

Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft Fernen:  
Dass Brot und Arbeit uns gerichtet stehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Hermann.

Telephon Nr. 2325.

Der

Exemplar 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Insertionspreis:

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

## Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich ..... Kr. 2.88  
Ganzjährlich ..... 5.76  
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 8.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 25

Wien, den 1. September 1912.

20. Jahrg.

## Das Dokument von Stoderan.

Der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ als Kostgänger der Unternehmer.

Von deutscher Reinheit, deutscher Sitte und unwandelbarer 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 Gloriole für sich findet, den die nationalen Führer sich und ihren treudeutschen Männern mit unausgesetzter Geschäftigkeit um die Häupter weben.

Wie die deutsche Reinheit und die unwandelbare Treue den eigenen völkischen Genossen gegenüber in Wahrheit beschaffen ist, dafür bot eine Gerichtsverhandlung, die sich dieser Tage vor dem Bezirksgericht in Stoderan abspielte, wieder einmal hinreichend Gelegenheit, klar davon überzeugt zu werden. Die an sich recht belanglose Prozesssache, um die es sich handelte, bildete eine Ehrenbeleidigungssklage, die der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ gegen unseren Genossen Engelmann deshalb angestrengt hatte, weil dieser behauptet hatte, daß die Sammelliste, mit der für den „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ Gelder gesammelt worden seien, spurlos verschwunden sei. Bei der über diese Klage stattgefundenen Verhandlung führte nun der Vertreter des Reichsbundes einen Gegenbeweis in der Richtung, daß er die Subskriptionsliste, um die es sich handelte, vorlegte. Damit hat der reichsbündlerische Anwalt für seinen Mandanten zwar den Prozeß insofern 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 Stoderan Gelder gesammelt wurden und daß die Gründung einer Ortsgruppe dieser festsamen „Eisenbahnerorganisation“ mit dem Gelde der Unternehmer betrieben worden ist. Unter den Geldgebern befinden sich nämlich die Herren: Weinek, Seifenfabrikant, Stejsky, Rosamentricerzeugung, Helmer, Schnittwarenhandlung, Scherer, Essigfabrik und Kaufmann u. i. w.

Man wird also dem reichsbündlerischen Klagenanwalt Dank sagen müssen, daß er in der Lage war, zu beweisen, daß die Subskriptionsliste vorhanden und keine bloße Fiktion war. Der Beweis, daß auch der „Reichsbund“ nach dem Muster aller anderen deutschen Arbeiterorganisationen bei den deutschen Unternehmern und Fabrikanten für seine Zwecke schnorren geht, ist also lückenlos gelungen. Wir legen also das Dokument von Stoderan zu den übrigen, mit denen die Schandfäule für die „Reinheit deutscher Sitten“ ausgerichtet 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 eigenen Art gegen die Jahrtbegünstigungen der Eisenbahner gehetzt hatte. Wer aber sind die Leute, die hinter der „Arbeitgeberzeitung“ stehen und in deren Interesse und über deren Auftrag unausgesetzt Hetzartikel gegen die Eisenbahner geschrieben werden? Natürlich die Unternehmer, die großen Händler und Geschäftsleute, die den Eisenbahnern jeden Erfolg und jedes Recht neiden, weil sie meinen, daß die mit den Steuern gelbten gedeckten Passivität der Staatsbahnen durch die Forderungen der nimmersatten

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 Gewerbetagungen aufzogen, als die österreichischen Eisenbahner in ihren schweren Lohnkämpfen standen. Aber dieselben Leute sind die Geldgeber und die wohlmeinenden Gönner des Reichsbundes, sie sind die Nährväter, mit deren Geld die Ortsgruppen dieser wunderbaren Organisation aufgepöppelt 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 selbständig 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, verriet 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 misleiteten Anhänger der deutschen „Arbeiterpartei“ muß aber gesagt werden, daß sie sich diesen schmählichen Umfall nicht ohneweiters gefallen ließen und daß die Opposition dagegen ihre Wellen bis in die Hauptparteileitung der deutschen „Arbeiterpartei“ warf. 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 Vollzugsausschuß der deutschen „Arbeiterpartei“ gerichteten Brief, in dem er selbst zugesteh, daß sich die Stellungnahme bei der Gablonzer Wahl „mehr nach der nationalen als nach der sozialpolitischen Seite“ richtete. Er legt dann insbesondere 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 Wadere, „der in die Waagschale 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 „Ueber die Hürden“ gegen die selbstjüchtige Politik der Agrarier wie folgt schrieb:

Die deutschen Agrarier würden vor Entrüstung aufschreien, 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 niedrige 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 Agrariern, 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 Waagschale fiel“, daß die Deutschbürgerlichen und damit auch die Agrarier die Wahlkosten für die gelbe Arbeiterpartei bezahlt hatten. Prüft man diese Tatsachen, die in einem Pöhl von Verrat und Gefinnungslosigkeit blicken 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 nimmer aufgezeigt werden, daß die nationalen Arbeiterorganisationen nur zu dem einzigen Zwecke 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 Ausharbeitsorganisation foppen lassen, ist ein Kulturbild aus dem dunkelsten Oesterreich!

## Die Konsumentenorganisation und ihre Bedeutung für die Arbeiterchaft \*).

II.

In unserem ersten Artikel haben wir die Ursachen der Lebensmittelpreiserhöhung mit ihren Begleiterscheinungen und Rückwirkungen auf die arbeitende Bevölkerung besprochen und die drei Mittel angegeben, die zusammengekommen bestimmt sind, unserem ganzen Wirtschaftssystem, insbesondere unserer Zoll- 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 Konsumentenvereinen und Produktivgenossenschaften in unserer Gesellschaftsordnung zufallen und welchen Nutzen sie der arbeitenden Bevölkerung bringen. Um mancherlei Vorurteile zu zerstreuen und andererseits 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 Lassalle gegen den Schulze-Delitzschianismus einen heftigen Kampf. Vor ungefähr 40 Jahren, als sich in Oesterreich 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 anempfahl.

Den Konsumvereinigungen der Arbeiter sollte nach der Absicht Max Mengers die Aufgabe zufallen, die Klassengegenstände 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 tole-

\*) Siehe Nr. 24 des „Eisenbahner“.



rant gehalten. Die Arbeiterchaft, die sehr bald die unblühlichen Absichten der Regierung und ihrer Verbündeten durchschaute, 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 Ciapopeia 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 Arbeiterchaft 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 Vorbedingungen zu einer gesunden 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 Arbeiterchaft sei aufzufordern, sich in Konsumentenvereinigungen zu organisieren.

Von nun an wurde die Genossenschaftsbewegung ein Mittel im Klassenkampf, das den ausgesprochenen Zweck hat, die Arbeiterchaft 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 muster-gültige Betriebe schaffen, in denen den Arbeitern das geboten 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 muster-gültige Betriebe und gewerkschaftlich durch Unterstützung der Arbeiter bei wichtigen Lohnkämpfen und Aussperrungen. Wie sehr die Genossenschaften in den letzten Jahren segensreich für die Arbeiterchaft gewirkt haben, das zeigt die wahnsinnige Wut, der glühende Haß, womit die Arbeiterfeinde die Arbeitergenossenschaften verfolgen, das zeigt auch die Tat-

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

Die Gründungen von Genossenschaften sollen nach dem neuen Gesetz erschwert und verhindert, die bestehenden gemindert 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 Grundzüge, an denen es wie an einer göttlichen Offenbarung festhält. Den Arbeiter in der Fabrik und Werkstätte bei fargem Lohn auszuschinden und ihn als Konsumenten zu betödeln. 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 Vorwärtstreiben 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 wahnsinnige Preissteigerung, durch die vollständige Kartellierung und Verkrüftung des Lebensmittelmarktes stiehlt er den Arbeitern die erhöhten Löhne hinterücks weg. Die Verelendung im Wege des Konsums ist es, was der Arbeiterchaft bevorsteht. Diese muß die Arbeiterchaft mit derselben Fähigkeit, Energie und Geschlossenheit genossenschaftlich abwehren, wie sie feinerzeit durch die Gewerkschaften dem Lohnraub der Unternehmer hegeget ist und das allgemeine und direkte Wahlrecht erkämpft hat. Mit anderen Worten: ein guter Gewerkschafter muß auch ein guter Genossenschaftler 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 Eisenbahnern 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 Gewerkschaftsbestrebungen gemacht werden, der wir ebenso unsere Kraft und Energie weihen müssen, wie den politischen und gewerkschaftlichen Hauptfragen. Der Organisation der Hande 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 losstößt, 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 Kämpfer mitzufunktionieren und der Verelendung des Proletariats Vorschub leisten. Wir müssen den noch Fernstehenden begreiflich machen, daß die Konsumvereine eine Wurzel der Kraft unserer ganzen Arbeiterbewegung ist, ein Schutzbamm, 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 Genossenschaftler einmal der Vorkämpfer der ganzen Arbeiterklasse sein wird. Jeder muß dabei sein, jeder muß auch Hand anlegen, damit das jüngste Werk der Arbeiterchaft zu ihrem Segen gedeihe.

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

R. M.

## Feuilleton.

### Ein Gedentag.

Am 31. August i. J. jährte 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 Agitationschriften auch heute noch die besten und klarsten von allen, die seitdem geschrieben worden sind. Die älteren Arbeiter, soweit sie theoretisch in die sozialdemokratische Gedankenwelt eingebracht 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 Aufregung 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 großangelegte, tief durchdachte und glänzend durchgeführte 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 feithen 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 Geltung 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 Selbstbetätigung seiner Kräfte zu garantieren sei. Wären wir alle von Natur gleich stark, gleich geistig, 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 tiefen Unzufriedenheit und argen Ungerechtigkeit — dazu, daß der Stärkere, Geschicktere, Reichere, den Schwächeren ausbeutet und unterdrückt. Die sittliche Idee des Arbeiterstandes ist daher die, daß die ungehinderte, freie Betätigung 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 Stufe 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 herauszurufen und zu gestalten, die Erziehung und Entwicklung des Menschen-geschlechtes zur Freiheit zu vollbringen.

Propheetischen Blicks verkündete Lassalle: Diese mit Bewußtsein erfaßte 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 „glorreichste 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 zielen Ihnen nicht mehr die Laster der Unterdrückten, noch die müßige Zerstreuung der Gedankenlosen, noch selbst der harmlose Leichtsinns des Unbedeutenden, Sie sind der Fels, 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 Arbeitervereins; sie gab aber auch dem Berliner Staatsanwalt Anlaß, Lassalle wegen „Aufreizung der besitzlosen Klassen gegen die Besitzenden“ anzuklagen und vor das Gericht zu zitieren. Die Verteidigungsrede Lassalles gegen diese Anklage ist ein Meisterstück der Beredsamkeit 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 ihn moralisch geradezu vernichtete. Lassalle bewegte sich auf einer Höhe der Geisteskenntnis 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 Verurteilung 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 Riesenerleuchtung an Gedankenarbeit, und man kann ohne Übertreibung sagen, es ist bis jetzt die beste, größte und tiefste Rede, die jemals über diesen Ge-

gegenstand 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 Ueberzeugung, daß selbst das Berliner Gericht nichts anderes tun konnte, als das erste Urteil aufheben und den Angeklagten bloß zu 100 Taler Geldstrafe zu verurteilen. Vielleicht wäre Lassalle ganz freigesprochen worden, wenn damit nicht die Freigebung der konfiszierten Rede verbunden gewesen wäre. Das fürchtete 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 konnte.

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 Zentralkomitee 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 Lohngefes“, 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 Affärenrede vor den Köfner 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 des Lichtes, in welcher der Zuhörer in die deutsche Philosophie überhaupt eingeführt wird. Von seinen größeren wissenschaftlichen Werken wollen wir hier absehen.

Wir sind als Arbeiter Ferdinand Lassalle zu größtem Dank verpflichtet, unsere Organisationstätigkeit 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 Agitationsarbeit, zu der andere Jahrzehnte bedurft hätten. Gleich einem leuchtenden Meteor erhobte der Feuergeist Lassalles den Horizont der deutschen Arbeiterklasse, die von da ab an der Spitze des Weltproletariats voranschreitet zur endlichen Befreiung und humanen Geseitigung der arbeitenden Menschheit.



## Das Recht auf Erholung.

Für die Minderständigkeit unserer sozialen Verhältnisse ist nichts bezeichnender, als daß ernsthafte Kämpfe noch durchgeföhrt werden müssen, um für hungernde und darbenbe Proletariat das unbedingte „Recht auf Arbeit“ zu erwirken. Von einem Recht auf Erholung und Lebensgenuß für Proletariat 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 Proletariat es wagt, 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 gekammert, daß durch weitere Kürzung der Arbeitszeit der nationale Wohlstand gefährdet oder der vaterländischen Industrie die Konkurrenz mit dem Ausland erschwert werde. In diesem Unfangeheul beteiligen sich nicht nur die eigentlichen kapitalistischen Unternehmer, sondern auch die gesellschaftlich überflüssigen, aber kraft des Erbes oder besonderer Glücksumstände in ein völlig parasitäres Dasein versunkenen Gesellschaftsdrohnen.

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

Ein Schlosser hat an' G'sellen g'hatt,  
Der hat gar langsam g'leitt;  
Doch wann's zum Freise gange ischt,  
Da hat a gar gausig g'eitt.

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 Freise währt halt gar mit lang  
Und die Arbeit vierzehn Stund'.

In der Volksauffassung war also eine vierzehnstündige Arbeitszeit für einen Schlossergefellen, 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 „Freisen“ befriedigen. Wie mancher menschenfreundliche Kapitalist mag sich mit einem Seufzer nach dieser schönen, guten alten Zeit zurücksehnen! Wenn die Arbeiter alle noch so dächten wie jener gefällige Nürnberger Schlossergefelle, würden die Kapitalisten und ihre Handlanger ohne Sorge über die Begehrlichkeit der verheßten Proletariat Abend für Abend ruhig ihr Haupt in das Daunentissen 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 aufgebeht. Und was das schlimmste ist, die Wühlerei 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 Proletariat zu danken ist, sondern daß in Wechselwirkung damit die wirtschaftliche Entwicklung zum maschinellen Großbetrieb eine solche Kürzung der Arbeitszeit verursacht hat. Die Erziehung 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 gearbeitet worden als bei kürzerer, während das Gesamtergebnis bei kürzerer Arbeitszeit keinesfalls minder günstig, vielmehr 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 einförmiger geworden und ermöglicht, trotzdem sie eine angespannte Aufmerksamkeit erfordert, doch geistige, selbständig gestaltende Betätigung 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 kärglich bemessenen Ruhezeit.

So drängt auch die kapitalistische Entwicklung den Arbeiter dazu, sein Anrecht auf Erholung und Lebensgenuß geltend zu machen und nötigenfalls dieses Recht dem widerwilligen Unternehmertum abzutrotzen.

Wie dann der Arbeiter die erkämpfte Erholungszeit zu seinem Nuß und Frommen 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 Forderung im Emanzipationskampf des Proletariats ertönt. Der Arbeiter hat das nämliche Anrecht auf ein harmonisch ausgestaltetes Menschendasein, wie irgendein Mitglied der bevorrechteten 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 Geströhne und Gemammer des Ausbeuterklüngels über die Begehrlichkeit der Arbeiter zurück mit den Worten: Wir erfüllen heute schon unsere Pflicht zur Erhaltung des Gemeinwohles 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 k. k. österreichischen Staatsbahnen.

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

Alle Reformen, die bisher geschaffen wurden, waren Scheinreformen, die niemand zufriedenstellen konnten. In keiner Privatwerkstätte mag 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 durchzusetzen, 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, verdorrte Arbeitsbiene, wie in den Werkstätten, welche der Organisation fernstehen und ihren Groll und Lebensüberdruß im Innern fortessen 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 zc. 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, respektive 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 größere ist oder sein soll, mehr Gehalt zc. 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 Mehrrentlohnung hiesig 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 Staatsbahnwerkstätten. Die ganzen Reformen, die bisher geschaffen wurden, brachten nur das eine, daß einmal dieser, das anderthalb 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 schätzen, daß er besser daran ist wie sein Kollege, und das nächstmal 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.

Daß 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 (Afford). Aber für so stumpfsinnig sollte denn doch eine modern sein wollende Verwaltung die Leute nicht halten, daß sie auf diesen Schwindel eingehen. Ein Schwindel 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 Ganzgeschichten.

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

Es ist zu köstlich, wie die Werkstättenarbeiter heute graduert sind. Da gibt es Hilfsarbeiter, qualifizierte Hilfsarbeiter, Professionisten im Taglohn, Werkgehilfen, Werkmänner, Oberwerkmeister und Werkführer im Definitivum. Jede Gruppe hat ihre bestimmten Löhne, Gehälter und Vorrichtungen, kurz, ein Durcheinander, daß einem das Grausen 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 schärfsten 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 k. k. Staatsbahnwerkstätten nicht. Hier wird er nur gezwungen, rücksichtslos Leistungen zu erzielen, ohne einen Heller Vergütung. Den Partieführer fördert heute die Bahnverwaltung mit dem Titel Oberwerkmeister, 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 Erbitterung 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 Vorwärtkommens.

Wir werden nicht ermangeln, in nächster Zeit in ausführlicher Weise die Verhältnisse der Werkstättenarbeiter darzulegen. 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 Groll still 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 Arbeiterkategorie, die eine bessere Behandlung verdient, als sie bisher genossen haben. Die Bahnverwaltung, die Herren Beamten bis hinauf zur höchsten Spitze 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 eben solchen manuellen. Die Werkstättenarbeiter werden der Zeit und ihren Verhältnissen gehörend Hand anlegen an der Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage, trotz aller Schwierigkeiten, und auch zum Ziele kommen. W.

## Zur Aufklärung an die Mitglieder des Dienerpensionsfonds der Südbahn.

Auf die vielfach an die Zentrale des Allgemeinen Rechts- 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 Nachkaufswerber die Grundzüge des Nachkaufes zu veranschaulichen. Nach den in diesem Beispiel dargestellten Grundlagen wurde der Nachkauf beraten und beschlossen.

Die Herren Kronjuristen der administrativen Direktion der Südbahn haben aber in das Protokoll dann später etwas hineingelegt, was ursprünglich gar nicht beabsichtigt war. Es ist den Pensionsfondsmittgliedern ja aus einem am 1. Jänner in unserem Fachblatt erschienenen Artikel über den Nachkauf von Dienstjahren bekannt, daß das gewählte Ausschussmitglied, Zugerevisor 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. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener einen Zusatz gemacht, um von den Nachkaufswervern 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 jenes Monats, in welchem das Ansuchen um Dienstzeitanrechnung bewilligt wurde, und der neu angerechneten Dienstzeit zu berechnen.“

Aus dieser gegenwärtigen Textierung ergibt sich, daß der Nachkaufswerber 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 Pensionsfondsmittgliedern erledigt, müssen sich die Nachkaufwerber darauf gefasst machen, daß viele ihre Erledigung erst mit 1. Dezember 1912 oder 1. Jänner 1913 erhalten werden und folgerart noch die sechs Monate länger die vierprozentigen Zinsen zahlen können. Diesen Trübsal hat der Kronjurist der administrativen Direktion A II der Herr Dr. Albert Grabschkeid ausgeheckt und hineingelegt, um höhere Prozente von den Mitgliedern hereinzubringen.

Für diese Geldentat oder besser gesagt für dieses Alibi auf die Taschen der Bediensteten hat der Verwaltungsrat der Südbahn den Herrn Dr. Albert Grabschkeid am 1. Jänner 1912 zum Bahnkommissar und Bureauvorstand in die Gehaltstufe 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 juristische Leuchte hat der Verwaltungsrat außerdem noch 2000 Kr. Remuneration als Anerkennung bewilligt. Ob diese außerordentliche Remuneration deshalb gewährt wurde, daß der genannte Herr den Nachzahlungsparagrafen für die Zinsen derartig stillisiert hat, daß die Bediensteten mehr bezahlen sollen oder ob dies als Anerkennung gilt, weil die Pensionsfondsmittelglieder künftig keine Stempelgebühren bei ihren Pensionsfondsbeiträgen mehr zu bezahlen haben, wissen wir allerdings nicht genau. Doch diese Remuneration, die der Herr Dr. Albert Grabschkeid, Bahnsekretär, nach kaum siebenjähriger Dienstzeit, erhalten hat, muß durch längerzahlende Prozente von den Pensionsfondsmittgliedern wieder hereingebracht werden.

Den Verrückten, den dieser Herr mit seinem unmittlerbaren Vorgesetzten, dem Herrn Direktionssekretär Dr. Domenego, schon in Personalangelegenheiten angerichtet hat, ist einfach nicht zu schilbern; das stumpfsinnige Juliavancement, welches mehrere Bedienstetenkategorien und insbesondere die Zugbegleiter zum Protest beim Herrn Generaldirektor v. Weeber veranlaßte, ist hauptsächlich ein Werk der beiden obgenannten Herren.

Beide beiden Herren haben die von den früheren Personalkommissionsmitgliedern 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 Abatement betrogen wurden.

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

Wenn diese Berechnung nicht fallen gelassen und zu der einzig vernünftigen Methode zurückgeführt wird, die wir eingangs dargelegt haben, so raten wir allen Pensionsfondsmittgliedern, ihre mit den Pensionsfondsbeiträgen geleisteten Stempelgebühren vom Pensionsfonds zurückzuerlangen. Es besteht die Möglichkeit, daß die Südbahn vom Finanzvater die Stempelgebühren vom Jahre 1907 angefangen, zurückerhält.

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

Die in der Nummer 15 der Zeitschrift der Südbahner veröffentlichten Beispiele über den Nachkauf von provisorischen Dienstjahren wurden von einem Beamten des Pensionsbureaus 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 Kangleiexpedient, der seit 1. Juli 1883 dient und seit 1. Juli 1890 dem Pensionsfonds für Diener angehört, sucht um Anrechnung von fünf Jahren seiner früheren Dienstzeit an und will den hierfür zu entrichtenden Beitrag in 60 Monatsraten leisten. Sein Jahresgehalt zur Zeit des Beitritts zum Pensionsfonds betrug 840 Kr. und ist derselbe mit dem Fünftel beigetragen.

Die Dienstzeitanrechnung im Oktober 1912 bewilligt.

Es ist nachzugehen:

Nach dem Antrage der Aus- schußmitglieder:	Nach der gegenwärtigen Fassung des Art. IV:
Gehalt . . . . . Kr. 840— + 1/5 . . . . . 168— Summe . . . . . Kr. 1008—	Gehalt . . . . . Kr. 840— + 1/5 . . . . . 168— Summe . . . . . Kr. 1008—
10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 100·80, für fünf Jahre . . . 504— 4 Prozent Zinsen für 22 Jahre . . . 441·52 das ist vom 1. Juli 1890 bis 1. Juli 1912 . . . . . Kr. 945·52	10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 100·80, daher 10 Prozent für fünf Jahre . . . 504— 4 Prozent Zinsen für 27 Jahre und 4 Monate . . . 551·04 Summe . . . . . Kr. 1055·04 hievu 4 Prozent zusammenberech- nete Zinsen für fünf Jahre . . . 110·76 Zusammen . . . Kr. 1165·80 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 angehört, sucht um Anrechnung von drei Jahren seiner früheren Dienstzeit an und will den hierfür zu entrichtenden Beitrag bar erlegen.

Sein Jahresgehalt zur Zeit des Beitritts zum Pensionsfonds betrug 504 Kr. und ist derselbe nur mit dem Sechstel beigetragen.

Die Dienstzeitanrechnung bewilligt im November 1912.

Gehalt . . . . . Kr. 504— + 1/6 . . . . . 84— Summe Kr. 588—	Gehalt . . . . . Kr. 504— + 1/6 . . . . . 84— Summe . . . . . Kr. 588—
10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 58·80, daher 10 Prozent für drei Jahre . . . 176·40 4 Prozent Zinsen für 29 1/2 Jahre . . . 208·15 Bei Barzahlung Summe Kr. 384·55	10 Prozent hievon für ein Jahr Kr. 58·80, daher 10 Prozent hievon für 3 Jahre . . . 176·40 4 Prozent Zinsen für 32 Jahre 11 Monate . . . 232·26 Bei Barzahlung Summe . . . . . Kr. 408·66 Nach der ersten Be- rechnung . . . . . 384·55 Differenz + Kr. 24·11

3. Beispiel. Ein Oberkondukteur, 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 restlichen 18 Monate nachkaufen. Wieviel hat er hierfür zu bezahlen? Die Dienstzeitanrechnung bewilligt am 1. Jänner 1913.

Gehalt . . . . . Kr. 600— + 1/5 . . . . . 120— Summe . . . . . Kr. 720—	Gehalt . . . . . Kr. 600— + 1/5 . . . . . 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 Summe Kr. 449·28 Nach vorstehenden Beispielen würden die Verzugszinsen ent- fallen.	10 Prozent hievon für 1 Jahr Kr. 72—, daher 10 Prozent für drei Jahre . . . 216— 4 Prozent Zinsen für 29 Jahre . . . 250·56 Bei Barzahlung Summe . . . . . Kr. 466·56 Nach der ersten Be- rechnung . . . . . 449·28 Differenz + Kr. 17·28 Bahlt der Nachkäufer in Raten, so kommen noch die Verzugs- zinsen hinzu.

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 Heizhause 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 hiesige 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, an 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: Verschieb des Zuges 1 um 2 Uhr 42 Minuten nachmittags; dann Verschieb 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 Nachtreferve von 7 Uhr 40 abends bis fünften Tag 6 Uhr früh folgt. Dann kommt der freie Tag von 6 Uhr früh bis nächsten Tag zur Abfahrt 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 Vorbereitungs- und Ausruflzeit 14 Stunden. Nun wird aber das Personal auch zu außergewöhnlichen Dienstleistungen herangezogen, so daß daselbst manchmal 20 bis 24 Stunden im Dienste steht. Der Herr Heizhauseis Leis samt seinem Ablass Assistenten Rircher stellen sich auf den Standpunkt, die gesamten Anforderungen des Verkehrs mit diesen fünf Partien bewältigen zu wollen und daß sie das Personal nach sechshündiger 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 setze Tantiemen herauskriegen. Laut Turnus leistet das Personal samt Vorbereitungs- und Ausruflzeit 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 Lokomotiven unterbleiben. Dieses frühere Abfahren der außergewöhnlichen Züge gegen die Abfahrten 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 Abfahrt des Zuges 883 ist wieder eine außergewöhnliche Tour oder ein paar Stunden zweite Stationsreferve zu halten. Desgleichen vor Zug 961 eine Tour, und zwar ohne Rücksicht 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 Abfahrt des Zuges 949 f zweite Referve zu halten. Daß man da sogar 80 Prozent Dienst zusammen bringt, um das kimmert sich niemand. Nachfolgend ein Beispiel: Ein Lokomotivführer mußte aufertourlich mit dem Zug 875 f um 10 Uhr 40 Minuten vormittags wegfahren, kam um halb 3 Uhr nachmittags an, mußte turnusmäßig um 1/3 Uhr den Verschieb 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 sodann aufertourlich von halb 2 Uhr nachts bis zu seiner Abfahrt um 5 Uhr 23 Minuten früh zweite Stationsreferve 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 Vorbereitungs- und Ausruflzeit 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 zurecht Dienst beklagt, so erhält man zur Antwort: „Bleiben Sie zu Hause, ich brauche Sie nicht, melden Sie sich krank, 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 ausgeschlafen ist oder nicht. Galt 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 1/7 Uhr von der Nachtreferve nach Hause gegangen ist. Der Herr Leis glaubt am Ende, daß sich der Führer bei der Nachtreferve so ausgeschlafen hat wie er. Erwähnenswert ist auch, daß Herr Leis fortwährend bestrebt ist, an dem Turnus herumzunörgeln und außergewöhnliche Dienstleistungen in denselben hineinzuflicken. Zum Beispiel den Zug 2 b. Wenn der ungarische Nachmittagszug verspätet ist, so verkehrt ab Pragerhof nach Marburg der Sonderschnellzug 2 b mit dem ungarischen Ubergangswagen. 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 Vereiterschaft 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 Stationsreferve zu halten. Wenn derselbe nun sagt, er fährt selbst mit Zug 2 b, so muß der Pragerhofer Lokomotivführer, welcher zur Vereiterschaft für Zug 2 b aufgeschrieben war, die Stationsreferve des ungarischen Zugführers übernehmen, obwohl er dienstordnungsmäßig den Zug 2 b zu übernehmen hatte. Außerdem hat der Pragerhofer Lokomotivführer turnusmäßig die ganze Nacht die Stationsreferve zu halten; daß auch dies eine zu große Dienstleistung, zugleich aber auch die reinste Prozedelle des Personals ist, rührt 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 einmütig, daß daselbst 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 Substitut vom Heizhaus Marburg ansprechen, selbstverständlich müßte der Verkehr von außergewöhnlichen Dienstleistungen dem Heizhaus rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Gelungen ist ein Zirkular, welches Herr Leis herausgegeben hat, in welchem er dem Personal Unkenntnis der Dienstvorschriften vorwirft. Das Personal nimmt an, daß der Herr Leis sich der Schwere dieses Wortes sicher nicht bewußt war, weil, wenn solches zutreffend wäre, das Personal ja sofort vom Dienste abziehen wäre. Das Zirkular lautet: „Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß sich das Lokomotivpersonal den Aufträgen der Oberheizer, Lokomotiven im hiesigen Heizhause zu überstellen, nicht nur ablehnend verhält, sondern dies direkt verweigert, was nur auf Unkenntnis der Dienstvorschriften 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 Widerhandelnde strafweise vorzugehen. Nun haben wir uns diese Artikel angesehen, 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 Lagerburkeile haben manchmal 5 Millimeter Luft, die übrigen Lager sind oft total ausgeschlagen. Stößgebläs und Blasrohr haben oft keine Wirkung, die Stoßvorrichtung ist ausgeschlagen. Die Lokomotiven stoßen während der Fahrt derart, daß die Kohlen vom Tender rechts und links herunterfliegen, daß das Dach scheppert und zum auseinanderfallen wackelt. Zum Beispiel Lokomotive 144. Oder die Lokomotive macht schlecht Dampf. Bei Beschränkung 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 Streckendienst nicht geeignet wegen zu starkem Stößen. Wie leicht kann durch die herabfallenden Kohlenstücke ein Oberbauarbeiter verletzt werden. Wäre es da nicht Pflicht des Diensthabenden, wenn so eine Lokomotive vom Heizhaus Marburg herunterkommt, dieselbe sofort wieder hinauf zu schicken? Aber nein, das Personal muß mit so 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 steden Sie ja die Prämien ein.“ So wird das Personal zum Beispiel zu folgender Arbeit verhalten: Nach der Nachtreferve oder nach dem Streckendienst die Lokomotive kaltmachen, die Regulatorstopfbüchse verpacken, oder es wird verlangt, die Stößgebläslansche mit Kautschuk zu dichten, obwohl der Kautschuk nichts hält und Siebdrühtungen 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 aufgehalten 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 Gorschel beweisen es zur Genüge. Assistent Richter scheint seinen Chef in Weisheit und Seltztheit übertreffen zu wollen. Er ließ einmal einen Führer nach der Nachterbese von zu Hause holen, damit derselbe bei einer Lokomotive das linke mittlere Verkopplungslager beilegen sollte. Ein andermal verlangte er, daß der Führer bei einer nicht rekonstruierten Graz-Röslacher Lokomotive die Rauchkastenprüfborrichtung mittels des Abperrschraubens beim Speiskopf absperrern sollte, um das fortwährende Einstromen des Wassers in die Rauchkasten zu verhindern, ohne zu bedenken, daß dortselbst die Rauchkastenprüfborrichtung ganz unabhängig vom Speiskopf ist. Ein andermal ließ Herr Richter 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 hinausfahren, um bei Zug 31 einige Verschiebungen vorzunehmen, trotzdem die Zugslokomotive 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 Zugslokomotive bereitstand? Darum, weil es der Herr Richter 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 wünschenswürdig ist. So beißt 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'hört?“ anruft; auch das Warburger Lokomotivpersonal kann ein Lied davon singen. Wir erinnern nur an den einen Fall in der Warburger Kaserne in Pragerhof. Das Personal erwartet, daß diese Ausführungen genügen werden, um eine Besserung der gebliebenen 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 Tglau fand kürzlich eine Versammlung der „Deutschen Arbeiterpartei“ statt, in welcher besonders kräftig auf den Deutschen Nationalverband losgedrosen wurde. In einem diesbezüglichen Bericht in der „Deutschen Arbeiterzeitung“, der nur den Verlauf vermaßt wiedergibt, 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. ... Was in die kleinsten Einzelheiten wurde die Demagogie der Regierungsparteien (Deutscher Nationalverband! Anmerkung der Redaktion), ihre Versprechungen gegenüber den Arbeitnehmern, ihr Zusammenknicken vor der Regierung, beleuchtet. Das Spiel mit den Eisenbahnern, Staatsbediensteten und Staatsarbeitern, mit der freien Lohnarbeiterschaft, wie mit dem vielgenannten „kleinen Mann“, wurde gebührend aufgedeckt. Es wurde ihre schmähliche Haltung in der Wehrreformfrage und in der Angelegenheit der „Liebesgaben“ für die abgedienten und jüdischen Schnapsbrenner genau besprochen. ... Trotzdem keinerlei Entschuldigungen gesagt wurden, keine Mißtrauens- und Verleumdungen erfolgte, war diese Versammlung doch eine einmütige Kundgebung des Mißtrauens gegen die Politik des Nationalverbandes.“

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

### Ein Bekenntnis zum Antrag Tomisch

legt jetzt die „Deutsche Arbeiter-Zeitung“, das Organ der deutschnationalen Arbeiterpartei, ab. Den Anlaß dazu bietet der „Deutsche Eisenbahner“, Folge 21/22, wo die Herren Abgeordneten Seine und Stölzel den nationalverbändlerischen Verrat an den bei Wahlen so vielumworbenen Eisenbahnern zu beschönigen suchen. Aber der Schwindel gelingt nicht. Die „Deutsche Arbeiter-Zeitung“ konstatiert gegenüber Seine, daß

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

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

Ja, Herr Abgeordneter Seine, warum den Sozialdemokraten Demagogie vorwerfen? Diese mühten doch sehr dumm sein, wenn sie die politische Ungeheuerlichkeit oder vielmehr Unaufrichtigkeit der bürgerlichen Abgeordneten nicht für ihre Zwecke ausnützen würden. Ueberdies sind wir über die Kampfesweise der Rechten viel zu gut unterrichtet, als daß wir nicht untercheiden könnten, wo die Demagogie liegt. Diesmal ist die Demagogie auf Seite der bürgerlichen Abgeordneten, denn diese mühten doch 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 mühten schon damals als weise Politiker offenberzig den Eisenbahnern sagen: non possumus.

Armer Heine! Alle seine sorgsam zusammengetragenen Ausreden werden von der „Deutschen Arbeiter-Zeitung“ schonungslos abgekan, auch der Hintweis auf die neuen Steuern, die man den Besitzlosen erbarungslos herauszindeln wolle, weiters die schon mehr als kühne Behauptung, daß der Nationalverband keine Klassenpolitik treibe, endlich die alberne Ausrede, daß der § 14 in Kraft getreten wäre, wenn der Antrag Tomisch auf Bewilligung der 17 Millionen Kronen die Mehrheit erhalten hätte. Aber die „Deutsche Arbeiter-Zeitung“ wird schon rechtzeitig wieder an die Kette gelegt werden.

### Dr. Sylvestre als Agitator für den Eucharistischen Kongreß.

Das Präsidium des österreichischen Abgeordneten-Hauses hat an alle römisch-katholischen Abgeordneten Einladungen zur Teilnahme am Eucharistischen Kongreß zugesendet. Natürlich war dazu die ausdrückliche Zustimmung des Präsidenten Dr. Sylvestre notwendig. Sylvestre als Agitator für eine klerikale Veranstaltung — die deutschen Felder werden immer belustigendere Figuren.

### Zwei Erlässe der Staatsbahnverwaltung.

Die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen unterscheidet sich bekanntlich von den Bahnverwaltungen anderer Länder dadurch, daß sie, statt in der Reiseaison durch ermäßigten Fahrpreis und Extrazüge den Verkehr zu erleichtern, alle Mittel anwendet, um den Leuten das Reisen zu vereiteln, also, bildlich gesprochen, einen irr-sinnigen Kaufmann mimt, der dem Andrang der Kunden dadurch begegnet, daß er sie beim Kraken erwischt und an die Luft setzt. Auch heuer tut sie so: das heißt mit weisem Unterschied. Nicht immer und überall. Weil es natürlich nicht angängig ist, mit dieser Methode bei jener Oberschichte 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 Steigerung der Dienstesfreudigkeit und im Interesse der klaglosen Abwicklung des Verkehrs einen Ukas erlassen, nach dem „die Bewilligung zur Benützung 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 hierfür zwingende Gründe vorliegen, zu erteilen ist.“ Also gut. Die kleinen Leute vom Flügelrad werden verhalten, ihre kargliche Erholungszeit in Bummelzügen zu verbringen, damit — nun eben damit sie all den Vettrütern, Beschwörern und sonstigen Schlauchern, die sich um 2 Kr. eine Teilnehmerkarte zum Eucharistischen Kongreß gekauft haben, in den Schnellzügen den Platz nicht schmälern, denn so lautet ein zweiter Erlass derselben Staatsbahnverwaltung. Den Teilnehmern am Eucharistischen Kongreß in Wien vom 5. bis 22. September für Fahrkarten über 50 Kilometer bei Benützung des halben tarifmäßigen Fahrpreises in der dritten Klasse gewährt. — So ist's erreicht! Pfarrerköpfe rufen sich nobel im Schnellzug durch ganz Oesterreich, Eisenbahner mit Weib und Kind fahren langsam im Bummelzug hinterdrein.

### Ginst 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 Unmächtigen, 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. Wandelte der Meister heute noch in persona auf Erden, könnte er sich besserer Zeiten freuen, denn seinen Gefolgsleuten 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 Gegensatz sich die heutigen Apostel zu ihren Vorgängern befinden, wird durch folgende Meldung des Olmücker „Bogor“ recht treffend illustriert:

Am eucharistischen Kongreß wird die Olmücker 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 benützt. Dieser Wagen stammt noch aus der Regierungszeit der Kaiserin Maria Theresia. Der ehemalige Fürstbischof Dr. Rohn ließ den Wagen kurz vor seiner Absetzung mit großem Aufwand herrichten. Der Wagen wird nach Wien gebracht werden und von sechs Kappen, 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 Eisen-Expeditions- und Fuhrbetrieb befinden sich die Fuhrleute und Kutcher seit über eine 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 unruhig bemerkt gemacht hat, der bestreikten Firma unter die Arme. Sie stellte Oberbauarbeiter, die obendrein nicht einmal fahren konnten, zur Verfügung. Wie diese befunden, seien sie gezwungen worden, diese 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 Wüten 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 Konzeptionen zwangen. Nach Niederwerfung des Dezemberaufstandes feierte die Reaktion auch auf den Eisenbahnen ihre blutigen Triumphe, warf sie Tausende 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 gepanzerter Eisenbahnzüge aus, die die „Ordnung“ auf den Bahnlinien nötigenfalls wieder herzustellen haben. Und jetzt wird in Regierungskreisen eifrig diskutiert, daß die Organisation 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 eine sogenannte „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 Regierungsmoniteur „Nowoje Wremja“ begrüßen natürlich das neue Vorhaben der Bureaucratie mit Entzügen: „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 Gärung 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 derselbe Menschikoff an. „Man hat ein ausgezeichnetes Projekt erlassen, aber leider zu spät!“ schließt er melancholisch und empfiehlt, alle diejenigen Personen aus dem Dienst zu entlassen, die, durch „hohen Posten und Orden“ geschüst, ein revolutionäres Korps auf den Bahnen herangebildet haben. Zu spät! Denn nicht liberale „höhere Angestellte“ — wie es der reaktionäre Autor meint — organisieren die Massen 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 Railway 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 sonach auf 114.426 m Jahre 1911 gegenüber 85.365 Meilen im Jahre 1900; es ist dies eine Zunahme um 29.061 Meilen.

## Aus dem Gerichtssaal.

### Das Verkehrsbiindlerische Leichenschänderblatt.

Herr Tschulitz knickt aus.

Zu den Mistblättern, die an dem verunglückten Abgeordneten Franz Silberer Leichenschändung verübten, gehört auch die christlichsoziale „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“, deren Herausgeber und verantwortlicher Redakteur der christlichsoziale „Arbeiterführer“ Franz Tschulitz ist. Der Lump, der in diesem Blatt über Silberer „schrieb“, hat die Verunglimpfung des Toten in ganz besonders lausibischer Weise betrieben. In Form einer „Partie“, die wir damals unseren Lesern vorführten, und die die Ueberschrift hatte: „Er ist auferstanden! Er lebt!“ wurde eine Notiz gebracht, in der es hieß, daß der von den Genossen Wiens umgeben mit Protobisstränen beneidete und mit orientalischen Wehklagen betrauerte Genosse Franz Silberer, der angeblich verunglückt sei, jenseits des Ozeans in Newyork lebe. Und um die Gemeinheit noch zu überbieten, fügte der leichenschänderische Lausub noch hinzu: „Kranzspenden werden verbeten, Geldspenden jedoch noch weiter angenommen. Für das Dauerandenken des teuren Verstorbenen wird Frau Justitia sorgen. Seine Verdienste folgen ihm als Reisegepäck nach. Die schwer betroffenen Genossen von Wien und Umgebung.“

Die Schwester des Genossen Silberer brachte nun gegen den Tschulitz, den Redakteur des Schandblattes, durch Dr. Jngwer die Klage ein. Da Tschulitz angab, er habe die „Notiz“ nicht verfaßt und vor der Drucklegung nicht gelesen, war kürzlich vor dem Bezirksgericht Josefstadt die Verhandlung wegen Verurteilung der pflichtgemäßen Obsorge.

Zur Verhandlung kam für den Tschulitz als Verteidiger Dr. Klimosch. 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 Kinese um die Verantwortung herum-



kommen. Dr. Klimofsch 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 abblühte. Dr. Ingwer charakterisierte die christlichsoziale Prozeßmethode mit dem treffenden Witz: „Ich war darauf gefaßt, daß der Beklagte sogar bestreitet 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 tadelloser Charakter über jeden Zweifel erhaben sind, noch im Tode verunglimpft worden ist. In der „Partei“ wird der Tote nicht nur verspottet, sondern auch einer strafbaren Handlung beschuldigt. — Der Verteidiger Dr. Klimofsch, ein Advokat, der vor keiner Blamage zurückschreckt, schämte sich nicht, zu sagen, die „Notiz“ richte sich nicht gegen die Person Silberers, sondern nur gegen die sozialdemokratische Partei. Man hört aus Verteidigermund manche bewegende Behauptung, aber solchen Unsinn hat man noch nicht vernommen.

Bezirksrichter Dr. Stolz verurteilte den Eschult zu 120 Kr. Geldstrafe und zur Veröffentlichung des Urteils in seinem Blättchen und in der „Arbeiter-Zeitung.“

Gegen eine Reihe von Leichenschänderbüchern schwebt noch das Verfahren, so auch gegen die saubere „Reichspost“ des Leichenschänders Zunder.

**Zusammenstoß mit einem Fuhrwerk.** Am 15. Mai d. J. stieß bei einer Wegüberführung zwischen Stetten und Korneuburg auf der Strecke der niederösterreichischen Landesbahnen der von dem Lokomotivführer Franz Krejci geführte Personenzug mit einem von seinem Eigentümer gelenkten Leichterwagen zusammen. Das Pferd blieb unverletzt, der Wagen wurde jedoch zertrümmert und der Lenker in einen Wassergraben geschleudert und verletzt. Wegen dieses Vorfalls hatte sich der Lokomotivführer vor dem Bezirksgericht Korneuburg wegen Uebertretung des § 432 zu verantworten. Hierbei wurde er von Dr. Scharner vertreten. In wiederholter fortgesetzter Verhandlung gelang es den Nachweis zu erbringen, daß der Lokomotivführer kein Verschulden treffe und daß er sogar mehr als seine Pflicht getan habe. Vor dieser fraglichen Wegüberführung befindet sich nämlich kein Weisepflock, 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. Zwar führte der Verletzte eine Menge von Zeugen an, die sich als Passagiere in dem Zug befunden hatten und ausfragten, 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 Weisepflock an der fraglichen Stelle sich befindet, doch verpflichtet war, zu pfeifen, es den Angaben der vernommenen Eisenbahnbediensteten 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 Coupees und im Gespräch befänden, nicht zutreffe. Es wäre im übrigen nicht der Lokomotivführer des Zuges, sondern der Verletzte anzuklagen, da es seine Pflicht gewesen wäre, vor der Wegüberführung abzusteigen und das Pferd beim Zügel zu halten, so daß es nicht beim Herannahen des Zuges, wie es ja dann tatsächlich der Fall war, scheu werden und in den Zug hineinpringen 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 rassenreine Germanen, Zimbern und Teutonen zählt, und programmgemäß gegen alles „bötsche Fremdtum“ ankämpfen 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 „Therusschöhne“: Capfa, Sýfora, Döskal, Cermál, Wyhodil, Rieka, Rezbaril, Némecel, Kórinek und Kratochvil. O, wie weihenvoll wird es sein, wenn páni Kratochvil, Wyhodil e tuti quanti aus „germanischer Helendbrust“ wie zum Sturm gegen die „internationalen Roten“ singen werden:

„Und es ertönt in ernsten Feierflängen  
Das deutsche Lied ...“

**Nur kein Rechtschuh!** Die neu geschaffene gelbe Gewerkschaft bei der A. T. E. ist eifrig am Werke, Mitglieder einzufangen. Sämtlichen Bediensteten wurde, natürlich meist durch die Vorgesetzten, eine Beitrittserklärung übermittelt, die allerdings in manchen Fällen ihren Zweck verfehlt, weil sie jeden denkenden Arbeiter bestimmt vom Beitritt zum „Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A. T. E.“ abhalten muß. Der Arbeiter, der die Beitrittserklärung unterzeichnet, erklärt nämlich damit zugleich, keinem der Fachverbände anzugehören, welche Rechtschuh gewähren. Diese Aufnahmebedingungen 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 Rechtschuh nichts wissen wollen. Bei wenigen Bahnen brauchen die Bediensteten so notwendig den Rechtschuh wie bei der A. T. E., wie an zahlreichen Weispielen ohne Mühe nachgewiesen werden könnte. Die braven Gelben aber machen es zur Aufnahmebedingung ihrer Tischgesellschaft, daß der Bedienstete, der heiraten will, keinem Fachverband angehört, der Rechtschuh gewährt. Freilich, die Leuten, die dem Verein angehören, der sich so sehr des Wohlwollens der Verwaltung erfreut, werden nie Rechtschuh 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. E.** Aus der bürgerlichen Presse ist zu erfahren, daß am 18. August an 37 Arbeiter der Auffig-Teplitzer Eisenbahn Geldbelohnungen im Betrage von je 200 Kr. gegeben wurden. Diese Beteiligung war mit einer kleinen Feier verbunden, an der unter anderem auch der Generaldirektor Enderes 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 Auffig-Teplitzer Eisenbahn persönlich kennen zu lernen. Jeder einzelne könne das Unternehmen durch Vernachlässigung seiner Pflichten schädigen, durch treu-  
ergebene Arbeit aber ihm nützen. Gegenseitiges Vertrauen sei

die Grundlage für das Gedeihen jedes großen Unternehmens und für die Wohlfahrt der Arbeiter, die sich davor hüten mögen, daß von irgendwelcher Seite in Verfolgungspolitischer oder gar eigenennützigter Zweideutigkeit zwischen Dienstgeber und Dienstnehmer gespalten und hierdurch das Unternehmen und seine Bediensteten gleichermaßen geschädigt werden. — Wie viel der Verwaltung der A. T. E. daran gelegen ist, Dienstgeber und Dienstnehmer zu einem Verhältnis zusammenzubringen, das den höchsten Ausdruck von eifriger Friede darstellt, zeigt der uns zufällig in die Hände geratene Erlaß Nr. 186, der in der Ausgabe der Dienstvorschriften vom 3. Mai veröffentlicht ist. Darin heißt es nämlich, daß die Prämierung im selben Umfang auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werde, bis alle berücksichtigungsbedürftigen Arbeiter mit mehr als 25jähriger Dienstzeit beteiligt sein werden. Am Schluß heißt 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 löbliche Verwaltung zu einer arbeiterfreundlichen Tat aufschwingt. Bei vielen anderen Eisenbahnen, so bei der k. k. Staatsbahn, wird die Prämierung von langdienenden Bediensteten und Arbeitern schon viele Jahre vorgenommen, und was das Wichtigste ist, dort werden die zu Belohnenden nicht auf der Apothekerswaage abgemessen, ob sie auch wirklich „berücksichtigungswert“ sind; alle ohne Unterschied erhalten dort die Prämie. Bei der A. T. E. 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 belohnenden Arbeiter, die einen genügenden Grad von Berücksichtigungswürdigkeit aufweisen, ist man recht vorsichtig zu Werke gegangen: Arbeiter, die eine 43jährige Dienstzeit zurückgelegt haben, wurden vornehmlich übersehen. Die Eigenschaft „berücksichtigungswert“ scheint aber nach der Meinung der Verwaltung den Bediensteten wahrscheinlich auch dann anzuhängen, wenn sie schon einmal mit jenen Paragrafen des Strafgesetzes in Widerspruch geraten sind, die von der gewalttätigen oder listigen Aneignung fremden Eigentums handeln. Aber geht den Fall, daß alle Arbeiter ohne Ausnahme diese Prämien erhalten; ist ihnen mit den 200 Kr. viel geholfen? Gewiß nicht. Viel mehr als diese Geschenk-macherei wäre die Erhöhung der Provisionsfonds-  
bezüge am Platze, denn dadurch würde den alten, im Dienste der Eisenbahn müde gewordenen Bediensteten und Arbeitern ein dauernder Nutzen erwachsen. Man vergesse nicht darauf, daß pensionierte Eisenbahner gezwungen waren, ihr Leben voll Arbeit als Straßkehrer 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 Wunden an geeigneter Stelle weithin sichtbar eine Signatur anbringen, aus welcher zu sehen ist, daß es sich um Pensionäre handelt, kann vielleicht Herr Enderes erwägen. Aber sei dem wie ihm wolle, die moderne Gewerkschaftsorganisation ist und bleibt das einzige Mittel zur Befreiung der kaffeehaken Formen der Ausbeutung und wenn der Wolfrum noch soviel von der Harmonie zwischen Kapital und Arbeit salbabert.

**Die Winkelfeierkrankheit.** Die krankhafte 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 Originaltexte etwas zu ändern:

Gehertter 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 Verschieber und Wächter Verband zu gründen, wir wollen uns alle vereinigen 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 schlechtesten und niedrigsten Kategorien sind, weil wir am meisten die größten Schindludern sind.

Wir brauchen dann nur einen Betrag zahlen von 50—60 h. per Monat aber nicht wie beim Rechtschuh 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 Rechtschuh bleiben will kann bleiben

Gehertter Genosse.

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

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

Mit Gruss

Daß gesamte  
Verschub und Wächterpersonal  
von Villach.

bitte die Adresse Klammer Franz  
Verschieber Villach Hauptbahnhof.

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

An Herrn

Franz Klammer,

Verschieber,

Villach, Hauptbahnhof.

Wir haben Ihr Schreiben vom 21. d. M. erhalten und aus diesem ersehen, daß wiederum durch Unverständnis der Sachlage ein neuer Unsinn geschaffen 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 Rechtschuh- und Gewerkschaftsverein finden alle Kategorien recht gut ihre Vertretung, wenn der ehrliche Wille bei den Angehörigen der einzelnen Kategorien vorhanden ist, nach Kräften mitzuarbeiten. 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 Dutzenden Vereinen zersplittert wären, die sich ja dann doch wieder, ohne Rücksicht auf die Verschiedenheiten der Kategorien zusammenzuschließen müßten, 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 größeren Rechtschuhfall sich entweder vollständig ihrer Mittel entblößen, oder ihren Mitgliedern den Rechtschuh verweigern 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 unterließ, sich durch Leistung eines entsprechenden Organisationsbeitrages, für derartige Fälle zu versichern. Gerade unsere Kategorien nehmen den Rechtschuh des Allgemeinen Rechtschuh- und Gewerkschaftsvereins stark in Anspruch und der einzelne, der die Beiträge leistet und nicht gezwungen ist, diese Einrichtungen in Anspruch zu nehmen, dankt der Vorsehung, daß nicht er bei einem Unfall beteiligt ist. Wir sind auch Gegner einer Geheimtuerlei. Eine ehrliche Sache verträgt das Tageslicht. Wir haben auch nichts von der Zentrale der Organisation zu fürchten. Laßt lieber eure Dummheit und werdet anständige Mitglieder der Gewerkschaft, dann werden wir uns bei der nächsten Konferenz schon verständigen!

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 Vereinsmeiereien: 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 stolz „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 k. k. Staatsbahndirektion Triest.** Das Los der Stationsleiter einfach besetzter Stationen auf Lokalbahn ist kein beneidenswertes. 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 Ablösungstermin genießen. Bittet so ein Kettenhund, Karbon Stationsleiter, nach drei bis vier Monaten um einen zweitägigen Urlaub, selbstverständlich auf einen Sonntag fallend, so bekommt selber gewiß statt des gewünschten Urlaubes die Antwort: Wegen Waffensübung oder hohen Krankenstandes dormalen kein Substitut disponibel, oder noch viel schöner: Abgang in der Dauer von 24 Stunden akonto turnusmäßiger Ablösung bewilligt, mit der gleichzeitigen Bemerkung: Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß die fortwährenden Absentierungen des Leiters ein Ende nehmen werden. Zur Beförderung von Familienangelegenheiten ist turnusmäßige 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 nächstfolgenden zwei Stationen, welche mit einem Beamten und drei Stationsmeistern besetzt sind, die letzteren zumeist auch vollständig vorhanden sind, einen Substituten auf 48 Stunden abdrängieren 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, respektive 11 Uhr 30 Minuten nachts, mit einer einmaligen monatlichen Ablösung von 24 Stunden versehen würde, um sich ein Bild zu verschaffen, wie angenehm eine solche Dienstleistung auf das Gemüt wirkt. Selber würde gewiß für die Zukunft auf zweitägigen Urlaubsanträgen nicht mehr den Unsinn schreiben, zur Beförderung von Familienangelegenheiten ist turnusmäßige 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 Einkäufe für die Familie zu besorgen. Es wird der Künstler gesucht, der dieses Kunststück fertig bringt. Darum sei es euch, werde Kollegen, ans Herz gelegt, schließt euch gemeinsam an die allgemeine Eisenbahnerorganisation an, um endlich von derartigen Zuständen befreit zu werden. Wir sind schon lange genug von verschiedenen Kategorienvereinen bei der Nase herumgeführt 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 Bahnerhaltungsdienst als Mitglieder: Anton Burghart, Maurer, Linz; Johann Madlmayer, Oberbauarbeiter, Linz; Wolfgang Loidl, Zimmermann, Jßl, und Karl Baumgartner, Oberbauarbeiter, St. Valentin. Als Ersatzmänner: Josef Geher, Oberbauarbeiter, Linz; Johann Straßer, Oberbauarbeiter, Linz; Johann Friedwagner, Zimmermann, Wels, und Karl Schwaiger, Oberbauarbeiter, Kirchdorf. Mit 1199 Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 817 Stimmen. Im Jahre 1909 erhielt die sozialdemokratische Liste 1184, die christlichsoziale 838 Stimmen.

Für den Zugförderungs- und Werkstätten-dienst als Mitglieder: Johann Gabriel, Schmied, Linz; Rudolf Feilmehr, Hilfsarbeiter, Linz; Alois Schmiedhuber, Kohlenarbeiter, Linz, und Matthias Penauer, Hilfsarbeiter, Attnang. Als Ersatzmänner: Josef Mayr, Schlosser, Linz; Johann Miesnerhuber, Hilfsarbeiter, Linz; Michael Stadler, Kohlenarbeiter, Linz, und Johann Hafelmayer, Dreher, St. Valentin. Mit 699 (1909 680) Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 81 (1909 74) Stimmen.

Für den Stations-, Verkehrs- und Magazinsdienst als Mitglieder: Johann Göttnner, Magazinsarbeiter, Linz; Martin Mayr, Magazinsarbeiter, Linz; M. Schwarzkogler, Magazinsarbeiter, Aufsee, und Anton Leidinger, Magazinsarbeiter, Wels. Als Ersatzmänner: Johann Knoll, Gepäckträger, Linz; Franz Kellermann, Bremser, Linz; Florian Girehler, Magazinsarbeiter, St. Valentin, und Karl Seimel, Magazinsarbeiter, Einbach. Mit 1465 (1909 362) Stimmen. Die Christlichsozialen erhielten 91 (1909 76) Stimmen.

Das für uns gewiß erfreuliche Wahleresultat zeigt uns gleichzeitig, daß in einigen Bahnerhaltungssektionen des Linzer Direktionsbezirkes noch immerhin einige Aufklärungsarbeit zu verrichten ist. So in den Bahnerhaltungssektionen Braunau, Budweis, Frankenmarkt, Freistadt, Kirchdorf, Scharding, Wels und Urfaß.



**Verkehrslid in der Kreuzungsstation Birnbaum.** Am 18. August nach 7 Uhr abends durchfuhr der Zug Nr. 184 am Geleise II die Station. Gleichzeitig machte der am Geleise 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 abgemunten, aber der Zugteil bewegte sich noch immer langsam bei der Weichenwächterhütte weiter. Der diensthabende Weichenkontrollor ist mit den Schließern die versperrten Weichen vorbereiten gegangen, hat aber gleichzeitig die am Geleise I liegende Weiche in Abzweigung nach Geleise 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 Geleise II fahrende 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 zertrümmert und einige davon entgleisten. Mehrere Wagen wurden teilweise beschädigt. Auch der Oberbau wurde am Geleise II stark beschädigt, der Zugverkehr wurde über die Geleise I und III aufrecht erhalten. Jetzt werden die Verkehrskontrolloren 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 Vorsteherberatern des steuerzahlenden Publikums auf eine bessere Stelle aufmerksam gemacht wurde.

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

**Aus dem Ausschuss des Provisionsfonds der k. k. 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 Ausschussmitglieder bekannt zu machen.

Zu 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 Versubpersonal. (Ein alter Antrag, der als Urgenz eingebracht wurde.)
2. Gewährung der anderthalbfachen Dienstzeitanrechnung bei der Bemessung der Provision für die mit pneumatischen Werkzeugen arbeitenden Kesselschmiede. (Ebenfalls Urgenz.)
3. Herabsetzung der Gesamtdienstzeit von 35 auf 30 Jahre für jene Bediensteten und Arbeiter, welche die Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit nicht genießen. (Urgenz.)
4. Einbeziehung von 40 Prozent des mit 1. Jänner 1912 erhöhten Quartiergeldes (100 Kr.) in die Provisionsbemessung.
5. Aufhebung eines Grundbusses mit entsprechender Steigerung für die im Mord arbeitenden Arbeiter der k. k. Staatsbahnen in der Höhe des Grundbusses der gleichen Arbeiterkategorien der Stommlinien der k. k. Staatsbahnen.
6. Fertigstellung der Badeanstalt in den Fondshäusern in der Klosterneuburgerstraße im XX. Wiener Gemeindebezirk.
7. Weiterausbau von Fondshäusern 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 k. k. Eisenbahnministerium teilte mit, daß den dem Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen neu beitretenden Mitgliedern der verstaatlichten O. N. B. die Nachzahlung früherer Dienstzeit analog den Bediensteten der k. k. Nordbahn einfach berechnet wird, wenn sie bis Ende dieses Jahres um einen solchen Nachschuß von Jahren anfragen. Es wurde ferner mitgeteilt, daß der Bau von Personalkäusern für Krems am 26. Juli 1912, für Larnopol 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, Z. 35.639 ex 1911.** An alle Organe betreffend die Abänderung der provisorischen Bestimmungen für die Personalkommissionen und den Zentralausschuss für Personallangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen und Regelung des Geschäftsganges bei Einbringung von Anträgen seitens der Mitglieder dieser Körperschaften.

Ich finde mich bestimmt, nachstehende Änderungen der mit Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 23. März 1907, Z. 17.013 (Amtsblatt 1907, XVIII. Stück, Nr. 29), verlaßbaren provisorischen Bestimmungen für die Personalkommissionen und den Zentralausschuss für Personallangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu verfügen:

- § 1, Absatz 2, hat künftig zu lauten: „Die Sektion für Beamte umfasst auch die Beamtenaspiranten, Volontäre und Bahnhofsamtinnen, 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 ernannt der Staatsbahndirektor aus den Kreisen der Beamten, Unterbeamten und Diener je drei Mitglieder und deren Ersatzmänner für die betreffende Sektion der Personalkommission; hierbei sind nach Tunlichkeit Bedienstete jener

Verwendungskategorie 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 Amtsbereich bestimmt und in ihrem Amtsblatt mindestens zwei Wochen vor der Wahl verlaßbar.“

§ 6, 2. Absatz:

„In der vorstehenden Zeile ist die Anzahl der gewählten Mitglieder des Zentralausschusses von „zwölf“ auf „sechzehn“ richtigzustellen.“

§ 9, Absatz 1, erhält folgenden Zusatz:

„Die Bahnhofsamtinnen sind hinsichtlich der Wahlberechtigung und der Wählbarkeit der Beamtengruppe angegliedert.“

§ 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 Zuziehung eines Schriftführers Sorge zu tragen hat.“

Jedem 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 Kommissionsitzungen ergangenen Verfügungen sind nachträglich in den Originalprotokollen anzumerken. Die Einsichtnahme 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 Wirksamkeit.

Weiters werden in teilweiser Abänderung und Ergänzung der Bestimmungen des Erlasses vom 7. November 1907, Zahl 52.623 (Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums 1907, LVIII. Stück, Nr. 85), für die Einbringung von Anträgen seitens der Mitglieder der Personalkommissionen und des Zentralausschusses folgende genau zu beachtende Bestimmungen erteilt:

Die Behandlung konkreter Personallangelegenheiten bleibt aus dem Wirkungskreis des Zentralausschusses sowie der Personalkommissionen ausgeschlossen; es sind daher diesbezügliche Initiativanträge ohne weitere Behandlung zurückzuleihen. Ebenso sind Anträge, welche Pensions-, beziehungsweise Provisionsfondsangelegenheiten betreffen, als in den Pensions- beziehungsweise Provisionsfondsausschuss gehörig, von der Behandlung in den Personalkommissionen, beziehungsweise im Zentralausschuss ausgeschlossen.

Initiativanträge, welche in den Wirkungskreis der Personalkommissionen gehören, können nur von Mitgliedern dieser Kommissionen, Anträge, welche in den Wirkungskreis des Zentralausschusses fallen, nur von Zentralausschussmitgliedern eingebracht, beziehungsweise in der betreffenden Körperschaft behandelt werden. Es sind daher auch Initiativanträge, welche in den Wirkungskreis des Zentralausschusses fallen, sofern sie von einem diesem Ausschuss nicht angehörenden Personalkommissionsmitglied eingebracht werden, dem betreffenden Personalkommissionsmitglied ohne weitere Behandlung zurückzuleihen.

Initiativanträge der Personalkommissionsmitglieder sind unmittelbar an den Vorsitzenden der Personalkommission zu übermitteln.

Initiativanträge der Zentralausschussmitglieder sind im Wege der vorgelegten Staatsbahndirektion an den Vorsitzenden des Zentralausschusses zu leiten.

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

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

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

Bei diesem Anlaß werden den Bediensteten die Schlussbestimmungen des zitierten Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 7. November 1907, Z. 52.623, in Erinnerung gebracht, welche lauten: „Nachdem durch die Einführung der mehrerwähnten Institutionen — unbeschadet des im § 21 der Dienstordnung für die Vorrührung von Wünschen und Beschwerden vorgeschriebenen ordentlichen Dienstweges — den Bediensteten nach das weitgehende Recht zugesprochen wurde, jederzeit Anliegen allgemeiner Natur durch selbstgewählte Vertrauensmänner ihrer Dienstkategorie unmittelbar kompetenten Orten vorzubringen und deren dienstliche Beratung unter Beteiligung dieser Vertrauensmänner selbst herbeizuführen, so ist von dem Personal in Einklang mit dieser Richtung ausschließlich einer der vorbezeichneten Wege einzuhalten.“

Forster.

## Korrespondenzen.

**Anittelfeld.** Die Beteuerungen des Hofrates Ditzheim bei seinem Amtsantritt in der Werkstätte Anittelfeld sind nicht in Erfüllung gegangen. Es war alles Gesprochene recht schön und gut, aber leider nicht wahr. Es ist hier die Werkstätte eine wahre Strafanstalt. In der Abteilung II wurden in einer Woche für 29 Kr. Strafen diktiert 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 Feuerbüchsen für die Serie 97 bestellt; die wurden selbstverständlich unter dem Dampfhammer zerfalten und als Alteisen verkauft. Bevor man sie fortwarf, hat man noch einen Schlosser dazugesetzt, welcher auf allen vier Ranten einen Kessel auflösen mußte. Selbstverständlich war diese Arbeit unnütz und es wurde nur eine Zonne Holzstohlen mehr verbrannt. Weiters sollte ein Zylinder der Serie 34 gehobelt werden; dabei mußte der Hilfsarbeiter den Techniker 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 beweisen, daß in diesem Fall rechts nicht gleich links sei. Und was ist 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 (gebrudt) werden, um die Prämien noch verrechnen zu können. Wie wahnsinnig wurde gearbeitet und es wurden jede Nacht Überstunden gemacht. Hundert Siederöhre 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 finden den Herren Technikern sehr gut an, mehr auf die Arbeiten aufzugeben, so daß nicht durch verpatete Feuerbüchsen Tausende

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 erteilen und die Ansuchen um Freikarten durchzuschleichen. Aus diesem allen schon kann die Staatsbahndirektion die Notwendigkeit erkennen, daß die Fehler in Anittelfeld 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.

**Anittelfeld.** (Aus dem Betrieb der k. k. Staatsbahnenwerkstätte und Heizhaus in Anittelfeld.) Unter großem Tamtam wurde im Jänner in der bürgerlichen Presse von der riesengroßen Aufbesserung geschrien, 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 Jahrtag seinen Riesengehalt zu holen hat. Lohnaufbesserungen bis zu 40 % wurden gegeben und mancher hat sich wirklich dadurch eine Berechnung aufgestellt, nach welcher er nun ein besseres Dauskommen haben wird. Aber die Rechnung war ohne dem Wirt gemacht worden, welcher in diesem Falle der jeweilige Vorgesetzte ist. Es stellte sich nämlich heraus, daß diese Aufbesserungen nicht eine effektive Lohnerhöhung, 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 Werkstätte sowie in dem Heizhaus darangeht, die Leute zu anderen Arbeiten einzuteilen und dadurch die Aufbesserung wieder wegzunehmen zu können. Wir richten hiermit an die Staatsbahndirektion in Villach die offene Anfrage: Ist ihr dies von uns geschilderte Treiben in der Werkstätte sowie im Heizhaus in Anittelfeld bekannt und was gedenkt sie zur Abstellung dieser Unzuförmlichkeit zu veranlassen? Die Arbeitererschaft aber er suchen wir, uns solche Fälle unverzüglich anzugeben, damit wir uns energisch gegen derlei Auslegungen zur Wehr setzen können.

**Anittelfeld.** (Aus der Werkstätte Anittelfeld der k. k. Staatsbahnen.) In der Werkstätte in Anittelfeld, Abteilung I, ist ein Werkmeister, der es ausgezeichnet versteht, sich einen rechten Werkmeisterernstbus zu geben. Von der Arbeit versteht er gerade so viel, daß die Werkstätte kein Kaffeehaus und die Arbeit keine Preferenzpartie ist. Dieser Mann ist nun, um seine Unkenntnisse zu verdecken, außerordentlich prozig und er quält die Leute ganz unberechtigt wegen unbedeutender Angelegenheiten. Wir sind der Meinung, daß er nicht Ursache hätte, sich so hervorzuheben, denn wenn man, so wie Herr Schöberl, Brettergeschichten 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 Werkstätte zurücknehmen mußte, da dieselbe nicht gehen wollte. Er sagt zu seiner Entschuldigend, der fehlt es nicht bei den Hagen, sondern beim Weichsel. Weichen hat er aber den Uebelstand nicht. Alle Partieführer werden wie Ruben behandelt, und gerade bei Schöberl trifft es zu, daß er sich in einer Privatwerkstätte nicht seine Suppe verdienen könnte. Es sei dem Herrn empfohlen, sich etwas anständiger im Verkehr mit seinen Untergebenen zu benehmen.

**Anittelfeld.** (Von der Bahnerhaltungssektion in Anittelfeld.) 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 ausgestattet und haben selbstredend auch das Recht, die Erlasse 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 Freikarten ein Urlaub notwendig ist, respektive daß der Bedienstete verpflichtet ist, bei Entfernungen von seinem Dienstort (Domizil) diese bei seinem Dienstvorstand zu melden. Dies ist bei jedem Entfernen notwendig. Wie legt nun die Bahnerhaltungssektion in Anittelfeld diese Bestimmung in einem Erlaß, Zahl 539 ex 1912 aus? Da heißt es in Absatz 1, den Arbeitern sind nur auf Grund der denselben erteilten Urlaube Freifahrtsscheine auszulassen 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 Zukunft nur mehr Ansuchen um Freifahrtsscheine berücksichtigt, die mit Urlaubsansuchen belegt sind. Nach dieser Auffassung würde der Bedienstete überhaupt nur eine Freikarte 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 Bahnerhaltungssektion in Anittelfeld aus der Welt geschafft 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 k. k. Staatsbahndirektion in Villach ihre Beamten besser belehren würde.

**Stöckau (Tirol).** Das Wiener Reserverpersonal muß sehr oft ohne Streckenkenntnis nach Magerfurt, eventuell nach Meiburg, 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 bittet daher das Personal von Stöckau um Abhilfe.

**Stöckau.** Mitte August haben die Bediensteten einen Waggon Regieschleife bezogen. Nach dem Verladen blieben 400 Kilo übrig, welche bei ganzen Wagenladungen auf der ganzen Welt immer denjenigen gehörten, die den Waggon faulten. So war es bis jetzt auch in Stöckau. Auf einmal war dies aber anders. Angeblich wegen der Zeitungen. Es mußte das Geld für das Liebergewicht auch eingestanden werden. Vier Tage später aber bekamen einige Beamte einen Waggon Kohle. Diese wurden jedoch nicht wieder so behandelt, sondern mußten auf der städtischen Waage abgewogen werden. Das Liebergewicht wurde nicht eingestrichen. Es waren bei diesem Waggon zwei Arbeiter aus dem Magazin, welche die Kohle in den Keller schafften mußten; die anderen Magazinarbeiter mußten für diese Arbeiter die Arbeit im Magazin leisten (Wiesinger und Eichinger). Dann hat eine Fuhr, 2720 Kilo, ein Finanzoberbeamter, natürlich ein strammer Deutschnationaler, bezogen. Was würden wohl die Herren sagen, wenn sich so etwas ein Roter erlauben würde, da wäre die Disziplinarkammer gleich da. Diese Herren schenken dann wieder 10 Kr. auf die Liste,



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

**Gernowik.** (Wie die christlichsozialen Verkehrsbündler verleumden.) Das in Gernowik erscheinende „Bukowinaer Volksblatt“ vom 4. August 1912, Nr. 660, schreibt folgendes:

Aus Eisenbahnerkreisen teilt man uns mit: Der sozialdemokratische Seligmacher Oppitz stellte kürzlich den Arbeiter Josef Salu neben dem auszuweisenden Beamten im Heizhaus auf, welcher von jedem Bediensteten 1 Kr. für sozialdemokratische Zwecke verlangte. Einigen entriß Salu das Geld mit Gewalt. Wie lange noch werden solche bestialische Zustände im Gernowiker Heizhaus geduldet werden?

In Wirklichkeit hat die Sache anders ausgesehen; der Drehscheibenarbeiter Josef Salu ist mit einer Konfignation am 3. August 1912 zu den Vorgesetzten gegangen, dieselbe vordieren zu lassen, um für den seit Dezember 1911 kranken Heizer Anton Penz, 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 Oppitz noch andere in der Ortsgruppe. Der Drehscheibenarbeiter Salu entriß auch nicht mit Gewalt den Arbeitern die Gelder, wie es die christlichsoziale Presskanaille schreibt, sondern es gab jeder, wieviel er wollte. Es wurden damals Kr. 1070 gesammelt, und zwar gab ein Ingenieur 1 Kr., 2 Personen je 10 S., 20 Personen je 20 S., 10 je 40 S. und 3 je 50 S., zusammen 35 Personen. Es ist wieder ein gutes und überzeugendes Dokument für die Eisenbahner in der Bukowina, wer der christlichsoziale Verkehrsbund ist, und wie diese Gauller verleumden.

**Wolfsberg.** Der Herr Stationsvorstand Wäcker ging gerade einige Tage vor dem 18. August in Urlaub. Seinem Stellvertreter, Herrn Adjunkt Sapper, 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 Wäcker an einem Sonn- und Feiertag vormittags eine Schulung des Personals anordnen darf? Natürlich wird Herr Vorstand Ausreden finden, zum Beispiel vergesse ich haben u. d. G. Hoffentlich hat er aber einen Kalender. Vergißt ein anderer Bediensteter etwas, so wird er bestraft, und zwar zuweilen recht empfindlich. Sonst schwefeln diese Herren immer von Deutschthum und Patriotismus; ein solcher Borgang ist jedoch wohl am wenigsten geeignet, die Bediensteten patriotisch zu machen. Ueberall gibt's am 18. August Paraden, Gasmänter, Feste u. und in Wolfsberg im Wartesaal II. Klasse Schule über die verschiedenartigsten Dinge. Einen krasserer 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 verlor 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. Ehre seinem Angehörigen! — 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 wärmstens.

**St. Pölten.** (Von Bahnamt.) Wir haben unlängst berichtet, wie unser Bahnamtsvorstand Inspektor Szeleny an den Einkünften einer Toiletettefrau Ersparungsmagnahmen vornimmt und wollen heute das Bild seiner Menschenfreundlichkeit 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 herkommt. Ein Krankheits war krank 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 Menschenfreund Szeleny, da müsse man sich halt erschießen. 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 Telegraphenbureau, da er es mit seinem bescheidenen Unternehmungsverstand nicht begreifen konnte, ohne Ursache gestraft zu werden und der sich rechtfertigen wollte. Diese Rechtfertigung muß auf Anordnung des Herrn Inspektors schriftlich erfolgen. Diefem Manne sagte Szeleny: „Rechtfertigen können Sie sich, aber gestraft 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 angefaßt habe, daß also ein gegenteiliger Befehl vorliege, sagte Herr Szeleny folgendes: „Hören Sie mir mit die Oberinspektors auf. Die kommen und pugen sich die Ohren aus und gehen wieder. Wenn es auf mich ankäme, so bekämen 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 k. k. Direktion der Betreffende 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 Personen- und einem Lastzug wegen unrichtiger Weichenstellung. Personenzug Nr. 1017 hat fahrplanmäßig scharfe Kreuzung mit dem Lastzug Nr. 1072 in einem Intervall von drei Minuten, Lastzug Nr. 1072 hat Ankunft um 2 Uhr 50 Minuten, Personenzug Nr. 1017 um 2 Uhr 53 Minuten. Am obgenannten Tage hatte der Lastzug Nr. 1072 zirka zwei Minuten Verspätung, mithin trafen beide Züge zugleich ein. Zug Nr. 1072 hat die Einfahrt auf Geleise I, Zug Nr. 1017 auf Geleise II. Am obgenannten Tage fuhr aber Zug Nr. 1017 auch auf Geleise 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 Lokomotive-Serie 73 Vorspann hatte. Durch das Betätigen der Wauumbremse und durch die Schwere der Lokomotive selbst wurde der Anprall abgemildert und der Personenzug gestoppt, was an den beiden Maschinen deutlich zu erkennen war. Weiters wurde auch ein erheblicher Materialschaden an Lastzugwagen verursacht. Nun müssen wir uns also fragen, wer an diesem Zusammenstoß schuldtragend sein wird. Die Station Heinrichsthal ist stets mit Wagen überfüllt und mit der Auf- 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 obgenannten Tage hatte der Herr Vorstand selbst Dienst. Der Diensthabende soll selbst alles besorgen, Fahrkarten ausgeben, Reisegepäck abfertigen, Signale beachten und geben, Züge empfangen und die Wechsellkontrolle vornehmen. Da das Sparsystem bei der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz stark betrieben wird, werden definitive Kosten 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 Wechselldienst regelmäßig versehen, zur Waffenübung eingerückt und mußte daher der jüngste Arbeiter den Wechselldienst 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 hierbei 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 jetzt verursachen werden?

**Sigmundsherg.** Ein Kondukteur der Kampfpartie des Güterzuges wurde am 10. August für Zug Nr. 3815 als Verstärfungskondukteur kommandiert. Derselbe kam eine halbe Stunde vor der Abfahrt des genannten Zuges in die Personenzugstation, um die Ausrüstung für den Revisionsdienst von der Manipulanten abzuholen. Bei der Uebernahme der Ausrüstung konstatierte der Kondukteur, daß keine 2 und 10 S.-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 barschen Tone: „Das geht mich nichts an. Kommen Sie abhassen, 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 Abhassen 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 Verstärfungskondukteur 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 Inspektor, 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 Zitate zu vermehren. Fräulein Pfleger brachte diesbezüglich eine Beschwerde beim Herrn Inspektor ein. Das Resultat davon war, daß der Kondukteur zum Herrn Inspektor gerufen wurde, von dem er eine Mütze erhielt. Weiters wurde ihm vom Herrn Inspektor bezeugt erklärt, daß das Fräulein in diesem Falle der Vorgesetzte des Kondukteurs sei und daß ein solcher eine derartige Äußerung nicht machen dürfe. Jede Verteidigung war beim Herrn Inspektor unmöglich und muß daher auf dieser Stelle geschehen. Welche Freude für Fräulein Ohnsorg, Vorgesetzte eines 40jährigen Mannes sein zu können und selbst eine Strafe (Mütze) verschaffen zu können. Daß aber dem sehr jungen Fräulein Ohnsorg vom Herrn Inspektor 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 Inspektor der Sache genug darzulegen, aber zu bemerken wäre noch, daß es, wenn der Herr Inspektor zwischen dem obgenannten Fräulein mit dem Kondukteur eine Konfrontation veranlaßt hätte, zu ganz einem anderen Resultat gekommen wäre.

**Wlad.** (K. k. Staatsbahn.) Am 17. August gab es anlässlich des Geburtstages des Kaisers im Möltale großartige Höhenbeleuchtungen. Auch die Bahnstation Kolbnitz strahlte im hellsten Lichte, nur wurde dazu nicht Reisig, sondern Fackeln und Laternen verwendet. Wir würden zu dieser Verschwendung von Bahnmateriale nichts sagen, wenn die k. k. St. B.-Direktion nicht durch unzählige Erlasse, Strafanordnungen und Verurteilungen 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 Kontrolloren, Revisoren und verschiedene andere Kronenjäger losgelassen, um bei der geringsten unnützen Lichtverbrennung dieser Verschwendung zur Anzeige zu bringen und strafen zu können. Aus den vielen Strafen möge hier nur eine als Beispiel dienen. Herr Inspektor Schwendinger brachte zwei Kondukteure wegen unnützer 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 Tischlampen brannten. Herr Sumetinger verdonnerte dafür jeden zu 50 S. Strafe. Da sich ein Kondukteur unschuldig glaubte, nachdem er ja seine Wagen ganz ausgelöscht hatte, weigerte er sich, die 50 S. zu zahlen. Herr Sumetinger geriet hierauf den Strafzettel und führte der „Verbrecher“ zum Herrn Vorstand Jünger, der den Kondukteur, ohne die Sache zu untersuchen, ganz einfach wegen Widerständigkeit im Dienste mit 1 Kr. bestrafte. So werden eben die Mittel für den Patriotismus der Herren „Oberen“ wieder heringebracht.

**St. Pölten.** (Ein Rekord der Ersparniswut.) Unter diesem Titel haben wir in Nummer 23 vom 10. August l. J. berichtet, daß der Vorstand in St. Pölten einer Toiletettefrau deshalb, weil sie jetzt durch den Umbau auch eine Toiletette zur Aussicht erhalten hat, täglich 2 Kr. abberlangt, um so den Reingewinn der k. k. 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 Benutzung des Abortes eine Gebühr zu entrichten hat, zur Tat werden sollte, denn dem Vernehmen nach ist das Stationspersonal gesonnen, einmütig zu streiken und den Abort auf keinen Fall zu benutzen. Man trägt sich nun mit der Idee, die Eisenbahner, obwohl diesbezüglich keine Instruktion vorhanden ist, zwingungsweise zur Benutzung des Abortes zu verhalten, damit die Frau die entsprechenden Entnahmen zur Zahlung dieser 2 Kr. erzielt.

**Tienz (Tirol).** Am 7. Juli l. J. verunglückte bei Zug 473 Genosse Michael Tienz bei der Einfahrt in Abfallersbad. Genannter hatte als Bremse die beim Personal so verhaßte Seitenbremse A. Katonik, mit der man, direkt den Vorschriften widersprechend, Dienst machen muß, Genosse Tienz

kann nicht bestimmen, auf welche Art und Weise er eigentlich verunglückte, ob er ausgeglitten oder ob er selbstgetreten 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 Tienz in rund sechs Stunden Ruhezeit gehabt, wiewohl doch laut Vorschrift zehn Stunden in den Heimatsstationen ohne Ueberbahrung und Uebernahmezeit bestimmt sind.

**Böhmisch-Kubitz-Furth i. W.** Die Arbeiter dieser Strecke haben verlangt, daß ein Arbeiter nicht protektionsweise zur Stationsarbeit in der Station Furth i. W. verwendet werde. Dieser Arbeiter ist der Sohn von Eltern, die zwei Geschäfte haben, und zwar ein Gasthaus und eine Fleischerbäckerei. Trotz dieses Anschlusses wurde dieser Arbeiter weiter bei der Stationsarbeit belassen und er wird wie zum Trotz fortwährend begünstigt. Ein alter Bahnerhaltungsarbeiter wird nur aus Gnade und nur zur Zeit des dringendsten Bedarfs in der Station verwendet. Bis man ihn dort ausgeschunden hat, schickt man ihn wieder zur Oberbaupartie 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 hiebei ruhig zusieht. 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 verbauen könnte. Ueber 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 Vorkommen auf ähnliches hinzuweisen. Jeder Arbeiter muß sich, ehe er bei der Bahn aufgenommen wird, der ärztlichen Untersuchung unterwerfen. Kann man für den Sohn eines Fleischer und Gastwirthes die Vorschriften ändern? Auf der Strecke Furth i. W.-Böhmisch-Kubitz 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 Pflaster gesetzt. Es sind darunter Familienväter, die fünf Kinder haben. Diese Arbeiter sind mit ihren Familien der Not ausgeliefert und in Furth wird ein Mensch protektiert, 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 Wirte und Fleischer zu Vätern. Wenn es dem Herrn Strobl angenehm ist, kommen wir öfters.

**Domazlice-Furth i. W.** Die Folgen der „natürlichen Entwicklung“ haben sich bei uns auf eine unerwartete Weise eingestellt. Die einheitliche Organisation wurde in Domazlice von den „Organisatoren“ aus dem tschechoslawischen Lager zertrümmert und gerade bei unserer Session 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 ausfallen. Die Herren geben schon jetzt den übrigen Arbeitern ihre Macht zu fühlen. Und was macht der „Sob“, der angeblich die Interessen der Bediensteten so vertreten wird, als die zentrale Organisation? Er beobachtet bis jetzt vorsichtiges Schweigen. Die Arbeiter sehen nun, wohin man mit dem Tschechoslawentum gelangen kann und daß man sich zentral organisieren müsse, um derartige Dinge abzuwehren zu können. Nun eine bescheidene Anfrage an die k. k. Staatsbahndirektion Pilsen: Ist es ihr bekannt, daß in der Zeit des größten Bedarfs an Arbeitern, Arbeiter mit zwei-, drei- und fünfjähriger Dienstzeit entlassen wurden, während man gleichzeitig einen Arbeiter aus Protektion in Furth 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.

**Zgla.** (Bahnarzt II, Dr. Bauer.) Wir wollen mit diesen Zeilen das k. k. Eisenbahnministerium, den Herrn Ober-Sanitätsrat Hofrat Dr. Bogdan sowie auch den Herrn Chefarzt Dr. Kunodh auf das Benehmen dieses alles eher denn humanen Arztes gegenüber aufmerksam machen. Wir erinnern hienüt Herrn Hofrat Dr. Bogdan auf die im Jahre 1909 durch eine Deputation erhobenen Beschwerden gegen Doktor Bauer und auf das gegebene Versprechen. Wir wollten diesen Herrn nicht mit Zeitungsartikeln bessern und ließen viele Grobheiten über die Kasernenmitglieder ergehen, doch weiter geht es nicht mehr. Die Kranken fürchten sich schon, in die Ordinationsstunde hinzugehen, jeder wird brutal beschimpft, alle sind Simulanten; wer zweimal kommt, wird gefund gemeldet, und wenn er dagegen den Mund öffnet — hinausgepöbelt. Wenn 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 Unmenge von Sinfakturen unter seinem Doktorhut vereint, auch noch die Bahnarztstelle? Er ist Arzt der k. k. Tabakfabrik, Stadt- und Polizeiarzt, Totenbeschauer, Kasernenarzt im Braubau u. s. w. Solch rohe Behandlung werden sich die Kasernenmitglieder nicht gefallen lassen und für „diese ärztliche Behandlung“ sollen Bedienstete und Arbeiter Krankengeld sich abziehen lassen? Wir gehen uns der Erwartung hin, daß der Herr Ober-Sanitätsrat sowie der Herr Chefarzt der k. k. Nordwestbahn diesem humanen Bahnarzt ehebaldig bessere Umgangsformen mit Kranken beibringt.

**Gilli.** Stationschef Kügler hatte sich wieder einmal als guter Vater seiner eigenen Bediensteten gezeigt. In der Station Gilli war die Stelle eines Oberverköhlers frei, wovon wir schon geschrieben haben. Und für diese Stelle haben sich auch drei Verköhler der Station beworben, aber keiner von diesen drei war so glücklich, daß er die Stelle erreicht hätte. In der Station Gilli kommandiert der Magazinsmeister Sorzák und der Pumpenwärter Graß, und die zwei Herren haben bestimmt, daß keiner von diesen drei Bewerbern Oberverköhler 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 Sorzák und Graß haben den Ungeeigneten unbedingt haben wollen, und haben ihren ganzen Einfluß aufgegeben, 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 Kähnen zu befürworten, weil die beiden anderen Bewerber Sozialdemokraten sind. Unser lieber Papa ist also hergegangen und hat einen Oberverköhler von auswärts verlangt und auch bekommen. Sind auch die Fähigkeiten des neuen Oberverköhlers nicht weit her, ist unser lieber Papa doch zufrieden, weil sein Vater Oberverköhler geworden ist. Es hat sich also gezeigt, wie er für seine Bediensteten sorgt. Wenn Herr Sorzák oder einer seiner Kumpanen etwas braucht, bekommt er alles, ein anderer nichts. Wenn der Deutschnationale Vrešák einen Urlaub oder eine freie Zeit braucht, hat der Herr Stationschef gleich einen Substituten da, für einen anderen hat er aber absolut keinen. Der gute Tomine bekommt auch alles, was er will, und kann besonnen heruntrennen, wie er will, das sieht der Herr Chef nicht, weil der Tomine ein Zuträger ist. Das kann ihm beweisen werden. In unserer Station Gilli treiben sich auch noch andere Individuen herum, auf welche die Eisenbahner achten müssen. Da ist Pumpenwärter Graß. Was sich dieser Mensch alles erlaubt, geht schon über alle Grenzen; dieses Herrchen hat gewiß



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

**Lin. (Mangierbahnhof.)** Ein netter Vorgesetzter, wie er nicht sein soll, ist der Verschubaufseher Hafelner am Mangierbahnhof Lin. Herr Hafelner ist in Linz schon wieder warm geworden, nachdem ihm zuvor die Luft in Jägerndorf nicht gutgetan hatte. Er bricht oft in Tobfuchtsanfälle aus; besonders dann, wenn ein heißer Tag ist, werden die Verschieber mit allen möglichen Tiernamen tituliert. Kommt dann ein Beamter mit einem Auftrag, so grinst Hafelner mit dem ganzen Gesicht und zeigt, daß auch er das Bauchschneiden versteht. Kaum ist der Beamte aus der Grube, so spuckt er schon wieder in seinem Kopf und er brüllt: „Angschafft is leicht, aber die Arbeit machen, das können's net, soll'n die Herren amol kemma 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 Sarkasmen und Titulaturen zu ertragen, und fragen deshalb Herrn Hafelner, warum ihm der Kamm so anschwimmt. Vielleicht wegen seiner Dienstleistung? Es bringt jeder Verschieber zusammen, daß er den Dienstwagen darauf gibt, wenn das Geleise 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 Baumtschule gegangen zu sein scheint. Er wäre auch sonst schon lange Platzmeister und hätte sich nicht Jüngere vorziehen lassen brauchen. Wir empfehlen ihm, sich schleunigst andere Umgangsformen anzueignen, da wir sein Kreieren nicht länger dulden werden.

**Zglau. (Stadtbahnhof.)** Im Juli 1. Z. wurde über Veranlassung des Magazinmeisters Fischl ein Magazinarbeiter entlassen. Töpfer, dies ist der Name des Entlassenen, diente lange Jahre als ständiger Arbeiter der 1. 1. Staatsbahn, war über sieben Jahre Mitglied des Provisionsfonds und, was das Schmerzlichste bei der Sache ist, er ist ein mit Kindern reich gesegneter Familienvater. Der ganze Grund zur Entlassung soll in einer angeblichen Beschimpfung des Magazinmeisters 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 Dienstvorschrift im Interesse der Bahn vorgeschrieben sind, vom Halbe zu bekommen. Nun war durch die Entlassung ein gefährlicher Zeuge entfernt, die Kasse kann aber das Mäusen nicht lassen, und so dachte der alte Gendarm Fischl: Wenn schon die 1. 1. Direktion den Ziegenbock zum Gärtner machte, ist es ihre Sorge, daß man dem Ziegenbock nicht noch „grüne Kräuter“ vor die Nase legt. Diesmal waren es einige Ballen „grüner“ Kaffee, denen der alte Gendarm, rechte 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 Jellen fand den grünen Kaffee in der Manteltasche des Magazinmeisters Fischl vor. Daß Fischl sich des anderen Tages durch seine Frau marod melden ließ, wird niemand mundern; daß man aber ehrliche Magazinarbeiter auf die Denunziation des bekannten Magazinmeisters ohne Rechtfertigung nur so hinauswirft und den Ziegenbock im Garten behält, dürfte viele wundern. Wenn man soviel Futter auf dem Kopfe hat, sollte man doch nicht so in die Sonne gehen, wie Herr Fischl, und dabei noch trachten, armen Arbeitern die Existenz zu rauben.

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

**Viell. (Am 4. August starb Genosse Mailander,** Schloffer des hiesigen Heizhauses, auf der Fahrt von Wallachisch-Meseritz nach Viell. Er war zur Erholung seiner zerrütteten Gesundheit in Wallachisch-Meseritz gewesen, doch leider ohne den erwarteten Erfolg. Die Proletarierkrankheit war stärker als die Möglichkeit der Gesundung. Die Leiche wurde auf dem Zentralfriedhof in Teichen beigesetzt. Wie beliebt Genosse Mailander unter seinen Dienstkollegen war, geht aus den Kranzpenden von Dzieditz und Viell. hervor. Leider konnten sich seine Kollegen von der Heizhausleitung Dzieditz an der Leichenseier nicht beteiligen, weil man denselben den hierzu nötigen Urlaub verweigert hat. Die Eltern des Verstorbenen danken den Bekannten und Freunden für das ihnen entgegengebrachte Beileid.

**Wolfsberg. (Der Stationspacha von Wöllan.)** Die Mittel, deren sich der Herr Vorstand von Wöllan bedient, um das Fahrpersonal von Wolfsberg zu schikanieren, reichen schon weit über die zulässigen Grenzen. Es gelangen jetzt nämlich fortwährend Anzeigen, betreffend „vorschriftswidriges Rauchen“ nach Wolfsberg. Zum Beispiel: Ein Zugführer hat bei der Einfahrt eines Güterzuges geraucht. Derselbe wurde beanstandet. Ein Kondukteur 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 Rauchen 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 Anstandsort genügt, um zu wissen, wo man ist. Sollten diese Reizen nicht genügen, so bringen wir das nächstemal mehr.

**Willach. (Staatsbahn.)** Seitdem Herr Verkehrs-kontrollor Paul nach Willach 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 sucht sich bei der Direktion schon den höheren Beamten, von dem er weiß, daß er vom praktischen Verkehrs-dienst nicht viel versteht, aus, damit die von ihm bei der Direktion beantragten Strafen auch Bestätigung finden. Der Bestrafte weiß, daß er immer den Kürzeren zieht, wenn er auch Beschwerde führt. Paul ist auch ein Feind von Urlauben und dienstfreien Tagen, überhaupt der ganzen dienstfreien Zeit. Vielleicht 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 Verkehrs-kontrollors wird die ge-deihliche Entwicklung des Betriebes wirklich in Frage gestellt. Ausgerüstet mit Notizbuch und Bleistift, versteckt er sich hinter einem Schwellensioch oder er steht in den Dienstwagen oder in der unbeleuchteten Vorstandskanzlei auf der Lauer. Jedes Mittel ist ihm gut genug, um Dedung 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 Willach beneiden, wenn sie wüßte, was Paul für Talente für diesen Dienst besitzt. Was praktischen Dienst anbelangt, kann sich Paul mit seinem Vorgänger, dem verstorbenen Verkehrs-kontrollor Fritz, nicht im geringsten messen. Fritz war ein strenger, aber gerechter Vorgesetzter, welcher nicht Hinter-treppen und Schleimwege benützte, daher auch bei dem gesamten Personal beliebt war. Dagegen weicht man Paul, dem Feinde der Bediensteten in weitem Bogen aus. Wir brauchen keine Beborzugungen und schämen einen gerechten Vorgesetzten; aber ein derartiges Vorgehen ist nur geeignet, den Reuten den Dienst zu verbittern, und das führt zu keinem gedeihlichen Zusammenwirken.

**Molbau.** In der Station Molbau haben sich Zustände eingeschlichen, welche nicht so hingenommen werden dürfen. Es macht sich dort ein Mensch zur Pflicht, jede Kleinigkeit, welche der Herr Vorstand nicht selbst sieht, dem Herrn Vorstand zu unterbreiten und dann haben natürlich die Verklagten wieder etwas zu er hoffen. Macht das dieser Mensch (er heißt Wel-linger) 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 Zuträger mit Reueigkeiten kommt, sofort die beklagten Bediensteten zu sich rufen lassen. Der Sachverhalt wird sich oftmals ganz anders aufklären, wenn der Zuträger dem Verklagten gegenübersteht. Wir hoffen, daß die paar Zeilen den Herrn Wellinger eines Besseren belehren werden, widrigenfalls wir gezwungen wären, mit größeren Geschüßen anzufahren. Material ist genug vorhanden.

**Graz. (Vom Magazin der Staatsbahn.)** Das Wohlwollen unserer Vorgesetzten hat sich bei der letzten Auf-besserung wieder einmal darin gezeigt, wie und wer aufgebessert wurde. Bei der letzten Aufbesserung wurden einzelne Arbeiter sehr benachteiligt oder aber ganz vergessen. Andere wieder, die dem Herrn Vorstand Wiese und dem Herrn v. Rahm gut zu Gesicht stehen, wurden trotz ihrer kurzen Dienstzeit gut be-dacht. Die Arbeiter, die schon drei, vier, fünf und sechs Jahre arbeiten, sind dagegen nicht auf ihre Rechnung gekommen. Reiften müssen dagegen alle Magazinarbeiter mehr als die jüngeren, die Liebling bei beiden oben erwähnten Herren sind. Die Magazins- und Stationsarbeiter verlangen von nun an ge-rechtere 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 Vor-gehen nicht verstehen. Der Herr Vorstand glaubt der Brot-geber der Arbeiter zu sein; dies ist er nicht. Der Brotgeber der Arbeiter ist der Staat, dem diese ihre Gesundheit, ihre Kräfte und unter Umständen ihr Leben opfern. Warum sollten da die Arbeiter vom Staate 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 Staate, die leitenden Faktoren anzusehen, 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 Ent-lohnung der Überstunden im hiesigen Magazin treibt. Im Monat Juli haben die Eilgutmagazinsarbeiter je drei Über-stunden gehabt, und erhielten diejenigen, die Kr. 270 Taglohn hatten, 7 S. für drei Stunden, die mit Kr. 280 bekamen 8 S. für drei Stunden. Ist dies richtig, Herr Vorstand Wiese? Wo bleibt da ihre Gerechtigkeit? Es gibt aber noch andere Uebelstände und zum Beispiel führen wir sie der Öffentlichkeit zur Beurteilung vor, ob man bei diesen gerade handelt. Ein Arbeiter im Magazin hat von 7 Uhr früh bis 10:30 vormittags gearbeitet. Zu dieser Stunde wurde aber der 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 wider in den Dienst; diese drei Stunden 30 Minuten wurden ihm aber nicht verrechnet, sondern ge-strichen. Ein anderer Fall: Ein Arbeiter hat den ganzen Tag von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 bis 5 Uhr nach-mittags gearbeitet. Da aber keine Arbeit mehr war, bat er um diese Stunde Urlaub, damit er beim Magistrat eine Ange-legenheit verrichten könne. Er erhielt 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 S. 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 Kurs-wagen fertig werden, da um 146 der Kurszug 194 abgeht. Wenn bis 1/2 1 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 1/2 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 1/2 7 Uhr abends gearbeitet wird, die volle Stunde bezahlt. Ferner gebührt 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 oberer Feiertag in den Monat fallen, die freien Tage verlieren? Dies sind schon 5 Kr., und 5 Kr. machen bei diesen armen Teufeln schon ein großes Vermögen aus; da muß man schon täglich um 16 S. weniger einlaufen. Wenn ein Arbeiter früher täglich um 20 S. Brot gekauft hat, kann er sich jetzt nur um 4 S. Brot kaufen für drei oder noch mehrere Kinder. Wo bleibt da das Wohlwollen unserer Vorgesetzten? Im Eilgut-magazin 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 Graz. Heute arbeiten nur sechs Ar-beiter samt dem Verladeheischreiber dort und diese haben noch die Eilgüter vom Lebensmittelmagazin bei allen Personen-zügen, die während der Arbeitszeit verkehren, zuzuladen. Auch hier verlangen die Arbeiter, daß mehr Arbeiter zu der mör-de-rischen Sommerarbeit zugewiesen werden, und zwar so viel, wie durch die oben genannten Jahre gearbeitet haben. Und dies verlangen sie um so mehr berechtigt, da das Lebensmittelmagazin auch sehr viel liefert. Nun, Herr Vorstand Wiese, was sagen Sie zu dieser Darstellung ihrer Gerechtigkeit, die Sie den Reuten vorhaken wollen? Wir Magazins- und Stations-arbeiter verlangen nun Abschaffung dieser Uebelstände. Solange diese nicht eintritt, werden wir daran arbeiten, daß der Herr Vorstand zur Einsicht kommt. Die verschiedenen Grobheiten, die er und seine Spießgesellen gebrauchen, fürchten wir nicht. Darum, Herr Vorstand Wiese, 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 verletzen, 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. Unfehllich 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 Magazins-beamten Herrn Hugo v. Rahm. Wir empfehlen gleichzeitig dem Herrn Magazinmeister Fertia, ein derart niedriges Benehmen, das er vor einiger Zeit an den Tag gelegt hatte, als er einen Magazinarbeiter vom Eilgutmagazin, statt ihn zu belehren, gleich beim Magazinbeamten Rahm vernaderi hat, zu unterlassen. Wir vermöchten aus der Vergangenheit des Herrn Fertia auch Episoden zu schildern, deren er sich nicht gern erinnern würde. Wir sind aber anständiger als Herr Fertia.

## Versammlungsberichte.

**Selthal. (Versammlungsbericht.)** Sonntag den 25. August fand hier in Submanns Gasthaus eine massenhafte besuchte Eisenbahnerversammlung statt. Auf der Tagesordnung war: „Der neue Strafsenktentwurf und die Eisenbahner.“ Der Referent Genosse Adolf Müller schilderte eingangs seiner Ausführungen die von den österreichischen Eisenbahnern zurück-gelegten Kämpfe. Im weiteren Verlauf seiner Rede besprach der Genosse die einzelnen Paragraphen des neuen Gesetzentwurfes und den Motivenbericht ausführlich, wobei er auf die Gefahr dieses Entwurfes wies. Genossen Müller wurde für seine Ausführungen stürmischer Beifall gezollt. Nach Genossen Mü-l-ler sprach noch der Wiener Genosse Seebacher, welcher die Ernstlicher Kirchturnpresse sowie die Schundpresse der Christlich-sozialen überhaupt entsprechend beleuchtete. Dem Herrn Reichs-ritter v. Panz soll diese Versammlung ein Beweis dafür sein, daß sein Vernichtungsfeldzug der roten Metropole des Ennstales gar nichts geschadet hat. Es hätte ihm auch nichts geschadet, wenn er zu dieser frei zugänglichen wirklichen Eisen-bahnerversammlung erschienen wäre. Doch wird sich in kurzer Zeit die Gelegenheit geben, den Herrn Reichsritter samt seinen Schakeln zu einer freizugänglichen Eisenbahner-versammlung einzuladen. Unsere Mitglieder und Kollegen machen wir an dieser Stelle schon auf die nächste Versammlung aufmerksam.

**Graz.** Samstag den 10. August fand in den Zucke-fälen eine von der Ortsgruppe Graz einberufene Versam-mlung der Mitglieder des Provisionsfonds der Südbahn statt, bei welcher das Provisionsfondsausschuhmitglied Genosse Fiegl über die bisherige Tätigkeit sowie über die Anträge wegen Änderung der Statuten Bericht erstattete. Die Aus-führungen des Genossen Fiegl wurden von den Versam-melten mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, und nach-stehende Resolution einstimmig zum Beschluß erhoben: „Die heute den 10. August 1912 in den Zuckenfälen in Graz tagende Mitgliederversammlung des Provisionsinstituts für Arbeiter der 1. 1. priv. Südbahngesellschaft, inbegriffen der Arbeiter des Grazer Schienenmalzwerkes, erklären sich mit dem dem Institut unterbreiteten Anträgen vollinhaltlich ein-verstanden und verlangen von den gemachten Ausschuh-mitgliedern, diese Anträge zum bestmöglichen Durchbruch zu verhelfen. Für die bisherige Tätigkeit der gewählten Aus-schuhmitglieder sprechen ihnen die versammelten Mitglieder Dank und Anerkennung aus.“

**Eisenstein.** Am 15. August 1912 fand hier eine schon be-jahnte Eisenbahnerversammlung statt, zu welcher Genosse Swohoda von der Zentrale entendet wurde. Derselbe sprach über den 17 Millionen Kronen-Antrag und erntete reichen Beifall. Es fanden einige Neueinschreibungen statt.

**Jägerndorf.** (20 Jahre Eisenbahnerorgani-sation.) Sonntag den 4. August feierte die Ortsgruppe der Eisenbahner das Fest ihres 20jährigen Organisationsbestandes. Was 20 Jahre Organisationsarbeit bedeuten und dazu die einer Arbeiterkategorie, wie es die Eisenbahner sind, die in vielen Fällen ihr patriotisches Bewußtsein als Staats-angehörige nicht zu unterdrücken vermögen, die unter ganz anderen Wirtschafts- und Arbeitsverhältnissen leiden, davon kann sich nur der einen Begriff machen, der mitgearbeitet hat zu jener Zeit, in welcher man noch nicht frei und offen be-kennen durfte, Sozialdemokrat zu sein. Die Eisenbahner haben aber auch alles angewendet, um diesen Tag festlich 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 er-zielte. 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 Eisen-bahner die Worte des Genossen Müller gut einprägen, nicht gedankenlos an all den Tageserscheinungen vorbeigehen, sondern nach den Worten des Referenten handeln würden, dann muß es vorwärtsgehen. Anschließend an die Festrede folgte der gemütliche Teil. Die Jägerndorfer Stadtkapelle und der Arbeiter-Gesangverein leisteten ihr Bestes. Außerdem gab es eine Reihe anderer Veranstaltungen für jung und alt, so daß die festlich gestimmte Masse bis in die späten Abend-stunden in gemüthlicher Unterhaltung beisammenblieb.

**Komotau.** Unter zahlreicher Beteiligung fand am Freitag den 23. August um 2 Uhr nachmittags in Komotau in Schusters Hotel eine Konferenz der Lokomotiv-führer der Mtschietzrader Eisenbahn mit fol-gender 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 herzlichsten Be-grüßung, 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, Gäßler und Gäßler gewählt. Das Referat zum ersten Programmpunkt erstattet Genosse Gäßler, Mitglied des Arbeitskomitees. In mehr als anderthalbstündiger Rede beleuchtete derselbe die Verhältnisse und verliest zum Schluß unter Begründung jedes einzelnen Antrages die vom Arbeitskomitee ausgearbeiteten Anträge. Anschließend entspinnt sich eine äußerst lebhaft De-batte, insbesondere hinsichtlich der aufgeworfenen Frage der Umwandlung der variablen in fixe Pauschalbezüge. Sämt-liche Redner, mit Ausnahme der Kollegen Gäßler (Komotau) und Just (1. Staatsbahn Saaz) traten für die Pau-schalierung in der beantragten Form ein. Nach nochmaliger Aufklärung seitens des Vorstandes und Genossen Gäßler wurde einstimmig beschlossen, daß die Delegierten der Mtschietzrader Eisenbahn auf der bevorstehenden Kon-ferenz in Wien geschlossen für die vom Arbeitskomitee in Vorschlag gebrachten Anträge einzutreten haben.

Zum Punkt 2. Ausgleich noch bestehender Härten, wurde einstimmig beschlossen, mit Rücksicht auf die äußerst tristen Gehaltsverhältnisse der Heiz-, um deren Ausgleich zu be-günstigen, nur eine beschränkte Anzahl, das sind besonders benachteiligte Führer, zur Berücksichtigung zu empfehlen.

Unter Punkt 3. Eventuelles, werden seitens der Dele-gierten Smichov, Kralup, Falkenau und Eget einige Anträge drückender Natur gestellt und angenommen. Nachdem mit dem Schluß des Jahres 1912 die Funktionsperiode der Personal-



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

**Marburg II.** Am 13. Juli versammelte die Ortsgruppe Marburg II eine Zugsbegleiterversammlung, die zahlreich besucht war und in der die Personalkommissionsmitglieder Genossen Krizel aus Wien und Stang aus Marburg sowie Genosse Reichstädter über das Juli-Avancement der Zugsbegleiter sprachen.

**Bozen I.** (Zugsbegleiterversammlung) Freitag den 9. August I. Z. fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine Zugsbegleiterversammlung statt, in welcher das Personalkommissionsmitglied Genosse Leopold Auringer aus Villach über die am 23. Juli I. Z. stattgefundene Vorprache bei Herrn Generaldirektor der Südbahn bezüglich des heurigen Juli-Avancements Bericht erstattete.

**Bozen I.** (Öffentliche Eisenbahnerversammlung) Dienstag den 13. August I. Z. fand im hiesigen Gewerkschaftshaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Dusel aus Wien ein gut durchdachtes Referat über das Thema: „Die Eisenbahner und das Parlament“ hielt, das mit großem Beifall aufgenommen wurde. Vom Vorsitzenden, Genossen Stang, wurde eine Resolution, welche den Protest der gesamten Eisenbahner gegen das schändliche Verhalten der deutschnationalen sowie auch christlichsozialen Abgeordneten bekräftigt, die gegen den 17. Millionenantrag für die Eisenbahner des Reichsratsabgeordneten Genossen Tomisch stimmten, oder zum Teil feige ausstiegen, verlesen und von der Versammlung einstimmig angenommen. Der Reichsratsabgeordnete für den Städtebezirk Bozen-Meran, Herr Emil Kraft, welcher zu dieser Versammlung schriftlich eingeladen wurde, sandte ein Schreiben, worin er sich damit entschuldigte, daß er wegen einer Reise nach Berlin und unverschiebbarer dringenden Angelegenheiten verhindert war, zu dieser Versammlung zu erscheinen. Aus diesem Anlaß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am 13. August I. Z. im Gewerkschaftshaus Bozen stattgefundene öffentliche Eisenbahnerversammlung erklärt, das Schreiben des Herrn Reichsratsabgeordneten Emil Kraft vom 10. August I. Z. aus Graz nicht zur Kenntnis nehmen zu können, drückt ihr Befremden über dessen Fernbleiben aus und erklärt, bei den nächsten Reichsratswahlen sich des erwähnten Schreibens und dessen Zustimmung betreffend der Bewilligung der 17 Millionen für Eisenbahnbetriebskosten zu erinnern.“

**Graz (Südbahn).** Sonntag den 18. August d. Z. fand im Vereinslokal der Ortsgruppe Graz I eine Magazinsdienerkonferenz 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 d. Z. erfolgte Eingabe, sowie die Verschleppung, respektive Ignorierung derselben durch die Südbahnverwaltung. Es wurde ein Beschluß dahingehend gefaßt, eine neuerliche Ullenz 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 Anwärtern einen Dispositionsfonds einzuführen. Zu diesem Zwecke wurde ein fünfgliedriges 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 Aufschriften in Angelegenheiten des Dispositionsfonds sind an Genossen Anton Ferencz, Magazinsdiener, Graz, Mariengasse 18, zu richten.

## Aus den Organisationen.

**Linz.** Die Vereinsleitung ist bemüht, durch gute Bücher die Bibliothek auszugestatten 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 Beschlüsse gefaßt und wird dringend ersucht, dieselben von Seiten der Mitglieder genau einzuhalten: 1. Da eine Anzahl von Mitgliedern schon weit über die Entlehnungszeit einzelne Bücher ausgeliehen haben, so werden dieselben ersucht, die Bücher sofort zurückzustellen, widrigenfalls die Namen der säumigen Mitglieder veröffentlicht werden. 2. Von nun an wird an jedes Mitglied nur mehr ein Bibliotheksbuch ausgeliehen und erst nach dessen Rückgabe ein anderes. 3. Ohne Vorweis des Mitgliedsbuches oder Interimskarte wird kein Buch ausgeliehen. 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 Entleiher bei Rückgabe den Schaden zu vergüten hat. Die Ortsgruppenleitung ersucht 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 I. Z. in Kubohütten stattgefundenen Mitgliederversammlung wurden die Genossen Adolf Martan und Paul Tonz für die Strecke Kubohütten-Winterberg und Genosse Raimund Kriha für die Strecke Schattawa-Glenorenbain als Substituente gewählt.

**Lundenburg.** Es wird den Benutzern der Bibliothek zur Kenntnis gebracht, daß vom kommenden Montage an wieder die Ausgabe von Büchern stattfindet. Gleichzeitig werden die geehrten Leser ersucht, mit den entlehnten Büchern in der schonendsten Weise umzugehen, damit der Ortsgruppe nicht alljährlich allzu große Kosten für Reparaturen erwachsen.

**Wels.** Die Bibliotheksausgabe findet jeden ersten und dritten Sonntag im Monat im Gasthaus des Herrn Rottner am Grünbachplatz von 10 bis 12 Uhr vormittags statt. Die Genossen werden ersucht, die Bibliothek besser als bisher zu benutzen 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 ersucht, 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 Entleiher abgeholt.

## 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.)

**Luftsaug- oder Druckluftbremsen?** Ein Problem, dem die vom Eisenbahnverkehr abhängigen Interessentenkreise viel zu wenig Beachtung schenken, ist das Problem der internationalen Bestimmung einer Normalbremse. Dieses Problem ist ebenso wenig gelöst als jenes bezüglich der Bestimmung einer selbsttätigen, von außen zu bedienenden Normalkuppelung. Soweit aber die Verhältnisse auf europäischem Festland in Betracht kommen, setzt sich bei Neuausgestaltung von Fahr-

betriebsmitteln mit modernen Bremsen im allgemeinen ein Bremsproblem, die automatische Druckluftbremse, durch und hierbei machen nur unsere österreichische Reichshälfte und einige Balkanstaaten Ausnahmen, die zur Einführung automatischer Luftsaugbremsen hinhängen. 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 Witschel, Wien XII, Niederhofstraße 19, erschienene, von Richard Brud verfaßte Broschüre: „Die österreichische automatische Vakuum-Güterzugbremse in ihrem wahren Licht“, allgemeine Beachtung, die diese Angelegenheit ausführlich erörtert. Der Verfasser hält Investitionen bezüglich der einheitlichen Ausgestaltung österreichischer Wagen mit automatischen Luftsaugbremsen für bevorstehend. Das mag vielleicht insoweit nicht zutreffen, als die österreichische Staatsbahnverwaltung sich gegenwärtig Rückhaltung 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 Uebergang zum normalen Druckluftbremssystem eine derartige Investition wertlos wird. Nach der graphischen Darstellung der Bremsgebiete in dieser Broschüre ist Österreich von den Druckluftbremsgebieten: Ungarn, Rußland, Deutschland, Schweiz und Italien ganz eingeschlossen und dies bedeutet schwere Gefahren für unsere auf den internationalen Verkehr angewiesene Volkswirtschaft. Was Brud über die Neulagegutachten wissenschaftlichen Kapazitäten schreibt, ist eine schwere Anklage und man wird dessen Publikation nicht gut todschweigen können, wie dies die gesamte österreichische technische Fachpresse gelegentlich des Erscheinens einer anderen Broschüre dieses Verfassers tat, die seine eigenen Erfindungen auf dem Gebiete der Bremsung 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 S. Wir werden dieser Streitfrage weiter unsere Aufmerksamkeit schenken. Die Staatsbahnverwaltung ist nach diesen Anklagen, dem Vorhalten schwerer technischer Mängel des als österreichische Normalbremse ausgetesteten Bremsystems und der Ankündigung der Isolierung Österreichs im internationalen Wagenverkehr der Öffentlichkeit Aufklärung schuldig. Es ist nicht anständig, daß eine Sache von weitgehenden finanziellen Konsequenzen und ungeheurer Wichtigkeit für den Güterverkehr in geheimen Konventikeln zwischen einigen leitenden Beamten der Staatsbahnverwaltung und der laufenden Firma ausgetragen wird.

**Eine Lokomotive mit 28 Rädern.** Mit der neuesten Lokomotive, die 1910 für die Atchafon und Santa Fé-Eisenbahn gebaut worden ist, haben, wie die „Samöurger 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 Zentner, zusammen mit dem Tender sogar 7000 Zentner. Der Tender ist imstande, 4000 Gallonen Petroleum (1 Gallone = 4 1/2 Liter) für die Feuerung und 12.000 Gallonen Wasser für den Kessel mitzunehmen. Diese Rieselokomotive läuft auf 28 Rädern. Über ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb liegt nicht nur in der fassbaren Kraftentfaltung, deren die Maschine fähig ist. Bei den alten Lokomotiven entweichen durch den Schornstein gewaltige Mengen, die nutzlos in die Atmosphäre ausgestoßen werden; die neue amerikanische Maschine ist so konstruiert, daß die Heizkraft der entweichenden Gase ausgenutzt wird: die Abgasröhren sind so angelegt, daß die entweichende glühende Luft zugleich wieder zur Heizung des Kessels beiträgt. Welche gewaltigen Mengen damit fruchtbar gemacht werden, zeigt sich darin, daß der Verbrauch an Heizungs-material ein Ersparnis von nicht weniger als 50 Prozent erfährt. Die Maschine ist imstande, einen schwer beladenen, eine englische Meile langen Güterzug ohne Schwierigkeiten zu ziehen.

**Eine Reforbleistung** stellt die Auswechslung des Ueberbaues der 80 Meter breiten Brücke der Arlbergbahn über die Ötztal-Ähre dar. Der neue Ueberbau im Gesamtgewicht von 320 Tonnen wurde in nicht ganz vier Stunden an die Stelle der alten 260 Tonnen schweren Konstruktion gesetzt und schon nach 4 1/2 Stunden konnte der erste fahrplanmäßige 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 Erbsen neben der Brücke auf 20 Meter hohen Gerüsten aufgestellt wurden. Nachdem dies geschehen war, wurden an dem zur Auswechslung bestimmten Tag um 9 Uhr morgens die alten Tragwerke mit Druckwasserpressen gehoben und auf kleine, kräftige Versuchswagen gesetzt, die auf Schienen durch Pfahlschlingen und Sandwinnen fortbewegt wurden. Nach einer halben Stunde war diese Arbeit getan; kurz nach 10 Uhr begann man mit dem Einschleichen des neuen Ueberbaues, was um 10 Uhr 38 Minuten beendet war. Jetzt wurde der Ueberbau der Strecke (Schienen u. i. m.) hergestellt, um 12 Uhr 43 Minuten konnte die Belastungsprobe vorgenommen werden und eine Stunde später fuhr der erste Zug über die Brücke.

**Zugbremsung durch elektrische Wellen.** Aus London wird dem „Tag“ gemeldet: Eine Anzahl von Sachverständigen unternahm auf der von Birmingham nach Stratford an Avon führenden Eisenbahnlinie verschiedene Versuche mit dem „Railphone“-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 abgefaßt 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 Bahnstrecke angestellt wurden, hatte der bekannte Elektriker Professor Silvanus P. Thompson es übernommen, das wichtigste Experiment auszuführen, nämlich einen Zug durch von einer Signalstation ausgesandte elektrische Wellen zum Halten zu bringen. Die Lokomotive war mit dem Apparat des Erfinders ausgestattet und fuhr mit Vollampf die Strecke entlang. Professor Thompson drückte auf einen Knopf, und wenige Sekunden später zeigte das freischwebende Geräusch der Räder an, daß die elektrischen Wellen die Bremsen des Zuges in Tätigkeit gesetzt hatten. Dieser hielt ohne jedes Zutun des Zugpersonals. Ein Zug, der ein Gefährsignal überfahren hatte, wurde zum Stehen gebracht, sobald er sich der gefährdeten Zone näherte. Später wurde auf der Strecke ein Güterzug abgelassen, dem auf demselben Geleise ein Schnellzug folgte. Ein Zusammenstoß schien unver-

meidlich, aber ein Druck auf einen elektrischen Knopf in der Signalstation stoppte beide Züge, ohne daß ihre Führer wußten, weshalb. Dasselbe 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.

**Zugserreignisse.** 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 sucht. Das klingt zwar etwas abenteuerlich, da aber eine ernsthaftige 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 Moravouse in Indiana auf der Lake Shore u. Michigan Southern-Eisenbahn geriet 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 gekuppelt. Niemand hatte dabei bemerkt, daß beim Zerreißen des Zuges ein Wagen entgleist und die Böschung hinabgestürzt war, und als der fehlende Wagen auf dem nächsten Bahnhof vermist wurde, wurde sein Verbleib festgestellt: er fand sich am Böschungsfuß dort, wo der Zug gerissen war. Schließlich stellte sich sogar heraus, daß einer der Zugsbegleiter den Wagen allerdings gesehen hatte, aber angenommen hatte, er rühre von einem Unfall her, der einen anderen Zug betroffen hatte. Als es noch keine durchgehenden Bremsen gab, soll es sogar vorgekommen sein, daß eine Zugserreignung, 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 Zughälften hatten sich nach dem Zerreißen selbsttätig wieder miteinander gekuppelt, und der Zug war in voller Fahrt geblieben, ohne daß jemand etwas von dem Unfall gemerkt hatte. Sehr groß scheint die Wachsamkeit der Zugmannschaft bei amerikanischen Güterzügen jedenfalls nicht zu sein.

## Verchiedenes.

**Auf der schwäbischen Eisenbahn.** Vor einigen Monaten wurde die neuerbaute Nebenbahn Goppingen-Gmünd in Württemberg dem Verkehr übergeben. Das Bähnchen durchquert eine idyllische Gegend, deren Bewohner von der modernen Großstadtkultur noch wenig angekränkt sind. Das neue Beförderungsmittel gefaßt ihnen aber gar sehr. Der Stationsvorsteher, Fahrkartenverläufer und Inhaber sonstiger Bahnwürden auf der Station Birenbach ist eine Respektsperson, die gleich nach dem Pfarrer und noch vor dem Herrn Schulzes (Gemeindevorsteher) kommt. Kürzlich probierten ein paar Bauern mit ihren „Bessern“, zum Teil auch gewichtigeren Häften das neue Verkehrsmittel. Mit geheimem Grauen vertrauten sie ihren Leib dem Zügle und ihre Seele Gott an. In „raufender“ Fahrt ging es der Station Birenbach zu. Hinter Birenbach hatte das Bähnchen eine starke Steigung zu überwinden. Mit vielem Geiz und Geßöhn suchte das Lokomotiv die gewichtige Last über den Berg zu bringen. Das war ein schweres Stück Arbeit! Langsam und immer langsamer ging es, bis daß es fast gar nicht mehr ging. Den Bauern und ihren weichezigen Gefosonnen tat das feuchende und stöhnende Lokomotivchen bitter leid. Nach etlichen aufmunternden Rippenstößen seitens der Weiber kletterten die Männer aus den Wagen und setzten die breiten Schultern an die Rückwand und Buffer des letzten Wagens. Wer keinen Platz mehr fand, schob den Vordermann dort, wo der Rücken seinen ehrlichen Namen verliert. Und siehe da, nun ging es! Als die Höhe glücklich erreicht war, kletterten alle frohgemut und schweißtriefend wieder in den Wagen. Die Lokomotive setzte sich in Galopp und hollerbipolter ging es der nächsten Station zu. Dort wartete aber der gutmütigen Zugschieber eine unangenehme Ueberraschung. Mann für Mann wurden sie aufgeschrien 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 Nachmittags zerbrochen hatte, von 7 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Es frappte mich, wie sorglos sie waren, keine Spur eines Gebankens 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 Eichhähnen auf Affichten, 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 Weltbetriebes. Es gab Genies unter diesen Arbeitern, die alles mit einem Schlage erfahnten, was zu tun war; dann waren Bedächliche, Vorsichtige; und dann waren Tagelöhner nach vorgeschriebener Pflicht. Die ganze Menschheit also war eigentlich um diese Telegraphenstange im fürstlichen Hochwald versammelt. Ich ging vorüber und verteilte Trabulos à la Kaiser Josef, nur billiger! Weshalb nicht?! Das „Prager Tagblatt“ hatte mir doch gerade für Nachdrückhonore 9 Kr. geschickt. Nachdrucken ist doch schon Egre genug. Das Geld sollte ich teilweise in Mägenatentum und Menschheitsbeglückung um die Arbeiter waren ganz verblüfft. Einer sagte: „Auf der Riedensteinstraße hat der Sturm einen halben Meter dicke Bäume abgeschlagen!“ Diese Mitteilung war eine Art von Revanche für meine Liebenswürdigkeit. „Ist es möglich?“ sagte ich freundlich erstaunt und ging befriedigt 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 jener in Deutschland wie in Österreich stark verbreiteten 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 Ueberflüssige und Schwerverständliche ausschließende Schrift über die Statistik. Wir hoffen, daß dieses Heft, das um 70 S. durch alle Parteibuchhandlungen und Parteikolporture zu beziehen ist, das Verständnis für die Statistik, an der es vielen intelligenten Arbeitern noch fehlt, in hohem Maße fördern wird.

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



## Parteinachrichten.

### 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 Donau-  
bett hinter der 1. I. Militärchiefskate (Haltestelle der Straßen-  
bahn der Linien 16 und 25 vor der Ragraner Brücke). Konzert  
der Kapelle Schopf, Vorträge des Gesangsvereines „Freie  
Lithographia“ und des Sängerkorps des Klubs der Zeitungs-  
seger Wiens, Schauturnen, Schauschwimmen, Rahnfahren und  
verschiedene andere Volksbelustigungen. Bei einbrechender  
Dunkelheit prachtvolle Illumination und großes Brillant-  
feuerwerk. Beginn 3 Uhr nachmittags. Eintrittskarten 50 S.  
Vadefarten werden an diesem Tage nur bis 12 Uhr mittags  
ausgegeben. Zu diesem Strandfest haben auch Nichtmitglieder  
 Zutritt. Der Reingewinn fließt dem Strandbadsfonds zu.  
 Karten sind zu haben: Fischers Gasthaus, XVI, Grundstein-  
 gasse 15; Theresie Kropitsch, V, Schönbrunnerstraße 85; Ezechs  
 Restauration, V, Schönbrunnerstraße 31; Filiale der  
 „Arbeiter-Zeitung“, XVII, Ladnergasse 22; Konditorei Seidl,  
 XVI, Neulerchenfelderstraße 76; am der Kasse im Arbeiter-  
 Strandbad sowie bei allen Funktionären im Margaretenbad,  
 V, Strobackgasse 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 ein-  
gelaufen, und zwar: Mannersdorf am Leithaberg 20 Kr.,  
Grubbad 20 Kr., Arbeiter-Konsumverein Leopoldsdorf 20 Kr.,  
Troppan 10 Kr., Wallachisch-Messersdorf 20 Kr., Gänserndorf  
20 Kr., Töppeles 20 Kr., F. Mayer, Hünthaus 20 Kr., Nachtrag  
J. Kopyac, Trieste 20 Kr., J. Stohl, Trieste 20 Kr.

## Sprechsaal.

### Erklärung.

Im ganzen Direktionsbezirk Villach wird das Gerücht  
falschlicherweise, daß ich derjenige sei, der den Verwendungs-  
rang in der Personalkommission beantragt habe. Ich erkläre da-  
gegen, daß ich einen solchen Antrag nie gestellt habe und auch  
nie stellen werde; denn ich war von jeher ein Gegner des Ver-  
wendungsranget und werde ein Gegner desselben bleiben.  
Ich erkläre daher den Urheber sowie die Verbreiter  
dieses Gerüchtes als Lügner.  
Leoben, am 23. August 1912.  
Josef Seife, Konditeur.

### An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mit-  
gliedern zur Kenntnis, daß wir von nun an die Nachsendung  
des „Eisenbahner“ an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen  
länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen.  
Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare  
extra nachgeschickt werden. Diese besondere Manipulation  
kostet durch die Saumseligkeit der betreffenden Mitglieder, die  
sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von  
Kronen. Es wird künftighin solchen Mitgliedern nur das letzte  
Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt.  
Damit neue Mitglieder von keiner Abrechnung zur anderen  
nicht auf ihr Nachschick warten brauchen, empfiehlt es sich, daß  
die Aufnahmeförderung der Neuaufgenommenen sofort an uns  
eingesendet werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmeförderung  
suchen 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 Ueber-  
siedlung sofort die Abrechnung an uns bekanntzugeben. Bei  
Abwesenheitsänderungen genügt die Mitteilung der Ortsgruppe,  
der Mitgliedsnummer, des Namens und der neuen Adresse.  
Bei Verziehungen oder Uebertritten von einer zur anderen Orts-  
gruppe oder Zahlstelle muß uns unter allen Umständen der  
Name, die alte Ortsgruppe und Mitgliedsnummer der neuen  
Ortsgruppe und Mitgliedsnummer sowie die genaue Adresse  
bekanntgegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grunde,  
weil sehr viel gleichnamige Genossen in unserem Mitglieder-  
stande vorkommen. Die Zeitungsreklamationen sind, wenn sie  
genau laut Vordruck und ohne jede andere Mitteilung aus-  
gefüllt werden, portofrei. Anders ausgefüllte Reklamationen  
werden von den Postanstalten als briefliche Mitteilung be-  
handelt und mit Strafpunkten belegt. Neue Reklamationen sind  
bei der Zentrale anzufordern.

### II.

### An unsere geehrten Kassiere und Evidenzführer!

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 ersuchen wir,  
um der Zentrale die Verwaltungskosten zu ersparen, arith-  
metisch (die Coupons für die S. U.) ebenfalls nach Mitglieds-  
nummern zu legen und mit einem Bindfaden zu binden. Der  
ausgefüllte Genschein sowie die vierte und mit dem Orts-  
gruppenstempel versehenen Kassabuchabschrift ist unbedingt der  
Couponendung beizulegen.

### III.

Bezüglich des Briefpostes wollen wir nur folgendes an-  
führen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die  
Couponendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zu-  
sammen nicht einmal 200 Gramm betragen, einschickt und  
wir machen sie daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief,  
1/4 Kilogramm, das heißt bis zu 250 Gramm 20 S. 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 Druckgabe versendet werden  
und wir bitten Sie, sich danach zu richten.

Die Administration.

### Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Jene Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im  
Rückstand sind, werden freundlichst aufgefordert, die  
rückstehenden Beiträge nachzusenden, da gegen die säumigen  
Mitglieder nach dem Punkt 10 des „S. U.“ Statuts vorgegangen  
wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige  
Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert  
einen Neubetritt.

### Achtung, Bahnrichter und Aushilfsbahnrichter der Süd- bahn (Tiroler Linie) und Kollegen im Staatsbahn- direktionsbezirk Innsbruck!

Sonntag den 8. September 1912 um 1/3 Uhr nach-  
mittags findet in Pödl's Gasthaus in Innsbruck, Museum-  
straße 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 Betriebsinspektors V (Tiroler Linie)!

Sonntag den 1. September 1912 findet um  
2 Uhr nachmittags in Kanalters Gasthaus in  
Franzensfeste eine Konferenz aller im Taglohn stehenden  
(auch Bremser) Südbahnbediensteten behufs Aufstellung der  
Kandidaten für den Arbeiterausschuß statt, wozu alle im  
Taglohn stehenden Südbahner höflichst eingeladen werden, zu  
erscheinen.

## Offene Anfragen.

### An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Bei der letzten Sitzung des Arbeiterausschusses wurde  
seitens der k. k. Staatsbahndirektion Villach versprochen, daß  
in Klagenfurt für die Oberbauarbeiter einheizbarer 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 k. k. Staatsbahndirektion die höfliche Anfrage,  
wann eigentlich der Bau des genannten Lokals in Angriff  
genommen wird. Die Betroffenen.

## Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:

Gartberg. Sonntag den 1. September, 9 Uhr vormittags,  
in Kogelbauers Gasthaus freie Eisenbahnerver-  
sammlung.  
Fürstfeld. Sonntag den 1. September, 2 Uhr nach-  
mittags, in Reichelbergers Gasthaus freie Eisenbahner-  
versammlung.  
Furth i. B. Sonntag den 1. September, 9 Uhr abends,  
in Böhmisch-Kubitz im Gasthaus des Herrn Martin  
Weber öffentliche Eisenbahnerversammlung.  
Oberberg. Dienstag den 3. September, 1/8 Uhr abends,  
im Vereinslokal Monatsversammlung.  
Innerschwin. Samstag den 7. September, 8 Uhr abends,  
im Gasthaus „zum goldenen Drümmen“ Monatsver-  
sammlung.  
Turnau. Sonntag den 15. September, 8 Uhr abends, im  
Vereinslokal in Ohrazenitz Monatsversammlung.  
Lins. Sonntag den 8. September, 10 Uhr vormittags, in  
Kreinöders Gasthaus in Kirchdorf.  
Schwedat. Montag den 2. September, 1/8 Uhr abends,  
in Prohls Gasthaus Monatsversammlung.  
Sigmundshergberg. Sonntag den 1. September, 1/4 Uhr  
nachmittags, im Gasthaus Waiß öffentliche Vereins-  
versammlung.  
Steir. Sonntag den 22. September, 12 Uhr mittags, im  
Gasthaus „zum Märgenteller“ öffentliche Vereins-  
versammlung.  
Parschnitz. Samstag den 7. September, 8 Uhr abends, im  
Gasthaus des Herrn Kolbe Monatsversammlung.  
Dröding. Sonntag den 15. September, 3 Uhr nachmit-  
tags, im Gasthaus des Herrn Anton Togl in Ringelsdorf  
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. A. Post. Wenn Sie am 1. Juli 1909 definitiv ge-  
worden sind und am 1. Jänner 1912 erst die 1000 Kr. er-  
reichten, so haben Sie Anspruch auf ein Jahr Kürzung aus  
dem Härteausgleich und rügen demnach in die Gehaltsstufe 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 an-  
gestellten Diener, die am 1. Jänner 1909 die 1100 Kr. noch  
nicht erreicht haben, sind in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. auf  
1100 Kr. zweijährige Vorruhestrafen. Demnach haben Sie,  
der Sie nach dem 1. Jänner 1909 angestellt wurden,  
in dieser Gehaltsstufe eine dreijährige Vorruhestrafe.  
Den anderen Teil Ihrer Frage können wir nicht beantworten,  
da die betreffende Antwort schriftlich war und wir über  
Chiffren kein Verzeichnis führen. — M. P. 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. — K. Die verlangte genaue Adresse ist: William  
Edward Hardy, Wien II, Praterstraße 46. — U. M. in S.  
Hammerbrotwerke und Dampfmühle Staret, Hanusch u. Ko.,  
Schwedat bei Wien. — F. St. in T. Ein Stempel ist nicht er-  
forderlich. Wir haben monatlich einige Hundert Eisenbindungen  
zu erledigen, bewahren im Interesse der Empfänger die Ma-  
nuscripte nicht auf und können wir uns in Ihrem Falle nicht  
mehr an den Grund der Nichtaufnahme erinnern. — Zwiittau.  
Zu Kleinlich. — Reichenfels. Anonyme Einfindungen und solche,  
die nicht den Ortsgruppenstempel tragen, können nicht auf-  
genommen werden.

Für den Inhalt der In-  
serate übernimmt die  
Redaktion und Admini-  
stration keine Ver-  
antwortung.

## Inferate

Für den Inhalt der In-  
serate übernimmt die  
Redaktion und Admini-  
stration keine Ver-  
antwortung.



# MAGGI<sup>®</sup>

## Würfel à 5 h

(fertige Rindsuppe)

### sind die besten!



## Hammerbrotwerke und Dampfmühle



Eine wirksame Waffe  
gegen den Brotwucher

## DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT

## VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druck-  
arbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu  
sehr coulanten Bedingungen  
Telephon 2364 Telephon 3545

## Nebenerwerb oder Existenz

gleichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch  
Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände. Bienenverdienst zu-  
gesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“  
an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9.



JOSEF BLAHUT  
DESCHENITZ

## Beste billigste Bezugsquelle!

## Bettfedern, Daunen

1 Kilo neue, graue, geschliffene Bettfedern  
K 2.-, bessere K 2.40, Halbweiße K 2.80, weiße  
K 4.-, bessere K 6.-, Oberstufenschleif, schnee-  
weiß K 8.-, Daunen, grau K 6.-, 7.- und  
8.-, Daunen, weiß K 10.-, Weissbaum K 12.-,  
Kaisersbaum K 14.-, von 5 Kilo an franco.

## Fertige Betten

aus dichtem roten, blauen, gelben oder weißen Mantel. 1 Zuchent circa  
180/220 cm groß, samt 2 Koppkissen, diese circa 80/60 cm groß, genügend  
gefüllt mit neuen, grauen, bauerhaften Federn, K 16.-, Halbbaunen K 20.-,  
Daunen K 24.-, Zuchent, alle K 18.-, 14.- und 16.-, Koppkissen alle K  
K 3.-, 3.50, feiner K 4.-, Zuchent, circa 180/140 cm, K 15.-, 18.- und 20.-,  
Koppkissen, circa 80/70 cm, K 4.50, 5.- und 5.50, Unterbett, circa 180/116 cm,  
K 15.-, 15.- und 18.-, Kinderbetten, Bettüberzüge, Bettlaken, Matratzen,  
Stegdecken, Flanelldecken u. s. w. billig, versendet per Nachnahme, Verpackung  
gratis, von K 10.- an franco.

## Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhm- wald).

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche,  
ausführte Preisliste gratis und franco.

Moderner Anzug . . 24, 36, 44 K  
Englischer Schiefer . . 30, 40 „  
Eleg. Ueberzieher . 20, 30, 40 „  
Steireranzug . . . 24, 30, 40 „

Anaben- und Kinderkleider überraschend billig.

Eigene Abteilung für Maßbestellungen.

Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem  
P. T. Bahnpersonal und beschäftigten Personen der Werk-  
stätten 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten ersicht-  
lichen Preisen. Illust. Kataloge und Muster gratis.

Kleiderhaus Albert Kern, Graz, Annenstr. 28.


## Parteigenossen!

Bestellt auch jeder für eure Familie ein Paket fehler-  
freier Netze, enthaltend: Prima Kanovas für Bett-  
überzüge, starken Hemdenstoff, Best für Hemden  
und Kleider, Blandruck, Blusen- und Kleiderstoffe,  
Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter  
um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr.  
per Nachnahme. Die Länge der Netze beträgt von  
4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens  
verwendet werden.


Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.  
Mit Parteigrüß  
Leopold Wietel, Handweber  
in Nachod Nr. 17, Böhmen.  
Mitglied der politischen Orts- und Parteioberleitung.



**Erste Tiroler Arbeiter-Bäckerei**  
(reguliert durch Staatsanwaltschaft mit besonderer Erlaubnis)



**ROSENBRÖT!**



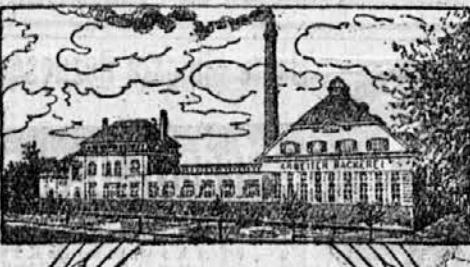
Eine wirksame Waffe gegen den Brotmucher

**Schutzmittel „OLLA“**



Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 2000 Ärzten 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. Bruner, hygien. Fabrik, 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**  
(reguliert durch Staatsanwaltschaft mit besonderer Erlaubnis)



**T**

Eine wirksame Waffe gegen den Brotmucher

**Billige Bettfedern und Daun**



1 Kilo grau geschlossene K 2.—, bessere K 2.40, halbwelke prima K 2.80, weisse K 4.—, prima daunenwelke K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.00, Daunon, grau K 6.—, 7.—, weisse prima K 10.—, Brustbaum K 12.— von 5 Kilo an franko.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18.—, Halbdauen K 20.—, Daunonfedern K 24.—, Einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kopfkissen K 3.—, 3.50, 4.—, Tuchente 200x140 cm gross K 18.—, 16.—, 14.—, 12.—, Kopfkissen 90x70 cm gross K 4.50, 6.—, 5.50, Unterdecken aus bestem Bettgarn 190x116 cm gross K 18.— und K 15.— versendet von K 10.— an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

**Max Berger in Deschenitz Nr. 294, Böhmerwald**  
Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

**Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!**



1 kg grau, gute, geschlossene K 2.—, bessere K 2.40, prima halbwelke K 2.80, weisse K 4.—, weisse, flaumige K 6.—, 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene K 4.—, 8 K 3.—, 1 kg Daunon (flaum), grau K 6.—, 7 K 5.—, weisse K 10.—, allerfeinster Brustbaum 12 K.—  
Bei Abnahme von 5 kg franko.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtfüßigem roten, blauen, weissen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 16 K.—, Halbdauen 20 K.—, Daunon 24 K.—, Einzelne Tuchente 10 K.—, 12 K.—, 14 K.—, 16 K.—, Kopfkissen 8 K.—, 8 K 60, 4 K.—, Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K.—, 14 K 70, 17 K 80, 21 K.—, Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 60, 5 K 70, 6 K 70, Unterdecken aus bestem, gestreutem Garn, 180 cm lang, 116 cm breit, 13 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**  
Reichhaltige Preisliste gratis und franko.

**Achtung, Eisenbahner!!** Viel Geld erhalten Sie beim Einkauf!

Von Verfahrern eleganteste Herrenanzüge von K 14.—, Mäntel von K 10.—, Zylinder, Westmäntel von K 8.50, Mäntel von K 4.— aufwärts.

**Großes Lager** Westmäntel, weiß oder färbig, nur K 6.—, Reithäute K 1.50, schwere Bettzeuge, Damastgarn, Bettlaken, Leinen, Chiffone, Angine, per Stück nur K 9.50, Handtücher, Tischdecken, Vorhänge K 3.—, Garantiert nur gediegene Ware, alles erkanntlich billig. Einzig in Wien nur bei

**Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.**  
Auch Kleidergeschäft, der Knaus K 3.—, Probieren und reell der Nachnahme.

**MÖBEL** Ausnahmeverkauf! Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

**Fünfhäuser Möbelniederlage**  
**M. Eisenhammer 142**  
Wien XV, Mariahilferstrasse  
(neben der Löwendrogerie Schwalbe).



Politierte Zimmereinrichtungen von 140 fr. anw., Küchen-einrichtungen von 35 fr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, Sezession von 250 fr. aufwärts, moderne Küchen, weiß oder grün, von 70 fr. anw., alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettstellen billig. Kleiner Preisvermerk für die Probierung gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Vorläufige Bestellungen streng reell wie bei persönlichem Auswahl.  
Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

**Warnung!** Um meine W. L. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummern als Preis misbraucht, um meine p. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelbe Tafel vor dem Geschäftsvorort.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenhammer“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Guter Wohlbefinden!

Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen 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 höchste Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Hochachtungsvoll  
Johann Gaisch, Konditor.

**Wilhelm Beck & Söhne**  
k. u. k. Hoflieferanten

**Wien VI, Hirschengasse 25**

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten

Preisliste gratis und franko

**Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)**

**Warum taufen Sie ohne Anzahlung**  
eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?



**Weil** keine Fracht, Zoll, Versicherung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlt, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube österreichisches Fabrikat ist, den Handelswegen sparen.

**Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Klaffenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gelten gegründet wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

**Weil** ich an solch gute Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefe und 20 Monate Kredit gewähre.

Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.  
Kein Cassenladen.  
Katalog gratis.  
Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs  
Geop. S. Rimpf, 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 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Küche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telefon 1253.

**Wertheim-Nähmaschinen**  
30 Tage zur Probe!



Verkauf nach allen Orten der Monarchie.

Wertheim-Elektro K 85.—, Wertheim-Schwingstich, Wertheim-Zentral-Bohnen.

Bekannt als vorzügliche Maschinen für Haushalt und Gewerbe. Jede Maschine, die sich in der Probezeit nicht auszeichnet, bewahrt, nehmen wir anstandslos auf unsere Kosten zurück. Viele tausend an Beamte, Lehrer, Köche und Privatpersonen gelieferte Maschinen können überall bestätigt werden. Verlangen Sie neueste Preisliste Nr. 132.

Auf Wunsch bequeme Teilzahlung.

**.. Nähmaschinen-Verkaufhaus Strauß ..**  
Wien VII, Siebensterngasse 13.

**Echte Zwetschen**  
große schöne Ware, per Kilo 24 S., bei 50 Kilo 20 S., verladen per Nachnahme (Post oder Bahn) Rudolf Klein, Zöbing am Raab, N. O. Unter 10 Kilo per Korb kann ich nicht abgeben. Diejenigen, die das Recht auf Regiefrachtbrief haben, wollen dieses in der Bestellung vermerken.

**Bleistifte**  
Berühmte Badweiser, beziehen Sie direkt um 50 Prozent billiger. Feine Fintestifte 80 S., feine Federstifte 40 S., feine Harzstifte 90 S., gewöhnliche Bleistifte 15 S., per Duzend: Federhalter 144 Stück K 1.50, Mäntel von 2, 6 und 10 Kr. Nachn. oder Voreinsendung an Adolf Weber, Badweiss, Böhmen.

**Dankagung.**  
Der schmerzliche Verlust unseres Gatten, Vaters u., des Herrn Anton Zellbauer, Konditor, Zugführer, hat uns viele Beweise aufrichtiger Teilnahme gebracht, für die wir allen aufrichtig danken. Für die zahlreiche Teilnahme am Beichenbegängnis sei allen, besonders der Ortsgruppe des Allgemeinen Reichstages und Gewerkschaftsvereines, den Herren Beamten der Station sowie den anwesenden Kollegen, dem Eisenbahner- und Arbeiterverein, Würdigen und den Bruderkollegen für die Kranzspende herzlich dankt.  
Wrazsluchlag, im August 1912.  
Familie Zellbauer.

**!500 Kronen!**  
zahle ich Ihnen, wenn meine Mutter verstorben, „Mistab“ Ihre Kühnheits, Augen, Wachen, Vornehm in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

**Kemény, Kaschau**  
I. Postfach 12/115, Ungarn

**Bekanntmachung!**  
Von Heeres- und Anstalts-lieferungen überzählige

**Leintücher**

ohne Naht, aus der bekannt guten weissegarn. Flachseleinwand, schön und unwürstlich, sind unterm Preis zu haben.

6 Stück 150/200 cm K 14.40  
6 „ 150/225 cm „ 17.20

Versand per Nachnahme, wenn nicht passend, wird zurückgenommen.

**Leinenfabriken Jos. Kraus**  
Nachod VII. (Böhm.)

Musterkollektion jeder Art der seit 45 Jahren bestbewährten Webwaren für Haushalt und Ausstattung kostenlos.

**Ehrenerklärung.**  
Ich Josef Engelmann erkläre hiermit, daß ich der Ehre der Funktionäre der Ortsgruppe Stöckerau des Reichsbundes deutscher Eisenbahner-Lehrerreichs in feiner Weise nahegetreten wollte und daß ich keinen Grund habe, dieselben irgendeiner Ehrenrüge oder auch nur inoffiziellen Handlungswiese zu zeihen. Meine Äußerungen bezogen sich auf Informationen, die ich nur mehr als unrichtig herausgegeben habe. Ich bebaure, daß ich über die Funktionäre Äußerungen gemacht habe, durch welche sich diese verletzt fühlen konnten.

**Goldgrube**  
Selbständige Existenz findet freibewerber Herr oder Dame als

**Filialeleiter**

einer Verkaufsstelle. Verdienst 6000 bis 8000 Kr. jährlich. Streng reelle Sache, während für jedermann, gleichviel ob Stadt oder Land wohnhaft. Laden nicht erforderlich. Auch ohne Aufgabe des Berufes als Nebenerwerb zu betreiben. Anfragen unter Angabe des Lebenslaufes unter „Filialeleiter“ S. 22 „a. b. Annoncen-Expedition „Prospanda“, Wien XIII/8.

**20 Kronen per Tag**  
leicht zu verdienen durch den Vertrieb leicht ablieferbarer Pat. Neuheiten. Sowohl als Hauptberuf als auch als Nebenberuf. Schreiben Sie sofort eine Karte an Georg Köbberger, Wien, VII. Bezirk, Postamt 63.

**1912er Junggeflügel**  
Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 St. grosse, fette Brathühner K 20.—, 12 St. grosse, fette Hensententen K 21.50, 6 St. grosse, fette Hensengänse K 22.50 per Nachnahme liefert.

**S. MANDEL, Skalat 300 (Oest.).**

**Gelegenheitskauf**  
Garantiert echter

**Hirschbart**  
Riesen-Prachtexemplar



dunkles Haar, buschig, mit sehr schönem Reitz, 20 cm lang, samt Altschneidhülse m. Hirschbart, verschiebbar mit Ring, Schraube zusammen nur K 6.—, Solitene Gelegenheit!

Versendet per Nachnahme Gernsbartbinder

Fenchel, Wien IX, Altmutterg. 3-14.

**Brünner Stoffe**  
für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen 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 geschneitten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

**Ihre Gesundheit,** erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig, Ihr Schlaf gesund, Ihr allgemeines Wohlbefinden stellt sich wieder ein, wenn Sie den echten Feller's Fluid m. d. M. „Elafluid“ benützen. Probeprodukt 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Elaplay Nr. 191 (Kroatien).

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