

Wahlspruch:
Was wir begehrn von der Zukunft herren:
Dass Brot und Arbeit uns erfüllt stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Freizeit nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.



Telephon Nr. 2325.

Der

Schedlonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

finden jeden Tag mit Ausnahme der Sonntags und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einfältige Millimeterseite oder deren Raum 14 Heller.
Bei Jahresabzug Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich	• • • • •	Kr. 288
Ganzjährlich	• • • • •	576
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.		

Erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 25

Wien, den 1. September 1912.

20. Jahrg.

Das Dokument von Stockerau.

Der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ als Kostgänger der Unternehmer.

Von deutscher Reinheit, deutscher Sitte und unveränderbarer germanischer Treue hört man sie singen und sagen. Und ein Lump, dem völkische Tugenden und völkische Hochziele fremd sind, ist jeder Mann, der nicht die Gloriele für echt findet, den die nationalen Führer sich und ihren treudeutschen Männern mit unausgesetzter Geschäftigkeit um die Hämpter wenden.

Wie die deutsche Reinheit und die unveränderbare Treue den eigenen völkischen Genossen gegenüber in Wahrheit beschaffen ist, dafür bot eine Gerichtsverhandlung, die sich dieser Tage vor dem Bezirksgericht in Stockerau abspielte, wieder einmal hinreichend Gelegenheit, klar davon überzeugt zu werden. Die an sich recht belanglose Prozesssache, um die es sich handelte, bildete eine Ehrenbeleidigungsslage, die der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ gegen unseren Genossen Engelmann deshalb angestrengt hatte, weil dieser behauptet hatte, daß die Sammliste, mit der für den „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ Gelder gesammelt worden seien, spurlos verschwunden sei. Bei der über diese Sache stattgefundenen Verhandlung führte nun der Vertreter des Reichsbundes einen Gegenbeweis in der Richtung, daß er die Subscriptionsliste, um die es sich handelte, vorlegte. Damit hat der reichsbündlerische Anwalt für seinen Mandanten zwar den Prozeß insoferne gewonnen, als wirklich bewiesen wurde, daß die Liste, mit der für den Reichsbund gesammelt wurde, existiert, und daß sie wirklich auch im Gerichtssaal vorgelegt werden konnte. Das ist ein strafprozessualer Erfolg, den herbeizuwünschen der Reichsbund wahrlich keine Ursache hatte. Denn was damit bewiesen wurde, ist für uns weit wertvoller, als wenn wirklich die Liste verschwunden wäre. Festgestellt ist nämlich durch die Einsichtnahme in diese Liste geworden, daß für den „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ unter den Geschäftsinhabern und Fabrikanten von Stockerau Gelder gesammelt wurden und daß die Gründung einer Ortsgruppe dieser seltsamen „Eisenbahnerorganisation“ mit dem Gelde der Unternehmer betrieben worden ist. Unter den Geldgebern befinden sich nämlich die Herren: Weinert, Seifenfabrikant, Steffzy, Rosamentriezerzeugung, Helmert, Schnittwarenhandlung, Schwerer, Essigfabrik und Kaufmann u. s. w.

Man wird also dem reichsbündlerischen Anwalt Dank sagen müssen, daß er in der Lage war, zu beweisen, daß die Subscriptionsliste vorhanden und keine bloße Fiktion war. Der Beweis, daß auch der „Reichsbund“ nach dem Muster aller anderen deutschgelben Arbeiterorganisationen bei den deutschen Unternehmern und Fabrikanten für seine Zwecke schnorren geht, ist also lückenlos gelungen. Wir legen also das Dokument von Stockerau zu den übrigen, mit denen die Schändsäule für die „Reinheit deutscher Sitten“ aufgerichtet werden soll. Vor ein paar Tagen erst hat der „Deutsche Eisenbahner“ in einem Leitartikel scharf gegen die „Arbeitgeberzeitung“ polemisiert, weil diese in der dem Scharfmacherorgan eigen Art gegen die Fahrtbegünstigungen der Eisenbahner gehetzt hatte. Wer aber sind die Leute, die hinter der „Arbeitgeberzeitung“ stehen und in deren Interesse und über deren Auftrag unausgesetzt Hebsartikel gegen die Eisenbahner geschrieben werden? Natürlich die Unternehmer, die großen Händler und Geschäftsleute, die den Eisenbahnen jeden Erfolg und jedes Recht neiden, weil sie meinen, daß die mit den Steuergeldern gedeckte Passibilität der Staatsbahnen durch die Forderungen der nimmermatten

Bahnbediensteten verursacht wurde und weil sie fürchten, daß jede Begünstigung, die die Eisenbahnen ihrem Personal gewähren, ein Ansporn auch für die Arbeiter und Angestellten der Privatindustrie sind und schließlich auch diesen gewährt werden müsse. Wir haben diese Argumente vernommen und die Feldzugskampagne gesehen, die diese Herren in ihren Handels- und Gewerbezimmern aufführten, als die österreichischen Eisenbahner in ihren schweren Lohnkämpfen standen. Aber die selben Leute sind die Geldgeber und die wohlmeinenden Gönner des Reichsbundes, sie sind die Nährväter, mit deren Geld die Ortsgruppen dieser wunderbaren Organisation aufgepäppelt werden!

Im Zusammenhang mit dieser recht erbaulichen Geschichte muß auch die Episode gewürdigt werden, die vor ein paar Tagen die „Arbeiter-Zeitung“ von Herrn Ferdinand Ertl erzählte. Wie erinnerlich, ist die deutsche „Arbeiterpartei“ bei den Gablonzer Nachwahl im September 1910 mit grossem Geschrei zum erstenmal selbstständig in den Wahlkampf gezogen, und mit ihrer angeblichen Unabhängigkeit von den bürgerlichen Parteien lockte sie manchen Arbeiter an. Als es dann gelungen war, den sozialdemokratischen Kandidaten in die Stichwahl zu drängen, verrieten die Führer der Deutschgelben sofort den von ihnen angeblich so hochgehaltenen Klassenstandpunkt und trieben ihre Anhänger für den Agrarier Glöckner zur Wahlurne. Zur Ehre der mißleiteten Anhänger der deutschen „Arbeiterpartei“ muß aber gesagt werden, daß sie sich diesen schmälichen Umfall nicht ohneweiters gefallen ließen und daß die Opposition dagegen ihre Wellen bis in die Hauptparteileitung der deutschen „Arbeiterpartei“ warrte. Herr Ferdinand Ertl, der das schmähliche Kompromiß gemeinsam mit Knirsch abgeschlossen hatte, mußte sich vor der Parteileitung rechtfertigen. Er tat das in einem an den Wollzugsausschuß der deutschen „Arbeiterpartei“ gerichteten Brief, in dem er selbst zugestehet, daß sich die Stellungnahme bei der Gablonzer Wahl „mehr nach der nationalen als nach der sozialpolitischen Seite“ richte. Er legt dann insbesonders Wert darauf, festzustellen, daß die Wahlhilfe für Glöckner schon deshalb geleistet werden müsse, weil sie bar bezahlt werde. „Das ist immerhin ein Umstand“, schreibt der Wackere, „der in die Wagschale fällt, da unsere Verhältnisse denn doch weit über das Maß hinausgegangen sind, das uns vorschwebte.“ Herr Ertl als Wegmacher für den Agrarier ist übrigens derselbe Ertl, der im Jahre 1909 in seiner Broschüre „Über die Hürden“ gegen die selbststüchtige Politik der Agrarier wie folgt schrieb:

Die deutschen Agrarier würden vor Entrüstung ausschreien, wenn man ihnen allen vorhielte, daß sie zum Schaden des deutschen Volkes ihre Standeswünsche durchzusetzen suchen. Es fällt aber ihrer Klasse nicht ein, soviel Rücksicht auf das Wohl des ganzen Volkes zu nehmen, um beachten zu können, daß die Deutschen als das die Industrie beherrschende Volk Österreichs, als Besitzerin der grössten wirtschaftlichen Unternehmungen, in erster Linie eine Industrieförderung brauchen. Diese verlangt außer einer guten Handelspolitik, die den Export mit ermöglichen hilft, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, welche als eine der wesentlichsten Voraussetzungen ganz gewiß billige Produktionskosten nennt. Und diese können nur dann niedrig sein, wenn sowohl die Arbeitskraft der Erzeugung als auch des Umsatzes billig ist. Die Arbeitskräfte können aber nicht billig sein, wenn das Leben teuer kommt.

Niedrige Preise der Lebensbedürfnisse also heißt das Universalmittel, das unserer Industrie in die Höhe hilft. Und wenn uns die agrarischen Vereinigungen einwenden wollen, daß dann die Staatsbürger, die sie vertreten, zugrunde gehen müssten, holen wir uns die Antwort nicht bei den Agrarier, wie sich die Großgrundbesitzer nennen, sondern bei den Bauern, Konsumenten, wie wir es sind, und bei den Gewerbetreibenden.

den, die billige Lebensmittel genau so notwendig brauchen wie die Arbeiter.

Aber kaum ein Jahr später, empfahl Herr Ertl seinen Leuten, den Agrarier zu wählen, „weil der Umstand in die Wagschale fiel“, daß die Deutschbürgerlichen und damit auch die Agrarier die Wahlkosten für die gelbe Arbeiterpartei bezahlt hatten. Prüft man diese Tatsachen, die in einem Pfehl von Verrat und Gesinnungslosigkeit blitzen lassen, dann wird es freilich begreiflich, warum die Presse der Unternehmer heute, wo die deutschgelbe Arbeiterpartei in ihren Blättern aufmucken möchte, im Herrenton darauf hinweist, daß sie ja nur von der Gnade und dem Gelde der Deutschbürgerlichen lebt. Schärfer kann wahrlich niemals aufgezeigt werden, daß die nationalen Arbeiterorganisationen nur zu dem einzigen Zweck gegründet wurden, damit sie im Interesse der Unternehmer der sozialdemokratischen Bewegung den Wind aus den Segeln nehmen. Dass es noch Arbeiter gibt, die sich von dieser Ausharbeiterorganisation poppen lassen, ist ein Kulturbild aus dem dunkelsten Österreich!

Die Konsumentenorganisation und ihre Bedeutung für die Arbeiterschaft *).

II.

In unserem ersten Artikel haben wir die Ursachen der Lebensmittelsteuerung mit ihren Begleitercheinungen und Rückwirkungen auf die arbeitende Bevölkerung besprochen und die drei Mittel angegeben, die zusammengekommen bestimmt sind, unserem ganzen Wirtschaftssystem, insbesondere unserer Boll- und Handelsgesetzgebung eine andere, dem allgemeinen Interesse entsprechende Signatur aufzudrücken.

Mit diesem Aufsatz wollen wir uns, soweit es in einem Artikel möglich und für unsere Zwecke notwendig ist, mit dem besonderen Schutzmittel, der Konsumentenorganisation befassen und aufzeigen, welche Aufgaben den Konsumentvereinen und Produktivgenossenschaften in unserer Gesellschaftsordnung zufallen und welchen Nutzen sie der arbeitenden Bevölkerung bringen. Um mancherlei Vorurteile zu zerstreuen und anderseits überschwengliche Hoffnungen auf das richtige Maß zu reduzieren, ist es notwendig, mit einigen Worten auf die geschichtliche Entwicklung der Konsumentenorganisation, oder wie sie von ihrem Begründer, dem deutschen Professor Schulze-Delitzsch, als „Selbsthilfe“ bezeichnet wurde, einzugehen.

Wie bekannt, führte Nassau gegen den Schulze-Delitzschianismus einen heftigen Kampf. Vor ungefähr 40 Jahren, als sich in Österreich die Arbeiter ihrer Lage bewußt wurden und kräftig zur Abwehr rüsteten, da trat auch bei uns ein Schüler Schulze-Delitzschs, der Altliberale Max Menger, der in Wort und Schrift den Arbeitern die Konsumentvereine als einziges Abwehrmittel gegen die Auswüchse des Kapitalismus anempfohl.

Den Konsumentvereinungen der Arbeiter sollte nach der Absicht Max Mengers die Aufgabe zufallen, die Klassengegenseite zu mildern, die Arbeiter von den treibenden Kräften des Kapitalismus abzulenken und zu beschwichtigen. Die sogenannte „Selbsthilfe“ sollte an Stelle der Gewerkschaftsorganisationen treten und alleiniger Selbstzweck sein. Die Regierung und die Bourgeoisie unterstützten diese Idee und schufen das Genossenschaftsgesetz vom Jahre 1873. Dieses Gesetz sollte den Konsumentenorganisationen einen Rahmen für ihre Tätigkeit geben und einen Rechtsboden für sie schaffen. Im allgemeinen war es tol-

*) Siehe Nr. 24 des „Eisenbahner“.

rant gehalten. Die Arbeiterschaft, die sehr bald die unüblichen Absichten der Regierung und ihrer Verbündeten durchschaut, wendete sich entschieden gegen die Idee Max Mengers. Sie war sich bewußt, daß zuerst der geistige Druck von ihrer Klasse beseitigt werden müsse, bevor daran gedacht werden könne, die wirtschaftliche Lage zu heben. Die Konsumentenorganisation als Selbstzweck war ein Beschwichtigungsmittel, ein Encyclopaedia für die aufstrebende Klasse der Arbeiter, und sie gründeten und propagierten daher gewerkschaftliche und politische Organisationen, deren Hauptaufgabe die politische Aufklärung und die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage war. Mittels dieser Organisationen schufen sich die Arbeiter die heutigen Arbeiterversicherungen, den Arbeiterschutz und die Arbeiterfürsorge. Nach einer fast 40jährigen segensreichen Tätigkeit, die schrittweise mit Blut und Kerker erkämpft worden ist, sah die organisierte Arbeiterschaft ein, daß sie zur Hebung ihrer Klassenlage sich noch einer dritten Waffe, der Genossenschaften bedienen müsse. Diese Idee war nun kein Zufallsprodukt mehr, sondern wurde aus den wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen geboren und da die beiden Organisationen bereits alle Vorbereitungen zu einer gefundenen Entwicklung geschaffen hatten, so war sie auch lebensfähig und existenzberechtigt. Der Parteitag von Brünn im Jahre 1899 und der VI. Gewerkschaftskongress vom Jahre 1910 als oberste Instanz unseres Parteilebens haben nach eingehender Untersuchung beschlossen, die organisierte Arbeiterschaft sei aufzufordern, sich in Konsumentenvereinigungen zu organisieren.

Bon nun an wurde die Genossenschaftsbewegung ein Mittel im Klassenkampf, das den ausgesprochenen Zweck hat, die Arbeiterschaft kampffähiger zu machen, ihrer in schwerem Kampfe errungenen Lohnkrone eine größere Kaufkraft, einen höheren Kaufwert zu geben. Dadurch, daß die neue Form der Konsumentenorganisation auch eine überlebte und veraltete Form des Warenbetriebes und zum Teil auch der Produktion zu beseitigen bestimmt ist, führt sie auch einen Kampf gegen das veraltete Wirtschaftssystem und gegen die Träger der Reaktion.

Die Genossenschaften sollen mustergültige Betriebe schaffen, in denen den Arbeitern das gebotene werden soll, was ihnen in sozialpolitischer Hinsicht in den privatkapitalistischen Betrieben vorenthalten wird und sie sollen dadurch aneifernd auf die ganze Gewerkschaftsbewegung einwirken. Da sie außerdem bei verschiedenen wirtschaftlichen Kämpfen, bei Streiks, wie bei Aussperrungen und dergleichen, wichtige Stützpunkte abgeben, so greifen sie ergänzend und belebend in die gewerkschaftliche Bewegung ein. Sie wirken also politisch, indem sie die Träger des reaktionären Systems bekämpfen, sozialpolitisch durch mustergültige Betriebe und gewerkschaftlich durch Unterstützung der Arbeiter bei wichtigen Lohnkämpfen und Aussperrungen. Wie sehr die Genossenschaften in den letzten Jahren segensreich für die Arbeiterschaft gewirkt haben, das zeigt die wahnsinige Wut, der glühende Hass, womit die Arbeiterfeinde die Arbeitergenossenschaften verfolgen, das zeigt auch die Tat-

sache, daß die Regierung ein neues Gesetz zur Knebelung gegen die Arbeiter-Konsumentvereine im Parlament eingebracht hat. Es zeigt aber auch, daß während der Leiterungskampagne, die unsere Genossen innerhalb und außerhalb des Parlaments zur Bekämpfung des Lebensmittelwunders führten, kein Wort der Anerkennung für die Konsumentvereine von auch nur einem Vertreter des Bürgertums oder der Regierung gesprochen wäre, geschweige denn, daß sie einer Förderung der Konsumentvereine das Wort gesprochen hätten. Im Gegenteil: alle unsere bürgerlichen Politiker, insbesondere die Christlichsozialen und die Nationalverbänder, versuchten bei jeder Gelegenheit den Konsumentenvereinen den alten, gesicherten Rechtsboden zu entziehen, sie der Willkür der Verwaltungsbehörden auszuliefern, ihre Tätigkeit zu lähmeln und ihre Entwicklung zu hemmen.

Die Gründungen von Genossenschaften sollen nach dem neuen Gesetz erschwert und verhindert, die bestehenden gemartert und gequält werden. Denn in Österreich ist noch immer politisch die Reaktion und wirtschaftlich der Krämergeist Trumpf. Bei politischen Wahlen wird der Kampf gegen die Konsumentenorganisation der Arbeiter zum alleinigen Programm der bürgerlichen Kandidaten, das sie auch restlos im Parlament verfechten. Das Bürgertum hat zwei Grundsätze, an denen es wie an einer göttlichen Offenbarung festhält. Den Arbeiter in der Fabrik und Werkstätte bei geringem Lohn auszuschinden und ihn als Konsumenten zu bevölkern. Das sind für das Bürgertum zwei Grundgesetze, zwei Lebensregeln und wer sich denen entgegenstellt, dem wird der Kampf bis zur völligen Vernichtung erklärt. So will es der Profit in der kapitalistischen Welt. Dass sich an diesem Kampf auch die Verwaltungsbehörden beteiligen, ist eine selbstverständliche Sache.

Die Regierung ist der Geschäftsführer des Bürgertums, der ihre Geschäfte gegen das unaufhörliche Vorwärtsdringen des Sozialismus zu verteidigen und zu besorgen hat.

Es gibt heute allerdings noch manche Genossen, die meinen, daß der Verelendung der Volksmassen nur durch den Ausbau der Gewerkschaften, durch eine systematische Lohnpolitik allein ein Gegengewicht geschaffen werden kann. Das unterliegt keinem Zweifel, aber auf der anderen Seite holt der Kapitalismus baldigst das auf dem Warenmarkt ein, was er auf dem Arbeitsmarkt scheinbar verloren hat. Durch eine wahnwitzige Preissteigerung, durch die vollständige Kartellierung und Vertrüfung des Lebensmittelmarktes sticht er den Arbeitern die erhöhten Löhne hinterlüft weg. Die Verelendung im Wege des Konsums ist es, was der Arbeiterschaft bevorsteht. Diese muß die Arbeiterschaft mit derselben Fähigkeit, Energie und Geschlossenheit genossenschaftlich abwehren, wie sie seinerzeit durch die Gewerkschaften dem Lohndruck der Unternehmer begegnet ist und das allgemeine und direkte Wahlrecht erkämpft hat. Mit anderen Worten: ein guter Gewerkschafter muß auch ein guter Genossenschafter sein. Die Genossenschaft ist der Ort, wo seine Lohnsumme erst richtig bewertet wird. Sie soll ihn vom Mund

raub schützen, so wie die Gewerkschaft ihn vom Lohnraub schützen muß. Der Arbeiter lebt wirklich nur von der Hand in den Mund. Andere Lebensgenüsse als die, die spärlich durch den Mund fließen, sind ihm zumeist verwehrt.

Die Konsumentenorganisation wurde leider bei den Eisenbahnhern als Aschenbrödel behandelt und es ist daher auch leicht zu erklären, weshalb ihre gewerkschaftlichen Errungenschaften nicht nachhaltiger zum Ausdruck kamen. Diese Vernachlässigung hat für jeden einzelnen großen Schaden gebracht. Die Genossenschaftsidee muß daher auch bei uns zum Mittelpunkt unserer Gewerkschaftsbemühungen gemacht werden, der wir ebenso unsere Kraft und Energie weihen müssen, wie den politischen und gewerkschaftlichen Hauptfragen. Der Organisation der Hände muß die Organisation des Mundes, der Ernährung, des täglichen Haushaltes vorausgehen. Produktion und Konsum, Werkstatt und Haushalt, müssen in gleichem Maße kultiviert werden, wenn unsere Kämpfe einen ganzen Erfolg haben sollen. Wir müssen daher in diesem Herbst darangehen, die Eisenbahner für diese Idee zu gewinnen. Wir müssen die Erkenntnis der Konsumentenorganisation in den Köpfen der Eisenbahner zu verankern suchen und die Gehirne dafür erleuchten und begeistern.

Seht doch, wie die kapitalistischen Produzenten und die kapitalistischen Händler sich immer mehr über das ganze Staatsgebiet zusammenfügen, wie die Staatsgewalt diese Organisation auf jede Weise fördert und aus Steuergeldern subventioniert und wie sie vereint im blinden Hass gegen unsere Genossenschaften losstoßen, um sie zu knebeln und unmöglich zu machen. Wenn sich in einer solchen Zeit nicht die Konsumenten aufraffen und den Kartellen und Ringen Widerstand entgegenstellen, so hieße es, die Ohnmacht der Männer mitzufunktionieren und der Verelendung des Proletariats vorzuhelfen. Wir müssen den noch fernstehenden begreiflich machen, daß die Konsumenten eine Wurzel der Kraft unserer ganzen Arbeiterbewegung ist, ein Schutzmantel, hinter dem die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter die Kaufkraft ihrer Löhne verteidigen müssen.

Der genossenschaftliche Gemeingeist und die Solidarität muß so wie bei den Gewerkschaften gepflegt werden, wenn wir erfolgreich und ganze Arbeit für die Eisenbahner leisten wollen. Es ist unsere Pflicht, dem geeinten Feinde eine genossenschaftliche Front entgegenzustellen. Es ist kein Geheimnis, daß der Genossenschafter einmal der Vorkämpfer der ganzen Arbeiterklasse sein wird. Jeder muß dabei sein, jeder muß auch Hand anlegen, damit das jüngste Werk der Arbeiterschaft zu ihrem Segen gedehe.

In dem nächsten Artikel wollen wir die Lebensmittelmagazine, die unsere Konsumentenorganisation darstellen sollen, besprechen.

R. M.

Feuilleton.

Ein Gedenktag.

Am 31. August 1. J. jährt sich zum 48. Male der Todestag von Ferdinand Lassalle, einem der größten Vorkämpfer des durch die kapitalistische Wirtschaftsordnung hervorgerufenen modernen Proletariats. Trotz der 48 Jahre, die uns vom 31. August 1864 trennen, an welchem Tage Ferdinand Lassalle einer im Duell empfangenen Wunde erlag, sind seine Agitationsgeschäfte auch heute noch die besten und klarsten von allen, die seitdem geschrieben worden sind. Die älteren Arbeiter, soweit sie theoretisch in die sozialdemokratische Gedankenwelt eingedrungen sind, haben sich ihre Kenntnisse zuerst bei Lassalle geholt. Das große Genie Lassalles kommt gerade in diesen für die Masse der Arbeiter in aller Eile, in der Aufrangung der Agitation verfaßten Schriften zum Vorschein.

Lassalle begann seine bahnbrechende Agitation mit einem Vortrag, den er in einem Berliner Arbeiterverein hielt und den wir unter dem Titel "Arbeiterprogramm" kennen. In dieser Rede verbreitet sich Lassalle über den besonderen Zusammenhang der gegenwärtigen Geschichtsperiode mit der Idee des Arbeiterstandes. Es ist das eine groß angelegte, tief durchdringende und glänzend durchgeföhrte Rede über die Idee des Sozialismus. Es ist seitdem keine zweite Rede von gleicher Tiefe und gleichem Gedankenreichtum gehalten worden. Es wird da der Unterschied zwischen der "sittlichen Idee" der seither zur Herrschaft gelangten Stände und Klassen, insbesondere der Bourgeoisie und der "sittlichen Idee des Arbeiterstandes" dargelegt.

Wenn die Adelsidee, sagte Lassalle in dieser Rede, die Gestaltung des Individuums an eine bestimmte natürliche Abstammung und gesellschaftliche Stellung band, so ist die sittliche Idee der Bourgeoisie die, daß jede solche Beschränkung ein Unrecht sei, das Individuum vielmehr gelten müsse rein als solches und ihm nichts anderes, als die ungehinderte Selbstbestätigung seiner Kräfte zu garantieren sei. Waren wir alle von Natur gleich stark, gleich geschickt, gleich gebildet, gleich rein, so würde diese Idee eine ausreichende sein. Da wir das aber nicht sind und nicht sein können, so ist diese Idee nicht ausreichend, und führt deshalb in ihren Konsequenzen zu einer tiefsen Unbilligkeit und argen Ungerechtigkeit — dazu, daß der Stärkere, Scheitere, Reichere, den Schwächeren ausbeutet und unterdrückt. Die sittliche Idee des Arbeiterstandes ist daher die, daß die ungehinderte, freie Bestätigung der individuellen Kräfte durch das Individuum noch nicht ausreicht, sondern daß zu ihr

in einem sittlich geordneten Gemeinwesen noch hinzutreten muß: die Solidarität der Interessen, die Gemeinsamkeit und Gegenseitigkeit in der Entwicklung. Darnach ist der Zweck des Staates, beziehungsweise aller gesellschaftlichen Organisation der: durch Vereinigung die einzelnen in den Stand zu setzen, eine solche Strafe des Daseins zu erreichen, die sie als einzelne niemals erlangen könnten, mit anderen Worten: die menschliche Bestimmung, das heißt alle Kultur, deren das Menschengefühl fähig ist, zum wirklichen Dasein herauszuringen und zu gestalten, die Erziehung und Entwicklung des Menschen-Geschlechtes zur Freiheit zu vollbringen.

Prophetischen Blicks verkündete Lassalle: Diese mit Bewußtsein erfahrene sittliche Idee des Arbeiterstandes werde die herrschende Idee der Gesellschaft werden; denn die "Sache der Arbeiter ist die Sache der gesamten Menschheit". Diese Idee zur Verwirklichung zu bringen, sei die "glorreiche Arbeit der Geschichte".

In derselben Rede rief er den Arbeitern zu: "Die hohe weltgeschichtliche Ehre dieser Bestimmung muß alle Ihre Gedanken in Anspruch nehmen. Es ziehen Ihnen nicht mehr die Fäster der Unterdrückten, noch die müßige Verstreitung der Gedankenlosen, noch selbst der harmlose Leichtsinn des Unbedeutenden, Sie sind der Held, auf dem die Kirche der Gegenwart gebaut wird."

Die Rede machte auf die Zuhörer den tiefsten Eindruck und wesentlich diese Rede Lassalles ist es, die den Anlaß gab zur Gründung des Allgemeinen deutschen Arbeitervereines; sie gab aber auch dem Berliner Staatsanwalt Anlaß, Lassalle wegen "Aufreizung der bestohlenen Klassen gegen die Besitzenden" anzuladen und vor das Gericht zu zitieren. Die Verteidigungsrede Lassalles gegen diese Anklage ist ein Meisterstück der Veredsamkeit und der Geistesstärke; sie ist im Druck erschienen unter dem Titel: "Die Wissenschaft und die Arbeiter". Der arme Staatsanwalt Schelling hieß er, war auf eine solche Rede nicht gefaßt, auf eine Rede, die ihm moralisch geradezu vernichtete. Lassalle bewegte sich auf einer Höhe der Geschichtskenntnis und der Logik, daß ihm weder der Staatsanwalt, noch das Gericht dorthin folgen konnten. Trotzdem, oder besser gesagt, eben darum wurde Lassalle zu vier Monaten Gefängnis verurteilt. Die Berufung an die höhere Instanz gab Lassalle Gelegenheit, eine zweite Verteidigungsrede, seine berühmte Rede über "die indirekte Steuer und die Lage der arbeitenden Klasse" zu halten. Diese zweite Rede war eine Riesenleistung an Gedankenarbeit, und man kann ohne Übertreibung sagen, es ist bis jetzt die beste, größte und tiefste Rede, die jemals über diesen Ge-

genstand gehalten worden ist. Wer über die Rolle der indirekten Steuern in der bürgerlichen Gesellschaft sich informieren will, wer wissen will, welche Stellung die Wissenschaft seit 200 Jahren einnimmt, der lese diese Rede Lassalles. Sie ist von derart zwingender Überzeugung, daß selbst das Berliner Gericht nichts anderes tun konnte, als das erste Urteil aufzuheben und den Angeklagten bloß zu 100 Taler Geldstrafe zu verurteilen. Vielleicht wäre Lassalle ganz freigesprochen worden, wenn damit nicht die Freigabe der konfessionierten Reden verbunden gewesen wäre. Das fürchte man am meisten und darum mußte eine Strafe verhängt werden, wenn auch nur eine Geldstrafe, von der man wußte, daß sie Lassalle bei seinen Vermögensverhältnissen nicht hart treffen könnte.

Auf die anderen Reden Lassalles hier einzugehen, verbietet uns der so knapp bemessene Raum dieses Blattes; nur erwähnen wollen wir einige davon. Da ist zuerst das "Offene Antwortschreiben an das Zentralomitee in Leipzig zur Berufung eines allgemeinen deutschen Arbeiterkongresses". In dieser Rede hat Lassalle den Arbeitern den Weg vorgezeichnet, den sie praktisch zu gehen haben, um aus dem heutigen Zustand, der den Arbeiter zur Ware entmenscht, sich zu befreien. Das Offene Antwortschreiben ist ein klassisches Zeugnis für die große Lassallesche Agitationskraft. Hier prägte er das geflügelte Wort vom "ehernen Lohngejey", dem die Arbeiterklasse mit ihrer ganzen Existenz unterworfen ist.

Sodann kommt seine Rede in Frankfurt a. M., die unter dem Titel "Arbeiterlesebuch" bekannt ist, eine groß angelegte Rede über Sozialismus und seine praktische Durchführung. Eine Meisterleistung ist auch seine Aufführung vor den Kölner Geschworenen, die eine vernichtende Anklage gegen die preußische Regierung und die Gegenrevolution vom Jahre 1848 war. Zu erwähnen ist auch seine große Festrede über die Philosophie Fichtes, in welcher der Zuhörer in die deutsche Philosophie überhaupt eingeführt wird. Von seinen größeren wissenschaftlichen Werken wollen wir hier abschließen.

Wir sind als Arbeiter Ferdinand Lassalle zu größtem Dank verpflichtet, unsere Organisationsaktivität wie unsere Agitation bauen sich auf den Grundsätzen, die Ferdinand Lassalle uns gelehrt hat. In der kurzen Zeit von kaum zwei Jahren leistete er eine Agitationarbeit, zu der andere Jahrzehnte beurstellt hätten. Gleich einem leuchtenden Meteor erhelle der Feuergeist Lassalles den Horizont der deutschen Arbeiterklasse, die von da ab an der Spitze des Westproletariats voranschreitet zur endlichen Befreiung und humaner Gestaltung der arbeitenden Menschheit.

Das Recht auf Erholung.

Für die Rüstduldigkeit unserer sozialen Verhältnisse ist nichts bezeichnender, als daß ernsthafte Kämpfe noch durchgeföhrt werden müssen, um für hungernde und darbende Proletarier das unbedingte „Recht auf Arbeit“ zu erwirken. Von einem Recht auf Erholung und Lebensgenuss für Proletarier ist dagegen herzlich wenig die Rede. In einer Gesellschaft, die keine Klassenunterschiede mehr kennt, weil sie jedwede Ausbeutungsmöglichkeit beseitigt hat, wird dagegen von einem „Recht auf Arbeit“ überhaupt nicht mehr die Rede sein; denn das ist dann etwas Selbstverständliches, das niemand mehr strittig gemacht werden kann. Da wird es sich nur noch darum handeln, daß durch die allgemeine Pflicht zur Arbeit das allgemeine Recht auf Lebensgenuss verdient werden muß.

Das Recht auf Erholung und Lebensgenuss nehmen die herrschenden Klassen zwar für sich als etwas ganz Selbstverständliches in Anspruch. Sie sind aber höchst verwundert, wenn Proletarier es wagen, für sich das nämliche Recht zu fordern. Dieser echt kapitalistischen Denkweise ist es zu danken, daß jeder Versuch der Arbeiterschaft oder eines Teiles derselben, eine Kürzung der übermäßig langen Arbeitszeit zu erwirken, einem zähen Widerstand der Unternehmerschaft begegnet. Es wird gejammert, daß durch weitere Kürzung der Arbeitszeit der nationale Wohlstand gefährdet oder der vaterländischen Industrie die Konkurrenz mit dem Ausland erhöht werde. An diesem Unkrautheul beteiligen sich nicht nur die eigentlichen kapitalistischen Unternehmer, sondern auch die gesellschaftlich überschüssigen, aber kraft des Erbrechtes oder besonderer Gliedsumstände in ein völlig parasitäres Dasein versunkenen Gesellschaftsdrohnen.

Gegen solche Widerstände hat in zähen Kämpfen die Arbeiterschaft in den kapitalistischen Ländern, auch in Österreich, sich allmählich ein erträgliches Ausmaß von Arbeitszeit und eine ergiebigere Möglichkeit vom Lebensgenuss erkämpft, als sie dem unorganisierten Proletariat in den Anfangszeiten der kapitalistischen Entwicklung beschieden waren. Man muß sich nur einmal in die Zustände zurückversetzen, die noch bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts hinein in Österreich herrschten. Damals waren auch die in ihrer Mehrzahl noch völlig klassenunbewußten Proletarier des naiven Glaubens, daß sie in ihrer gottgegebenen Abhängigkeit im Schweiße ihres Angesichtes ihr Brot essen müßten und zu schaffen hätten bis zur völligen Erschöpfung, damit die Lieblinge der Götter ein vorzügliches arbeitsloses Dasein führen könnten, wie die Lilien auf dem Felde. Zeugnis für diese allgemeine gültige Denkweise legt eine Nürnberger Dichtung ab, wo da eine völlig unbewußte Auslehnung gegen die Ausbeutung des Arbeiters bis zum Weißbluten in ganz naiver Weise verlust wird. Es heißt da:

Ein Schlosser hat an' Gesellen g'hatt,
Der hat gar langsam g'feilt;
Doch wann's zum Freize gange ischt,
Da hat a gar grauig g'eilt.

Als der Meister seiner Verwunderung über das langsame Feilen und das eilige Essen Ausdruck gibt, da antwortet der Geselle, dieser Widerspruch erkläre sich leicht:

Denn das Freize wählt halt gar nit lang
Und die Arbeit vierzehn Stund'.

In der Volksauffassung war also eine vierzehnstündige Arbeitszeit für einen Schlossergesellen, also in einer körperlich besonders anstrengenden Beschäftigung, das Normalmaß. Da blieb eben nur noch Zeit übrig zum Schlafen und zur Einnahme der Mahlzeiten. Das Bedürfnis nach Lebensgenuss konnte der Geselle nur noch durch „Fressen“ befriedigt. Wie mancher menschenfreudliche Kapitalist mag sich mit einem Seufzer nach dieser schönen, guten alten Zeit zurücksehnen! Wenn die Arbeiter alle noch so dächten wie jener geflügelte Nürnberger Schlossergeselle, würden die Kapitalisten und ihre Handlanger ohne Sorge über die Begehrlichkeit der verhekteten Proletarier Abend für Abend ruhig ihr Haupt in das Daumenkissen legen können. Aber diese verdammten sozialistischen Ideen haben das früher so gute und geduldige Volk bis in seine Tiefen aufgewühlt und es zu immer verstärkter Geltendmachung seiner Ansprüche auf Erholung und Lebensgenuss aufgehetzt. Und was das schlimmste ist, die Wählerci hat Erfolg gehabt. Nur noch in einigen hausindustriellen Winkeln lassen sich die Arbeiter und Arbeiterinnen in vierzehnstündiger Arbeitszeit den Mehrwert abpressen. Sonst wurde fast überall die Arbeitszeit heruntergedrückt, stellenweise bereits auf neun Stunden den Tag und weniger sogar in einigen ganz besonders begünstigten Betrieben.

Aber wir wollen auch nicht vergessen, daß diese Verkürzung der Arbeitszeit nicht ausschließlich der bewußten Aktion der in der sozialistischen Schulung zum Klassenbewußtsein erwachten Proletarier zu danken ist, sondern daß in Wechselwirkung damit die wirtschaftliche Entwicklung zum maschinellen Großbetrieb eine solche Kürzung der Arbeitszeit verursacht hat. Die Erzeugung der Handarbeit durch die Maschine bedingt eine größere Intensität der Arbeitsleistung und zwingt auch den Maschinenarbeiter zu einer gleichzeitig schnelleren und ebenmäßigeren Ausnutzung seiner Arbeitskraft. Die größere Intensität der Arbeit bedingt aber wiederum die Zusammenziehung der Arbeitszeit, weil die verfügbare Arbeitskraft schneller erschöpft wird. Dauer der Arbeitszeit und Arbeitsleistung innerhalb einer bestimmten Frist stehen in Wechselwirkung zueinander. Bei vierzehnstündiger Arbeitszeit ist stets erheblich langsamer gefeuelt worden als bei kürzerer, während das Gesamtergebnis bei kürzerer Arbeitszeit keinesfalls minder günstig, vielleicht sogar günstiger ausfällt als bei der langsamen Feilerei vierzehn geschlagene Stunden hindurch.

Die Arbeit ist durch Einführung der Maschine aber nicht nur intensiver, sie ist auch eintöniger geworden und ermöglicht, trotzdem sie eine angepannte Aufmerksamkeit erfordert, doch geistige, selbständige gestaltende Belebung des Individuums weniger als je zuvor. Das

bedingt wiederum als Gegengewicht eine geistige Beschäftigung und eine höhere Ausgestaltung des Lebensgenusses in der immer noch viel zu körperlich bemessenen Ruhezeit.

So drängt auch die kapitalistische Entwicklung den Arbeiter dazu, sein „Recht auf Erholung und Lebensgenuss“ gefördert zu machen und nötigenfalls dieses Recht dem widerwilligen Unternehmertum abzutrotzen.

Wie dann der Arbeiter die erkämpfte Erholungszeit zu seinem Nutzen und Vorteil verwenden will, das ist seine Sache; auch darüber ist er selbst schließlich der beste Richter. Aber es ist von Wert, daß mehr noch als bisher auch das Recht auf Erholung und Lebensgenuss als Feldgeschrei im Emancipationskampf des Proletariats erkönt. Der Arbeiter hat das nämliche Unrecht auf ein harmonisch ausgestaltetes Menschendasein, wie irgend ein Mitglied der bevorrechten Klassen. Trotz merkbarer Fortschritte ist er noch himmelweit von diesem Ziele entfernt; vollständig wird er es nicht erreichen, als bis die sozialistische Gesellschaftsordnung, indem sie die Pflicht zur Arbeit im Interesse des Gemeinwohles einem jeden auferlegt, auch das volle Recht auf Erholung und Lebensgenuss einem jeden gewährleistet.

Deshalb, Genossen, weist all das Gestöhne und Gejammer des Ausbeuterlüngels über die Begehrlichkeit der Arbeiter zurück mit den Worten: Wir erfüllen heute schon unsere Pflicht zur Erhaltung des Gemeinwesens durch Arbeit besser als ihr; wir verlangen aber auch genau so gut wie ihr das volle Recht auf Erholung und Lebensgenuss!

Aus den Werkstätten der l. i. österreichischen Staatsbahnen.

Man schreibt uns: In den Werkstätten der l. i. österreichischen Staatsbahnen geht es ganz gewaltig, und zwar mit Recht, denn die Arbeitsverhältnisse und die Entlohnung hiefür bilden bei der ungeheuren Tendenz Gegenseite, welche einmal elementar zum Ausbruch gelangen müssen. Eine radikale Besserung muß eintreten, wenn halbwegs geordnete Verhältnisse Platz greifen sollen.

Alle Reformen, die bisher geschafften wurden, waren Scheinreformen, die niemand zufriedenstellen konnten. In keiner Privatwerkstatt magt man es, die Leute so schlecht zu entlohnen, wie bei den Staatsbahnen. Von unten bis zur höchsten Stelle der Verwaltung wurden schon unzählige Schritte unternommen, um Verbesserungen durchzuführen, ohne bisher halbwegs annehmbare Verhältnisse herbeiführen zu können. Was bis jetzt an Errungenschaften erreicht wurde, ist nur der Organisation zu verdanken. Freilich ist dies wenig, aber daran sind die Leute selbst schuld, denn man findet nicht leicht irgendwo so gleichgültige, verdrossene Arbeitsschichten, wie in den Werkstätten, welche der Organisation fernstehen und ihren Gross und Lebensüberdruss im Innern fortfressen lassen. Das muß sich ändern, und zwar nicht nur im Interesse der Arbeiter, sondern auch im Interesse der Bahnverwaltung. Die Werkstätten leisten zu wenig, heißt es immer, die Arbeit kommt zu teuer usw. Beides ist unrichtig. Die Werkstätten leisten viel und die Arbeit ist gegenüber den Privatlieferungen billig, das wissen die Arbeiter selbst am besten.

Freilich könnte mehr geleistet werden, aber dazu ist es notwendig, daß man die Werkstätten technisch besser ausgestaltet und das Personal besser entlohnt, reziproke Reformen schafft, die höchst notwendig sind.

Eine lohnbefriedigte Arbeiterschaft ist leistungsfähig, das sollten denn doch die Herren Beamten schon wissen, da sie ja selbst, je höher einer im Range steht und seine Leistung eine gröhre ist oder sein soll, mehr Gehalt usw. haben oder wünschen. Aber bei den Staatsbahnen ist es gerade verkehrt. Die Beamten von unten bis zur höchsten Stelle verlangen von der Arbeiterschaft immer mehr Arbeitsleistung und die Mehrentlohnung hiefür wollen sie selbst einstecken. So ist es und nicht anders, denn zum Antreiben ist der kleinste Mann maßgebend; wenn aber etwas für den Werkstättenarbeiter geschaffen werden soll, dann kann nicht einmal der Minister etwas tun.

Ein ärgeres Durcheinander in der Entlohnung gibt es nirgends in der Welt als in den österreichischen Staatsbahnenwerkstätten. Die ganzen Reformen, die bisher geschafften wurden, brachten nur das eine, daß einmal dieser, das anderemal jener um 1 Prozent günstiger stand, wie sein Kollege. Die Bahnverwaltung hat dabei so spekuliert: Jetzt gebe ich diesem Unzufriedenen einige Heller, dann wird sich dieser glücklich schämen, daß er besser daran ist wie sein Kollege, und das nächstemal mache ich es umgekehrt. Dadurch ist Neid und Hass unter die Leute gebracht und wir können herrschen, denkt sich die Verwaltung. Auch bei den Aufsichtsorganen wird dasselbe Spiel getrieben, nur mit dem Unterschied, daß diese gegen den manuellen Arbeiter Nebeneinkünfte haben, welche durch alle mögliche Antreiberei (Leistungsfähigkeit wird es benannt) nach einem bestimmten System von den manuellen Arbeitern herausgepreßt werden.

Doch sich dies nicht halten kann, ist leicht begreiflich. Freilich trägt sich die Bahnverwaltung schon lange mit dem Gedanken, auch den manuellen Werkstättenarbeitern ein Nebeneinkommen zu geben in der Gestalt von Leistungsprämien (Akkord). Aber für so stumpfsinnig sollte denn doch eine modern sein wollende Verwaltung die Leute nicht halten, daß sie auf diesen Schwund eingehen. Ein Schwund ist es, denn mit diesem Prämien-System wird so geheimnisvoll umgegangen, daß man bis heute noch nicht recht weiß, wie es ausschaut. Die Herren wollen halt „viel Leistung und wenig zahlen“, da sollen sie nur bei sich selbst anfangen, diese Ganzgescheiten.

Die Werkstättenarbeiter werden es auch durchsetzen, daß sie ohne Prämien-System eine bessere Entlohnung erhalten. Es genügen heute nur mehr eine oder zwei Reformen, wie die vorangegangenen und die weisen Verwaltungsorgane werden Augen machen.

Es ist zu kostlich, wie die Werkstättenarbeiter heute graduiert sind. Da gibt es Hilfsarbeiter, qualifizierte Hilfsarbeiter, Professionisten im Taglohn, Werkgehilfen, Werkmänner, Oberwerkmänner und Werkführer im Definitivum. Jede Gruppe hat ihre bestimmten Löhne, Gehälter und Vorreihungen, kurz, ein Durcheinander, daß einem das Grauen kommt. Dies kann sich nicht mehr lange halten, denn in Wirklichkeit zerfallen diese Arbeiter in drei natürliche Gruppen, und zwar in Hilfsarbeiter, Professionisten und Vorarbeiter oder Partieführer. Eine solche Teilung wäre vernünftig, aber vernünftig will ja die Verwaltung nicht sein. Gerade in dieser Einteilung, wie sie heute besteht, liegt eben die große Unzufriedenheit. Am schönsten macht es die Bahnverwaltung mit den sogenannten Partieführern. Diese Leute sind jene Kräfte, welchen die Aufgabe zufällt, möglichst viel Arbeitsleistung fertigzubringen. In jeder Privatfabrik ist der Vorarbeiter oder Partieführer besser entlohnt, nur in den l. i. Staatsbahnenwerkstätten nicht. Hier wird er nur gezwungen, rücksichtslos Leistungen zu erzielen, ohne einen Heller Vergütung. Den Partieführer fördert heute die Bahnverwaltung mit dem Titel Oberwerkmann, für den er sich nichts kaufen kann, und seit einiger Zeit mit der Ernennung zum Werkführer. Einige Partieführer hat man in den letzten Jahren zu Werkführern ernannt und das soll die Leute nun zufrieden machen. Da die Bahnverwaltung aber von hundert Mann nur einen zum Werkführer macht, so ist es leicht erklärlich, daß die Erhöhung immer größer wird, nicht nur von Seiten der Partieführer, sondern auch von Seiten der übrigen Arbeiterschaft. Nicht jeder kann Partieführer werden und hat daher auch keine Aussicht auf diese Möglichkeit des Vorwärtskommens.

Wir werden nicht ermangeln, in nächster Zeit in ausführlicher Weise die Verhältnisse der Werkstättenarbeiter klarzulegen. Es soll dies für die Bahnverwaltung ein Fingerzeig sein, was durchzuführen ist. Aber auch den Arbeitern selbst wird gesagt werden, daß sie ihre Gleichgültigkeit gegenüber der Organisation ablegen müssen. Nicht den Gross stellt im Herzen herumtragen, sondern offen der Verwaltung zeigen, wie man denkt, ist notwendig. Neid und Hass müssen verschwinden, bevor die Not gebieterisch herantritt. Die Werkstättenarbeiter sind infolge ihrer beruflichen Ausbildung eine Arbeiterschicht, die eine bessere Behandlung verdient, als sie bisher genossen haben. Die Bahnverwaltung, die Herren Beamten bis hinauf zur höchsten Spitzel müssen zur Anerkennung derselben durch den Zusammenschluß in der Organisation gezwungen werden. Nicht mehr bitten und demütigen dürfen sich die Werkstättenarbeiter, sondern es so machen, wie die Herren Beamten selbst. Diese weisen immer auf ihre Intelligenz, Bildung und Leistungsfähigkeit hin und verlangen dafür dementsprechend eine standesgemäße Existenzmöglichkeit. Was wäre aber die geistige Kraft, ohne einer ebensozialen manuellen. Die Werkstättenarbeiter werden der Zeit und ihren Verhältnissen gehorrend Hand anlegen an der Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage, trotz aller Schwierigkeiten, und auch zum Ziele kommen. W.

Zur Auflösung an die Mitglieder des Dienerpensionsfonds der Südbahn.

Auf die vielfach an die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines gerichteten Anfragen wegen Berechnung des Nachkaufes der provisorischen Dienstjahre und der hiesig entfallenden vierprozentigen Zinsen, teilen wir mit, daß das in der Nummer 23 des „Eisenbahner“ vom 10. August 1912 angeführte Beispiel eines Nachkaufes nur informativen Charakter hat, um den Nachkaufserbern die Grundzüge des Nachkaufes zu veranschaulichen. Nach den in diesem Beispiel dargestellten Grundlagen wurde der Nachkauf beraten und beschlossen.

Die Herren Juristen der administrativen Direktion der Südbahn haben aber in das Protokoll dann später etwas hineingelegt, was ursprünglich gar nicht beabsichtigt war. Es ist den Pensionsfondsmitgliedern ja aus einem am 1. Jänner in unserem Fachblatt erschienenen Artikel über den Nachkauf von Dienstjahren bekannt, daß das gewählte Ausschußmitglied, Zugereisiger Scherbaum, gleich im Anfang gegen die hohen Prozente der Verzugszinsen und insbesondere dagegen Stellung nahm, daß die Anrechnung erst nach weiteren zwei Jahren Mitgliedschaft im Pensionsfonds hätte stattfinden sollen. Durch diese letztere Bestimmung wäre der Nachkauf für viele Bedienstete wertlos geworden.

Man hat sich dazu bequemt, diese Bestimmung fallen zu lassen, hat jedoch dann bei der Stilisierung des Punktes 3 des Artikels IV des V. Anhangs zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener einen Zusatz gemacht, um von den Nachkaufserbern ein paar Prozente mehr herauszupressen. Der Punkt 3 des Artikels IV soll lauten:

Die gemäß Absatz 1 zu bezahlenden Zinsen sind für die ganze Dauer der bisherigen Teilnahmszeit bis zum 1. Juli 1912, das ist bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorzitierten Antrages zu berechnen.

So wäre es recht und billig. Jetzt hat jedoch dieser ominöse Punkt 3 des Artikels IV folgenden Wortlaut:

„Die gemäß Absatz 1 zu bezahlenden Zinsen sind für die ganze Dauer der bisherigen Teilnahmszeit bis zum letzten Monat, in welchen das Ansuchen um Dienstzeitanrechnung bewilligt wurde, und der neu angerechneten Dienstzeit zu berechnen.“

Aus dieser gegenwärtigen Textierung ergibt sich, daß der Nachkaufserwerber nicht nur bloß für seine Pensionsfondsjahre die 4 Prozent Zinsen zahlen muß, sondern auch noch für die Anzahl der nachzukaufenden Jahre und die vom 1. Juli 1912 beginnenden Monate bis zum Zeitpunkt der Bewilligung. Bei der bekannten Schnelligkeit, mit welcher die administrative Direktion A II. Eingaben

von Pensionsfondsmitgliedern erledigt, müssen sich die Nachkaufswerber darauf gesetzt machen, daß viele ihre Erledigung erst mit 1. Dezember 1912 oder 1. Jänner 1913 erhalten werden und solcherart noch die sechs Monate länger die vierprozentigen Zinsen zahlen können. Diesen Trick hat der Kronjurist der administrativen Direktion A II der Herr Dr. Albert Grabscheid ausgeheckt und hineingelegt, um höhere Prozente von den Mitgliedern hereinzu bringen.

Für diese Heldentat oder besser gesagt für dieses Attentat auf die Taschen der Bediensteten hat der Verwaltungsrat der Südbahn den Herrn Dr. Albert Grabscheid am 1. Jänner 1912 zum Bahnhofskommissär und Bureauvorstand in die Gehaltsstufe von 3200 Kr. vorrücken lassen. Aber schon nach einem halben Jahre, am 1. Juli 1912, ist der obgenannte Herr zum Bahnsekretär mit dem Gehalt von 3600 Kr. befördert worden. Doch mit diesem Riesensprung nach einem halben Jahre war es noch nicht genug; dieser juristischen Leuchte hat der Verwaltungsrat außerdem noch 2000 Kr. Remuneration als Anerkennung bewilligt. Ob diese außerordentliche Remuneration deshalb gewährt wurde, daß der genannte Herr den Nachzahlungsparagraphen für die Zinsen derartig stilisiert hat, daß die Bediensteten mehr bezahlt sollen oder ob dies als Anerkennung gilt, weil die Pensionsfondsmitglieder künftig keine Stempelgebühren bei ihren Pensionsfondsbeiträgen mehr zu bezahlen haben, wissen wir allerdings nicht genau. Doch diese Remuneration, die der Herr Dr. Albert Grabscheid, Bahnsekretär, nach kaum siebenjähriger Dienstzeit, erhalten hat, muß durch längerzählende Prozente von den Pensionsfondsmitgliedern wieder hereingebraucht werden.

Den Wirrwarr, den dieser Herr mit seinem unmittelbaren Vorgesetzten, dem Herrn Direktionssekretär Dr. Domenecho, schon in Personalangelegenheiten angerichtet hat, ist einfach nicht zu schärfeln; das stumpfsinnige Julianancement, welches mehrere Bedienstetengruppen und insbesondere die Zugbegleiter zum Protest beim Herrn Generaldirektor v. Weeber veranlaßte, ist hauptsächlich ein Werk der beiden obgenannten Herren.

Diese beiden Herren haben die von den früheren Personalkommissonsmitgliedern gestellten Anträge wegen Schenkungsjahren der mit 600 Kr., 660 Kr. oder 720 Kr. angestellten Bediensteten solange falsch interpretiert, bis der Stumpfsinn herauskam, welcher am 1. Juli verlautbart wurde und wobei mehrere hundert Bedienstete um ihr gebührendes Abacement betrogen wurden.

Nicht nur daß eine große Anzahl von Bediensteten um ein ihnen gebührendes Abacement gebracht worden sind, so mutet man jetzt diesen Leuten noch zu, mehr Prozente in den Pensionsfonds einzuzahlen.

Wenn diese Berechnung nicht fallen gelassen und zu der einzigen vernünftigen Methode zurückgekehrt wird, die wir eingangs dargelegt haben, so raten wir allen Pensionsfondsmitgliedern, ihre mit den Pensionsfondsbeiträgen geleisteten Stempelgebühren vom Pensionsfonds zurückzuerlangen. Es besteht die Möglichkeit, daß die Südbahn vom Finanzarzt die Stempelgebühren vom Jahre 1907 angefangen, zurückhält.

Wenn dies der Fall ist, so können auch die Bediensteten die geleisteten Stempelgebühren zurückfordern. Wir wollen einstweilen abwarten, ob sich die Herren zu der einzigen vernünftigen Berechnung des Nachkaufs entschließen, eventuell ob dieselben geneigt sind, diesen Passus im Punkt 3 des Artikels IV zu streichen, welchen Antrag wir durch die gewählten Pensionsfonds aus schließlich mitglieder einbringen lassen werden.

Die in der Nummer 15 der Zeitschrift der Südbahner veröffentlichten Beispiele über den Nachlauf von probitorischen Dienstjahren wurden von einem Beamten des Pensionsbüros auf Grundlage des ganzen Punktes 3 des Artikels IV des Anhangs berechnet. Man kann gleich daraus ersehen, um wie viel die Leute nach dieser Methode mehr zahlen müssen. Wir wollen dieselben Beispiele nach unserer Methode berechnen und die beiden verschiedenen Berechnungen gegenüberstellen.

1. Beispiel. Ein Kanzleipresident, der seit 1. Juli 1883 dient und seit 1. Juli 1890 dem Pensionsfonds für Diener gehört, sucht um Anrechnung von fünf Jahren seiner früheren Dienstzeit an und will den hiesfür zu entrichtenden Beitrag in 60 Monatsraten leisten. Sein Jahresgehalt zur Zeit des Beitrittes zum Dienerfonds betrug 840 Kr. und ist derselbe mit dem Fünftel beigetreten.

Die Dienstzeitanrechnung im Oktober 1912 bewilligt.

Es ist nachzuzählen:

Nach dem Antrage der Aus schriftsmitglieder: Nach der gegenwärtigen Fassung des Art. IV:

Gehalt Kr. 840— Gehalt Kr. 840—
+ 1/8 168— + 1/8 168—

Summe Kr. 1008— Summe Kr. 1008—

10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 100,80.

für fünf Jahre 504— daher 10 Prozent für fünf Jahre 504—

für 22 Jahre 441,52 4 Prozent Zinsen für 22 Jahre und

das ist vom 1. Juli 1890 bis 1. Juli 1912 551,04

Summe Kr. 945,52 hiezu 4 Prozent jahresweise berechnete Zinsen für fünf Jahre 110,76

Zusammen Kr. 1185,80

Nach der ersten Be rechnung 945,52

Differenz + Kr. 220,28

2. Beispiel. Ein Wächter, der seit 1. Jänner 1878 dient und seit 1. Jänner 1883 dem Pensionsfonds für Diener gehört, sucht um Anrechnung von drei Jahren seiner früheren Dienstzeit an und will den hiesfür zu entrichtenden Beitrag bar erlegen.

Sein Jahresgehalt zur Zeit des Beitrittes zum Dienerfonds betrug 504 Kr. und ist derselbe nur mit dem Sechstel beigetreten.

Die Dienstzeitanrechnung bewilligt im November 1912.

Gehalt Kr. 504—	Gehalt Kr. 504—
+ 1/8 84—	+ 1/8 84—
Summe Kr. 588—	Summe Kr. 588—
10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 58,80,	10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 58,80,
daher 10 Prozent für drei Jahre 176,40	10 Prozent hievon für 3 Jahre 176,40
4 Prozent Zinsen für 2½ Jahre 208,15	4 Prozent Zinsen für 32 Jahre 282,26
Bei Barzahlung	Summe Kr. 384,55 Bei Barzahlung
	Summe Kr. 408,66
	Nach der ersten Be rechnung 384,55
	Differenz + Kr. 24,11

3. Beispiel. Ein Oberlandbaurat, der am 1. Jänner 1882 in den Bahndienst getreten ist, seit 1. Juli 1887 definitiv angestellt ist und der sich im Jahre 1903 zwei Jahre nachgekauft hat, will sich noch seine reellischen 18 Monate nachkaufen. Wieviel hat er hiesfür zu bezahlen? Die Dienstzeitanrechnung bewilligt am 1. Jänner 1913.
Gehalt Kr. 600—
+ 1/8 120—
Summe Kr. 720—
10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 72,—
daher 10 Prozent für drei Jahre 216—
4 Prozent Zinsen für 27 Jahre, das ist vom 1. Juli 1885 bis 1. Juli 1912 233,28
Bei Barzahlung
Summe Kr. 449,28
Nach vorstehenden Beispielen
würden die Verzugszinsen entfallen.
Differenz + Kr. 17,28
Bahnt der Nachläufer in Raten, so kommen noch die Verzugszinsen hiezu.

Der Pensionsfonds hat Mitglieder, die mit dem Gehalt und einem Fünftel, solche, die mit dem Gehalt und einem Sechstel und endlich solche, die nur mit dem Gehalt allein Mitglieder sind.

Vorstehende Beispiele lassen sich für alle Mitglieder anwenden, nur muß dann anstatt eines Fünftels ein Sechstel des Gehalts oder nur bloß der Gehalt allein zur Berechnung angenommen werden.

Die Zustände im Heizhaus Pragerhof.

Es scheint so, als würde hier das Lokomotivpersonal in der größten Zufriedenheit oder gar in einem Paradies leben, denn bis heute drang noch keine Klage in die Öffentlichkeit. In Wirklichkeit gibt es aber hier Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Das heutige Lokomotivpersonal besteht aus fünf Partien, denen drei Lokomotiven zugewiesen sind und hat folgenden Dienstturnus: Erster Tag: Zug 875 f ab 10 Uhr 40 Minuten vormittags; an Zug 874, Vorspann, ab 2 Uhr 23 Minuten nachmittags; dann Zug 847 f ab 4 Uhr 32 Minuten nachmittags, an Zug 846, Vorspann, 7 Uhr 58 Minuten abends. Zweiter Tag: Zug 863, Vorspann, ab 11 Uhr 23 Minuten vormittags; an Zug 860, Vorspann, 3 Uhr 42 Minuten nachmittags; dann Zug 951, Vorspann, ab 5 Uhr 43 Minuten nachmittags; an Zug 862, Vorspann, 11 Uhr 25 Minuten abends. Dritter Tag: Verschub des Zuges 1 um 2 Uhr 42 Minuten nachmittags; dann Verschub des Zuges 811 um 3 Uhr 17; dann Zug 961, Vorspann, ab 3 Uhr 50 Minuten nachmittags; an Zug 946, Vorspann, 10 Uhr 42 Minuten nachts. Vierter Tag: Zug 949 f ab 5 Uhr 10 Minuten früh; an Zug 948, Vorspann, 9 Uhr 8 Minuten vormittags, worauf dann die Nachtreseve von 7 Uhr 40 abends bis fünfter Tag 6 Uhr früh folgt. Dann kommt der freie Tag von 6 Uhr früh bis nächsten Tag zur Absfahrt des Zuges 875 f um 10 Uhr 40 Minuten vormittags. Nun wäre ja der Turnus halbwegs annehmbar, aber er steht eben nur am Papier. Die längste Dienstzeit beträgt laut Turnus samt Vorbereite- und Ausruftzeit 14 Stunden. Nun wird aber das Personal auch zu außergewöhnlichen Dienstleistungen herangezogen, so daß dasselbe manchmal 20 bis 24 Stunden im Dienst steht. Der Herr Heizhauschef Leis samt seinem Adjutanten Kircher stellen sich auf den Standpunkt, die gesamten Anforderungen des Verkehrs mit diesen fünf Partien bewältigen zu wollen und daß sie das Personal nach sechsstündiger Ruhezeit zu jeder Dienstleistung verwenden können. So soll in den Ausweisen nachgewiesen werden, mit wenig Personal recht viel Dienst geleistet zu haben, damit auf diese Art sette Lantien herauszuschauen. Laut Turnus leistet das Personal samt Vorbereite- und Ausruftzeit 51,6 Prozent Dienst, also um 8,6 Prozent mehr als es wirklich zu leisten hätte. Nun trifft es sich ja sehr häufig, daß außergewöhnliche Züge verkehren und die leeren Lokomotivfahrten unterbleiben. Dieses frühere Absfahren der außergewöhnlichen Züge gegen die Absfahrten der leeren Lokomotiven schwankt von 52 Minuten bis 5 Stunden 19 Minuten. Dadurch wird eine 60prozentige Dienstleistung erreicht. Dies scheint diesen Herren noch immer nicht genug zu sein, denn das Personal wird ganz einfach zu einer Dienstleistung bestimmt und dazu auf die Dienstordnung aufgeschrieben. Zum Beispiel nach der Ankunft des Zuges 846, wo eine freie Nacht wäre, heißt es den Zug 801—920 zu übernehmen. Vor der Absfahrt des Zuges 863 ist wieder eine außergewöhnliche Tour oder ein paar Stunden zweite Stationsreserve zu halten. Dergleichen vor Zug 961 eine Tour, und zwar ohne Rückicht darauf, ob das Personal zum Eisen Zeit hat oder nicht. Nach der Ankunft des Zuges 946 ist häufig auch eine Tour, oder gewöhnlich bis zur Absfahrt des Zuges 949 f zweite Reserve zu halten. Daß man da sogar 80 Prozent Dienst zusammen bringt, um das kümmert sich niemand. Nachfolgend ein Beispiel: Ein Lokomotivführer mußte außertourlich mit dem Zug 875 f um 10 Uhr 40 Minuten vormittags wegfahren, kam um halb 3 Uhr nachmittags an, mußte turnusmäßig um 3/4 Uhr den Verschub bei Zug 1 und 811 übernehmen, dann mit seinem Zug 961 um 3 Uhr 50 Minuten wegfahren, kam mit dem Zug 946 verspätet um 11 Uhr 18 Minuten nachts an.

mußte sobald außertourlich von halb 2 Uhr nachts bis zu seiner Abfahrt um 5 Uhr 23 Minuten früh zweite Stationsreserve halten, fuhr mit seinem Zug um 5 Uhr 23 Minuten früh weg und kam um 9 Uhr 8 Minuten vormittags mit seinem Turnuszug an. Rechnet man nun die Vorbereite- und Ausruftzeit dazu, so hat der Mann mehr als eine 24stündige Dienstleistung hinter sich.

Nun fragen wir, wer wird für eine derartige Dienstleistung die Verantwortung übernehmen? Sollen wir die Verantwortung dieser Frage der Öffentlichkeit überlassen? Wenn man sich über zuviel Dienst beklagt, so erhält man zur Antwort: „Bleiben Sie zu Hause, ich brauche Sie nicht, melden Sie sich frank, wenn Sie nicht fahren wollen, oder suchen Sie sich einen anderen Turnus aus.“ Auch auf den faktisch freien Tag wird keine Rücksicht genommen und das Personal ist gezwungen, sich vom Hause zu flüchten, als wie Verbrecher, die sich fürchten müssen, daß sie der Gendarm holen kommt. Wenn einer zu Hause bleibt, ist er keine Minute sicher, daß er nicht zu einer Dienstleistung geholt wird, ob der Betreffende ausgeschlossen ist oder nicht. Hält Herr Leis einen Instruktionsvortrag oder die halbjährigen Prüfungen, so schreibt er auch diesen Führer dazu auf, um 1/29 Uhr zu erscheinen, der um 6 oder 1/27 Uhr von der Nachtreseve nach Hause gegangen ist. Der Herr Leis glaubt am Ende, daß sich der Führer bei der Nachtreseve so ausgeschlossen hat wie er. Erwähnenswert ist auch, daß Herr Leis fortwährend bestrebt ist, an dem Turnus herumzurütteln und außergewöhnliche Dienstleistungen in denselben hineinzuladen. Zum Beispiel den Zug 2 b. Wenn der ungarische Nachmittags schnellzug verpätet ist, so verkehrt ab Pragerhof nach Marburg der Sonder schnellzug 2 b mit dem ungarischen Übergangswagen. Nun hat Herr Leis diesen Zug in den Turnus nach Zug 948 hineingenommen, das heißt, das mit Zug 948 ankommende Personal ist laut Dienstordnung zur Bereitschaft für Zug 2 b aufgeschrieben. Nun hat der ungarische Postzugsführer vom Zug 208 in Pragerhof turnusmäßig von 1/23 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends Stationsreserve zu halten. Wenn derselbe nun sagt, er fährt selbst mit Zug 2 b, so muß der Pragerhofer Lokomotivführer, welcher zur Bereitschaft für Zug 2 b aufgeschrieben war, die Stationsreserve des ungarischen Zugsführers übernehmen, obwohl er Dienstordnungsnäßig den Zug 2 b zu übernehmen hatte. Außerdem hat der Pragerhofer Lokomotivführer turnusmäßig die ganze Nacht die Stationsreserve zu halten; daß auch dies eine zu große Dienstleistung, zugleich aber auch die reinste Trotzzeile des Personals ist, führt die Herren sehr wenig, denn wenn sich ein Führer über diesen Vorgang aufhält, so erhält er zur Antwort: „Sie werden den Dienst machen, zu dem Sie bestimmt sind!“ Nun möchte das Personal wissen, warum es einen Turnus hat und warum es Normen über Dienst und Ruhezeiten gibt, wenn dieselben jederzeit über den Haufen geworfen werden. Das Personal erklärt eindeutig, daß dasselbe mit dem bestehenden Turnus zur Genüge belastet ist und für die Bewältigung von außergewöhnlichen Dienstleistungen der disponiblen Führer zu verwenden ist. Kann auch dieser Führer nicht alles bewältigen, so kann Herr Leis noch immer Substituten vom Heizhaus Marburg ansprechen, selbstverständlich müßte der Verkehr von außergewöhnlichen Dienstleistungen dem Heizhaus rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Gelingen ist ein Birkular, welches Herr Leis herausgegeben hat, in welchem er dem Personal Unkenntnis der Dienstesordnungen vorwirft. Das Personal nimmt an, daß der Herr Leis sich der Schwere dieses Wortes sicher nicht bewußt war, weil, wenn solches auftrete wäre, das Personal ja sofort vom Dienste abziehen würde. Das Birkular lautet: „Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß sich das Lokomotivpersonal den Aufträgen der Oberheizer, Lokomotiven im heutigen Heizhaus zu überstellen, nicht nur ablehnend verhält, sondern dies direkt verweigert, was nur auf Unkenntnis der Dienstesordnungen zurückzuführen ist.“ Er führt den Artikel 30, Punkt 2, und den Artikel 45, Punkt 1, der Vorschriften für Lokomotivführer und Heizer an und droht, gegen Dawiderhandelnde strafweise vorzugehen. Nun haben wir uns diese Artikel angelehnt, aber nicht gefunden, daß uns ein Heizhausverschub obliegt. Herr Leis darf sich das Wort (Heizhausmanipulation) nicht falsch auslegen, denn unter Heizhausmanipulation versteht man das Ausrüsten der eigenen Lokomotive mit Wasser und Kohle, das gründliche Untersuchen derselben und das rechtzeitige Stellen der Lokomotive an den zur Ausfahrt bestimmten Platz. Weitere Schikanierungen hat das Personal wegen der oft total vernachlässigten Maschinen auszuhalten. Die Lagerburke haben manchmal 5 Millimeter Luft, die übrigen Lager sind oft total ausgeschlagen. Hilfsgebläse und Blasrohr haben oft keine Wirkung, die Stoßvorrichtung ist ausgeschlagen. Die Lokomotiven slosen während der Fahrt derart, daß die Kohlen vom Tender rechts und links herunterfliegen, daß das Dach schuppert und zum auseinanderfallen wackelt. Zum Beispiel Lokomotive 144. Über die Lokomotive macht schlecht Dampf. Bei Beschwerdeführung über so eine Lokomotive heißt es: „Nur Sie können nicht fahren!“ trotzdem im Meldebuch des öfteren zu lesen ist, Lokomotive so und so ist zum Streichendienst nicht geeignet wegen zu starkem Stoßen. Wie leicht kann durch die herabfallenden Kohlenstücke ein Oberbauer verletzt werden. Wäre es da nicht Pflicht des Dienstabendes, wenn so eine Lokomotive vom Heizhaus Marburg herunterkommt, dieselbe sofort wieder hinauf zu schicken? Aber nein, das Personal muß mit einer Lokomotive Dienst machen, und wenn jemand einen Anstand hat, so wird derselbe unbarmherzig bestraft. Kommt man mit einer Reparatur, so heißt es: „Machen Sie es, deshalb sind Sie ja Führer, dazu sind ja Ihre Instandhaltungsprämien, deshalb stecken Sie ja die Prämien ein.“ So wird das Personal zum Beispiel zu folgender Arbeit verhalten: Nach der Nachtreseve oder nach dem Streichendienst die Lokomotive saltmachen, die Regulatorstopfbüchse verpäden, oder es wird verlangt, die Hilfsgebläse sowie mit Kautschuk zu dichten, obwohl der Kautschuk nichts hält und Siebdiichten dem Personal nicht zur Verfügung stehen. Lokomotivarbeiten stehen auf der Tagesordnung. Nun fragt das Personal, wer die dem Personal bei jeder Gelegenheit vorgeworfenen und beneideten Prämien verdient? Das Lokomotivpersonal

bei seinem schweren und verantwortungsvollen Dienst oder die Herren in der Kanzlei, welche in der Regel, besonders in der Nacht nicht Zeit haben, dem Heizmeister die eine oder andere Lokomotive zu überstellen? Da heißt es: „Warten Sie, bis ein Führer kommt!“ Nun ist auch nicht immer ein Führer da, und da ist der Heizmeister dann durch das ablehnende Verhalten der Herren gezwungen, die Lokomotive selbst zu überstellen, damit er nicht in seiner Arbeit aufgeholt wird. Wehe ihm aber, wenn er dabei betroffen wird, da wird er unbarmherzig angezeigt und hat natürlich die strengsten Strafen zu gewärtigen. Der Fall Schrammel I und der jüngste Fall Goritsch beweisen es zur Genüge. Assistent Kircher scheint seinen Chef in Weisheit und Tatkraft übertreffen zu wollen. Er ließ einmal einen Führer nach der Nachtreise von zu Hause holen, damit der selbe bei einer Lokomotivz das linke mittlere Verkupplungslager beilegen sollte. Ein andermal verlangte er, daß der Führer bei einer nicht rekonstruierten Graz-Köflacher Lokomotive die Rauchkastenspritzvorrichtung mittels des Absperrschraubens beim Speisestopf absperren sollte, um das fortwährende Einströmen des Wassers im Rauchkasten zu verhindern, ohne zu bedenken, daß dortselbst die Rauchkastenspritzvorrichtung ganz unabhängig vom Speisestopf ist. Ein andermal ließ Herr Kircher einen Lokomotivführer nach der Ankunft des Zuges 846, als derselbe seine Lokomotive schon umgedreht und zu den Kohlen behufs Auflegens gestellt hatte, aus dem Heizhaus herausfahren, um bei Zug 31 einige Verschiebungen vorzunehmen, trotzdem die Zuglokomotive draußen stand und warten mußte bis der betreffende Lokomotivführer mit der Verschiebung bei Zug 31 fertig war. Nun fragt das Personal: Warum mußte die Lokomotive aus dem Heizhaus herausfahren, da ja doch die Zuglokomotive bereitstand? Darum, weil es der Herr Kircher mit dem Verkehr so vereinbart hatte und auch um seine Willkür zu zeigen. Ferner betonen wir auch, daß das Benehmen dieses Herrn dem Personal gegenüber sehr viel zu wünschen übrig läßt. So besitzt das Personal bei diesem Herrn, zum Beispiel das Lokomotivpersonal, keinen Namen mehr, da er fast jeden mit den Worten „Sö, hörens!“ oder „Sö, hams g'hort?“ anruft; auch das Marburger Lokomotivpersonal kann ein Lied davon singen. Wir erinnern nur an den einen Fall in der Marburger Kaserne in Pragerhof. Das Personal erwartet, daß diese Ausführungen genügen werden, um eine Verbesserung der geschilderten Zustände herbeizuführen, und daß sich die Herren dem Personal gegenüber nunmehr so benehmen werden, wie es sich für Vorgesetzte geziemt, und daß sie die Lokomotivführer auch als Menschen betrachten werden. Sollte dies nicht der Fall sein, so werden wir nächstens mit mehr aufwarten.

Inland.

Der Nationalverband und die deutschgelbe „Arbeiterpartei“.

In Iglau fand kürzlich eine Versammlung der „Deutschen Arbeiterpartei“ statt, in welcher besonders fräßig auf den Deutschen Nationalverband losgedroschen wurde. In einem diesbezüglichen Bericht in der „Deutschen Arbeiterzeitung“, der nur den Verlauf verwässert wieder gibt, heißt es unter anderem:

„... So scharf auch mit dem Verhalten der sogenannten Mehrheitsparteien, richtig Regierungsparteien, ins Gericht gegangen wurde, so scharf man insbesondere die Stellung des Deutschen Nationalverbandes, seine Abstimmung für die Regierung und gegen die Wählerschaft verurteilte, so unterblieb doch jeder persönliche Angriff.... Bis in die kleinsten Einzelheiten wurde die Demagogie der Regierungsparteien (Deutscher Nationalverband!) Anmerkung der Redaktion), ihre Versprechungen gegenüber den Arbeitnehmern, ihr Zusammenspielen vor der Regierung, beleuchtet. Das Spiel mit den Eisenbahnen, Staatsbeamten und Staatsarbeiten, mit der freien Lohnarbeiterchaft, wie mit dem vielfrequentierten kleinen Mann, wurde gebührend aufgezeigt. Es wurde ihre schändliche Haltung in der Wehrreformfrage und in der Angelegenheit der „Liebesgaben“ für die adeligen und jüdischen Schnapsbrenner genau besprochen.... Trotzdem feinerlei Entschließungen gefaßt wurden, keine Misstrauensabstimmung erfolgte, war diese Versammlung doch eine einmütige Kundgebung des Misstrauens gegen die Politik des Nationalverbandes.“

Wie unsere Leser wissen, haben unterdessen die Macher in der Matrosengasse ihre „Arbeiterpartei“ wieder an die Kette gelegt.

Ein Bekennnis zum Antrag Tomischk

legt jetzt die „Deutsche Arbeiterzeitung“, das Organ der deutschnationalen Arbeiterpartei, ab. Den Anlaß dazu bietet der „Deutsche Eisenbahner“, Folge 21/22, wo die Herren Abgeordneten Heine und Stölzel den nationalverbandlerischen Verrat an den bei Wahlen so viel umworbenen Eisenbahner zu beschönigen suchen. Aber der Schwindel gelingt nicht. Die „Deutsche Arbeiterzeitung“ konstatiert gegenüber Heine, daß

die geschraubten Argumentationen keineswegs geeignet sind, von der Güte der bürgerlichen Vertretung zu überzeugen; sie liefern aber dagegen den unleugbaren Beweis, daß die Haltung der Bürgerlichen im allgemeinen und die des Deutschen Nationalverbandes im besonderen eine vollkommen schlechte war.“

Herr F. F. Bauer, wie wird Ihnen? Sie sind gründlich durchschaubar! Das genannte Blatt spottet hierauf nicht schlecht über Heines Ausreden, die „höhere Weise“ der berechtigten Forderungen durch einstimmige Annahme des 38 Millionen-Resolutionsantrages, über die Passivität der Staatsbahnen u. s. w., worauf es bissig bemerkt:

Na, Herr Abgeordneter Heine, warum den Sozialdemokraten Demagogie vorwerfen? Diese müßten doch sehr dummkopfisch sein, wenn sie die politische Ungeschicklichkeit oder vielleicht Unaufdringlichkeit der bürgerlichen Abgeordneten nicht für ihre Zwecke ausnützen würden. Überdies sind wir über die Kampfweise der Roten viel zu gut unterrichtet, als daß wir nicht unterscheiden könnten, wo die Demagogie liegt. Diesmal ist die Demagogie auf der bürgerlichen Abgeordneten, denn diese müßten doch auch schon im Dezember 1911 über die Passivität und über die Umstände, von denen sie die Durchführung der Zuweisung der 38 Millionen an die Eisenbahner heute abhängig machen, unterrichtet sein und müßten schon damals als weise Politiker offenkundig den Eisenbahner sagen: non possumus.

Armer Heine! Alle seine sorgsam zusammengetrachten Ausreden werden von der „Deutschen Arbeiterzeitung“ schmunzlig abgetan, auch der Hinweis auf die neuen Steuern, die man den Besitzlosen erbarungslos herauschinden wolle, weiters die schon mehr als fühne Behauptung, daß der Nationalverband keine Klassenpolitik treibe, endlich die alberne Ansrede, daß der § 14 in Kraft getreten wäre, wenn der Antrag Tomischk auf Bewilligung der 17 Millionen Kronen die Mehrheit erhalten hätte. Aber die „Deutsche Arbeiterzeitung“ wird schon rechtzeitig wieder an die Kette gelegt werden.

Dr. Sylvester als Agitator für den Eucharistischen Kongress.

Das Präsidium des österreichischen Abgeordnetenhauses hat an alle römisch-katholischen Abgeordneten Einladungen zur Teilnahme am Eucharistischen Kongress zugesendet. Natürlich war dazu die ausdrückliche Zustimmung des Präsidenten Dr. Sylvester notwendig. Sylvester als Agitator für eine clerikale Veranstaltung — die deutschen Helden werden immer belustigendere Figuren.

Zwei Erlasse der Staatsbahnenverwaltung.

Die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen unterscheidet sich bekanntlich von den Bahnenverwaltungen anderer Länder dadurch, daß sie, statt in der Reisesaison durch ermäßigte Fahrpreise und Extrazüge den Verkehr zu erleichtern, alle Mittel anwendet, um den Leuten das Steuern zu vereinfachen, also, bildlich gesprochen, einen irrfähigen Kaufmann mimt, der dem Andrang der Kunden dadurch begegnet, daß er sie beim Kragen erwacht und an die Luft setzt. Auch heuer tut sie so; das heißt mit weitem Unterschied. Nicht immer und überall. Weil es natürlich nicht angängig ist, mit dieser Methode bei jener Oberschicht anzufangen, die unter allen möglichen Titeln dauernd mit Freifahrtscheinen erster Klasse ausgestattet ist, so müssen selbstverständlich vor allem die Kleinen und Wehrlosen, die Bediensteten der Staatsbahnen selbst, die nicht Oberbeamte sind, daran glauben, und so hat die Staatsbahndirektion zur Erhöhung der Dienstesfreudigkeit und im Interesse der flaglosen Abwicklung des Verkehrs einen Utaß erlassen, nach dem „die Bewilligung zur Benutzung von Schnellzügen durch Bedienstete der staatlichen Eisenbahnverwaltung für die Zeit vom 28. Juni bis einschließlich 14. Juli und vom 1. bis 20. September hinsichtlich der Linien der Direktionsbezirke Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest nur in besonderen Ausnahmefällen, und wenn hiefür zwingende Gründe vorliegen, zu erteilen ist.“ Also gut. Die kleinen Leute vom Flügelrad werden verhalten, ihre lärmende Erholungszeit in Bummelzügen zu verbringen, damit — nun eben damit sie all den Betründern, Bettbewohnern und sonstigen Schlaucherln, die sich um 2 Kr. eine Teilnehmerkarte zum Eucharistischen Kongress gekauft haben, in den Schnellzügen den Platz nicht schmälen, denn so lautet ein zweiter Erlaß derselben Staatsbahnenverwaltung. Den Teilnehmern am Eucharistischen Kongress in Wien wird vom 5. bis 22. September für Fahrten über 50 Kilometer bei Benutzung des halben tarifmöglichen Fahrpreises in der dritten Klasse gewährt. — So ist's erreicht! Pfarrersköchin rutscht nobel im Schnellzug durch ganz Österreich, Eisenbahner mit Weib und Kind fahren langsam im Bummelzug hinterdrein.

Einst und heute.

Christus der Herr und Meister ist, wie die Geschichte lehrt und wie die Pfaffen es allezeit verkünden, arm und mittellos durch die Lande gezogen, er, der Sohn des Allmächtigen, wußte oft nicht, wo er des Abends sein Haupt hinlegen sollte. So wie ihm ging es auch seinen Jüngern, die mit ihm per pedes die Welt durchwanderten. Wanderte der Meister heute noch in persona auf Erden, könnte er sich besserer Seiten freuen, denn seinen Gefellen geht es ebenso gut als den Pfaffen, die zu seiner Zeit lebten und die er so sehr bekämpfte, von denen er sagte, daß eher ein Kamel durch das Nadelöhr gehe denn ein Reicher in das Himmelreich. In welchem Gegenzirkus sich die heutigen Apostel zu ihren Vorgängern befinden, wird durch folgende Meldung des Olmützer „Pozor“ recht treffend illustriert:

Am eucharistischen Kongress wird die Olmützer Diözese durch Kardinal Dr. Franz Bauer vertreten sein, der mit seinem ganzen Stab nach Wien kommen wird. Im Festzug wird Kardinal Bauer im historischen goldenen Wagen fahren, den der Kardinal nur an hohen Feiertagen benutzt. Dieser Wagen stammt noch aus der Regierungszeit der Kaiserin Maria Theresia. Der ehemalige Fürsterzbischof Dr. Kohn ließ den Wagen kurz vor seiner Absetzung mit großem Aufwand herrichten. Der Wagen wird nach Wien gebracht werden und von sechs Pappeln, die auch von Olmütz nach Wien gebracht werden, gezogen sein. Sämtliche Diener und Lakaien erhalten neue Uniformen.

Der Herr und Meister ging arm und obdachlos durch die Welt, seine Nachfolger fahren sechsspännig in goldenen Prunkwagen, umgeben von einer Schar neu librierter Lakaien. Du, gläubiges Volk, denke einmal eine Weile nach!

Ausland.

Eisenbahnarbeiter als Streikbrecher kommandiert.

In einem Essener Speditions- und Fuhrbetrieb befinden sich die Fuhrleute und Kutschler seit über einer Woche im Streik. Die Bemühungen der Firma, Arbeitswillige zu bekommen, waren bisher wenig erfolgreich. Da griff die Eisenbahndirektion, die sich in letzter Zeit durch Maßregelung von organisierten Arbeitern und Beamten unruhiglich bemerkbar gemacht hat, der bestreikten Firma unter die Arme. Sie stellte Oberbauarbeiter, die obendrein nicht einmal fahren konnten, zur Verfügung. Wie diese befundenen, seien sie gezwungen worden, die Arbeit zu verrichten. Bei ihrer Weigerung wären sie zweifellos entlassen worden. — Terrorismus der schlimmsten Art.

Die Angst der russischen Regierung vor den Eisenbahnarbeitern.

Keine einzige Arbeiterkategorie ist von dem Wütens der Reaktion so betroffen worden, wie die Eisenbahnarbeiter und Angestellten. Und das ist leicht begreiflich. Die Regierung kann es heute nicht vergessen, daß es in erster Linie die grandiosen Eisenbahnerstreiks des Jahres 1905 waren, die sie damals zu Konzessionen zwangen. Nach Niederwerfung des Dezemberaufstandes feierte die Reaktion auch auf den Eisenbahnen ihre blutigen Triumphe, wodurch sie Eisenbahner auf die Straße und noch heute finden sich Nachklänge dieses Wütens in Form von Prozessen, die gegen die Teilnehmer dieses Streiks angestrengt worden sind. Es schien nun, daß die Regierung sich damit zufrieden geben könnte. Weit gefehlt. Trotz ihrer äußeren Erfolge fühlt sie, wie unsicher und schwankend ihre Lage ist, und versucht deshalb immer neue Mittel, um künftige Volksbewegungen schon im Keime zu ersticken. Vor einigen Jahren schon rüstete sie eine Reihe gepanzelter Eisenbahnzüge aus, die die „Ordnung“ auf den Bahnen wieder herzustellen haben. Und jetzt wird in Regierungskreisen eifrig diskutiert, daß die Organisierung von Streikbrecherkolonnen auf den Eisenbahnen notwendig ist. Aus Arbeitern der Eisenbahnwerkstätten sollen spezielle Kolonnen gebildet werden, die die „Ordnung“ auf den Bahnen zu wahren haben und aus Angestellten aller Eisenbahnbetriebe soll ein sogenanntes „Exploitationskorps“ gebildet werden, das die „Moral und das Pflichtgefühl“ der Eisenbahner heben und als Schutzwall gegen die Revolution dienen soll. Die Reptilienpresse und vor allem der Regierungsmann „Nowoje Wremja“ begrüßt natürlich das neue Vorhaben der Bürokratie mit Entzücken: „Gegenwärtig geben die Bahnen jährlich drei Millionen Rubel für Wachmannschaften aus,“ schreibt Menschikoff in der „Nowoje Wremja“. „Wird aber das Exploitationskorps gebildet, dann bedarf man dieser Wachmannschaften nicht mehr.“ Die Eisenbahnen sind ein neuer Faktor in der Geschichte der Revolution geworden, und das Jahr 1905 hat gezeigt, wie wichtig es für jede Regierung ist, sich die Herrschaft über sie zu sichern. Da die Eisenbahnangestellten dieselben geblieben sind und die revolutionäre Garung unter ihnen bloß latente Formen angenommen hat, so ist es klar, daß die Regierung jetzt entsprechende Maßregeln ergreifen muß. Mit anderen Worten: die Zukunft Russlands, die Existenz der Regierung hängt von den geplanten Streikbrecherkolonnen auf den Bahnen ab. Es fehlt bloß eine Kleinigkeit — die Arbeiter, die sich dazu hergeben würden, Polizei- und Streikbrecherdienste auf den Bahnen zu leisten und gegen die kompakte Masse der Eisenbahner vorzugehen. Das erkennt sogar Menschikoff an. „Man hat ein ausgezeichnetes Projekt erkannt, aber leider zu spät!“ schließt er melancholisch und empfiehlt, alle diejenigen Personen aus dem Dienst zu entlassen, die durch „hohen Posten und Orden“ geschnitten, ein revolutionäres Korps auf den Bahnen herangebildet haben. Zu spät! Denn nicht liberale „höhere Angestellte“ — wie es der reaktionäre Autor meint — organisieren die Männer der Eisenbahner, sondern klassenbewußte Arbeiter, die schon 1905 ihren Mann gestanden haben und auch in Zukunft ihren Posten behaupten werden.

Die Eisenbahnen Großbritanniens im Jahre 1910.

Das „New South Wales Railways Budget“ bringt die Ziffern über die Betriebslängen der Eisenbahnen von Großbritannien im Jahre 1910 mit einer Gegenüberstellung der Ziffern des Jahres 1900. Die nachfolgend in Klammern angeführten Zahlen belaufen sich auf das Jahr 1910. Die im Betriebe befindliche Meilenanzahl belief sich in 1910 im Vereinigten Königreich auf 23.387 (21.855 + 1532) Meilen, in Indien auf 32.099 (24.753 + 7346) Meilen, in Kanada 25.780 (17.657 + 8123) Meilen, in Australien 17.248 (13.231 + 4017) Meilen, in Südafrika 9779 (4943 + 4836) Meilen, in Neuseeland 2782 (2300 + 482) Meilen, in den anderen Kolonien betrug die Meilenanzahl 3351 gegen 627 im Jahre 1900 oder um 2724 Meilen mehr als vor zehn Jahren. Die Gesamtmeilenanzahl der britischen Eisenbahnen belief sich somit auf 114.426 im Jahre 1911 gegenüber 85.365 Meilen im Jahre 1900; es ist dies eine Zunahme um 29.061 Meilen.

Aus dem Gerichtsaal.

Das Verkehrsblätterliche Leichenschänderblatt.

Herr Tschulik kneift aus.

Zu den Mistblättern, die an dem berünglüdten Abgeordneten Franz Silberer Leichenschändung verübt, gehört auch die christlichsoziale „Österreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“, deren Herausgeber und verantwortlicher Redakteur der christlichsoziale „Arbeiterführer“ Franz Tschulik ist. Der Lump, der in diesem Blatt über Silberer „schrieb“, hat die Verunglimpfung des Toten in ganz besondere Lausbübischer Weise betrieben. In Form einer „Partie“, die wir damals unseren Lesern vorführten, und die die Zeitschrift hatte: „Er ist auferstanden! Er lebt!“ wurde eine Notiz gebracht, in der es hieß, daß der von den Genossen Wiens und Umgebung mit Krotodisstränen beweinte und mit orientalischen Weihküsse betrauerte Genosse Franz Silberer, der angeblich verunglückt sei, jenseits des Ozeans in New York lebe. Und um die Gemeinde noch zu überbieten, fügte der Leichenschänderische Lausbub noch hinzu: „Kranzspenden werden verbeten, Geldspenden jedoch noch weiter angenommen. Für das Dauerandenken des teuren Gereiteten wird Frau Justitia sorgen. Seine Verdienste folgen ihm als Reisegepäck nach. Die schwer betroffenen Genossen von Wien und Umgebung.“

Die Schweizer des Genossen Silberer brachte nun gegen den Tschulik, den Redakteur des Schandblattes, durch Dr. Ingwer die Klage ein. Da Tschulik angab, er habe die „Notiz“ nicht verfaßt und vor der Drucklegung nicht gelesen, war kirchlich vor dem Bezirksgericht Josefstadt die Verhandlung wegen Vernachlässigung der pflichtgemäßen Obsorge.

Zur Verhandlung kam für den Tschulik als Verteidiger Dr. Klimisch. Dieser begann damit, daß er das Recht des Fräuleins Silberer zu klagen, in Zweifel zog. Der Redakteur des Leichenschänderblattes und sein Verteidiger wollten mit einer juristischen Kinosse um die Verantwortung herum-

kommen. Dr. Klimosch hatte nämlich den haarsträubenden Einfall zu sagen, wenn die Klage vor Auffindung der Leiche eingebracht sei, sei sie unwirksam. Abgesehen davon, daß das ein Unsinn ist, ist die Klage erst nach der Auffindung erhoben worden, so daß der Herr Doktor mit seiner artigen Entdeckung abblätzte. Dr. Ingwer charakterisierte die christlichsoziale Prozeßiermethode mit dem treffenden Witz: „Ich war darauf gesetzt, daß der Geplagte sogar bestreiten wird, daß die Klägerin die Schwester des verstorbenen Silberer ist.“

Dr. Ingwer führte nun aus, dieser Prozeß betreffe lediglich ein Tausendstel der Fälle, in denen das Andenken eines Toten in unqualifizierbarer Weise geschändet wurde und in denen Abgeordneter Franz Silberer, dessen Ehrenhaftigkeit und dessen tadeloser Charakter über jeden Zweifel erhaben sind, noch im Tode verunglimpt worden ist. In der „Partie“ wird der Tote nicht nur veripptet, sondern auch einer strafbaren Handlung beschuldigt. — Der Verteidiger Dr. Klimosch, ein Advokat, der vor seiner Plamage zurücktritt, schämte sich nicht, zu sagen, die „Notiz“ richte sich nicht gegen die Person Silberers, sondern nur gegen die sozialdemokratische Partei. Man hört aus Verteidigungsmund manche verwegene Behauptung, aber solchen Unsinn hat man noch nicht vernommen.

Bezirksrichter Dr. Stolz verurteilte den Tschulit zu 120 Kr. Geldstrafe und zur Veröffentlichung des Urteils in seinem Blättchen und in der „Arbeiterzeitung.“

Gegen eine Reihe von Leichenschänderblättern schwelt noch das Verfahren, so auch gegen die saubere „Reichspost“ des Leichenschänders Funder.

Zusammenstoß mit einem Fuhrwerk. Am 15. Mai d. J. stieß bei einer Begüterung zwischen Stettin und Horneburg auf der Strecke der niederösterreichischen Landesbahnen der von dem Lokomotivführer Franz Krejci geführte Personenzug mit einem von seinem Eigentümer gelenkten Leiterwagen zusammen. Das Pferd blieb unverletzt, der Wagen wurde jedoch zertrümmt und der Lenker in einen Wassergraben geschleudert und verletzt. Wegen dieses Vorfalls hatte sich der Lokomotivführer vor dem Bezirksgericht Horneburg wegen Übertretung des § 432 zu entschuldigen. Giebei wurde er von Dr. Harpner vertreten. In wiederholter fortgesetzter Verhandlung gelang es den Nachweis zu erbringen, daß den Lokomotivführer kein Vergehen treffe und daß er sogar mehr als seine Pflicht getan habe. Vor dieser fraglichen Begüterung befindet sich nämlich kein Pfeifstod, da von ihr aus die Bahntrasse auf mindestens 200 Meter zu überblicken ist. Nichtsdestoweniger hat Krejci, wie in der Verhandlung erwiesen wurde, ein Warnungssignal gegeben. Dazu führte der Verletzte eine Menge von Zeugen an, die sich als Passagiere in dem Zug befunden hatten und aussagten, es sei kein Signal gegeben worden. Doch stand diese Aussage im Widerspruch mit den Angaben sämtlicher Zugbegleiter, die nach ihrer Aussage das Signal vernommen hatten. Der Verteidiger wies in seinem Schlusswort darauf hin, daß, wenn das Gericht der Ansicht sei, daß Krejci, trotzdem kein Pfeifstod an der fraglichen Stelle sich befindet, doch verpflichtet war, zu pfeifen, es den Angaben der vernommenen Eisenbahnbiediensteten mehr Glauben schenken müsse, als denen der Passagiere; denn die Zugbegleiter seien gewohnt, auf Signale zu achten, was bei Passagieren, die sich meist in geschlossenen Couppés und im Gespräch befänden, nicht auftrate. Es wäre im übrigen nicht der Lokomotivführer des Zuges, sondern der Verletzte anzusagen, da es seine Pflicht gewesen wäre, vor der Begüterung abzusteigen und das Pferd beim Zug zu halten, so daß es nicht beim Heraufnahmen des Zuges, wie es ja dann tatsächlich der Fall war, scheu werden und in den Zug hineinspringen könne. Der Richter pflichtete diesen Ausführungen bei und ging mit einem Freispruch vor.

Streiflichter.

Reichsbundgermanen. Der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“, der in seinen Reihen selbstverständlich nur rosseneine Germanen, Zimbern und Deutonen zählt, und programmgemäß gegen alles „völkische Fremdtum“ anstreiken muß, veröffentlicht in der letzten Nummer seines Organs („Folge 24 vom 20. Ernting“) die Kandidatenliste für die Wahlen in die Personalkommission der Nordbahn. Darunter befinden sich folgende „Eheruslerhöhe“: Capka, Sylora, Dödla, Germat, Vychodil, Ničta, Negdařil, Němeček, Kořinek und Kratochvíl. O, wie weithin wird es sein, wenn pán Kratochvíl, Vychodil e tuti quanti aus „germanischer Heldenbrust“ wie zum Sturm gegen die „internationalen Roten“ singen werden:

„Und es erkönt in ernsten Feierlängen
Das deutsche Lied....“

Nur Rechtsschutz! Die neu geschaffene gelbe Gewerkschaft bei der A.-T. G. ist eifrig am Werke, Mitglieder einzufangen. Sämtlichen Biediensteten wurde, natürlich meist durch die Vorgesetzten, eine Beitrittskündigung übermittelt, die allerdings in manchen Fällen ihren Zweck verfehlt, weil sie jeden enttenden Arbeiter bestimmt vom Beitritt zum Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A.-T. G. abhalten muß. Der Arbeiter, der die Beitrittskündigung unterzeichnet, erklärt nämlich damit zugleich, seinem Fachverbände anzugehören, welche Rechtsschutz gewähren. Diese Aufnahmeverbindungen kennzeichnen deutlich genug den Charakter der neuen „Organisation“. Es wird zwar keinem gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner einfallen, freiwillig diesem gelben Verein beizutreten, immerhin ist es aber von Interesse zu erfahren, daß die Gelben vor allem vom Rechtsschutz nichts wissen wollen. Bei wenigen Bahnen brauchen die Biediensteten so notwendig den Rechtsschutz wie bei der A.-T. G., wie an zahlreichen Beispielen ohne Mühe nachgewiesen werden könnte. Die Gelben aber machen es zur Aufnahmeverbindung ihrer Tischgesellschaft, daß der Biedienstete, der heiraten will, seinem Fachverband angehört, der Rechtsschutz gewährt. Freilich, die Deutschen, die dem Verein angehören, der sich so sehr des Wohlwollens der Verwaltung erfreut, werden nie Rechtsschutz brauchen. Der zufriedene Knecht, der nichts anderes sein will als Knecht, wird immer demütig die Hand seines Herrn küssen, auch wenn sie ihn einmal schlägt!

Arbeiterprämierungen auf der A.-T. G. Aus der bürgerlichen Presse ist zu erschauen, daß am 18. August an 37 Arbeiter der Aussig-Teplicker Eisenbahn Geldbelohnungen im Betrage von je 200 Kr. gegeben wurden. Diese Beteiligung war mit einer kleinen Feier verbunden, an der unter anderen auch der Generaldirektor Enderec und der Verwaltungsratspräsident Wolfrum teilnahmen. Dieser gab — so heißt es in den Berichten der bürgerlichen Blätter — seiner Freude Ausdruck, eine so große Anzahl treuer und fleißiger Arbeiter der Aussig-Teplicker Eisenbahn persönlich kennen zu lernen. Jeder einzelne könne das Unternehmen durch Vernachlässigung seiner Pflichten schädigen, durch treuergegebene Arbeit aber ihm nützen. Gegenseitiges Vertrauen sei

die Grundlage für das Gediehen jedes großen Unternehmens und für die Wohlfahrt der Arbeiter, die sich darin hüten mögen, daß von irgendwelcher Seite in Verfolgung politischer oder gar eigenmächtiger Zwecke im Interesse zwischen Dienstgeber und Dienstnehmer gesetzt und hierdurch das Unternehmen und seine Biediensteten gleicherweise geschädigt werden. — Wie viel der Verwaltung der A.-T. G. daran gelegen ist, Dienstgeber und Dienstnehmer zu einem Verhältnis zusammenzubringen, das den höchsten Ausdruck von eitel Friede darstellt, zeigt der uns auffällig in die Hände geratene Erlaß Nr. 186, der in der Aussage der Dienstesordnungen vom 3. Mai veröffentlicht ist. Darin heißt es nämlich, daß die Prämierung im selben Umfang auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werde, bis alle berücksichtigungswürdigen Arbeiter mit mehr als 25jähriger Dienstzeit beteiligt sein werden. Am Schlusshiebt es noch: Arbeiter, welche aus irgendeinem Grunde bei der Prämierung übergangen wurden, können . . . in den folgenden Jahren wieder vorgeschlagen werden! Wir wollen es gleich rund heraus sagen: Der Verwaltung handelt es sich darum, den Eindruck zu erwecken, als ob sie Gott weiß wie arbeiterfreundlich wäre. Aber es dauert immer merkwürdig lange, bevor sich die lästige Verwaltung zu einer arbeiterfreundlichen Tat aufschwingt. Bei vielen anderen Eisenbahnen, so bei der L. I. Staatsbahn, wird die Prämierung von langenpenden Biediensteten und Arbeitern schon viele Jahre vorgenommen, und was das Wichtigste ist, dort werden die zu Beschenkenden nicht auf der Apothekerwage abgewogen, ob sie auch wirklich „berücksichtigungswert“ sind; alle ohne Unterschied erhalten dort die Prämie. Bei der A.-T. G. sind, wie es in den erwähnten Erlaß ausdrücklich heißt, 50 Arbeiter zur Prämierung vorgeschlagen worden, aber nur 37 Arbeiter haben sie tatsächlich erhalten. Bei der Auswahl der zu beschenkenden Arbeiter, die einen genügenden Grad von Berücksichtigungswürdigkeit aufweisen, ist man recht vorsichtig zu Werke gegangen: Arbeiter, die eine 45jährige Dienstzeit zurückgelegt haben, wurden vornehm übersehen. Die Eigenschaft „berücksichtigungswert“ scheint aber nach der Meinung der Verwaltung den Biediensteten wahrscheinlich auch dann anzuhafeln, wenn sie schon einmal mit jenen Paragraphen des Strafgesetzes in Widerspruch geraten sind, die von der gewaltfamen oder listigen Ueignung fremden Eigentums handeln. Über gesehen den Fall, daß alle Arbeiter ohne Ausnahme diese Prämien erhalten; ist ihnen mit den 200 Kr. viel geholfen? Gewiß nicht. Viel mehr als diese Geschenkmacherei wäre die Erhöhung der Provisionsförderungsbeiträge am Platze, denn dadurch würde den alten, im Dienste der Eisenbahn mirb gewordenen Biediensteten und Arbeitern ein dauernder Nutzen erwachsen. Man vergesse nicht darauf, daß pensionierte Eisenbahner gezwungen waren, ihr Leben voll Arbeit als Straßenlehrer zu beschließen, weil die „Pension“ zum Leben zu wenig und zum Sterben zu viel ist. Ob diesen Armen ihr Los versüßt würde, wollte man an ihre Befreiung an geeigneter Stelle weithin sichtbar eine Signatur anbringen, aus welcher zu ersehen ist, daß es sich um Pensionäre handelt, kann vielleicht Herr Enderec erwägen. Über sei dem wie ihm wolle, die moderne Gewerkschaftsorganisation ist und bleibt das einzige Mittel zur Beseitigung der frastesten Formen der Ausbeutung und wenn der Wolfrum noch soviel von der Harmonie zwischen Kapital und Arbeit salabert.

Die Winkelvereinkrankheit. Die frankhafte Sucht nach Titeln und danach, in der Öffentlichkeit eine Rolle zu spielen, hat wieder bei einigen Leuten das Verlangen erweckt, Verbandsleitung zu spielen. Um diesen Wunsch in Wirklichkeit umzusetzen, schicken sie vorsichtig den Namen des Villacher Verschub- und Wächterpersonals missbrauchend, Briefe an einzelne Stationen, deren Inhalt wir nachstehend wiedergeben, ohne an dem Originaltext etwas zu ändern:

Gehörter Genosse!

Das gesamte Verschub- und Wächterpersonal von Villach Süd- und Staatsbahn und Nachbarstationen ersucht dich herzlich um eine kurze Antwort und Beratung.

Wir haben beschlossen alle zusammen einen Verschub- und Wächter Verband zu gründen, wir wollen uns alle vereinen Süd und Staatsbahn und mit voller Kraft arbeiten, das wird selbstverständlich jeder selbst wissen, daß es so wie heute nicht weiter gehen kann wir uns selbst helfen können wird uns geholfen sein.

Der Zweck dieses Verbandes sollte haben!

Daß Verschub und Wächterpersonal selbst in eine eigene Kraft und Macht vertreten sein sollte, weil wir die schlechten und Gedenkten Kategorien sind, weil wir am meisten die größten Schindluder sind.

Wir brauchen dann nur einen Betrag zahlen von 50—60 h. per Monat aber nicht wie beim Rechtsschutz 130 h. und wir haben die gleichen Begünstigungen so wie heute.

Die Zentrale wird da uns sehr dagegen sein aber machen können sie uns nichts, wir müssen auf uns selbst schauen und sorgen, weil wir eine große starke Macht sind, wir wollen Selbstständig sein, der beim Rechtsschutz bleiben will kann bleiben

Gehörter Genosse.

Wir ersuchen daß alles in Geheimen bleibt, weil wir werden alle größeren Stationen anfragen wir erüben dich du möchtest so gut sein, deine Kollegen fragen in geheimen, was die sagen dazu, ob sie dafür sind oder dagegen, hoffentlich wollst du dafür, und bitte dich beantwortet es mir sofort ganz kurz was du dazu glaubst, wir müssen einmal aufführen sonst können wir nicht weiter, darum auf gehörten Kollegen für die eigenen Interessen.

Wir ersuchen um baldige Antwort, daß wir sofort wieder weiter arbeiten können.

Mit Gruss

Das gesamme
Verschub und Wächterpersonal
von Villach.

bitte die Adresse Klammer Franz
Verschub Villach Hauptbahnhof.

Die Wiener Genossen dieser beiden Kategorien, die dieses Schreiben gleichfalls erhalten, wollen dasselbe nicht unbeantwortet lassen. Sie erüben uns, ihre offene Antwort im „Eisenbahner“ zu veröffentlichen. Dieselbe lautet:

An Herrn

Franz Klemmer,

Verschub,

Villach Hauptbahnhof.

Wir haben Ihr Schreiben vom 21. d. M. erhalten und aus diesem ersehen, daß wiederum durch Unverständnis der Sachlage ein neuer Unsinn geschehen soll. Es ist gewiß im Interesse des Verschub- und Wächterpersonals gelegen, wenn dieses in einer Organisation geeinigt ist. Eine derartige Organisation muß aber auf einer gesunden Basis aufgebaut sein und darf nicht auf Isolierung der einzelnen Kategorien hinstreben. Im Allgemeinen Rechtsschutz und Gewerkschaftsverein finden alle Kategorien recht gut ihre Vertretung, wenn der ehrliche Wille bei den Angehörigen der einzelnen Kategorien vorhanden ist, nach Kräften mitzuverarbeiten. Dies beweist der Umstand, daß sowohl Kategorien mit zahlreichen Angehörigen als auch solche mit wenigen Angehörigen mit dieser Organisation recht gut ihr Auskommen finden. Daß es vorwärts geht, muß jeder ehrlich denkende Eisenbahner zugeben, er wird auch zugeben müssen, daß es nicht schneller vorwärts

ginge, wenn wir in einigen Dukenden Vereinen zerstört wären, die sich ja dann doch wieder, ohne Rücksicht auf die Verschiedenheiten der Kategorien zusammenschließen mühten, wenn sie etwas unternehmen wollen. Was die finanziellen Leistungen anbelangt, können wir uns eine ernste Organisation von Wächtern und Verschiebern nicht vorstellen, die beim ersten Nechtsschutzfall sich entweder vollständig ihrer Mittel entblößen, oder ihren Mitgliedern den Rechtsbeistand versagen müßte. Es hätte da bei einer mangelhaften Vertretung bei Gericht ein Angehöriger dieser Kategorien, dem bei einem Unfall ein dienstliches Versehen vorgehalten wird, es bitter zu büßen, daß er es unterliegt, sich durch Leistung eines entsprechenden Organisationsbeitrages, für derartige Fälle zu versichern. Gerade unsere Kategorien nehmen den Rechtsbeistand des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines stark in Anspruch und der einzelne, der die Beiträge leistet und nicht gezwungen ist, diese Einrichtungen in Anspruch zu nehmen, dankt der Vorstellung, daß nicht er bei einem Unfall beteiligt ist. Wir sind auch Gegner einer Geheimtruerei. Eine ehrliche Sache verträgt das Tagesschicht. Wir haben auch nichts von der Zentrale der Organisation zu fürchten. Läßt lieber eure Dummkopf und werdet anständige Mitglieder der Gewerkschaft, dann werden wir uns bei der nächsten Konferenz schon verstündigen!

Die organisierten Wächter und Verschieber Wiens.

Wir haben dieser offenen Antwort nicht viel hinzuzufügen, glauben wir doch, daß auch die Verschieber und Wächter der anderen Stationen so vernünftig handeln werden, Herrn Klammer und seinem eventuellen Anhang die richtige Antwort zu geben. Es ist bezeichnend für derartige Vereinsmeierei: Man kann der einheitlichen Organisation keine Unterlassungen vorwerfen und man weiß auch nicht die Mittel anzugeben, um günstigere Resultate zu erzielen, als diese; aber gegründet muß unter allen Umständen werden. Dann ist die Sehnsucht einiger Herren in Villach erfüllt, sie werden sich jetzt „Verbandsvorstände“ titulieren, und wir raten ihnen, sich auch bunte Schärpen zu kaufen und anzulegen, wie dies die Veteranen tun, damit ihr Vergnügen vollständig ist.

Etwas von der L. I. Staatsbahndirektion Triest. Das Los der Stationsleiter einfach besetzter Stationen auf Lokalbahnen ist kein bedeutendes. Täglich von 5 Uhr früh bis 10 Uhr 15 Minuten nachts, und an Sonn- und Feiertagen von 5 Uhr früh bis 11 Uhr 30 Minuten nachts, somit täglich 17 Stunden und an Sonn- und Feiertagen 18 Stunden Dienst, mit einer einmal monatlichen Ablösung von 24 Stunden. Bekanntlich sind in einem Jahre 52 Sonn- und 15 Feiertage, somit zusammen 67 Tage, welche als Ruhetage für Menschen geschaffen sind. Von diesen 67 Ruhetagen darf aber ein wie ein Kettenhund angehängter Stationsleiter nur zwei Tage, sage zwei Tage im Jahre laut dessen Absturztermine gehen. Bitte so ein Kettenhund, Bardon Stationsleiter, nach drei bis vier Monaten um einen zweitägigen Urlaub, felsig verständlich auf einen Sonntag fallend, so bekommt selber gewiß statt des gewünschten Urlaubes die Antwort: Wegen Waffenbildung oder hohen Krankenstandes dermal kein Substitut disponibel, oder noch viel schöner: Absenz in der Dauer von 24 Stunden kostet 100 Kr. Ablösung, sofern er bewilligt, mit der gleichzeitigen Bemerkung: Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß die fortwährenden Abstürzungen des Leiters ein Ende nehmen werden. Zur Befolgung von Familienangelegenheiten ist turnusmäßig eine 24 Stunden Ablösung notwendig. Also, nach drei bis vier, auch bis fünf Monaten kann man nicht einmal einen zweitägigen Urlaub zur Schlichtung von Familienangelegenheiten erreichen. Man darf aber nicht glauben, daß in derartigen Fällen wirklich kein Substitut disponibel ist. Wenn man von den nächsten folgenden zwei Stationen, welche mit einem Beamten und drei Stationsmeistern besetzt sind, die letzteren zumeist auch vollständig vorhanden sind, einen Substituten auf 48 Stunden abdirigieren würde, ließe sich die Sache machen. Es fehlt aber nur der gute Wille dazu.

Es wäre daher sehr angezeigt, daß der betreffende Herr, der die Substitutionskommandierung inne hat, einmal auf ein Jahr den Dienst auf einer einfach besetzten Station, täglich von 5 Uhr früh bis 10 Uhr, reziprok 11 Uhr 30 Minuten nachts, mit einer einmaligen monatlichen Ablösung von 24 Stunden versetzen würde, um sich ein Bild zu verschaffen, wie angenehm eine solche Dienstleistung auf das Gemüth wirkt. Selber würde gewiß für die Hinfunft auf zweitägigen Urlaub ansuchen nicht mehr den Unsinn schreiben, zur Errichtung von Familienangelegenheiten ist turnusmäßig eine Ablösung, was wirklich sehr human bei einer täglichen Dienstleistung von 17 bis 18 Stunden ist. Wie soll man sich diese 24 Stunden einmal im Monat aufteilen, um die dringendsten Familienangelegenheiten und diverse Einfälle für die Familie zu besorgen. Es wird der Künstler gesucht, der dieses Kunststück fertig bringt. Darum sei es auch, mehrere Kollegen, ans Herz gelegt, schließt euch gemeinsam an die allgemeine Eisenbahnerorganisation an, um endlich von derartigen Zuständen bereit zu werden. Wir sind schon lange genug von verschiedenen Kategorienvereinen bei der Rose hergeführt worden, auch für uns gibt es nur den einen Weg zur Verbesserung dieser Zustände.

Die Wahlen in den Arbeiterausschuß des Staatsbahndirektionsbezirkes Linz. Auch die Wahlen in den Arbeiterausschuß des Linzer Direktionsbezirkes ergaben den Sieg der sozialdemokratischen Kandidatenliste. Es wurden gewählt:

für den Bau- und Bahnhofserhaltungsdienst als Mitglieder: Anton Burghart, Maurer, Linz; Johann Madlmayer, Oberbauer, Linz; Wolfgang Voidl, Zimmermann, Ischl, und Karl Baumgartner, Oberbauer, St. Valentin. Als Ersatzmänner: Josef Geher, Oberbauer, Linz; Johann Stricker, Oberbauer, Linz; Johann Friedl, Zimmermann, Wels, und Karl Schwager, Oberbauer, Kirchdorf. Mit 1199 Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 817 Stimmen. Im Jahre 1909 erhielt die sozialdemokratische Liste 1184, die christlichsoziale 836 Stimmen.

für den Zugförderungs- und Werkstättendienst als Mitglieder: Johann Gabriel, Schmied, Linz; Rudolf Feilmayr, Hilfsarbeiter, Linz; Alois Schmidhuber, Kohlenarbeiter, Linz, und Matthias Henauer, Hilfsarbeiter, Attnang. Als Ersatzmänner: Josef Mayr, Schlosser, Linz; Johann Niesshuber, Hilfsarbeiter, Linz; Michael Stadler, Kohlenarbeiter, Linz, und Johann Haselmayer, Dreher, St. Valentin. Mit 699 (1909 660) Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 81 (1909 74) Stimmen.

für den Stations-, Verkehrs- und Magazindienst als Mitglieder: Johann Stötter, Magazinsarbeiter, Linz; Martin Mair, Magazinsarbeiter, Linz; W. Schwarzkogler, Magazinsarbeiter, Aufsee, und Anton Leidinger, Magazinsarbeiter, Wels. Als Ersatzmänner: Johann Knoll, Gepäckträger, Linz; Franz Kellermann, Bremser, Linz; Florian Gireklehner, Magazinsarbeiter, St. Valentin, und Karl Seimel, Magazinsarbeiter, Simbach. Mit 465 (1909 362) Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 91 (1909 76) Stimmen.

Das für uns gewiß erfreuliche Wahlresultat zeigt uns gleichzeitig, daß in einigen Bahnhofssections des Linzer Direktionsbezirkes noch immer einige Auflärungsarbeit zu verrichten ist. So in den Bahnhofssections Braunau, Budweis, Frankenmarkt, Freistadt, Kirchdorf, Schärding, Wels und Urfahr.

Berkehrungslück in der Kreuzungsstation Birnbaum
i. M. Am 18. August nach 7 Uhr abends durchfuhr der Zug Nr. 184 am Gleise II die Station. Gleichzeitig machte der am Gleise III stehende, aus circa 98 Wagen und zwei Lokomotiven bestehende Zug Nr. 199 einen Durchgang. Er sollte wegen seiner Länge geteilt werden, um den Personenzug Nr. 20 vorfahren zu lassen. Die zwei Lokomotiven wurden mit circa 30 Wagen abgekuppelt und vorgefahren. Dann wurde von Stationsarbeitern abgewunken, aber der Zugteil bemegte sich noch immer langsam bei der Weichenwächterhütte weiter. Der Diensthabende Weichenwächter ist mit den Schlüsseln die versperrten Weichen vorbereitet gegangen, hat aber gleichzeitig die am Gleise I liegende Weiche in Abzweigung nach Gleise II umgelegt. Im selben Moment sind aber auch die Lokomotiven schon schneller gefahren, so daß es diesem nicht mehr möglich wurde, die Weiche zurückzustellen und es war auch nicht mehr möglich, die Lokomotiven anzuhalten. Der am Gleise II durchfahrende Zug Nr. 184 hat noch über 20 Wagen außerhalb der Polizeimarke gehabt, als der Zugteil des Zuges Nr. 199 mit der ersten Lokomotive in die Seite dieses Zuges einfuhr. Der Materialschaden war groß, zum größten Glück ist aber niemand verletzt worden. Die erste Lokomotive wurde beschädigt, konnte aber mit ihrem Zug weiterfahren. Vom Zug Nr. 184 wurden acht oder neun Wagen ganz zertrümmt und einige davon entgleisten. Mehrere Wagen wurden teilweise beschädigt. Auch der Oberbau wurde am Gleise II stark beschädigt, der Zugverkehr wurde über die Gleise I und III aufrecht erhalten. Jetzt werden die Verkehrskontrollore die Schuldtragenden unter dem niedrigsten Personal suchen und vielleicht auch jemanden anklagen lassen. Die Hauptschuldtragenden sind nicht hier, die müssen oben gesucht werden. Der erste ist der Oberinspektor, welcher diese Stelle für eine Station ausgesucht hat, trotzdem er von verschiedenen Vorstechervertretern des steuerzahlenden Publikums auf eine bessere Stelle aufmerksam gemacht wurde.

Der zweite Schuldige ist derjenige, welcher so kurze Ausweichegleise für so lange Züge und für eine Kreuzungsstation vorgeschlagen hat und der dritte der, der die Sicherungsanlagen noch immer nicht anbringen läßt. Die Bedienstete sollen schon lange vorbereitet sein, aber es soll das nötige Geld fehlen. Es wurde gespart und auf einmal wird so viel Geld für Materialschaden hinausgeworfen. Die ganze Station ist unzweckmäßig errichtet worden. Zu weit von den in Betracht kommenden Dörfern entfernt und außerdem dürfen keine Zivilpersonen in die Züge einsteigen beziehungsweise aussteigen. Die Personenzüge haben alle einen Aufenthalt unter einer Minute und doch ist es streng verboten, auszusteigen, nur das Personal, welches dort wegen großer Entfernung jeder Einkaufsstelle hunger leiden kann, darf die Züge benutzen.

Aus dem Ausschuß des Provisionsfonds der f. f. Staatsbahnen. Eine Stille, von dem weiten Kreise der Mitglieder gar nicht bemerkte Arbeit ist es, die unsere Genossen in dieser Humanitätsinstitution leisten, eine Arbeit, die den Mitgliedern Früchte in der Zukunft bringen wird, und wir zögern nicht, unseren Leserkreis mit der Tätigkeit der gewählten Ausschüssemitglieder bekannt zu machen.

In der am 5. Juli d. J. stattgefundenen Ausschusssitzung des Provisionsfonds haben unsere Genossen folgende Anträge gestellt und begründet:

1. Gewährung der anderthalbfachen Dienstzeitanrechnung bei der Bemessung der Provision für das gesamte Vertriebspersonal. (Ein alter Antrag, der als Urges eingebrochen wurde.)

2. Gewährung der anderthalbfachen Dienstzeitanrechnung bei der Bemessung der Provision für die mit pneumatischen Werkzeugen arbeitenden Kesselfräsmiede. (Ebenfalls Urges.)

3. Herabsetzung der Gesamtdienstzeit von 35 auf 30 Jahre für jene Bediensteten und Arbeiter, welche die Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit nicht genießen. (Urges.)

4. Einbeziehung von 40 Prozent des mit 1. Jänner 1912 erhöhten Quartiergeldes (100 Kr.) in die Provisionsbemessung.

5. Festeitung eines Grundlohnes mit entsprechender Steigerung für die im Astorf arbeitenden Arbeiter der verstaatlichten Bahnen in der Höhe des Grundlohnes der gleichen Arbeiterkategorien der Stammlinien der f. f. Staatsbahnen.

6. Fertigstellung der Badeanstalt in den Badeshäusern in der Klosterneuburgerstraße im XX. Wiener Gemeindebezirk.

7. Weiterausbau von Badeshäusern in der Klosterneuburgerstraße. (Ein Petition mit 305 Unterschriften als Beilage.)

Ferner wurde noch eine Reihe von Wünschen und Beschwerden der Mitglieder beraten und die diesbezüglichen Anträge gestellt.

Das f. f. Eisenbahnministerium teilte mit, daß den dem Provisionsfonds der f. f. Staatsbahnen neu beitretenen Mitgliedern der verstaatlichten Oe. N. W. B. die Nachzahlung früherer Dienstzeit analog den Bediensteten der f. f. Nordbahn einfach berechnet wird, wenn sie bis Ende dieses Jahres um einen solchen Nachlauf von Jahren anstreben. Es wurde ferner mitgeteilt, daß der Bau von Personalhäusern für Krems am 26. Juli 1912, für Tarnopol und Wels am 6. August 1912 vergeben wurde.

An den Eisenbahnbediensteten und Mitgliedern des Provisionsfonds liegt es nun, durch erhöhte Tätigkeit in der Organisation die Aktionen des Ausschusses zu unterstützen.

Aus den Amtsblättern.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 17. August 1912, B. 35.639 ex 1911. An alle Organe betreffend die Änderung der provisorischen Bestimmungen für die Personalkommissionen und den Zentralausschuß für Personalangelegenheiten der Bediensteten der f. f. österreichischen Staatsbahnen und Regelung des Geschäftsverlaufs bei Einbringung von Anträgen seitens der Mitglieder dieser Körperschaften.

Ich finde mich bestimmt, nachstehende Anträge der mit Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 23. März 1907, B. 17.018 (Amtsblatt 1907, XVIII. Stück, Nr. 29), verlautbarten provisorischen Bestimmungen für die Personalkommissionen und den Zentralausschuß für Personalangelegenheiten der Bediensteten der f. f. österreichischen Staatsbahnen zu verfügen:

§ 1, Absatz 2, hat fünfzig zu lauten:

„Die Sektion für Beamte umfaßt auch die Beamtenaspiranten, Volontäre und Bahnoffiziantinnen, jene der Unterbeamten, beziehungsweise Diener die Aushilfsunterbeamten, beziehungsweise Aushilfsdiener.“

§ 2, Absatz 1, erhält nachstehende Fassung:

„Bei den Personalkommissionen der Staatsbahndirektionen besteht die Sektion für Beamte aus acht, die Sektion für Unterbeamte aus sieben, jene für Diener aus neun gewählten Mitgliedern und aus je drei vom Staatsbahndirektor ernannten Mitgliedern.“

§ 4, letzter Absatz, hat zu lauten:

Neben diesen gewählten Kommissionsmitgliedern erkennt der Staatsbahndirektor aus den Kreisen der Beamten, Unterbeamten und Diener je drei Mitglieder und deren Ersatzmänner für die betreffende Sektion der Personalkommission; hiebei sind nach Tünlichkeit Bedienstete jener

Verwendungsstätte zu berücksichtigen, welchen nicht bereits gewählte Mitglieder angehören.“

§ 5, Absatz 1, hat zu lauten:

„Der Tag der Wahl für die Personalkommissionen wird von jeder Staatsbahndirektion für ihren Amtsbezirk bestimmt und in ihrem Amtsblatt mindestens zwei Wochen vor der Wahl verlautbart.“

§ 6, 2. Absatz:

In der vorletzten Zeile ist die Anzahl der gewählten Mitglieder des Zentralausschusses von „z wölf“ auf „sechzehn“ richtigzustellen.

§ 9, Absatz 1, erhält folgenden Zusatz:

„Die Bahnoffiziantinnen sind hinsichtlich der Wahlberechtigung und der Wahlbarkeit der Beamtengruppe angeschlossen.“

§ 16 erhält folgenden Wortlaut:

„Die Namen der Sitzungsteilnehmer sowie der kurzgefaßte Gang der Beratung und das Ergebnis der Abstimmung sind sowohl bei dem Zentralausschuß sowie bei den Personalkommissionen in einem Protokoll niederzulegen, für dessen Ausfertigung der Vorsitzende unter Bezugnahme eines Schriftführers Sorge zu tragen hat.“

Zudem Mitglied der betreffenden Körperschaft wird eine Abschrift dieses Protokolls, welches im Original beim Vorsitzenden in Verwahrung bleibt, eingehändigt. Spätestens im Verlauf von acht Tagen nach der Sitzung hat der Vorsitzende der Personalkommission eine Abschrift des Protokolls an die Staatsbahndirektion vorzulegen.

Sämtliche aus Anlaß der Kommissionssitzungen erlangten Verfügungen sind nachträglich in den Originalprotokollen anzumerken. Die Einrichtnahme in die Originalprotokolle ist den Mitgliedern gelegentlich der Teilnahme an den folgenden Sitzungen über Verlangen zu gestatten.“

Die vorstehenden Änderungen und Ergänzungen treten sofort in Wirkung.

Weiters werden in teilsweise Abänderung und Ergänzung der Bestimmungen des Erlaß vom 7. November 1907, Zahl 52.628 (Amtsblatt des f. f. Eisenbahnministeriums 1907, LVIII. Stück, Nr. 85), für die Einbringung von Anträgen seitens der Mitglieder der Personalkommissionen und des Zentralausschusses folgende genau zu beachtende Weisungen erteilt:

Die Behandlung konkreter Personalangelegenheiten bleibt aus dem Wirkungskreis des Zentralausschusses sowie der Personalkommissionen ausgeschlossen; es sind daher diesbezügliche Initiativansprüche ohne weitere Behandlung zurückzuweisen. Ebenso sind Anträge, welche Pensions-, beziehungsweise Provisionsfondangelegenheiten betreffen, als in den Pensions-, beziehungsweise Provisionsfondsausschuß gehörig, von der Behandlung in den Personalkommissionen, beziehungsweise im Zentralausschuß ausgeschlossen.

Initiativansprüche, welche in den Wirkungskreis der Personalkommissionen gehören, können nur von Mitgliedern dieser Kommissionen, Anträge, welche in den Wirkungskreis des Zentralausschusses fallen, nur von Zentralausschusssmitgliedern eingebracht, beziehungsweise in der betreffenden Körperschaft behandelt werden. Es sind daher auch Initiativansprüche, welche in den Wirkungskreis des Zentralausschusses fallen, sofern sie von einem diesem Ausschuß nicht angehörigen Personalkommissionssmitglied eingebracht werden, dem betreffenden Personalkommissionssmitglied ohne weitere Behandlung zurückzuweisen.

Initiativansprüche der Personalkommissionssmitglieder sind unmittelbar an den Vorsitzenden der Personalkommission zu übermitteln.

Initiativansprüche der Zentralausschusssmitglieder sind im Wege der vorgesetzten Staatsbahndirektion an den Vorsitzenden des Zentralausschusses zu leiten.

Initiativansprüche können jederzeit eingebracht werden; sie können jedoch nur dann bei der Einbringung nächstfolgenden Sitzung behandelt werden, wenn sie mindestens vierzehn Tage vor dem Sitzungstage bei der berufenen Stelle eingefangen sind. Später einlangende Anträge können erst bei der zweitfolgenden Sitzung zur Behandlung gelangen.

Jeder Antrag ist, um den Zeitpunkt der Einbringung derselben sicherzustellen, bei der in Betracht kommenden Staatsbahndirektion mit dem Präsentationsdatum zu verfehen.

Jeder einzelne Initiativanspruch ist auf einem besonderen Bogen niederzuschreiben; eine eventuelle schriftliche Begründung ist dem Antrag abgesondert anzuschließen.

Bei diesem Anlaß werden den Bediensteten die Schlusbestimmungen des zitierten Erlaßes des Eisenbahnministeriums vom 7. November 1907, B. 52.628, in Erinnerung gebracht, welche lauten: „Nachdem durch die Einführung der mehrwährenden Institutionen — unbeschadet des im § 21 der Dienstordnung für die Vorbringung von Wünschen und Beschwerden vorgeschriebenen ordentlichen Dienstweges — den Bediensteten noch das weitgehende Recht zugesprochen wurde, jederzeit Anliegen allgemeiner Natur durch selbstgewählte Vertrauensmänner ihrer Dienststätte unmittelbar kompetenten Ortes vorzubringen und deren dienstliche Beratung unter Beteiligung dieser Vertrauensmänner selbst herbeizuführen, so ist von dem Personal in Hinsicht in dieser Richtung ausschließlich einer der vorbezeichneten Wege einzuhalten.“

Fortsetz.

Korrespondenzen.

Knittelfeld. Die Beteuerungen des Hofrates Otho im bei seinem Amtsantritt in der Werkstatt Knittelfeld sind nicht in Erfüllung gegangen. Es war alles Gesprochen recht schön und gut, aber leider nicht wahr. Es ist hier die Werkstatt eine wahre Strafanstalt. In der Abteilung II wurden in einer Woche für 29 Kr. Strafen dictiert und alle nur wegen Kleinigkeiten. Um auch der Staatsbahndirektion und dem Ministerium zu zeigen, was die Herren Beamten für Fehler machen, diene folgendes zur Kenntnis. Es wurden hier sieben Feuerbücherringe für die Serie 97 bestellt; die wurden selbstverständlich unter dem Dampfhammer geschlagen und als Alteisen verkauft. Bevor man sie fortwarf, hat man noch einen Schlosser dagegestellt, welcher auf allen vier Rauten einen Fleiß aufzönnen mußte. Selbstverständlich war diese Arbeit unnötig und es wurde nur eine Donne Holzholz mehr verbrannt. Weiters sollte ein Zylinder der Serie 34 gehobelt werden; dabei mußte der Hilfsarbeiter den Zylinder aufmerksam machen, daß dies nicht der rechte, sondern der linke Zylinder sei. Die Antwort des Technikers: „Ist ganz egal, ob rechts oder links!“ Erst zwei Partieführer mußten bemerken, daß in diesem Fall rechts nicht gleich links sei. Und was ist's mit den diversen Oefen? Warum werden die immer zugedeckt, wenn eine Inspektion von der Direktion kommt? Was sagt die Direktion zu den Manipulationen bei den Kesselrevisionen und Kesselprüfungen? Bei Jahreschluß mußten unter jeder Bedingung einige Kessel geprüft (gedrückt) werden, um die Prämien noch verrechnen zu können. Wie wahnsinnig wurde gearbeitet und es wurden jede Nacht Überstunden gemacht. Hundert Siederohre wurden eingezogen, um den Kessel der Serie 69 prüfen zu können, dieselben mußten jedoch wieder herausgenommen werden, um die Einbauung des Kommunikationsrohres zu ermöglichen. Dann standen dieselben Kessel zwei Monat im Freien, sie waren ja schon geprüft und die Prämien verrechnet. Es standen den Herren Technikern sehr gut an, mehr auf die Arbeiten achtzugeben, so daß nicht durch verwaltete Neuerbüchsen Laufende

Kronen verlorengehen, wie dies zum Beispiel bei Serie 180 geschehen ist und weniger darauf bedacht zu sein, möglichst viele Tore einzurennen. Denn es ist jedenfalls das Hauptaugenmerk dieser Herren darauf gerichtet, Strafen zu erzielen und die Ansüchen um Freitaten durchzustreichen. Aus diesem allen schon kann die Staatsbahndirektion die Notwendigkeit ersehen, daß die Fehler in Knittelfeld gutgemacht werden und wir glauben, daß sie ein Interesse daran hat, daß nicht allzuviel der breiten Öffentlichkeit bekanntgegeben wird, um die Blamage nicht noch größer zu machen. Sie soll darum die Herren Techniker beauftragen, sich nur um den zugewiesenen Dienst und nicht um alles andere zu kümmern.

Knittelfeld. (Aus dem Betrieb der f. f. Staatsbahnenwerkstätte und Heizhaus in Knittelfeld.)

Unter großem Tamtam wurde im Jänner in der bürgerlichen Presse von der riesengroßen Aufbesserung geschrieben, welche die Eisenbahner erhalten haben, so daß es den Anschein hatte als ob der Eisenbahner überhaupt nicht mehr zu arbeiten braucht und sich nur am Jahrestag seinen Riesengehalt zu holen hat. Lohnaufbesserungen bis zu 40% wurden gegeben und niemand hat sich wirklich dadurch eine Berechnung aufgestellt, nach welcher er nun ein besseres Drauskommen haben wird. Aber die Rechnung war ohne dem Wirt gemacht worden, welcher in diesem Falle der jeweilige Bargeiste ist. Es stellt sich nämlich heraus, daß diese Aufbesserungen nicht eine effektive Lohn erhöhung, sondern nur zum geringsten Teil eine solche war, während der größere Teil Lohnzulage, respektive Arbeitszulage gewesen ist, welche nur solange an eine Bezugsberechtigung gebunden ist, so lange der Arbeiter bei der gegenwärtigen Arbeit in Verwendung steht. Wenn nun der Arbeiter zu einer anderen Arbeit eingeteilt wird, hat er auch den Anspruch auf diese Aufbesserung verloren und ist er sodann wieder an demselben Punkt angelangt, an dem er vor der Aufbesserung gestanden ist. Dieser „Schwindel“ wird nun heute offenkundig, da man in der Werkstatt sowie in dem Heizhaus darangeht, die Leute zu anderen Arbeiten einzuteilen und dadurch die Aufbesserung wieder wegnehmen zu können. Wir richten hiermit an die Staatsbahndirektion in Villach die offene Frage: Ist ihr dies von uns geschilderte Treiben in der Werkstatt sowie im Heizhaus in Knittelfeld bekannt und was geschieht sie zur Abstellung dieser Unzulässigkeit zu veranlassen? Die Arbeiterschaft aber ersuchen wir, uns solche Fälle unverzüglich anzugeben, damit wir uns energisch gegen derlei Auslegungen zur Wehr setzen können.

Knittelfeld. (Aus der Werkstatt Knittelfeld der f. f. Staatsbahnen.) In der Werkstatt in Knittelfeld, Abteilung I, ist ein Werkmeister, der es ausgezeichnet versteht, sich einen rechten Werkmeisternimbus zu geben. Von der Arbeit versteht er geradezu viel, daß die Werkstatt kein Kaffeehaus und die Arbeit keine Preferencepartie ist. Dieser Mann ist nun, um seine Unkenntnisse zu verdecken, außerordentlich propzig und er quält die Leute ganz unberechtigt wegen unbekannter Angelegenheiten. Wir sind der Meinung, daß er nicht erfache hätte, sich so hervorzuheben, denn wenn man, so wie Herr Schöberl, Breitergeschichten auf dem Gewissen hat, tut man nicht gut daran, die Arbeiter zu reizen. Man weiß, daß Herr Schöberl die Maschine Nr. 906 fünfmal in die Werkstatt zurücknehmen mußte, da dieselbe nicht gehen wollte. Er sagt zu seiner Entschuldigung, der fehlt es nicht bei den Hagen, sondern beim Beischel. Behoben hat er aber den Nebelstand nicht. Alle Partieführer werden wie Buben behandelt, und gerade bei Schöberl trifft es zu, daß er sich in einer Privatwerkstatt nicht seine Suppe verdienen könnte. Es sei dem Herrn empfohlen, sich etwas anständiger im Verkehr mit seinen Untergebenen zu benehmen.

Knittelfeld. (Von der Bahnerhaltungssktion in Knittelfeld.) Alle Augenblicke kommt ein neuer Erlaß und neue Instruktionen, welche zur Durchführung den jeweiligen Dienstvorständen überlassen werden.

Diese sind nun in ihrem Gebiet mit absoluter Gewalt ausgestaltet und haben selbstredend auch das Recht, die Erläufe nach ihrer Auffassung auszulegen. Daß da natürlich oft eine Missgeburt herauskommt, ist eigentlich bei manchen Herren nicht verwunderlich. Zum Beispiel heißt es in einem alten Erlaß, daß bei Erteilung von Freitagen ein Urlaub notwendig ist, respektive daß der Bedienstete verpflichtet ist, bei Entfernung von seinem Dienstort (Domicil) diese bei seinem Dienstvorstand zu melden. Dies ist bei jedem Entfernen notwendig. Wie legt nun die Bahnerhaltungssktion in Knittelfeld diese Bestimmung in einem Erlaß, Zahl 539 ex 1912 aus? Da heißt es in Absatz 1, den Arbeitern sind nur auf Grund der denselben erzielten Urlaube Freifahrtscheine auszufolgen und in Absatz 2, laut Arbeitsordnung gebühren den Arbeitern mit fünfjähriger Dienstzeit drei, den Arbeitern mit einer zehnjährigen Dienstzeit sechs Tage Urlaub. Im Absatz 3 heißt es, es werden in Hinsicht nur mehr Ansüchen um Freifahrtscheine berücksichtigt, die mit Urlaubsansuchen belegt sind. Nach dieser Auffassung würde der Bedienstete überhaupt nur eine Freitaxe zu seinem Erholungsurlaub erhalten, was selbstredend den bisherigen Rechten jede Grundlage nehmen würde, und zwar Rechten, welche bisher aber noch unangetastet zu Recht bestehen und auch nicht durch einen solchen Erlaß der Bahnerhaltungssktion in Knittelfeld aus der Welt geschaffen werden können. Weiters hat der Arbeiter nicht erst mit fünf, sondern schon mit drei Jahren Anspruch auf einen Erholungsurlaub in obig angeführtem Ausmaß. Es würde sich darum empfehlen, wenn die f. f. Staatsbahndirektion in Villach ihre Beamten besser belehren würde.

Lienz (Tirol). Das Lienzer Reservepersonal muß sehr oft ohne Streifenfahrt nach Klagenfurt, eventuell nach Bleiburg, Unterdrauburg oder Marburg fahren. Es steht zwar in der Instruktion, daß es der Betreffende vom Beamten im Stundenpaß eintragen lassen soll, was aber in den seltensten Fällen geschieht, da viele Bedienstete davon nichts wissen. Die jungen Bediensteten wagen es gar nicht, von dem Beamten derartiges zu verlangen, da viele Beamte kurz angebunden sind und man der Gefahr ausgesetzt ist, wie das liebe Vieh behandelt zu werden. Es bitte daher das Personal von Lienz um Abhilfe.

Stockerau. Mitte August haben die Bediensteten einen Wagon Regiofahrt bezogen. Nach dem Verleihen blieben 400 Kilo übrig, welche bei ganzen Wagenladungen auf der ganzen Welt immer denjenigen gehörten, die den Wagen faulen.

spielen die großen Wohltäter auf Kosten des Staates und haben aber selbst einige Kronen dabei in der Tasche. Wenn darüber gesprochen wird, läuft man zum Kadi, um die Missstätter einsperren zu lassen, die sich erfreuen, sich darüber zu erkundigen und die die Herren in ihrem Treiben untereinander beobachten und hören wollen.

Czernowitz. (Wie die christlichsozialen Verkehrsbündler verleumden.) Das in Czernowitz erscheinende "Botwinaer Volksblatt" vom 4. August 1912, Nr. 660, schreibt folgendes:

Aus Eisenbahnerkreisen teilt man uns mit: Der sozialdemokratische Selsigmacher Oppiz stellte fürlich den Arbeiter Josef Haluk neben dem auszahlenden Beamten im Heizhaus auf, welcher von jedem Bediensteten 1 Kr. für sozialdemokratische Zwecke verlangte. Einigen entriß Haluk das Geld mit Gewalt. Wie lange noch werden solche bestialische Zustände im Czernowitzer Heizhaus geduldet werden?

In Wirklichkeit hat die Sache anders ausgeschaut; der Drehscheibenarbeiter Josef Haluk ist mit einer Konfession am 3. August 1912 zu den Vorgesetzten gegangen, dieselbe zu lassen, um für den seit Dezember 1911 frischer Heizer Anton Pendy, welcher noch provisorisch ist und dabei auch mehrere Kinder zu ernähren hat und in sehr großer Not sich befindet, einige Kronen Unterstützung zu sammeln. Das hatten nur einige Arbeiter unter sich besprochen und es wußte davon weder der Genosse Oppiz noch andere in der Ortsgruppe. Der Drehscheibenarbeiter Haluk entriß auch nicht mit Gewalt den Arbeitern die Gelder, wie es die christlichsoziale Preßlancaille schreibt, sondern es gab jeder, wieviel er wollte. Es wurden damals Kr. 10-70 gesammelt, und zwar gab ein Ingenieur 1 Kr., 2 Personen je 10 Kr., 20 Personen je 20 Kr., 10 je 40 Kr. und 3 je 50 Kr. zusammen 35 Personen. Es ist wieder ein gutes und überzeugendes Dokument für die Eisenbahner in der Botschaft, wonach der christlichsoziale Verkehrsverein ist, und wie diese Gauleiter verleumden.

Wolfsberg. Der Herr Stationsvorstand Bäder ging gerade einige Tage vor dem 18. August in Urlaub. Seinem Stellvertreter, Herrn Adjunkt Sappo, welcher beim gesamten Personal äußerst beliebt ist, gab er natürlich verschiedene Aufträge bei der Uebernahme, unter anderem auch, daß am 18. August mit dem dienstfreien Zug- und Stationspersonal, welches im Monat August noch nicht in der Schule war, Schule zu halten sei. Das Personal ist natürlich erschienen, richtet aber jetzt an die kompetente Stelle die Anfrage, mit welchem Rechte Herr Vorstand Bäder an einem Sonn- und Feiertag vormittags eine Schulung des Personals anordnen darf? Natürlich wird Herr Vorstand Ausreden finden, zum Beispiel vergessen zu haben. Offenbar hat er aber einen Kalender. Vergißt ein anderer Bediensteter etwas, so wird er bestraft, und zwar zuweilen recht empfindlich. Sonst schwärmen diese Herren immer von Deutschum und Patriotismus; ein solcher Vorgang ist jedoch wohl am wenigsten geeignet, die Bediensteten patriotisch zu machen. Ueberall gibt es am 18. August Paraden, Hochämter, Feste &c. und in Wolfsberg im Warteraum II. Klasse Schule über die verschiedenartigsten Dinge. Einen trasseren Gegensatz kann man wohl nicht mehr finden.

Eichgraben. Ein schwerer Unfall ereignete sich am Sonntag den 11. August 1912, der einen braven und guten Genossen aus unseren Reihen riß. Genosse Josef Habel verschaffte den Dienst eines Markierers in der Station Eichgraben und bemerkte in Ausübung seines Dienstes trotz seiner Vorsicht den Schnellzug Nr. 5 nicht. Der Zug erfaßte ihn und in wenigen Augenblicken war er eine Leiche. Das Leichenbegängnis fand Mittwoch den 14. August unter sehr zahlreicher Beteiligung statt. Ihre seien in Angedenken! — Die Genossen von Wien I. Ortsgruppe XIV, sprechen sämtlichen Teilnehmern an dem Leichenbegängnis den besten Dank aus. Frau Habel dankt an dieser Stelle ebenfalls den Herren Beamten und den Kollegen ihres Gatten für die Beteiligung am Leichenbegängnis sowie für die Spenden wärmtens.

St. Pölten. (Vom Bahnamt.) Wir haben unlängst berichtet, wie unser Bahnamtsvorstand Inspektor Szeleny an den Einkünften einer Toilettfrau Ersparungsmaßnahmen vornimmt und wollen heute das Bild seiner Menschfreundlichkeit vervollständigen. Als ein Bediensteter erkrankte und da er nicht mehr gehen konnte, mittels Wagen nach Hause geschafft werden mußte, äußerte sich der Herr Vorstand, daß diese Krankheit nur vom vielen Essen und Trinken herstammt. Ein Kanzlist war frank und es wurde von dessen Pensionierung gesprochen. Da der Bedienstete erklärte, er könne, weil er noch zu wenig Dienstjahre habe, mit dieser Pension nicht auskommen, sagte der Menschfreund Szeleny, da müsse man sich halt erschließen. Auch beim Strafen kommt seine Gerechtigkeitsliebe oft zum Ausdruck und das deshalb, weil die dummen Leute nicht einsehen wollen, daß es höchst gerecht ist, einen Menschen mit einigen Kronen zu strafen, ohne daß man eine Rechtfertigung zuläßt. So erging es einem Bediensteten im Telegraphenbüro, da er es mit seinem bescheidenen Unterthanerstand nicht begreifen konnte, ohne Ursache gestraft zu werden und der sich rechtfertigen wollte. Diese Rechtfertigung muß auf Anerkennung des Herrn Inspektors schriftlich erfolgen. Diesem Manne sagte Szeleny: „Rechtfertigen können Sie sich, aber gestrafft werden Sie doch.“ Der Herr Chef ist bemüht, die Kenntnisse der Direktionsorgane ins richtige Licht zu setzen. Er gab den Arbeitern einen Befehl. Als die Arbeiter erklärten, daß ein Oberinspektor der Direktion diese Arbeit anders angeschafft habe, daß also ein gegenteiliger Befehl vorliege, sagte Herr Szeleny folgendes: „Hören Sie mir mit die Oberinspektoren auf. Die kommen und puken sich die Ohren aus und gehen wieder. Wenn es auf mich ankommt, so bekämpfen diese Herren überhaupt kein Geld.“ Einen Bediensteten wieder schickte der Herr Inspektor zum Doktor, um seinen Geisteszustand untersuchen zu lassen, ohne daß ein Grund dazu vorhanden war, was dadurch bewiesen ist, daß von Seiten der I. I. Direktion der Befremde nicht pensioniert wurde, wie es der Wunsch des Herrn Inspektors war, sondern das dieser nach Wien versetzt wurde. Unsere Ansicht ist die: Es wäre am besten, wenn der Herr Szeleny sich baldigst selbst auf seinen Geisteszustand gründlich untersuchen lassen würde.

Heinrichsthal. Am 17. August 1912 ereignete sich in der Station Heinrichsthal folgender Zusammenstoß zwischen einem Personenzug und einem Lajitzug wegen unrichtiger Weichenstellung. Personenzug Nr. 1017 hat fahrräumlich scharfe Kreuzung mit dem Lajitzug Nr. 1072 in einem Intervall von drei Minuten. Lajitzug Nr. 1072 hat Ankunft um 2 Uhr 50 Minuten, Personenzug Nr. 1017 um 2 Uhr 53 Minuten. Am obengenannten Tage hatte der Lajitzug Nr. 1072 circa zwei Minuten Verspätung, wihin trafen beide Züge zugleich ein. Zug Nr. 1072 hat die Einfahrt auf Gleise I, Zug Nr. 1017 auf Gleise II. Am obengenannten Tage fuhr aber Zug Nr. 1017 auch auf Gleise I. Da aber die Station stark im Bogen und im Gefälle liegt, konnte der Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden. Schwer verletzt wurden ein Oberkondukteur und ein Manipulationskondukteur, leicht verletzt wurden ein Lokomotivführer, ein Heizer und mehrere Passagiere. Daß kein größeres Unglück passiert ist, ist nur darauf zurückzuführen, daß der Personenzug Nr. 1017 mit Lokomotiv-Serie 73 Borsigpann hatte. Durch das Betätigen der Borsigbremse und durch die Schwere der Lokomotive selbst wurde der Anpreßdruck abgeschwächt und der Personenzug geschützt, was an den beiden Maschinen deutlich zu erkennen war. Weiters wurde auch ein erheblicher Materialschaden an Lajitzugwagen verursacht. Nun müssen wir uns auch fragen, wer an diesem Zusammenstoß schuldig ist. Die Station Heinrichsthal ist jetzt mit Wagen überfüllt und mit der Auflage und Abgabe von Gütern

stark beschäftigt, weil hier die zweitgrößte Papierfabrik im Ort ist, so daß es auch an zu befördernden Gütern und Arbeit nie mangelt. Die Station ist mit einem Vorstand, einem Assistenten, einem Stationsmeister und drei Arbeitern besetzt. Der Stationsmeister geht regelmäßig auf Substitutionen, was auch am kritischen Tag der Fall war. Am obengenannten Tage hatte der Herr Vorstand selbst Dienst. Der Diensthabende soll selbst alles besorgen, Fahrkarten ausgeben, Reisegeld abfertigen, Signale beachten und geben, Züge empfangen und die Wechselskontrolle vornehmen. Da das SparSystem bei der I. I. Staatsbahndirektion Olmütz statt betrieben wird, werden definitive Posten aufgelöst und mit Arbeitern besetzt. Das ist auch in der Station Heinrichsthal der Fall, wo nur drei Arbeiter vorhanden sind, welche den ganzen Magazins- und Stationsdienst versehen müssen und sich schon jahrelang plagen; für ihre Mühe werden sie nicht einmal aufgenommen und angestellt. Zur Zeit des Unglücks waren die zwei älteren Arbeiter, welche den Wechseldienst regelmäßig versahen, zur Waffenübung eingerauscht und mußte daher der jüngste Arbeiter den Wechseldienst versehen. Dieser Arbeiter war, weil die anderen Arbeiter eingerückt waren, mit Arbeit überhäuft und hatte auch am kritischen Tag schon sehr lange Dienst. Er mußte von einem Stationsende zum anderen laufen, um das Freistellen für die Züge zu besorgen. Bei Zug Nr. 1017 stellte er zuerst die Signale auf frei und stellte sich dann zum Einfahrtswechsel. Er vergaß dabei ganz, daß er auch den Wechsel umstellen sollte und es fuhr auch schon der Personenzug Nr. 1017 ein und der Zusammenstoß war nicht mehr aufzuhalten. Nun fragen wir, wäre in einer solchen Station nicht ein definitiver Wächter notwendig? Wie viele Wächter hätte man mit den Kosten anstellen können, die der Materialschaden und die Verletzungen jezt verursachen werden?

Sigmundsherberg. Ein Kondukteur der Kampfpartie des Güterzuges wurde am 10. August für Zug Nr. 3815 als Verstärkungskondukteur kommandiert. Derselbe kam eine halbe Stunde vor der Abfahrt des genannten Zuges in die Personenzug, um die Ausrüstung für den Revisionsdienst von der Manipulanten abzuholen. Bei der Uebernahme der Ausrüstung konstatierte der Kondukteur, daß keine 2 und 10 Kr.-Nachzahlungskarten in der Kasse vorhanden waren, die man notwendig braucht. Der Kondukteur verlangte von dem diensthabenden Fräulein Ohnsorg die fehlenden Karten. Diese sagte ihm im barischen Tone: „Das geht mich nichts an. Kommen Sie abfassen, wie die anderen Kondukteure, wenn das Fräulein Pfleger hier ist, die ist heute frei.“ Der Kondukteur war am Tage vorher, wo das Fräulein Pfleger Dienst hatte, beim Güterzug in Krems, daher das Abfassen von Karten unmöglich war und so glaubte er, daß es doch in diesem Falle eine Ausnahme geben kann, Karten zu bekommen. Der Kondukteur machte dann noch die Bemerkung, daß die Ausrüstung am 4. August nach Zug Nr. 3824 von einem Verstärkungskondukteur samt Geld abgeführt wurde, daher vom 4. bis 10. August Zeit genug gewesen wäre, daß das Fräulein Pfleger die fehlenden Karten ergänzt hätte und ging dann zum Herrn Inspector, es zu melden, welcher veranlaßte, daß Fräulein Pfleger aus der Wohnung geholt wurde, um Karten auszugeben. Fräulein Ohnsorg hatte nichts Eiligeres zu tun, als dem Fräulein Pfleger vorgenannte Bemerkung mitzuteilen und selbe noch durch Zusätzen zu vermehren. Fräulein Pfleger brachte diesbezüglich eine Beschwerde beim Herrn Inspector ein. Das Resultat davon war, daß der Kondukteur zum Herrn Inspector gerufen wurde, von dem er eine Rüge erhielt. Weiters wurde ihm vom Herrn Inspector dezidiert erklärt, daß das Fräulein in diesem Falle der Vorgesetzte des Kondukteurs sei und daß ein solcher eine derartige Neuerung nicht machen dürfe. Jede Verstärkung war beim Herrn Inspector unmöglich und muß daher auf dieser Stelle geschehen. Welche Freude für Fräulein Ohnsorg, Vorgesetztes eines 45jährigen Mannes sein zu können und selbem eine Strafe (Züge) verschaffen zu können. Daß aber dem sehr jungen Fräulein Ohnsorg vom Herrn Inspector mehr Glauben geschenkt wurde als dem Kondukteur, der zwölf Dienstjahre hinter sich hat, bereits 40 Jahre alt ist und eine Familie zu erhalten hat, ist wirklich sonderbar. Das Fräulein Ohnsorg darf nicht vergessen, daß sie Kondukteure auch in dienstlicher Beziehung anständig behandeln soll. Es ist damit dem Herrn Inspector der Sache genug dargetan, aber zu bemerken wäre noch, daß es, wenn der Herr Inspector zwischen dem obengenannten Fräulein mit dem Kondukteur eine Konfrontation veranlaßt hätte, zu ganz einem anderen Resultat gekommen wäre.

Billach. (I. I. Staatsbahnen.) Am 17. August gab es anlässlich des Geburtstages des Kaisers im Mölltal großartige Höhenbeleuchtungen. Auch die Bahnhaltung Kolbnitz strahlte im hellsten Lichte, nur wurde dazu nicht Reißig, sondern Faseln und Laternen verwendet. Wir würden zu dieser Verwendung von Bahnmateriel nichts sagen, wenn die I. I. St. B.-Direktion nicht durch unzählige Erlässe, Strafbandrohungen und Bestrafungen das „niedere“ Personal zum Sparen mit Beleuchtungsmaterial verhalten würde. Nicht nur die verschiedenen Wächter müssen mit ihren sauer verdienten Kreuzern die Sparwut der Direktion befriedigen, auch auf das Zugspersonal werden Kontrollore, Revisoren und verschiedene andere Kronenjäger losgelassen, um bei der geringsten unnötigen Lichtverbrunnung dieser Verschwender zur Anzeige zu bringen und strafen zu können. Aus den vielen Strafen möge hier nur eine als Beispiel dienen. Herr Inspector Schwendinger brachte zwei Kondukteure wegen unnötiger Beleuchtung eines Schnellzuges zur Anzeige, obwohl alle Wagen bis auf einen ausgelöscht waren, dieser aber infolge seiner Einrichtung auf Dunkel gestellt war, so daß nur die kleinen Stichflammen brannten. Herr Sumetinger verdonnerte dafür jeden zu 50 Kr. Strafe. Da sich ein Kondukteur unschuldig glaubte, nachdem er ja seine Wagen ganz ausgelöscht hatte, weigerte er sich, die 50 Kr. zu zahlen. Herr Sumetinger zerriss hierauf den Strafzettel und führte der „Verbrecher“ zum Herrn Vorstand Fügner, der den Kondukteur, ohne die Sache zu untersuchen, ganz einfach wegen Widerbekleidung im Dienste mit 1 Kr. bestrafte. So werden eben die Mittel für den Patriotismus der Herren „Oberen“ wieder hereingebracht.

St. Pölten. (Ein Rekord der Ersparniswut.) Unter diesem Titel haben wir in Nummer 23 vom 10. August I. J. berichtet, daß der Vorstand in St. Pölten einer Abortfrau deshalb, weil sie jetzt durch den Umbau auch eine Toilette zur Aussicht erhalten hat, täglich 2 Kr. abberlangt, um so den Reinigern der I. I. Staatsbahnen vermehren zu helfen. Es wird uns nun berichtet, daß diese Frau trotz der Aufforderung des Vorstandes die zwei Kronen derzeit noch nicht zahlt, weil sie mit dieser Zahlung nicht einverstanden sein kann, da sie ja kaum 2 Kr. täglich einnimmt. Denn die 2 Kr. wird sie ja selbst dann nicht erreichen, wenn auch der Antrag des Vorstandes, daß das sämtliche Stationspersonal für die Benützung des Abortes eine Gebühr zu entrichten hat, zur Tat werden sollte, denn dem Vernehmen nach ist das Stationspersonal gesessen, einmütig zu streiten und den Abort auf keinen Fall zu benützen. Man trägt sich nun mit der Idee, die Eisenbahner, obwohl diesbezüglich keine Instruktion vorhanden ist, abwegsweise zur Benützung des Abortes zu verhalten, damit die Frau die entsprechenden Einnahmen zur Zahlung dieser 2 Kr. erzielt.

Lienz (Tirol). Am 7. Juli I. J. verunglückte bei Zug 473 Genosse Michael Tiefnig bei der Einfahrt in Absoltersbach. Genannter hatte als Bremse die beim Personal so verhafte Seitenbremse Kattowitza, mit der man direkt den Vorschriften widersprechend, Dienst machen muß. Genosse Tiefnig

kann nicht bestimmen, auf welche Art und Weise er eigentlich verunglückte, ob er ausgeglitten oder ob er fehlgetreten ist. Zur Verunglückung dürfte der Umstand mit beigetragen haben, daß er wegen zu geringer Ruhezeit nicht im Vollbesitz seiner Kräfte war. Er kam mit Zug 451 am 6. Juli um 5 Uhr 20 Minuten abends an, mußte dann auf die Bestimmung bis 6 Uhr abends warten, wo er zum Zug 473, welcher um 12 Uhr 52 Minuten nachts abgeht, bestimmt wurde. Da hatte Tiefnig rund sechs Stunden Ruhezeit gehabt, wiewohl doch laut Vorschrift zehn Stunden in den Heimatstationen ohne Neben- und Uebernahmeszeit bestimmt sind.

Böhmischi-Kubiken-Fürth i. W. Die Arbeiter dieser Strecke haben verlangt, daß ein Arbeiter nicht protektionsweise zur Stationsarbeit in der Station Fürth i. W. verwendet werde. Dieser Arbeiter ist der Sohn von Eltern, die zwei Geschäfte haben, und zwar ein Gaffhaus und eine Fleischhauerei. Trotz dieses Ansuchens wurde dieser Arbeiter weiter bei der Stationsarbeit lassen und er wird wie zum Trost fortwährend begünstigt. Ein alter Bahnhofhaltungsarbeiter wird nur aus Gnade und nur zur Zeit des dringendsten Bedarfes in der Station verwendet. Bis man ihn dort ausgeschunden hat, schlägt man ihn wieder zur Überbaupartie zurück. So ein Protektionskind aber, das es nicht braucht, arbeitet den ganzen Sommer an Sonn- und Feiertagen in der Station. Das Auffällige dabei ist, wie sich der Stationsaufseher Strobl um diesen Mann kümmert. Weiters ist sehr zu verwundern, daß der Stationsvorstand höchst zufrieden ist. Ist daran vielleicht der Umstand schuld, daß das Dienstmädchen des Herrn Vorstandes zu diesem Fleischer um Fleisch geht? Das können wir nicht glauben, da der Herr Vorstand dieses Fleisch vielleicht nicht einmal verdauen könnte. Über den Herrn Strobl wundern wir uns nicht, der hat noch einen guten Magen. Wir wollen nicht behaupten, daß diese Umstände die Hauptrolle spielen, aber es scheint, eine Reihe von Vorkommnissen auf ähnliches hindeuteten. Jeder Arbeiter muß sich, ehe er bei der Bahn aufgenommen wird, der ärztlichen Untersuchung unterwerfen. Kann man für den Sohn eines Fleischers und Gastwirtes die Vorschriften ändern? Auf der Strecke Fürth i. W.-Böhmischi-Kubiken wurden am 27. Juli mehr als die Hälfte Arbeiter entlassen, angeblich, weil kein Geld vorhanden sei, und es waren dies Arbeiter mit bis zu fünfjähriger Dienstzeit. Diese Arbeiter wurden rücksichtslos auf das Pfaster gesetzt. Es sind darunter Familienwäter, die fünf Kinder haben. Diese Arbeiter sind mit ihren Familien der Not ausgesetzt und in Fürth wird ein Mensch protegiert, der keine Familie und keine Not hat. Wenn sich Herr Strobl erinnern würde, was er war, als er herkam, würde er gewiß die paar Heller einem bedürftigen Arbeiter verdienen lassen. Aber diese haben keine Witze und Fleischer zu Vatern. Wenn es dem Herrn Strobl angenehm ist, kommen wir öfters.

Domažlice-Fürth i. W. Die Folgen der „natürlichen Entwicklung“ haben sich bei uns auf eine unerwartete Weise eingestellt. Die einheitliche Organisation wurde in Domažlice von den „Organisatoren“ aus dem tschechoslowischen Lager zertrümmert und gerade bei unserer Sektion wurden jetzt mitten im Sommer die Hälfte der Arbeiter mit der Begründung entlassen, es wäre kein Geld zur Auszahlung da. Die Arbeiter hatten eine zwei-, drei- bis fünfjährige Dienstzeit hinter sich. Das geschieht im Sommer; wie wird es im Winter aussiehen. Die Herren geben schon jetzt den übrigen Arbeitern ihre Macht zu fühlen. Und was macht der „Svaz“, der angeblich die Interessen der Bediensteten so vertreten wird, als die zentrale Organisation? Er beobachtet bis jetzt vorzügliches Schweigen. Die Arbeiter sehen nun, wohin man mit dem Tschechoslowenium gelangen kann und daß man sich zentral organisieren müsse, um derartige Dinge abwehren zu können. Nun eine bescheidene Anfrage an die I. I. Staatsbahndirektion Pilzen: Ist es ihr bekannt, daß in der Zeit des größten Bedarfes an Arbeitern Arbeiter mit zwei-, drei- und fünfjähriger Dienstzeit entlassen wurden, während man gleichzeitig einen Arbeiter aus Protection in Fürth i. W. beschäftigt, der ohne ärztliche Untersuchung aufgenommen wurde. Wir glauben, daß ihr dies nicht bekannt ist und ersuchen daher auf diesem Wege um Abänderung.

Iglau. (Bahnhof II, Dr. Bauer.) Wir wollen mit diesen Zeilen das I. I. Eisenbahministerium, den Herrn Ober Sanitätsrat Hofrat Dr. Vogel an sowie auch den Herrn Chefarzt Dr. Kunoddy auf das Vernehmen dieses alles eher denn humanen Arztes Kranken gegenüber aufmerksam machen. Wir erinnern hiermit Herrn Hofrat Dr. Vogel an auf die im Jahre 1909 durch eine Deputation erhobenen Beschwerden gegen Doctor Bauer und auf das gegebene Versprechen. Wir wollten diesen Herrn nicht mit Zeitungsartikeln bestimmen und ließen viele Grobheiten über die Kassenmitglieder ergehen, doch weiter geht es nicht mehr. Die Kranken fürchten sich schon, in die Ordinationsstunde hinzugehen, jeder wird brutal beschimpft, alle sind Simulant; wer zweimal kommt, wird gesund gemeldet, und wenn er dagegen den Mund öffnet — hinausexpedit. Wir hier nicht bald Ordnung geschaffen wird, müßten die Mitglieder gegen diesen eingebildeten Herrn zur Selbsthilfe greifen. Die Schuld an dieser Behandlung trägt aber die Verwaltung selbst. Warum gibt man einem Arzt, der ohnedies eine Menge von Sinfuren unter seinem Doktorhut vereint, auch noch die Bahnhofsstelle? Er ist Arzt der I. I. Tabakfabrik, Stadt- und Polizeiarzt, Totenbeschauer, Kassenarzt im Brauthaus u. s. w. Solch rohe Behandlung werden sich die Kassenmitglieder nicht gefallen lassen und für „diese ärztliche Behandlung“ sollen Bedienstete und Arbeiter Krankengeld sich abziehen lassen? Wir geben uns der Erwartung hin, daß der Herr Ober Sanitätsrat sowie der Herr Chefarzt der I. I. Nordwestbahn diesem humanen Bahnarzt ehestmöglich bessere Umgangsformen mit Kranken beibringen.

Gilli. Stationschef Kügler hatte sich wieder einmal als guter Vater seiner eigenen Bediensteten gezeigt. In der Station Gilli war die Stelle eines Oberberichters frei, wovon wir schon geschrieben haben. Und für diese Stelle haben sich auch drei Bewerber der Station beworben, aber keiner von diesen drei war so glücklich, daß er die Stelle erreicht hätte. In der Station Gilli kommandiert der Magazinsmeister Sorak und der Pumpenwärter Graf, und die zwei Herren haben bestimmt, daß keiner von diesen drei Bewerbern Oberberichter sein darf. Um diese Stelle haben sich zwei Sozialdemokraten und ein Deutschnationaler beworben. Letzterer ist ein unfähiger Mensch, der oft zu viel ins Glas schaut und oft nicht weiß, was er macht. Aber die Herren Sorak und Graf haben den Ungeeigneten unbedingt haben wollen, und haben ihren ganzen Einfluß aufgeboten, um ihn auf diese Stelle zu bekommen. Da nun unser lieber Papa befürchtete, bei den Deutschnationalen in Ungnade zu kommen, getraute er sich wieder nicht, einen Fähigen zu beworben, weil die beiden anderen Bewerber Sozialdemokraten sind. Unser lieber Papa ist also hergegangen und hat einen Oberberichter von auswärts verlangt und auch bekommen. Denn auch die Fähigkeiten des neuen Oberberichters nicht weit her, ist unser lieber Papa doch zufrieden, weil sein Vater Oberberichter geworden ist. Es hat sich also gezeigt, wie er für seine Bediensteten sorgt. Wenn Herr Sorak oder einer seiner Kumpel etwas braucht, bekommt er alles, ein anderer nichts. Wenn der Deutschnationale Breitbach einen Urlaub oder eine freie Zeit braucht, hat der Herr Stationsschafft gleich einen Substituten da, für einen anderen hat er aber absolut keinen. Der gute Tomine bekommt auch alles, was er will, und kann befohlen herumrennen, wie er will, das sieht der Herr Chef nicht, weil der Tomine ein Nutzträger ist. Das kann ihm bemitleiden werden. In unserer Station Gilli treiben sich auch noch andere Individuen herum, auf welche die Eisenbahner achten müssen. Da ist Pumpenwärter Graf. Was sich dieser Mensch alles erlaubt, geht schon über alle Grenzen; dieses Herrchen hat gewiß

vergessen, daß ihm die Noten dazu verholzen haben, daß er heute ein Unterbeamter ist und daß er leben kann. Jetzt schimpft und totbt er über unsere Genossen und über unsere Presse wie besessen. Noch eine Person, die Kassierin im Bahnhofsbüro, zerreißt sich über uns unaufhörlich den Mund, wiewohl sie unsere Angelegenheiten doch überhaupt nichts kümmern. Wir raten dieser Kassierin, ihre spitze Zunge im Bügel zu halten, sonst müßten wir auf eine Weise mit ihr sprechen, die ihr nicht angenehm wäre. Sie glaubt, weil sie den ärmeren Eisenbahner die schlechtesten Sachen um teures Geld verkauft, alles machen zu können, was sie will. Unseren Genossen Eisenbahner von überall raten wir, das Büro in Cilli solange zu meiden, als hier diese Kassierin schaltet und als hier die gelben deutschen Eisenbahner und die „Deutsche Arbeiter-Zeitung“ aufliegt. Dem Herrn Graf raten wir, einmal mit seinem Leben und Schimpfen über die Sozialisten aufzuhören, sonst wären wir gezwungen, in anderem Tone mit ihm zu sprechen.

Linz. (Rangierbahnhof.) Ein netter Vorgesetzter, wie er nicht seine soll, ist der Verschubaufseher Hafelner am Rangierbahnhof Linz. Herr Hafelner ist in Linz schon wieder warm geworden, nachdem ihm zuvor die Luft in Jägerndorf nicht gutgetan hatte. Er bricht öfters in Lobsuchtsanfälle aus; besonders dann, wenn ein heißer Tag ist, werden die Verschieber mit allen möglichen Tierenamen tituliert. Kommt dann ein Beamter mit einem Auftrag, so grinst Hafelner mit dem ganzen Gesicht und zeigt, daß auch er das Bauchrutschende versteht. Kaum ist der Beamte aus der Höreweite, so spult es schon wieder in seinem Kopf und er brüllt: „Ang'schafft ist leicht, aber die Arbeit machen, das können's net, soll'n die Herren amol lemma und es uns selber zeigen“ u. s. w. Die Verschieber haben in Linz ohnehin einen harten Dienst und sind demzufolge nicht mehr länger gewillt, solche Selbstlügen und Titulaturen zu ertragen, und fragen deshalb Herrn Hafelner, warum ihm der Namenszug so anschwillt. Vielleicht wegen seiner Dienstleistung? Es bringt jeder Verschieber zusammen, daß er den Dienstwagen darauf gibt, wenn das Geleiste voll ist, und daß er, wenn der Zug zu schwer ist, von hinten abhängt. Das Gewicht eines Zuges auszurechnen, das kann Herr Hafelner nicht, weil er höchstens zwei Jahre in eine Baumschule gegangen zu sein scheint. Er wäre auch sonst schon lange Blahmeister und hätte sich nicht jüngere vorziehen lassen brauchen. Wir empfehlen ihm, sich schleunigst andere Umgangsformen anzueignen, da wir sein Treiben nicht länger dulden werden.

Ingolstadt. (Stadtbahnhof.) Im Juli 1. J. wurde über Veranlassung des Magazinsmeisters Fischl ein Magazinarbeiter entlassen. Töpfer, dies ist der Name des Entlassenen, diente lange Jahre als ständiger Arbeiter der l. l. Staatsbahn, war über sieben Jahre Mitglied des Provisionsfonds und, was das Schmerzlichste bei der Sache ist, er ist ein mit Kindern reich gesegneter Familienbauer. Der ganze Grund zur Entlassung soll in einer angeblichen Beschimpfung des Magazinsmeisters Fischl gelegen sein. Ohne von dem ständigen Arbeiter eine Rechtfertigung abzuverlangen oder mit Zeugen ein Protokoll aufzunehmen, wurde auf die bloße fälschliche Denunziation Fischls dieser Arbeiter entlassen und mit seiner Familie brotlos gemacht.

Der wahre Grund der Entlassung war aber der: Fischl mußte trachten, unliebsame Mitwisser mancher Taten, die gerade nicht in der Dienstvorschift im Interesse der Bahn vorgeschrieben sind, vom Halse zu bekommen. Nun war durch die Entlassung ein gefahrtröhrender Zeuge entfernt, die Kräfte kann aber das Maulen nicht lassen, und so dachte der alte Gendarm Fischl: Wenn schon die l. l. Direktion den Ziegenbock zum Gärtner mache, ist es ihre Sorge, daß man dem Ziegenbock nicht noch „grüne Früchte“ vor die Nase legt. Diesmal waren es einige Ballen grüner Kaffee, denen der alte Gendarm, recte Ziegenbock als Gärtner, nicht widerstehen konnte, und so geschah es, daß einige Körner im Gewicht von zwei Kilogramm unauffällig in die Taschen des Dienstmantels wanderten. Adjunkt Zeller fand den grünen Kaffee in der Manteltasche des Magazinsmeisters Fischl vor. Daß Fischl sich des anderen Tages durch seine Frau marod melden ließ, wird niemand wundern; daß man aber ehrliche Magazinarbeiter auf die Denunziation des betannten Magazinsmeisters ohne Rechtfertigung nur so hinauswirft und den Ziegenbock im Garten behält, dürfte viele wundern. Wenn man soviel Nutzen auf dem Kopf hat, sollte man doch nicht so in die Sonne gehen, wie Herr Fischl, und dabei noch trachten, armen Arbeitern die Ersparnisse zu rauben.

Die Entlassung Töpfers war ungerecht, dafür hat sich ein „Fischl“ an der Angel gefangen. Ob der aber nicht wieder in's Fahwmesser zurücktrifft?

Bielitz. Am 4. August starb Genosse Mailander, Schlosser des hiesigen Heizhauses, auf der Fahrt von Wallachisch-Meseritsch nach Bielitz. Er war zur Erholung seiner zerrütteten Gesundheit in Wallachisch-Meseritsch gewesen, doch leider ohne den erwarteten Erfolg. Die Protestierkrankheit war stärker als die Möglichkeit der Gesundung. Die Leiche wurde auf dem Centralfriedhof in Teichen beigelegt. Wie lebhaft Genosse Mailander unter seinen Dienstkollegen war, geht aus den Strandspaziergängen von Dzieditz und Bielitz hervor. Leider konnten sich seine Kollegen von der Heizhausleitung Dzieditz an der Leichenfeier nicht beteiligen, weil man denselben den hiezu nötigen Urlaub verweigert hat. Die Eltern des Verstorbenen dankten den Bekannten und Freunden für das Ihnen entgegengebrachte Beileid.

Wolfsberg. (Der Stationspächter von Wöllan.) Die Mittel, deren sich der Herr Vorstand von Wöllan bedient, um das Fahrpersonal von Wolfsberg zu schikanieren, reichen schon weit über die ausläufigen Grenzen. Es gelangen jetzt nämlich fortwährend Anzeigen, betreffend „Vorschriftenwidriges Nachmen“ nach Wolfsberg. Zum Beispiel: Ein Zugführer hat bei der Einfahrt eines Güterzuges gerautzt. Derselbe wurde bestraft. Ein Konditor hat bei der Abfahrt eines Güterzuges erst vor dem zu leistenden Gruß die Pfeife aus dem Mund genommen. Derselbe wurde zweimal angezeigt. Das Lokomotivpersonal raucht auch immer! es ist doch schrecklich, was sich die Bediensteten alles erlauben! Auch dies gelangte zur Anzeige. Was die Instruktion über das Nachmen sagt, wissen wir ganz gut. Auch wissen wir, daß es der Anstand im allgemeinen erfordert, während des Grusses nicht zu rauchen, deshalb braucht man nicht gerade ein Beamter zu sein. Dem Herrn Vorstand möchten wir an's Herz legen, sich nicht wegen solcher Lappalien lächerlich zu machen, sondern zu trachten, daß in der Station mehr Ordnung und Reinlichkeit herrsche als bisher. Ein Blick in den Anstandsordnung genügt, um zu wissen, wo man ist. Sollten diese Zeilen nicht genügen, so bringen wir das nächstmal mehr.

Villach. (Staatsbahn.) Seitdem Herr Verkehrscontroller Paul nach Villach versetzt worden ist, haben die Bediensteten manche Schikane und viele ungerechte Strafen zu erleiden. Bedienstete, welche 15 bis 20 Jahre straflos waren, haben unter der Herrschaft Pauls so manche Krone an Strafe gezahlt. Paul führt sich bei der Direktion schon den höheren Beamten, von dem er weiß, daß er vom praktischen Verkehrsdiensst nicht viel versteht, aus, damit die von ihm bei der Direktion beantragten Strafen auch Bestätigung finden. Der Herr weiß, daß er immer den Kürzeren zieht, wenn er auch Beschwerde führt. Paul ist auch ein Feind von Urlauben und dienstreichen Tagen, überhaupt der ganzen dienstfreien Zeit. Bisweilen will er sich durch diese Vorgangsweise bei seinen Vorgesetzten bemerkbar machen und auf den Schultern der

Bediensteten emporsteigen. Durch die Vorgangsweise des an Verfolgungswahn leidenden Verkehrscontrollers wird die geistige Entwicklung des Betriebes wirklich in Frage gestellt. Ausgerüstet mit Notizbuch und Bleistift, versiekt er sich hinter einem Schwellenstein oder er steht in den Dienstwagen oder in der unbeleuchteten Vorstandszelle auf der Lauer. Jedes Mittel ist ihm gut genug, um Geduld zu finden und sich aus dem Hinterhalt auf sein Opfer stürzen zu können. Das kleinste Versehen muß nach der Ansicht Pauls bestraft werden. Die Wiener Geheimpolizei würde die Staatsbahndirektion Villach beneiden, wenn sie wüßte, was Paul für Talente für diesen Dienst besitzt. Was praktischen Dienst anbelangt, kann sich Paul mit seinem Vorgänger, dem verstorbenen Verkehrscontroller Prig, nicht in geringstem messen. Prig war ein strenger, aber gerechter Vorgesetzter, welcher nicht Hintertreppen und Schleichwege benötigt hat, daher auch bei dem gesamten Personal beliebt war. Dagegen weicht man Paul, dem Feinde der Bediensteten in weitem Bogen aus. Wir brauchen keine Bevorzugungen und schämen einen gerechten Vorgesetzten; aber ein derartiges Vorgehen ist nur geeignet, den Leuten den Dienst zu verbittern, und das führt zu keinem gesellschaftlichen Zusammenwirken.

Molbau. In der Station Molbau haben sich Zustände eingeschlichen, welche nicht so hingenommen werden dürfen. Es macht sich dort ein Mensch zur Flucht, jede Kleinigkeit, welche der Herr Vorstand nicht selbst sieht, dem Herrn Vorstand zu unterbreiten und dann haben natürlich die Verlagten wieder etwas zu erhoffen. Macht das dieser Mensch (er heißt Bellinger) vielleicht, um seine eigenen Fehler zu verdecken? Wir geben ihm den guten Rat, nicht zu viel unter die Sonne zu gehen, denn er hat sehr viel Butter auf dem Kopf. Dem Herrn Vorstand geben wir den guten Rat, wenn er wirklich gerecht sein will, so soll er, wenn wieder so ein Geträger mit Neugkeiten kommt, sofort die bediensteten Bediensteten zu sich rufen lassen. Der Sachverhalt wird sich oftmals ganz anders auflösen, wenn der Geträger dem Verlagten gegenübersteht. Wir hoffen, daß die paar Zeilen den Herrn Bellinger eines Besuches belehren werden, widrigfalls wir gezwungen wären, mit größeren Geschüten anzufahren. Material ist genug vorhanden.

Götz. (Vom Magazin der Staatsbahn.) Das Wohlwollen unserer Vorgesetzten hat sich bei der letzten Aufbesserung wieder einmal darin gezeigt, wie und wer aufgebessert wurde. Bei der letzten Aufbesserung wurden einzelne Arbeiter sehr benachteiligt oder aber ganz vergessen. Anderer wieder, die dem Herrn Vorstand Wieser und dem Herrn v. Kähm gut zu Gesicht stehen, wurden trotz ihrer kurzen Dienstzeit gut bedacht. Die Arbeiter, die schon drei, vier, fünf und sechs Jahre arbeiten, sind dagegen nicht auf ihre Rechnung gekommen. Leisten müssen dagegen alle Magazinarbeiter mehr als die jüngeren, die Liebhaber bei beiden oben erwähnten Herren sind. Die Magazins- und Stationsarbeiter verlangen von nun an gerichtete Entscheidungen des Herrn Vorstandes. Es ist dies die Pflicht des Herrn Vorstandes, die Arbeiter gerecht zu behandeln und er darf nicht glauben, Tiere vor sich zu haben, die sein Vorgehen nicht verstehen. Der Herr Vorstand glaubt der Trotzgeber der Arbeiter zu sein; dies ist er nicht. Der Trotzgeber der Arbeiter ist der Staat, dem diese ihre Gesundheit, ihre Kräfte und unter Umständen ihr Leben opfern. Warum sollten da die Arbeiter vom Staat nicht verlangen dürfen, was recht und billig ist. Dies ist eine menschenwürdige Behandlung und eine bessere Bezahlung, damit sie ihre Familien sättigen können. Wir verlangen vom Staat, die leitenden Faktore anzusegnen, mit ihren Bediensteten und Arbeitern nicht ein frivoles Spiel zu treiben, denn dies könnte unheilvolle Folgen nach sich ziehen. Nachstehend wollen wir schildern, was man in puncto der Entlohnung der Überstunden im hiesigen Magazin treibt. Im Monat Juli haben die Gilgitmagazinarbeiter je drei Überstunden gehabt, und erhielten diejenigen, die Kr. 270 Taglohn hatten, 7 H. für drei Stunden, die mit Kr. 280 beladen 8 H. für drei Stunden. Ist dies richtig, Herr Vorstand Wieser? Wo bleibt da ihre Gerechtigkeit? Es gibt aber noch andere Nebenstände und zum Beispiel führen wir sie der Öffentlichkeit zur Beurteilung vor, ob man bei diesen gerecht handelt. Ein Arbeiter im Magazin hat von 7 Uhr früh bis 10:30 vormittags gearbeitet. Zu dieser Stunde wurde aber dem Arbeiter übel und er bat um Urlaub, den er auch erhielt. Der Arbeiter wollte nun zum Doktor gehen, dieser war aber nicht mehr anzutreffen, da seine Ordinationsstunde vorüber war. Am nächsten Tag kommt aber der Arbeiter wieder in den Dienst; diese drei Stunden 30 Minuten wurden ihm aber nicht verrechnet, sondern gestrichen. Ein anderer Fall: Ein Arbeiter hat den ganzen Tag von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 bis 5 Uhr nachmittags gearbeitet. Da aber seine Arbeit mehr war, bat er um diese Stunde Urlaub, damit er beim Magistrat eine Angelegenheit verrichten könne. Er erhält diese eine Stunde Urlaub, die Schicht wurde aber für den ganzen Tag gestrichen. Derselbe Arbeiter wurde im Monat Juni 1912 mit Kr. 240 Taglohn aufgenommen, im Monat Juli wurde aber derselbe nur mit Kr. 220 bezahlt. Auf Nachfrage des Arbeiters, warum ihm 20 H. genommen wurden, erhielt er die Antwort, daß er nur ein jugendlicher Arbeiter ist, trotzdem er gerade so fleißig und so stark ist wie alle anderen Arbeiter und dasselbe leistet wie die anderen Arbeiter. Ferner wird bei der Umlade täglich von 7 Uhr früh bis Mittag und darüber gearbeitet, damit die Kurzwagen fertig werden, da um 1:45 der Kurzzug 194 abgeht. Wenn bis 1/2 Uhr gearbeitet wird, so wird die Ruhepause um so viel Minuten verlängert; dann bleibt aber die Arbeit für abends übrig; um dieses aufzuarbeiten, müssen die Arbeiter bis 7 Uhr abends arbeiten. Wenn nicht aufgearbeitet ist, wird weitergearbeitet. Wenn aber nicht über eine weitere halbe Stunde gearbeitet wurde, wird nichts bezahlt. Warum nicht? Die Arbeiter verlangen nun, wenn 5 oder 10 Minuten über 7/2 Uhr abends gearbeitet wird, die volle Stunde bezahlt. Ferner gehört diesen monatlich ein freier bezahlter Sonntag. Es war aber der Sonntag, als eine Partie frei war, gestrichen. Wie kommen die Magazinarbeiter dazu, daß sie, wenn ein oder zwei Feiertage in den Monat fallen, die freien Tage verlieren? Dies sind schon 5 Kr., und 5 Kr. machen bei diesen armen Leuten schon ein großes Vermögen aus; da muß man schon täglich um 18 H. weniger einfauen. Wenn ein Arbeiter früher täglich um 20 H. Brot gekauft hat, kann er sich jetzt nur um 4 H. Brot kaufen für drei oder noch mehrere Kinder. Wo bleibt da das Wohlwollen unserer Vorgesetzten? Im Gilgitmagazin haben im Jahre 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 und 1911 bei nicht so starker Frequenz 12 bis 14 Arbeiter gearbeitet und diese hatten genug zu arbeiten; damals war aber noch kein Lebensmittelmagazin in Götz. Heute arbeiten nur sechs Arbeiter samt dem Verladescheinreiber dort und diese haben noch die Gilgitgüter vom Lebensmittelmagazin bei allen Personen, die während der Arbeitszeit verkehren, zugeladen. Auch hier verlangen die Arbeiter, daß mehr Arbeiter zu der mörderischen Sommerarbeit zugewiesen werden, und zwar so viel, wie durch die oben genannten Jahre gearbeitet haben. Und dies verlangen ist um so mehr berechtigt, da das Lebensmittelmagazin auch sehr viel liefert. Nun, Herr Vorstand Wieser, was sagen Sie zu dieser Darstellung ihrer Gerechtigkeit, die Sie den Leuten vorheucheln wollen? Wir Magazins- und Stationsarbeiter verlangen nun Abschaffung dieser Nebenstände. Solange diese nicht eintritt, werden wir daran arbeiten, daß der Herr Vorstand zur Einsicht kommt. Die verschiedenen Großheiten, die er und seine Speichelscheiter gebrauchen, fürchten wir nicht. Darum, Herr Vorstand Wieser, verlangen wir von Ihnen auf das nachdrücklichste, daß Sie unsere Rechte, die wir als österreichische Staatsbürger besitzen, ob wir Deutsche, Slowenen

oder Italiener sind, nicht verleihen, so wie es schon geschehen ist, derweilen wir noch ein Brett vor den Augen hatten. Nun sind uns die Augen geöffnet worden und wir sehen klar vor uns das Ziel, das wir verfolgen werden. Lenkend zu bitten brauchen wir nicht, weil wir ja verdienen müssen, was wir verlangen und bekommen. Wir wollen nichts umsonst; aber was uns gebührt, wollen wir haben. Wir verlangen auch die Abschaffung des militärischen Drills von Seiten des Magazinsbeamten Herrn Hugo v. Kähm. Wir empfehlen gleichzeitig dem Herrn Magazinsmeister Fertin, ein derart niedriges Benehmen, das er vor einiger Zeit an den Tag gelegt hatte, als er einen Magazinsarbeiter vom Gilgitmagazin, statt ihm zu befehlen, gleich beim Magazinsbeamten Kähm vernadert hat, zu unterlassen. Wir vermöhen aus der Vergangenheit des Herrn Fertin auch Episoden zu schildern, deren er sich nicht gern erinnern würde. Wir sind aber anständiger als Herr Fertin.

Versammlungsberichte.

Selzthal. (Versammlungsbericht.) Sonntag den 25. August fand hier in Hubmanns Gasthaus eine massenhafte Eisenbahnerversammlung statt. Auf der Tagesordnung war: „Der neue Strafgesetzentwurf und die Eisenbahner.“ Der Referent Genosse Adolf Müller schilderte eingangs seiner Ausführungen die von den österreichischen Eisenbahner zurückgelegten Kämpfe. Im weiteren Verlauf seiner Rede sprach der Genosse die einzelnen Paragraphen des neuen Gesetzentwurfes und den Motivenbericht ausführlich, wobei er auf die Gefahr dieses Entwurfes wies. Genosse Müller wurde für seine Ausführungen stürmischer Beifall gejubelt. Nach Genosse Müller sprach noch der Wiener Genosse Seebacher, welcher die Ennstaler Kirchluftpreisse sowie die Schundpreise der Christlichsozialen überhaupt entsprechend beleuchtete. Dem Herrn Reichsritter v. Bank soll diese Versammlung ein Beweis dafür sein, daß sein Vernichtungsfeldzug der roten Metropole des Ennstales gar nichts geschehet hat. Es hätte ihm auch nichts geschehet, wenn er zu dieser frei zugänglichen wirklichen Eisenbahnerversammlung erschienen wäre. Doch wird sich in kürzer Zeit die Gelegenheit geben, den Herrn Reichsritter samt seinen Schädeln zu einer frei zugänglichen Eisenbahnerversammlung einzuladen. Unsere Mitglieder und Kollegen machen wir an dieser Stelle schon auf die nächste Versammlung aufmerksam.

Graz. Samstag den 10. August fand in den Juliusälen eine von der Ortsgruppe Graz einberufene Versammlung der Mitglieder des Provisionsfonds der Südbahn statt, bei welcher das Provisionsfondsmitglied Genosse Feigl über die bisherige Tätigkeit sowie über die Anträge wegen Änderung der Statuten Bericht erstattete. Die Ausführungen des Genossen Feigl wurden von den Versammlten mit Beifall gejubelt. Nach Genosse Müller sprach noch der Wiener Genosse Seebacher, welcher die Ennstaler Kirchluftpreisse sowie die Schundpreise der Christlichsozialen überhaupt entsprechend beleuchtete. Dem Herrn Reichsritter v. Bank soll diese Versammlung ein Beweis dafür sein, daß sein Vernichtungsfeldzug der roten Metropole des Ennstales gar nichts geschehet hat. Es hätte ihm auch nichts geschehet, wenn er zu dieser frei zugänglichen wirklichen Eisenbahnerversammlung erschienen wäre. Doch wird sich in kürzer Zeit die Gelegenheit geben, den Herrn Reichsritter samt seinen Schädeln zu einer frei zugänglichen Eisenbahnerversammlung einzuladen. Unsere Mitglieder und Kollegen machen wir an dieser Stelle schon auf die nächste Versammlung aufmerksam.

Eisenstein. Am 15. August fand hier eine schön besuchte Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher Genosse Swoboda von der Zentrale entsendet wurde. Derselbe sprach über den 17 Millionen Kronen-Antrag und ernstete reichen Beifall. Es fanden einige Neuerkennungen statt.

Jägerndorf. (20 Jahre Eisenbahnerorganisation.) Sonntag den 4. August feierte die Ortsgruppe der Eisenbahner das Fest ihres 20jährigen Organisationsbestandes. Das 20 Jahre Organisationsarbeit bedeuten und dazu die einer Arbeiterklasse, wie es die Eisenbahner sind, die in vielen Fällen ihr patriotisches Bewußtsein als Staatsangehörige nicht zu unterdrücken vermögen, die unter ganz anderen Wirtschafts- und Arbeitsbedingungen leben, davon kann sich nur der einen Begriff machen, der mitgearbeitet hat zu jener Zeit, in welcher man noch nicht frei und offen befreien durfte, Sozialdemokrat zu sein. Die Eisenbahner haben aber auch alles angewendet, um diesen Tag feierlich zu begehen. Im Garten des Arbeiterheims wickelte sich der ernste und heitere Teil ab. Genosse Rudolf Müller aus Wien hielt die Festrede, die leider im Garten nicht die nötige Wirkung erzielte. Der aufmerksame Zuhörer bekam die ganze Geschichte der Eisenbahnerorganisation zu hören, ihr Werden und ihre Entstehung unter den schwierigsten Verhältnissen bis zu den heutigen Kämpfen mit den vielen falschen Freunden der Eisenbahner. Es wäre nur zu wünschen, daß sich die Eisenbahner die Worte des Genossen Müller gut einprägen, nicht gedankenlos an all den Tageserscheinungen vorübergehen, sondern nach den Worten des Referenten handeln würden, dann muß es vorwärtsgehen. Anschließend an die Festrede folgte der gemütliche Teil. Die Jägerndorfer Stadtapelle und der Arbeiter-Gefangene leisteten ihr Bestes. Außerdem gab es eine Reihe anderer Belustigungen für jung und alt, so daß die festlich gestimmte Massen bis in die späten Abendstunden in gemütlicher Unterhaltung beibehalten blieb.

Komotau. Unter zahlreicher Beteiligung fand am Freitag den 23. August um 2 Uhr nachmittags in Komotau in Schusters Hotel eine Konferenz der Lokomotivführer der Bischkekrader Eisenbahn mit folgender Tagesordnung statt: 1. Beratung der zur Konferenz österreichischer Lokomotivführer in Wien vorliegenden Anträge. 2. Ausgleich noch bestehender Härten. 3. Eventuelles. Genosse Thürmer eröffnete die Konferenz mit einer herzlichen Begrüßung, konstatierte, daß trotz der starken Verkehrs frequenz eine stattliche Anzahl Kollegen aus allen Heizhäusern erschienen ist und gibt hierauf den Zweck der Konferenz bekannt. In das Präsidium werden die Genossen Thürmer, Hässler und Müller gewählt. Das Präsidium zum ersten Programmpunkt erzielt Genosse Hässler, Mitglied des Arbeitsomitees. In mehr als anderthalbstündiger Rede beleuchtete derselbe die Verhältnisse und verließ zum Schlus unter Begründung jedes einzelnen Antrages die vom Arbeitsomitee ausgearbeiteten Anträge. Anschließend entspint sich eine äußerst lebhafte Debatte, insbesondere hinsichtlich der aufgeworfenen Frage der Umwandlung der variablen in fixe Pauschalbezüge. Sämtliche Redner, mit Ausnahme der Kollegen Fäschle (Komotau) und Just (f. f. Staatsbahn Saaz) traten für die Pauschalierung in der beantragten Form ein. Nach nochmaliger Aufführung seitens des Vorsitzenden und Genossen Hässler wurde einstimig beschlossen, mit Rücksicht auf die äußerst tristen Gehaltsverhältnisse der Heizer, um deren Ausgleich zu begünstigen, nur eine beschränkte Anzahl, das sind besonders benachteiligte Führer, zur Berücksichtigung zu empfehlen.

Zum Punkt 2, Ausgleich noch bestehender Härten, wurde einstimig beschlossen, mit Rücksicht auf die äußerst tristen Gehaltsverhältnisse der Heizer, um deren Ausgleich zu begünstigen, nur eine beschränkte Anzahl, das sind besonders benachteiligte Führer, zur Berücksichtigung zu empfehlen. Unter Punkt 3, Eventuelles, werden seitens der Delegierten Smidov, Králik, Hallenau und Eger einige Anträge präziser Natur gestellt und angenommen. Nachdem mit dem Schlus des Jahres 1912 die Funktionsperiode der Personal-

Kommissionsmitglieder abläuft, hält der Vorsitzende einen Rückblick über die geleistete Arbeit. Gedankt schließt er mit einem Appell an das Solidaritätsgefühl der gesamten Kollegen die Versammlung.

Märburg II. Am 13. Juli veranstaltete die Ortsgruppe Märburg II eine Zugbegleiterversammlung, die zahlreich besucht war und in der die Personalkommissionsmitglieder Genossen Krizek aus Wien und Stanzl aus Märburg sowie Genossen Reichstädter über das Juli-Advancement der Zugbegleiter sprachen.

Bözen I. (Bugsbegleiterversammlung) Freitag den 9. August 1. J. fand im heutigen Gewerkschaftshaus eine Bugsbegleiterversammlung statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse Leopold Auinger aus Villach über die am 23. Juli 1. J. stattgefundenen Vorprache bei Herrn Generaldirektor der Südbahn bezüglich des heutigen Juli-Advancements Bericht erstattete.

Bözen I. (Öffentliche Eisenbahnerversammlung) Dienstag den 13. August 1. J. fand im heutigen Gewerkschaftshaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse Leopold Auinger aus Villach über die am 23. Juli 1. J. stattgefundenen Vorprache bei Herrn Generaldirektor der Südbahn bezüglich des heutigen Juli-Advancements Bericht erstattete.

Bözen I. (Dienstag den 13. August 1. J.) fand im heutigen Gewerkschaftshaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Dösel aus Wien ein gut durchdachtes Referat über das Thema: „Die Eisenbahner und das Parlament“ hielt, das mit großem Beifall aufgenommen wurde. Von Vorsitzenden Genosse Stanzl wurde eine Resolution, welche den Protest der gesamten Eisenbahner gegen das schmähliche Verhalten der deutschnationalen sowie auch christlichsozialen Abgeordneten befaßt, die gegen den 17 Millionenantrag für die Eisenbahner des Reichsratsabgeordneten Genosse Tomschik stimmten, oder zum Teil seige ausstießen, verlesen und von der Versammlung einstimmig angenommen. Der Reichsratsabgeordnete für den Stadtbezirk Bözen-Meran, Herr Emil Kraßt, welcher zu dieser Versammlung schriftlich eingeladen wurde, sandte ein Schreiben, worin er sich damit entschuldigte, daß er wegen einer Reise nach Berlin und unvermeidbarer dringender Angelegenheiten verhindert war, zu dieser Versammlung zu erscheinen. Aus diesem Anlaß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am 13. August 1. J. im Gewerkschaftshaus Bözen stattgefundenen öffentlichen Eisenbahnerversammlung erklärt, daß Schreiben des Herrn Reichsratsabgeordneten Emil Kraßt vom 10. August 1. J. aus Graz nicht zur Kenntnis nehmen zu können, drückt ihr Bedenken über dessen Fernbleiben aus und erklärt, bei den nächsten Reichsratswahlen sich des erwähnten Schreibens und dessen Abstimmung betreffend der Bevollmächtigung der 17 Millionen für Eisenbahnen bediente zu erinnern.“

Graz (Südbahn). Sonntag den 18. August 1. J. fand im Vereinslokal der Ortsgruppe Graz I eine Magazin- und die Konferenz statt, an der außer den Grazer Genossen noch 21 Delegierte aus den anderen Stationen teilnahmen. Die Konferenz besprach in erster Linie die am 5. Jänner 1. J. erfolgte Eingabe, sowie die Verschleppung, reziproke Ignorierung derselben durch die Südbahnverwaltung. Es wurde ein Beschluss dahingehend gefaßt, eine neuerliche Alegenz durch die Personalkommissionsmitglieder herbeizuführen, um diese Angelegenheit doch einmal im günstigen Sinne zu schließen. Weiters faßte die Konferenz den Beschluß, unter den Magazinsdienern und deren Anwältern einen Dispositionsfonds einzuführen. Zu diesem Zwecke wurde ein fünfzligiges Komitee gewählt, welchem die Aufgabe zufällt, die nötigen Vorarbeiten zur Einführung dieses Fonds zu verrichten. Erfreulich ist die Tatsache, daß der Besuch so zahlreich war, trotzdem nur an einige Stationen der Hauptlinie Einladungen ergangen sind. Alle Zuschriften in Angelgenheiten des Dispositionsfonds sind an Genosse Anton Ferenz, Magazinsdiener, Graz, Mariengasse 18, zu richten.

Aus den Organisationen.

Linz. Die Vereinsleitung ist bemüht, durch gute Bücher die Bibliothek auszustatten und alles zu tun, um die Mitglieder so weit wie möglich zufriedenzustellen. Die letzte Bücherrevision hat aber ergeben, daß die Bibliotheksordnung von vielen Mitgliedern nicht eingehalten wird und daß dadurch den Funktionären viel Arbeit, dem Verein selbst aber finanzieller Schaden zugefügt wird. Es wurden daher von der Vereinsleitung folgende Verjährungen gefaßt und wird dringend erwartet, dasselben von Seiten der Mitglieder genau einzuhalten: 1. Da eine Anzahl von Mitgliedern schon weit über die Entlehnungszeit einzelne Bücher ausgeliehen haben, so werden dieselben erfaßt, die Bücher sofort zurückzustellen, widrigstens die Namen der sämigen Mitglieder veröffentlicht werden. 2. Von nun an wird an jedes Mitglied nur mehr ein Bibliotheksbuch ausgefolgt und erst nach dessen Rückgabe ein anderes. 3. Ohne Vorweis des Mitgliedsbuches oder Interimsfahrts wird kein Buch ausgefolgt. 4. Hat ein Mitglied ein Buch länger als sechs Wochen, so wird nach erfolgter Mahnung das Buch auf dessen Kosten abgeholt. 5. Beim Entleihen der Bücher hat jedes Mitglied einen wahrgenommenen Schaden zu melden, da sonst der Entleihner bei Rückgabe den Schaden zu vergüten hat. Die Ortsgruppenleitung erfaßt nochmals, diese Bestimmungen genau zu beachten, die entlehnten Bücher stets rein zu halten und zu schonen, und die schon über diese Zeit entlehnten Bücher sofort zurückzustellen.

Winterberg. Bei der am 25. August 1. J. in Kubohütten stattgefundenen Mitgliederversammlung wurden die Genossen Adolf Martan und Paul Tonisch für die Strecke Kubohütten-Winterberg und Genosse Raimund Kriha für die Strecke Schattawa-Eleonorenhain als Subklassiere gewählt.

Lundenburg. Es wird den Benützern der Bibliothek zur Kenntnis gebracht, daß vom kommenden Montag an wieder die Ausgabe von Büchern stattfindet. Gleichzeitig werden die geehrten Leser erfaßt, mit den entliehenen Büchern in der schonendsten Weise umzugehen, damit der Ortsgruppe nicht alljährlich allzu große Kosten für Reparaturen entstehen.

Wels. Die Bibliotheksausgabe findet jeden ersten und dritten Sonntag im Monat im Gasthaus des Herrn Rötter am Grünbachplatz von 10 bis 12 Uhr vormittags statt. Die Genossen werden erfaßt, die Bibliothek besser als bisher benützen zu wollen. Ein altes Sprichwort sagt: „Wissen ist Macht“ und dies kann nur durch das Lesen guter Bücher erworben werden.

Leoben. Die geehrten Mitglieder werden erfaßt, ihre aus der Bibliothek entlehnten Bücher bis längstens 10. September abzugeben, damit mit der Neuordnung begonnen werden kann. Alle Bücher, die bis 10. September nicht zurückgebracht sind, werden auf Kosten der Entleihner abgezehrt.

Fachtechnische Rundschau.

(So weit es die Raumverhältnisse gestatten, werden wir an dieser Stelle von Zeit zu Zeit durch bewährte Mitarbeiter fachtechnische Fragen einer Besprechung unterziehen.)

Aufzugs- oder Druckluftbremsen? Ein Problem, dem die vom Eisenbahnverkehr abhängigen Interessentenkreise bis zu wenig Beachtung schenken, ist das Problem der internationalen Bestimmung einer Normalbremse. Dieses Problem ist ebensoviel gelöst als jenes bezüglich der Bestimmung einer feststetigen, von außen zu bedienenden Normalfesselung. Soweit aber die Verhältnisse auf europäischem Festland in Betracht kommen, sieht sich bei Neuausgestaltung von Fahr-

betriebsmitteln mit modernen Bremsen im allgemeinen ein Druckluftsystem, die automatische Druckluftbremse, durch und hiebei machen nur unsere österreichische Reichshälfte und einige Balkanstaaten Ausnahmen, die zur Einführung automatischer Luftauffangbremsen hinneigen. Dies kann nun in absehbarer Zeit zu einer Isolierung der österreichischen Reichshälfte im internationalen Wagenverkehr führen und demzufolge verdient eine im Verlage der Buchhandlung Ludwig Wutschel, Wien XII, Niederhofstraße 19, erschienene, von Richard Brud verfaßte Broschüre: „Die österreichische automatische Vakuum-Güterzugbremse in ihrem wahren Lichte“, allgemeine Beachtung, die diese Angelegenheit ausführlich erörtert. Der Verfasser hält Investitionen bezüglich der einheitlichen Ausgestaltung österreichischer Wagen mit automatischen Luftauffangbremsen für beworbend. Das mag vielleicht insoweit nicht zutreffen, als die österreichische Staatsbahnverwaltung sich gegenwärtig Rücksicht bei Investierung von Kapitalien für Betriebsmittel auferlegt, aber es besteht zweifellos die Gefahr, daß sie sich schon gegenwärtig bezüglich der einheitlichen Einführung einer modernen Bremse bindet.

Brud hält der Clayton-Lenz-Bremse eine Reihe schwerer Mängel vor. Wir sind nicht in der Lage, auf das technische Gebiet dieser Angelegenheit folgen zu können, es werden jedoch die leitenden Staatsbahnverwaltungsstellen nicht umhin können, zu der Broschüre des Herrn Brud Stellung zu nehmen. Die Kosten der Einführung der automatischen Vakuum-Güterzugbremse werden in dieser Broschüre auf 60 Millionen Kronen geschätzt und es kann der Öffentlichkeit nicht gleichgültig sein, ob durch einen früheren oder späteren, aber unvermeidlichen Übergang zum normalen Druckluftbremssystem eine derartige Investition wertlos wird. Nach der graphischen Darstellung der Bremsegrenzen in dieser Broschüre ist Österreich von den Druckluftbremsegebieten: Ungarn, Russland, Deutschland, Schweiz und Italien ganz eingeschlossen und dies bedeutet schwere Gefahren für uns auf den internationalen Verkehr angewiesene Volkswirtschaft. Was Brud über diestellungen wissenschaftlicher Kapazitäten schreibt, ist eine schwere Anklage und man wird dessen Publikation nicht gut totschweigen können, wie dies die gesamte österreichische technische Fachpresse gelegentlich des Scheiterns einer anderen Broschüre dieses Verfassers tat, die seine eigenen Erfindungen auf dem Gebiete der Bremse betraf. Die Broschüre ist populär geschrieben, mit einer Anzahl Abbildungen versehen und wird jedem Fachmann, auch dem Praktiker auf der Lokomotive, Interesse abgewinnen. Der Preis der Broschüre ist 30 H. Wir werden dieser Streitfrage weiter unsre Aufmerksamkeit schenken. Die Staatsbahnverwaltung ist nach diesen Anklagen, dem Vorhalten schwerer technischer Mängel des als österreichische Normalbremse ausgewählten Bremssystems und der Ankündigung der Isolierung Österreichs im internationalen Wagenverkehr der Öffentlichkeit Aufklärung schuldig. Es ist nicht angängig, daß eine Sache von weitgehenden finanziellen Konsequenzen und ungeheurer Wichtigkeit für den Güterverkehr in geheimer Konvention zwischen eitigen leitenden Beamten der Staatsbahnverwaltung und der laufenden Firma ausgetragen wird.

Eine Lokomotive mit 28 Rädern. Mit der neuesten Lokomotive, die 1910 für die Achsen und Santa Fe Eisenbahn gebaut worden ist, haben, wie die „Hamburger Nachrichten“ schreiben, die Amerikaner ein Meisterstück vollbracht. Denn diese gewaltige Maschine ist wohl die größte der Welt; sie wiegt ohne Tender nicht weniger als 4620 Tenter, zusammen mit dem Tender sogar 7000 Tenter. Der Tender ist imstande, 4000 Gallonen Petroleum (1 Gallone = 4½ Liter) für die Feuerung und 12.000 Gallonen Wasser für den Kessel mitzunehmen. Diese Riesenlokomotive läuft auf 28 Rädern. Über ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb liegt nicht nur in der kolossal Kraftentfaltung, deren die Maschine fähig ist. Bei den alten Lokomotiven entweichen durch den Schornstein gewaltige Hitze Mengen, die nutzlos in die Atmosphäre ausgestoßen werden; die neue amerikanische Maschine ist so konstruiert, daß die Heizkraft der entweichenden Gase ausgenutzt wird: die Abzugsröhren sind so angelegt, daß die entweichende glühende Luft zugleich wieder zur Heizung des Kessels beiträgt. Welche gewaltigen Hitze Mengen damit fruchtbar gemacht werden, zeigt sich darin, daß der Verbrauch an Heizungsmaterial ein Ersparnis von nicht weniger als 50 Prozent erfahren. Die Maschine ist imstande, einen schwer beladenen, eine englische Meile langen Güterzug ohne Schwierigkeiten zu ziehen.

Eine Rekordleistung stellt die Ausweichung des Überbaues der 80 Meter breiten Brücke der Arlbergbahn über die Delitala Ache dar. Der neue Überbau im Gesamtgewicht von 320 Tonnen wurde in nicht ganz vier Stunden an die Stelle der alten 260 Tonnen schweren Konstruktion gesetzt und schon nach 4½ Stunden konnte der erste fahrbereitmachige Schnellzug über die neue Brücke fahren. Die Aufgabe ist, wie der „Zeitung der Vereinigten deutschen Eisenbahnerverwaltungen“ entnommen wird, in der Weise gelöst worden, daß die Teile neben der Brücke auf 20 Meter hohen Gerüsten aufgestellt wurden. Nachdem dies geschehen war, wurden an dem zur Ausweichung bestimmten Tag um 9 Uhr morgens die alten Tragwerke mit Druckwasserpressen gehoben und auf kleine, kräftige Verschubwagen gesetzt, die auf Schienen durch Flaschenzüge und Handwinden fortbewegt wurden. Nach einer halben Stunde war diese Arbeit getan; kurz nach 10 Uhr begann man mit dem Einschieben des neuen Unterbaus, was um 10 Uhr 38 Minuten beendet war. Jetzt wurde der Oberbau der Strecke (Schienen u. s. w.) hergestellt, um 12 Uhr 43 Minuten konnte die Belastungsprobe vorgenommen werden und eine Stunde später fuhr der erste Zug über die Brücke.

Zugbremse durch elektrische Wellen. Aus London wird dem „Tag“ gemeldet: Eine Anzahl von Sachverständigen unternahm auf der von Birmingham nach Stratford on Avon führenden Eisenbahnlinie verschiedene Versuche mit dem „Raiophone“-System des in Birmingham ansässigen deutschen Erfinders Herrn v. Cramer. König Georg wurde durch ein drahtloses Telegramm, das von einem in voller Fahrt befindlichen Zug abgesandt worden war, von diesen Versuchen unterrichtet. Ähnliche gut verlaufene Versuche sind vor längerer Zeit durch die Telefunken-Gesellschaften in Berlin ausgeführt worden. Bei den Versuchen nun, die am letzten Freitag auf der englischen Bahnhofstrecke ange stellt wurden, hatte der bekannte Elektriker Professor Silvanus P. Thompson es übernommen, das wichtigste Experiment auszuführen, nämlich einen Zug durch von einer Signalfestation ausgesandte elektrische Wellen zum Halten zu bringen. Die Lokomotive war mit dem Apparat des Erfinders ausgestattet und fuhr mit Vollamps die Strecke entlang. Professor Thompson drückte auf einen Knopf, und wenige Sekunden später zeigte das kreisende Gerät der Räder an, daß die elektrischen Wellen die Bremsen des Zuges in Tätigkeit ge setzt hatten. Dieser hielt ohne jedes Zutun des Zugpersonal. Ein Zug, der ein Gefahrsignal überschritten hatte, wurde zum Stehen gebracht, sobald er sich der gefährdeten Zone näherte. Später wurde auf der Strecke ein Güterzug abgelassen, dem auf demselben Gleise ein Schnellzug folgte. Ein Zusammstoß schien unver-

meidlich, aber ein Druck auf einen elektrischen Knopf in der Signalfestation stoppte beide Züge, ohne daß ihre Führer wußten, weshalb. Daselbe Experiment wurde mit zwei Zügen, die sich von entgegengesetzten Richtungen in voller Fahrt näherten, ausgeführt. Herr v. Cramer ist der Meinung, daß sein System nicht etwa die gegenwärtigen Sicherheitsvorkehrungen ersetzen, sondern sie ergänzen sollte.

Zugzerreißungen. In den Vereinigten Staaten soll es zuweilen vorkommen, daß ein Güterzug unterwegs einen Wagen verliert, ohne daß die Zugmannschaft den Verlust eher entdeckt, als bis sie den Wagen auf dem nächsten Bahnhof sieht. Das klingt zwar etwas abenteuerlich, da aber eine ernsthafte Zeitschrift, wie „Railway Age Gazette“, einen solchen Unfall, den sie eingehend beschreibt, als ein Beispiel hinstellt, das sich öfters wiederholt, so muß man diesem Bericht wohl Glauben schenken. Bei Morehouse in Indiana auf der Lake Shore u. Michigan Southern-Eisenbahn zerriss ein Güterzug, der mit durchgehender Bremse versehen war. Diese muß aber nicht richtig gewirkt haben, denn beide Zugteile blieben zunächst noch in Bewegung, und erst nach einiger Zeit konnte der Lokomotivführer feststellen, daß der abgerissene Zugteil zum Halten gekommen war. Er fuhr deshalb zurück, und die zweite Zughälfte wurde wieder mit der ersten gefügt. Niemand hatte dabei bemerkt, daß beim Zerreissen des Zuges ein Wagen entgleist und die Bremse hinabgestürzt war, und als der fehlende Wagen auf dem nächsten Bahnhof vermisst wurde, wurde sein Verbleib festgestellt: er fand sich am Böschungsfuß dort, wo der Zug zerrissen war. Schließlich stellte sich sogar heraus, daß einer der Zugbegleiter den Wagen allerdings gesehen hatte, aber angenommen hatte, er wäre von einem Unfall her, der einen anderen Zug getroffen habe. Als es noch keine durchgehenden Bremse gab, soll es sogar vorgekommen sein, daß eine Zugzerreißung, bei der ein Wagen aus der Mitte des Zuges entgleist und den Damm hinabgestürzt war, überhaupt erst nachträglich entdeckt wurde, weil ein Wagen fehlte. Die beiden Zughälfte hatten sich nach dem Zerreissen selbsttätig wieder miteinander gefügt, und der Zug war in voller Fahrt geblieben, ohne daß jemand etwas von dem Unfall gemerkt hatte. Sehr groß scheint die Wahrscheinlichkeit der Zugmannschaft bei amerikanischen Güterzügen jedenfalls nicht zu sein.

Verschiedenes.

Auf der schwäbischen Eisenbahn. Vor einigen Monaten wurde die neu erbaute Nebenbahn Goppingen-Münd in Württemberg dem Verkehr übergeben. Das Bähnchen durchquert eine idyllische Gegend, deren Bewohner von der modernen Großstadtultur noch wenig angekennend sind. Das neue Förderungsmittel gefällt ihnen aber gar sehr. Der Stationsvorsteher, Fahrtkartenverkäufer und Inhaber sonstiger Bahngüter auf der Station Birenbach ist eine Reiseperson, die gleich nach dem Pfarrer und noch vor dem Herzog Schultheiß (Gemeindevorsteher) kommt. Kürzlich probierten ein paar Bauern mit ihren „beserren“, zum Teil auch gewichtigeren Hälften das neue Verkehrsmittel. Mit geheimem Grauen vertrauten sie ihren Leib dem Zug und ihre Seele Gott an. In „rausender“ Fahrt ging es der Station Birenbach zu. Hinter Birenbach hatte das Bähnchen eine starke Steigung zu überwinden. Mit vielen Geizich und Geizohn suchte das Lokomotiv die gewichtige Last über den Berg zu bringen. Das war ein schweres Stück Arbeit! Langsam und immer langsam ging es, bis daß es fast gar nicht mehr ging. Den Bauern und ihren weichherzigen Gesponsinnen tat das leuchtende und stöhrende Lokomotiv bitter leid. Nach etlichen aufmunternden Rippenschnitten seitens der Weiber kehrten die Männer aus dem Wagen und setzten die breiten Schultern an die Rückwand und Puffer des letzten Wagens. Wer keinen Platz mehr fand, schob den Bördermann dort, wo der Rücken keinen christlichen Namen vertritt. Und siehe da, nun ging es! Als die Höhe glücklich erreicht war, kehrten alle frohgemut und schweigend wieder in den Wagen, die Lokomotive setzte sich in Galopp und holterdipolter ging es der nächsten Station zu. Dort wartete aber der gutmütige Zugbegleiter eine unangenehme Überraschung. Mann für Mann wurden sie aufgeschrieben und später mit einem Strafmandat von je 6 Mk. bedacht. Undank ist der Welt Lohn! Auch auf der schwäbischen Eisenbahn!

Das kleine Leben. Unter diesem Titel bringt die Wiener Zeitschrift „Der Strom“ folgende kleine Skizze von Peter Altenberg: Ich sah Arbeiter an einer Telegraphenstange arbeiten, die im Hochwald der Nachtsturm zerbrochen hatte, von 7 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Es frappt mich, wie sorglos sie waren, keine Spur eines Gedankens darüber, ob es denn dafür stehe, auf die Welt gekommen zu sein, um abgebrochene Telegraphenstangen im Hochwald, der dem Fürsten gehört, wieder praktikabel zu machen. Im Gegenteil, sie schienen es für das Wichtigste von der Welt zu halten, daß die Telegraphenstange so bald als nur irgend möglich wiederhergestellt werde. Es waren Telegraphenstangenärzte. Um sie herum waren Gimpel und Gicklädchen auf Altfichten, Regen kam, Nebel und wieder Sonne; aber immer war alles konzentriert auf die Errichtung der Telegraphenstange. Ihr gehörte ihre ganze Sorge, sie war ein Teil des Weltgetriebes. Es gab Genies unter diesen Arbeitern, die alles mit einem Schlag erfanden, was zu tun war; dann waren Bedächtige, Vorsichtige; und dann waren Tagarbeiter nach vorgekribbelter Pflicht. Die ganze Menschheit also war eigentlich um diese Telegraphenstange im fürstlichen Hochwald versammelt. Ich ging vorüber und verteilte Trublous à la Kaiser Josef, nur billiger! Weshalb nicht?! Das „Prager Tagblatt“ hatte mir doch gerade für Nachdruckhonorare 9 Kr. geschickt. Nachdrucken ist doch schon Ehre genug. Das Geld setzte ich teilweise in Präzidenten und Menschheitsbegüßung um die Arbeiter waren ganz verbüßt. Einer sagte: „Auf der Viechtensteinstraße hat der Sturm einen halben Meter die Bäume abgeschlagen!“ Diese Mitteilung war eine Art von Revanche für meine Liebenswürdigkeit. „Ist es möglich?“ sagte ich freundlich erstaunt und ging bestreift von dannen.

Literatur.

Statistik, Aufgaben, Methoden und Resultate der Statistik, ein kurzer Abriss für Arbeiter von Adolf Braun, geht uns soeben zu. Diese Schrift, die einen in unserer Literatur bisher nicht behandelten Gegenstand den Arbeitern näher zu bringen bemüht ist, bildet das vierte Heft jetzt in Deutschland wie in Österreich stark verbreitet und sich hoher Anerkennung erfreuenden Sammlung von Unterrichtsanleitungen, die von der Zentrale für das Bildungswesen der deutschen Sozialdemokratie in Österreich herausgegeben werden. Zum erstenmal erhalten wir nun eine für die Arbeiter bestimmte, knappe und dabei doch klare, alles Überflüssige und Schwerverständliche ausschließende Schrift über die Statistik. Wir hoffen, daß dieses Heft, das um 70 H. durch alle Parteibuchhandlungen und Parteispolortiere zu beziehen ist, das Verständnis für die Statistik, an der es vielen intelligenzen Arbeitern noch fehlt, in hohem Maße fördern wird.

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

Parteinafichten.

Arbeiter-Schwimmverein in Wien.

Sonntag den 8. September, bei ungünstigem Wetter am Sonntag den 15. September 1912

Großes Strandfest

im Strandbad des Arbeiter-Schwimmvereines im alten Donaubett hinter der I. I. Militärsiedlung (Haltestelle der Straßenbahn der Linien 16 und 25 vor der Kraner Brücke). Konzert der Kapelle Schöpf. Vorträge des Gesangvereines "Freie Hypographia" und des Sängerkorps des Klubs der Zeitungsjugend Wiens, Schauturnen, Schauschwimmen, Kahnfahren und verschiedene andere Volksbelustigungen. Bei einbrechender Dunkelheit prachtvolle Illumination und großes Brillanfeuerwerk. Beginn 3 Uhr nachmittags. Eintrittskarten 50 H. Badefarben werden an diesem Tage nur bis 12 Uhr mittags ausgegeben. Zu diesem Strandfest haben auch Nichtmitglieder Zutritt. Der Neigungsmittelpunkt steht dem Strandbad hinzu. Karten sind zu haben: Fischers Gasthaus, XVI, Grundsteinstrasse 15; Therese Kropitsch, V, Schönbrunnerstraße 85; Cechs Reitstall, V, Schönbrunnerstraße 31; Filiale der Arbeiter-Zeitung, XVII, Radnergasse 22; Konitorei Seidl, XVI, Neulerchenfelderstraße 76; an der Kasse im Arbeiter-Strandbad sowie bei allen Funktionären im Margaretenbad, V, Stroblgasse 9, am Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag von halb 8 bis 9 Uhr abends.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. bis 31. August eingelaufen, und zwar: Mannersdorf am Leithaberg 20 Kr., Grusibach 20 Kr., Arbeiter-Konsumentverein Leopoldsdorf 20 Kr., Tropfau 10 Kr., Wallachisch-Messerritsch 20 Kr., Gänserndorf 20 Kr., Töppling 20 Kr., J. Mayer, Fünfhaus 20 Kr., Nachtrag J. Kovac, Triest 20 Kr., J. Stöbl, Triest 20 Kr.

Sprechsaal.

Erklärung.

Im ganzen Direktionsbezirk Villach wird das Gerücht verbreitet, daß ich derjenige sei, der den Verwendungsrang in der Personalkommission beantragt habe. Ich erkläre dagegen, daß ich einen solchen Antrag nie gestellt habe und auch nie stellen werde; denn ich war von jeher ein Gegner des Verwendungsrangs und werde ein Gegner desselben bleiben.

Ich erkläre daher den Urheber sowie die Verbreiter dieses Gerüchtes als Lügner.

Leoben, am 23. August 1912.

Josef Heiß, Kondukteur.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung des „Eisenbahner“ an alle Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgesendet werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumseitigkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird fünfziglich folgenden Mitgliedern nur das leichte Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit neue Mitglieder von keiner Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Aufnahmesecheine der neu aufgenommenen sofort an uns eingesandt werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmesecheine erfüllen wir mit dem Namen der Ortsgruppe oder Zahlstelle zu bezeichnen. Um Störungen in der Zusendung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Überstellung sofort die Adressänderung an uns beizutragen. Bei Adressänderungen genügt die Mitteilung der Ortsgruppe, der Mitgliedsnummer, des Namens und der neuen Adresse. Bei Versicherungen oder Übertritten von einer zur anderen Ortsgruppe oder Zahlstelle muß uns unter allen Umständen der Name, die alte Ortsgruppe und Mitgliedsnummer die neue Ortsgruppe und Mitgliedsnummer sowie die genaue Adresse bekanntgegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sehr viel gleichnamige Genossen in unserem Mitgliederstand vorkommen. Die Zeitungsreklamationen sind, wenn sie genau laut Vorbruck und ohne jede andere Mitteilung ausgefüllt werden, portofrei. Andernfalls ausgefüllte Reklamationen werden von den Postanstalten als briefliche Mitteilung behandelt und mit Strafsporto belegt. Neue Reklamationen sind bei der Zentrale anzufordern.

II.

An unsere geehrten Kassiere und Kreditzähler!

Es kommt sehr häufig vor, daß mancher Genosse, anstatt regelmäßig allmonatlich abzurechnen, erst in zwei oder gar erst in drei Monaten abrechnet. Wir ersuchen daher die Genossen in ihrem eigenen sowie im Interesse der Mitglieder selbst, jeden Monat abzurechnen. Die Monatsbeitragscoupons erschließen wir, um der Zentrale die Verwaltungskosten zu ersparen, arithmetisch (die Coupons für die S. II.) ebenfalls nach Mitgliedsnummern zu legen und mit einem Bindfaden zu binden. Der ausgefüllte Sendeschein sowie die vidierte und mit dem Ortsgruppenstempel versehene Kassabuchabschrift ist unbedingt der Coupondsendung beizulegen.

III.

Bezüglich des Briefpostens wollen wir nur folgendes anführen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die Coupondsendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zusammen nicht einmal 200 Gramm betragen, einsendet und wir machen sie daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief, ½ Kilogramm, das heißt bis zu 250 Gramm 20 H. kostet; nur wo das Gewicht 250 Gramm übersteigt, ist die Sendung in zwei Briefen zu teilen oder als Paket zu behandeln. Niemals aber dürfen solche Sendungen als Drucksache versendet werden und wir bitten Sie, sich danach zu richten.

Die Administration.

Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Eine Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden freundlich aufgefordert, die restierenden Beiträge nachzusenden, da gegen die säumigen Mitglieder nach dem Punkt 10 des S. II. Status vorgegangen wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert einen Neubetritt.

Achtung, Bahnhofsräte und Ausflugsbahnhofsräte der Südbahn (Tiroler Linie) und Kollegen im Staatsbahndirektionsbezirk Innsbruck!

Sonntag den 8. September 1912 um ½ 3 Uhr nachmittags findet in Bidls Gasthaus in Innsbruck, Museumsstraße 81, eine wichtige Besprechung der genannten Kategorie statt, wozu alle Kollegen eingeladen werden, zu erscheinen. Die Ortsgruppenleitungen werden gebeten, hiervon Kenntnis zu nehmen.

Achtung, Südbahnbedienstete des Betriebsinspektorats V (Tiroler Linie)!

Sonntag den 1. September 1912 findet um 2 Uhr nachmittags in Manalters Gasthaus in Franzensfeste eine Konferenz aller im Taglohn stehenden (auch Premer) Südbahnbediensteten befußt aufstellung der Kandidaten für den Arbeiterausschuß statt, wozu alle im Taglohn stehenden Südbahner höflich eingeladen werden, zu erscheinen.

Offene Anfragen.

An die f. f. Staatsbahndirektion in Villach.

Bei der letzten Sitzung des Arbeiterausschusses wurde seitens der f. f. Staatsbahndirektion Villach veriprochen, daß in Klagenfurt für die Oberbauarbeiter ein heizbarer Raum errichtet wird. Da es schon bald Herbst ist und von dem Bau eines solchen Lokals keine Spur vorhanden ist, so stellen die Arbeiter an die f. f. Staatsbahndirektion die höfliche Anfrage, wann eidentlich der Bau des genannten Lokals in Angriff genommen wird. Die betroffenen.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:

Hartberg. Sonntag den 1. September, 9 Uhr vormittags, in Kogelbauers Gasthaus freie Eisenbahnerver-

sammlung.

Fürstenfeld. Sonntag den 1. September, 2 Uhr nachmittags, in Weidelsbergers Gasthaus freie Eisenbahnerver-

versammlung.

Burghausen. Sonntag den 1. September, 9 Uhr abends,

in Böhmischi-Kubitsch im Gasthaus des Herrn Martin

Weber öffentliche Eisenbahnerver-

sammlung.

Überberg. Dienstag den 3. September, ½ 8 Uhr abends,

im Vereinslokal Monatsversammlung.

Uppendorf. Samstag den 7. September, 8 Uhr abends,

im Gasthaus „zum goldenen Brunnen“ Monatsversammlung.

Turnau. Sonntag den 15. September, 8 Uhr abends, im

Vereinslokal in Ohrenschlitz Monatsversammlung.

Linz. Sonntag den 8. September, 10 Uhr vormittags, in

Kreindlers Gasthaus in Kirchdorf.

Schwechat. Montag den 2. September, ½ 8 Uhr abends,

in Broidls Gasthaus Monatsversammlung.

Sigmundsherberg. Sonntag den 1. September, ½ 4 Uhr

nachmittags, im Gasthaus Wahl öffentliche Vereins-

versammlung.

Steyr. Sonntag den 22. September, 12 Uhr mittags, im

Gasthaus „zum Märzenkeller“ öffentliche Vereins-

versammlung.

Parcours. Samstag den 7. September, 8 Uhr abends, im

Gasthaus des Herrn Koslak Monatsversammlung.

Dresden. Sonntag den 15. September, 3 Uhr nachmittags,

im Gasthaus des Herrn Anton Togl in Ringeldorf

Mitgliederversammlung.

Die dienstfreien Genossen werden er-

sucht, die Versammlungen unserer Orts-

gruppen und Zahlstellen regelmäßig zu be-

suchen und auch nichtorganisierte Kollegen bei

diesen Versammlungen einzuführen.

Briefkasten der Redaktion.

J. M. Pont. Wenn Sie am 1. Juli 1908 definitiv ge-

worden sind und am 1. Jänner 1912 erst die 1000 Kr. er-

reichen, so haben Sie Anspruch auf ein Jahr Kürzung aus

dem Hörausgleich und rügen demnach in die Gehaltstufe von

1100 Kr., da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem

1. Jänner 1909 angestellt wurden, am 1. Jänner 1913 vor.

— Nr. 1877. Für die vor dem 1. Jänner 1909 ange-

stellten Diener, die am 1. Jänner 1909 die 1100 Kr. noch

nicht erreicht haben, sind in der Gehaltstufe von 1000 Kr. auf

1100 Kr. zweijährige Vorrückungsfristen. Demnach haben Sie,

der Sie nach dem 1. Jänner 1909 angestellt wurden,

in dieser Gehaltstufe eine dreijährige Vorrückungsfrist.

Den anderen Teil Ihrer Frage können wir nicht beantworten,

da die betreffende Antwort verschwunden ist und wir über

Chiffren kein Verzeichnis führen. — M. Pf. Sie irren. Es ist

nicht ein Jahr, sondern es sind drei Jahre zu verzinsen. Wir

verweisen Sie auf die Beispiele in dem Artikel, der gleichzeitig

erscheint. — A. Die verlangte genaue Adresse ist: William

Edward Hardt, Wien II, Praterstraße 46. — U. M. in G.

Hammerbörner und Dampfmühle Skaret, Hanisch u. Co.

Wachau bei Wien. — G. St. in E. Ein Stempel ist nicht er-

forderlich. Wir haben monatlich einige Hundert Einsendungen

zu erledigen, bewahren im Interesse der Einsender die Ma-

nuskripte nicht auf und können mit uns in Ihrem Falle nicht

mehr an den Grund der Nichtaufnahme erinnern. — Zwittau.

Zwittau. — Reichenfels. Anonyme Einsendungen und solche,

die nicht den Ortsgruppenstempel tragen, können nicht auf-

genommen werden.

III.

Bezüglich des Briefpostens wollen wir nur folgendes an-

führen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die

Coupondsendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zu-

ammen nicht einmal 200 Gramm betragen, einsendet und wir

machen sie daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief, ½ Kilogramm,

das heißt bis zu 250 Gramm 20 H. kostet;

nur wo das Gewicht 250 Gramm übersteigt, ist die Sendung in

zwei Briefen zu teilen oder als Paket zu behandeln. Niemals

aber dürfen solche Sendungen als Drucksache versendet werden

und wir bitten Sie, sich danach zu richten.

Die Administration.

Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Eine Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im

Rückstand sind, werden freundlich aufgefordert, die restierenden

Beiträge nachzusenden, da gegen die säumigen

Mitglieder nach dem Punkt 10 des S. II. Status vorgegangen

wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige

Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert

einen Neubetritt.

Die Administration.

Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Eine Mitgli

Erste Tiroler Arbeiter-Bäckerei
Reichsamt für Gesundheit mit besonderer Erlaubnis

ROSENROT

Eine wirksame Waffe
gegen den Brotnucher

Schutzmittel „OLLA“ +

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

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

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

Arbeiter-Bäckerei Reichenberg
Gesellschaft mit besonderer Erlaubnis

Eine wirksame Waffe
gegen den Brotnucher

Billige Bettfedern und Daunen

1 Kilo grau geschlissene K 2-, bessere K 2·40, halbwässere prima K 2·80, weisse K 4-, prima daunenweiche K 6-, hochprima K 7-, 8- und 9·60, Daunen, graue K 6-, 7-, weisse prima K 10-, Brustfutter K 12- von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfähigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchentferna, 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 90 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flausigen und dauerhaften Bettfedern K 16-, Halbdauen K 20-, Daunenfeder K 24-, Einzelne Tuchente K 10-, 12-, 14-, 16-, Einzelne Kopfpolster K 3-, 5·50, 4-, Tuchente 200x140 cm gross K 13-, 15-, 18-, 20-, Kopfpolster 90x70 cm gross K 4·50, 5-, 5·50. Untertuchente ans bestem Bettgradl 150x116 cm gross K 13- und K 15- versendet von K 10- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Max Berger in Deschenitz Nr. 1294, Böhmerwald

Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Gold rückgestattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

**Beste böhmische Bezugswelle!
Billige Bettfedern!**

1 kg graue, alte, geschlissene 2 K, bessere 2·40; prima halbwässere 2·80; weisse 4 K; daunige 6 K 10; 1 kg. hochfeine, schneeweiche, gesättigte 6 K 40, 8 K; 1 kg. Daunen (Grau), graue 6 K, 7 K; weise, seine 10 K; allerfeinstes Brustfutter 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfähigem roten, blauen, gelben oder gelben Nanting, 1 Tuchentferna, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mitamt 2 Kopfpolstern, jeder 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flausigen Bettfedern 16 K; Halbdauen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfpolster 3 K, 5 K 50, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfpolster, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Untertuchente aus starkem, gesättigtem Gräb, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Verband gegen Nachnahme von 12 K an franko. Rücksicht gejagt, für Nichtpauschendes Geld retournieren.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reichhaltige illustrierte Preisliste gratis und franko.

Achtung, Eisenbahner!! Sie beim Einkauf!

Bon Verkaufshäuser elegante Herrenanzüge von K 14-, Muster von K 10-, Bodenrock, Westertragen von K 8·50, Modellofen von K 4- aufwärts, von feiner Herren-, Damens- und Kinderwäsch, fertige Kleidung am Lager, Weiß oder farbig, nur K 5-, Leinwand K 1·50, schwere Bettzeuge, Damajugend, Bettdecke, Leinen, Chiffone, Angene, per Stück nur K 9·50, Handtücher, Tischläufer, Vorhänge K 5-. Garantiert nur gebiegte Ware, alles erstaunlich billig. Einzig in Wien nur bei

Goldstein, VII, Kaiserstraße 40.

Auch Kleiderleihhaus, vor Kaug K 5-, Provinzverland reell per Nachnahme.

MÖBEL Ausnahmsverkauf! Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse

(Inhaber der Löwendrogerie Schatzbernd.)

Polierte Kümmereinrichtungen von 140 Kr. aufwärts, Küchen-Einrichtungen von 38 Kr. aufwärts, complete Schlaf- und Speisenzimmer, altherzig und modern, Seidenstoff von 280 Kr. aufwärts, Möbene Sticken, weiß, grün, von 70 Kr. aufwärts. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettentücher billig. Meiner Preisliste für die Preisschilder gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Brießliche Bestellungen streng reell wie bei verlässlicher Anwendung.
Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.
Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis missbraucht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Adressen Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftspfortal.

Euer Wohlgeborenen!
Die Möbel sind in bester Ordnung angelommen und sind wie sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wünsche Ihnen Erfolg aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen Hochachtungsvoll

Johann Gaitsch, Kondukteur.

Villach.

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)

Warum kaufen Sie ohne Unzahlung
eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Österreichs am besten?

Weil keine Fracht, Post, Packung wie bei ausländischen im Freileitungskreis, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube österreichisches Fabrikat ist, den Händlern sparen.
Weil an jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenabfallat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gestern gegenständig wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.
Weil ich an solvante Kunden ohne Auszahlung in Raten von 5 Kronen an liefern und 20 Monate Kredit gewähre.
Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Stein Gassenladen. Catalog gratis.

Einige Sprechmaschinenfabrik Österreichs
Leop. S. Simplici, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Begünstigung.

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

Triest das „Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20 prozentiger Nachlass. Vorzügliche Wiener Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telefon 1253.

Ihre Gesundheit, erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig. Ihr Schlaf gesund

5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Heller in Stibica, Elspalatz Nr. 191 (Kroatien).

Herausgeber Josef Tomisch. — Verantwortlicher Redakteur Franz Vill. — Druck- und Verlagsanstalt "Vorwärts" Swoboda & Co., Wien, V. Rechte Wienzeile 97.

Wertheim-Nähmaschinen

30 Tage zur Probe!

Verband nach allen Orten der Monarchie.



Wertheim-Elektro K 85-, Wertheim-Schwingsschiff, Wertheim-Zentral-Bobbins. Bekannt als vorzügliche Maschinen für Haushalt und Gewerbe. Jede Maschine, die sich in der Probezeit nicht ausgezeichnet bewährt, nehmen wir anstandslos auf unsere Kosten zurück. Vieles tausend an Beamte, Lehrer, Hörer und Privatpersonen gelieferte Maschinen können überall beschafft werden. Verlangen Sie neue Preisliste Nr. 132.

Auf Wunsch bequeme Teilzahlung.

:: Nähmaschinen-Berandhaus Strauß ::

Wien VII, Siebensterngasse 13.

Echte Zwetschken

große schöne Ware, ver Kilo 24 Kr., bei 50 Kilo 20 Kr., verblebt per Nachnahme (Post oder Bahn) Rudolf Klein, Zöbing am Kamp, N. De. Unter 10 Kilo ver Korb kann ich nicht abgeben. Dienstleistungen, die das Recht auf Rechtschreibbrief haben, wollen dieses in der Bestellung vermerken.

Bleistifte

Bekannteste Budweiser, beziehen Sie direkt um 50 Prozent billiger. Keine Tintenfüllte 90 Kr., keine Federfüllte 40 Kr., keine Kreidefüllte 90 Kr., gewöhnliche Bleistifte 15 Kr. per Dutzend; Federhalter 144 Stück Kr. 1·50. Muster von 2, 6 und 10 Kr. Nach oben. Berechnung an Adolf Weber, Budweis, Böhmen.

Dankdagung.

Der häuslerische Verlust unseres Gatten, Vaters u. des Herrn Anton Heilbauer, Kondukteur-Zugführer, hat uns viele Beweise aufrechterhaltender Teilnahme gebracht, für die wir allen aufrichtigen danken, für die zahlreiche Teilnahme am Leidengangsetzen sei allen, besonders der Ortsgruppe des Allgemeinen Fleisch- und Gewerbevereins, den Herren Beamten der Station sowie den auswärtigen Kollegen, dem Eisenbahner-Verein, Märkisch und den Brüder Kollegen gedankt. Märkischtag, im August 1912. Familie Heilbauer.

!500 Kronen!

Zahle ich Ihnen, wenn meine Wurstverkäufer „Riafalte“ Ihre Hühneraugen, Marzen, Hornbunt in drei Tagen nicht schwarzlos entfernt, Preis eines Teigels sonstige 1 Krone. Musterkatalog für die Preisschilder gratis. Kemény, Kaschau I. Postfach 12/115, Ungarn

20 Kronen per Tag

leicht zu verdienen durch den Beruf leicht absehbaren hat. Neuhheiten, sowohl als Hauptberuf als auch als Nebenerwerb zu betreiben. Anfragen unter Angabe des Lebenslaufs unter „Filialleiter G. S. a. d. Ammonien-Expedition „Propaganda“, Wien XIII/8.

1912 er Junggeflügel

Garantiert lebende Ankunft, franko jeden Station. 20 St. grosse, fette Brathähnchen K 20-, 12 St. grosse, fette Riesenente K 21·50, 6 St. grosse, fette Riesengänse K 22·50 per Nachnahme liefert.

S. MANDEL, Skalat 300 (Oest.).

Gelegenheitskauf
Garantiert echter Hirschbart

Riesen-Prachtexemplar dunkles Haar, buschig, mit sehr schönen Reif, 200 cm lang, samt Altsilberhülse m. Hirschgrndl, verschließbar mit Ringu. Schraube zusammen nur K 6-, Seltene Gelegenheit!

Versendet per Nachnahme Gamsbartbinder Fenichel, Wien IX, Alt-Mitterg. 3-14.

Brünner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei

Etzler & Dostal, Brünn
Schwedengasse 93.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines. 68 Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. Auch d. kleinste Mass wird geschritten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.