St. Valentin. In St. Valentin ist wieder großer Bruttowechsel. In Haag ist nebst dem Haager Brutto auch das vom Zug 494 in Valentin am Zug 88 überstellte Nordbahnbrutto für Zug 90 abzustellen. Es wird bis Amstetten überall verschoben und ausgeladen. Es hat jeder Zugsführer über Hals und Kopf Arbeit, um bis St. Valentin mit den Wagenausweisen fertig zu werden, und trotzdem keine Uebergangsverzeichnisse geschrieben werden, ist es dem Zugsführer nicht möglich, die Strecken- und Abfahrtsignale zu beobachten. Die Aufenthalte in den Stationen gehen mit der Manipulation auf; es muß alles während der Fahrt geschrieben werden.

Zug Nr. 293 wird in Linz äußerst selten rechtzeitig fertig. Der Zugsführer fährt von Linz ab mit 800 und mehr Tonnen Belastung ohne einen Strich im Wagenausweis zu haben. In allen Stationen ist Bruttowechsel. In Wels bekommt er einen, im Sommer auch zwei Eilgutwagen mit Ausladung für alle Stationen. In Lambach wird sehr viel Eilgut und Milch zugeladen. Er bekommt in Lambach K. Wg. Nr. 841 zur Komplettierung für Schwabenstadt, wo auch oft für Breitenbüschling Ausladung drinnen ist. Derselbe Vorgang wie bei Zug 88.

Zug Nr. 264 stellt in Steindorf jeden Tag Brutto ab und bekommt 20 und mehr Wagen neues Brutto dazu. Er verschiebt dann in allen Stationen bis Linz, wo er Aufenthalt hat.

Zug 264 bekommt in Redl 3. 10 und mehr Wagen, in Böllabrad bis zu 25 Wagen mit.

Die 10 Minuten Fahrzeit von Böllabrad bis Uttang muß der Zugsführer in Böllabrad mitgegangenen Wagen in die Wagenausweise einschreiben, das Gewicht zusammenrechnen und im Stundenpaß eintragen, das Bremsbrutto umrechnen, die Bremsen umschreiben, die Daten in die Achskilometerstatistik eintragen, 30 bis 40 Wagen für Uttang abrechnen, die in Böllabrad erhaltenen Berechnungen sichten und für Uttang vorbereiten und einen Bruttogettel für Uttang verfassen, mit dem detaillierten Gewicht in Tonnen und Achsen was über Uttang hinaus bleibt für die Strecke bis Linz, dann Linz lofo, Budweis, Richtung Wien, dem Nordbahnbrutto und den beim Zug sich befindlichen leeren roten Preußischen K und leeren K für Mährisch-Odrau.

Dann soll er noch ein Uebergangsverzeichnis für Uttang schreiben, und ist überdies für die Strecken- und Einfahrtsignale verantwortlich! Es ist ein Zagen und Hasten von Steindorf bis Linz, und hat der Zugsführer über Hals und Kopf Arbeit, um von einer Station zur anderen fertig zu werden. Ab Böllabrad hat der Zugsführer überhaupt nicht mehr Zeit zu schauen, ob der ganze Zug nachkommt oder nicht, oder ein Strecken- oder Einfahrtsignal in Uttang zu beobachten, weil der Zug schon oft in Uttang in der Station steht und der Zugsführer ist noch nicht fertig. Er muß aber fertig werden, um den Verschiebern sagen zu können, wieviel Wagen in Uttang bleiben, und was über Uttang bleibt, weil sonst der Diensthabende nicht weiß, wieviel Brutto wieder beigegeben werden kann. In Uttang gehen oft 80 und mehr Wagen neues Brutto mit, und hat der Zugsführer vollauf zu tun, um im Aufenthalt mit den schriftlichen Arbeiten fertig zu werden.

Der Zugsführer hat nicht Zeit, um die neue Reihung der Wagen im Zug zu kontrollieren. Er weiß nicht, wie die Bremsen im Zug verteilt sind, und muß sie nur nach Gutdünken einschreiben.

Er braucht ab Uttang oft ein bis zwei Bremser. Die Bremser fragen den Zugsführer, welche Bremsen sie besetzen sollen; er kann es ihnen nicht sagen, weil er nicht weiß, wie der Zug steht. Er muß sich ganz auf die Zugspartie verlassen, daß sie die schwersten Bremsen besetzen und sich halbwegs richtig im Zug verteilen.

Ab Uttang wird wieder überall verschoben. Es ist dem Zugsführer bis Linz nicht mehr möglich, zu kontrollieren, ob die Wagen, die er in Uttang aus dem Wagenbüchel in die Wagenausweise eingeschrieben hat, auch wirklich beim Zug sich befinden. Es ist schon öfters vorgekommen, daß Wagen und andere Berechnungen oder Berechnungen und andere Wagen nach Linz gebracht wurden.

Dem Herrn Hofrat Dr. Messerklinger wurde die Fahrt der angeführten Züge und die Notwendigkeit der Manipulanten bei diesen Zügen feinerzeit mündlich vorgetragen und Herr Hofrat sagte wörtlich: „So stelle ich mir die Fahrt dieser Züge doch nicht vor.“

Es ist die neuerliche Studierung dieser Frage in Aussicht gestellt worden, bis heute ist aber aus Ersparungsgründen noch alles beim alten.

Herr Hofrat! In der letzten Personalkommissionsitzung wurde Ihnen gesagt, daß infolge der schlechten Kohle der Heizer während der Fahrt am Tender bleiben muß und Kohlen vorräumen muß, und der Lokomotivführer muß selbst feuern, um nicht liegen zu bleiben, und daß dadurch zur Beobachtung der Signale keine Zeit bleibt, oder daß der Lokomotivführer infolge des Feuerns momentan nichts sieht.

Der Zugsführer ist mit schriftlichen Arbeiten überhäuft. Welcher Gefahr ist ein solcher Zug samt dem Personal ausgesetzt, und welche Gefahr ist ein solcher Zug auch für andere Züge.

Wären Manipulanten bei diesen Zügen, so könnten sie die Beobachtung des Zuges und der Signale übernehmen. Sie könnten, so wie früher, bei Zug 264 in Uttang den Zug auspassen; der Zugsführer müßte, ob er die Wagen auch wirklich beim Zug hat, die er aus dem Wagenbüchel in die Wagenausweise eingeschrieben hat, und müßte, wie die Wagen im Zug stehen, um die Bremsen bestimmen zu können, und müßte nicht mehr auf gut Glück ins Blaue hineinfahren.

Es wurde wohl feinerzeit in einem Direktionserlaß erlaßt, daß bei Zug 88 bis St. Valentin als Manipulant ein Bremser mitgenommen werden darf, und daß bei Zug 293 von Linz bis Wels ein Mann der Zugspartie im Dienstwagen fahren darf, wenn das Bremsbrutto gedeckt ist. Dieser Erlass hat gar keinen praktischen Wert und dient nur zur Dedung für die Direktion gegenüber der Generalinspektion.

Wenn die Kondukteure im Manipulationsdienst nicht eingeschult sind, nützt dem Zugsführer ein solcher Mann nichts, sie bringen nur die Berechnungen durcheinander, und für Verschleppungen bleibt trotzdem der Zugsführer verantwortlich. Es sind in Linz oft zur Dedung des Bremsbrutto keine Bremser vorhanden, viel weniger für den Manipulationsdienst und bei Zug 293 geht die Ausladung erst ab Wels an.

Die Güterzugsführer in Linz.

Die Oberbauarbeiter der Südbahn.

Man schreibt uns: Es sind elf Monate verstrichen, seit die letzte Arbeiterausschusssitzung bei der Südbahn stattgefunden hat. Bei der Sitzung im Monat Mai 1913 wurde über die Arbeiterangelegenheiten beinahe zwei Tage gesprochen und wurde schließlich dem Wunsche der Personalvertreter zugestimmt. Seit dieser Zeit kommen immer Deputationen, besonders bei der Vaudirektion und bei der Generaldirektion, um die gemachten Zugeständnisse zu urgieren. Diese Deputationen sind den Herren nicht angenehm und haben sich dieselben nur eine neue Erfindung, wie man sich dieselben vom Hals schaffen kann, zurechtgelegt. Das Mittel ist ganz einfach! Der Vaudirektor ist einfach nervös, und zwar so stark, daß das Schlimmste bei ihm zu befürchten steht, wenn derselbe einen Artikel über die Vaudirektion in irgendeiner Zeitung liest, daher müssen alle Zeitungen, die derlei Sachen schreiben, streng ferngehalten werden. Anders ist es beim Herrn Generaldirektor. Der ist einfach krank, und man kann denselben nicht sprechen, und zwar erkrankt derselbe im Herbst und verschlimmert sich die Krankheit im Winter so, daß derselbe bei Eintreten des Frühjahrs, sobald die Genesung halbwegs in Aussicht steht, sofort auf Sommerfrische gehen muß, damit er sich über den Sommer so weit erholt, daß er im folgenden Winter die Krankheit wieder glücklich übersteht, um dann wieder in die Sommerfrische gehen zu können. Auf diese Weise frozzelt man das gesamte Taglohnpersonal bei der Vaudirektion seit dem 7. Mai 1913, indem man die Zugeständnisse, die dem Taglohnpersonal der Vaudirektion bazumal gemacht wurden, nicht zur Durchführung bringt. Nun sind es aber gerade die administrative und die Generaldirektion, welche immer erklären, daß sie als solche sämtliche Bediensteten gleich behandeln und daß sie keinen Unterschied machen, zwischen Bediensteten der Maschinen-, Verkehrs- oder Vaudirektion.

Als am 6. Mai 1913 von den Arbeiterausschusmitgliedern der Gruppe Bau- und Bahnerhaltung darüber Klage geführt wurde, daß das Taglohnpersonal von der Vaudirektion gegenüber den anderen Abteilungen so stiefmütterlich behandelt wird, war gerade Herr Direktor Fall jener Faktor, welcher erklärte, daß die Verwaltung in dieser Beziehung gar keinen Unterschied kenne; daß ihr alle Bediensteten ganz gleich am Herzen liegen und daß dieselbe für alle Bediensteten, soweit es die finanzielle Lage erlaube, das weiteste Entgegenkommen betätige, ganz gleichgültig, welcher Abteilung diese Bediensteten angehören, und daß das nur Einbildungen und ganz falsche Anschauungen von einzelnen Personen seien. Ja, das Gegenteil sei richtig. Der Verwaltung würde das gar nicht einfallen, und sie hätte ja auch gar keinen Grund dazu, weil sie die Leistungen des Bahnerhaltungspersonals gerade so einschätze, wie jene des Personals der übrigen Abteilungen.

Seit dem Jahre 1910 ersuchen die Professionisten der Vaudirektion um Gleichstellung ihrer Taglöhne mit den Taglöhnen der Professionisten der Maschinen- und Bauabteilung, so auch die Aushilfsbahnrichter um Gleichstellung ihrer Taglöhne mit den Partieführern der Professionisten der Maschinen- und Bauabteilung. Die ersteren sind um 40 %, die letzteren um 60 % gegenüber ihren Kollegen bei der Maschinen- und Bauabteilung zurück. Bei der Arbeiterausschusssitzung am 7. Mai 1913 wurde über Ersuchen und nach Begründung, von der Vaudirektion selbst an-

erkannt, daß dieser Antrag gerecht sei und die Zuficherung gegeben, daß dieselbe mit der Generaldirektion Rücksprache treffen und trachten wird, daß genannter Wunsch so bald wie möglich einer Erledigung zugeführt wird. Obwohl dem Antrag nicht vollkommen zugestimmt wurde, weil denselben die Arbeiterausschusmitglieder gestellt haben, so weit wurde ein Entgegenkommen gezeigt, daß sämtlichen Professionisten, mit Ausnahme der Maurer und Steinmehrer, eine Lohnerhöhung von 40 % täglich zugesichert wurde, so daß dieselben von der Lohngruppe 4 in die Lohngruppe 2 überstellt wurden, was bei der Maschinen- und Bauabteilung schon lange besteht. Die Maurer und Steinmehrer wurden von der Lohngruppe 4 in die Lohngruppe 3 überstellt, was einer täglichen Lohnerhöhung von 20 % gleichkommt. Von den Arbeiterausschusmitgliedern wurde betreffend dieser Kategorie bemerkt, daß die Arbeiterausschusmitglieder der Gruppe Maschinen- und Bauabteilung, bezüglich der Maurer und Steinmehrer bei ihrer heutigen (7. Mai 1913) Sitzung den Antrag auf der Tagesordnung haben, daß Genannte von der Lohngruppe 3 in die Lohngruppe 2 überstellt werden sollten, und stellen daher das Ersuchen, wenn dieser Antrag bei der Maschinen- und Bauabteilung genehmigt wird, möge auch die Vaudirektion für ihre Maurer und Steinmehrer die Ueberstellung in die Lohngruppe 2 genehmigen. Bezüglich der Aushilfsbahnrichter wurde die Zuficherung gegeben, daß dieselben ebenfalls von der Lohngruppe 4 in die Lohngruppe 2 überstellt werden, was eine Lohnerhöhung von 40 % täglich bedeutet hätte. Wenn die Genannten dieser Lohnerhöhung teilhaftig geworden wären oder werden, so sind dieselben trotzdem noch immer um 50 bis 80 Prozent gegenüber ihren Kollegen bei der Maschinen- und Bauabteilung am Verdienst zurück, weil bei der Bahnerhaltung kein Akkord und keinerlei Zulagen für das Taglohnpersonal bestehen, wie das in allen übrigen Abteilungen zutrifft. Bei der Verkehrsabteilung haben die Magazinarbeiter 20 bis 50 % täglichen Akkord zu ihrem Taglohn dazu, der Taglohn ist aber gerade so hoch und in manchen Orten sogar höher, als bei der Bahnerhaltung. Außerdem haben dieselben die fortlaufenden Tagsschichten mit Sonn- und Feiertagen, ob dieselben frei sind oder nicht, was ebenfalls bei der Bahnerhaltung nicht ist. Nun vergleichen wir, wie die Zugeständnisse bei den einzelnen Abteilungen durchgeführt werden, und jeder wird sofort zur Ueberzeugung kommen, daß unsere Behauptung vollkommen zutrifft. Bei der Maschinen- und Bauabteilung wurden die Zugeständnisse, welche den Arbeiterausschusmitgliedern dieser Abteilung am 6. und 7. Mai 1913 gemacht wurden, mit den Erläufen Zahl 7282/4, 5434/4, 6213/4, 5435/4, 6147/4, 3434/Z und 8160/4 vollkommen erledigt. Dort sind auch die Maurer und Steinmehrer seit 1. Jänner 1914 in die Lohngruppe 2 eingereiht, so auch Glaser, Anstreicher und mehrere Gattungen Professionisten, welche nicht schon früher in der Lohngruppe 2 waren. Bei der Vaudirektion sind sämtliche Professionisten und Aushilfsbahnrichter, trotz Zusage, noch immer in der Lohngruppe 4. Seit dem Jahre 1910 ersuchen die Genannten immer nur um das, was ihre Kollegen in den anderen Abteilungen schon haben, und nun will Herr Direktor Fall als Vorsitzender des Arbeiterausschusses erklären, daß die Verwaltung das weiteste Entgegenkommen für alle Bediensteten habe, ganz gleichgültig, welcher Abteilung dieselben angehören. So schaut in Wirklichkeit die vielgerühmte Gleichheit des Direktors Fall aus. Das gesamte Taglohnpersonal der Vaudirektion und auch das Angestelltenpersonal dieser Direktion glaubt, durch diese Tatsachen den lüdenlosen Wahheitsbeweis dafür erbracht zu haben, daß dasselbe stiefmütterlich behandelt wird und sich mit Recht trotz der scheinheiligen Gegenversicherung der maßgebenden Faktoren so lange als Stiefkinder der Südbahnverwaltung bezeichnen können, bis nicht den Anträgen des Arbeiterausschusses wie oben gegiebt vollauf Rechnung getragen wird.

Herr Generaldirektor, wir fragen hier nochmals, warum die Anträge des Bahnerhaltungspersonals nicht auch genehmigt werden? Sollte die Vaudirektion nicht auch das gleiche Recht haben, wie die Maschinen- und Bauabteilung, die Angelegenheiten für ihr unterstelltes Personal selbst erledigen zu können? Oder steht die Vaudirektion unter Vormundschaft? Darf dieselbe für ihr unterstelltes Personal nicht auch dasselbe machen, was die anderen Abteilungen tun? Warum kommt man bei der Vaudirektion mit der nicht stichhaltigen Ausrede, der Herr Generaldirektor sei krank, deshalb kann man jetzt nichts machen, sobald derselbe kommt, werden wir ihm die Angelegenheit sofort unterbreiten. Soviel uns bekannt ist, ist Herr Generaldirektor schon einige Monate krank, was aber nicht hinderlich war, daß die Maschinen- und Bauabteilung die angelegene Angelegenheit einer reiflichen Erledigung zuführte. Uebrigens ist auch das eine faule Ausrede der Vaudirektion, denn über den Sommer 1911 hindurch war Herr Generaldirektor nicht krank, da wäre Zeit genug gewesen, diese dringliche Forderung durchzuführen. Uebrigens hat der Generaldirektor einen Stellvertreter, der ja doch berechtigt sein muß, Akte zu erledigen, wenn Herr Generaldirektor verhindert ist, sonst braucht man ja keinen Stellvertreter. Soviel uns bekannt ist, ist Herr Direktor Fall, der Vorsitzende des Arbeiterausschusses, auch gleichzeitig Generaldirektorstellvertreter und hat es als solcher in der Hand, seine am 6. Mai 1913 gesprochenen Worte in die Tat umzusetzen. Nun wird man uns noch mit dem alten Schlagel kommen und wird glauben machen wollen, daß alle Arbeiter von den anderen Abteilungen qualifizierter seien, als jene der Bahnerhaltung. Ueber dieses Kapitel werden wir in einer der nächsten Nummern unseres Fachblattes berichten und unseren Kollegen zeigen, wie unrecht die Vaudirektion, so auch die Generaldirektion in dieser Beziehung hat, und daß diese Faktoren diesen alten Schlagel nur zur Unterdrückung des Bahnerhaltungspersonals in Anwendung bringen, in Wirklichkeit aber selbst nicht glauben. Wir rufen heute noch lauter als früher: Generaldirektion! Vaudirektion! Administrative Direktion! Gebet dem Taglohnpersonal der Bahnerhaltung das was ihr dem Personal der anderen Abteilungen gebet, und was dieselben schon jahrelang haben, dann wird auch das Taglohnpersonal der Bahnerhaltung zufrieden sein. Aber solange dieselben als Stiefkinder behandelt werden, wird keine Ruhe einkehren. Wir waren lange genug Stiefkinder der Südbahn und haben es satt, noch länger es zu verbleiben. An euch Stiefkinder alle aber ergeht der Ruf: Rüstet zum Kampf, rüstet zur Bekämpfung der stiefmütterlichen Behandlung! Unterstützt alle Mann für Mann unsere gewählten Vertreter durch den Ausschluß an die Organisation.

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

Sie winkeln um Gnade.

Der Bruderzwist in der christlichsozialen Eisenbahnerorganisation.

Die Rebellen im christlichsozialen Verkehrsbund sind also bereits richtig auf die Knie gezwungen worden. Wir haben es zwar, als die Meuterei unter den christlichen Verkehrsbündlern anfang, mit der bestimmtesten Sicherheit vorausgesagt, daß die Herren sehr bald wieder den Gang nach Canossa antreten werden. Unsere Prophezeiung hat sich in der Tat schneller erfüllt, als wir selber geglaubt hätten. In einem Leitartikel unter dem Titel: „Dem Frieden entgegen“ in der Nummer 7 der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ ist die Verkehrsbundleitung folgende jämmerliche Entschuldigung:

In der letzten Sitzung der Zentralleitung, die am 21. März stattfand, mußte sich jedem Teilnehmer das Empfinden aufdrängen, daß das Bedürfnis nach einer Weileigung der im Schoße der Zentralleitung obwaltenden Gegensätze sich zu regen beginnt. Das Bedürfnis trat nachgerade in greifbarer Erscheinung, als der anwesende Abgeordnete Kemetter im Sinne der von den Kollegen Eichler und Haider an ihn ergangenen Zuschriften die Anregung gab, es seien im Prinzip alle erlaubten Mittel anzuwenden, um sich für die Herstellung des Friedens grundsätzlich auszusprechen und diese in die Wege zu leiten, da ja hoffentlich auf beiden Seiten der gute Wille, die Voraussetzung eines Ergebnisses, vorhanden sei.

Gleichzeitig wird daran die Mitteilung geknüpft, daß an die Wiener Polizeidirektion eine Zuschrift ergangen sei, worin die von der Vereinsleitung verfügte Auflösung der Ortsgruppe Wien-Franz-Josefsbahn rückgängig gemacht wird, die am 2. März 1914 erfolgt war, weil sich die Ortsgruppenleitung den Anordnungen der Hauptleitung in Bezug auf die Stellung zur christlichsozialen Partei nicht fügen wollte. Weiters wird noch mitgeteilt, daß die Leitung des Verkehrsbundes mit dem geschäftsführenden Vorstandsmitglied der christlichsozialen Vereinigung des österreichischen Abgeordnetenhauses Abgeordneten Josef Fink bezüglich einer anzuhaltenden Verständigung in Unterhandlung getreten sei. Diese Mitteilung beschließt das Organ des Verkehrsbundes mit der Hoffnung, daß zur Zeit, wo diese Zeilen zur Kenntnis der Leser gelangt sein werden, auch sicher der Boden bestimmt sei, auf dem die Formel gefunden werde, unter der die Vertrauensmänner beider Lager in die Friedensverhandlungen eintreten können. Bezeichnend ist es allerdings, daß im christlichsozialen Parteitag diese weh- und demütig gestammelte Erklärung offenbar noch nicht genügt, denn in der „Reichspost“ werden die Friedensschalmereien, die das christliche Eisenbahnerblatt anstimmt, als leere Spiegelfechtereien bezeichnet, mit denen man die aufgeregten Mitglieder beruhigen will. Nun scheinen auch die Abgeordneten Kemetter und Bank in der Tat nicht gewillt zu sein, so ohne weiteres wieder in das Joch der offiziellen christlichsozialen Partei zurückzuführen, denn in der „Deutschen Zeitung“ vom 5. April, die bekanntlich das offizielle Organ des deutschen Zentrums ist, wird in einem fulminanten Artikel nochmals der Kampf im Verkehrsbund gegen die christlichsoziale Partei besprochen, der, wie das Blatt sagt, „auf die treulohe Haltung der christlichsozialen Partei gegenüber den Eisenbahnern zurückzuführen ist“. Die Auslassungen des Artikels richten sich besonders gegen die Herren Haider, Eichler und Fischl, die unter den christlichen Eisenbahnern heute noch der christlichsozialen Parteileitung die Stange halten. An der Hand von Sitzungsprotokollen der Verkehrsbundleitung wird da nachgewiesen, wie sich die genannten Herren zur Zeit, als die christlichsoziale Partei die im Parlament für die Eisenbahner gestellten Anträge abgelehnt hatte, in heftigen und abfälligen Äußerungen gegen die Partei ergangen haben. So soll Haider erklärt haben, „die Haltung der christlichsozialen Partei grenze nahezu an Verrat, und es müsse, da mit solcher leerer Spiegelfechtereien nicht gedient sei, ein Beschluß gefaßt werden, der der Partei imponiert, oder sie pfeife auf den Verkehrsbund“. Herr Fischl wieder, der heute in Oberösterreich die christlichsozialen Schäflein zusammenhält, soll sich geäußert haben, „es seien zu viel Bauern und Geistliche in der christlichsozialen Partei, welche letztere die Eisenbahner nur als Stimmvieh betrachten und die Diäten retten wollen“. „Daß er selbst die Eisenbahner zehn Jahre belogen habe, daran seien nur die Führer schuld. Sie sind nur im Hause, die Diäten zu erhalten. Das ist eine Schufsterei!“ Diese Mitteilungen beschließt die „Deutsche Zeitung“ mit folgender lieblicher Erklärung:

Damit haben wir die Herren Fischl, Eichler, Haider und Konsorten mit ihren eigenen Worten wohl am treffendsten charakterisiert. Jedermann kann sich über die Qualitäten solcher Herren das entsprechende Bild machen. Tölpel, maffelnde Naturen passen nicht in das „Deutsche Zentrum“, wohl aber sehr gut in die heutige christlichsoziale Partei. Zuerst große, scharfe Worte ohne Maß, dann — einknickend, Ehergändigste Leisten gegen die, welche sie selbst in feierlicher Stunde Freunde genannt haben!! So sehen die Feinde des „Deutschen Zentrums“ aus.

Daß die Herren Kemetter und Bank den jämmerlichen Kniefall vor den christlichsozialen Oberpongen nicht so ohne weiteres mitmachen wollen, ist begreiflich. Aber in der Leitung des Verkehrsbundes scheint Heulen und Zähneklappern zu herrschen. Mit ist eben nicht jedermanns Sache, und Vorsicht bei einer Aktion, von der man noch nicht recht weiß, wie sie ausgehen wird, ist jedenfalls auch hier der bessere Teil der Tapferkeit. Und so bemüht man sich, rechtzeitig nach Leibeskraften zurückzuziehen, ehe der von Herrn Kunzschak so kategorisch angedrohte hinauswurf erfolgt. Es bleibt jetzt nur abzuwarten, ob sich die in dem Verkehrsbund organisierten Eisenbahner wie eine gedankenlose Hammelherde wieder so schön am Nasenring in die christlichsoziale Partei zurückführen lassen. Wenn unter den Leuten, die bisher den Wächern des Verkehrsbundes so willenlos Gefolgschaft leisteten, noch

ein Rest von Männlichkeit und Selbstachtung vorhanden ist, dann werden sie sich jedenfalls mit Entschiedenheit gegen die schändliche Rolle zur Wehre setzen müssen, die ihnen hier in so entwürdigender Weise zugemutet wird!

Der Protest der Ausgeschlossenen.

Ueber eine „Protestversammlung“ der von der Leitung des „Verkehrsbundes“ ausgeschlossenen Ortsgruppe Mittergrund liegt uns folgender Bericht vor:

Die Versammlung der Ausgeschlossenen, beziehungsweise der Opposition gegen die Auflösung (Gruppe Weiskirchner) war von 157 Personen besucht, worunter die Abgeordneten Wolny und Schoiswohl und Herr Funder. Wie es schon bei dieser Sorte Menschen üblich ist, erfolgte zuerst ein Hinauswurf eines ohne Einladung erschienenen „Flügel“ des Deutschen Zentrums. Der Referent, dessen Namen wir leider nicht erfahren, sagte eigentlich nichts, als daß die eigentliche christlichsoziale Organisation die ist, die Dr. Karl Lueger als „Programm“ hat, während Hangel sich bemüht, den Verkehrsbund in jüdisch-deutsches Fahrwasser zu bringen. Schau, schau! Jüdisch-deutsches Fahrwasser, etwa gar ein jüdisch-deutsches Drebahngeschäft mit Teufel als Kapitän und Hangel als Steuermann? Im übrigen, sagte unser Berichterstatter, herrschte große Mitleidigkeit darüber, was nun zu geschehen habe. Geplant wurde die Gründung einer Zählstelle; zu einer Beschlußfassung kam es aber nicht. Um 1/8 Uhr zogen die christlichen Sieger schweigend ab. Die zweite von Hangel einberufene Versammlung tagte zur gleichen Zeit im Gasthaus „zur Flucht nach Ägypten“ mit 88 entzündeten Zuhörern mit Abgeordneten Bank und Kemetter. Ist das kein feiner Witz, im Gasthaus „zur Flucht nach Ägypten“ das Häuflein Fahnenflüchtige zu versammeln? Auch in dieser Versammlung begann nach bekannter Manier der Hausfriede in seine Funktion zu treten und erst nach beendeter Säuberung wurde auf Grund der Bestimmungen des § 2 des Vereins- und Versammlungsgesetzes eröffnet.

Culit sprach also folgendes: Hier sollen nur rein wirtschaftliche Fragen besprochen werden, hüpfte aber sofort in das politische Gebiet über, tänzelte dort herum und stolperte schon über den ersten Satz. Er sagte: „Es muß Klarheit in die Situation kommen, bei aller Mühe war es mir unmöglich, in der christlichsozialen Partei ein Programm zu finden. Seit Luegers Tod gibt's kein Programm!“ Ein merkwürdiger Satz dieser Culit! Er sucht seit Jahren, also wohl auch unter Lueger, ein Programm und findet keines. Und fragen wir ihn, wo zu Luegers Lebzeiten ein Programm, ja nur ein Programmchen zu finden war, so wird er dann wahrscheinlich sagen: Ja, unser Programm war eben Dr. Karl Lueger.“

Also haben die Herren um Weiskirchner und um Teufel eigentlich kein Programm? Oder doch? Die einen sagen: Unser Programm heißt Dr. Richard Weiskirchner, die um Teufel und Tschulit hingegen wieder: „Unser Programm heißt! — — — doch zum Teufel, wir haben keinen Lueger, Weiskirchner ist verstorben, wen sollen wir dann als Programm nehmen? Doch: Ist die Not am größten, ist Kemetter am nächsten! Also: Unser Programm ist Dr., nein nicht Dr., sondern Kemetter, Bank, Na, gottlob, nun haben wir! War das eine Anstrengung, ein anständiges Programm zu fabrizieren.

Kemetter, der nun zum Wort gelangt, sagt ungefähr folgendes: Durch die Verderbtheit des christlichsozialen Verbandes waren es die Sozialdemokraten, welche Anträge zugunsten der Eisenbahner stellten. Das habe sich nun geändert, seit Kemetter und Bank sich von den Christlichsozialen abgewendet hätten. Jetzt seien die beiden die Empirischer! Ihre Gesinnung sei deutschchristlich, ihr Programm wie immer Dr. Karl Lueger. Er verwehrt sich entschieden gegen den Vorwurf des Preissins, er will aber auch keine Vorherrschaft irgendeiner Partei im Parlament dulden. Wie sich der kleine Kemetter die Postil und das Parlament vorstellt! Auch er hat Programmen, auch er schwört auf Dr. Karl Lueger; aber die anderen sind schlechte Kerle, nur er und Bank sind die berechtigten Vertreter der Eisenbahner. Herrgott, wir haben aber jetzt eine illustre Gesellschaft, die uns vertritt! Kann's da noch schief gehen? Kemetter schimpfte auch über das gegnerische Flugblatt und meinte, der Vorwurf, daß Hangel Geld bekommen habe, sei nicht stichhältig, da Kunschak beispielsweise als Landesauschuss ebenfalls 12.000 Kr. jährlich beziehe. Nun kommt ebenfalls ein guter Witz: Der frühere Obmann Weiß war während der Rede Kemetters erschienen; man trug ihn den Posten an, und er schnappte auch danach. Ja, wie denn? Deucht uns nicht, als ob die Ortsgruppe vom Präsidenten aufgelöst wurde? Zu was dann ein Obmann? Bank erklärte nunmehr, die Christlichsozialen werden verfaulen und in Schmutz untergehen. Er legte nun gegen Podwinski los und warf ihm vor, seine Gesinnung offenbar wegen mißlicher Verhältnisse geändert zu haben. Dem Abgeordneten Zweckbacher, der die Teuerung negierte, sagte er: Entweder sei Zweckbacher ein Lügner oder Trottel.

Nach Annahme einer Resolution, die sich gegen die Zentralleitung und die Gewerkschaftsstellen richtete, fand auch diese Versammlung ihr Ende.

Im übrigen wurde man auch in dieser Versammlung an das Heinesche Zitat erinnert: Doch es will uns schier bedünken...

Von den Bahnerhaltungsarbeitern der k. k. Staatsbahnen.

Das Bahnerhaltungspersonal, soweit es sich um Arbeiter und Diener handelt, wird von jeher, so schlecht auch die Verhältnisse in den anderen Kategorien sein mögen, noch um einiges schlechter behandelt; über daselbe hat man wahrheitsgemäß schon bei der ersten Eisenbahn, die in Oesterreich in Betrieb gesetzt wurde, einen Ausnahmezustand verhängt, an dem nun seit vielen Jahrzehnten mit unübertrefflicher Ausdauer festgehalten wird. Jede, auch die kleinste Reform, die man bisher auf den österreichischen Staatsbahnen durchgeführt hat, enthält die stets wiederkehrende Formel, daß davon die Bahnerhaltungsbediensteten ausgeschlossen sind. Ja, in den ehemaligen Wächtern hat man diesen Unterschied nicht nur in Bezug auf Lohn- und Dienstzeit, sondern auch äußerlich in der Uniform aufrechterhalten: ein großes Tuch, ein nackter Pelz, die Kappe mit Lederstreifen oder Pelzmütze. Man verwehrt ihnen selbst das billige Vergnügen des Tragens einer Kofette, kurz, der Wächter war ein Prachtstück eines zur Verbannung verurteilten Sträflings. Als Oesterreich für eine kurze Zeit von modernen Menschen reanert wurde, hat man sich wohl

entschlossen, diesen Schandfleck zu beseitigen, ist aber doch bei der herkömmlichen Ausnahmestellung der jetzigen Bahnwärter geblieben, und hat diesen erst vor kurzem die Gewährung der Nachdienstzulage, von welcher sie als die einzigen ausgeschlossen wurden, an ihre weitere Zugehörigkeit zur Bahnerhaltung und damit als Eisenbahner zweiten Ranges erinnert.

Wir reden aber heute nicht von den Wächtern, sondern von den Arbeitern bei der Bahnerhaltung, und die obige Darstellung war bloß notwendig, um aufzuzeigen, daß man auf den österreichischen Staatsbahnen bei Behandlung des Personals nicht nach dessen Leistungsfähigkeit, Verantwortlichkeit oder der ihnen übertragenen sonstigen Pflichten vorgeht, denn darin kennt man auch für den Bahnerhaltungsbediensteten keine Ausnahme, es sei denn, daß sein Dienst noch schwerer, verantwortungsvoller und unangenehmer als der seiner Kollegen in anderen Dienstzweigen ist, und daß vielmehr dessen Behandlung tatsächlich nur eine Folge der überlieferten Ausnahmestellung sein kann.

Eine ebenso unberechtigte Ausnahmestellung, nur um ein vielfaches drückender, besteht bei den Bahnerhaltungsarbeitern. Am fühlbarsten natürlich wieder bei den ärmsten, den Oberbauarbeitern. Sowohl die Arbeits- als auch die Lohnordnungen beinhalten eine Reihe solcher Ausnahmsbestimmungen. Für alle anderen Kategorien ist die 9 1/2 stündige Arbeitszeit festgesetzt, nur für die Bahnerhaltungsarbeiter gilt die 10 stündige. In der Lohnordnung wird bestimmt, daß die Arbeiter in einer Station, ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu verschiedenen Dienstzweigen, den gleichen Grundlohn erhalten. Aber der nächste Absatz bestimmt schon, daß die Bahnerhaltungsarbeiter davon ausgenommen sind und nur in besonders teuren Orten mit Genehmigung der Direktion ausnahmsweise mit den übrigen Dienstzweigen gleichgestellt werden können. Es ist da wohl am Platze, daß man ausdrücklich feststellt, daß diese Arbeits- und Lohnordnung nicht ein Ueberbleibsel des Vormärzes sondern ein Produkt der letzten zwei Jahre ist.

Wie demnach die Lohnverhältnisse der Oberbauarbeiter beschaffen sind, soll durch einen annähernden Vergleich mit den Bezügen eines der niedrigsten entlohnten definitiven Bediensteten aufgezeigt werden. Der Jahresverdienst eines Oberbauarbeiters soll nur schätzungsweise mit dem Dreihundertfachen des Taglohnes angenommen werden, in Wirklichkeit ist er infolge der verschiedenen Umstände, wie Regenitage, Aussetzen oder Erkrankung etc., viel niedriger.

1. Beispiel:

Ein definitiver Bediensteter hat an			Ein Oberbauarbeiter hat an			Differenz in	
kleinsten Gehalt	Wahrscheinl. Gehalt	Zusammen	kleinsten Grundlohn 200 Kr. in 300 Tagen	Quartiergeld	Zusammen	Kronen	Prozenten
900	450	1350	960	—	960	390	28

2. Beispiel:

Ein definitiver Bediensteter hat an			Ein Oberbauarbeiter hat an			Differenz in	
kleinsten Gehalt	Wahrscheinl. Gehalt	Zusammen	kleinsten Grundlohn 170 Kr. in 300 Tagen	Quartiergeld	Zusammen	Kronen	Prozenten
900	225	1125	510	—	510	615	55

Dabei handelt es sich bei den Definitiven unseres Beispiels um Beträge, die weit unter dem in Oesterreich geltenden Existenzminimum stehen, also ebenfalls nur Hungerlöhne sind, und der Lohn des Oberbauarbeiters steht im günstigsten Falle noch um 28 bis 55 Prozent darunter!

Noch ungünstiger wird dieses Verhältnis bei einem Vergleich der Vorrückungen. Der Definitive rückt nach 2, eventuell nach 2 1/2, längstens nach 3 Jahren um 100 Kr. vor, nach weiteren 2 1/2 Jahren influssive Quartiergeld um 200 Kr., also innerhalb 5 Jahren um 300 Kr. vor. Der Oberbauarbeiter nach 3 Jahren um 30 Kr., nach weiteren 3 Jahren ebenfalls um 30 Kr., nach 6 Jahren daher um jage 60 Kr. Der Unterschied ist jetzt bei dem 1. Beispiel: Definitive 1650 Kr., Oberbauarbeiter 1020 Kr.; Differenz 630 Kr. oder 38 Prozent.

Das sind die Lohnverhältnisse, wie sie jetzt, nach der Aufwendung von 21 Millionen, wovon angeblich 10,100,000 Kr. und weitere 3 Millionen, die angeblich aus den etappenweise einzustellenden 15 Millionen bereits für die Lohnarbeiter verwendet worden sein sollen, bestehen. Das ist das Ergebnis der großen Reform der letzten Jahre, für die der gegenwärtige Eisenbahnminister Dr. v. Forster wiederholt im Parlament so begeisterte Worte gefunden hat. Tatsache ist, daß all das, was der Eisenbahnminister in der vielbemerkten Rede vom 16. Dezember 1911 versprochen hat, wie wir noch im einzelnen nachweisen werden, mindestens für die Bahnerhaltungsarbeiter nur Worte geblieben sind, ja daß auch bei dieser Reform der bekannte Vers von Heine:

„Hat man viel, so wird man bald
Noch viel mehr dazu bekommen.
Wer wenig hat, dem wird auch
Das Wenige noch genommen“

volle Anwendung findet. So setzten die Oberbauarbeiter eine große Hoffnung in die wiederholt versprochene Verbesserung der Lohnautomatik. In den meisten Direktionen der alten k. k. Staatsbahnen hat bisher für die Oberbauarbeiter eine offizielle, in den Amtsblättern oder durch Erlasse verlaubliche Lohnvorrückung von zwei zu zwei Jahren um 10 Kr. bestanden. Die Forderung der Arbeiter ging nach einer Vorrückung von zwei zu zwei Jahren um 20 Kr.; die neue Lohnordnung brachte nun für die Oberbau-

arbeiter die ungeheuerliche Ueberraschung, daß statt einer Verbesserung — die bisherigen zwei-jährigen in dreijährige Wartefristen a 10 S. verlängert wurden. Die darüber so erregten Oberbauarbeiter wurden von einzelnen Direktionen auf die zu erwartenden Uebergangsbestimmungen vertröstet. Endlich, im Dezember vorigen Jahres wurde amtlich mitgeteilt, daß mit einem Aufwand von 800.000 Kronen jährlich in Zukunft die Vorrichtungen für Professionisten mit drei Jahren zu 20 S. eingeführt werden. Da eine weitere Verbesserung mittlerweile durch die Ablehnung des Antrages Tomisch durch die bürgerlichen Parteien vereitelt wurde, mußte man sich vorläufig damit zufriedengeben. Das Zugeständnis bedeutete freilich nicht viel, die Arbeiter in den Werkstätten hatten meist schon bisher bessere, die Arbeiter im Magazin und Verkehr vielfach eine gleiche Vorrichtung besessen, nur für die Oberbauarbeiter sollte es eine kleine Besserung gegenüber dem früheren Zustand bringen. Aber kaum haben die armen Teufel sich zu freuen, daß sie wenigstens in Zukunft ein etwas größeres Stück Brot werden kaufen können, kommt das k. k. Eisenbahnministerium mit der Erklärung, daß die Oberbauarbeiter davon ausgeschlossen sind, für sie heißt es bei der Verschlechterung, zurück von zwei auf drei Jahre mit 10 S., erst nach drei Jahren soll der Lohn eines Oberbauarbeiters um 1 S. per Stunde aufgebessert werden. Daß mittlerweile der Hausherr gesteigert hat, daß Milch und Brot, daß Kleider und Schuhe, kurz alles, was der Arbeiter konsumiert, um ein vielfaches teurer geworden sind und der Lohn dadurch relativ sinkt, das heißt der Riemen noch enger geschnallt werden muß, — was kümmert sich darum der österreichische Staat, er gibt dem Oberbauarbeiter 510 Kr. bis 960 Kr. zu verdienen, das genügt. Zur Sicherheit verbietet man noch das Auswandern und berichtet dann der Öffentlichkeit über die großartigen Aufwendungen für sozialpolitische Maßnahmen zugunsten des Personals der k. k. Staatsbahnen!

Das war aber leider nicht die einzige Reform, die die Bahnerhaltungsarbeiter zu bedauern haben. Man die Bahnerhaltungsarbeiter zu bedauern haben. Man erinnere sich nur, wieviel sich das k. k. Eisenbahnministerium über das außerordentliche Zugeständnis der Erholungsurlaube an die Arbeiter rühmte. Auch diese sollten den Bahnerhaltungsarbeitern sehr teuer zu stehen kommen. Eine längst fällige und von den Bahnerhaltungsarbeitern mit allem Nachdruck vertretene Forderung war die Verkürzung der Arbeitszeit. Die k. k. Staatsbahndirektion Wien hat die Arbeitszeit im Jahre 1894 im Zirkularweg für den Sommer mit zehn Stunden und für den Winter mit neun Stunden festgesetzt, im Jahre 1904 wurden durch einen Erlass 3. 31.090 „Grundfällige Bestimmungen über Arbeitszeit und Berechnung der Ueberstunden sowie Sonn- und Feiertagsarbeit“ herausgegeben und die Arbeitszeit vom 15. März bis 15. Oktober mit zehn Stunden, vom 16. Oktober bis 14. März mit 8 1/2 Stunden festgesetzt, außerdem wurde bestimmt, daß jede über diese normale Arbeitszeit geleistete Stunde mit ein Zehntel des Taglohns zu vergüten sei. Ähnliche Bestimmungen haben bei allen Direktionen der alten k. k. Staatsbahnen bestanden. Die Willacher Direktion hatte sechs Monate mit zehnstündiger und sechs Monate mit neunstündiger Arbeitszeit eingeführt. Die Arbeitsordnung hat mit diesen langjährigen Rechten der Bahnerhaltungsarbeiter gründlich aufgeräumt, sie ist noch weit hinter die Bestimmungen des Jahres 1894 zurückgegangen, die normale Arbeitszeit ist nun Winter und Sommer zehn Stunden, „in den Wintermonaten“ kann die Arbeitszeit wohl bis zu 8 1/2 Stunden herabgesetzt werden, doch findet eine Vergütung von Ueberstunden innerhalb der zehnstündigen Arbeitszeit nicht mehr statt. Da die Bahnerhaltungsarbeiter bei starkem Schneefall oder Verwehungen oft zu solchen Leistungen herangezogen werden, erspart die k. k. Staatsbahn auch hier eine ganz ansehnliche Summe. Aber nicht nur darauf haben es die Reformer des k. k. Eisenbahnministeriums abgesehen, die bisherige Arbeitszeit wird nun im Sinne der neuen Arbeitsordnung direktionsweise ganz empfindlich verschlechtert.

Die Direktion Willach hat, um eine einheitliche Einhaltung der Arbeitszeit im Winter zu erzielen, angeordnet:

Zum Monat Oktober 9 1/2 Stunden, bisher 9 Stunden, daher mehr 12 1/2 Stunden.

Zum Monat Februar 9 1/2 Stunden, bisher 9 Stunden, daher mehr 12 1/2 Stunden.

Zum Monat März 10 Stunden, bisher 9 Stunden, daher mehr 25 Stunden.

Zum Monat November, Dezember und Jänner 9 Stunden, bisher 9 Stunden.

Das ist eine Verlängerung der Arbeitszeit um 50 Stunden oder fünf Tagen a) zehn Stunden für alle Arbeiter, nachdem im günstigsten Fall bloß zwei Drittel der Arbeiter einen Erholungsurlaub von drei bis sechs Tagen erhalten, so hat die k. k. Staatsbahnverwaltung nicht nur den Erholungsurlaub, sondern noch eine beträchtliche darüber von den Bahnerhaltungsarbeitern durch diese großartige Reform erspart, eine gleiche Regelung haben auch bereits die Direktionen Prag und Pilsen eingeführt.

In den angeführten „Grundfälligen Bestimmungen“ war auch enthalten, daß bei Verwendung in einer fremden Bahnmeisterstrecke ein Zehrgeld in der Höhe von 25, beziehungsweise 40 Prozent des Taglohnes bezahlt wird. Die neue Arbeitsordnung macht eine Entschädigung dafür 1. von den tatsächlich erwachsenen Mehrauslagen abhängig, und überläßt 2. die Höhe dieser Entschädigung den besonderen Vereinbarungen des Dienstvorstandes mit den Arbeitern. Was praktisch nichts anderes bedeutet, als daß der Dienstvorstand über die erste und auch über die zweite Bedingung nach Gutdünken entscheidet; sollten sich aber doch einmal die Arbeiter gegen eine solche Verfügung auslehnen, dann ist den Herren Dienstvorständen auch kein Mittel zu niedrig, um die Arbeiter um ihre berechtigten Ansprüche zu bringen. Man versteht sie einfach in die betreffende Strecke oder stellt die alten Arbeiter vor die Wahl, mit Verlust ihrer bereits erworbenen Rechte entlassen und in der nächsten Bahnmeisterstrecke mit dem niedersten Lohn neu aufgenommen zu werden.

Eine ebenfalls sehr empfindliche Verschlechterung ist bei der Nachtarbeit eingetreten, in vielen Sektionen war durch Erlässe oder Zirkulare die Bezahlung mit 1-50 oder zweifachen des Stundenlohnes festgesetzt. Die Arbeitsordnung legt ohne Unterschied für Ueberstunden und Nachtarbeit die Bezahlung mit 1-25 fest. Das heißt früher wurden für eine achtstündige Nachtarbeit 12 bis 16 Stunden und nach der jetzigen Reform zehn Stunden bezahlt. Da nach jeder Nachtarbeit ein halber Tag gefeiert und nicht bezahlt wird, so bleibt ein Mehrverdienst von fünf Stunden, für aufreibende achtstündige Nachtarbeit und der damit verbundenen, sonst nicht notwendigen Auslagen für eine Mahlzeit bei Nacht. Gewiß eine großartige Bezahlung. Ob wohl ein Beamter für eine nächtliche Kommission mit einer solchen Vergütung zufrieden wäre?

Bei dieser Reform ist man aber mit einer Gewissenhaftigkeit vorgegangen, die seinesgleichen sucht. Es wurde auch nicht ein Bahnerhaltungsarbeiter übersehen. Die Vorarbeiter hatten früher einen höheren Grundlohn und bessere Vorrichtungen; desgleichen erhielten alle geprüften Bahnwagenführer und Wächtersubstituten eine Erhöhung ihres Taglohns um 20 S. ohne Rücksicht auf die Dauer ihrer Verwendung. Das alles wurde aufgehoben und dafür eine Verwendungszulage von 40 S. für erstere und 20 S. für letztere eingeführt, welche aber nicht mehr dauernd, sondern nur für die Zeit ihrer tatsächlichen Verwendung bezahlt wird. Damit aber nicht genug, hat man einem Teil dieser Arbeiter den bisherigen Lohn um den Zuschlag gekürzt, wodurch sie auch noch die bereits erworbenen Ansprüche in der Krankenkasse und Provisionsfonds verloren haben.

Nicht besser ergeht es den Professionisten bei der Bahnerhaltung, vor allem anderen die Ausnahmstellung gegenüber den anderen Professionisten der k. k. Staatsbahnen: dort eine 54 stündige Arbeitszeit, hier 60 Stunden die Woche; dort Stabilisierung und wöchentliche Auszahlung, hier nichts von beiden, auch dann nicht, wenn sie in Werkstätten der Bahnerhaltung beschäftigt werden, die allen Anforderungen einer Betriebswerkstätte entsprechen. Der Bahnerhaltungsprofessionist muß noch oft, so unglaublich es klingen mag, das Werkzeug, das er für seine Profession braucht, gegen eine Mähne oder auch ohne Entschädigung selbst beistellen. Dabei gibt es für Professionisten überhaupt keinen Grundlohn und wird derselbe angeblich nach dessen Fleiß, der Geschicklichkeit und der Leistungsfähigkeit festgesetzt, was natürlich zur Folge hat, daß das neuzutretende Protektionskind den alten, erprobten Arbeitern gleichgestellt wird. Wohl hat man bei der neuen Automatik auch die Bahnerhaltungsprofessionisten in die zweijährigen Vorrichtungen einbezogen; dadurch entstehen aber große Lohnhärten, die mit den alten, schon von früher her bestandenen Lohnhärten einen unerträglichen Zustand bedeuten. Aber man läßt nicht nur diese Lohnhärten weiterbestehen, sondern hat auch bei der jetzigen Aufbesserung und Grundlohnerhöhung die Professionisten gänzlich übergangen, trotzdem der Eisenbahnminister ausdrücklich versprochen hat, daß speziell die Arbeiter mit längerer Dienstzeit eine besondere Berücksichtigung finden sollen.

So geht es weiter, eine endlose Kette von Verschlechterungen und rücksichtsloser Konfiszierung von erworbenen Rechten, für die es keine andere Ausrede gibt als höchstens die, daß es bis zur Herausgabe der Arbeits- und Lohnforderung in einzelnen Staatsbahndirektionen irgendwo in Galizien noch schlechtere Verhältnisse gegeben hat. Ob man das aber Reform nennen kann, wenn man die besseren durch amtliche Kundmachungen (und nur solche haben wir angeführt) bestehenden Arbeitsverhältnisse aufhebt, um nur die schlechteren nicht ebenfalls reformieren zu müssen, bleibe dem Urteile der Öffentlichkeit überlassen.

Freilich, der Herr Eisenbahnminister hatte in seiner bereits zitierten Rede vom 16. Dezember 1911 noch eine andere Begründung. Er meinte, „wenn schon nicht als überzeugender Beweis, so doch als eine Art Bescheinigung für die Güte und Qualität unserer Intentionen, sei der ziemlich beträchtliche Zulauf von Arbeitern anzuführen.“

Wenn der Eisenbahnminister dabei auch auf die Verhältnisse bei der Bahnerhaltung gedacht hat, so müssen wir ihn eines besseren belehren und ihn auf Zustände aufmerksam machen, die allerdings seine Sozialpolitik in einem unpatriotischen und vaterlandsfremden Sinn erscheinen lassen. Der Zulauf von Arbeitern zum Bahnerhaltungsdienst, die auf die „Güte und Qualität der Intentionen“ des k. k. Eisenbahnministeriums ihre Existenz aufbauen wollen, ist, wenigstens soweit es sich um einheimische Arbeiter handelt, nicht dem Bedarf entsprechend. Oder es scheint so zu sein, da die k. k. Staatsbahnen seit einer Reihe von Jahren massenhaft Arbeiter für die verschiedenen Bahnerhaltungssektionen aus dem Ausland importieren. Diese werden zwar nicht mit den für die einheimischen Arbeiter gültigen Löhnen und sonstigen Bedingungen, sondern merkwürdigerweise zu weit besseren, oft um die Hälfte übersteigenden Tagelöhnen aufgenommen.

Auf den Linien der Staatsbahnengesellschaft und bei der Nordbahn werden beinahe ausschließlich ausländische Arbeiter beschäftigt; aber auch auf den alten k. k. Staatsbahnen, ja sogar in den Wiener Sektionen und bei der Stadtbahn werden diese immer mehr und mehr zur ständigen Einrichtung. Diese Arbeiter, Varaber genannt, genießen die besondere Fürsorge der sonst so knauserigen Staatsbahngewaltigen. Damit sie nicht unter der Wohnungsnot zu leiden haben, werden sie in Baracken untergebracht und ihnen Licht und Brennstoff, selbstverständlich unentgeltlich, beigegeben. Man nimmt Jugendliche und Greise selbst dann, wenn sie mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, stellt ihnen Freikarten nach Bedarf, oft auch noch Frauen zum Kochen gratis bei und die Entlohnung ist trotz ihrer minderen Leistungsfähigkeit weit über die der ständigen Arbeiter. Vielfach werden sie im günstigen Afford beschäftigt und verdienen das Doppelte der ständigen, einheimischen Arbeiter, aber auch im Taglohn stehen sie mindestens um 40 bis 60 S. höher als die übrigen Arbeiter, dazu wird ihnen in Form von Ueberstunden und Sonntagsarbeit die Möglichkeit zu höherem Verdienst geboten,

was dem einheimischen ständigen Arbeiter unter allen Umständen unerreicht ist. Dabei handelt es sich nicht um außerordentliche Arbeiten, wie Neuanlagen, Umbauten etc., sondern um ganz gewöhnliche Erhaltungsarbeiten, die insbesondere auf den alten k. k. Staatsbahnen bis vor wenigen Jahren ausschließlich von den einheimischen Arbeitern geleistet wurden.

Die Staatsbahnbewertung meint, daß das Aushilfsarbeiter sind, die die üblichen Benefizien nicht genießen und im Winter entlassen werden. Merkwürdig, das gilt doch auch von den einheimischen Arbeitern, die als Aushilfsarbeiter aufgenommen werden, und trotzdem heißt es dort wieder, daß sind Saisonarbeiter, die landwirtschaftlichen Charakter haben, und daher muß man ihren Lohn noch unter den üblichen Grundlohn ansetzen, selbstverständlich auch ohne der den Ausländern gewährten außerordentlichen Benefizien. Am krassesten hat der Unterschied der Vorstand der Bahnerhaltungssektion Wien III, Staatsbahnrat Malina, in einem Zirkular Ausdruck gegeben, indem er anordnet, daß sofort allen Aushilfsarbeitern mit Ausnahme der Ausländer, der Lohn von Kr. 3-20 (den jetzigen Grundlohn in Wien) auf 3 Kr. zu reduzieren sei.

Das ist wenigstens Offenheit, diese Ausreden von dem großen Zulauf der Arbeiter zu den Eisenbahnen glaubt man ja doch nicht. Der liebe deutsche Volksgenosse soll nur wissen, daß er nur gnadenweise beschäftigt wird, und daß man an seiner Stelle viel lieber den landsfremden und anspruchsvolleren Arbeiter nimmt, auch dann, wenn er teurer zu stehen kommt. Uebrigens, warum soll der Bahnerhaltungsarbeiter, der sich an so viele Ausnahmen gewöhnt hat, nicht auch diese noch gefallen lassen?

Und zur Durchführung all dieser Reformen, die von der „Güte und Qualität der Intentionen“ des k. k. Eisenbahnministeriums durchdrungen sind, wird allen Erstes behauptet, daß man außer den früheren großartigen Aufwendungen für die Lohnarbeiter noch seit dem Jahre 1911 mehr als 13 Millionen zur dauernden Belastung ins Budget eingestellt hat. Rechnet man dazu die Ersparungen, die man durch die Verschlechterungen, insbesondere der Verschlechterungen in der Lohnvorrichtung für die Oberbauarbeiter, machen will, und stellt diesen die wirklichen Erhöhungen der Tagelöhne, die lange nicht allgemein, sondern nach örtlichen Verhältnissen und auch da wieder mit Uebergehung einer großen Anzahl von Arbeitern, im Betrag von 10, höchstens 20 S. gegenüber, so erscheinen die hohen Ausgaben sehr ungläubwürdig, weshalb eine Aufklärung vom k. k. Eisenbahnministerium über die tatsächlich aufgewendeten Beträge und deren Verwendung sehr am Platz wäre.

Die Bahnerhaltungsarbeiter haben sich diese unglaublichen Verhältnisse, denen sich noch so manche Schikane der geschworenen Arbeiterfeinde in den Sektionen würdig anschließt, bisher, wenn auch mit einzelnen Anzeichen steigender Empörung, doch immer wieder in der Hoffnung auf endliche Besserung gefallen lassen; die letzte Aktion hat auch die letzte Hoffnung zunichte gemacht. Bei den Bahnerhaltungsarbeitern handelt es sich nicht mehr um einen Mißmut wegen eines nicht erfüllten Wunsches oder der Abwehr eines erlittenen Unrechts, sondern darum, ob er weiter ein Kulturmenschen bleiben kann, oder ob er auf diese Errungenschaft des modernen Proletariats verzichten soll. Soll er weiter die stets der steigenden Preise der Miete, der Lebensmittel und Kleider etc. aufbringen können, dann bleibt ihm eben nur die Wahl, sich bessere Arbeitsverhältnisse zu erkämpfen oder hinabzusinken auf jene Kulturstufe, der von den k. k. Staatsbahnen aus dem Morgenland importierten Arbeitern, auf die Kulturstufe der Massenquartiere und Baracken, auf die Ernährung mit Brot und Zwiebel, kurz, auf jene Anpruchslosigkeit, die das Ideal aller Scharfmacher gegen die Begehrlichkeit der Arbeiter ist.

Solche Umwälzungen, wenn sie naturgeschichtlich überhaupt möglich sind, können nur nach großen wirtschaftlichen Kämpfen erfolgen, und auch die Bahnerhaltungsarbeiter wollen sich nicht kampfslos um ihren Anspruch auf menschenwürdiges Dasein bringen lassen. Unsere Organisation hat bereits die Vertrauensmänner des ganzen Reiches zur gemeinsamen Abwehr aufgerufen und bis zu dem letzten Oberbauarbeiter wollen wir mit unserer Agitation einsehen. In den nächsten Tagen werden überall, wo Oberbauarbeiter sind, Versammlungen stattfinden, um gegen die Behandlung entschiedenen Protest einzulegen. Aber damit werden sich die Bahnerhaltungsarbeiter nicht begnügen. Die Situation wird jeden überzeugen, daß es hoch an der Zeit ist, sich in Zukunft auf solche Versprechungen und gnadenweise Zuwendungen, die wieder doppelt genommen werden, nicht zu verlassen. Die Organisation muß besser als bisher ausgebaut werden. Wenn wir den vielleicht unausweichlichen Kampf mit der k. k. Staatsbahnbewertung mit Erfolg bestehen wollen, müssen wir die freie Organisation der Vertrauensmänner in eine Form bringen, die eine einheitliche Aktion ermöglicht. Das wird und muß gelingen!

Die Verhältnisse der Lohnarbeiter, die in allen anderen Dienstzweigen nicht viel besser sind als bei der Bahnerhaltung, drängen auch dazu, daß man innerhalb unserer Organisation erwägt, ob eine derartige außerordentliche Behandlung der Lohnarbeiter nicht auch eine außerordentliche Abwehr erfordert, und ob es nicht notwendig ist, sich rechtzeitig darauf einzurichten! S.

Inland.

Oesterreichische Schatzscheinanleihe.

Oesterreich will jetzt seinen neuesten großen Geldbedarf in Form langfristiger Schatzscheine befriedigen. Es sollen für 3006 Millionen Kronen Schatzscheine ausgeben werden, die serienweise ausgelost und spätestens nach 15 Jahren völlig zurückgezahlt sein sollen. Die Regierung überläßt die Schatzscheine einem Bankensortiment zu 94 1/2 Prozent. Die Anleihe wird zu 95 Prozent zur Subskription aufgelegt werden, wobei der Finanzminister außerdem gewisse Vergütungen für Spesen u. s. w. an das Konsortium leistet. Die Subskription wird stattfinden in Oesterreich, Deutschland, Holland und in der Schweiz, und zwar in Deutschland bei der Deutschen Bank, dem Bankhaus

Mendelssohn u. Komp., der Direktion der Diskontogesellschaft und dem Bankhaus S. Weichröder.

Die Bedingungen sind aber für die Regierung recht ungünstig. Trotzdem 4 1/2 Prozent Zinsen gezahlt werden, bekommt die Regierung von vornherein nur 94 1/2 statt 100. Die Banken erhalten außer einem Zwischenzins von 1/2 Prozent noch Extrabergütungen. Trotz der augenblicklichen Geldflutigkeit muß der österreichische Staat also unverhältnismäßig hohe Zinsen zahlen. Das ist, abgesehen von der allgemeinen schlechten finanziellen Lage Österreichs, darauf zurückzuführen, daß diese Anleihe ohne Zustimmung des österreichischen Parlaments (auf Grund des § 14 — Notstandsparagraphen) erfolgt. Vor einigen Tagen hat sich daher selbst die „Börsenzeitung“ veranlaßt gefühlt, deutsche Kapitalisten vor dem Erwerb der neuen österreichischen Anleihe zu warnen; sie schrieb:

In Deutschland wird man den neuen österreichischen Schatzscheinen wohl mit einer gewissen Zurückhaltung gegenübersehen, ohne darum päpstlicher sein zu wollen als der Papst. Diese Schatzscheine ohne parlamentarische Genehmigung in einem Lande mit parlamentarischer Verfassung sind ein so rein österreichisches Spezifikum, daß man sie am liebsten auf Österreich als Emissionen nicht beschränkt sähe. Nicht daß zu befürchten wäre, der österreichische Staat könnte sich etwa einer übernommenen Schuldverpflichtung entziehen, das werden auch die rabiatesten Objektivpolitiker ihm nicht zumuten wollen; aber wir glauben, daß in diesem besonderen Falle die Österreicher besser daran tun, auch die finanzielle Seite der Frage unter sich abzumachen, anstatt das Ausland zur Mitwirkung einzuladen.

Noch schärfer ist das Urteil des „Oesterreichischen Volkswirts“, der geradezu von dem „verderblichen Charakter der Anleihe als eines Spielpapiers“ spricht, der die Differenz zwischen Ausgabe und Rückzahlungsfürs für die zuerst ausgelassen und zurückgezählten Scheine große Gewinne verspricht. Die Zeitschrift bemängelt ferner:

Der eigentliche Sinn des § 14 ist ja nur, der Regierung zu ermöglichen, ohne Zustimmung des Parlaments einen plötzlich eintretenden Bedarf als Vorwegnahme bekannter, in Kürze fälliger Staatseinnahmen decken zu können. Hier aber handelt es sich erstens um eine langfristige Schatzscheinemission, und dann noch dazu in einer Höhe, die aus den normalen Budgeteinnahmen nicht mehr bestritten werden kann, also um ein direkt verfassungswidriges Vorgehen, wenn sie ohne parlamentarische Zustimmung erfolgen soll. Außerdem verfügt die Regierung über keinerlei budgetäre Mittel zur Tilgung der Schatzscheine, die also zweifellos durch Aufnahme neuer Anleihen konsolidiert werden müssen.

Wer steckt hinter der christlichsozialen Partei?

Kürzlich hielt in Wien der Piusverein seine Generalversammlung ab; seine Hauptaufgabe ist bekanntlich, die „Reichspost“ zu erhalten und auszuhalten. Abends fand im Musikvereinsaal eine „Festversammlung“ statt, die Teilnahme an ihr ist nun ein Bekenntnis zu der christlichsozialen Publizistik und insbesondere ein Ausdruck der Wertschätzung für die „Reichspost“ und ihren Herrn Kunder. Unter denen, die sich zusammenfanden, um der „Reichspost“ ihre Wertschätzung auszusprechen, waren folgende Persönlichkeiten: Erzherzogin Maria Annunziata, die in Begleitung der Hofdame Gräfin Buquoy-Capvy gekommen war, Graf Esterhazy, Fürst Windischgrätz, Fürstin Lobkowitz mit Prinzessin Radziwill, Fürst und Fürstin Paar, Prinzessin A. Windischgrätz, Prinzessin Taxis-Thun, Graf und Gräfin Jaroslaw Thun mit Komtessen, Gräfinnen Elisabeth und Marie Kinsky, Gräfin Marie Coudenhove, Landgräfin Fürstenberg, Gräfin Zichy-Gatterburg, Graf und Gräfin Marschall, Gräfin Czernin-Paar, Gräfin Buquoy-Czernin, Graf und Gräfin Rudolf Bellegarde mit Komtessen, Graf Alexander Paar, Gräfin Seilern-Pejačević, Gräfin Ida Hunyady, Gräfin Willy Rostiz, Graf Ludwig Crenneville, Graf Karl Seilern, Graf und Gräfin Widmann, Gräfin Marie Kuenburg, Graf und Gräfin Günther-Stolberg, Gräfin Thun-Lobkowitz mit Komtessen, Gräfin Degenfeld, Gräfin Reehberg, Gräfin Wilhelmine Rostiz, Gräfin Stephanie Wendheim, Graf Ludwig Huny, Gräfin Harrach-Deettingen, Graf und Gräfin Mensdorff-Pouilly, Gräfin Kalnoky und Komtessen, Gräfin Seilern-Wendheim, Gräfin Clam-Martinič, Graf Ressegauer, Graf und Gräfin Julius Seilern, Gräfin Natalie Huny, Gräfin Kinsky-Wilczek, Gräfin Segur, Komtessen A. Walterskirchen, Gräfin Clam-Erdos, Graf Heinrich Degenfeld, Graf Lato Seilern, Graf und Gräfin Roziebrodzki, Baron Morsey, Baronin Pereira, Baron und Baronin Fuchs, Baronin Camerra, Baron und Baronin Fejer, Baronin Lederer, Baronin Wulff, Baronin Lazarini, Baron Alois Fuchs, Baronin Brud, Baronin Rosa Wense, Baronin Weber. Eine sonderbare „Demokratie“, die in der christlichsozialen Bewegung sich ausbreitet.

Mahregelung von Eisenbahnbeamten. Eine deutsch-nationale Korrespondenz meldet: In einer Massenversammlung der Eisenbahnunterbeamten am 15. März ergriffen auch einige Unterbeamte das Wort. Sie kritisierten das Verhalten der Eisenbahnverwaltung bei der Beamtenernennung und den vor kurzem verordneten „Gärtenausgleich“ für Unterbeamte. Zwei von diesen Rednern, der Stationsmeister Schönmig und der Kanzleierpedit Mauller — Mauller ist Hauptleitungsmitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner — wurden nun von der Staatsbahndirektion gemäßregelt. Das hat nun der Rationalverband von seiner Regierungstreue! Er dient der Regierung in unerschütterlicher Anachtseligkeit, beschützt die Eisenbahnverwaltung gegen alle Angriffe unserer Abgeordneten, stimmt auf Geheiß des Eisenbahnministers gegen alle sozialdemokratischen Anträge für die Eisenbahner. Und die Regierung dankt ihm, indem sie seine treueste Gefolgschaft verfolgt und achtet! Wird sich der Rationalverband auch das gefallen lassen?

Eine Protestkundgebung der Eisenbahnbeamten. Im Gasthaus „zum wilden Mann“ in Wien tagte am Sonntag den 5. d. M. eine stark besuchte Versammlung der Eisenbahnbeamten, die sich mit den fortgesetzten Verschlechterungsmahnahmen des Eisenbahnministeriums beschäftigte. Die Versammlung

soll einen sehr erregten Verlauf genommen haben, was jedenfalls als Beweis gelten kann, daß die Taktik, die das Eisenbahnministerium in der letzten Zeit eingeschlagen hat, selbst unter der Beamtenenschaft die Aufregung recht gründlich besorgt.

Ausland.

Italien.

Lohnbewegung der Eisenbahner. Die italienischen Eisenbahner haben in einem Memorandum der Regierung ihre Forderungen überreicht und beabsichtigen für den 15. April den allgemeinen Streik zu proklamieren, falls bis dahin ihre Wünsche nicht erfüllt sind. Um den falschen Berechnungen entgegenzutreten, mit denen die bürgerliche Presse der Eisenbahneragitation die Sympathien der öffentlichen Meinung entfremden will, gibt das Agitationskomitee des Eisenbahnersyndikats die Hauptforderungen bekannt, mit denen das Personal an die Regierung herantritt. Die Jahresausgabe beträgt keineswegs 90 oder 100 Millionen, wie die bürgerlichen Blätter melden, sondern nur wenig mehr als 35 Millionen.

Gefordert wird zunächst ein einheitlicher Tagelohn von 3 Lire für das Personal der untersten Kategorien. Man rechnet, indem man die Zahlen stark nach oben abrundet, daß diese Erhöhung 100.000 Angestellten zugute komme und veranschlagt die Kosten auf etwa 20 Millionen. Weiter wird gefordert Einführung des Monatsgehalts für alle Kategorien, von denen noch heute einige im Tagelohn stehen. Die hieraus erwachsenen Kosten sind unbedeutend. Die dritte Forderung bezieht sich auf die Abschaffung der Konduitenlisten und der außerordentlichen Vergütungen und Gehaltsaufschläge, die auf Grund dieser Listen gewährt werden. Diese Forderung schließt eine Ersparnis von 7 Millionen ein. Für den Nachdienst wird eine einheitliche Entschädigung von 1 Lire per Nacht gefordert: eine Mehrausgabe von etwa 6 Millionen. Was die Arbeitszeit betrifft, so wird ihre Verkürzung gefordert und eine zweckmäßigere Verteilung der Arbeitsstunden vorgeschlagen, die eine bessere Verwertung des Personals ermöglicht. Die Mehrausgabe wird hier auf 20 Millionen veranschlagt. Schließlich fordern die Eisenbahner eine geringe Verbesserung der Altersversorgung, die 5 Millionen kosten würde, und die Ausdehnung der Dienstordnung auf die Seceute, die im Dienst der Staatsbahnen stehen, welche Forderung keine Mehrkosten einschließen soll. Im ganzen würden also aus den Forderungen 51 Millionen Mehrausgaben und 7 Millionen Ersparnisse folgen, so daß 44 Millionen Mehrausgaben blieben. Da sich die 5 Millionen für die Verbesserung der Altersversorgung gar nicht auf das Budget der Staatsbahnen, sondern auf das der Pensionskasse beziehen, bleiben 39 Millionen zu Lasten des staatlichen Bahnbetriebes, und auch diese Summe dürfte sich in der Praxis als etwas zu hoch veranschlagt erweisen.

Am 4. April fand in Rom eine große Eisenbahnerversammlung statt, die die öffentliche Meinung über die Bewegung aufklären sollte. Auch die Organisation der Post- und Telegraphenbeamten beabsichtigt, ihre Agitation mit der der Eisenbahner zusammenfallen zu lassen. Zunächst hat diese Organisation ein Referendum angefragt, in dem sich das Personal darüber äußern soll, ob es die Stellung eines Ultimatum an die Regierung wünscht. Auch das unorganisierte Personal kann sich an der Abstimmung beteiligen, doch sind die beiden Abstimmungen getrennt. Auch von Seiten des Personals der Seceute und der Bahnen macht sich das Bestreben geltend, sich der Bewegung anzuschließen. Man kann wirklich das neue Kabinett nicht zu der Erbschaft beglückwünschen, die das alte ihm hinterlassen hat.

Aus dem Gerichtssaal.

Beleidigung eines Kondukteurs im Dienst. Am 9. März l. J. fand beim Bezirksgericht Hainzspach die Verhandlung gegen Herrn Element Petters aus Niedereinsiedel statt, welcher wegen Beleidigung eines Kondukteurs im Dienst, angeklagt war. Der Kläger, Kondukteur Wundemann, traf den Genannten bei der Revision im Damencoupe mit brennender Zigarre an. Auf die Aufforderung des Kondukteurs, das Coupe zu verlassen, reagierte Herr Petters mit groben und ordinären Schimpfwörtern. Der Kondukteur erstattete die Anzeige und Petters wurde zu zwei Tagen Arrest und Zahlung der Gerichtskosten verurteilt. Die zwei Tage Arrest wurden in 30 Kr. Geldstrafe umgewandelt.

Streiflichter.

„Auf einen groben Klot ein grober Keil, auf einen Schelmen anderthalben.“ An das Sprüchlein müssen wir heute den „Deutschen Eisenbahner“ erinnern. Dem „Deutschen Eisenbahner“ gefällt nämlich der „rude Ton“ nicht, den wir in unserer Polemik angeschlagen haben, und Herr Eril hat, wie er vernehmen läßt, keine Lust, die an die Herren nach Göß ergangene Aufforderung auszuführen. Er braucht es auch nicht. Er kann, wenn er will, mit uns auch sachlich polemisieren. Nur darf er dann nicht wieder so anfangen, als wie das in der Neufassung geschieht, wir hätten bei der Behauptung, das Landesgericht habe Herrn Eril die Fähigkeit abgesprochen, eine Sachlage zu beurteilen, wieder einmal entstellt. Es ist ja richtig, daß das Landesgericht auch noch andere Möglichkeiten für den „Irrtum“ des Herrn Eril offen gelassen hat, darunter ja auch die, daß er gelogen haben könnte, wenn man ihm nachweisen könnte, daß er die Unwahrheit in bewusster Absicht schrieb. Also braucht sich Herr Eril durchaus nicht darüber aufzuhalten, wenn wir gerade nur die Möglichkeit herausgreifen, „daß ihm die Fähigkeit mangelt, eine Sachlage zu beurteilen“. Oder will er lieber, daß er gelogen hat? Ganz wie er wünscht. Im übrigen aber, wenn Herr Eril enttäuscht ist, dann braucht er es nicht über uns zu sein, sondern dann soll er seine Enttäuschung gegen das Landesgericht entladen; denn schließlich haben nicht wir ihn so zugerichtet, sondern eben das Wiener Landesgericht, und das allerdings auf seine eigene Veranlassung hin, weil er es so gewollt hatte, und früher absolut keine Ruhe gegeben hat. Was will also Herr Eril von uns? Aber auch darüber braucht sich der Herr nicht zu ereifern, daß wir schreiben, bei der Frau Müller in Reunkirchen seien für ihn noch Wahlschulden zu bezahlen. Es liegt darin durchaus kein Widerspruch zu unserer früheren Behauptung, daß die Wahlkosten für Herrn Eril die Unternehmer zahlen. Die Kosten waren eben gar zu hoch, und so kostspielig, daß sie auch die nationalen Unternehmer nicht alle bezahlen wollten. Denn schließlich was haben sie auch davon? Was im Uebrigen der „Deutsche Eisenbahner“ an verletzten und verleumderischen

Drohungen gegen uns losläßt, zeigt freilich nur, wie es die Herren, die im selben Atemzug für sich einen feineren Umgangston beanspruchen, mit dem Umgangston halten, den sie dem Gegner gegenüber anschlagen. Es sind eben nette Tierchen. Man wird nicht fehlgehen, wenn man sie zu der Gattung der von Eisenbach entdeckten Spezies der „Kotzputa“ zählt.

Von Prohnik nach Kornitz! Dem Wunsch des Herrn Betriebsleiter aus Prohnik (Mährische Westbahn) hat die l. l. Direktion Olmütz stattgegeben und Genosse Metelka wurde nach Kornitz berufen.

Genosse Metelka war Turnusvertrauensmann des Zugbegleitungspersonals und hat als solcher, seine Funktion gewissenhaft vertreten, was dem Herrn Betriebsleiter nicht in den Kram gepaßt hat und Genosse Metelka mußte deshalb von Prohnik fort.

Durch diese Veretzung verliert das Personal aus Prohnik einen tüchtigen Vertreter. Wir wünschen dem Genossen Metelka in seinem neuen Domizil viel Glück und gratulieren zugleich den dortigen Genossen, zu dem neuen Kämpfer.

Korrespondenzen.

Rosenbach. Wir haben in der Nähe unserer Station den deutschnationalen Gastwirt Petergnano, der sich als Geschäftsmann redlich bemüht, die Bediensteten und Arbeiter als Gäste in sein Lokal zu bekommen. Doch bis jetzt haben alle Vorworte wie „Deutscher Schulverein“, „völkischer Gelangverein“ und dergleichen nicht viel genützt, denn die Eisenbahner von Rosenbach und Umgebung haben den Geschäftssinn des Herrn Petergnano von einer anderen Seite kennen gelernt. Herr Petergnano ist nämlich neben seinen Gewerbe auch noch Stationsaufseher in der Station Rosenbach. In dieser Eigenschaft verlangt er von den Bediensteten die strengste Einhaltung der dienstlichen Disziplin. Gegen seine Person und seine eigenen dienstlichen Leistungen ist er bedeutend nachsichtiger und erlaubt sich so manches, was einem andern gewiß nicht ungestraft durchgehen würde. Oder sollte der Stationsaufseher Petergnano nur deshalb den Bediensteten grollen, weil sie nicht das Gasthaus des Wirtes Petergnano nach Wunsch und Auftrag des Vorgesetzten besuchen. Um jeden Zweifel auszuschließen, erklären wir schon heute, daß wir auf keinem Fall gewillt sind, uns die Gunst des Wirtes Petergnano nach Wunsch und Auftrag des Vorgesetzten zu verschaffen. Wir werden unseren Dienst jederzeit nach bestem Willen und Können versehen, doch zu selbsttätigen Geschäfts- und Parteizwecken wird sich kein ehrlicher Eisenbahner, weder durch Drohungen noch durch Schmeicheleien zwingen lassen.

Oberberg. (Todesfall.) Am 26. März wurde Genosse Stutta zu Grabe getragen. Voriges Jahr erlitt Stutta einen Unfall, an dessen Folgen er am 24. März starb. In seinem Leichenbegängnis nahmen eine große Anzahl von Kollegen und Leidtragenden teil. Wir danken auf diesem Wege im Namen der Organisation als auch der Hinterbliebenen für die zahlreiche Teilnahme. Wir werden dem Verstorbenen jederzeit ein teures Andenken bewahren.

Riime. (Heizhaus.) Von dort wird uns berichtet: Auch im Heizhaus Riime ist nicht alles in bester Ordnung. Es gibt hier so manche Umstände, die den Dienst des Personals bedeutend erschweren und verschlechtern. Doch das Lokomotivpersonal der Südbahn ist durchaus nicht verdoht und hat sich, so gut es eben geht, mit so manchen Uebelständen, wenn auch mit Widerwillen, abgefunden. Doch mitunter gibt es Angelegenheiten, die man absolut nicht so leicht ertragen und über sich ergehen lassen kann. Da haben wir zum Beispiel den Lokomotivwärter Johann Perschob, der seine jüngeren Kollegen in nicht wiederzubegebender Weise beschimpft. Nun ist es nicht jedermanns Sache, sich von einem Menschen vom Schläge Perschob beschimpfen zu lassen. Wenn hier nicht die vorgeordnete Dienststelle bald Remedur mit diesem Grobian schaffen wird, dann allerdings werden sich die Beleidigten ganz energisch wehren müssen.

Bötschach. In letzter Zeit hatte es den Anschein, daß sowohl der Bahnrichter Schuster als auch der Bahnmeister Kottmann sich die Ermahnungen, die wir vor längerer Zeit im „Eisenbahner“ an ihre Adresse gerichtet haben, zu Herzen genommen.

Jedoch der Lebenslauf des Menschen ist eine Kette von Enttäuschungen. Auch wir müssen mit Bedauern gestehen, daß auch wir uns in dem Verhalten dieser beiden Leute schwer getäuscht haben.

In neuester Zeit schwillt den beiden Herren gewaltig der Kamm an. Und wo es vielleicht dem Bahnrichter Schuster an Robheit und Brutalität mangeln sollte, da findet er sofort einen treuen Mitarbeiter an dem Bahnmeister Kottmann. Ausdrücke wie „faule Kerle“, „Schwinder“ und dergleichen sind keine Seltenheiten. Doch nicht gegen alle sind diese beiden Helben so brutal. Der Bahnmeister Kottmann kann mitunter gegen gewisse Frauen sehr hilfsreich und freigebig sein. Wir verweisen heute nur auf die diversen Holzlieferungen an Frau G. Sollte da nicht eine baldige Besserung in der Behandlung der untergebenen Arbeiter eintreten, dann könnten höchst unangenehme Vorkommnisse aufgedeckt werden, welche wir im Interesse der Vorsicht noch einzuweilen zurückhalten.

Klagenfurt. (Das Strafsystem ist die einzige Einrichtung, die bei der l. l. Staatsbahn am glänzendsten funktioniert. Sofort weiß der Vorgesetzte Rat, wenn der Bedienstete seine Pflicht nicht erfüllt hat und wie man diese Pflichtverletzung am besten einprägt. Die Sache ist höchst einfach. Im Dienstregulativ ist für alle diese Fälle vorgegeben. Wer einen Zug verschläft, die Schranke beim Passieren eines Zuges offen läßt, wird einfach bestraft. Und dieses Strafen wird eben so lange angewendet, bis es der Bestrafte im Magen, in seiner Hauswirtschaft und an seinem Leibriemen merkt, dem er ein neues Loch zu dem alten zufügen muß, damit er seine Hufe nicht verliert. Ob es nötig das Strafen oder genügt hat? Würden die Räte, die das Amt der Inquisitoren versehen, ehlich antworten, dann brücte sich ihre Erkenntnis in einem „Nein“ aus. Ist doch das Schlafen nur eine Erscheinung, die durch keine Geldstrafe beseitigt wird, so lange nicht die Ursache abgestellt ist. Es ist der lange Dienst der Wächter. Der Körper verlangt seine Rechte und sind die Kräfte des Tages aufgebraucht, die Nerven abgesehen, dann schläft der Wächter einfach ein, wo er geht oder steht. Kein Dienstregulativ, keine Drohung und keine Strafe kann diese Tatsache verhindern. Ja, selbst den l. l. Räten bis zum Minister aufwärts, die so viel auf den Schein pochen, über die Pflichtvergessenheit der niederen Angestellten schimpfen, würde es nicht anders gehen. Sie würden eigentlich noch mehr schlafen und auch über die Dummköpfe und Menschenhinder mehr schimpfen, die solche Dienstleistungen veranlassen, als dies die Arbeiter tun. Selbst dem Rat Warkhl wird es so gehen, der sonst kein untadeliges Wort über seine Lippen bringt, um so besser aber das Regulativ und die vorgeschriebenen Strafen kennt und jede Rechtfertigung der simplen Wächter ganz nach Instruktion beiseite schiebt. Er ist eigentlich mehr Instruktion als Mensch. Absolut gar nichts macht es ihm, wenn er Wächter straft, deren Kinder bereits betteln gehen, weil der Staat die von ihnen verlangten Pflichten so glänzend honoriert. Selbst für jenen hat er eine Rüge übrig, den er statt mit Schuhen in Pantoffeln antritt, obwohl darüber das Regulativ nichts vorschreibt. Nur über den Dienstturnus schweigt er, findet nichts zum Ausstellen, weil eben derselbe das Produkt allerhöchster Bestimmung ist, wenn gleich er unmenslich von jedem Denker genannt werden muß. Und damit das menschliche Bedürfnis, das Recht des ermüdeten Körpers über diese obrigkeitliche Ausbeutung nicht steigt, werden die Wächter mit Argusaugen Tag und Nacht überwacht. Auf's Beste besorgt diesen Überwacherdienst der Referatsbahnmeister Weidenthaier, der in einer Angeige

schämen, wollen wir einstweilen abwarten. Daß der Matejka, ausgerechnet der Wenzel Matejka, sich an die Separatisten um Hilfe gewendet hat, ist für die nationale Organisation keine Schmeichelei.

Versammlungsberichte.

Versammlungen der Bahnerhaltungsarbeiter der f. k. Staatsbahn.

Die verschlechterten Verhältnisse der Bahnerhaltungsarbeiter bei den f. k. Staatsbahnen, die in unserem heutigen Artikel nur einigermaßen anschaulich geschildert werden, haben die Bahnerhaltungsarbeiter in eine sehr erregte Stimmung versetzt, weshalb im ganzen Reich sektionsweise Versammlungen stattfinden. Vorberhand sind uns aus folgenden Ortsgruppen Berichte zugekommen:

Kaun. (f. k. Staatsbahn.) Am 4. April l. J. fand eine stark besuchte Versammlung statt. Die Resolution wurde einstimmig angenommen und wird im Dienstweg weitergeleitet werden.

Ferner:

Nürnberg. (Böhmische Nordbahn.) Die Versammlung tagte am 5. d. M. in der Turnhalle in Leichstatt um 1/2 9 Uhr vormittags und war glänzend besucht. Als Referent fungierte Genosse Grünzner. Die Resolution wurde einstimmig zum Beschluß erhoben.

Wien. (Österreichische Nordwestbahn.) Die am 6. d. M. stattgefunden außerordentlich gut besuchte Versammlung nahm nach einem ausführlichen, sehr wirkungsvollen Referat des Genossen Schwab die Resolution einstimmig an. Genosse Parteis überreichte das ausgezeichnete Referat des Genossen Schwab sehr vorzüglich und erntete lebhaften Beifall.

Die Stellungnahme des Verschubpersonals der Nordbahn zur Verschubprämie.

Das Verschubpersonal der Stationen Kralau, Erzebinia, Szegedowa und Oswiecin wurde kürzlich befragt, ob es die Einführung der Verschubprämie wünscht oder nicht. Darauf antwortete das Personal mit der Ueberreichung folgenden Beschlusses:

Das Verschubpersonal beschließt als Antwort auf die Anfrage der Nordbahndirektion, ob es die Einführung der Verschubprämie wünscht oder nicht, dieselben beauftragt, daß es auf den bei der Reichskonferenz des Verschubpersonals vom 11. Dezember 1912 gefaßten Beschlüssen der Vertrauensmännerreichskonferenz vom 15. und 16. November 1913, welche dem Eisenbahnministerium zur Kenntnis gebracht wurden, nach wie vor festhält.

Bei Nichtberücksichtigung dieser Beschlüsse lehnt das erwähnte Personal die Einführung der Verschubprämie ab.

Von der Tätigkeit der Vertrauensmänner der Zugbegleiter.

Zweite Plenarversammlung der Vertrauensmännerorganisation.

Freitag den 6. März fand im Eisenbahnerheim die zweite Plenarversammlung der Vertrauensmännerorganisation statt. Vertreten waren alle in Wien einmündenden Bahnen, und zwar 28 Stationen durch 59 Delegierte. Den Vorsitz führten die Genossen Knotter (St. B.), Sondl (S. B.), Babowsh (St. G. U.); als Schriftführer die Genossen Tesar (N. B.), Kuthner (St. B.), John (De. N. B. B.).

Aus dem Bericht über die Tätigkeit der Vertrauensmänner ist zu entnehmen, daß im abgelaufenen Jahre abgehalten wurden: 1 Reichskonferenz, 8 Bahnlinienvtrauensmännerbesprechungen, 2 Bremserkonferenzen, mehrere Zugführerbesprechungen und 11 Versammlungen in Wien (an der alle Bahnen beteiligt waren), 2 Versammlungen auswärts. Auch ein umfangreicher Korrespondenzverkehr war zu verzeichnen.

Der Klassenbericht bezeichnet eine Einnahme von Kr. 19272, denen Ausgaben in der Höhe von Kr. 18828 gegenüberstehen. Aus allem ergibt sich, daß die Vertrauensmännerorganisation ganz tüchtige Arbeit geleistet hat und wurde der Bericht ohne Debatte zur Kenntnis genommen.

Zur Tagesordnung spricht als erster Genosse Adolf Müller, der einen ausführlichen Situationsbericht über die allgemeine Lage des Personals brachte. Er beschäftigt sich hauptsächlich mit den vielen geplanten und bereits schon durchgeführten Verschlechterungen, insbesondere mit dem gegenwärtigen Kurs des Eisenbahnministeriums, wonach Ersparnisse auf Kosten der Bediensteten gemacht werden, während anderseits den Forderungen der Bediensteten nicht Rechnung getragen wird. Die gegenwärtige Situation sei die, daß das Personal auf heftige Abwehrkämpfe gefaßt sein muß, und er nur dringend raten könne, die Organisation auszubauen, zu festigen, um allen Anfeindungen gewachsen zu sein.

Es entwickelte sich nun eine ausführliche und eingehende Debatte über die einzelnen Punkte, an der sich alle anwesenden Delegierten beteiligten und wo zum Ausdruck kam, daß das Personal nicht mehr länger gewillt ist, sich fortwährend Verschlechterungen bieten zu lassen, und dem Eisenbahnministerium ein lautes „Hall“ zuzurufen. Es gelangte folgende Resolution zur Annahme:

Resolution.

Die am 6. März 1914 im Eisenbahnerheim in Wien versammelten Vertrauensmänner der Zugbegleiter verlangen in erster Linie die vollständige und restlose Durchführung der zweijährigen Vorrückung für alle Diener. Sie können sich mit der vom Eisenbahnministerium derzeit eingeführten 2/3-jährigen Vorrückung nicht zufriedengeben. Die versammelten Vertrauensmänner verlangen von der Organisation sowie von der sozialdemokratischen Fraktion im Parlament neuerliche Anträge auf restlose Durchführung der zweijährigen Vorrückung.

Des weiteren verlangen die Vertrauensmänner der Zugbegleiter energisch Aufhebung der Verfügung, daß für die Arbeiter im Fahrdienst (Bremsler) ein sechsjähriges Provisorium festgesetzt werde. Sie fordern vielmehr, daß für die betreffenden Bediensteten nicht ein länger als einjähriges Provisorium eingeführt werde.

Sie protestieren ferner gegen die beabsichtigten und schon bereits durchgeführten Verschlechterungen der Turnusse der Zugbegleiter auf das entschiedenste und erklären, unter gar keinen Umständen irgendwelche Verschlechterungen der derzeitigen Verhältnisse ruhig hinnehmen zu können. Sie sehen alles daran, um ein solches Attentat auf das Zugpersonal zu verhindern.

Die versammelten Vertrauensmänner verlangen und fordern des weiteren, daß die Normierung der Zugführerposten ins Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf gebracht wird. Das gegenwärtige Verhältnis beinhaltet eine schwere Schädigung der Bediensteten, das nur durch entsprechende Erhöhung der Normierung geändert werden kann.

Schließlich protestieren die Vertrauensmänner der Zugbegleiter gegen den vom Eisenbahnministerium durchgeführten Gärtenausgleich für Unterbeamte und Diener, der in gar keiner Weise den vom Parlament beschlossenen Nor-

men (Einrechnung der probitorischen Dienstzeit) entspricht und daher eine große Anzahl von Unterbeamten und Dienern unberücksichtigt läßt.

In Bezug der Kasernen verlangen die Vertrauensmänner der Zugbegleiter vom f. k. Eisenbahnministerium die endliche Durchführung der versprochenen Reform der Kasernen, damit das beteiligte Personal endlich menschenwürdige Unterkunftsräume erhält.

Bezüglich Ausbau der Vertrauensmännerorganisation wurde beschloffen, sofort an die Ausarbeitung eines Regulativs zu schreiten, in welchem der Wirkungskreis der einzelnen Bahnlinienvtrauensmänner genau umschrieben ist. Die Vertrauensmännerorganisation soll sich über das ganze Reich erstrecken. Die nächste Bahnlinienvtrauensmännerbesprechung wird sich mit dieser Frage eingehend beschäftigen und ein Laborat ausarbeiten.

Ins Präsidium der Vertrauensmänner werden die Genossen Straßer, Zorde und Gelsch gewählt.

Der Verlauf der Konferenz soll dem Eisenbahnministerium zeigen, daß die Zugbegleiter gerüstet dastehen und daß es an der Zeit wäre, endlich einmal die dringlichsten Forderungen dieser Kategorie zu erfüllen. Die fortwährenden Verschlechterungen können nur bewirken, daß das Personal energisch zur Abwehr greifen müßte.

Konferenz der Turnusvertrauensmänner.

Samstag den 21. März d. J. fand im Eisenbahnerheim eine Konferenz der Turnusvertrauensmänner aller in Wien einmündenden Bahnen statt. Anwesend waren 25 Delegierte von 10 Stationen. Die Tagesordnung dieser Konferenz war Stellungnahme gegen die beabsichtigten Verschlechterungen im Sommerturnus.

Man plant nämlich heuer wieder in einzelnen Turnusdomizilstationen in den Bereich von in anderen Domizilstationen liegenden Strecken Züge fahren zu lassen, um dabei Ersparnisse der Partien zu erwirken. Außerdem verlautet, daß in einzelnen Zugbegleiterdomizilstationen der bisherige freie Tag aus dem Turnus entnommen und derselbe dem Personal nur fallweise gewährt werden soll.

Gegen diese einschneidenden Verschlechterungen, die nicht nur eine Verminderung der Partienanzahl sind, außerdem eine gewaltige Verschlechterung der Durchschnittsleistung gegenüber den bestehenden Verhältnissen bewirken würde, nehmen nun die Turnusvertrauensmänner aller in Wien einmündenden Bahnen Stellung.

In der Debatte zeigte sich, welche Wirkung das Durcheinanderrufen haben würde. Es wurde der einmütige Beschluß gefaßt, dagegen auf das energichste Stellung zu nehmen und zu erklären, daß die Turnusvertrauensmänner von Wien nicht gewillt sind, derartige Verjüngungen des f. k. Eisenbahnministeriums zu unterstützen.

In Bezug der in den einzelnen Domizilstationen geplanten Wegnahme der bereits bestehenden freien Tage erklärt die Konferenz, daß ein solches Attentat auf die Zugbegleiter den allerhöchsten Protest hervorrufen müßte. Die Konferenz verlangt vielmehr, daß in allen Turnussen, wo noch kein freier Tag eingeführt ist, ein solcher eingeführt werden muß, weil es einfach ein Gebot der Menschlichkeit ist, innerhalb einer gewissen Zeitdauer auch wirklich frei zu sein.

Es wurde auch über das Vorgehen der Genner bei den Wahlen gesprochen und beschloffen, einen einheitlichen Wahlmodus überall anzuführen. Die Vertrauensmänner werden einen solchen gleichlautenden Wahlmodus ausarbeiten und einer nächsten Konferenz vorlegen.

Bozen. (Protestversammlung der Zugbegleiter der Südbahn.) Am 26. März fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine Massenversammlung der Zugbegleiter statt, um zu den geplanten Turnusverschlechterungen durch Wegnahme des 8stündigen freien Tages im Monat energisch Protest zu erheben. Der Saal war dicht gefüllt von Zugbegleitern, so daß ein großer Teil keine Sitze mehr fanden und dicht gedrängt aneinander stehen mußte.

Referent Genosse Wilhelm Scheibelin erstattete einen ausführlichen Bericht von der in Wien stattgefundenen Zugbegleitervertrauensmännerkonferenz, die sich ausschließlich mit den geplanten Turnusverschlechterungen für das Südbahnzugbegleitungspersonal befaßte und erörterte in seinen ausgezeichneten sachlichen Ausführungen auch die übrigen Verschlechterungen, welche den übrigen Kategorien bevorstehen. Darauf wurde eine Resolution, welche die energische Zurückweisung dieser Gewaltmaßregeln der Bahnerverwaltungen beinhaltet und den festen Willen sämtlicher Zugbegleiter zum Ausdruck bringt, diese Maßnahme mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen einstimmig angenommen. Daran knüpfte sich eine sehr erregte Debatte, an der viele Kollegen teilnahmen und ihrer Entrüstung über diese geplante Maßregel Ausdruck verliehen und sämtliche Reden dahin endeten, daß nur durch eine gute, geschlossene und einheitliche Organisation solchen Gefahren begegnet werden kann. Außer dem Zugpersonal war auch das dienstfreie Magazin- und Verschubpersonal vertreten, welches sich mit den Zugbegleitern solidarisch erklärte und seinem festen Unterstützung im Kampf versicherte. Nach Erledigung verschiedener lokaler Angelegenheiten wurde die imposante Versammlung um 1/2 12 Uhr nachts geschlossen.

Zägerndorf. (Werkstätte.) Am 25. März fand hier eine gut besuchte Versammlung der Werkstättenarbeiter statt, wo Genosse Winter ein lehrreiches Referat über „Organisation und Vertrauensmännerwesen“ erstattete.

Bozen. (Versammlungsbericht.) Am 23. März fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine gut besuchte Versammlung des Wächterpersonals statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse Franz Herzog einen ausführlichen Bericht über die stattgefundenen Verhandlungen in der Personalkommission sowie auch über den Pensionsfonds erstattete. Sodann zergliederete der Referent das Vertrauensmännerwesen, verbunden mit einem Dispositionsfonds, und empfahl den Versammelten dessen Einführung. Man erklärte sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden und wurden auch sogleich, insoweit als Kollegen von der Strecke anwesend waren, die Vertrauensmänner gewählt.

Graz. (Ein Protest des Verschubpersonals der Südbahn.) Mit welcher Kraft sich das Verschubpersonal der Südbahn gegen die geplanten Dienstverschlechterungsmaßnahmen auf der Südbahn wehrt, zeigte die am 19. März d. J. in den Juliensälen in Graz nach § 2 des Versammlungs-gesetzes stattgehabte Verschieberversammlung. Nicht nur das Grazer Verschubpersonal hat sich bei dieser Versammlung korporativ eingefunden, sondern auch sämtliche dienstfreien Verschieber aus den Stationen Pragerhof, Marburg, Rud a. d. Mur, Leoben, Donawitz, Bordenberg und Mürzzuschlag waren erschienen, um gegen das geplante Attentat auf das Personal Stellung zu nehmen. Auch die Ortsgruppe Graz I des Reichsbundes deutscher Eisenbahner hatte einen Vertreter in der Person des Platzmeisters Herrn Wörl entsendet, um ihre Solidarität zu bekunden. Nun, man wird ja sehen, inwiefern sich die Solidarität nötigenfalls äußert. Ebenso haben auch die zahlreich anwesenden Weichensteller durch einen ihrer Vertrauensmänner die Erklärung abgegeben lassen, vereint mit dem gesamten übrigen Personal vorgehen zu wollen. Aus der erregten Stimmung, die sich unter den etwa 200 anwesenden Verschleibern bemerkbar machte, läßt sich schließen, daß es die Verwaltung der Südbahn kaum wird wagen dürfen, eine Ver-

schlechterung der Dienstverhältnisse bei irgendeiner Kategorie eintreten zu lassen. Am 11. März haben die Zugbegleiter in einer glänzenden Versammlung ihre Haltung zum Ausdruck gebracht und am 16. März die Weichensteller und das Streckenpersonal in einer gemeinsamen Versammlung in Graz. Das Lokomotivpersonal hat bereits in seiner Konferenz am 5. und 6. März in Graz seine Stellungnahme bekundet. Schließlich nahm die Versammlung folgende Resolution an: „Die heute den 19. März in den Juliensälen in Graz massenhaft besuchte Versammlung des Verschubpersonals aus dem Bereich des zweiten Betriebsinspektorats nimmt entschiedenst gegen die geplanten Dienstverschlechterungsmaßnahmen bei dem Personal der Südbahn ohne Unterschied der Kategorien Stellung und bewahrt sich insbesondere dagegen, die Dienstverhältnisse beim Verschubpersonal in irgendeiner Form verschlechtern zu lassen. Das Verschubpersonal erklärt sich mit dem gesamten Personal solidarisch und nimmt daher schon heute gegen die geplanten Verschlechterungen energisch Stellung und wird sich gegebenenfalls mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu wehren wissen. Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsbundes für Österreich wird ersucht, den Entschluß dieser Versammlung der Verwaltung der Südbahn bekanntzugeben.“

Sollnau. (Bahnerhaltungsarbeiter.) Nach einem Beschluß einer am 29. März l. J. in Trumau stattgefundenen Bahnerhaltungsarbeiterversammlung fand am 5. April nachmittags um 1/2 5 Uhr nach einer vorhergegangenen Vertrauensmännerführung abermals eine Bahnerhaltungsarbeiterversammlung aller Sektionen der E. W. A. und der Schneebergbahn statt, die sich sehr erregt gestaltete. Es handelte sich insbesondere um Arbeitszeit- und Lohnfragen, die auf den Linien der E. W. A. einer dringenden einheitlichen Regelung bedürfen, so daß die Einführung einer Arbeits- und Lohnforderung, letztere verbunden mit einer Lohnautomatik in ganz energischer Weise gefordert werden muß. Als Vertreter der Zentrale erschienen Genosse Swoboda, während die Genossen Ruzeß und Czoch als Arbeiterschutzmilitäre und von der Ortsgruppe delegiert erschienen. Angesichts der ganzen Sachlage und der dadurch heraufbeschworenen Erregung mußten die Genossen Czoch und Ruzeß allerdings in beruhigender Weise in die Versammlung eingreifen, bis Genosse Swoboda in gewerkschaftlich taktischer Weise die Richtlinien weisen konnte, die in nächster Zeit einzuschlagen wären, um zu einem Erfolg zu gelangen. Die Erreichung des letzten Mittels konnte schon zurückgestellt werden. Wenn aber auch eine Einmütigkeit unter den Arbeitern in Bezug auf gemäßigtes lokales Vorgehen erzielt wurde, dann möge die Direktion der einstimmig gefaßten Resolution eingehende Beachtung schenken:

Resolution.

„Die am 5. April 1914 in Herrn Schents Restauration versammelten Arbeiter aller Bahnerhaltungssektionen der priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn beschließen, von der Direktion eine Arbeitsordnung, eine Lohnordnung, eine Lohnaufbesserung und automatische Lohnvorrückungen sowie auch die Verbesserung der Ueberstunden zu verlangen und bestimmen, daß zu diesem Zweck eine Deputation, bestehend aus drei Mann, gewählt werde, die ein diesbezügliches Gesuch für alle diese Arbeiter im Dienstweg überreicht. Gleichzeitig bestimmt die Versammlung, daß die Direktion informiert werde, daß die Bahnerhaltungsarbeiter die Erledigung dieses Gesuches am 30. April bestimmen erwarten, widrigenfalls dieselben in einer neu abzuhaltenden Versammlung über die Einleitung weiterer Schritte Beschluß fassen müßten.“

Nachdem noch die Genossen Gottfried Wächtl, Josef Preinböber und Anton Wrißbauer zu Deputationsmitgliedern gewählt wurden, wurde die sehr erregte Versammlung geschlossen.

Aus den Organisationen.

Böhmisch-Ramitz. (Vereinsnotiz.) Die Mitglieder werden ersucht, die Mitgliedsbücher bis längstens 1. Mai d. J. behufs Revision an den Kassier abzugeben. Ebenso werden die Mitglieder aufgefordert, die Monatsbeiträge stets rechtzeitig zu bezahlen, damit mit der Zentrale allmonatlich ordnungsgemäß abgerechnet werden kann.

Schreckenstein. (Versammlungsbericht.) Am 30. März fand in Fischers Restaurant in Krammel die gut besuchte Generalversammlung statt. Gewählt wurden die Genossen: Eduard Paul, Obmann; Josef Boigt, Kassier; Rudolf Partel, Schriftführer.

Zuschriften sind an Genossen Eduard Paul, Krammel, Rudolfstraße 93, zu richten.

Salzburg I. (Versammlungsbericht.) Bei der am 1. März stattgefundenen Generalversammlung der Ortsgruppe Salzburg I wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Moriz, Obmann, Karl Eminger und Karl Mühlbacher, Stellvertreter; Christian Laserer, Kassier, Johann Perzog und Johann Lechner, Stellvertreter; Johann Derbegen, Schriftführer, Josef Böhm, Karl Wädl und Alexander Lindner, Stellvertreter; Matthias Brenner, Eduard Kaiser, Josef Jach, Franz Holzbauer, Matthias Schreiner, Josef Müller, Georg Hochhammer, Bibliothekar; Karl Vohensky, Thomas Hosnedl und Wenzel Seeber, Revisoren; Valentin Haberl, Kolporteur; Subkassiere: Karl Eminger, Johann Perzog, Georg Hochhammer; Werkstätte: Karl Woves, Franz Stadler; Heubaus: Peter Lehmayr, Heinrich Ritzl, Johann Herbegen; Station: Alois Leidinger; Rangierbahnhof: Johann Lechner; Bahnerhaltungssektion: Christian Leitner, A. Nemetschek, Karl Schmolzer, Josef Bruggler, Franz Haslberger und Karl Laserer; Zugbegleiter: Paul Schmid, Johann Günz, Josef Breitenfelder, Karl Bichler, Eduard Pieringer und Alois Floimayr ohne Funktion.

Der Rechenschaftsbericht wurde ohne Debatte zur Kenntnis genommen. Bei dem Antrag per Mitglied und Monat einen Beitrag von 10 S. zur Bestreitung der lokalen Fonds einzubehalten, entspann sich eine längere Debatte. Schließlich wurde dieser Antrag einstimmig angenommen, und ergeht an die Genossen die Aufforderung, diesem Beschluß nachzukommen, um damit die Ortsgruppe ihre Verpflichtungen erfüllen kann. Mit Dankesworten und einem kräftigen Vorwärts schloß der Obmann um 6 Uhr die schön verlaufene Versammlung.

Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind zu richten an Josef Moriz, Oberkondukteur, Salzburg, Hubert Sattlergasse 10, in Gelbfachen an Christian Laserer, Magazinsmeister, Salzburg II, Fürstenweg 22.

Landst. (Versammlungsbericht.) Am 29. März fand die Generalversammlung statt, wobei folgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Christian Debersberger, Obmann, Josef Henzinger und Josef Tscham, Stellvertreter; Adolf Tscham, Kassier, Oswald Thurner und Gabriel Prikol, Stellvertreter; Josef Thöning, Schriftführer, Karl Stahny und Martin Ebner, Stellvertreter; Josef Thurner, Michael Jegg und Karl Rrenn, Kontrolloren; Matthias Angsäher, Bibliothekar; Florian Meindl und Josef Stubenböck, Stellvertreter; Georg Kirschbichler, Adolf Egg, Ernst Munder, Johann Prantauer, Josef Greber, Eduard Waid, Josef Graf, August Dicht, Sigfried Lettenbichler, Franz Müller, Peter Domanini, Albertini, Karl Spangler, Adam Desopites, Josef Fram und Georg Spieß, Ausschussmitglieder.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Christian Debersberger, Lokomotivführer, Schulstraße Nr. 2, in Geldangelegenheiten an Genossen Adolf Tscham, Wagenmeister in Zams, zu richten.

Ferner diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß alle Samstag abends 7/8 Uhr im Gasthaus Greifen die Vereinsabende und Bibliotheksausgabe stattfindet und ladet die neue Ortsgruppenleitung zu reger Teilnahme freundlich ein.

Strahhof. (Versammlungsbericht.) Am 25. März 1914 fand die diesjährige Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Aus den Berichten der Funktionäre war zu ersehen, daß das Berichtsjahr ein sehr gutes, indem sich die Mitgliederzahl verdreifacht hat. Die Kontrolle berichtete, daß alles reibend und in Ordnung gefunden wurde und stellt den Antrag, dem scheidenden Ausschuss das Absolutorium zu erteilen, welcher mit Beifall angenommen wurde.

Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in die Vereinsleitung gewählt: Franz Rose, Obmann, Wenzel Baier, Stellvertreter; Josef Reich, Schriftführer, Johann Walzer, Stellvertreter; Franz Ernegger, Kassier, Franz Wössl, Stellvertreter; Josef Rohringer, Leopold Oberndorfer und Benedikt Ehm als Subkassiere; Gustav Plugar, Bibliothekar, Josef Haller, Georg Hager und Franz Schneider als Beisitzer; Georg Popp und Franz Tschernwenka als Kontrolloren.

Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Einzahlungen und Bibliotheksausgabe jeden 2. und 16. im Monat im Vereinslokal, Gasthaus Wartsch stattfinden.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Franz Rose, Gänserndorf Nr. 390, alle Geldangelegenheiten an den Kassier Franz Ernegger, Strahhof, Post Deutsch-Wagram, zu richten.

Bruck an der Mur I. (Versammlungsbericht.) Am 29. März fand die gut besuchte Generalversammlung statt, wobei folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt wurden: Franz Koller, Obmann, Josef Gruber und Franz Bach, Stellvertreter; Johann Wallner, Kassier, Johann Maigner und Leonhard Wörth, Stellvertreter; Flor. Lenhardt, Schriftführer, Johann Hebler und Franz Wohlmuth, Stellvertreter; August Hermann, Alexander Zellinek und Franz Pukelstein, Kontrolloren; Karl Postenat, Alexander Uib, Andreas Jank, Josef Simonits, Josef Leitner, Engelb. Kuntner, Josef Koflogler und Michael Schagowitsch, Ausschüsse.

Ruffstein. (Versammlungsbericht.) Am 17. März fand die ordentliche Generalversammlung statt, aus welcher folgendes zu entnehmen ist: Die Mitgliederzahl nahm einen erfreulichen Aufschwung, indem dieselbe im abgelaufenen Vereinsjahr von 103 auf 148 stieg. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Johann Berger, Obmann, Christian Mandler und Josef Angerer, Stellvertreter; R. Kreidl, Schriftführer, G. Benetti und G. Unterwiesinger, Stellvertreter; E. Stotter, Kassier, Franz Reumayr, Stellvertreter; Alois Deder, Bibliothekar; A. Colaretti und Johann Freudenreich, Kontrolloren; Kiebling, Trauner, R. Huber, Johann Unterthiner, Anewanter, M. Grieser, Gutta, Fleuschmann, Ignaz Freudenreich, Maurer und Jakob Maier, Ausschussmitglieder.

Alle Zuschriften sind zu richten an Johann Berger, Krankenhausgasse 14, in Geldangelegenheiten an Leonhard Stotter, Krankenhausgasse 14.

NB. Da die Bibliotheken zentralisiert sind, müssen zur Entlehnung von Büchern die Legitimationen vorgezeigt werden, und findet die Ausgabe Samstag von 8 bis 9 Uhr abends und Sonntag von 10 bis 12 Uhr vormittags statt.

Bozen II. (Versammlungsbericht.) Bei der am 28. März im Gewerkschaftshaus abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe II wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Heinrich Schlechtleitner, Obmann, Josef Knaus, Stellvertreter; Karl Frei, Schriftführer, Johann Belkner, Stellvertreter; Franz Hedeimoser, Kassier; Baumgartner, Coll, Josef Koval II, Pösch und Moser, Subkassiere; Valius Mayer und Franz Melacher, Kontrolloren; Michl Choholka, Johann Mitterling, Ignaz Plajer und Franz Postral, Ausschüsse.

Sämtliche Zuschriften sind an Heinrich Schlechtleitner, Wagnerboden Nr. 418 in Bozen, zu richten.

Turnau-Liebenau. (Versammlungsbericht.) Am 29. März I. fand die Generalversammlung statt. Als Referent erschien Genosse Brobeck aus Prag. In den Ausschuss wurden nachstehende Genossen gewählt: Matthias Kviz, Obmann, Eduard Schier, Stellvertreter; Josef Zanda, Schriftführer, Franz Havlicek, Kassier; Anton Modry und Anton Drobnil, Kontrolloren; Josef Pivonka, Kommerhons sen., Rudolf Metuschil, Josef Janata, Wenzel Simbal, Josef Walek, Ausschüsse.

Mit der Einhebung der Beiträge der Station Liebenau ist Genosse Koulin und für die Strecke Liebenau-Langenbruck der Genosse Ludwig Kovat betraut.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Genossen Matthias Kviz.

Krems an der Donau. (Versammlungsbericht.) Bei der am 25. März 1914 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Hans Wendt, Obmann, Karl Schupanz und Jakob Müller, Stellvertreter; Anton Kaufner, Schriftführer, Paul Drnetsmüller, Stellvertreter; Karl Schmidinger, Kassier, Albalbert Pfaufer und Julius Dorninger, Stellvertreter; Johann Führer und Josef Ringswirth, Bibliothekare; Josef Jzer und Ignaz Friz, Kontrolloren; Heinrich Pfaffeneder, Julius Juhart, Josef Hies, Andreas Theinert und Michael Karnholz, Ausschussmitglieder; Subkassier: Strecke Krems-Abdorf: Rudolf Weber, Kirchberg; Josef Mayerhofer, Fels; Josef Fuchs, Elsdorf; Leopold Schich, Habersdorf und Kampflsriede; Strecke Krems-Mauthausen: Josef Schrödl, Lehen-Ebendorf; Engelbert Schmidl, Perjenbeug; Karl Haberleitner, Diefenau; Ferdinand Kaffes, Grein; Josef Hentzeiter, Schwertberg; Strecke Krems-Paudorf: Peter Heß; für Heizhaus Krems: Ignaz Friz; für Bahnerhaltung Krems: Josef Hies.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Hans Wendt, Konduktur in Krems an der Donau, Austraße Nr. 4, in Geldangelegenheiten an den Kassier Karl Schmidinger, Verschieber in Krems an der Donau, Austraße Nr. 4, zu adressieren.

Himberg. (Versammlungsbericht.) Bei der am 5. April 1914 in Himberg abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Klein, Obmann, Leopold Behm und Michael Wainer, Stellvertreter; Johann Heger, Schriftführer; Johann Peterle, Kassier; Josef Potowes und Emmerich Wagner, Kontrolloren; Rudolf Müller, Karl Potowes, Josef Pfeil, Ludwig Braumüller, Leo Schmidt und Karl Müller, Ausschüsse.

Wien. (Nordwestbahn.) Am 2. April I. fand die Generalversammlung unter zahlreicher Beteiligung der Mitglieder statt. Die Berichte der Funktionäre sowie der Kontrolle wurden mit Befriedigung entgegengenommen. In die Ortsgruppenleitung wurden nachstehende Genossen einstimmig gewählt: Schwab, Obmann, Bartejs und Sowa, Stellvertreter; Pauk, Schriftführer, Rosenfeld, Stellvertreter; Soudek, Kassier, Subalek, Stellvertreter; Feigl, Bibliothekar, Sclabel, Stellvertreter; Anders und Lust, Revisoren; Fuchs, Schmidt, John, Bigl, Madera, Stifter, Glos, Weniger, Gustaf, Dangel, Patoulal, Bis, Roth, Watsch, Kauf, Pucharsky, Nemeß, Vertrauensmänner und Ausschüsse.

Landau. (Vereinsnotiz.) Der Ausschuss der Ortsgruppe Landau hat am 4. April 1914 einstimmig beschlossen, am 15. jeden Monats, um 7 Uhr abends im Gasthaus „am Strand“

(Vereinslokal), eine Monatsversammlung mit Kassenbericht und Diskussion abzuhalten. In Anbetracht der großen Wichtigkeit solcher Versammlungen werden die Genossen ersucht, zu diesen Monatsversammlungen recht zahlreich zu erscheinen und der Bibliothek eine größere Aufmerksamkeit als bisher entgegenzubringen.

Weißkirchlich. (Versammlungsbericht.) Am 23. März fand die Generalversammlung statt, welche sehr gut besucht war. Die Berichte wurden mit Befriedigung entgegengenommen. Gewählt wurden: Karl Henlich, Obmann, Karl Hätti, Stellvertreter; Heinrich Jotel, Kassier, Georg Masanz, Stellvertreter; Heinrich Kuger, Schriftführer; Hermann Krumbholz, Stellvertreter; Anton Resveda und Anton Weizner, Kontrolloren; Josef Wirbil, Bibliothekar; Wilhelm Renner, Johann Zanda, Franz Saroun, Karl Hochmann, Josef Stepan, Karl Haberzettl, Ausschussmitglieder. Vertrauensmann für Rosenthal-Gruppen: Anton Kühnel; für das Verschubpersonal in Lepitz-Waldtor: Wilhelm Renner.

Alle Zuschriften sind zu richten an Karl Henlich, Weißkirchlich, Nordstraße Nr. 235, in Geldangelegenheiten an Heinrich Jotel, Weißkirchlich Nr. 150.

Eisenerz. (Vereinsnotiz.) Die Monatsversammlungen werden jeden 1. im Monat um 8 Uhr abends im Vereinslokal abgehalten. Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß an Sonntagnachmittagen Versammlungen mit ausläurenden Vorträgen, je nach Zeit und Bedürfnis abgehalten werden. Die Kollegen werden ersucht, die geplanten Versammlungen stets zahlreich zu besuchen.

Ahling. (Versammlungsbericht.) Die Ortsgruppe hielt am 15. März die gutbesuchte Generalversammlung ab. Der Mitgliederstand ist von 78 vom vorigen Jahre auf 141 Mitglieder angewachsen. In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Cernologar, Obmann, Jakob Zumer, Stellvertreter; Lesjal, Schriftführer, Babuder, Stellvertreter; Johann Oman, Kassier, Elecie und Pilwachs, Stellvertreter; Malj, Bibliothekar, Sorjanz, Stellvertreter; Grabner und Ramus, Kontrolloren; Plesnit, Kahner, Erzen und Schönsleben, Ausschussmitglieder.

Mödling. (Versammlungsbericht.) Am 1. April 1914 fand hier im Arbeiterheim die Konstituierung der Ortsgruppe statt. Bisher bestand hier eine Zählstelle. Durch Agitation gelang es diese auf 140 Mitglieder zu bringen, welches günstige Resultat Anlaß bot, eine Ortsgruppe zu gründen. In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Dieb, Obmann, Lambert Maresch, Stellvertreter; Johann Tuschner, Kassier, Wilhelm Ludwig, Schriftführer; Georg Chorherr und Karl Krohmann, Kontrolloren.

Genosse Swoboda von der Zentrale entsendet, sprach sehr treffend über „Zweck und Nutzen der Organisation“, mit welchem Referat die Versammlung würdig abschloß.

Zuschriften sind an Josef Dieb, Wiener-Neudorf Nr. 221, zu richten.

Komotan. (Vereinsnotiz.) Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Beiträge in Zukunft nicht mehr vom Kassier, sondern von den Revisoren Josef Tuzky und Ivan Tivolt in den Versammlungen und Sitzungen in das Mitgliedsbuch eingestempelt werden.

Die erhaltenen Coupons sind aufzubewahren und mit dem Mitgliedsbuch in die Versammlungen mitzubringen.

Leoben. (Versammlungsbericht.) Am 17. März 1914 fand im Hotel „zum Mohren“ in Leoben unter dem Vorsitz der Genossen Vinzenz Birker und Viersthaft eine aufgesuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Genosse Sondl aus Wien als Referent der Zentrale sprach in einer zweistündigen Rede über „Die geplanten Verschlechterungen auf der I. K. Staatsbahn sowie auf der Südbahn“, was bei den Versammelten einen großen Entrüstungsturm hervorrief. Auch wurde die Einführung des Vertrauensmännerstems eingehend besprochen. Zum Schluß wurde die bekannte Resolution einstimmig angenommen.

Bräun I. (Versammlungsbericht.) Am 15. März 1914 fand die diesjährige sehr gut besuchte Generalversammlung der Ortsgruppe statt, welche die Ausführungen der Funktionäre über die Tätigkeit im verflochtenen Jahr zur Kenntnis nahm und dem scheidenden Ausschuss einstimmig das Absolutorium erteilte. In den neuen Ausschuss wurden mit großer Majorität nachstehende Genossen gewählt: Josef Janoušek, Obmann; Josef Mlat und Alois Dobias, Revisoren; Leopold Zapletal, Kassier; ferner Karl Karafel, Friedrich Tagwerker, Franz Tomiska, Johann Pella, Anton Zapletal, Ferdinand Zabloudil, Mamert Taus, Vinzenz Bobobil, Leopold Pesa, Ferdinand Chyryk, Josef Prat, Karl Weigner, Karl Strihavka und Julius Hübel. Als Vertreter der Zentrale war Genosse Duzek, von der Gewerkschaftskommission Genosse Jura und Landessekretär Genosse Koranda erschienen. Allen Rednern sollten die Anwesenden besondere Aufmerksamkeit und war der einzige Wunsch aller, im gleichen Sinne wie bisher zum Ruh und Frommen des ganzen Eisenbahnerproletariats zu arbeiten. Mit aneinander Worten des Vorsitzenden und nach Absingung des Arbeiterliedes schloß die Generalversammlung.

Weiters diene allen Genossen zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen stets am 3. eines jeden Monats in unserem Vereinslokal, Gasthaus „zum Rehbod“ abgehalten werden und alle dienstfreien Mitglieder die Pflicht haben, an diesen teilzunehmen. Die Bibliothekstage sind stets an jedem 3. und 20. jeden Monats, und zwar von 7 bis 8 Uhr abends, und werden die Genossen ersucht, im Interesse der Schulung und Ausbildung diese recht rege in Anspruch nehmen zu wollen, um so mehr, als demnächst Neuausschaffungen stattfinden. Die Ausschussungen finden stets — falls sich nicht die Notwendigkeit einer separaten Einberufung ergibt — am 5. und 20. eines jeden Monats um 7 1/2 Uhr abends statt und ist es auch Pflicht nachstehend nominierter Vertrauensmänner, welche auch mit der Einkassierung der Beiträge betraut sind, an diesen teilzunehmen. Nominiert wurden: Karl Glsner, Florian Kamih, Alexander Schlesinger, Johann Koblika, Rudolf Kabor, Franz Sedlaczek, Franz Redoma, Leopold Rohacek, Wilhelm Freibeck, Karl König, Johann Sieblinger, Subert Meljnet, Johann Konstein, Franz Slavit, Karl Ernst, Franz Friz, Adolf Sylora, Josef Mastera, Josef Pfeiffer, Josef Grubny, Karl Onil, Vinzenz Scherler, Naimund Agmann, Franz Palisek, Adolf Krsta (S. Sotles), Franz Illmann (Cernowit) und Martin Samek (Kapotik).

Sämtliche Zuschriften in allen Vereins- und Kassenangelegenheiten sind von nun an an Genossen Leopold Zapletal, Brunn, Dörnrössel 39, zu senden.

Knittelfeld. (Versammlungsbericht.) Am 19. März fand im Volkshaus die Generalversammlung statt, welche einen sehr guten Besuch aufwies. Die Berichte des Obmannes sowie der übrigen Funktionäre wurden zur Kenntnis genommen. Im abgelaufenen Jahr fanden 12 ordentliche und 3 außerordentliche Ausschussungen, 12 Monats- und 3 große Eisenbahnerversammlungen statt. Die Kontrolle überprüfte die Kassenabrechnung, welche in bester Ordnung vorgefunden wurde und stellte schließlich den Antrag, dem scheidenden Ausschuss das Absolutorium zu erteilen, welcher mit Beifall einstimmig zur Annahme gelangte. Laut Bericht der Bibliothek wurden 1172 Bücher ausgeliehen, 1149 zurückgestellt, somit 23 ausständig. Hierauf hielt Genosse Regner einen Vortrag über „Gewerkschaftliche und politische Organisation“. Dann wurde die Wahl vorgenommen und wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Komarek, Obmann, August Freidberg und Anton Regner, Stellvertreter; Alois Oberdammer, Kassier, Wilhelm Weiß, Stellvertreter; Simon Plechta, Schriftführer, Josef Kohnl, Stellvertreter; Leopold Thum-

ppfort, Christian Frohnwieser und Franz Großegger, Kontrolle; Mayl, Koch, Geiger und Muschla, Bibliothekare; Schich, Ambrosch, Zripin, Wabel, Rosenblattl, Schobermeier, Hirschegger und Sinkowitsch, Ausschüsse.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Franz Komarek, Knittelfeld, Dr. Boelzagasse 1; in Geldangelegenheiten an Alois Oberdammer, Knittelfeld, Lobmingerstraße 49. Die Mitglieder werden ersucht, mit den Beiträgen nicht im Rückstand zu bleiben, denn künftighin wird niemand ohne vorheriges Ansuchen ein Beitrag gesendet.

Eger. (Versammlungsbericht.) Am 18. März fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Albert Nappert, Obmann, A. Pfortner und A. Schwab, Stellvertreter; Josef Greull, Schriftführer, W. Glas, Stellvertreter; Georg Weigl, Kassier, S. Leicht, Stellvertreter; J. Böhm, G. Rudolf, J. Wöhmann, W. Rädig, F. Rudek, G. Adler, G. Pfortner, W. Sperber und J. Krainhöfer, Ausschussmitglieder; Josef Kunz und Johann Steiner, Revisoren.

Zuschriften sind zu richten an Albert Nappert, Bograterstraße 88; in Geldangelegenheiten an Georg Weigl, Adlerstraße 31.

Die Monatsversammlungen finden auch weiterhin jeden Montag im Monat nach dem 3. statt und fällt die nächste auf den 6. April, zu welcher, wegen der wichtigen Tagesordnung, zahlreiches Erscheinen notwendig ist.

Bafow. (Versammlungsbericht.) In der am 14. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Rudolf Bigl, Obmann, Franz Müller, Stellvertreter; Franz Profeld, Schriftführer; Robert Medved, Kassier; Karl Krček und Franz Vares, Kontrolloren; Karl Redoma, Franz Vanicek, Josef Kaffner, Franz Mavratil, Anton Kos und Josef Lat, in den Ausschuss; Anton Wabra und Karl Grummik, Erfahrmänner. Vertrauensmann für Weiswasser: Josef Lat; derselbe ist berechtigt, die Beiträge einzufassieren.

Wesseln an der March. (Versammlungsbericht.) Bei der am 2. März I. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Franz Vesely, Obmann, Johann Kolek, Stellvertreter; Eduard Kirschbaum, Schriftführer, Richard Jarda, Stellvertreter; Reichd Hanál, Kassier; Ignaz Kozella und Friedrich Schwaller, Kontrolle; Anton Postalek und Franz Janca, Bibliothekare. Mit der Einhebung der Beiträge auf der Strecke ist Genosse Reichd Hanál und für die Station und das Heizhaus Genosse Kirschbaum betraut worden. Das Vereinslokal befindet sich bei Herrn Prietzl in Wesseln an der March.

Wolkersdorf. (Versammlungsbericht.) Am 15. März hielt die Zählstelle ihre diesjährige Generalversammlung ab. Nach Erstattung des Rechenschaftsberichts seitens der Funktionäre, woraus hervorging, daß auch bei uns eine rege Tätigkeit zu verzeichnen ist, wurde zur Neuwahl geschritten. Es wurden folgende Funktionäre gewählt: Franz Welzel, Obmann, Leopold Schiller und Josef Galler, Stellvertreter; Georg Gartner, Kassier, Franz Hajek, Stellvertreter; Josef Püll, Schriftführer, Josef Schödl, Stellvertreter; Anton Weber, Peter Schleifer und Josef Christ, Kontrolloren; Franz Hajek, Bibliothekar, Johann Schnabl, Stellvertreter; Leopold Schmid, Peter Hanel, Johann Gotthart, Johann Windpferger, Georg Eder, Anton Böhm, Michael Weiß, Franz Heisinger, Karl Schödl, Christian Wabeck, Ignaz Koller, Josef Mitteringer und Leopold Brunner, Ausschüsse. Als Subkassiere wurden bestellt: für Neubau: Josef Püll; für Landendorf: Johann Koller; für Mittelbach: Josef Leser; für Staak: Leopold Ladner; für Laa: Josef Mitteringer. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Franz Welzel, Bahnwärter Nr. 23 in Hausendorf; in Geldangelegenheiten an Georg Gartner, Weichensteiner, Wolkersdorf. Weiters diene den Genossen zur Kenntnis, daß jeden Monat den zweiten Sonntag um 5 Uhr abends der Vereinsabend stattfindet, wo ausnahmslos jeder Genosse erscheinen kann, um seine Wünsche und Beschwerden vorzubringen.

Willeinsdorf. (Versammlungsbericht.) Bei der am 15. März abgehaltenen Generalversammlung wurden sämtliche Funktionäre vom Vorjahr einstimmig wiedergewählt. Zuschriften sind an Johann Kafeder, Bahnwärter Nr. 22 in Sarasdorf zu adressieren.

Bregenz. (Versammlungsbericht.) Am 18. März fand die Generalversammlung statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Die Neuwahl in den Ausschuss ergab folgendes Resultat: Johann Mayer, Obmann, Christian Maier, Stellvertreter; Johann Kirchner, Schriftführer, Josef Resch, Stellvertreter; Javorek, Wagner und Jambonin, Bibliothekare; Josef Sitte und Johann Knidl, Revisoren; Karl Radl und Josef Gapp, Ausschussmitglieder. Subkassiere: Walthasar Steinberger für Lindau-Neutin; Schratler für die Bregenzwaldbahn; Josef Resch für das Heizhaus. Arbeitsekretär Genosse Linder hielt einen ausgezeichneten Vortrag über „Die Klassenkämpfe der Gegenwart“, welcher mit großem Beifall aufgenommen wurde. Es trat auch eine Anzahl Kollegen der Organisation bei. Nach einem kräftigen Schlussspruch der Genossen Linder und Mayer wurde die schön verlaufene Versammlung geschlossen.

Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnisnahme, daß die Bibliotheksbücher bis 15. April behufs Neuordnung der Bibliothek zurückgebracht werden müssen. Alle Zuschriften sind an den Obmann Johann Mayer, Wocksignalbener, Glaserstraße 194, Wockloster, zu richten; in Geldangelegenheiten an den Kassier Georg Niedrich, Wockloster 38.

Bruck an der Mur II. (Versammlungsbericht.) Bei der am 28. März in Friesers Gasthaus in Diemlach stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Matthias Prade, Obmann, Franz Wihmann, Stellvertreter; Emil Fejcher, Kassier, Ferdinand Solger, Wilhelm Sawlicek, Stellvertreter; Johann Hackl, Schriftführer, Robert Müller, Stellvertreter; Johann Angerer, Kaspar Köberl, Bibliothekare; Wenzel Pirz, Josef Graf, Franz Sattler, Kontrolle; Heinrich Wenzl, Leonhardt Tiefenthaler, Karl Burgstaller, Anton Werdonig, Karl Ramar, Ernst Hubmann, Johann Pregartner, Ausschussmitglieder.

Zuschriften sind zu richten an Genossen Prade, in Geldangelegenheiten an Genossen Fischer, beide in Diemlach Nr. 40.

Unzmarkt. (Versammlungsbericht.) Bei der am 22. März stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Jakob Wohlgemuth, Obmann, Oswald Berger, Stellvertreter; Jibor Gradischna, Kassier; Ludwig Huber, Schriftführer; Stephan Stadler und Konrad Wurzer, Kontrolle; Paul Griesmann und Panzer, Bibliothekare. Subkassier für Unzmarkt: Josef Pucher; für Scheifling: Andreas Gruber; für Thalheim: Franz Oberdorfer. Alle Zuschriften sind zu richten an Jakob Wohlgemuth, Bahnwärter in Unzmarkt. In Geldangelegenheiten an Jibor Gradischna, Weichensteiner in St. Georgen an der Mur. Weiters diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß Bücher aus der Bibliothek jeden Tag bei Genossen Griesmann

und aus Gefälligkeit bei dessen Frau entliehen werden oder zurückgestellt werden können. Es ist dies ein Entgegenkommen, das fleißig ausgenützt werden sollte.

Olmütz. (Versammlungsbericht.) Am 22. März hielt die Ortsgruppe die gut besuchte Generalversammlung ab. Es wurden folgende Genossen gewählt: Wilhelm Ballasch, Obmann, Julius Leiß, Franz Kupa und Josef Lang, Stellvertreter; Franz Pospisil, Schriftführer, Theophil Dvořák, Stellvertreter; Georg Bettler jun., Kassier, Ed. Kundschofsky, Stellvertreter; Ferdinand Wlajschanez, Bibliothekar, Alois Wapenik und Hubert Rosenberger, Stellvertreter; Franz Rhybníček, Josef Brocházka, Franz Klebar, Franz Dohnal und Ludwig Kainz, Ausschuhmitglieder; Fr. Lorenz, Fr. Kirchner, Rudolf Polzer und Fr. Klaußinger, Ersatz; Hermann Hornig, Jozef Horák, Matthias Schundella und Johann Allmann, Revisoren. Als Substituente wurden bestimmt für die Nordbahn: Kallmann und Wlajschanez; St. G. G.: Kundschofsky und Kainz; für die k. k. Staatsbahn: Kupa und Jedlička.

Diskussionsabende, bei welchen auch Mitgliedsbeiträge entgegengenommen und Bücher aus der Bibliothek ausgegeben werden, finden jeden Dienstag um 7 Uhr abends statt. Zuschriften sind zu richten an Wilhelm Ballasch, Olmütz II, Neuhodolein Nr. 167; in Geldangelegenheiten an Georg Bettler jun., Hodolein Nr. 65.

Wien. (XV, Fünfhäus.) Am 6. März l. J. fand im Eisenbahnerheim unsere diesjährige Generalversammlung statt. Obmann Genosse Wabitsch erstattete eingehend Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. Nach der Berichterstattung wurde dem scheidenden Ausschuss das Abschlusprotokoll erteilt und zur Neuwahl geschritten, wobei nachfolgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Wabitsch, Obmann, Straffer und Forde, Stellvertreter; Degen und Sandmann, Kassiere, Fritsch, Wallner, Zwaced und Adler, Substituente; Berger, Bellesch, Kleinl und Karasch, Schriftführer; Ferd. Maier, Jeserofsky, Jahn, Schafaranez und Starn, Kontrolle; Kienast und Breit, Bibliothekare; Schmidt, Kogler, Warga, Lechner, Engelsdorfer, Tomaschek, Franz, Schmoll, Novak, Anderle und Spendler, Ausschuhmitglieder.

Zuschriften sind an Genossen Josef Wabitsch, XV, Felberstraße 14/16, 5. Stiege, 3. Stock, Tür 10; in Angelegenheiten finanzieller Natur an Genossen Degen, XV, Felberstraße 14/16, 3. Stock, Tür 9, zu richten.

Bludenz. (Versammlungsbericht.) Am 18. März 1914 hielt die Ortsgruppe unter zufriedenstellender Beteiligung seitens der Mitglieder ihre Generalversammlung ab. Nach der Berichterstattung der Funktionäre über das abgelaufene Vereinsjahr wurde denselben die Anerkennung ausgesprochen. Gewählt wurden: Karl März, Obmann, Otto Siegl, Stellvertreter; Karl Sieb, Kassier, Karl Rosenblatt, Stellvertreter; Andreas Tscholl, Schriftführer, Emil Stuhliß, Stellvertreter; Ludwig Schöbl, Josef Bargehr jun., Josef Zangellini, Anton Kalkenegger, Franz Hammer, Schmidt und Wilhelm Sieb, Ausschuhmitglieder; Anton Reizenstein und Johann Müller, Revisoren.

Zum Schluß brachte Genosse Wilhelm Sieb ein kurzes Referat, welches von den Anwesenden mit Beifall aufgenommen wurde.

Alle Zuschriften sind zu richten an Karl März, Werkmann, Bludenz, Au 413; in Geldangelegenheiten an Karl Sieb, Kondukteur, Bludenz, Gasundweg 405.

Mezimostí. Die am 15. März in der Restauration Kolar in Mezimostí stattgefundene Generalversammlung ist sehr gut ausgefallen. Anwesend waren 45 Mitglieder und die Ortsgruppe Neuhaus war durch 8 Mitglieder, die Ortsgruppe Budweis durch 3 Mitglieder vertreten. Gewählt wurden folgende Genossen: Wenzel Kirchner, Obmann, Jakob Kust, Stellvertreter; Eduard Müller, Schriftführer, Emanuel Tomek, Stellvertreter; Arthur Stöhr, Kassier; Julius Salder und Antonin Bondry, Revisoren; Josef Cesky, Bibliothekar; Stephan Brastka, Jakob Mill und Wenzel Bouchal, Ausschuhmitglieder.

Reichenberg. (Vereinsnotiz.) Ab 15. April dieses Jahres befindet sich unser Vereinslokal im Gasthaus „zum roten Adler“, Hamischerstraße, wo jeden 4. eines jeden Monats die Vereinsversammlungen abgehalten werden.

Münchendorf. (Generalversammlung.) In der am 15. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Winkelmayr, Obmann, Karl Tschiedl, Stellvertreter; Jakob Greiner, Kassier, Rudolf Challa, Stellvertreter; Franz Sehl, Schriftführer, Urban Bruchhuber, Stellvertreter; Martin Pfeffer, Josef Ruzmayer und Franz Mülsch, Revisoren; Leopold Stauer und Raimund Schmid, Bibliothekare; Johann Sainz, Franz Heinschinkl, Franz Treppel, Johann Roth und Leopold Pohl, Ausschüsse; Johann Reisinger, Emanuel Pokorný und Florian Pfeiler, Substituente.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Franz Winkelmayr, Münchendorf Nr. 84, zu richten; in

Geldangelegenheiten an den Kassier Jakob Greiner, Streckenbegehler in Ebenfurth

Wien. (Ortsgruppe X.) In der am 24. März 1914 im Arbeiterheim Favoriten stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Schmidt, Obmann, Wilhelm Straffer, Josef Ott und Johann Luczensky, Stellvertreter; Franz Raborsetz, Kassier, Emil Sebel und Engelbert Peter, Stellvertreter; Franz Kaudic, Schriftführer, Thomas Swoboda und Karl Pital, Stellvertreter; Karl Eichler, Bibliothekar; Wenzel Riha, Georg Weich und Adalbert Lang, Ausschüsse; Josef Grill, Michael Gajsi, Thomas Loupal, Karl Seinzl, Josef Pichlmayer und Johann Sirsch, in die Kontrolle.

Alle Zuschriften sind zu richten an Obmann Karl Schmidt, V. Mikolsdorfergasse 20, 4. Stock, Tür 41; in Geldangelegenheiten an Franz Raborsetz, X, Dampfgasse 21, 3. Stock, Tür 32.

Genosse Grill führte auch ein sehr ausführliches Referat über die Institution des Versicherungsvereines „Flugrad“, und Genosse Weigl aus der Zentrale brachte das für uns so günstige Ergebnis der Wahl in die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt zur Kenntnis, wozu beide Referate mit Beifall zur Kenntnis genommen wurden.

St. Veit an der Glan. (Versammlungsbericht.) Am 25. März l. J. fand die ganzjährige Generalversammlung des allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines der Eisenbahner statt. Der Rechenschaftsbericht und Situationsbericht zeigten wieder ein erfreuliches Anwachsen der Mitglieder; trotzdem durch die Errichtung der Zahlstelle Friesach dort hin viele Mitglieder abgegeben wurden, war der Mitgliederbestand ein größerer als im Vorjahr. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Submann, Obmann; Sattenberger, Kassier; Machne, Kontrolleur; Prigl, Schriftführer; Kremer, Pollanz, Dreiser, Pissenegger, Gilepold, Königsberger, Liebetegger, Kolzinger, Wehlinger, Wurzer, Unterainer, Stüdelberger, Schwellberger, Pinz, Pfandlsteiner, Lebitschnig, Pribas und Karl, Ausschüsse.

Anschließend an die Generalversammlung fand eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Müller aus Wien über „Die geplanten Verschlechterungen auf den Staatsbahnen“ in leicht verständlicher Weise sprach und reichlichen Beifall erntete.

Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Submann, Klagenfurtervorstadt Nr. 116. Alle Geldsendungen sind an Genossen Sattenberger, Drggasse Nr. 36, zu richten.

Neulengbach. (Versammlungsbericht.) Am 15. März sprach hier in einer gut besuchten Eisenbahnerversammlung Genosse Adolf Müller in einer anberthaltstündigen Rede über „Die geplanten Verschlechterungen der Diensturnisse und die Aufteilung der 15 Millionen“. Zum Schluß wurde eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Diebitz. (Versammlungsbericht.) In der diesjährigen Generalversammlung, welche am 3. März 1914 im Hotel Schneebaum bei sehr gutem Besuch stattfand, wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Karl Thomas, Obmann, Rudolf Spazier und Ferdinand Boznjak, Stellvertreter; Anton Radvansky, Schriftführer, Josef Schubert, Stellvertreter; Franz Blanka, Bibliothekar, Ferdinand Ladenberger, Stellvertreter; Voleslaus Urbanek und Johann Pokorný, Revisoren; Seberin Eger, Anton Gola und Ernst Kofner, Ausschuhmitglieder.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Karl Thomas, in Geldangelegenheiten an Franz Machalil, Wagenaufseher, zu richten.

Nach der Neuwahl hielten die Genossen Müller aus Wien und Th. Herlinger aus Osvicim ein deutsches und ein polnisches Referat über „Die Forderungen der Eisenbahner und das Parlament“ und wurden ihre Ausführungen mit lebhaftem Beifall belohnt. Weiters diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen so wie bisher jeden ersten Montag im Monat, 8 Uhr abends, stattfinden, wo die Monatsbeiträge von nun an nur gegen Vorweisung des Mitgliedsbuches übernommen werden, und es werden die Mitglieder im eigenen Interesse ersucht, die Monatsbeiträge pünktlich zu leisten; ferner wird auch bekanntgegeben, daß die Ausgabe von Bibliothekbüchern nur bei den Monatsversammlungen erfolgt.

Verschiedenes.

Der Neger und die Marionetten.

Neger härmten sich und starben
Auf dem Schiffe duhndweise,
Starben, starben, und verdarben
Dem Patron die ganze Reise:
„Wiß! die Ware muß man retten!
Er, vergeht doch eure Ketten,
Seht auf meine Marionetten,
Gute Sklaven, seid vergnügt!“

Also läßt er auf der Stelle
Den Theaterkasten bauen,
Quäsend zeigt sich Pulcinelle,
Frau und Nachbar sind zu schauen;
Neger sind das fremde Sachen
Sie verwundern sich, sie machen
Große Augen, ja, sie lachen!
Gute Sklaven, seid vergnügt!

Pulcinell, ein arger Bänker:
Mord und Lothschlag! — Kommt der Richter —
Kommt der Galgen — kommt der Henker —
Gar befremdliche Gesichter!
Jener Ketten sind indessen,
Harm und Leiden schon vergessen,
Seht, sie lachen wie belesen,
Gute Sklaven, seid vergnügt!

Und der Teufel holt am Ende
Pulcinell, er unterliegt.
Jene Ketten sind in die Hände;
Schwarz! Triumph! Er! wir! er steigt!
Lassen von dem Stück sich irren,
Zubeln, schreien, jauchzen, schwirren, —
Helden, deren Ketten klirren,
Gute Sklaven, seid vergnügt!

Veranger.

Das Land der meisten Morde. Unter den Ländern Europas weist in der Kriminalstatistik wohl Italien die meisten Morde auf; in dem Jahrzehnt 1901 bis 1910 erreichte die Ziffer der Mordtaten auf 100.000 Einwohner 39. Aber die Vereinigten Staaten haben nach den Ergebnissen der jüngsten Statistik noch viel ungünstigere Ziffern aufzuweisen; hier entfielen während der gleichen Zeit auf 100.000 Einwohner 59 Mordtaten. Nach einer interessanten statistischen Untersuchung, die Hoffmann im Neuperker „Spectator“ veröffentlicht, zählte man 1912 in Neuport auf 100.000 Einwohner 68 Mordtaten, und wenn man den Vergleich auf 30 amerikanische Städte ausdehnt, erhält man die Durchschnittszahl 8:1 gegenüber 1:31 in

London. Die amerikanische Stadt, in der die meisten Mordtaten geschehen, ist Memphis, wo 1912 auf 100.000 Einwohner 64:3 Morde kamen. Nach den Landesteilen betrachtet, weist der Süden mit der Durchschnittsziffer von 20:2 Mordtaten auf 100.000 Einwohner das ungünstigste Bild auf, in den Städten des Westens kam man auf 10:8, in den Mittelstaaten auf 8:9 und in den Städten der östlichen Staaten auf 4:6. Gegenüber dem Vorjahr ist eine Zunahme der Verbrechen um 0:9 für 100.000 Einwohner festzustellen. Für die hohen Mordziffern der südlichen Städte ist das Vorwiegen der Negerbevölkerung verantwortlich; hier bildeten auch Neger die weitaus überwiegende Mehrzahl der Opfer.

Die längste Drahtseilbahn Europas geht soeben ihrer Vollendung entgegen. Sie führt von der kleinen Stadt Siders im Rhonetal zwischen Leuf und Sitten auf die Hochfläche von Montana, die schon bisher von Sommergästen viel besucht worden ist. Die Bahn besitzt, nach Angabe der „Technischen Monatshefte“ (Stuttgart), eine Länge von 4150 Meter, die auf zwei Abschnitte verteilt sind. Der erste Abschnitt von 2350 Meter Länge hat eine Höchsteigung von 49 Prozent, der zweite von 1800 Meter Länge eine solche von 40 Prozent zu überwinden. Man hat dem Drahtseilbetrieb vor einer Zahnradbahn den Vorzug gegeben, weil sich die Anlage im Bau und im Betrieb billiger stellt. Die ganze Fahrt wird dreiviertel Stunden dauern und im ganzen einen Höhenunterschied von 1143 Meter bezwingen. Siders liegt 537, der Ort Montana 1510 und die Endstation Veremala 1680 Meter über dem Meer. Die ganze Strecke mit einem einzigen Kabel zu überwinden, erschien zu gewagt, auch forderte schon die Bobengestaltung eine Teilung in zwei Strecken. Die Leistungsfähigkeit der Anlage ist auf 100 Fahrgäste in der Stunde bemessen. Die Winden, die das Drahtseil betätigen, werden durch Elektromotoren getrieben, die ihre Energie aus einem Elektrizitätswerk bei Siders erhalten. In den letzten Jahren hat sich auf der Hochfläche zudem ein starker Wintersportbetrieb entwickelt, so daß die Bahn vermutlich Jahresbetrieb wird einführen müssen. In schneereichen Wintern wird das allerdings vermutlich großen Schwierigkeiten begegnen.

Literatur.

25 Jahre Maifeier. Die fünfundzwanzigste Maifeier wird heuer gefeiert. Die diesjährige Maifeierschrift ist darum ganz der Erläuterung der großen Bedeutung der Maifeier gewidmet.

Die Wiener Arbeiterdichter Karl Kaniak und Max Barthel fordern in feurigen Worten zum Kampf auf. Engelbert Bernerstorfer und Ernst Reder erklären den Sinn der proletarischen Maifeier. Therese Schlegelinger führt den proletarischen Frauen vor Augen, was der erste Mai für sie bedeutet. Julius Deutsch bespricht den wachsenden Widerstand der Arbeiterfeinde, die den Arbeiterschutz erschweren, für den wir am 1. Mai demonstrieren. Otto Koenig schildert Bilder vom Maifeiertag, während uns Robert Groesch zeigt, wie der Arbeiter den Montag nicht verbringen soll. Gustav Sefow führt uns in der Menschheit erste Maientage zurück. Eugen Höflich gibt uns ein Gespräch der Maschinen eines Fabriktaales in der Nacht vor dem Maifeiertag wieder. Wilhelm Hausenstein erzählt uns von einem berühmten Maler aus dem XVI. Jahrhundert, aus der ersten Blütezeit des Kapitalismus. Der Krieg zwischen den Kassenstränken und den Sparbüchern heißt der interessante Kupferstich dieses Malers, der die Maifeierschrift schmückt. Das prächtige Titelbild hat der Wiener Maler Charles Gullé gezeichnet. Die Kunstbeilage bringt ein Bild: „Moderne Zyklopen“ nach dem gewaltigen Gemälde Richard Kufhys, eines modernen deutschen Künstlers! Möge die reichhaltige schön illustrierte Maifeierschrift die weiteste Verbreitung finden! Mögen alle Arbeiter und Arbeiterinnen neue Begeisterung für den proletarischen Befreiungskampf daraus schöpfen!

Die Maifeierschrift kostet 20 S. und ist durch jeden „Kriegslicht“-Kopierateur, sowie durch die Wiener Volksbuchhandlung Jozef Brand u. Komp., Wien, VI, Gumpendorferstraße 18, gegen Einzahlung von 25 S. in Marken zu beziehen. Mehrabnehmer erhalten hohen Rabatt.

Versammlungsanzeigen.

- Im nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
Leoben. Am 13. April um 10 Uhr vormittags im Arbeiterheim Generalversammlung.
Wien-Landstraße, Eisenbahn Wien-Aspang. Am 16. April um 7 Uhr abends im Restaurant Fuchs, III, Rennweg 71, Generalversammlung.
Enns. Am 18. April um 8 Uhr abends im Gasthaus des Herrn Wahr in Enns 2-Versammlung.
Bodenbach. Am 18. April um 8 Uhr abends in der Volkshalle in Bodenbach.
Eulau. Am 19. April um 3 Uhr nachmittags in der Volkshalle in Eulau.
Karlseesdorf. Am 19. April um 4 Uhr nachmittags im Gasthaus Schumann in Angern.

Voranzeige und Einladung

zu der am Samstag den 2. Mai 1914 im „Eisenbahnerheim“ stattfindenden

Eisenbahner-Maifeier

verbunden mit der Feier mehrerer Jubiläen der Mitglieder der Ortsgruppe Rudolfsheim.

Programm:

1. Konzert der Hauskapelle Novacz. 2. Chorgesang der Gesangssektion der Ortsgruppe XIV unter Leitung des Chorleiters Herrn Stopper: a) Bet' und arbeit' von Scheu, b) Trostlied von Seifried. 3. Festschilde vom Reichsratsabgeordneten Gen. R. Müller. 4. Varietés erstklassiger Vortragskünstler: a) Karl Zeilinger in seinen lustigen Originalvorträgen; b) M. R. Fachim, moderne Zauberei; c) Franz Reigl, Gesangshumorist; d) Revellly, Jongleur; e) Frieda Tippold, Silba Kutsera, jugendliche Subretten eines Wiener Theaters; f) Rudi Artmann, genannt der „Stopperl“. 5. Gesangsschöre wie oben: a) Heute ist heut' von Weinzierl; b) Lied der Arbeit von Scheu.

Nach Schluß der Vorträge Tanzkränzchen. Beginn der Unterhaltung um 7 Uhr.

Karten im Vorverkauf 40 S., an der Kasse 60 S., Karten sind bei sämtlichen Vertrauensmännern der Ortsgruppe Rudolfsheim, sowie im Café und Restaurant „Eisenbahnerheim“ zu haben. Fahrgelegenheiten: Stadtbahnstation Margareten Gürtel, Straßenbahnlinien 18; 61, 63, sowie Stellwagenverkehr die ganze Nacht hindurch. Alle Eisenbahner von Wien werden höflichst eingeladen.

Das Komitee.

Niemand kann Kathreiners Kneipp- Malzkaffee nachmachen!

Dennoch wird vielfach
die überall bekannte
Packung mit dem Bilde
des Pfarrers Kneipp
täuschend ähnlich nach-
geahmt.

Daher lassen Sie sich beim Ein-
kauf nicht täuschen und weisen
Sie alle Nachahmungen zurück!

Alles andere als Kath-
reiner, besonders offen ausge-
wogene Ware, ist mit dem
billigsten Gelde meist
viel zu teuer bezahlt.

Weiskirchitz. Am 19. April um 3 Uhr nachmittags im Restaurant „Morgensonne“ Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Schwarzenau. Am 19. April um 2 Uhr nachmittags in Salmeyers Gasthaus Generalversammlung.

Romolan. Am 19. April um 2 Uhr nachmittags in Dids Gasthaus in Oberdorf.

Verzogenburg. Am 19. April um 10 Uhr vormittags in Sophas Gasthaus Oberbauarbeiterversammlung.

Mezimostii. Am 19. April um 1/3 Uhr nachmittags im Gasthaus Nepa in Weinhöfen.

Krems an der Donau. Am 19. April um 8 Uhr vormittags in Kubers Gasthaus Oberbauarbeiterversammlung.

Böhmisch-Ramitz. Am 26. April um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal.

Rudig. Am 26. April im Gasthaus „zum grünen Baum“ in Mohr.

Winterberg-Schattawa. Am 12. April um 1 Uhr nachmittags Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter mit Vortrag.

Eingefendet.

(Geflügel Rubell übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Passagierflüge mit Zeppelin.

zu unternehmen, ist leider nur ein bevorzugter Teil der Menschheit in der Lage. Der gewöhnliche Sterbliche kann sich beratige Ausgaben nicht leisten und muß daher, so glaubt man auf den ersten Blick, auf eine Vergnügungsfahrt im Flug über die Welt verzichten.

Eine Vergnügungsfahrt im Flug durch die Welt kann sich jedoch jeder verschaffen. Auf dem Rücken eines Stahlrosses kann man, fern von den Sorgen des Alltags, die Schönheiten unseres Vaterlandes auf genutz- und lehrreichen Fahrten kennen lernen. Da der Anfang der schönen Jahreszeit vor der Tür steht, so wird man gut tun, schon jetzt der Anschaffung eines Fahrrades näher zu treten.

Der soeben erschienene Katalog der Firma Hermann Klaassen G. m. b. H., Frenzlaue, über Lhra-Fahreräder bringt eine große Anzahl mit allen Neuerungen versehener preiswerter Fahrradmodelle und empfiehlt es sich, kostenlose Zusendung dieses Katalogs sofort zu verlangen. Unserer Ausgabe vom 1. April lag ein Prospekt der obigen Firma bei, aus dem Sie Näheres über die Reichhaltigkeit des vorgenannten Katalogs erfahren können.

In unserer heutigen Nummer ist ein Inserat der bekannten Firma Carl A. Tancré, Wiesbaden, erschienen, deren Hauptbestrebungen auf dem Gebiete der speziellen Katarrh-Kampfmittel liegen. Diefelbe brachte vor Jahren als erste den ärztlich bestens empfohlenen Tancré-Inhalator für Kaltinhalation zu jedermanns Benutzung. Durch Vergiftung der Inhalationsstoffe in feinsten Verteilung ist es ohne Beschwerden möglich, die wirksamsten Stoffe gegen Katarrhe und Verschleimungen aller Art bis zu den tiefsten Atmungsorganen einzutragen, wodurch eine überraschend schnelle Lösung der Schleimpfropfen herbeigeführt wird.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausführung am 1. April 1914. — Entgegennahme der Berichte über die gegenwärtige Situation und über die verschiedenen schwebenden Aktionen für die Eisenbahner sowie über die letzten Sitzungen des Sozialversicherungsausschusses.

Sprechsaal.

An sämtliche Ortsgruppenleitungen.

Die diesjährige Delegiertenversammlung der Zentrale findet am 20., 21., 22., 23. und 24. Mai in Wien im großen Saale des Eisenbahnerheims, Wien V, Bräuhausgasse 81, statt.

Die Tagesordnung sowie die näheren Bestimmungen bezüglich Entscheidung der Delegierten u. s. w. werden allen Ortsgruppenleitungen mittels Zirkulars bekanntgegeben. Die offizielle ordentliche Generalversammlung des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsbereiches für Oesterreich findet am Sonntag den 24. Mai 1914 ebenfalls im Eisenbahnerheim mit folgender Tagesordnung statt:

1. Bericht des Obmannes.
2. Kassenbericht.
3. Bericht der Kontrollkommission.
4. Neuwahlen.
5. Statutenänderung.
6. Anträge und Anfragen.

Die Zentraleitung.

Achtung, Bahnrichter in Tirol.

Bahnrichter und Aushilfsbahnrichter aus dem Staatsbahndirektionsbezirk Innsbruck und der Tiroler Linie Ruffstein-Ala versammeln sich am 19. April l. J. um halb 3 Uhr nachmittags in Innsbruck, Gasthaus „zur Eisenbahn“, Museumstraße 31.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft in Wien.

Seit vielen Jahren bestand in der Station Grubbach eine Badelobine, wo jeder Bedienstete das Recht hatte, wenigstens monatlich ein Bad zu nehmen. Seit neuester Zeit ist dieses Bad für die Unterbeamten und Bediensteten unzugänglich und wird nur von der Familie des Herrn Vorstandes benutzt. Da in Grubbach weder ein Fluß noch ein Bienenbad zu haben ist, so bitten die Bediensteten, eine k. k. Direktion möge anordnen, daß die Benutzung des Bades für sämtliche Bediensteten wieder freigegeben wird.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Die im Taglohn stehenden Bediensteten des Heizhauses in Znaim erhalten ihren Lohn immer erst am 3. oder 4. des Monats ausbezahlt. Da nun diese Leute durch die verspätete Auszahlung ihres Lohnes allmonatlich bei der Mietzinszahlung in den Hausbesitzer in Konflikte kommen, so bitten die Betroffenen, eine k. k. Direktion möge gütigst anordnen, daß die Bediensteten allmonatlich so ausbezahlt werden, daß sie bestimmt am 1. ihren Lohn in Händen haben.

An die Nordwestbahndirektion.

In einer Reihe von Bahnmeisterreden werden dem Bahnerhaltungspersonal noch immer die Amtsblätter nicht ausgefolgt. Ist die k. k. Nordwestbahndirektion geneigt, neuerlich energisch zu verfügen, daß die Bediensteten endlich zu den ihnen gebührenden Amtsblättern gelangen?

Die betroffenen Bediensteten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Mehrere Oberbauarbeiter aus dem Bahnmeisterbezirk des Bahnmeisters Lephyar haben im Monat Mai 1913 und Monat September 1913 gestempelte Ansuchen um Aufnahme in den Provisionsfonds auf Dienstwege eingebracht. Da bis jetzt keinerlei Antwort auf diese Ansuchen erfolgte, so bitten die Betroffenen, eine k. k. Staatsbahndirektion möge gütigst über den Verbleib dieser Gesuche nachforschen und eine baldige Erledigung anordnen.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Das Verjährpersonal der Station Iglaun erlaubt sich auf diesem Wege, bei einer hohen Direktion anzufordern, ob dieselbe auch von den Uebelständen des Verjährpersonals genannter Station informiert ist.

1. Auf dem Papier zur Bedienung des Herrn Stationsvorstandes sind in jeder Partie ein Oberverchieber und vier Verchieber verzeichnet, in Wirklichkeit sind auf der Südseite nur ein Oberverchieber und drei Mann, weil ein Verchieber die Funktion als Oberverchieber bei Tag die dritte Reserve und zwei Verchieber zu überwachen hat.

2. Trifft einen Verchieber, Oberverchieber oder Platzmeister das Unglück, daß derselbe erkrankt, so leiden die übrigen dadurch, da gewöhnlich kein Mann gestellt wird oder erst durch Intervention beim Herrn Vorstand, welche gewöhnlich mit großem Lärm endet.

3. Während der Dienzeit ist von der Südseite wie von der Nordseite ein Mann bestimmt, welcher zwei Stunden als Weichensteller Einschulung machen muß, über Auftrag des Herrn Vorstandes, da kein Substitut für einen Erkrankten gestellt wird, ein Mann Einschulung machen soll, ein Mann Maschinen zu begleiten hat, ein Mann das Ausschlagen hat, so fragen wir nun an, wie die Verchiebung vollzogen werden soll, da kein Mann zum Schutzbefahren am Platz ist.

Nun wurde zu alledem noch ein Auftrag vom Herrn Vorstand herausgegeben, daß ihm ein Platzwächter reduziert wurde, und das Auslöchen und Aufbewahren der Signallaternen die nachdiensthabenden Verchieber, nämlich einer von der Südseite, einer von der Nordseite zu befragen haben; das Auslöchen betrifft auf der Südseite sowie auf der Nordseite sämtliche Wechselförper sowie Vor-, Einfahr- und Ausfahrtsignale.

Die Oberverchieber beziehungsweise Platzmeister eruchen um dringende Abhilfe, da sie sonst in ihrem Dienst keine Verantwortung übernehmen können, weil ihnen zur Ausübung des Verchiebendienstes zu wenig Personal zur Seite steht.

Die Betroffenen.

Briefkasten der Redaktion.

An mehrere Einsender. Wegen Raummangel mußten mehrere Berichte zurückgestellt werden.

E. B. in Görz. Da Ihr Name nicht genannt wird und Sie der Bahnverwaltung gegenüber keine Zivilperson sind, so ist es doch einleuchtend, daß Sie mit der Korrespondenz nichts zu tun haben. — Wiener-Neustadt. Wir versprechen uns von dieser Veröffentlichung keinen Erfolg. Könnte höchstens als Leberrettung der Sicherheitsvorschriften behandelt werden.

Neutirchen bei Lambach. Zur Veröffentlichung in dieser Form ungeeignet. — **Innsbruck IV.** Schreiben über Fahrpläne wird gelegentlich verarbeitet. — **Feldkirch.** Sie haben keinen Anspruch auf Härtenausgleich. — **Mürzzuschlag.** Eignet sich nicht zur Veröffentlichung. — **76. Wildschöfen.** Wenn eine Frau, die länger als fünf Jahre in die Alters- und Invalidenkasse in Deutschland eingezahlt hat, heiratet, so wird ihr auf Verlangen die Hälfte sämtlicher geleisteten Zahlungen zurückerstattet. Ihre Frau hat somit Anspruch auf die Hälfte der durch zwölf Jahre geleisteten Beiträge.

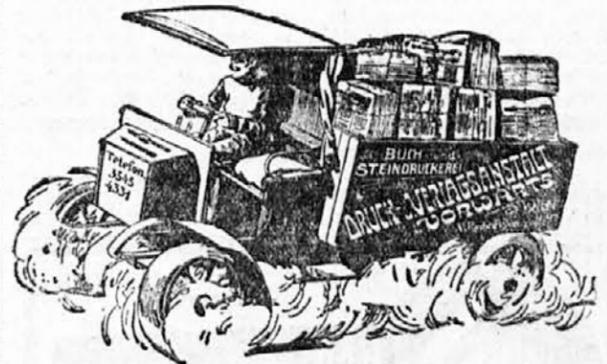
J. P. in Erieben. Die Verhältnisse der Bahnerhaltungsarbeiter sind in der Nr. 11 in zwei Artikeln beschrieben. — **P. C. in Wolbau.** Wir würden Ihnen durch die Veröffentlichung nicht viel nützen. Warten Sie noch eine Zeit ruhig zu. — **Trient.** Sind Sie froh, daß Sie diesen Herrn endlich los haben. Jetzt kann er niemand mehr schaden.

Erstes amerik. Schuhversandhaus
Gegen Teilzahlung ohne Vorauszahlung.
Zahlbar in Monatsraten à
3 Kronen per Paar
Zusendung von illustriertem Katalog 69
nebst Bedingungen u. Massanleitung
gratis und franko.

„L E S“
Reg. Schutzmarke
Alleinverkauf für
Oesterreich-
Ungarn

Leo Edel, Wien I, Fleischmarkt 15.

Ohrensansen Frauen! + Hilfe!
Gegen Störungen hilft nur mein Refor-
biteur, sicher und prompt. Preis Kr. 3.45
(auch in Marken). Bester Verband!
Interessanter illustrierter Katalog
und Preisliste über echte Pariser
Schmuckmittel für Herren und Damen
sowie berühmter Schönheitsmittel
gratis und franko. Verschicken
20 Heller.) Kosmetischer Verband,
Wiener-Neustadt IV.



5 Tage zur Probe
ohne Anzahlung, ohne Kaufverpflichtung, mit bedingungs-
losem Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen liefern wir

gegen bequeme Monatsraten

Nr. 510. Kavalieruhr mit Sprungdeckel
Stahlgehäuse, 15 Rubinen, Zentrum 2 K.
und Sekunde . . . 35 K. Monatsrate 2 K.

Nr. 570. Kavalieruhr offen, silb. Geh., Zwi-
schendeckel, geschmackv. Strahl-
grav. 15 Rub. 41.50 K., Monstar.

Nr. 540. Kavalieruhr mit Sprung-
deckel, Gehäuse Tullasilber mit
echt Goldschild, 15 Rub. 3 K.
55 K. . . . Monatsrate

Nr. 590. Kavalieruhr offen,
14 kar. massives Goldgehäuse
mit Metallstabschutz, 15 Rubi-
nen, Goldzeiger, 125 K. Monatsrate

Nr. 620. Kavalieruhr mit
Sprungdeckel, fein gekörntes
14 kar. mass. Goldgehäuse m.
eleg. Schild, 15 Rub. 180 K. . . . Monatsrate 9 K

Nr. 690. Hochkavalieruhr, mass.
Gold, Sprungdeckel, 14 kar. mass.
Goldgeh., 17 Rub., fl. Zifferbl.
Pariser Mod., 240 K. Monstar.

Nr. 920. Armbanduhr, mod.
Tonnensform, silb. Geh., 15
Rh., perlg. Hirschlederbd.
silb. Schnalle, hoch-
vorn., 82 K. Monstar 4 K.

Nur echte Schweizer Präz.-
Ankerwerke 5 Jahr-Garantie
Nr. 990. Dienstuhren, Nickel-
geh., Metallstabschutz, ent-
magn. Präz.-Ankerw. 2 K.
15 Rh., 20 K. Monstar.

Nr. 1030. Extra groß Format,
schweres Silber m. echt Gold-
rand, silberner Zwischenz.,
15 Rubinen, 65 K. . . . 4 K.
Monstarate

Bial & Freund G. m. b. H. Wien 6 Postf. 888 1

Die Tuberkulose-Kur ist entdeckt!
Die Aerzte halten viel von der neuen Methode zur Heilung der Schwindsucht!

Der Erfinder Theo Thommen selbst warnt das Publikum vor übertriebenen Hoffnungen, bis erst erwiesen ist, daß die Erfolge auch bei ganz schweren Fällen ebenso glänzend ausfallen, wie bisher bei allen Erkranken ungen mittleren und leichteren Grades! Doch die Aerzte, soweit sie sich mit der neuen Methode beschäftigt haben, sind begeistert Verehrer von Thommens Kur.

Diese Kur ist vom Erfinder selbst ausführlich beschrieben worden in einer Schrift, die riesiges Aufsehen erregt hat. Der Titel lautet: „Neue Waffen gegen die Schwindsucht.“ Der Verfasser sagt darin beiseiden, daß er seine Methode einfach der Natur abgelauscht hat, die bekanntlich fast immer Tuberkelherde in der Lunge durch Verfallung zur Ausheilung bringt. Es sind einige Heilungen in weniger als acht Wochen bewirkt worden, die meisten aber bedürfen längerer Behandlung. Aber durch diese Methode scheint der Patient eine gewisse Immunität zu erwerben.

Niemals noch ist nach einer Heilung oder während der Anwendung der neuen Methode ein Rückfall oder eine Verschlechterung eingetreten. Dabei sind viele der Geheilten Arbeiter, die sich schwer mühen und wenig Rücksicht auf ihre Gesundheit nehmen können.

Ähnliche gute, dauernde Erfolge sind noch niemals mit Sicherheit bei allen früher angewandten Mitteln, wie sie auch heißen mögen, festgestellt worden. Die neue Kur bringt überraschende Erfolge in Fällen, wo ererbte Veranlagung zur Schwindsucht vorliegt, ebenso im ersten und zweiten Stadium der Erkrankung, während im dritten Stadium stets noch eine Abnahme des Lebens zu erzielen ist. Im allgemeinen kann mit Recht behauptet werden, daß, wenn die neue Kur rechtzeitig und regelmäßig angewendet wird, damit Erfolge erzielt werden, wie bisher noch mit keiner anderen Behandlungsmethode.

Dabei kann die neue Kur neben jeder anderen Behandlung ohne Störung gebraucht werden. Es ist nicht erforderlich, daß der Patient seine Beschäftigung unterbricht, er kann die Kur leicht zu Hause machen. Die neue Behandlung hat gleich gute Erfolge erzielt, wenn sie in der Wohnung oder im Krankenhaus oder im Luftkurort angewendet wurde. Diese Tatsache ist wichtig, denn nicht jeder kann einen Kurort aufsuchen.

Lange Erfahrungen haben gelehrt, daß alle bisher verwendeten Heilmethoden, Einspritzungen, Medizinien, Inhalationen, sowie auch die Behandlung in Lungenheilstätten und Luftkurorten höchstens das Wohlbefinden des Patienten bessern konnten, niemals aber eine wirkliche Heilung hervorzurufen imstande waren.

Aber danach allein sollte jeder Leidende streben und jetzt kann er es auch erreichen. Die Beweise liegen vor. Die Tatsache vor allem ist wichtig: Keiner nach Thommens Methode Geheilte hat einen Rückfall gehabt. Prüfungen des Sputums zeigten schon nach kurzer Behandlungszeit einen Rückzug der Bakterien, später verschwanden diese ganz aus dem Auswurf und dieser selbst geht zurück und bleibt ganz aus.

Im Interesse der leidenden Menschheit will der Erfinder 10.000 Exemplare seiner Schrift gratis an Leidende verteilen. Wer die Zusendung wünscht, schreibe an Theo Thommen, Neu-Altschwil Nr. 6, Post St. Ludwig im Elsf.



Ehrenerklärung.
Ich Unterzeichnete Johann Vitra, Obervermann der k. k. Staatsbahnen, bebaure festhält, daß ich mich am 1. März bei der in Baurers Gasthaus in Wien stattgefundenen Versammlung in Wien über die Verleihung des Vereines der Professionisten der Oesterreichischen Eisenbahnen habe unterrichten lassen, und letzte diesem Verein dafür Abbitte.

Wien, am 10. März 1914.
Johann Vitra.

Postentwurf.
Ein Wagastmether in Brecon wünscht mit einem Kollegen zu tauschen. Gefällige Zuschriften unter „B. P.“ postlagernd in Bodelschütz bei Brecon.

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

Auf Raten
Violinen und sämtliche Musikinstrumente unter Garantie für vollen Preiswert bei Anton Schwertler in Gossgraben bei Graslitz, Böhmen.
Nichtpassendes zurück. Preisliste gratis.

500 Kronen!
sahle Zinsen, wenn Ihre Gähne-
augen, Wazzen, Hornhaut
Rin-Balsam in 3 Tagen nicht dünner-
los samt Wurzel entfernt. Preis
eines Ziegels mit Garantie
Nr. 1 — 3 Ziegel Kr. 2.50, 4
münd, Raftan (Kalla), Post-
fach 12715 (Ungarn).

Bronchialkatarrh, Asthma,

Lungenkatarrh, Kehlkopf-, Rachen-, Nasenkatarrh, Folgen von Influenza, Mandel- und Halsentzündungen

Wer an einer dieser Krankheiten leidet, versäume nicht, sich sofort über den bewährten Tancre's Inhalator zu informieren.

Zur Aufklärung!

Da, wie zahlreiche Zuschriften beweisen, ein in den Zeitungen geführter Konkurrenzkampf verwirrend auf das große Publikum gewirkt hat, so sei hier wahrheitsgemäß festgestellt, daß bei Inhalatoren die Anwendung eines Doppelzylinderapparates keine größere Heilwirkung hervorbringt, als diejenige eines einfachen.

Denkende Leute kaufen, was sich bewährt hat. Und in dieser Hinsicht gibt es keinen zweiten Apparat, der sich gleich dem

Original-Tancre-Inhalator

auf mehr als 12.000 Zeugnisse von Ärzten und Patienten berufen kann.

Keine Nachahmung hat auch nur annähernd solche Erfolge aufzuweisen.

Bronchialkatarrh nach 14 Tagen behoben.

Ich treue mich, Ihnen mitteilen zu können, daß ich mit Ihrem Apparat sehr zufrieden bin, denn schon nach 14 tägiger Inhalation ist mein Bronchialkatarrh völlig behoben. Die schleimlösende Wirkung Ihres Inhalators ist geradezu hervorragend und ist mir derselbe jetzt ein unentbehrliches Mittel geworden. Bei der jetzigen nassen Witterung tut mir derselbe außerordentlich gute Dienste.

Bei Halsleiden verblüffende Wirkung.

Ihren Inhalator habe ich heute gerade 3 Tage. Ich will nicht viele Worte machen, nur das will ich Ihnen sagen, daß die Wirkung bei meinem Halsleiden geradezu verblüffend ist. Ich verspüre keine

Schmerzen mehr, der Hals und die Nase sind rein. Ich habe ein solch angenehmes Empfinden im Hals, wie seit langen Jahren nicht. Wenn ich Ihnen nun sage, daß ich meinen Halskatarrh jetzt etwa 18 Jahre habe, dann werden Sie es kaum glauben, aber es ist so. Der kleine Apparat ist ein wahrer Segen für die Menschheit.

Bei Rachen- und Nasenkatarrh gute Erfolge.

Seit länger als 25 Jahren leide ich an starkem Rachen- und Nasenkatarrh, in den langen Jahren habe ich außer verordneter Medizin, alles mögliche an Tee und Tropfen gebraucht, aber ohne Erfolg, habe mehrere Kurabder gebraucht, ohne geheilt zu werden, auch die verschiedensten Hausinhalatoren habe ich benützt, alles umsonst. Was nun alle vorgenannten teuren Kuren in den langen Jahren nicht vermocht haben, haben Sie, hochverehrter Herr, mit Ihrem kleinen Inhalator-Apparat in einigen Monaten fast vollständig geheilt; trotz meiner 79 Jahre fühle ich mich sehr wohl. Der Husten und das Niesen im Halbe hat aufgehört, Auswurf nur sehr selten, schlafe die ganze Nacht durch und fühle mich neu belebt. Ich habe jetzt seit 14 Tagen nicht mehr inhaliert, merke aber bisher keinen Rückgang. Mögen Sie mit Ihrem unvergleichlichen Apparat noch viel Leidenden helfen, ich werde, wo ich kann, Sie bestens empfehlen.

Berlin N. Neue Hochstraße 43, I. Wilh. Schmidt.

Verklebung d. Luftwege, Verstopfung d. Nasengänge.

Endlich, nachdem ich den auf Bestellung an mich übersandten Inhalationsapparat gründlich ausprobierte, empfinde ich es als meine Pflicht, Ihnen, geehrter Herr, Dank zu sagen für den Erfolg, den ich mit Ihrem Apparat erzielt. Schon seit vielen Jahren litt ich unter konstanter Verstopfung der Luftwege, sowie vollständiger Verstopfung der Nasengänge. Das Atmen konnte nur mit

offenem Munde geschehen, was besonders bei Nacht überaus lästig war, und ich dadurch mir öfters Halsleiden zuzog. Seit Benutzung Ihres Apparates sind allmählich alle diese Leiden beseitigt und den ganzen Winter her war ich von jedem Katarrh frei, trotzdem ich nicht jeden Tag — eine Gleichgültigkeit meinerseits — inhalierte.

Die Firma Carl A. Tancre, Wiesbaden N. 24 verfertigt vollständig kostenlos außer einer beklebenden Broschüre auch ein Heftchen mit vielen weiteren Anmerkungen. Alle Briefe sind mit vollen Adressen veröffentlicht, jedoch zweifeln Sie noch einmal selbst über die gute Wirkung von Tancre's Inhalator informieren können. Die Schreiber der betreffenden Briefe werden im Interesse der guten Sache gerne Auskunft erteilen. Die aufklärenden Drucksachen werden an jeden Interessenten kostenfrei versandt nur durch die

Firma Carl A. Tancre, Wiesbaden N. 24

Firma Carl A. Tancre, Wiesbaden N. 24.

Ich wünsche genaue Aufklärung über Ihr neues Inhalationssystem. Es dürfen mir jedoch keine Kosten hieby durch entstehen.

Name u. Stand:

Wohnort:

Genaue Adresse:

Im offenen Briefumschlag mit 3 Heller frankieren.

Beste und realste Bezugsquelle! Billige



Bettfedern, Daunen

1 Kilo graue, geschlossene K 2⁰⁰, bessere K 2⁴⁰, halbweiße K 2⁸⁰, weiße K 4⁰⁰, bessere K 6⁰⁰, Gertschaffsische, schneeweiße K 8⁰⁰, hochprima K 9⁵⁰, Daunen, grau K 6⁰⁰, 7⁰⁰ und 8⁰⁰, 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weißen Manting; 1 Tuchent circa 180/120 cm groß, samt 2 Kopfkissen, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen grauen, bauchhaften Federn, K 18⁰⁰; Halbdunen K 20⁰⁰; Daunen K 24⁰⁰; Tuchent allein K 18⁰⁰, 14⁰⁰, 16⁰⁰ und 18⁰⁰; Kopfkissen allein K 8⁰⁰, 8⁵⁰ und 9⁰⁰; Tuchent, circa 180/140 cm groß, K 15⁰⁰, 18⁰⁰ und 20⁰⁰; Kopfkissen, circa 90/70 cm groß, K 4⁵⁰, 5⁰⁰ und 5⁵⁰; Unterbetts, circa 180/116 cm groß, K 13⁰⁰, 15⁰⁰ und 18⁰⁰; versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10⁰⁰ an franko.

Josef Blahut in Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald). Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Verborgene Geheimnisse d. Seelenmacht werden d. Welt erklärt

Ein Buch umsonst.

Haben Sie, lieber Leser, je darüber nachgedacht, warum manche Menschen so erfolgreich sind, warum alles, was sie berühren, sich in Geld zu verwandeln scheint, warum sie Reichtum, Stellung, Macht und Glück gewinnen, ohne sich auf ein besonderes Talent zu berufen? Solche Menschen umgeben sich mit Freundschaft, sind in ihren Kreisen geehrt und angehebt, sind in der guten Gesellschaft beliebt und erlangen Rang und Auszeichnung ohne besondere Bemühung. Ist Ihnen dies jemals aufgefallen? Wissen Sie woher das kommt? Nicht durch harte Arbeit, denn die Armen arbeiten schwerer als die Reichen, nicht durch hohe Geburt, denn viele unserer erfolgreichsten Männer sind von niedriger Herkunft, nicht durch Glück, denn mancher einst vom Glück Begünstigte scheidet in Armut und Verlassenheit. Wir wollen Ihnen sagen woher das kommt. Das Geheimnis des Erfolges im Leben ist Weisheit — die Fähigkeit, andere so denken zu machen, wie man selbst denkt, ihr Vertrauen und ihre Freundschaft zu gewinnen, sie sich hilfreich zu machen. Es gibt eine geheime Macht, durch welche man einen unüberwindlichen Geistes-Einfluss ausübt, alle Hindernisse überwindet und auf jeden einwirkt. Sie wird **Mentalismus** genannt. Sie ist die Grundlage des Erfolges in jedem Geschäft und in jedem Beruf. Sie verlagert nie.

Sie ist eine Gottesmacht und das gemeinsame Erbe sowohl des Armen wie des Reichen. Sie ist in der Tat das Wunder unseres Zeitalters. Bedenken Sie, was es heißt, solche Macht zu besitzen, wenn Sie wollen, zu überzeugen, ob Ihre Ware die beste am Markt sei, ob Ihre Dienstleistungen unübertrefflich sind, ob Sie das brauchen, was Sie zu verkaufen haben, ob Ihre Ansicht die richtige ist, das er tun soll, was Sie ihm raten, ob noch tausend andere derartige Dinge. Bedenken Sie, welche Vorteile solche Macht Ihnen geben würde. Wenn Sie

eine gutbesetzte Stellung erlangen möchten, eine Gehaltserhöhung wünschen, aber zu Ihrem gegenwärtigen Einkommen auf irgend eine Weise auszuweichen wollen, dann wird sich die Kenntnis d. **Mentalismus** als unentbehrlich erweisen. In tausenden von Fällen ist es der Wendepunkt im Leben von Leuten gewesen, welche der Verzweiflung nahe waren und denen die Zukunft hoffnungslos erschien.

Wir haben ein Buch veröffentlicht, betitelt: **„DER WEG ZUM ERFOLG“**, welches diese hervorragende Weisheit erklärt und auseinandersetzt, wie der Erfolg zu erzielen ist und von Hunderttausenden von Menschen in jedem Lande erzielt wird, und zwar durch Anwendung der Geheimnisse, die wir darbieten.

Wir veröffentlichen nur eine beschränkte Anzahl dieser Bücher: **„DER WEG ZUM ERFOLG“**. Wenn Sie größeren Erfolg erringen möchten als bisher, so senden Sie uns heute noch Ihren Namen und Adresse ein. Wir werden Ihnen dann ein solches Buch umsonst und portofrei zuschicken. Wir haben 220.000 Mitglieder, welche bereit sind, mit Ihnen zusammen zu wirken und Ihnen zu dem gewünschten Erfolge zu verhelfen. Schreiben Sie sofort, denn diese Gelegenheit dürfte Ihnen nicht wieder geboten werden. Wägen Sie Ihre Zufahrt an: **SEGNUS SUCCESS CLUB G. m. b. H., BERLIN SW 11 Fach. 1377 A.**

Mit jedem Tage

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

Kampfs Dasolin.

Bedienen Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hochfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Grund Ausbildung zum Monteur, Maschinenbau, Werkzeugmaschinenbau, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Formner u. Gießereimeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer und -Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektromechaniker, Elektroinstallateur, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekt und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hochfeld“ mit Probefragen werden auf Verlangen jedem kostenlos zugesandt.

Schallehn & Wollbrück
Wien XVII, Schwenderg. 59.

MÖBEL

Wien's beste u. billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte und langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage

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

Beste böhmisches Bezugsquelle! Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 50; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 5 K; 1 kg Daunen (flaum), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustflaum 12 K. Weiße Daunen von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Manting; 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, bauchhaften, flaumigen Bettfedern 16 K; Halbdunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 8 K, 8 K 50, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 18 K, 14 K, 12 K, 10 K, 8 K; Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K, 5 K 70; Unterbetts aus starkem, gestricheltem Grab, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K, 14 K, 16 K. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen. Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Billige böhmisches Bettfedern

5 Kilo: neue geschlossene K 9⁰⁰ bessere K 10⁰⁰, weißedunenweiche geschlossene K 12⁰⁰, K 14⁰⁰, K 16⁰⁰, K 18⁰⁰, K 20⁰⁰; schneeweiße daunenweiche geschlossene K 20⁰⁰, K 22⁰⁰, K 24⁰⁰, K 26⁰⁰, K 28⁰⁰, K 30⁰⁰; aus totem Bettinlett gefüllt, 1 Tuchent oder 1 Unterbett 150 cm lang, 116 cm breit, 140 cm breit K 18⁰⁰, K 15⁰⁰, K 12⁰⁰, K 9⁰⁰, 1 Kopfkissen 80 cm lang, 60 cm breit K 8⁰⁰, K 7⁰⁰ und K 4⁰⁰, 80 cm lang, 60 cm breit K 7⁰⁰ und K 6⁰⁰. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe 2-teilige Paar-Betten auf 1 Bett 4 K 27⁰⁰, bessere K 33⁰⁰. Versand franko per Nachnahme von K 10⁰⁰ an franko. Umtausch und Rücknahme gegen Vorzahlung gestattet. arthur Wollner, Lobes Nr. 170 bei Pilsen, Böhmen.

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18⁰⁰; Halbdunen K 20⁰⁰; Daunen K 24⁰⁰; Einzelne Tuchente K 10⁰⁰, 12⁰⁰, 14⁰⁰, 16⁰⁰; Einzelne Kopfkissen K 3⁰⁰, 3⁵⁰, 4⁰⁰; Tuchente 200x140 cm groß K 18⁰⁰, 16⁰⁰, 14⁰⁰, 12⁰⁰; Kopfkissen 90x70 cm groß K 4⁵⁰, 5⁰⁰, 5⁵⁰; Unterbetts aus bestem Bettgrad K 12⁰⁰ und K 15⁰⁰; versendet von K 10⁰⁰ an franko gegen Nachnahme oder Voranzahlung

Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald

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



Brüner Stoffe

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

Etzler & Dostal, Brünn
Schwedengasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

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

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Kropf

dicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch

Hollerbauer Kropfbalsam

Flasche 4 Kr., 3 Flaschen 10 Kr. Hollerbauer Versand durch die Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

Alle Männer

die infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls verflumen, die lichtvolle und aufklärende Schrift eines Nervenarztes über Ursachen, Folgen und Aussichten auf Heilung der Nervenkrankheit zu lesen, illustriert, neu bearbeitet. Zu beziehen für K 1⁵⁰ in Briefmarken von Dr. Eumlers Heilanstalt, Genf 881 (Schweiz).

Bei Alten, schmerzhaften Subleiden

offenen Füßen, eitanenden Wunden u. hat sich Apotheker Sell's Fuß-Salbe in Verbindung mit Gaze und Wundreinigungsmittel (Preis kompl. Kronen 3⁰⁰ inkl. Postfr.) bewährt. Weisens verschwinden Schmerzen sofort. Anerkennungsscheine laufen fortwährend ein. Sell's Fuß-Salbe, präpariert mit vier gold. Medaillen ist nicht nur allein zu beziehen durch die Sell'sche Apotheke, Osterhofen B 23 (Niederbayern), vor minderwertigen Nachahmungen wird gewarnt, man achte deshalb genau auf meine Firma.

Neu erschienen ist die für Eheleute des Arbeiterstandes empfehlenswerte Schrift:

Wie schütze ich mich vor starkem Familienzuwachs?

Auf gesunde Art. — In Deutschland sechsmal beschlagnahmt. — Zu beziehen durch die

Wiener Volksbuchhandlung IGHAZ BRAND & Co., VI/1, Gumpendorferstr. 18

Preis 60 Heller oder gegen Einzahlung von 70 Hellern in Briefmarken portofrei ins Haus. In geschlossenem Brief 80 Heller.

Pro Paar 8 K u. 10 K



Kommisschuh

Gefällig gefärbt!

50.000 Paar Kommisschuhe

welche mir wegen zu später Lieferung zurückgeblieben und die für die schwersten Strapazen geeignet sind, habe ich mich entschlossen, zum Selbstkostenpreise von 8 Kr. per Paar zu verkaufen. Die Schuhe sind aus bestem Rohleder, mit hart genähter Ledersohle, Abfüße mit Gilet besetzt und abgeriebenen. Diese Schuhe sind besonders für die Alpenländer empfehlenswert. Bei Bestellung genügt Centimetermaß oder Nummerangabe. Umtausch gestattet. Versand per Nachnahme durch das Schuhvertriebshaus Franz Humann, Wien, 2. Bezirk, Altesgasse 3/24, F. T. handelsbzer. protokollierte Firma.

wird nach meinem Verfahren durch kinderleichte Selbstbereitung auf das vollkommene nachgebildet. Hervorragende Anektendogen! Selbstkosten ca. nur 35 h pro 1/2 Kilo. Verlangen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Porto netto 1/2 kg gratis.

Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant
Bodenbach a. E. 182 h

OLLA-GUMMI

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

Neuheit für Herren

dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

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

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

Beste böhmisches Bezugsquelle! Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 50; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 5 K; 1 kg Daunen (flaum), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustflaum 12 K. Weiße Daunen von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Manting; 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, bauchhaften, flaumigen Bettfedern 16 K; Halbdunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 8 K, 8 K 50, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 18 K, 14 K, 12 K, 10 K, 8 K; Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K, 5 K 70; Unterbetts aus starkem, gestricheltem Grab, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K, 14 K, 16 K. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück.

Billige Bettfedern und Daunen

1 Kilo graue geschlossene K 2⁰⁰, bessere K 2⁴⁰, halbweiße prima K 2⁸⁰, weiße K 4⁰⁰, prima daunenweiche K 6⁰⁰, hochprima K 7⁰⁰, 8⁰⁰ und 9⁰⁰. Daunen, grau K 6⁰⁰, 7⁰⁰, weiße prima K 10⁰⁰, Brustflaum K 12⁰⁰, von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18⁰⁰; Halbdunen K 20⁰⁰; Daunen K 24⁰⁰; Einzelne Tuchente K 10⁰⁰, 12⁰⁰, 14⁰⁰, 16⁰⁰; Einzelne Kopfkissen K 3⁰⁰, 3⁵⁰, 4⁰⁰; Tuchente 200x140 cm groß K 18⁰⁰, 16⁰⁰, 14⁰⁰, 12⁰⁰; Kopfkissen 90x70 cm groß K 4⁵⁰, 5⁰⁰, 5⁵⁰; Unterbetts aus bestem Bettgrad K 12⁰⁰ und K 15⁰⁰; versendet von K 10⁰⁰ an franko gegen Nachnahme oder Voranzahlung

Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald

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

Bienen-Honig

wird nach meinem Verfahren durch kinderleichte Selbstbereitung auf das vollkommene nachgebildet. Hervorragende Anektendogen! Selbstkosten ca. nur 35 h pro 1/2 Kilo. Verlangen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Porto netto 1/2 kg gratis.

Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant
Bodenbach a. E. 182 h

KROPF

(Sathals, Blähals, Drüsenanschwellungen) beseitigt man in ganz kurzer Zeit durch

Dr. Reinhardt's Kropfbalsam

Preis 4 Kr., 3 Flaschen 10 Kr. Alleinversand zollfr. Hans Kummer, chem. Laboratorium, Burghausen A 9 (Oberbayern.)