



Telephon Nr. 2325.

Der

Checkkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88

Ganzjährlich 5.76

Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—, für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 15

Wien, den 20. Mai 1913.

21. Jahrg.

Staatsbahnmoral.

Die Verschlechterungsmaßnahmen der Staatsbahnverwaltung.

Nach der glorreichen Gründerperiode, in der der alte Ofenheim mit treuherziger Offenheit verkündete, daß man mit Sittensprüchlein keine Eisenbahnen baut, ist jetzt eine andere Zeit über unsere Staatsbahnverwaltung gekommen, in der sich die skrupellose Moral von damals zu der Erkenntnis erweiterte, daß man mit Sittensprüchlein auch keine Eisenbahnen verwaltet und saniert. Und in der Tat, mit Sittensprüchlein hat sich unsere Eisenbahnverwaltung nie abgegeben. Bei dem Bau der Eisenbahnen stand die kapitalistische Gewissenlosigkeit Gevatter, und ihr Walten, das den Steuerträgern seither viele Millionen kostete, wurde während der ganzen unrühmlichen Verstaatlichungsperiode höchstens gemildert durch jenen Grad bürokratischen Unverständes, der in diesem Land nötig ist, um auf der Rangstufenleiter der staatlichen Verwaltung emporzukommen.

Und so ist das, was jetzt auf den österreichischen Staatsbahnen geschieht, eigentlich nur die Fortsetzung einer alten Tradition, die freilich um so schmerzlicher empfunden wird, weil die Wirkungen des Personal direkt und unmittelbar verspürt. Seit Jahren vernahm man in der Oeffentlichkeit von den großen Sanierungsplänen, mit denen angeblich die Regierung die finanzielle Lage unserer Staatsbahnen ordnen wollte, und die Mitglieder der diversen Studienkommissionen, die über eine bessere ökonomische Betriebsführung nachdenken sollten, mögen über dem gedankenschweren Hinbrüten manches Paar Hosen durchgeweht haben, bis der große Plan fertig war, mit dem jetzt auf Kosten des Personals hereingebracht werden soll, was durch jahrelange Unfähigkeit und Schlampe in der staatlichen Verwaltung vertan und verschleudert wurde. Denn von einem anderen Reformplan, mit welchem der Drache Defizit besiegt werden soll, merkt man bis jetzt nichts, als lediglich von einer systematisch betriebenen Verschlechterung in den Arbeits- und Entlohnungsverhältnissen der Arbeiter und der Bediensteten, die offenbar deshalb, weil wir in der Ära der staatlichen Sozialpolitik leben, das Karnikel sein sollen, an welchem die Kunst der bürokratischen Staatsbahnverwaltung aufs neue erprobt werden soll.

Wie das Rezept beschaffen ist, nach welchem unsere Staatsbahnverwaltung vorgeht, das haben wir bereits ausführlich an jenen Verschlechterungen nachgewiesen, mit denen man bei den Vermisten im Staatsbahnbetrieb, bei den Arbeitern, den Anfang gemacht hat. Daß seinerzeit der Eisenbahnminister selbst sich zu dem Bekenntnis emporzuschwingen mußte, daß die Lage der Lohnarbeiter einer Aufbesserung bedürfe, ist wohl der stärkste Beweis dafür, wie dringend in dieser Zeit der furchtbaren Teuerung gerade hier eine Hilfe war, die diesen Vermisten unter den Armen in Wirklichkeit auch durch die Zuwendung von 10-1 Millionen gebracht werden sollte, welcher Betrag bekanntlich für die Arbeiter in Aussicht genommen war. Und was hat man in Wirklichkeit getan? Man hat in einer Reihe von Direktionsbezirken durch die Einführung der dreijährigen Vorrückungsfristen die Lohnvorrückungen gegen früher verschlechtert, und durch eine Zulagenwirtschaft das Lohn Einkommen verkürzt, und man hat weiter die Arbeitszeiten bei den Oberbauarbeitern während der Wintermonate verlängert, und man scheute sich auch weiterhin nicht, dieselben Verschlechterungen in Bezug auf die Stabilisierung eintreten zu lassen. Man hat also, wenn man die Wirkungen der Maßnahmen für die Arbeiter in ihrer Totalität betrachtet, einfach die Lage der Arbeiter verschlechtert, und zwar so, daß sich daraus notwendigerweise Ersparungen für den Staatsbahnbetrieb ziffermäßig nachweisen lassen, was gewiß für den Geist bezeichnend ist, der in dieser ganz besonderen Art

staatlicher Sozialpolitik steckt. Es ist von den sozialdemokratischen Abgeordneten mit Recht von der Regierung darüber Ausschluß verlangt worden, wie die 10-1 Millionen für die Arbeiter aufgeteilt wurden, aber bis heute ist die Regierung die Antwort dem Parlament und der Oeffentlichkeit schuldig. Und dieses Schweigen in einer so wichtigen Frage zeigt wohl deutlich, daß man begründete Ursache hat, die verlangte Aufklärung vorzuenthalten, und daß man mit dem Zweifel vollauf im Recht ist, dem man darüber hegt, ob die beschlossenen 10-1 Millionen ihrem Zwecke überhaupt zugeführt wurden.

Im übrigen zeigt freilich die ganze Art, wie heute die Regierung bei den staatlichen Eisenbahnen Personalpolitik betreibt, nur zu deutlich, daß die Methode, auf Kosten des ganzen Personals die Staatsbahnen zu sanieren, wohl vorbereitetes System ist. Wir haben kürzlich die Normen mitgeteilt, unter denen zum Beispiel für den Magazins- und Verschubdienst Ersparnisprämien eingeführt werden sollen. Auch darin zeigt sich mit aller Schärfe, wie die staatliche Sozialpolitik beschaffen ist. Man will im Magazins- und Verschubdienst durch den Anreiz, der in jedem Prämienystem steckt, die Leistungsfähigkeit und damit den ökonomischen Nutzungseffekt steigern. Von dem höheren Ertrag, der sich daraus über den früheren normalen Gewinn hinaus berechnen läßt, gibt man einen Teil dem beteiligten Personal in Form der sogenannten Ersparnisprämie, während gleichzeitig an dem Mehrertrag auch die Staatsbahnverwaltung partizipiert. Genau beisehen, handelt es sich also um eine Leistungsprämie, die mit einer Art Gewinnbeteiligung kombiniert erscheint. Die Sache sieht natürlich sehr harmlos aus, und die Staatsbahnverwaltung wird natürlich bei der nächsten Gelegenheit nicht ermangeln, darauf hinzuweisen, daß es sich sogar um ein ethisches Prinzip handelt, wenn man den höheren Fleiß auch entsprechend „belohnt“.

Aber zur richtigen Beleuchtung der k. k. Staatsbahnmoral muß wohl heute schon die Frage gestellt werden, wie eigentlich die Staatsbahnverwaltung dazu kommt, einen Teil des auf solche Weise nur durch höhere Kräfteanspannung des Personals zustande gebrachten Mehrwerts für sich zu behalten? Gerade der Umstand, daß es sich hierbei um einen über den früheren normalen Unternehmerr Gewinn hinausreichenden Mehrertrag handelt, zeigt eben mit aller Deutlichkeit das ganze Wesen der kapitalistischen Mehrwerthäufung auf. Erwägt man weiterhin noch, daß dabei durch eine höhere Leistungsfähigkeit bei der Verschubmanipulation auch eine bessere Ausnutzung des Wagenparks zustande gebracht wird, so liegt es auf der Hand, daß sich der faktische Mehrertrag der Bahnverwaltung noch über die Quote erhöhen würde, der ihr aus dem Anteil an der Leistungsprämie zugute kommt.

Daß freilich diese geplante höhere Ausnutzung der Arbeitskraft gerade im Verschubdienst eine geradezu unabhsehbare Gefahrenquelle in sich schließt, das wird bei diesem allerneuesten Schwindel wohlweislich verschwiegen. Wie das Prämienystem durch die damit bewirkte und teilweise bis zur völligen Erschlaffung führende Kräfteanspannung der Arbeiter in anderen Industriezweigen die Unfallziffer beeinflusst, das ist in der sozialpolitischen Literatur genügend aufgezeigt worden, und wir werden noch ein anderesmal Gelegenheit haben, über dieses spezielle Kapitel zu reden. Daß diese Gefahr aber gerade beim Eisenbahnverkehr auf der Hand liegt, ist so klar, daß das, was man im Verschubdienst vor hat, geradezu als Frivolität bezeichnet werden muß, die um so drastischer erkennbar wird, wenn man weiß, wie man heute vor keinem Mittel zurückschaut, um sich der Unfallrentner auf bequeme Art zu entledigen. Aber der Anreiz, durch ein raffiniertes System noch einen Extraprofit für sich herauszuschlagen, wirkt offenbar

auf den Staat so stark, daß er auch nicht vor der Vermehrung der Unfallrentner zurückschreckt, deren Rechte er später, weil er sie als eine Belastung empfindet, in der moralwidrigsten Weise beschneidet.

Man wird also nach all dem zugeben, daß die österreichische Staatsbahnmoral von einer ganz besonderen Beschaffenheit ist. Sie setzt sich über jedwedes sittliche Bedenken hinweg, und von keinen Skrupeln und Zweifeln wird sie geplagt, wenn es gilt, einen höheren Profit aus den Knochen des niederen Personals herauszuschlagen. Sie weiß sich von allen sentimentalen Gefühlregungen und von jeden abstrakten Rechtheitsbegriffen frei zu halten, und kennt nur die Umwertung der Menschenkraft in die toten Ziffern der Bilanz. Das ist der Kapitalismus, raffigierig und raublustig, der da vorbildlich vom Staat dem privaten Ausbeuter gezeigt wird. Er kann sich sehen lassen!

Die Moral des Kapitalismus.

Es kann bekanntlich nichts Moralischeres geben, als es der Kapitalismus nach den Versicherungen seiner intereffizierten oder gebundenen Lobredner ist. In allen Tagen, in allen Fällen des geschäftlichen und sozialen Lebens beweist er dies. Er ist ein Muster der Loyalität, ein Muster der Vertragstreue nicht minder; er hat sich für die Behandlung der Arbeiterklasse die fittlichsten Grundsätze zurechtgelegt, an denen nur der Reib oder die Böswilligkeit der Gewerkschaftsorganisationen und der Sozialdemokratie zu nörgeln vermögen und wagen.

Die Arbeiterklasse hat sich noch nie, seit sie zum Klassenbewußtsein, zum Bewußtsein ihrer selbst gekommen ist, durch diese Lobhudeleien irremachen lassen. Pfaff, Professor, Anwalt, Künstler, Arzt, Dirne, alle und alles hat sich der Kapitalismus unterjocht, und seine Moral hat er ihnen allen, der ganzen kapitalistischen Gesellschaft aufgedrängt. So ist es geschehen, daß ihnen moralisch, sittlich vorkommt, was die Arbeiterklasse, der einzigen, der die kapitalistische Moral nichts antun konnte, verwerflich, elend vorkommt. Denn nur die Arbeiterklasse hat sich von der kapitalistischen Moral freizuhalten gewußt, hat sich ihre eigenen Ideale geschaffen, hat Recht und Rechtfertigung, Ehrlichkeit und Offenheit zu den Grundpfeilern und Ecksteinen ihrer Moral gemacht, deren hervorragendste Eigenschaften die Solidarität, die Wahrheithaftigkeit und der Ernst sind.

In den letzten Tagen haben wir nun eine ungemein ergötzliche Episode erlebt, bei der die ganze Verlogenheit und Verkommenheit der sogenannten Moral des Kapitalismus aufgedeckt wurde. Es wurde dabei eigentlich nichts Neues bekannt, nichts, was die Arbeiterklasse nicht schon seit je gewußt hätte. Es waren das vielmehr nur Beweise, allerdings durchschlagende Beweise für die ganzen alten Erfahrungen. Es war nur eine neuerliche Bestätigung, daß der Kapitalismus eine, sagen wir, ganz eigene Moral hat, die bestimmt und zusammengefaßt wird aus Rücksicht auf den Profit. Doch das ist der Arbeiterklasse alles nur zu gut bekannt, als daß es irgendwie besondere Aufmerksamkeit wecken könnte. Das Beharren auf der Moral der Profitgier, auf dem heiligsten Glaubensbekenntnis der kapitalistischen Klassen, auf dem „Geschäft ist Geschäft“, fällt nicht mehr auf. Auffallend wäre, wenn die Bourgeoisie anders dächte und handelte. Je höher die Prozente, desto geringer die Rücksichtnahme auf die allgemeine Moral. Mit der Kraft eines Naturgesetzes geradezu strebt das Kapital nach höchstem Profit und weiß alle Hindernisse, alle Bedenken aus dem Wege zu schaffen. Menschlichkeit, Nächstenliebe, Vaterlandsliebe, und wie alle die schönen, älteren Worte heißen mögen, mit denen man die Proleten zu betören versucht, sie alle schwinden in ihr Nichts, sowie der Profit bedroht erscheint.

So hat es sich auch jetzt abgespielt. In der deutschen Rüstungsindustrie ist ein gewaltiger Skandal aufgedeckt worden, in der Industrie des aufs höchste entwickelten, nämlich des modernen Nationalismus. Aufgedeckt von einem internationalen Sozialdemokraten. Das war eben das für die Kapitalisten Schmerzlichste. Seit einigen Jahren mußte eingeständenermaßen der Kriegsminister in Deutschland von dem Skandal, daß eine der größten und zugleich die nationalste Firma, Krupp, in Berlin eigens dafür Angestellte hat und gut zahlt, daß

sie ihr von untergeordneten Beamten des Ministeriums Geheimnisse für Geld und gute Worte erwerben, damit die Firma leichter die Konkurrenz aus dem Felde schlagen kann. Er tat aber nichts zur Vereinerung dieser Sache, anscheinend hielt auch er für eine zulässige Methode, des kapitalistischen Lebens: Geschäft ist Geschäft. So mußten denn patriotische und nationale Herzen den entsetzlichen Schmerz erleben, daß ein Sozialdemokrat, daß Genosse Liebknecht im deutschen Reichstag das Strafgericht gegen die kapitalistische Methode einleitete, ohne daß ihm auch nur ein einziger Patriot hätte widersprechen können.

Daß die Enthüllungen über den wahren Charakter des Nationalismus und der ganzen kapitalistischen Moral gerade bei der Rüstungsindustrie ihren Anfang genommen haben, ist kein Zufall. Diese Industrie gehört augenblicklich zu den hervorragendsten Betätigungen des Kapitalismus. Das Morden ist eben ein sehr einträgliches Geschäft. Wir leben in kriegsschwangeren Zeiten. Das ist auch ein Werk des Kapitalismus, der auf diesem Gebiete sehr halb sein Interesse wahrgenommen hat und es nunmehr sehr fleißig pflegt. Vor kurzer Zeit ist die sozialdemokratische Literatur um ein glänzendes Werk aus der Feder der Genossin Luxemburg bereichert worden. Es ist dies eine ökonomische Erklärung des Imperialismus als Erscheinung in der Akkumulation (Anhäufung, Ansammlung) des Kapitals. Und in diesen trefflichen Büche lesen wir einen besonders heute beachtenswerten Abschnitt über den Militarismus als Gebiet der Kapitalakkumulation, als Quelle der kapitalistischen Bereicherung. In der Geschichte, heißt es darin, des Kapitals übt der Militarismus eine ganz bestimmte Funktion aus. Er begleitet die Schritte der Akkumulation in allen ihren geschichtlichen Phasen. Er spielt die entscheidende Rolle bei der Eroberung der Neuen Welt und der Gewürzländer Indiens, später bei der Eroberung der modernen Kolonien, Zerstörung der sozialen Verbände der primitiven Gesellschaften und Anziehung ihrer Produktionsmittel, bei der Erzwingung des Warenhandels in Ländern, deren soziale Struktur der Warenwirtschaft hinderlich ist, bei der gewaltigen Proletarisierung der Eingeborenen und der Erzwingung der Lohnarbeit in den Kolonien, bei der Bildung und Ausdehnung von Interessensphären des europäischen Kapitals in außereuropäischen Gebieten, endlich als Mittel des Konkurrenzkampfes der kapitalistischen Länder untereinander um Gebiete nichtkapitalistischer Kultur. Dazu kommt noch eine andere wichtige Funktion. Der Militarismus erscheint auch rein ökonomisch für das Kapital als ein Mittel ersten Ranges zur Realisierung des Mehrwertes, das heißt als ein Gebiet der Akkumulation (Bereicherung).

Nun dient ja bekanntlich die Rüstungsindustrie der Vaterlandsverteidigung und der Kriegsführung überhaupt, ist also eine höchst „nationale“ Betätigung. Dies trifft in einem solchen Grade zu, daß man nunmehr fast allgemein die Begriffe national und kapitalistisch verwechselt. Früher hat also der Kapitalismus im Militarismus einen Bundesgenossen gesehen, dessen Hilfe ihm sehr wertvoll war. Heute gebraucht er ihn als Sklaven, der dazu bestimmt ist, dem Kapitalismus Profite zu verschaffen. Der Militarismus, der den Kapitalismus groß machen half, ist nunmehr dem Kapitalismus selbst ein Ausbeutungsobjekt geworden. Und die Profite des Kapitalismus aus dem Militarismus sind wahrlich nicht klein. Man braucht sich nur die heurigen Dividenden der Rüstungsindustrieunternehmen anzusehen. Wo der Kapitalismus sich noch nicht unverhüllt und allein vortraut, da schiebt er nun den zweiten treuen Diener, den Nationalismus. Bis jetzt wenigstens hat sich der Kapitalismus gehütet, seine Schande blank herumlaufen zu lassen. Und nun hat Liebknecht ihm die letzte Hülle weggenommen. Er

hat aufgezeigt, wie tiefgehend die Enttäuschung der nationalen Presse über die vaterlandsfeindliche Arbeiterchaft ist, die kein Verständnis für die Rüstungen aufbringen kann. Liebknecht hat die Öffentlichkeit aufgeklärt, wie es da zugeht. Eine der größten deutschen Rüstungsfabriken läßt in der französischen Presse einen Separatartikel los mit unwahren Berichten über angebliche französische Rüstungen. Dieser Artikel wird pünktlich — bestellte Arbeit muß pünktlich sein — in den deutschen Blättern wiedergegeben, natürlich als Aufmunterung zur wirklichen Nachahmung der unwahren französischen Rüstungen! Und dann gibt es einen offiziellen Aufschwung des Patriotismus, und die Waffenfabriken können ihre Dividenden erhöhen. Zum erstenmal ist es jetzt dem Genossen Liebknecht gelungen, die Methode aufzudecken. Jetzt sieht die ganze Welt, daß kapitalistische Moral es zuläßt, den Frieden und Wohlstand der Völker, auch des eigenen, ohne weiteres zu gefährden, damit man größeren Profit einheimen kann.

Und siehe da, kaum hat der internationale Sozialdemokrat seinem Volke — und wie ein englisches Blatt sagte — der Demokratie in Deutschland, Frankreich und England ein Dokument in die Hand gegeben, das allen den Weg der Rettung zeigt, kamen ähnliche Enthüllungen aus Frankreich, aus England, aus Italien. Da kann nicht mehr von einer zufälligen Schlechtigkeit gesprochen werden, sondern das liegt im Wesen des Kapitalismus, das ist die Moral des patriotischen Kapitalismus.

Aber noch schärfer als in dieser wunderbar moralischen Art, sich Aufträge zu verschaffen, zeigt sich die abgrundlose Skrupellosigkeit der Rüstungsindustrie — wir wiederholen, der angeblich patriotischsten, nationalsten — in ihrer Zusammensetzung und in ihrer Tätigkeit. Die Rüstungsindustrie, sagte Liebknecht mit Recht, ist international. Jawohl, das ist sie. Sie liefert dem eigenen Vaterland, natürlich für entsprechenden Preis, die Waffen zur Verteidigung. Wir haben ja jetzt gerade erfahren, daß sogar Versuche unternommen werden, ein internationales Kartell der großen englischen, deutschen, französischen und österreichischen Waffenfabriken zu schaffen, das die Lieferungen für die verschiedenen Nationen nach einem bestimmten Plan unter seine Mitglieder verteilen sollte. Und auch jetzt sehen wir, daß diese nationalen Fabriken mit Freude — natürlich zum entsprechenden Preise, böse Zungen behaupten, sogar billiger als dem eigenen Vaterland — auch dem Feinde Waffen liefern, mit denen das eigene Vaterland bekämpft wird. Wir haben in Oesterreich doch erst vor einigen Wochen gehört, daß die Skoda-Werke in Rußland eine Fabrik errichten; das ist doch ein kleiner Beweis für die Nichtigkeit der eben gesagten Meinung.

Und noch viel interessanter ist die Zusammensetzung der Gesellschaften, denen die Rüstungsfabriken gehören. In der deutschen Dillinger Gütte wird zum Beispiel noch bei der Generalversammlung der Aktionäre französisch gesprochen. Man bedenke: eine deutsche Rüstungsfabrik mit französischer Geschäftssprache! Das ist doch wahrlich ein Todesstoß für die Lüge vom Patriotismus und Nationalismus des Kapitalismus! Da wurde uns wieder einmal die Moral der kapitalistischen Gesellschaft aufgezeigt. Diese so angefaulte Moral ist ein untrügliches Zeichen des notwendigen Unterganges dieser Gesellschaftsordnung. Und an uns ist es, diese Tatsachen, welche die Moral des Kapitalismus so klar erkennen lassen, der Arbeiterschaft immer wieder darzulegen, um ihr zu zeigen, daß der Kampf gegen den Kapitalismus auch ein Kampf um die sittliche Gesundheit der Menschheit ist.

Von den österreichischen Lokalbahnen.

Geplante und bereits in Durchführung begriffene Verschlechterungen bei den im Staatsbetrieb befindlichen Lokalbahnen.

Vor uns liegt die Beilage A zum Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 4517 ex 1913, welche die Zusammenstellung der in der Sitzung vom 4. November 1911 von den Vertretern der Lokalbahnen vorgebrachten Mängel und Wünsche betreffs Verbilligung des Lokalbahnbetriebes enthält.

Uns dieser Beilage geht klar hervor, wie in nächster Zeit bei den im Staatsbetrieb befindlichen Lokalbahnen zum Schaden des dort beschäftigten Personals gespart werden wird. Ein Teil der im folgenden besprochenen Maßnahmen wird bereits derzeit zur Durchführung gebracht. Das Gesamtpersonal der Lokalbahnen hat daher mit tiefeingreifenden Verschlechterungen seiner Rechte und Bezüge zu rechnen.

Es liegt uns natürlich fern, zu behaupten, daß Ersparungen nicht notwendig oder daß sie nicht gemacht werden sollen. Wir sind im Gegenteil sehr dafür, daß gespart wird und wir behaupten, daß bei den im Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen viele Millionen von Kronen alljährlich zu ersparen sind. Wir wollen also feststellen, daß wir nicht gegen Ersparnisse sind, sondern nur gegen die Art und Weise, wie und wo von seiten der Staatsbahnverwaltung gespart wird.

Die folgend angeführten Sparmethoden bedeuten vor allem für einen großen Teil des Personals eine rechtswidrige Wegnahme erworbener und gemährleisteter Rechte. Sie beinhalten ferner die Nichtinhaltung gegebener Zusagen und Zusicherungen. Sie bilden eine große Gefahr für die körperliche Sicherheit des Dienst auf den Lokalbahnen versiehenden Personals. Sie bedingen weiter einen bedeutenden Ausfall an Lohn und Verdienst, kurz, alle diese Maßnahmen sind, wenn sie zur Gänze durchgeführt werden, schwere Schädigungen der Interessen des Personals und der Staatsbahnverwaltung.

Folgende Verschlechterungen sollen durchgeführt werden:

1. Die Anstellung von Bahnrichtern soll nicht mehr stattfinden, an ihrer Stelle sollen Vorarbeiter im Tagelohn zur Verwendung gelangen.
2. Die Bestellung von Streckenwächtern soll unterbleiben; an ihrer Stelle sollen dem Arbeiterstand angehörige Streckenbegehler verwendet werden, deren Zahl durch Zuweisung längerer Strecken zu vermindern ist.
3. Der Normalstand der Bahnerhaltungsarbeiter soll für das ganze Jahr auf den in der Winterperiode erforderlichen Bedarf eingeschränkt werden.
- Für die Durchführung aller größeren Erhaltungsarbeiten sollen Aushilfsarbeiter aufgenommen werden; diese Erhaltungsarbeiten sollen in jener Zeitperiode durchgeführt werden, in welcher die Beschaffung der Arbeitskraft zu billigen Bedingungen möglich ist.
4. An Stelle der Stationsmeister sollen Stationsaufseher und Wächterkassiere als Stationsleiter etc. verwendet werden.
5. An Stelle der Kondukteure sollen Bremser (Arbeiter im Fahrdienst) eingestellt werden.
6. Unterbeamte (Oberkondukteure) sollen auf Lokalbahnen überhaupt nicht mehr in Verwendung genommen werden.

Feuilleton.

Regenwetter.

Von Ferdinand Vernt

(Nachdruck verboten.)

In einem der kleinen Häuser vor der Stadt saß Thomas Sauerbreh, ein alter Junggeselle, am Fenster und starrte in den grauen Tag hinaus.

Es regnete unaufhörlich, es regnete seit Tagen, seit Wochen.

Und jeden Abend, wenn Thomas Sauerbreh in sein Bett kroch, dachte er: Morgen wird es schön Wetter geben, denn nur hat es allgenug geregnet. Aber wenn er am nächsten Morgen die Augen aufschlug und sein zahles Haupt ein wenig aus dem Polster hob, um gegen das noch nachgraue Fenster hinauszulauschen, dann hörte er, wie es draußen unter der Dachtraufe plätscherte. Und sobald es leichter ward, sah er, daß silberne Perlen an den Scheiben hingen, genau wie gestern und vorgestern und wer weiß vor wie langer Zeit. Und wenn er seine mageren Beine aus dem Bette schob, dann spürte er, wie ihm die Kälte daran heraufstach bis zum Bauche, und es fröstelte ihn genau wie gestern und vorgestern und wer weiß vor wie langer Zeit. Es war im Hochsommer, aber Thomas hatte längst vergessen, an welchem Tage es zu regnen angefangen.

Zuletzt fiel das Grau der Regentage so schwer auf seine Seele, daß es ihm die fixe Idee beibrachte: es hätte immer geregnet, während seines ganzen Lebens, in einem fort. So ein Schwachkopf war er.

Jetzt saß er am Fenster, in sich zusammengesunken, mit gekrümmtem Leibe, und schaute aus runden, lauschenden Augen hinaus in die Landschaft. Wie verwachsen sah das alles aus! Die abgemähten Wiesen vor dem Hause, darauf das Heu in runde Haufen zusammengeschichtet lag, zeigten ein fauliges Rotgrau; der Weg, der sich durchs Wiesenland bog, war ein einziges bewegliches Band grausilberner Wellen, soviel Wasser stand darauf, und die sonst blütenweißen Firrseiten der Arbeiterhäuschen am Begrab sah aus wie nasse, schmutzige Wäsche, so durchfeuchtet waren sie. Trostlos und blind schauten die Fenster aus diesen Häusern, stumpf und kaltgrau wölbte sich der Himmel über sie. Die grünen Wipfel der Bäume aber, die über die blauen Schieferdächer emporstauten, bogen sich im wütenden Wind, der brummend an Thomas Sauerbreh's Stuhllein vorüberfuhr. Und so sah der alte Junggeselle jeden Neben Tag das eintönige Bild. Sonst war Spaziergehen seine einzige Arbeit — er konnte sich leisten, er lebte von seinen Renten — nun war es das Zumfensterhinausschauen.

Anfangs belustigte es ihn etwas. Er beobachtete die Fußgänger, die in die Stadt mußten oder aus der Stadt kamen, wie sie über den glitschigen Weg mehr sprangen als gingen, den zahlreichen Pfützen ausweichend, wobei ihre aufgespannten Schirme gleich geblähten Schiffsegeln vom Winde hin- und hergetrieben wurden. Am meisten Freude machten ihm die Kinder, die an seinem Fenster vorbei in die Schule mußten. Da wichen nur wenige den Pfützen aus, denn sie gingen fast alle barfuß, trotz der Kälte, und jenen, die Schuhe anhatten, schien es gerade ein Hauptvergnügen, in dem tiefsten Straßentrot zu waten. Ging der Wind sehr stark, so war es ein hastiges Krappeln und Trappeln unter großen Regendächern, unter denen die kleinen Menschen bis zur Hälfte verschwanden. Manchmal leistete sich der Wind den Scherz, das Dach eines Schirmes nach aufwärts zu biegen, und dann hielt sich Thomas Sauerbreh die Seiten und knurrte in sich hinein, denn ordentlich zu lachen vermochte er nicht. Er sah, wie ein Dutzend Hände über den bedrohten Regenschützer herfielen, um ihn in die herkömmliche Form zu bringen, was nicht selten mißlang. Dann stolzierte wohl so ein kleiner Knirps mit der Tulpe einher, dem Kopf hochgerichtet, weil er sich als Mittelpunkt eines allgemeinen, heiteren Interesses sah.

Neben den Kindern waren auch die Frauen ein Gegenstand von Thomas Sauerbreh's stumm- und regentätiger Unterhaltung. Denn was auch immer von diesen ihm seltsamen Geschöpfen an schönen Tagen in langen Kleidern züchtig und ehrbar an seinem Fenster vorbeizuging, das verlor in Sturm und Regen alle festen Grundzüge und zeigte Sachen — Sachen, wie sie Thomas Sauerbreh nur selten in seinem armen, ereignislosen Leben zu sehen bekam. Er sammelte sogar tiefgründige Erfahrungen einer bestimmten Art und stellte unumstößlich fest, daß sich Charakter und Bornehmtheit des weiblichen Geschlechts am sichersten in dem Auspräge, was es an den Weinen trage. Was sein und ehrbar war, trug gebrochene Farben: Strümpfe in Grau, Braun und Schwarz. Was auf den Häubchen der Männer rechnete, trug aufregendes Lila, oder auch die Farbe sündigen Fleisches. Wer nicht mit Schänen wucherte, zeigte seine Gleichgültigkeit wahllos in allen möglichen und unmöglichen Tönen. Bäuerinnen trugen am liebsten grobgestricktes Zeug aus flammendroter Wolle und was aller Würde und Bornehmheit höhnachte, wie Milchfrauen und Höferinnen, das hatte die Weine nackt in derben und schliefgetretenen Schuhen steden. Nicht selten peitschte der Sturm die Kleider hoch, dann erhaschte der Lauerblick des Alten wohl auch ein Stückchen einer nicht immer spitzenbesetzten Hofe und wo diese fehlte, da — wandte Thomas Sauerbreh züchtig die Augen weg. Einmal geschah das

einem jungen, frischen Bauernmädchen und da — zu seiner Ehre sei es gesagt — floh Thomas Sauerbreh schamglühend vom Fenster und mied es drei Tage lang.

Und es regnete weiter, weiter.

Tag und Nacht immer dieses eintönige Pochen und Klatschen auf den Steinen vor dem Hause. Und Thomas, der unermüdlich lauschte, lauschen mußte von einem unüberwindlichen Drang getrieben, ihm war es schließlich, als hämmere der Regen nicht mehr draußen an den Scheiben, sondern drin in seiner Stube, auf seinem Kopf und zuletzt in seinem Gehirn und höhle dort ein Loch, ein tiefes, glattes Loch, und er spürte, wie aus diesem alles herausfloß, was es Selles und Schönes in seiner Erinnerung gab. Bis nichts mehr übrig blieb als ein müdes Grau, ein bleicher Nebel voll qualender Schatten. Er kroch immer mehr in sich zusammen, so daß sein Sinn beinahe auf seine dürren Beine zu liegen kam und sein Rücken wie ein Sägebogen ausfiel. So saß er von Morgen bis Abend und spähte mit seinen großen grauen Augen aus dem Fenster. Wenn man ihn ansah, mußte man an eine große Frage denken, die auf ein Mäuslein lautete und sich zum Sprunge duht. Thomas Sauerbreh aber lauerte auf einen Sonnenblick, und wäre auch nur ein einziger in sein graues Dasein gefallen, er hätte aufgebuhelt, wäre in der Stube herumgesprungen und wäre wieder ein vernünftiger Mensch gewesen. So aber . . .

„Aber Herr Thomas,“ sagte seine Haushälterin, wenn sie ihm das Essen auf das Tischchen am Fenster stellte, „was schauen Sie immer so Weinerlich? Ich würde doch ein bißchen hinausgehen, in die Stadt, ins Café! . . .“

„Bei dem Wetter?“ Er zeigte eine bleiche, vorwurfsvolle Miene; „ich komme so nicht aus dem Kartarrh heraus!“

Da stellte ihm die Frau, die auch schon bei Jahren war, die übliche heiße Limonade auf den Tisch und ging mit einem leisen Seufzer davon, in der sichersten Ueberzeugung, daß dem eigensinnigen Alten nicht zu helfen sei.

So saß er toteinfam auf seinem Stühlchen. Der unaufhörliche Regen hatte zuletzt alles Interesse für das, was draußen vorging, in ihm toigepflichtet. Er knurrte nicht mehr über umgestülpte Schirme, er schaute auch gar nicht mehr hin, wenn Frauenröcke emporflogen und mochten sie gleich der Karoline Kettbed gehören, die bekanntermaßen das umfanglichste Milchweiß der ganzen Umgebung war. Allmählich aber war in dem trostlosen Grau seiner Seele eine Sehnsucht aufgewacht, die sein ganzes Innere verzehrte, die ihn ans Fenster haunte mit den unzerreißbaren Fäden eines gewaltigen Willens: ein Stückchen Sonne wollte er sehen!

Nur ein Stückchen Sonne! . . .

7. Die Jahrtaggelder für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal sollen abgefasst und die Stunden- und Kilometergelder eingeführt werden.

Das sind nur die einschneidendsten und hauptsächlichsten Verschlechterungen, die durchgeführt werden sollen. Es sind aber nicht alle. Denn die Durchführung dieser Maßnahmen bringt naturgemäß eine Reihe weiterer Verschlechterungen mit sich, die erst in der Folge sichtbar und fühlbar werden. Außerdem dürften dies nicht alle geplanten Minderungen sein, denn wir haben nur einen Teil der in Betracht kommenden Erlöse zur Kenntnis bekommen.

Wir wollen nun feststellen, ob diese Maßnahmen vom Standpunkt der Staatsbahnverwaltung gerechtfertigt sind, ob sie geeignet erscheinen, dem Betrieb zulässige und zuträglichere Ersparnisse zu erzielen und inwiefern die dem Personal gewährleisteten Rechte und Begünstigungen dabei verletzt werden.

Die Nichtanstellung von Bahnrichtern wird von der Staatsbahnverwaltung damit begründet, daß früher die Arbeiterpartien von Vorarbeitern und Wägern geleitet wurden, die selbst in der Partie mitarbeiteten, während der stabilisierte Bahnrichter lediglich Aufsichtsorgan sei. Wenn man diese Begründung liest, fragt man sich unwillkürlich, warum Bahnrichter überhaupt jemals eingeführt wurden. Man wäre fast versucht zu glauben, daß die Staatsbahnverwaltung die Bahnrichter seinerzeit nur deshalb angestellt hat, um einigen Menschen Titel und Amt zu geben. Wir wissen aber das Gegenteil, nämlich, daß die Bahnrichter lediglich deshalb eingeführt wurden, weil die Betriebsergebnisse diese Einführung gebieterisch forderten. Der Bahnrichter hat eben nicht nur, wie der Krämergeist der jetzigen Staatsbahnverwaltung zu meinen scheint, dafür zu sorgen, daß die Arbeiterpartie arbeitet, er hat viel höhere und verantwortungsvollere Dienste zu leisten. Er ist vor allem für die Sicherheit des Verkehrs und für die Sicherheit des Lebens der Arbeiter verantwortlich. Und weil der Vorarbeiter, der mit der Partie gemeinsam arbeitet, der Schwellen auswechselt, Nägel einschlägt, Geleise hebt etc. nicht zugleich die Taschenuhr, Signale, Züge und Bahnwagen beobachten kann, darum hat man dem Vorarbeiter den Bahnrichter übergeordnet, damit ein Mensch da ist, der vor allem den präzisen Automaten für die Sicherung des Zugverkehrs abzugeben hat. Damit ist aber auch schon der Beweis für die Notwendigkeit des Bahnrichters gegeben. Die Verkehrsbedichte ist auf den Lokalbahnen nicht geringer, sondern doppelt so intensiv geworden als zur Zeit, wo Bahnrichter angestellt wurden. Wenn nie Unglücksfälle und Karambolagen gewesen wären, welche die Notwendigkeit des Bahnrichters als spezielles Aufsichtsorgan neben dem Vorarbeiter in Form von schweren Verlusten an Menschenleben und Materialschaden und Millionen Kronen Entschädigungen aufgezeigt hätten, so wären eben die Bahnrichter nicht beigelegt worden. Aber diese Tatsachen, die leider immer an Stelle menschlicher Erkenntnis gebieterisch Notwendigkeiten aufweisen, bestehen auch heute und es hat demzufolge das reisende und verfrachtende Publikum das Recht, von der Bahnverwaltung den notwendigen Schutz und die Sicherung ihres Lebens und seiner Güter in entsprechendem Ausmaß zu verlangen. Aber auch die Arbeiter haben das natürliche und gesetzliche Recht, daß ihr Leben und ihre geraden Glieder bei der Arbeit in genügendem Maße geschützt werden. Daß dies alles möglich werde, dazu ist die Anwesenheit eines Aufsichtsorgans in der Gestalt des Bahnrichters notwendig. Die Staatsbahnverwaltung wird nach bekannten Mustern einwenden, daß diese ge-

forderte Funktion ebenso gut ein zu diesem Zwecke abgerichteter und geprüfter Arbeiter versehen könne. Wozu bemerkt werden muß, daß, abgesehen von dem Umstand, daß hiedurch eine Ersparnis nicht erzielt wird, weil auch Arbeiter für diese höhere Dienstleistung entsprechend bezahlt werden müssen, der Mangel an Stabilität der Arbeiter bei den niedrigen Löhnen dieses Argument von vornherein widerlegt. Wir sehen also, daß diese Minderung alles andere, als der Staatsbahnverwaltung eine Ersparnis bringen wird. Sie wird im Gegenteil infolge der durch mangelnde Aufsichtsorgane herbeigeführten Schäden bedeutende Mehrauslagen haben. Dazu werden die Rechte der am Lokalbahnverkehr interessierten Bevölkerung und der Arbeiter schwer geschädigt, eine Angelegenheit, für die sich auch unsere Staatsanwälte lebhaft interessieren müßten. Daß es geschieht, dafür werden wir Sorge tragen.

Die Auffassung der Streckenwächter und die Verlängerung der den Streckenbegehern zugewiesenen Strecken. In dieser Frage treffen alle Erwägungen, die wir in puncto der Sicherheit des Verkehrs im vorhergehenden Punkt angeführt haben, gleichfalls zu. Der Mangel an Streckenwächtern, insbesondere auf frequenten Begüberfahrungen, ist wiederholt im Gerichtssaal gebrandmarkt worden. Nun sollen auch die wenigen vorhandenen Wächter verschwinden. Auch mit der Frage der Verwendung von Arbeitern an Stelle der Wächter ist es dasselbe, wie bei den Bahnrichtern. Ein Arbeiter, der ständig Wächter- oder Streckenbegehrendienste versehen muß, wird naturgemäß um den gewöhnlichen Arbeitslohn nicht zu haben sein. Er wird, wenn schon nicht gleich, so doch im Laufe der Zeit höheren Lohn beanspruchen. Wird derselbe nicht gewährt, so wird der Arbeiter eben anderwärts höher entlohnte Arbeit suchen und finden. Damit entfällt aber die wichtigste Voraussetzung für die entsprechende Entwicklung des Wächter- und Streckenbegehrendienstes, die Stabilität des Arbeiters. Denn nur diese gewährleistet die Fähigkeit für eine bi-ruebigende Dienstleistung auf solchen verantwortlichen Dienstposten. Nicht die Kenntnis der Instruktionen und nicht der abgelegte Dienstkleid allein bilden die Gewähr für Können und Fähigkeit, sondern langjährige Praxis auf dem gleichen Dienstposten. Diese Erkenntnis hat sich auch seinerzeit die Staatsbahnverwaltung angeeignet, das heißt Betriebsergebnisse und -Ereignisse zwangen ihr diese Erkenntnis auf. Und nur deshalb wurden an Stelle von Tagelohnarbeitern definitiv entlohnte Bedienstete zum Wächterdienst angestellt. Dazu kommt, daß der Staat und jeder Unternehmer kein Recht auf Ausbeutung hat, sondern vielmehr die Pflicht hat, ständig zu leistende Dienste mit einer gesicherten Existenzmöglichkeit zu entlohnen. Wir können auch in dieser Frage feststellen, daß keinerlei Ersparnisse zu erzielen sind, dafür aber Mehrkosten, die durch nicht entsprechende Sicherung des Betriebes fast automatisch eintreten werden.

Die Reduzierung der Anzahl der Arbeiter bei der Bahnerhaltung bedeutet ebenfalls Mehrkosten an Stelle von Ersparnissen. Mit dem geringen stabilen Arbeiterstand kann natürlich keine einzige nennenswerte Erhaltungsarbeit entsprechend gemacht werden. Am Papier läßt sich natürlich die Aufnahme von billigen Arbeitskräften zu Anstellungen sehr einfach darlegen. Die Verhältnisse sind aber anders. Die Staatsbahnverwaltung scheint da noch immer nicht daran zu glauben, daß der Zugang der Arbeiter zur Industrie im ständigen Wachsen begriffen ist, daß die Industrie höhere Löhne zahlt und insbesondere in Zukunft zahlen wird müssen und es demzufolge mit der Aufnahme von billigen Arbeitskräften

nichts sein wird. Allerdings rechnet die Staatsbahnverwaltung dabei hauptsächlich auf das ländliche Proletariat. Sie überieht aber auch da, daß die ländlichen Proletarier immer mehr organisiert werden und daß die Zeit nicht allzu fern ist, wo sie keinen einzigen Arbeiter mehr als billige Aushilfskraft bekommen wird. Oder will sie vielleicht trotz der gemachten Erfahrungen behaupten, daß die aus dem Süden des Reiches herbeigezogenen Arbeiter billige Kräfte sind. Diese werden bekanntlich allgemein höher entlohnt, als die Einheimischen, weil sie um den billigen Lohn einfach nicht zu haben sind. Wozu noch kommt, daß die Ergebnisse der Leistungen bei Aushilfsarbeitern naturgemäß nie die sein können, wie bei stabilen Arbeitern, da ihnen die Praxis fehlt. Also wieder nur Ersparnisse am Papier, dafür Mehrauslagen in Wirklichkeit.

Beseitigung der Stationsmeister und Stationsausseher. Die Dienstleistungen dieser Bediensteten sind bekanntlich Beamtendienste, die in der ganzen Welt von jedem verständigen Unternehmer als solche bezahlt werden. Die Ausübung des Verkehrsdienstes, des kommerziellen und des Kassendienstes erfordert als Voraussetzung einen bestimmten Grad von Intelligenz, Dienstesfreudigkeit und vor allem, was den Kassendienst anbelangt, eine gute, finanziell gesicherte Existenz. Daß der Stationsleiter nicht Beamter, Kassier, Wächter, Magazins- und Stationsarbeiter, Portier zugleich sein kann oder sein will, wie es sich die Staatsbahnverwaltung wünscht, ist auch vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebsinteressen selbstverständlich. Und ein Mann mit 900 Kr. Gehalt, mit zahlreicher Familie, die nach Brot ruft, wird schließlich trotz des besten Leumunds den Griff in die Kasse tun, weil er eben nicht anders kann. Wie ein so mit Sorgen beladener Wächter mit kleinem Gehalt den schwierigen Verkehrsdienst leisten soll, wie er bei dem quälenden Gedanken an die materiellen Bedürfnisse nie etwas übersehen, nie einen Fehlgreif tun soll, das muß erst gezeigt werden. Vereinen doch die zahlreichen Fälle, wo Beamte, die gewiß höher entlohnt sind, bei Gericht angeklagt erscheinen, zur Genüge, daß derartige Dienste nur von entsprechend entlohnten Bediensteten anstandslos verrichtet werden können. Wir haben es daher auch in diesem Falle mit einer Maßnahme zu tun, die nach zahlreichen Erfahrungen statt Ersparnisse, Mehrausgaben bedingt.

Die Nichtverwendung von Unterbeamten und von definitiven Dienern, insbesondere beim Zugbegleitungspersonal, bedeutet vor allem die Nichteinhaltung eines dem Personal gemachten Zugeständnisses. Im Oktober 1908 erklärte das Eisenbahnministerium schriftlich, daß eine Erhöhung der Postennormierung derart erfolgen wird, daß

- a) jeder Zugführer, der die Gehaltsstufe von 1200 Kronen erreicht, die Unterbeamtenprüfung mit Erfolg abgelegt hat und mindestens zwei Jahre als Zugführer in Verwendung steht, zum Oberkondukteur ernannt wird, daß
- b) das prozentuale Verhältnis zwischen Dienern und Unterbeamten so geregelt wird, daß die auf Unterbeamtenposten verwendeten Diener bei Erreichung des Gehalts von 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt, und
- c) die auf Dienerposten verwendeten Arbeiter nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen definitiv angestellt werden.

Diese Zugeständnisse werden durch die in Rede stehende Maßnahme nicht eingehalten, mit einigen Forderungen werden dem Personal gewährte Verbesserungen einfach aus der Welt geschafft.

Ob ein solches Vorgehen Ersparnisse erzielen läßt, möchten wir ernstlich bezweifeln. Vor allem darf nicht vergessen werden, daß sich das Personal, und zwar das Gesamtpersonal, im eigenen Interesse derartige Verschlechterungen nicht gefallen läßt. Die Zeiten sind vorbei, wo solcher Wortbruch und derartige Gewaltakte ruhig hingenommen wurden. Der Abwehrkampf des Personals wird der Staatsbahnverwaltung mehr an Mehrauslagen kosten, als sie in hundert Jahren durch diese Maßnahmen ersparen kann. Dasselbe ist bezüglich der Wegnahme der Jahrtaggelder für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal zu sagen. Die Jahrtaggelder bilden im Sinne der Bestimmungen der Dienstpragmatik und des Gebührenregulativs den Ertrag für die diesem Personal bei der Ausübung des Fahrdienstes erwachsenden Mehrauslagen. Nachdem diese Bediensteten mit dem Kilometer- und Stundenlohn naturgemäß nicht annähernd ihr Auslangen finden konnten, wurden die Jahrtaggelder eingeführt. Sie bilden zwar auch keinen entsprechenden Ertrag für die bei den Dienstfahrten notwendigen Auslagen, aber ihre Wegnahme hat eine schwere Schädigung des Fahrpersonals zur Folge. Es bedeutet die Wegnahme eines erworbenen Rechtes, eine Verschlechterung, die sich wieder das Gesamtpersonal nicht ruhig gefallen lassen kann. Auch hier gilt das vorhin Gesagte. Alle die Minderungen werden der Staatsbahnverwaltung statt Ersparnisse Mehrkosten verursachen. Sie liegen also nicht im Interesse des Staates, sie schädigen ihn vielmehr, sie setzen sein Ansehen herab, sie zwingen den Staatsbürger, der davon betroffen wird, zum energischen Abwehrkampf. Dafür wird auf der anderen Seite, wo gespart werden könnte, nicht gespart. Die zahllosen Kommissionen, die ungeheure Summen verschlingen, werden noch immer gepflogen. Salonwagen, Verbandskarten, Freifahrten der Offiziere, Fahrpreis- und Frachtermäßigungen für die Reichsten aller Reichen, Nichtsteuer in allen höheren und höchsten Ämtern bilden noch immer die unausgeschöpften Quellen für viele Millionen Ersparnisse im Lokalbahnbetrieb. Aber da, wo im Interesse des Staates, der Allgemeinheit gespart werden könnte, wird nicht gespart. Gerade in dieser Frage zeigt sich so recht deutlich die heuchlerische Amoral der Staatsbahnverwaltung. Sparen auf Kosten des armen Teufels, der ohnehin am Hungertuch nagt, sparen zum Schaden des Staates, zum Schaden der Allgemeinheit, dafür Millionen und Millionen hinauswerfen zur Ermöglichung von Pflanz und Nichtstun. Und da wundern sich die Nachhaber dieses Staates, wenn die arbeitende Menschheit zu diesem von ihnen betätigten „Wohlvollen und Entgegenkommen“ kein Vertrauen hat. Da faheln die Macher noch von „tendenziösen Entstellungen“, wenn man ihnen die Unzufriedenheit und die Erregung des Personals vor Augen hält.

Denn nachdem er lange, lange Zeit gegrübelt und geforscht, konnte er sich plötzlich nicht mehr erinnern, welcher Art ihr Licht war, wie groß sie sei, wie es aussah, wenn ihre Strahlen aus grauen Wolken brachen, aus eben diesen kalten grauen Regenwolken, die seit Wochen den Himmel bedeckten.

Die Sonne! Die Sonne!

Und eines Tages, da ihm die Haushälterin eben die heiße Limonade auf den Tisch gestellt hatte und gehen wollte, ihren täglichen Seufzer auf den Lippen, da wandte ihr Thomas sein bleiches Antlitz zu und seine dünne Greisenstimme zitterte, während er geheimnisvoll fragte: „Vina, habt Ihr sie schon einmal gesehen?“

Die Frau schaute verständnislos.

„Die Sonne,“ hauchte der Alte, „ich meine die Sonne!“

„Was?“ schrie die Haushälterin. Und sie fragte einige Male. Dann drang sie auf ihn ein, rüttelte und schüttelte ihn jammervoll und schrie: „Herr! Herr! Nun müßt Ihr einmal weg da vom Fenster und müßt hinaus unter Leute; sonst, bei Gott, Herr — Ihr schnappt noch über. Die Sonne! Du mein gütiger Heiland! So was sieht man doch alle Tage! . . .“

Das bestirnt nun Thomas Sauerbreh, erklärte heftig, es gäbe keine Sonne in der Welt und er könnte sich nicht erinnern, jemals eine gesehen zu haben.

„Aber Herr Sauerbreh!“ schrie Vina dazwischen.

Da wurde er böse, ganz böse, nannte sie mit schriller, sch überfahrender Stimme eine Gans, bis sie endlich, hochrot vor Aufregung und ganz außer sich, zur Tür hinausstob, draußen noch lange fortjammern und immer wiederholend: „Er ist verrückt! Ganz verrückt ist er!“

Es war eine große Not in ihr. Aber sie behielt es für sich, behandelte ihren Herrn nur noch vorsichtiger und liebevoller und da sie nach vielen vergeblichen Versuchen bemerkte, daß er von seiner Nartheit nicht abzubringen sei, erklärte nun auch sie, sie habe während ihres ganzen Lebens keine Sonne gesehen . . .

Draußen aber ging der Wind und warf die Tropfen unaufhörlich an die Scheiben. Und Thomas Sauerbreh lugte nur noch schärfer nach dem großen Tagesgestirn aus und dachte, wenn er es einmal sehen würde, nur ein einziges Mal, er würde wieder gesund sein und jung, wie neugeboren. Seine Sehnsucht ward immer mächtiger.

Aber es hörte nicht auf zu regnen. Und allmählich starb auch die Sehnsucht in ihm. Er redete nicht mehr mit der Haushälterin von ihr, der Großen, die er nicht sehen durfte; er sah da, ganz stumm und tot.

Einmal raffte er sich empor und ging in die Stadt. Die alte Frau schaute ihm nach, sah, wie seine dünnen Sperlings-

keine, die unter dem großen Schirmdach wehmütig herborzappelten, über die Pfützen hinwegzugesungen suchten, was komisch anzusehen war, förmlich lächerlich, so, als ob es eben nur ein lebendiges Regendach wäre, das da gegen die Stadt zuhüpfte, vom Winde lustig hin- und hergeworfen. Und manchmal drohte es umzutippen. Vina frohlockte, denn nun dachte sie, wenn er in die Stadt gehe, komme er auf andere Gedanken. Ganz glücklich war sie.

Gegen Abend kam Thomas Sauerbreh zurück. Er war schrecklich durchdräht, es rieselte nur so von ihm. Als Vina ihm die nassen Kleider auszog, suchte er etwas vor ihr zu verbergen. Ein kleines, unscheinbares Bäckchen. Sie dachte, er habe ein schönes Geschenk für sie, worüber sie sich heimlich freute, als sie ihm frische Wäsche brachte, ihn abrieb, ihm alle Liebe antat, deren ihr altes Herz fähig war. Dann rief sie ihm, gleich ins Bett zu gehen. Er wehrte sich dagegen. Er war überhaupt so merkwürdig, sprach nichts, seine Blide huschten unruhig durch die Stube.

„Heul“ geht ein anderer Wind, Herr,“ tröstete sie ihn. „Ihr werdet sehen, morgen hat es zu regnen aufgehört und dann . . . dann . . .“ Sie lächelte geheimnisvoll, vielversprechend, dabei zogen sich um ihre Mundwinkel hundert feine Fältchen, was sie so schön machte.

Da kam es aus ihm heraus, förmlich rauh, hart und trostlos: „Es wird nicht mehr aufhören, zu regnen, nie — nie!“

Vina lächelte sieghaft: „O, die schönen Tage kommen noch!“

„Gute Nacht!“ sagte Thomas Sauerbreh ungnädig.

Am anderen Morgen hob Frau Vina in ihrem einsamen Stübchen ihr graues Haupt aus den Kissen und läuschte gegen die Fenster. Draußen plätscherte es, eintönig, beharrlich wie gestern und vorgestern und wer weiß vor wie langer Zeit. Da drehte sie sich enttäuscht auf die andere Seite und schlief in Kummer und Not von neuem ein. Und schlief länger als gewöhnlich.

Als sie dann nach einem leisen Bogen an der Tür, worauf sie keine Antwort erhielt, zu ihrem Herrn ins Zimmer trat, prallte sie erschrocken zurück. Am inneren Fensterrahmen hing eine lange, dunkle Gestalt. Und als sie näher trat, sah sie, daß es Thomas Sauerbreh war. Sein bleiches, stilles Antlitz war noch von einem Hauch der Sehnsucht überrieselt, die ihn zwang, nach der Sonne auszufahren. Nach wie vor lauschte er aus dem Fenster.

Und dann — dann kamen schöne Tage . . .

Das Grazer Lagerhaus der k. k. Staatsbahnen.

Wenn diese Zeilen in Druck erscheinen, hat vielleicht schon eine Angelegenheit zumunsten der Staatsbahnverwaltung ihren Abschluß gefunden, deren ganzer Verlauf typisch für unseren Staatsbahnverwaltungsjammer ist. Nichtsdestoweniger werden wir uns aber bemühen, unsere Leser ausreichend über diese interessante Geschichte, die betrifft das Grazer Lagerhaus der Staatsbahn, zu informieren.

Der Bestand eines Lagerhauses ist ohne Zweifel für Graz ein Bedürfnis, die k. k. Staatsbahnen besitzen ein derartiges Lagerhaus bei ihren Bahnanlagen in Graz und es wäre daher nichts natürlicher gewesen, als daß sich dieses Lagerhaus, als ein Bindeglied zwischen dem Handel und dem Verkehr, nach beiden Seiten hin die nötige Einrichtung erwiesen hätte. Auf den Gesilden der österreichischen Staatsbahnverwaltung scheint aber das beste Kraut nicht gedeihen zu wollen. Der Betrieb des Lagerhauses in Graz rentiert sich der Staatsbahnverwaltung nicht und man ist nun daran, dasselbe zu verpachten und zwar unter recht auffälligen Umständen. Die Verpachtung geschieht knapp nach einer Erhöhung des Lagerhausstarifes. Die Wirkungen dieser Erhöhungen auf das Gebahrungsergebnis des Lagerhauses werden nicht abgewartet werden und die Erhöhung schafft dem Pächter wesentlich günstigere Betriebsbedingungen, als sie während der Zeit der Eigenregie bestanden haben. Ein weiterer recht eigentümlicher Umstand bei dieser Angelegenheit ist folgender. Der gegenwärtige Verwalter des Staatsbahnlagerhauses, Oberoffizial Israel Stampf, setzt alle Hebel in Bewegung, um die Verpachtung des Lagerhauses an ein Konjunktium von Getreide- und Mehlspekulanten durchzuführen, zu dem er nach seiner Pensionierung im Staatsbahndienst übertreten will, um das Lagerhaus weiter zu verwalten. Dadurch ist er daran geradezu interessiert, daß sich der Staatsbahnbetrieb der Lagerhausverwaltung der Lagerhausbetriebe nicht rentiere, weil ja hiebei die Verpachtung abhängig ist.

Die Ursachen der Unrentabilität des Grazer Lagerhauses in Staatsbahnregie sind leicht zu ergründen. Wie überall im Staatsbahnbetrieb, ist auch im Grazer Lagerhaus die Verwaltung eine kostspielige. Auf neun Arbeiter kommen vier Vorgesetzte, ein Unterbeamter und drei Beamte. Im Privatbetrieb würde zweifellos ein Magazineur und eine Kanzleikraft genügen. Dabei ist der Verwalter, dessen Funktion ein Assistent versehen könnte, Oberoffizial. Dazu kommt die Wirtschaft des Stampf selbst. Riesige Kellereien, die vor seiner Amtsführung immer vollgelagert waren, stehen leer. Stampf hat sich mit der Verwaltung der Grazer Verzehrungssteuer zerstritten, die Folge davon sind die leeren Kellereien. So muß an der Person des Israel Stampf die Betriebsmöglichkeit dieses Staatsbahnlagerhauses zugrunde gehen. Wir weisen nicht daran, das derselbe Israel Stampf einen tüchtigen, umsichtigen Geschäftsmann abgeben würde und daß er geschäftliche Erfolge aufzuweisen hätte, wenn das Lagerhaus auf seine Rechnung oder auf Rechnung seines Konjunktiums geführt würde.

Wie der Bestand eines Lagerhauses für Graz zweifellos eine Notwendigkeit ist, ist auch dessen Rentabilität unter gesunden Verwaltungszuständen nicht bezweifelbar. Für die Beurteilung der Rentabilität eines solchen sind uns folgende Umstände maßgebend. Unter der Wirtschaft des Stampf und trotz der Wirtschaft desselben waren doch immer 1200 Waggons Waren jährlich im Lagerhaus eingelagert und eine Rentabilitätsberechnung auf Grund des neuen Tarifs ergibt einen voraussichtlich namhaften Uberschuß, wobei die Möglichkeit der Verringerung der Verwaltungskosten noch nicht mit in Kalkulation gezogen ist. Daß in der Geschäftswelt von Graz die Rentabilität eines Lagerhauses nicht anders beurteilt wird, beweisen die Projekte betreffs Gründung von Konkurrenzlagerhäusern, zu deren Realisierung an einem Teil Geldmittel zur Verfügung gestanden wären. Neben dem Konjunktium, das hinter dem Israel Stampf steht, bewirbt sich jetzt, da die Grazer Lagerhausfrage durch die Verpachtungsabstich der Staatsbahnverwaltung in ein anderes Stadium getreten ist, auch eine Vereinigung von Interessenten, an die die Grazer Stadtgemeinde angeschlossen ist, um diese Pachtung, und diese Bewerbungen um das Lagerhaus der k. k. Staatsbahnen sind ein untrüglicher Beweis von dessen Rentabilität, und zwar um so mehr, als Israel Stampf genau über den wahren Wert des Lagerhausgeschäftes informiert ist. Israel Stampf, der als Verwalter des Lagerhauses Graz in Staatsbahnregie das Auslangen nicht finden konnte oder nicht finden wollte, will als Pächter auf seine Rechnung kommen können. Das läßt tiefblicken!

Der k. k. Staatsbahndirektion Willach kam der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie es nicht versuchte, durch einen Wechsel in der Person des Verwalters des Grazer Lagerhauses andere Zustände herbeizuführen. Israel Stampf scheint den Regierungsrat Lindner, den Inspektor Aminger, Vorstand der Abteilung des kommerziellen Dienstes, und den Grazer Stationsvorstand Müller für seinen Plan gewonnen zu haben. Er wäre schon pensioniert und Pächter des Lagerhauses, wenn dadurch nicht der Ausbruch eines Skandals in Graz gedroht hätte. Um Pensionierung hatte Stampf bereits angelehnt. Inwiefern man sich dem Konjunktium, das hinter Stampf steht, zur Verpachtung bereits verpflichtet, wissen wir nicht, es geht aber das nicht unbegründete Gerücht herum, dieses Konjunktium beanspruche 100.000 Kr. Schadenersatz von der Staatsbahnverwaltung für den Fall, als der Pacht anderweitig vergeben werde. Recht bezeichnend für die Machinationen mit diesem Lagerhaus ist folgendes: Im August des Vorjahres wurde der Posten, den Stampf inne hat, für Beamte der IX. und VIII. Dienstklasse zur Besetzung ausgeschrieben. Obwohl es an Bewerbern um diesen Posten nicht gefehlt haben wird, blieb der Posten unbesetzt. Die Sache mit der Verpachtung des Lagerhauses an das Konjunktium von Getreide- und Mehlspekulanten war eben noch nicht perfekt. Hier ist deutlich erkennbar, wie sich den persönlichen Bedürfnissen des Israel Stampf die Staatsbahndirektion Willach unterordnet. Stampf wird

jedenfalls die Mittel und Wege kennen, sich jene Personen geigig zu machen, auf die es in dienstlicher Beziehung bei dieser Sache ankommt.

Israel Stampf ist keine unbekanntere Figur auf den österreichischen Staatsbahnen, wiewohl er vor eine kleinere Aufgabe gestellt ist, als seine großen Vorfahren, die ganze Staatsbahnenlinien verschlepperten. Die Zeiten, in denen man ungestraft und unbehelligt Teile des Staatsbahnbetriebes verschachern konnte, sind aber schon vorüber. Das Grazer Lagerhaus ist auch in Staatsbahnregie lebensfähig, allerdings nicht unter Israel Stampfscher Verwaltung. Trägt die Staatsbahnverwaltung durch eine entsprechende Ausgestaltung (Kühlanlagen) allen an ein Lagerhaus in Graz gestellten berechtigten Anforderungen Rechnung, beseitigt sie sich auch für alle Zeit jede Konkurrenz, die ihr sonst in Graz auf diesem Gebiete erstehen kann. Die Staatsbahnverwaltung kann bei einer einwandfreien Verwaltung unabweisbar eine günstige Verzinsung ihrer Investitionen erreichen. Vom Standpunkt der Grazer Konsumenten und von dem der Bediensteten des Lagerhauses ist die kontrollierbare Betriebsführung in Staatsbahnregie jeder Verpachtung vorzuziehen. Auch vom Standpunkt der Grazer Geschäftswelt gebührt der Staatsbahnregie beiweitem der Vorzug gegen die Verpachtung an ungarische Getreide- und Mehlspekulanten, welchen mit der Lagerhausverpachtung nahezu ein Monopol auf den Getreide- und Mehlspekulation für Graz eingeräumt wird. Wenn Israel Stampf nichtsdestoweniger seine Absichten durchsetzt, hat hiefür die Staatsbahndirektion Willach die Verantwortung zu tragen, und es soll ihr nicht leicht gemacht werden, diese Sache zu rechtfertigen.

Die gelbe Organisation bei der Auffig-Zeplicher Eisenbahn.

Ein Erinnerungsblatt aus der Geschichte des Reichsbundes deutscher Eisenbahner.

Man schreibt uns aus Nordböhmen: In den Auffig bürgerlichen deutschnationalen Zeitungen ist in der letzten Zeit ein Artikel erschienen, welcher die zehnjährige Tätigkeit und Erfolge des Reichsbundes deutscher Eisenbahner zergliedert und aus der Feder des Herrn Kroy stammt. Ob Herr Kroy, der übrigens schon in sehr vielen Versammlungen von seinen Parteigenossen verleugnet und abgelehnt wurde, die geeignete Person ist, um der Gegenwart die welterschütternde Begebenheit des zehnjährigen Bestandes bekanntzugeben, wollen wir hier nicht näher unteruchen. Wir wollen uns lediglich mit der Mutter des Reichsbundes, der Auffig-Zeplicher Eisenbahngesellschaft, befassen und an der Hand von Tatsachen den ganzen Eisenbahner von Oesterreich aufzeigen, welches frivoles Spiel der Reichsbund bei der A. T. E. mit den Bediensteten gespielt hat und zu was die tonangebenden Mitglieder des Reichsbundes fähig sind.

Es ist ja allen Eisenbahnern bekannt, daß die Bahnverwaltung bei der A. T. E. schon seit jeder freie Regierung unter ihrem Personal unterdrückte und es haben sich die einzelnen Verwaltungen und Direktoren sehr wenig unterschieden in dieser Beziehung.

Die Direktoren bei der A. T. E. haben es verstanden und traditionell übernommen, durch die Einführung des Spitzsystems und Förderung des Kastengeistes sowie durch die blinde Verfolgung eines jeden freien Gedankens unter dem Personal eine stete Angst und Unsicherheit in der Existenz und dadurch wieder ein zufriedenes Personal zu erhalten. Diese Methode ging von Direktor Schweigert auf den Direktor Rosche und von diesem wieder auf den berühmten Enderes über.

Als nun die Anfänge der Organisation auch bei der A. T. E. gemacht wurden, hatten die überzeugten Bediensteten gleich von allem Anfang an wohl die schwierigsten Kämpfe zu bestehen, Kämpfe, die sich allerdings bis auf den heutigen Tag fortsetzten. Kroy alledem ging es mit der Organisation flott vorwärts, wenn auch Opfer und Opfer gefallen ist, und wäre unsere Organisation nicht aufgelöst worden, so hätte man damals ganz gewiß für alle Zeiten mit diesen Zuständen brechen müssen.

Es ist bezeichnend, daß gerade die Gründung des christlichsozialen Verkehrsverbandes mit dieser Auflösung zusammenfällt, und die denkenden Eisenbahner in Nordböhmen mußten ja auch gleich, wie ihre Kollegen in Wien, was diese Gründung zu bedeuten hatte.

Die Aktionäre der A. T. E., welche übrigens als Privatgeschäft noch die Großindustrie betreiben (à la Wolfrum u. f. w.), wären doch mit Blindheit geschlagen gewesen, wenn sie nicht das, was man in Niederösterreich christlich nennen kann, hier auf nationalem Gebiete zustandegebracht hätten. Daß in Nordböhmen mit dem Schlagwort christlich nichts zu holen war, wußten sie zu gut.

Nun freiste in Zeplich der Schloßberg und die A. T. E. gebar eine Maus, den Reichsbund deutscher Eisenbahner mit Herrn Kroy an der Spitze. Der Reichsbund erstreckte seine Tätigkeit anfangs nur auf die A. T. E., und es war die Hauptaufgabe des damaligen „Deutschen Eisenbahners“, die sozialdemokratisch gesinnten Eisenbahner zu beschimpfen.

Man kann eine Folge des „Deutschen Eisenbahner“ von damals um die andere lesen und man wird nichts darin über die A. T. E. finden, dafür aber Verleumdung und Niedertracht Zeile für Zeile. Die Herren Beamten, gute Freunde des Herrn Kroy und willfährige Werkzeuge der Direktion, trieben nun alles in den Reichsbund, und man weiß ja zur Genüge, was da ein Beamter alles machen kann. Unsere Vertrauensmänner wurden damals entlassen, verest, kurz es brach für unsere Genossen eine schwere Zeit herein.

Herr Kroy tauchte bald da, bald dort auf, er sprach in Versammlungen über Deutschtum und über die schlechten Verhältnisse bei der A. T. E., der k. k. Staatsbahn u. f. w., aber nur nicht über die Verhältnisse der A. T. E. und über seine eigene Haltung der A. T. E.-Direktion gegenüber. Jedenfalls war das zu gefährlich, er hätte dabei immerhin etwas riskieren müssen. Mittlerweile kam das Jahr 1905 und die passive Resistenz bei der k. k. Staatsbahn. Der Reichsbund, der damals sich ebenfalls Geltung verschaffen wollte und sich viel mehr Kraft zuschrieb als er in Wirklichkeit hatte, war mit uns koalitiert.

Nachdem im Eisenbahnministerium scheinbar genügende Versprechungen gemacht wurden, war der Kampf bei der k. k. Staatsbahn beendet, es fehlten nur noch die Zugeständnisse bei den Privatbahnen.

Zur selben Zeit tagte in Wien der Gewerkschaftsfongress (15. Dezember) und die Folge war, daß aus allen Gegenden Oesterreichs auch Eisenbahner zusammengekommen waren, so auch Genosse Schiller von der A. T. E. Am Abend wurde beraten, natürlich nur von den Eisenbahnern, was man zu tun habe, um die Verhandlungen mit den Privatbahnen durchzuführen. Es wurde der Beschluß gefaßt, daß die Genossen Dr. Ellenbogen, Tomšik, Glaser u. f. w. im Eisenbahnministerium vorsprechen sollten und die Frage zu stellen haben, wann die Privatbahnen eigentlich gewillt sein werden, mit dem Personal zu verhandeln.

Zur großen Ueberraschung erfuhr man dort, daß die Privatbahnen überhaupt nicht verhandeln wollten. Die nächste Folge von dieser Enthüllung war, daß man dazu Stellung nehmen mußte und die koalitierten Vereine, den Reichsbund und die Jednota davon verständigte. Am nächsten Tag fand abends um 8 Uhr im blauen Freihaus in der Gumpendorferstraße eine gemeinsame Sitzung des Rechtsschutzvereines, des Reichsbundes und der Jednota statt.

Während der Beratungen stand Herr Kroy auf und schimpfte lästerlich auf die Verwaltung der A. T. E. Als Herr Kroy mit seiner Rede zu Ende war, meldete sich Genosse Schiller zum Wort. Herr Kroy hatte ja damals keine Ahnung, daß von der A. T. E. noch einer in Wien sei, und forderte den Herrn Kroy auf, wenn er nach Hause kommen wird, gemeinsam mit dem Rechtsschutzverein vorzugehen, um so auf diese Art für das Personal der A. T. E. ein menschenwürdiges Dasein zu erringen. Das Versprechen hat Herr Kroy damals gegeben. Gleich darauf wurde in Aussicht eine Eisenbahnerversammlung einberufen und dazu der Reichsbund sowie Herr Kroy persönlich eingeladen.

Die Versammlung war damals von Hunderten von Eisenbahnern besucht, nur Herr Kroy fehlte, er fand es in seiner unerforschlichen Weisheit viel wichtiger, in einem Dorfe bei Auffig eine Eisenbahnerversammlung vom deutschpolitischen Arbeiterbund einberufen zu lassen, noch dazu zur selben Stunde. In der Kroyversammlung waren wohlgezählte 18 Personen, davon acht von der A. T. E.

Einige Tage später sollte dann die gemeinsame Versprechung der Vertrauensmänner beider Organisationen stattfinden. Die Zusammenkunft wurde im Café Wien in Auffig verabredet. Von dem Rechtsschutzverein war Genosse Duschek aus Wien anwesend. Die Vertrauensmänner könnten heute noch warten, Herr Kroy erschien nicht, trotzdem er dienstfrei hatte. Später fanden dann die Verhandlungen im Eisenbahnministerium statt. Zu diesen Verhandlungen mußten beide Organisationen ihre Vertrauensmänner ernennen, welche dann vom Ministerium einberufen wurden. Als nun die Verhandlungen im Ministerium begannen, da waren zwar die Vertrauensmänner des Rechtsschutzvereines am Platze, ebenso der Vertreter des Reichsbundes Herr Prediger, aber von den Reichsbundlern der A. T. E. als Vertrauensmänner niemand. Einer der erschienenen war, ist nicht als Vertrauensmann gewählt worden, er war so ehrlich, um einzugehen, daß er nur deshalb nach Wien gefahren sei, um von der Reputation des Reichsbundes noch etwas zu retten. Man hat den Mann an den Verhandlungen teilnehmen lassen, trotzdem er eigentlich keine Berechtigung dazu hatte. Man wurde damals nicht einig und es wurde eine zweite Verhandlung anberaumt, welche am 2. Jänner 1906 begann. Bei dieser zweiten Verhandlung war vom Reichsbund überhaupt niemand da, von Herrn Kroy gar nicht zu reden.

Jedenfalls war der deutsche Mannesmut so groß, daß man es nicht wagen durfte, nach Wien zu fahren. In Wirklichkeit war es der A. T. E. darum zu tun, das Eisenbahnministerium zu blamieren, die Zufriedenheit ihres Personals zu dokumentieren und zu diesem Zwecke wollte man von Seite der A. T. E. nicht haben, daß die Bediensteten nach Wien fahren. Es sollten im Ministerium die Vertreter der Organisation mit dem Ministerialvertreter allein dastehen. Und zu diesem Schritte hatte der Reichsbund, respektive seine Mitglieder der A. T. E. durch das Verhalten des Herrn Kroy der Direktion der A. T. E. hilfreich die Hand geboten.

Damals wäre wirklich etwas zu holen gewesen bei der A. T. E. und dank dem Reichsbunde waren die Zugeständnisse der A. T. E. mager genug. Allerdings, wenn der Reichsbund damals in den Kampf getreten wäre, so wäre das eine große Undankbarkeit gegen die A. T. E. gewesen.

Mittlerweile wurde nun Herr Kroy Reichsratsabgeordneter und nachdem ihm das Mandat lieber wie der Bahndienst war, ist er von der A. T. E. ausgeschieden. Ueber seine verstaatlichte Uebernahme der Oe. N. B. B. ist ja genug geschrieben worden, dieser Sprung war ein Meisterstück. Im Jahre 1907 gab es bei den Privatbahnen wieder Kampf und auch bei der A. T. E. gingen die organisierten Eisenbahner daran, Forderungen zu stellen. Herr Kroy tauchte auch wieder auf und predigte den Kampf. Er, der vor zwei Jahren als im Dienste stehend dem Kampf feige ausgekniffen ist, wollte jetzt, ohne Forderungen überreicht zu haben, ohne alle Vorbereitungen das Personal der A. T. E. in den Kampf jagen. Nur dem zielbewußten Eingreifen der ehrlich organisierten Eisenbahner war es zuzuschreiben, daß nicht ein Unglück über einzelne Personen hereingebrochen ist. Die Forderungen welche vom Rechtsschutzverein überreicht wurden, sind am 20. Oktober 1907, dem Endtermin, beantwortet und zum großen Teile bewilligt worden. Venerkt muß hier werden, daß damals die A. T. E. ziemlich tief in den Sack greifen mußte, es wurde für alle definitiv angestellten ein außerordentliches Abancement, ohne Beeinträchtigung des nächsten Abancements, für alle Professionisten eine Zulage von täglich 30, für Arbeiter eine solche von 20 S. bewilligt. Die Erholungsurlaube wurden geregelt, die Personalkommission u. f. w. eingeführt.

Für Herrn Kroy war halt damals ein Kampf nicht so gefährlich und als er in der Versammlung am 20. Oktober 1907 zurückgewiesen wurde, beschimpfte er dann später als immuner Abgeordneter, die Genossen Kohl und Schiller in einer anderen deutschnationalen Versammlung als Lumpen. Wie gesagt, war Herr Kroy damals für den Kampf und erachtete diesen als einziges Mittel und einige Monate später stellt derselbe Kroy diese Senferanträge im Parlament, um einen Kampf in Zukunft unmöglich

zu machen. Die Personalkommissionen wurden bei der A. T. E. durchgeföhrt und der Reichsbund hatte in den Sektionen der Unterbeamten und Diener die große Majorität. So wie es der Gründer des Reichsbundes im Parlament macht und aus Haß gegen alles stimmt, was von den Sozialdemokraten beantragt wird, genau so haben es die deutschnationalen Personalkommissionsmitglieder der A. T. E. getan. Unsere Genossen beantragten zum Beispiel Ausdehnung des Pensionsgenusses von 50 Prozent Quartiergeld auch auf die Wittwen und Waisen. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Das befaßt alles. Die Folgen machten sich auch bald bemerkbar, das Personal der A. T. E. wurde dank diesem Verhalten der Reichsbündler um ein Vermögen gebracht, denn wenn zwei sich streiten, lacht der dritte und dieser dritte war die Bahnverwaltung. Die Mitglieder des Reichsbundes gingen an zu rebellieren und waren mit der Tätigkeit der Personalkommission nicht einverstanden, und so mußten Mittel und Wege gefunden werden, um diesem Zustand ein Ende zu machen. Es kam nun eine Annäherung zwischen unseren Genossen und dem Reichsbund zustande und man gelobte sich, gemeinsam vorzugehen. Am 20. Dezember 1910 wurde in Teplitz eine gemeinsame Versammlung abgehalten, welche einen würdigen Verlauf nahm und man wollte die im Frühjahr kommende Personalkommissionsitzung als Anfang zu einer Lohnbewegung nehmen. Vor der Sitzung wurde eine gemeinsame Besprechung abgehalten und man gelobte sich gegenseitig, alle Anträge einstimmig anzunehmen. In der Sitzung selbst kam es aber anders. Genosse Kohl beantragte unter anderem auch die Aufhebung des § 42 der Dienstordnung und begründete seinen Antrag. Der Vorsitzende sprach sich gegen die Annahme dieses Antrages aus und als es zur Abstimmung kam, stimmte wohl Genosse Kohl für seinen Antrag, alle Reichsbündler aber nicht. Genosse Kohl meinte, es müsse ein Irrtum vorliegen und verlangte eine neuerliche Abstimmung, welche dasselbe Resultat zeigte. So ist deutscher Mannesmut und Treue beschaffen!

Die Versammlung am 20. Dezember 1910 brachte dem Generaldirektor Enderes die Ueberzeugung bei, daß sein Personal im Momente der Einigkeit gefährlich werden könne, daher war sein Bestreben, das Personal der A. T. E. in einen Verein zu bringen, der seiner Zentralorganisation angehört, sehr leicht begreiflich. Daß dabei nur der Rechtsschutzverein und der Reichsbund in Betracht kommen konnte, muß auch hier erwähnt werden. Es zeigte sich aber auch gerade bei diesen Versuchen des Herrn Enderes zu allererst, wo der Zentralorganisationsgedanke Wurzel gefaßt hatte und wo nicht, beim Rechtsschutzverein oder beim Reichsbund.

Vor allererst wurden die Vertrauensmänner des Rechtsschutzvereines zu den einzelnen Vorgesetzten ins Bureau gerufen und diesen Leuten der Wert eines Vereines nur für die Bediensteten der A. T. E. nahegelegt. Man meinte jedenfalls oben, wenn wir nur die Sozialdemokraten bekommen, die Reichsbündler kommen schon von selbst. Dieser Plan scheiterte an dem Widerstand der Vertrauensmänner. Nun wollte man Gewalt ausüben und die Vertrauensmänner zu Erklärungen pressen. Auch das ging nicht. Die sozialdemokratischen Bediensteten lehnten dankend ab. Nun geschah das Niederträchtigste, was man je erlebte: Die Funktionäre des Reichsbundes nahmen die Direktion in Schutz, als man sich gegen derartige Erpressungen zur Wehr setzte. Das vom Reichsbund gewählte ehemalige Personalkommissionsmitglied und dann gleich nach dieser Tat zum Unterbeamten ernannte Herr Richter, hatte am 18. Juni 1911 in Aufsicht eine Versammlung mit folgender Tagesordnung einberufen: „Die jüngsten Vorkommnisse bei der A. T. E. und Stellungnahme gegen die grundlosen, ungerechtfertigten Angriffe auf unsere verehrten Herrn Generaldirektor.“

Was man in dieser Versammlung beschlossen hatte und auch durchführte, mußte dem Reichsbund vorbehalten bleiben, es ist dies ein Schandfleck der deutschnationalen Arbeiterbewegung und wird es bleiben. War es nicht der Obmann der Ortsgruppe Aufsicht des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, Herr Eberl, der an der Spitze einer Deputation von Bundesmitgliedern zur Direktion gegangen ist, um Stellung zu nehmen gegen — den „Deutschen Eisenbahner“, weil dieser das bestätigte, was wir in unserem Fachblatt schreiben?

Und so kam der „Unterhosenverein“ zustande, der den Sozialdemokraten bei der A. T. E. den Garauß machen sollte, in Wirklichkeit aber den Reichsbund zu Grabe gebracht hat. Und wer sind oder besser gesagt, was waren die Gründer des Unterhosenvereines? Waren die Herren Klöber, Schade, Paul, Weiler, Säum, Taft, Neumann, Söhner, Blumentritt oder Mayer, und Riha aus Brüx oder Schwala aus Lobositz, welche alle die Hauptstützen des Unterhosenvereines sind, nicht die besten und eifrigsten Agitatoren des Reichsbundes? Und heute? Heute hat man ganz nach der Art des Herrn Gründers Kroy, den Reichsbund links liegen gelassen und alle diese radikalen Deutschen sind von Enderes Gnaden Unterhosenritter geworden. Man sieht und hört nichts mehr vom Reichsbund bei der A. T. E., dort wo seine Wiege stand, von wo er ausgezogen ist, allerdings schon mit rostigem Säbel, um die ganze Welt zu erobern, ist er selbst ausgestorben.

Hat doch neulich in Teplitz ein Herr in der Versammlung oder Sauferei des Unterhosenvereines erklärt, man werde alle jene, welche direktionsfeindlich sind, bekämpfen bis aufs Messer. Was die ehrlichen Bediensteten, welche diese Lumperei nicht mitmachen wollen, zu leiden haben, ist ja schon des öfteren bekanntgegeben worden. Hat man doch erst wieder am 6. Mai einen gemahregelt, weil er sich erlaubte, am 1. Mai, seinem dienstfreien Tag, die Maiversammlung zu besuchen. Das sagt alles. Mit allen möglichen Versprechungen hat man die Bediensteten in den gelben Verein gelockt. Selbst Oberinspektoren haben sich herbeigelassen und versprochen, einen jeden Wunsch zu erfüllen, man hat dadurch die Aktionsunfähigkeit des Personals zustandegebracht, weil die Einigkeit verloren war. Gegenwärtig glaubt sich die Direktion stark genug, um niemand mehr etwas zu geben und nun erklärt derselbe Agitator und Inspektor: „Wenn die Bediensteten geglaubt haben, durch Beitritt zu diesem Verein einen Anspruch auf ein außertourliches Abancement erworben zu haben, so wäre es besser gewesen, man hätte sich nicht erst angemeldet.“ Diesen Standpunkt hat man früher nicht eingenommen. Es hat in dieser Beziehung so mancher akademisch gebildete Mann die Bediensteten angelogen, und

unterstützt haben diese Herren von der Direktion nur die Funktionen des Reichsbundes.

Herr Enderes hat nun Ruhe, er braucht seinem Personal nichts zu geben, er kann Ersparnisse erzielen und dadurch die spätere Einlösungssumme bei einer Verstaatlichung künstlich in die Höhe treiben, weil die Gelben nichts zu fordern haben und die Sozialdemokraten unter den gegenwärtigen Umständen gar keine Ursache haben, eine Aenderung herbeizuföhren, trotzdem gerade diese am schwersten darunter leiden.

Wenn die Reichsbündler im Jahre 1911 ausgehalten, nicht die Plinte ins Korn geworfen hätten und Herrn Enderes nicht in den Hintern gefrochen wären, so könnte das gesamte Personal bei der A. T. E. anders dastehen. Für all das Weh, welches über das Personal der A. T. E. herein gebrochen ist, kann man nur die Macher des Reichsbundes verantwortlich machen.

Umgeben mit dem Glorienschein der drei Buchstaben A. T. E., begehrt nun der Reichsbund sein zehnjähriges Gründungsfeiertag und diese getrennt der Wahrheit niedergelegten Begebenheiten, ein Stück Geschichte des Reichsbundes, innig verknüpft mit der A. T. E., sollen allen Eisenbahnern von ganz Oesterreich zeigen, wie weit es kommen kann, wenn man solchen Leuten sein Schicksal in die Hände legt.

J. Sch.

Die Erledigung von Anträgen

der Personalkommission der Direktion für die k. k. Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Sektion Unterbeamte.

Die Direktion für die k. k. Linien der St. E. G. hat bei der am 5. November 1912 abgehaltenen Personalkommissionsitzung zu den von der Personalkommission gestellten Anträgen Erledigungen bekanntgegeben. Bei mehreren Anträgen, die zumeist lokale Angelegenheiten betreffen, wurde eine Stattgebung derselben in Aussicht gestellt. Einige Angelegenheiten befinden sich im Projekt- oder Erhebungsstadium. Der im „Eisenbahner“ verfügbare Raum gestattet nicht, die ganze Begründung der Ablehnungen der anderen Anträge wiederzugeben, doch werden die Personalkommissionsmitglieder bei ihren mündlichen Berichten in Versammlungen ausführlich auf jede einzelne Angelegenheit eingehen.

Es wurde die Erfüllung folgender Anträge in Aussicht gestellt:

Die Erhöhung des Maximalausmaßes für Brennstoffbezug betreffend wird eine baldige Verlautbarung der Neuregelung dieses Ausmaßes in Aussicht gestellt, es werden die noch nicht heizbar eingerichteten Magazinmeisterkabinen der Station Prag sukzessive heizbar eingerichtet, für die Kaserne in Brud. a. d. Leitha werden die verlangten Bettdecken angeschafft werden, die Anbringung von Schutzüren für die Lokomotivserien 131 und 132 wird in das Präliminare für 1914 aufgenommen, ebenso die von Patentkammer für Lokomotivserie 131, mit der Anbringung von Schalldämpfern wurde im Jahre 1912 begonnen und wird in den Jahren 1913 und 1914 fortgesetzt werden, ein Orientierungsschelf zur Orientierung der Werkmeister über den Wagenpark wird nach der zu gewärtigenden Innumerierung des Gesamtwagenparkes der k. k. Staatsbahnen ausgegeben werden.

Die Abstellung der Kanzeleimittel für die Magazinmeister der Werkstätte Dubna betreffend wird mitgeteilt, daß die Erbauung eines neuen Materialmagazins samt Kanzeleiräumen in Dubna im Zuge sei. Bezüglich Einleitung der Wasserleitung in Brud. Abzweigung wird ein Projekt verfaßt werden. Anwendungen für die bestehenden Kaserneinrichtungen in Brud. a. d. Leitha-Abzweigung können nicht mehr empfohlen werden, da für dort bereits im Präliminare 1913 der Neubau eines Wohn- und Kasernengebäudes angeprochen wurde. In der Kaserne in Aufsicht wird voraussichtlich im laufenden Jahre elektrische Beleuchtung eingeföhrt. Betreffs der Beschwerde über die zeitraubende Kohlenausrüstung in Dubna wird mitgeteilt, daß bereits ein Projekt einer Befohlungsanlage für Dubna im Eisenbahnministerium erliegt. Die Herstellung einer Auspuggrube in Lobositz befindet sich im Projektstadium und wird baldigst durchgeführt werden können.

Erhebungen werden eingeleitet oder sind im Zuge: Bezüglich des Antrages auf 100prozentiges Quartiergeld für Groß-Schwachat, des Antrages auf 60prozentiges Quartiergeld für Hohen und Pflouß, des Antrages auf 70prozentiges Quartiergeld für Groß-Meseritzsch und die Errichtung von Bädern in mehreren Stationen betreffend.

Bezüglich des Antrages, den zurückgebliebenen Unterbeamten einen Härteausgleich einzuräumen, führt die Direktion für die Linien der St. E. G. aus, daß sie bereits einen entsprechenden Antrag dem Eisenbahnministerium unterbreitet habe, der bis jetzt nicht erledigt sei. Betreffs der Entlastung der Werkmeister von schriftlichen Arbeiten verweist die Direktion auf ihre bereits abgegebene Aeußerung, nach welcher Werk- und Maschinenmeister nur zu den notwendigsten schriftlichen Arbeiten herangezogen werden.

Die beantragte Erlassung eines Zirkulars, damit Batterien nur durch geschulte Bedienstete gereinigt werden, wird als nicht erforderlich bezeichnet, da diese Reinigung nach der Anschauung der Direktion ohnehin durch geschulte Kräfte erfolge. In gleicher Weise erklärt die Direktion auf die Beantragung von Anordnungen zur Vermeidung von Lokomotivfahrten in verkehrter Stellung, daß derartige Fahrten ohnehin nach Zulässigkeit vermieden werden. Die verlangte ausnahmslose Beistellung von Dienstwagen oder heizbaren Personenwagen für die Zugsführer und Manipulanten betreffend erklärt die Direktion, daß mit der steigenden Vermehrung des Standes von Dienstwagen baldigst kein Anlaß zu diesbezüglichen Beschwerden sein werde. Eine andere Unterbringung der Zugsführer und Manipulanten als in Dienstwagen und heizbaren Personenwagen geschähe nur ausnahmsweise und nur für kurze Strecken.

Die Verabfolgung von Handbüchern an das Zugpersonal in den Kasernen wurde als außerhalb der Kompetenz der Direktion liegend bezeichnet. Eine günstige oder ungünstige Auslegung der Vorschriften für die Berechnung der Tantiemen im Werkstättendienst zugunsten der Ausschleifmeister sei ausgeschlossen, da die Berechnung genau feststeht. Betreffs der für die Reservebahnmeister bei kurzen Substitutionen erbetene Erlaubnis zur Benützung der nicht belegten Betriebszimmern zur vorübergehenden Uebernachtung wird darauf verwiesen, daß für deren Benützung die Bestimmungen des Zirkulars 94, Band IV, maßgebend seien. Bei einer Vermehrung der Betriebszimmern wird diesbezüglich Vorfrage getroffen werden. Bezüglich des Antrages, den Ansuchen von Schnellzugsfahrerinnen mehr Wohlwollen entgegenzubringen, wird erklärt, daß die vorgebrachten Gründe

immer gewürdigt werden. Zur Zeit der Reijesaison müssen die für diese Zeit vom Eisenbahnministerium in dieser Angelegenheit ausgegebenen Befehle genauest eingehalten werden. Die Erledigung des Antrages, an Stelle von Remunerationen Ersparnisprämien zu gewähren, falle in die Kompetenz des Eisenbahnministeriums, das derartige Maßnahmen plant.

Der Antrag, die auf normierten Posten dienstberechtigenden provisorischen Bediensteten definitiv zu ernennen, wird dahin beantwortet, daß auf die Gesamtnormierung Rücksicht genommen werden müsse. Wegen der Versekung von überzähligem Personal zum kommerziellen Dienst wird erklärt, daß bei Ausgleitung der Normierung die Verwendung des überzähligem Personals auf unbesetzten Posten aus ökonomischen Gründen unvernünftig sei.

Abgelehnt wurden folgende Anträge: Jenen Bahameistern, auf deren Strecken größere Arbeiten durchgeführt werden, einen schreibkundigen Arbeiter beizugeben, und in jenen Stationen, wo das ganze Jahr hindurch eine große Materialbewegung zu verzeichnen ist, einen Magazinbediensteten zu freieren, ferner die Anträge, den in den Kanzeleien der Bahnerhaltungssektionen beschäftigten Unterbeamten die Uniform nicht in natura auszufolgen, sondern dafür ein Geldpauschale zu gewähren und die an der Gehaltsgrenze stehenden Magazinmeister und Kanzeleisten zu Offizianten zu ernennen. Letztere Ablehnung erfolgte mit Hinweis auf den überkompletten Stand an Offizianten. Der Antrag auf Auszahlung der Lokomotivführer-Lehrlingsprämie an das in Betracht kommende Lokomotivpersonal wurde mit der Begründung, daß die Einrichtung der Lokomotivführerlehrlinge aufgelassen sei, gleichfalls abgelehnt. Abgelehnt wurde ferner der Antrag auf Zuweisung der Zugstrafeninstandhaltung an die Bahameister. Die Befestigung eines Mannes zur Heizung der Ofen in der Bruder Kaserne wird von der Direktion als unnötig erachtet.

Als unerfüllbar wurden nachstehende Anträge bezeichnet: Der Antrag, daß bei den Oberkonduktoren der Ablegungstermin der Zugführerprüfung bestimmend für den Rang sein solle. Die Ablehnung erfolgte unter Berufung auf die vom Eisenbahnministerium diesbezüglich festgesetzten Bestimmungen. Ferner der Antrag auf Gleichstellung des Zugbegleitungspersonals von Wien und Stabau jenem von Prag und anderen Stationen in der Qualifikation. Eine Aufteilung der Klassifikationsgrade nach einem gleichen Prozentsatz bei allen Dienststellen wird als unzulässig bezeichnet. Der beantragte Umbau der Magazinmeisterkabinen für Frachtgut in der Station Prag wird aus Platzgründen als unmöglich bezeichnet. Da die Anwendung von Braunkohle als Heizmaterial vom Eisenbahnministerium für alle Diensträume vorgeschrieben sei, könne dem Antrag, zur Heizung der Bruder Kaserne preußische Kohle zu verwenden, nicht stattgegeben werden.

Der Antrag, alle regelmäßigen Züge des Lokomotivpersonals des Heizhauses Dubna in die Turnusse aufzunehmen, wird aus ökonomischen Gründen abgelehnt. Aus gleichen Gründen wird die Abschaffung des Rechtsschutzvereines vor der Abfahrt des Zuges in Pardubitz abgelehnt. Betreffs der von diesem Personal verlangten Aufstellung von Personalen bei sämtlichen Streckenblocksignalen wird erklärt, das Eisenbahnministerium hätte diese Aufstellung nicht verlangt, es müsse mit diesem diesbezüglich erst das Eisenbahnministerium gepflogen werden. Betreffs der verlangten gerechten Heranziehung der Lokomotivführer in Dubna zum Personengugsdienst wird darauf verwiesen, daß hiefür die Qualifikation maßgebend sei. Bei gleicher Qualifikation entscheide der Rang. Dem Uebelstand betreffs der sich immer zur Zeit des starken Verkehrs einstellenden langen Fahrt zwischen Lieben und Dubna sei gegenwärtig nicht abzuhelfen. Betreffs die Verweigerung besserer Kohle für das Personal und die Lokomotiven in Dubna wird darauf verwiesen, daß die Zuweisung der Kohlenorte durch das Eisenbahnministerium erfolge. Die erbetene Aenderung der Honorierung der Schotterzüge liege nicht in der Kompetenz der Direktion. Bezüglich des Antrages auf Aufstellung einer Heizhausbereitschaft in Dubna wird darauf verwiesen, daß eine Zugbereitschaft bestehe, diese könne aber die Lokomotiven nicht übernehmen. Notwendige Ablösungen seien beim Dienstvorstand anzusprechen.

Von der Anordnung, nach welcher die Nachbereitschaft im Heizhaus Prag-St. E. G. das Vorziehen der Garnituren zu besorgen hat, könne aus ökonomischen Gründen nicht abgegangen werden. Aenderungen im Zugcharakter gegenüber der Fahrordnung können bei der Verrechnung nicht Platz greifen.

Die Anträge, wann der Zentralauschuß für Personalanangelegenheiten einberufen werde und inwieweit die Verfügungen betreffs Vorfragen von Bediensteten im Eisenbahnministerium sich auch auf Personalkommissionsmitglieder beziehe, wurden dem Eisenbahnministerium vorgelegt.

Auf den präzissten Antrag, im Amtsblatt die Anzahl der bei den einzelnen Dienststellen normierten Unterbeamtenstellen bekanntzugeben zu wollen, antwortet die Direktion ausweichend dahin, daß vom Eisenbahnministerium nur die Gesamtstände normiert seien.

Inland.

Die Demagogie fängt wieder von vorn an.

Am 15. Mai hat das österreichische Abgeordnetenhaus seine Tagungen wieder aufgenommen. Und sofort am ersten Sitzungstag — so meldet es die christlich-soziale Presse — hat Abgeordneter Remetter den 17 Millionen-Antrag für die Eisenbahner wieder eingebracht. Man muß diese Tatsache feststellen, weil der alte Schwindel vom letztenmal wieder von vorn anfängt. Genau so wie früher, stellen sie ihre Anträge im Plenum des Hauses, die natürlich niemals zur Verhandlung kommen. Das ist auch gar nicht beabsichtigt. Wäre das der Fall, dann hätte der Antrag eben im Budgetauschuß gestellt werden müssen, wo aber bekanntlich der Antrag Tomisch niedergestimmt wurde. Aber der Herr Remetter weiß schon, was er von seinen Verkehrsverbänden zu halten hat!

Wie man in Oesterreich Verkehrspolitik betreibt.

Seit vielen Jahren warten fast alle Kronländer auf Lokalbahnen, deren Bau von einer Legislaturperiode des Parlaments auf die andere verschoben wird. Mittlerweile wird die Lokalbahnvorlage immer umfangreicher, kommen doch jedes Jahr neue Projekte zur Ausarbeitung. Daß der Bau dieser Bahnen, die gegenwärtig eine Investition von 260 Millionen Kronen erfordern würden, eine dringende volkswirtschaftliche Notwendigkeit ist, unterliegt keinem Zweifel. Ist es doch der Mangel an Bahnen, der die industrielle Entwicklung ganzer Länder

unterbindet. Aber in Oesterreich kehrt man sich nicht an volkswirtschaftliche Notwendigkeiten. Den österreichischen Regierungen sind die Bahnvorlagen seit jeher nur ein Politikum gewesen. Man benützt sie immer als Vorwand für neue Steuerprojekte. Sind die Steuern bewilligt, bleibt alles schön beim Alten. Zu den alten Bahnvorlagen kommen neue, und will die Regierung abermals die Steuerkränze anziehen, bleiben ihr immer die Lokalbahnvorlagen als Hinweis für die Notwendigkeit der neuen Steuern. So war es immer und so wird es bleiben.

„Anlässlich der Verhandlungen, die zwischen der Regierung und den Führern der parlamentarischen Gruppen über die Lokalbahnvorlage gepflogen worden sind, ist von den Vertretern der Staatsverwaltung erklärt worden, daß der Bau der Lokalbahnen von der Aufbringung der notwendigen Mittel durch neue Steuern abhängt. Wenn die innerpolitische Lage sich in absehbarer Zeit nicht ändern sollte, wären die Aussichten für die Erlangung der erforderlichen Bedeckung nur gering und in diesem Falle würde auch die Lokalbahnfrage zurückgestellt werden müssen. Sie hätte die größte Aktion auf dem Gebiet des Lokalbahnwesens gebildet, da sie den Bau neuer Bahnen für etwa 280 Millionen in Aussicht nimmt.“

So läßt die Regierung durch ihre Pressorgane melden und das Bürgertum aller Zungen läßt sich nach wie vor diese Fopperie gefallen. Oesterreichs größter Feind ist die Armut, schrieb die „Neue Freie Presse“ in ihrer Pfingstnummer. Ganz richtig, wenn auch das Börsenblatt hiebei nicht an die Armut der heillosen Massen denkt. Verzieht es dieser Staat nicht, die wirtschaftlichen Interessen seiner Völker zu fördern, dann wird sein letztes Stündlein bald gekommen sein. Die Verkehrspolitik unserer Staatsmänner ist daher in Wirklichkeit Hochverrat an der Monarchie. Aber auch Hochverrat an den Lebensinteressen der arbeitenden Bevölkerung, an dem sich das Bürgertum bisher freiwillig zum Mitschuldigen gemacht hat.

Die Gewinne der Agrarier.

Wie die Gewinne der Agrarier seit dem Inkrafttreten des Zollerzlasses von 1906 gestiegen sind, ist aus dem oben veröffentlichten Statistischen Jahrbuch des Ackerbauministeriums deutlich zu ersehen. Es betrug demnach der Preis eines Zentners marktfähiger Ware:

	1906	1913
Weizen	16.14	22.04
Roggen	13.64	19.24
Gerste	14.75	18.69
Safer	14.49	18.76
Weizen	14.88	19.21

Multipliziert man die Größe der Ernte mit den durchschnittlich erzielten Preisen, so erhält man den Gesamtwert der Ernte. Er betrug:

Jahr	Millionen Kronen
1906	1192.4
1907	1447.9
1908	1514.4
1909	1668.8
1910	1337.4
1911	1600.9
1912	1745.6

Seit dem Beginn der Wirksamkeit des neuen Zollerzlasses ist also der Geldwert der Ernte um mehr als die Hälfte gestiegen! Der jährliche Mehrgewinn der Agrarier beträgt 500 bis 600 Millionen Kronen! Das ist so viel, als ob der Staat den Agrariern ein Kapital von 12.500 bis 15.000 Millionen Kronen geschenkt hätte und es ihnen zu vier Prozent verzinsen würde! Um den Betrag von 12.500 bis 15.000 Millionen Kronen ist daher heute das agrarische Grundeigentum mehr wert als vor sieben Jahren!

Eine Darstellung der österreichischen Gewerkschaften.

Der Landesgerichtsrat Kulemann hat im Jahre 1900 ein Buch „Die Gewerkschaftsbewegung“ herausgegeben, in dem der Versuch unternommen wurde, die Entwicklung der Gewerkschaften und der Unternehmerorganisationen aller Länder darzustellen. In der vor kurzem erschienenen zweiten Auflage wurden die Anlage und der Titel des Werkes geändert. Das von Leonhard Simion in Berlin verlegte Werk heißt jetzt: „Die Berufsvereine“. Es ist auf sechs Bände angeschwollen, von denen drei die Arbeiter- und die Unternehmerorganisationen im Deutschen Reich, drei die Organisationen aller anderen Länder darstellen. Im fünften Bande sind 140 Seiten der Darstellung der österreichischen Organisationen gewidmet. Sie beginnt mit einigen Angaben aus der Geographie und Statistik Oesterreichs. Dann folgt ein Abriss der Geschichte Oesterreichs: auf viereinhalb Seiten von Rudolf von Habsburg bis zum Grafen Stürgkh! Zur Kennzeichnung des Historikers Kulemann genügt eine Stichprobe. Er erzählt zum Beispiel, daß die Regierungen Windischgrätz und Wadeni „Versöhnungsministerien“ gewesen seien, eingesetzt zu dem Zwecke, um die Nationen auszugleichen — eine Darstellung, die dadurch erleichtert wird, daß Kulemann von Laaffe, Windischgrätz und Wadeni erzählt, ohne die Laaffesche Wahlreform, die Wadenischen Sprachenverordnungen, die deutsche Obstruktion gegen sie zu erwähnen! Einigen Angaben über Verfassung, Arbeiterrecht und wirtschaftliche Verhältnisse in Oesterreich folgt dann eine Geschichte der Sozialdemokratie. Im ganzen ein Auszug aus der Geschichte der österreichischen Gewerkschaftsbewegung von Julius Deutsch. Mitten hinein die verblüffendsten Angaben! So erfahren wir zum Beispiel, daß wir im Jahre 1894 einen Waffenstreik für das Wahlrecht durchgeführt haben, der allerdings nur geringen Umfang erlangt habe! Das Zentralorgan der österreichischen Gesamtpartei sei der „Kampf“! Und dergleichen mehr. Dabei ist diese Darstellung nicht nur fehlerhaft, sondern auch durch die löbliche Tendenz bestimmt, alle ausländischen Sozialdemokraten den reichsdeutschen Genossen als nachahmungswürdige Musterknaben vorzuhalten. So wird zum Beispiel erzählt, daß in dem Streit zwischen Radikalen und Revisionisten in Oesterreich die Revisionisten gesiegt hätten, und zwar habe Adler „mit Hilfe seiner bedeutenden Geldmittel die Radikalen förmlich zertreten“. Wonach sich wohl jede Kritik dieser gewissenhaften Geschichtsschreibung erübrigt! Dann folgt endlich die Darstellung der Gewerkschaften. Von einer wirklichen Geschichte der Gewerkschaften ist keine Rede. Wir erfahren nichts von der Umbildung der Organi-

tionen, von Streiks und Aussperrungen, von der Veränderung der Kampfbedingungen, von der Entwicklung des Unterstützungswesens, von der Wandlung der Gedanken und Stimmungen. Kulemann begnügt sich damit, ein paar Duzend von Beschlüssen der Gewerkschaftskongresse aneinander zu reihen. Auch die christlichen und die deutschnationalen Organisationen werden behandelt. Die deutsch-gelben Auch-Organisationen werden von Herrn Ertl selbst dargestellt, weshalb jede Erörterung des Wertes dieser Darstellung überflüssig ist. Die Frage nach dem Wesen dieser Organisationen taucht Kulemann gar nicht auf, obwohl er doch nur die Sozialpolitische Chronik des „Archivs für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik“ hätte einsehen müssen, um zu erfahren, daß auch ein bürgerlicher Gelehrter die christlichen und die deutschnationalen Organisationen in Oesterreich bei unbefangener Prüfung als „Gelbe“ erkennen muß! Die tschechischen nationalsozialen Organisationen werden überhaupt nicht behandelt, obwohl sie doch weit stärker sind als die deutsch- und christlich-gelben. Ebenso gründlich ist die Darstellung der Unternehmerorganisationen. Kulemann kennt nur die Hauptstelle industrieller Arbeitgeberorganisationen und den Arbeitgeberverband. Von der besonderen Rolle, die der Neunkirchner und der Reichenberger Scharfmacherverband in der Geschichte der österreichischen Arbeitskämpfe gespielt haben, erfährt der Leser nichts. Der Reichsverband der Baugewerbetreibenden, dessen Taktik doch das Bild unserer gewerkschaftlichen Kämpfe wesentlich verändert hat, wird überhaupt nicht erwähnt. Die Literaturangaben am Schluß sind kläglich dürftig; von den Darstellungen der Gewerkschaftsbewegung in den einzelnen Verufen wird nicht eine genannt! Nach alledem begreift man wohl, daß wir nach der Durchsicht des Kapitels über Oesterreich kein Bedürfnis hatten, uns Kulemanns Führung durch die Organisationen der anderen Länder anzuvertrauen. Sein Buch mag als Nachschlagewerk für größere Redaktionen und Sekretariate mangels eines besseren nicht ganz unnütz sein; aber vor einer unkritischen Verwendung dieser oberflächlichen, flüchtigen, von Fehlern strotzenden Kompilation muß gewarnt werden.

Auch eine militaristische Aktion.

Das Organ des österreichischen Kriegsministeriums, die „Militärische Rundschau“, wird jetzt als Tagblatt herausgegeben. Wahrscheinlich soll sich darin der Unmut des Generalstabs über die friedliche Weilegung der Skutari-Frage austoben. Das scheint man auch im Ministerium des Meßern zu fürchten, denn das offizielle „Fremdenblatt“ legt mächtig gegen das neueste militaristische Großunternehmen los und deutet dabei sogar an, daß das Kriegsministerium seinen Lieferanten u. s. w. „Kriegssteuern“ zugunsten seiner Presse auferlege! Aber eigentlich ist es doch gerechtfertigt, daß die Rüstungsinteressenten auch die Rüstungspropaganda bezahlen!

Die deutschnationalen „Arbeiterführer“ gegen den Nationalverband.

Der Führer der glorreichen „Deutschen Arbeiterpartei“, Abgeordneter Knirsch, macht bekanntlich jetzt in Opposition gegen den Nationalverband, um der politischen Diskreditierung zu entgehen, obwohl er Hospitant des Deutschen Nationalverbandes ist und obwohl er ihn immer unterstützte, wenn es sich um Laten und nicht um bloße Worte handelte. Was der feine Herr in Oberleutensdorf begonnen hat, das setzte er in Dux fort; dort ließ er folgende Resolution annehmen:

„Die in der Turnhalle in Dux tagende Versammlung aller deutschfreisinnigen Parteien spricht dem Abgeordneten Knirsch vollstes Vertrauen und Dank für seine Tätigkeit aus. Die bisherige Politik des Deutschen Nationalverbandes in nationaler und freiheitlicher Hinsicht findet nicht die Befriedigung der deutschen Wählerschaft der Stadt Dux und diese erwartet deshalb, daß im Deutschen Nationalverband endlich eine entschiedene Haltung in dieser, sowie in allen wirtschaftlichen Fragen, welche die Interessen der gesamten arbeitenden Stände berühren, Platz greift.“

Aber in Wahrheit gehen die Deutschgelben nicht nur mit dem Deutschen Nationalverband Hand in Hand. Einer ihrer bekanntesten Führer, der Abgeordnete Seidl, hielt in einer Versammlung in Wien, in der er gemeinsam mit dem christlichsozialen Bürgermeister Dr. Weiskirchner sprach, eine Rede, in der er — wie die „Ostdeutsche Rundschau“ berichtet — betonte, er sei mit offenkundiger Freude der Einladung zur Versammlung gefolgt, weil er schon seit langem dem Kompromißgedanken zwischen Deutschnationalen und Christlichsozialen in Wort und Schrift Ausdruck verleibe. Es wäre allen Deutschen wohl, wenn sie auf die Natürlichkeit dieses Bündnisses schon früher gekommen wären. So spricht der Führer einer Partei, die den Sozialdemokraten vorwirft, daß sie nicht antikerikal sind, weil sie den demagogischen und gemeingefährlichen Schwindel gegen die Jesuiten im Deutschen Reichstag nicht mitmachen. Aber er kann sich das unbesorgt leisten. In Wien hat er keine Anhänger, die „Ostdeutsche Rundschau“ und die Herikalen Wiener Blätter, die seine Reden ausführlich wiedergaben, werden von den deutschnationalen Arbeitern nicht gelesen und die gelben Blätter schweigen sich über die frommen Reden ihrer Führer aus. Seidl geht Arm in Arm mit dem Weiskirchner, aber die „Deutsche Arbeiterpartei“ ist trotzdem — antikerikal!

Ausland.

Eine ernste Bewegung der italienischen Eisenbahner.

Durch ihr unqualifizierbares Verhalten hat die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen einen ersten Konflikt mit dem Personal heraufbeschworen. Das letzte Gesetz über die Rechtsstellung der Eisenbahner räumte dem Personal das Recht ein, Vertreter der einzelnen Kategorien in einen Ausschuß zu entsenden, in dem die Interessen des Betriebes und des Personals beraten werden sollen. Dieser Ausschuß, den man das „Parlamentino ferroviario“ nennt, soll zweimal jährlich einberufen werden. Durch dieses Vertretersystem suchte man das Personal

dafür zu entschädigen, daß dasselbe Gesetz nominell die Streikfreiheit aufhob, indem es das gemeinsame Verlassen des Dienstes mit Disziplinarstrafen bedrohte. Nun hat aber die Generaldirektion das „Parlamentino“ sechzehn volle Monate hindurch nicht einberufen, und als die Vertreter endlich zusammentraten, fanden sie, daß auf der Tagesordnung ihre schriftlich dargelegten Forderungen unberücksichtigt geblieben waren und daß der Gesetzentwurf über die Witwen- und Altersversicherung der Eisenbahner zu dessen Einzelheiten die Vertreter Vorschläge zu machen gewünscht hatten, bereits dem Parlament vorlag. Die Mehrheit der Vertreter der Eisenbahner protestierte gegen dieses Verhalten der Generaldirektion und verließ die Sitzung. In der Folge richteten zwei Eisenbahnbeamte, die Genossen Banni und Pecoraro, ein Schreiben an den Generaldirektor, das in sehr heftiger Weise die Haltung der Direktion kritisierte. Dieses Schreiben nun hat der Generaldirektion Anlaß gegeben, ein Disziplinarverfahren gegen die beiden Beamten einzuleiten, was zweifellos eine unbillige Beschränkung des ihnen als Delegierten zustehenden Rechtes darstellt. Gegen dieses Vorgehen der Regierung, die sich durch die Erklärungen des Ministers Sacchi in der Kammer in allen Stücken mit der Generaldirektion solidarisch erklärt hat, nimmt nun das gesamte organisierte Personal Stellung und ist sogar bereit, durch den Streik das Recht ihrer Vertreter auf freie Kritik zu verteidigen. Das Verhalten der Regierung ist um so unkluger, als sie dadurch eine Einrichtung diskreditiert, die sicher mehr in ihrem Interesse als in dem des Personals geschaffen worden ist. Man vergesse nicht, daß unter den italienischen Eisenbahnern die syndikalistische Richtung die Oberhand hat. Diese hat natürlich jedes Vertretersystem bekämpft, da sie auch im gewerkschaftlichen Leben die direkte Aktion der parlamentarischen voranstellt. Was die Regierung heute tut, läuft auf eine Bestätigung der syndikalistischen Auffassung hinaus. Um die Sache ganz toll zu machen, ist der Arbeitsminister, der dieses Verhalten in der Kammer gegenüber einer Interpellation Turatis auf das schroffste vertreten hat, ein Radikaler: der Abgeordnete Sacchi. Giolitti hat sich wirklich in der Wahl seiner radikalen Mitarbeiter nicht vergiffen: er findet sie zu jedem reaktionären Handlangerdienst bereit.

Börsenspekulationen des Königs von Montenegro.

Dem „Börsen-Courier“ wird aus London geschrieben: „In Citykreisen, die seinerzeit auch sehr genau über die Interessen englischer Kabinettsmitglieder an der amerikanischen Marconi-Gesellschaft unterrichtet waren, spricht man über ausgedehnte Börsenspekulationen, die der König der Schwarzen Berge in Verbindung mit einer französischen Bank in Szene gesetzt habe. König Nikita soll kurz vor Ausbruch des Krieges, an eine Pariser Bank herangetreten sein, um ein Darlehen auf 250.000 Pfund Sterling zu erlangen, für das er 10 Prozent Zinsen offerierte. Diese Bank ließ die Summe dem König jedoch zu 3 Prozent, machte aber zur Bedingung, daß er einem Syndikat, das die Bank gründete, kurz vor Ausbruch des Krieges das genaue Datum des Beginns der Feindseligkeiten bekanntgeben würde. König Nikita sowohl, als auch sein rühriger Vertreter in Paris, ein Herr Michukovich, sollen an dem Syndikat beteiligt sein. Dieses Syndikat soll nun während der letzten Monate Millionen Gewinne eingeheimst haben, ganz apart davon soll aber Nikita auch auf eigene Rechnung in Budapest, Wien, Paris und London in Balkanwerten, Rio Tinto, Canadian Pacifics und De Beers spekuliert haben. Als die Situation im Balkan nun plötzlich eine günstige Wendung nahm, wurden die Pariser Spekulanten überrascht, da sie sich noch nicht genügend gedeckt hatten. Um dies zu ermöglichen, soll der König von Montenegro die Skutari-affäre auf die Spitze getrieben haben. Diese Mittelungen, die frühzeitig, in der russischen Presse verbreitete Behauptungen bekräftigen, geben dem Balkankrieg eine neue häßliche Note. Während Tausende von Männern auf den Schlachtfeldern verbluteten, haben „königliche“ Börsenjobber durch die Opfer ihre leeren Taschen füllen können.“

Die Wirkung der Krupp-Enttüllungen in den Vereinigten Staaten.

Aus New York wird geschrieben: Die Enttüllungen über das Treiben der deutschen Kanonen- und Panzerplattenpatronen haben nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen friedliebenden Kulturwelt ungeheures Aufsehen erregt. „Wieder ist der Weltfrieden“ — so schreibt die New Yorker „Evening Post“, das angesehenste bürgerliche Blatt Amerikas — „Schuldner der deutschen Sozialdemokratie. Dank ihrer haben wir jetzt das klarste Beispiel der unheiligen Allianz zwischen dem Kapitalismus (Big Business) und dem Militarismus vor uns, das je irgendwo ans Licht gekommen ist. Daß diese Allianz in einem jeden Lande existiert, ist mehr oder weniger notorisch. Sogar auf dieser Seite des großen Wassers weiß man um das lebhafteste Interesse, das die Besitzer der Marinewerften, die Organisatoren von Schiffahrtsstrüßeln und die Stahlfabrikanten für die lärmende Flottenliga zeigen, genau Bescheid. Diese Liga verfügt über unbeschränkte Kapitalmittel und unterhält Bureaus in Washington, wo ihre Leute dem kürzlichen Bankrott der Organisation durch die so antimilitaristischen Begrüßungsansprachen der Staatssekretärs Bryan und des Abgeordneten Fitzgerald so unangenehm überrascht wurden. Aber Dr. Liebknecht hat neues Licht geworfen auf den jüngsten Kriegsjahren in Frankreich und Deutschland, und seine Enttüllungen sollten nicht nur in diesen beiden Ländern, sondern allüberall, wo Menschen zum Nachdenken über jenen schrecklichen Fluch der modernen Zeit, den bewaffneten Frieden, gekommen sind, flammende Entrüstung erregen.“

Die „Evening Post“ ist beiläufig eines der nicht allzu zahlreichen amerikanischen Blätter ausgesprochen deutschfreundlicher Tendenz, das den Fortschritten deutschen Geisteslebens allwöchentlich Spalten und sogar ganze Seiten widmet. In demselben Sinne wie das führende Blatt der Gebildeten demokratischer Observanz äußert sich die gesamte amerikanische Presse, und es mag sein, daß Liebknechts Reichstagsrede sogar zur Unschärfmachung der Kriegsheke in Amerika und Japan ihr Teil beitragen wird; regen sich doch wie in den obigen Ausführungen der

„Evening Post“ auch in manchen anderen amerikanischen Pressstimmen unter dem Eindruck jener Enthüllungen alte Erinnerungen an das Treiben amerikanischer Profitpatrioten. Der New Yorker „Globe“ schreibt beispielsweise: „In diesem Lande wird, wenn der Bundeskongreß Neigung zeigt, die Ausgaben für den Militarismus zu reduzieren — mit dem japanischen Kriegsschrecken Parade gemacht. Auch unsere Panzerplattenfabrikanten und Schiffsbauer wollen Geld machen und sie fragen wenig danach, ob sie dabei die Welt in Brand setzen. Zu einer Art mirri der Kapitalismus (Big Business) für den Frieden, in einer anderen Weise ist wenigstens eine Gruppe von Kapitalisten in der entgegengesetzten Richtung wirksam; sie sind die Hauptschüler des Krieges und verfehlen nie, die verlöschende Flamme des Kriegesgeistes zu neuem Leben anzufachen, so oft sie böllig zu verglimmen scheint.“

In einigen Wäutern wird im Zusammenhang mit der Besprechung der neuesten deutschen Vorgänge die Forderung der Expropriation aller privaten Waffen- und Kriegsmaterialfabriken ausgesprochen.

Grenzenloser Raubbau bei den amerikanischen Eisenbahnen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika sind die Eisenbahnen beinahe ausschließlich Eigentum der großen mächtigen Trusts. Sie treiben einen grenzenlosen Raubbau mit der Ware Arbeitskraft. Zahlreiche Unglücksfälle, die ihre Ursache in der unglaublich langen Arbeitszeit der Angestellten haben oder auf eine geradezu frevelhafte Vernachlässigung aller und auch nur der geringsten Schutzmaßnahmen zurückzuführen sind, bilden eine tägliche Erscheinung. Leider war es bisher unmöglich, das schamlose Treiben der „reichen Räuber“ an den Branger der Öffentlichkeit zu schlagen, da sie mit ihrem Geldbeutel fast die gesamte Presse zu beeinflussen vermögen.

Jetzt ist es nun zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Geizerverband zu Differenzen gekommen, die von dem New Yorker Schiedsgericht befeitigt werden sollen. Die Aussagen der Geizer haben großes Aufsehen erregt, da selbst für Amerika derartige Zustände ungeheuerlich sind. Beschwerden über äußerst lange Arbeitszeit, Schwäche wegen Mangel an Nahrung, fortwährende Vermehrung des Arbeitsquantums, Ermüdung durch zu große Hitze, aufgerissene Hände, versengte Kleider und stets mehr aufgebürdete Verantwortlichkeit. Das ist ungefähr ein Bild davon, wie diese Arbeiter ausgefaugt werden. Die überheizte Lokomotive spielt in den Aussagen eine große Rolle. Der Präsident des Verbandes sagte: „Unsere Seite wird beweisen, daß die überheizte Lokomotive das Arbeitsquantum des Geizers nicht vermindert, jedoch den Profit der Gesellschaft vermehrt.“ Ein Geizer der Eriebahn erklärte, daß er manchmal 10 bis 12 Stunden arbeite, ohne die geringste Gelegenheit zum Essen zu erhalten; wenn er dann endlich Gelegenheit zum Essen habe, dann sei er so ermattet gewesen, daß er keinen Bissen hinunterwürgen konnte, nur weil seine Frau eine gute Haushälterin sei, habe er die Möglichkeit, mit dem Lohn auszukommen. Einmal sei er von der Hitze überwältigt worden und ein anderer Geizer sei demnach von der Hitze auf der Lokomotive ermattet gewesen, daß er kurz darauf starb. Ein Geizer der Baltimore und Ohio-Bahn sagte: Durch das Bestreben der Gesellschaft, das 16 Stunden-Gesetz des unausgesetzten Dienstes zu befolgen, wurden die Geizer verschiedentlich von ihren Posten auf lange Distanz von zu Hause abberufen und erhielten dafür keine Bezahlung für den Rückweg. Drei Fahrten habe er mitgemacht, in denen das 16 Stunden-Gesetz überschritten wurde. Einmal habe seine Arbeitszeit 22 Stunden betragen.

Bei dieser ungeheuerlichen Arbeitszeit sind die Löhne für die Geizer noch nicht einmal so hoch wie die der Bauhandwerker, oft bekommen die Handlanger einen höheren Lohn. Der Hauptarzt des Verbandes macht gravierende Angaben über die häufigen Berufskrankheiten. Ganz besonders sind es Erkrankungen der Leber, des Herzens, des Nervensystems und der Augen. Letztere seien besonders gefährdet, oft sei sogar völlige Erblindung konstatiert worden.

Die Vertreter der Eisenbahngesellschaften erklärten schließlich, sich von dem Schiedsgericht zurückziehen zu müssen, da sie höhere Löhne nicht zahlen könnten. Aber das Schiedsgericht erkannte diese Erklärung nicht an. Denn die Vertreter hatten ja bereits ihr Einverständnis zum Verhandeln vor dem Schiedsgericht gegeben und laut dem sogenannten Erdmanngesetz ist dann eine Zurückziehung nicht zulässig. Das Resultat muß abgewartet werden.

Hundert Tote bei einem Eisenbahnunfall.

Bei dem Rücktransport der bulgarischen Armee von Saloniki nach Mazedonien hat sich ein schwerer Unglücksfall ereignet. Wie die „Times“ aus Saloniki meldet, sind auf der Strecke zwischen Drama und Baf zwei bulgarische Militärlzüge zusammengestoßen, wobei 100 Soldaten getötet und 300 verletzt wurden.

Aus dem Gerichtssaal.

Marburg. (Ein angeklagter Lokomotivführer.) Am 17. November 1911 um 1 Uhr 30 Minuten nachts sollte auf dem Marburger Hauptbahnhof der Schnellzug Marburg-Franzensfeste zusammengestellt werden. Auf dem Geleise II standen der Kurswagen Budapest-Meran, in dem Frau Amalia Weiß schlief, und ein Postambulanzwagen, in dem der Postoberoffizial Johann Bece arbeitete. Beide Wagen sollten in den Schnellzug Marburg-Franzensfeste eingereiht werden. Den Dienst hatte diesmal ausbilsweise, wie schon öfter, der 39 Jahre alte Lokomotivführer Martin Bibic zu besorgen. Als Bibic mit seiner 119 Tonnen schweren Lokomotive Nr. 1305 an die genannten Wagen anfuhr, um sie abzuholen, erfolgte ein so starker Anprall, daß Frau Weiß von ihrem Plaze geschleudert und leicht verletzt wurde und Johann Bece an die Wand geworfen und angeblich schwer verletzt wurde. Bece soll infolge des Anpralles eine vollständige Nervenerrüttung erlitten haben und bleibend sich geworden sein. Bibic, wegen Vergehens gegen die körperliche Sicherheit nach den §§ 335 und 337 angeklagt, wird zur Last gelegt, die Signale „Langsam fahren!“ und „Halt!“ nicht beachtet zu haben und überhaupt zu schnell gefahren zu sein. Er verantwortete sich dahin, daß er der Meinung gewesen sei, die beiden Wagen ständen, wie er es gewohnt war, auf Geleise Ia und in einer Entfernung von etwa 300 Metern, so daß seine Geschwindigkeit eine entsprechende gewesen sei. Als er des Irrtums gewahr wurde und die Warnungssignale

erhielt, habe er sofort gebremst, jedoch sei es wegen der geringen Entfernung und weil die Schienen zu nah waren, nicht mehr möglich gewesen, den Anprall ganz zu verhindern. Nach vieler Mühe gelang es durch das Zueinanderstoßen der beiden Wägen, daß die verschiedenen Verschubpartien tatsächlich verschieden arbeiten, wie es ihnen eben bei der Hoff, mit der verschoben werden muß, vorteilhaft erscheint. Auch ist es in Marburg üblich, dem Lokomotivführer die Zugleine nicht nach Fertigstellung des ganzen Zuges, sondern schon beim Anhängen des Dienstwagens zu übergeben, wodurch die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers in kritischen Augenblicken abgelenkt werden kann, wie es in diesem Falle gewesen ist. Da sich der Lokomotivführer beim Verschleiben lediglich nur nach den erhaltenen Signalen zu richten hat und nicht festgestellt werden kann, ob die richtigen Signale und diese rechtzeitig gegeben wurden, so ist es für den unbefangenen Zuhörer nicht möglich, sich die Ueberzeugung von einer Schuld des Angeklagten zu verschaffen. Daran kann auch der Umstand nichts ändern, daß Bibic vor dem Untersuchungsrichter angegeben hat, er habe gemeint, der Kurs- und der Postambulanzwagen ständen auf dem Geleise, denn dieser Widerspruch in der Verantwortung kann nur die Folge eines Mißverständnisses des Untersuchungsrichters sein. Auffallend ist noch der Umstand, daß der jetzt als schwerverletzt bezeichnete Postoberoffizial Johann Bece nach dem Anprall noch bis Magensfurt Dienst gemacht hat. Der Verteidiger Dr. Taushy aus Wien gibt zu bedenken, ob nicht die schweren Folgen des kleinen Unfalls einer ganz abnormen Körperbeschaffenheit des Johann Bece zuzuschreiben seien. Martin Bibic wird schuldig gesprochen und zu drei Wochen strengen Arrests verurteilt.

Streiflichter.

Vom Inhalt unserer Zeitung. Unter dieser Aufschrift lesen wir in der „Schweizerischen Metallarbeiterzeitung“, dem stoff geschriebenen Organ des Schweizerischen Metallarbeiterverbandes, eine Abhandlung, die fast wörtlich auch unsere Verhältnisse richtig beleuchtet. Wir erlauben uns daher, diesen Artikel auch unserer Leserschaft etwas umgearbeitet vorzulegen:

.... Dagegen ist wohl einmal an der Zeit, über die Korrespondenzen zu sprechen und darüber eine Meinung zu äußern. Woche für Woche gehen bei der Redaktion mehr oder weniger umfangreiche Manuskriptsendungen ein, die möglichst unbedrückt aufgenommen werden sollen. Handelt es sich um Sachen von allgemeinem Interesse, so nimmt man sie beifriedigt zur Hand, hilft etwa dem Autor mit ein paar Strichen, sein Geisteskind präsentabel zu gestalten, und gibt es in die Seeberlei. Manchmal allerdings ist es sehr schwierig, sich in dem Sackgewirr und Buchstabengetrüb zurechtzufinden, und für seine Bemühungen, mit Ehre und Stolz eine Richtung mit freiem Ausblick zu schaffen, erntet man schwarzen Unban, den man selbstverständlich resigniert einsteckt. Die Ansichten über Stil und Ton sind leider oft bei Redaktion, Leserschaft und Korrespondent nicht die gleichen. Wenn der Redakteur gezwungen ist, ganze Sachkolonnen zusammenzufassen, gibt es einen geharnischten Protest, weil mancher Korrespondent es als eine persönliche Beleidigung und einen nicht wieder gutzumachenden Schaden an der Bewegung betrachtet, wenn sein Artikel nicht unverfälscht erscheint. Es ist hier nicht der Ort, darüber zu sprechen, wie geschrieben werden soll, um den jeweiligen gewollten Zweck zu erreichen, das wäre ein Aufgabengebiet für die Volksbildungskurse; wir wollen nur unsere Meinung dazu sagen, was geschrieben werden soll.

Die Presse ist unser vornehmstes Propagandamittel. Sie dient uns dazu, Aufklärung in die Massen zu tragen, das Interesse für die Organisation wachzuerhalten und ein Bandglied zwischen Verbandsleitung und Mitgliedern zu sein. Sie zur Lösung dieser ihrer Aufgaben immer mehr zu befähigen, das ist unser aller Wunsch.

In diesem Zusammenhang sei nun ohne jede Empfindlichkeit festgestellt, daß wir das vorgezeichnete Ziel noch nicht erreicht haben.

Wenn die Zeitung dazu benützt wird, Mißstände in den Betrieben zu geißeln und die Forderungen der Arbeiter zu vertreten, so ist das recht, doch gehört dazu mehr, als sich mancher einbildet. Es ist zweierlei, ob ich einen Artikel allgemeiner Natur schreibe oder ob ich mich mit einem ganz bestimmten Fall befaße. Im ersten Fall kann ich meiner Phantasie bis zu einem gewissen Grad die Zügel schießen lassen, im letzteren muß ich mich strikte an die Tatsachen halten; ja es kann ein Gebot der Disziplin und der Taktik sein, daß ich überhaupt nichts schreibe. In allen Fällen aber muß ich mich vor persönlichen Beschimpfungen hüten, denn die können der Sache, die ich vertrete, niemals nützen. Je sachlicher und je eindringlicher ich einen Fall schildere, desto größer ist die Wirkung. Stilistische Schönwörter sind hierbei ganz überflüssig.

Darum müssen wir uns bei jeder Einsendung, die wir auf die Leser loslassen wollen, fragen: Interessiert sie die Allgemeinheit? Nützt sie der Organisation? Wirkt sie propagandistisch? Hier stets das Richtige zu finden, hält oft schwer und es sei auch zugegeben, daß wir gegenüber Einsendungen auch schon zu nachgiebig waren.

Mit den vorstehenden Andeutungen ist das Thema natürlich noch lange nicht erschöpft und es würde uns aufrichtig freuen, wenn auch aus der Leserschaft heraus im Sinne einer freien Aussprache mobil gemacht würde.

Wie Herr Eril sagt. Wir haben in den letzten Nummern unseres Blattes nachgewiesen, wie dreist Herr Eril lügt, indem wir aus dem Artikel „Taten und Worte“ aus der Folge 10 des „Deutschen Eisenbahner“, für dessen Angaben sich Herr Eril persönlich verantwortlich hält, einige seiner faustdicken Lügen festnagelten. Derselbe Artikel enthält aber eine Reihe weiterer Lügen und Verdächtigungen, von denen wir wieder eine aufzeigen müssen. In demselben Artikel erklärt Herr Eril:

Am 20. Juli brachte der sozialdemokratische „Eisenbahner“ jene Anträge, welche der Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament einbringen wird. Nicht mit einem Worte war dabei von Anträgen zugunsten der Eisenbahner die Rede.

Was ist wahr? Unser Blatt enthielt in der Nummer vom 20. August 1911 unter der Ueberschrift „Parlamentsantrag“ die Mitteilung, daß der Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten beschlossen hat, einen Antrag auf Erhebung der Ministeranfrage wegen des Verfassungsbruches durch Mißbrauch mit dem § 14, ferner einen Antrag wegen Aufhebung der mit 1. Juli 1911 verfügten Erhöhung der Preise der Zigarren und Zigaretten, ferner eine Reihe von Anträgen und Interpellationen handelspolitischen Inhalts, unter anderem

einen Antrag wegen der drohenden Milchverteuerung u. s. w. einzubringen.

Das sind also lauter Anträge, die auch zugunsten der Eisenbahner sind. Die Anträge gegen die Milchverteuerung und die Teuerung überhaupt, das Eintreten für die Ermäßigung der Zölle, die Einfuhr von Fleisch u. s. w. sind doch lauter Fragen, die auch die Eisenbahner sehr lebhaft interessieren. Der Herr wird doch den Eisenbahnern nicht einreden wollen, daß billige Lebensmittel zugunsten der Eisenbahner sind.

Eril will den Eisenbahnern glaubhaft machen, daß unsere Abgeordneten bei der Parlamentsöffnung keinen Antrag auf Bewilligung der speziellen Forderungen der Eisenbahner stellten. Nun weiß aber Herr Eril genau so gut wie wir, daß in der sozialdemokratischen Fraktion die effige Demagogie, so wie sie die Mitglieder des Nationalverbandes betreiben, um den nationalen Eisenbahnern die Augen auszuwischen, nicht vorkommt. Er weiß so gut wie wir, daß den sozialdemokratischen Abgeordneten für ihre Taktik die Beschlüsse unserer Organisationen bestimmend sind, und er weiß daher auch, daß unsere Abgeordneten beim Parlamentsanfang Anträge betreffend die im Jahre 1911 zu erfüllenden Forderungen der Eisenbahner gar nicht einbringen konnten, weil unsere Organisation erst in der am 3. September 1911 stattgefundenen Reichskonferenz endgültig die Anträge aufgestellt und beschlossen hat. Das alles weiß Herr Eril sehr genau, aber ihm kommt es darauf an, den nationalen Eisenbahnern die Meinung vorzugaukeln, daß sich die sozialdemokratischen Abgeordneten um die Eisenbahner nicht gekümmert haben, so wie das die nationalen Abgeordneten machen.

Die Streckenwächter der Strecke Schwarzach-St. Veit bis Wörgl überreichten voriges Jahr an das k. k. Eisenbahnministerium gestempelte Gesuche mit der Bitte, den 16stündigen Dienst mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit zu gewähren. Aber die Staatsbahnverwaltung hält es nicht für nötig, den Dienst zu erleichtern, obwohl jetzt wieder der starke Zugverkehr mit 40 regelmäßigen und 7 bis 10 Erforderniszügen an der Tagesordnung ist und auch der Bau des zweiten Geleises begonnen hat. Dieser starke Verkehr bedingt für das Wächterpersonal viele Schwierigkeiten. Das Personal wird mit Erhaltungsarbeiten von einzelnen Vorgesetzten überbürdet, besonders aber durch den Turnus mit 16 Stunden Dienst und nur 12 Stunden Ruhe. Jeder Ablöser oder Postenwächter muß vier Nächte und eine halbe Nacht hindurch Dienst machen. Und mit dem Dienstoffübergang steht es auch sehr schlecht. Die Ablöser der Wächter ist mit drei oder vier Posten verbunden. Die Ablöser müssen rennen wie Jagdhunde. Die Postenwächter müssen 16 Stunden Dienst machen. Mit den oben angeführten Daten haben die Streckenwächter der Strecke Schwarzach-St. Veit bis Wörgl die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck, sie möge den 16stündigen Dienstoff mit nachfolgender 16stündiger Ruhezeit einführen, damit der Zugverkehr nicht gefährdet wird.

Vom christlichsozialen Verkehrsband. In Nr. 9 der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahner-Verkehrsband-Zeitung“ wurden die Sozialdemokraten wieder einmal gänzlich vernichtet. Bei der Zentralauswahlprüfung, Sektion Unterbeamte, am 27. und 28. März sollen nämlich durch einen gestellten Antrag die Unterbeamten geschädigt worden sein. Der Herr Kotosz aus Czernowitz schreibt: „Aber auch zur Zusammenstellung der neun Anträge haben sich die sozialistischen Maulmader als unfähig erwiesen, womit dokumentiert war, daß die Sozialdemokraten nur auf Gassen und Straßen Agitation betreiben können, aber geistige Arbeiten zu leisten nicht verstehen. (Gut geübt Herr Kotosz.) Sie haben nämlich einen Antrag auf Abschaffung der Gehaltstufe von 1300 Kronen eingebracht, welcher vom Vorsitzenden mit dem Bemerkten sogleich genehmigt wurde, daß hiermit die weiteren Ernennungen zu Unterbeamten erst bei der Gehaltstufe von 1400 Kronen stattfinden werden! Sonach haben die Antragsteller dem Eisenbahnministerium einen sehr guten und dem Eisenbahnerpersonal einen sehr schlechten Dienst geleistet, indem früher ein Bahnbediensteter mit 1200 Kr. zum Unterbeamten ernannt worden ist, und gegenwärtig erit beim Gehalt von 1400 Kronen ernannt wird, mit hin in der Dienerkategorie längere Vorleistungsdauern mitzumachen haben wird! Dies ist die segensreiche Arbeit der Sozialdemokraten in den diesjährigen Zentralkommissionsitzungen der Unterbeamten.“ Aber, Herr Kotosz aus Czernowitz, Sie sind ja begriffsstutzig, aber der reinste konfus gewordene Antifemist, das ist doch zu viel. Erstens hat nämlich der Vorsitzende leider den Antrag nicht „sogleich genehmigt“, sondern war dagegen. Das Protokoll wird ja die Sache klären. Nun zum Antrag selbst, durch welchen ja nicht die Erhöhung als Anfangsgehalt, sondern nur die Auflassung der Gehaltstufe von 1300 Kr. verlangt wurde. In der gleichen Nummer 9 des „Christlichen Eisenbahner“ wird ganz der gleiche Antrag behandelt, denn Herr Kotosz aus Czernowitz, wenn die Sozi Antragsteller sind, als eine „Schädigung“ der Unterbeamten bezeichnet. „Der hohe Landtag wolle beschließen: die Gehaltstufe 2 der Dienstklasse VI des Unterbeamtengehaltsschemas wird eliminiert. Bei den Unterbeamten der Gruppen B und C soll die Gehaltstufe VI/2 (1300 Kr.) eliminiert werden, wodurch die Gleichmäßigkeit mit dem Gehaltsschema der Gruppe A hergestellt und eine um drei Jahre frühere Vorrückung in die nächsthöhere Gehaltstufe erreicht wird.“ Wir hoffen zwar nicht, daß Herr Kotosz zur Erkenntnis seiner Blamage kommt, dazu ist er zu eingebildet, alle anderen Unterbeamten, auch die Christlichsozialen werden aber den Antrag begreifen. Dann seine herübten Reden im Zentralauswahl. Ein Mensch, der es zutande gebracht hat, in den Sitzungen eine Kategorie nach der anderen, Werkmeister, Bahnmeister, Offizianten, anzurempeln und anscheinend von dem Grundsat ausgeht, nur die Kategorie sei wichtig, welcher der Herr Kotosz aus Czernowitz angehört, wird nicht mehr ernst genommen und es hat ihn auch im Ausschuß niemand ernst genommen. Die Unterbeamten in der Bukowina hätten als Zentralauswahlmitglied wohl einen Gescheitern finden können.

Aus den Amtsblättern.

Erholungsurlaube für die Hilfsunterbeamten und Hilfsbediener.

Zirkular Nr. 83.

An alle Dienststellen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 10. April 1913, Z. 10.783/4, die Ermächtigung erteilt, auch den Hilfsunterbeamten über ihr Ansuchen von Fall zu Fall einen Erholungsurlaub unter Fortbezug des Taglohnes in der im § 14 der Arbeitsordnungen für das im Bau- und Bahnerhaltungsdienst, im Stations- und Fahrtdienst und in den Materialmagazinen beschäftigte Personal für die ständigen Arbeiter vorgesehene Dauer zu bewilligen, sofern die in den Arbeitsordnungen für die Urlaubsberechnung statuierten Voraussetzungen zutreffen.

Diese Ermächtigung beschränkt sich nicht auf jene Dienstzweige, für welche die erwähnten Arbeitsordnungen erlassen wurden, sondern bezieht sich auf die Aushilfsunterbeamten und Aushilfsbediener sämtlicher Dienstzweige.

Wien, am 18. April 1913.

Der k. k. Staatsbahndirektor:
Kolisko m. p.

Erholungsurlaube für Oberbauarbeiter.

K. k. Staatsbahndirektion Prag.
Betreff: Erholungsurlaube der Oberbauarbeiter zu den von ihnen verlangten Jahreszeiten.
3. 746—III/1.

Prag, am 15. April 1913.

Dienstbefehl

an alle k. k. Bahnerhaltungssektionen und k. k. Betriebsleitungen.

In der Sitzung des Arbeiterausschusses ddo. 20. Dezember 1912 wurde unter anderem der Wunsch ausgesprochen, daß den Oberbauarbeitern ihr Erholungsurlaub zu den von ihnen verlangten Jahreszeiten bewilligt werde. Diefem Ansuchen kann wohl unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Arbeitsordnung nicht entsprochen werden.

Die k. k. — werden jedoch angewiesen, den diesbezüglichen Wünschen der Arbeiterschaft nach Dienstzulässigkeit entgegenzukommen und hierbei namentlich Privat- und Familienverhältnisse der betreffenden Oberbauarbeiter in wohlwollender Weise nach Tunlichkeit zu berücksichtigen.

Für den k. k. Staatsbahndirektor:
Polorny m. p.

Die Beteiligung der Arbeiter der Nordbahn mit Mitschwellen.

Die Nordbahndirektion hat nachstehenden Erlaß herausgegeben:

K. k. Nordbahndirektion. Wien, am 30. April 1913.
Mit ad Nr. 88.931 ex 1912.

An alle k. k. Bahnabteilungen, k. k. Bahnerhaltungssektionen!

In der Sitzung des Arbeiterausschusses, Sektion I (Bau- und Bahnerhaltungsdienst) vom 26. Oktober 1912, wurde der Antrag eingebracht, daß die Arbeiter mit Mitschwellen in jenen Stationen betätigt werden, wo sie beschäftigt sind.

Behufs allgemeiner Regelung der Beteiligung des Personals mit Mitschwellen wird angeordnet, daß zuerst die in Naturalwohnungen untergebrachten Diener, sodann die anderen Diener und ständigen und nicht ständigen Arbeiter mit Mitschwellen zu betätigen sind. Erst wenn diese Bediensteten befriedigt worden sind, können die Unterbeamten und Beamten mit Mitschwellen bedacht werden.

Die zur Abgabe an das Personal bestimmten Mitschwellen müssen vorerst von der k. k. Bahnerhaltungssektion revidiert werden. Die Auswahl dieser Schwellen den Bahnmeistern zu überlassen, ist unstatthaft.

Von der k. k. Nordbahndirektion:
In Vertretung: Riffer m. p.

Korrespondenzen.

Wien (Heizhaus I.) Was sich zur Zeit des Ueberganges von der Winterfahrordnung zur Sommerfahrordnung, respektive umgekehrt, bei den Turnusbesprechungen alles ereignen kann, soll folgender Vorfall bezeugen:

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien legte für die Sommerfahrordnung in der Strecke Wien-Salzburg für die Lokomotiven, Serie 310, einen Turnus vor, der die monatliche Durchschnittsleistung von 8800 Kilometern festsetzt. Ab 1. Mai 1913 werden zwei Zugpaare, die Züge 1 und 9, beziehungsweise 2 und 10, von der Wiener Lokomotive bis Salzburg, respektive von Salzburg bis Wien, geführt. (Derzeit war Maschinistenwechsel in Linz.) Die Vertrauensmänner der Lokomotivführer wendeten nun ein, daß dieser Turnus etwas mörderischer und unverantwortlicher an sich habe. Der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion erklärte jedoch, daß dieser Turnus gefahren werden müsse.

Die Lokomotivführer erklärten nun diesen Turnus zu fahren, wenn sie bei Anfuhr der Abend Schnellzüge in Wien, desgleichen bei Anfuhr des Zuges 9 in Salzburg abgelöst und ihnen das Ausrüsten der Lokomotiven vom Ablösepersonal besorgt wird; ferner verlangten sie Verabfolgung besserer Kohle, denn mit dem jetzigen Brennmaterial sei eine Dienstleistung bis Salzburg und umgekehrt ausgeschlossen. (626 Kilometer.)

Und nun zu den geplagten Heizern. Der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion erklärte weiter, daß mit Rücksicht auf die enorme Dienstleistung bei den Zügen 1 und 9, beziehungsweise 2 und 10 der ständige Heizer der Lokomotive von einem in Regie vortauschenden Wiener Heizer in Linz abgelöst wird, der bis Salzburg und retour bis Amstetten im Dienst, ab Amstetten in Regie bis Wien zu fahren hat. Der ständige Heizer bleibt in Linz und fährt bei der Rückfahrt von Linz bis Amstetten in Regie, ab Amstetten im Dienst bis Wien. Nun kam der Brodneid in voller Wucht zum Ausdruck. Es waren nämlich von den acht Heizern, die derzeit mit der Serie 310 fahren, zwei nicht gewählte bei der Turnusbesprechung erschienen und motivierten ihr Erscheinen damit, indem sie gerade dienstfrei seien und erklärten, daß die Heizer dieser Serie keinen Ablöser wollen und diese Leistung von 626 Kilometer allein bewältigen können, nur möge ihnen ein Kohlenarbeiter in der Strecke Linz-Amstetten, beziehungsweise Linz-Amstetten, beigegeben werden.

Dieser Erklärung schloß sich der eine gewählte Vertrauensmann an, wogegen der zweite gewählte den Antrag der gesamten Heizer befolgte und beantragte, mit Rücksicht auf die kolossale Dienstleistung von 8800 Kilometer per Monat, die Lokomotiven, Serien 310, ständig mit zwei Heizern zu besetzen.

Nun begann unter der Führung des Lokomotivführers Herrn Josef Kirchberger (der nebenbei bemerkt, genau um 50 Jahre zu spät zur Welt gekommen ist), eine Kampagne gegen den Antrag des zweiten gewählten Vertrauensmannes, um den Antrag, diese Serie mit zwei Heizern zu besetzen, zu Falle zu bringen; ebenso den Entschluß der k. k. Staatsbahndirektion, Ablöseheizer beizustellen, über den Haufen zu rennen. Es wurde nämlich jeder, der sich der Anschauung dieses Führers und dieser Heizer entgegenstellte, als Haberlump und Schädiger der Heizerinteressen gebrandmarkt. Als jedoch die Bemühungen des Herrn Kirchberger und seines Anhängers, die Ablöseheizer abzuschaffen, bei der k. k. Heizhausleitung und der k. k. Staatsbahndirektion keinen Erfolg hatten, so versetzte der Kögler und Erlöser der Lokomotivheizer Herr Kirchberger auf die Idee, wenigstens die Zahl von vier Ablöseheizern auf drei zu reduzieren und so leate er der k. k. Heiz-

hausleitung einen Turnus für drei Mann vor, der selbstverständlich genehmigt wurde.

Uns sind die Gründe dieses Vorgehens des Herrn Kirchberger wohlbekannt, denn jeder ist sich selbst der Nächste, und der Geldsack ist Herrn Kirchberger am aller-nächsten; der arme Mann lebt nämlich in dem Wahn, wenn die Serie 310 mit zwei Heizern besetzt würde, so könnte er um einen Teil seiner Prämie kommen. So die christliche Nächstenliebe eines Heizer Erlösers.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß diejenigen Heizer, denen eine Monatsdienstleistung von über 8800 Kilometer noch zu wenig ist, fast durchgehend Mitglieder des Lokomotivheizervereines sind, die in allen Versammlungen und Konferenzen ihre durchgeführten Turnusverbesserungen (?) rühmen und anpreisen, die sie seit dem Bestehen dieses separatistischen Vereines durchgeführt haben und so die Unwissenheit vieler Heizer dazu benützen, neue Mitglieder anzuwerben.

Darum Lokomotivführer, hinein in den Allgemeinen Reichsclub- und Gewerkschaftsverein, denn nur hier ist man seit Jahren bemüht, menschenwürdige Zustände und materielle Besserstellung für den Heizerstand zu schaffen.

Wien (Nordbahn.) Unter dem Regime des Herrn Oberinspektors Pollak haben sich Verhältnisse im Heizhaus eingebürgert, welche auf die Dauer, ohne das Ansehen der k. k. Staatsbahn zu schädigen, nicht gebildet werden können. Wir fühlen uns verpflichtet, dieselben zur Kenntnis der vorgehenden Behörde zu bringen. Zum Materieum wurden Turnusse erstellt, die bei den Schnell- und Personenzügen niemals eingehalten werden können, da die nötigen Lokomotiven nicht vorhanden sind. Es besteht die Absicht, zu Personenzügen Lokomotiven der Serie 111 zu verwenden. Diese Lokomotiven taugen zu allem, nur zu einem Personenzug nicht. Dieselben haben keine verlässlichen Speiseapparate, sind daher betriebsunsicher. Wir haben nicht die Absicht in die Luft zu schießen oder die Bekanntheit mit dem Staatsanwalt zu machen. Die Maschinen Serie 111 schlagen derart, daß man das Abreißen der diversen Röhre und der Tenderschläuche jederzeit zu gewärtigen hat. Wir machen die k. k. Generalinspektion als Aufsichtsbehörde darauf aufmerksam und ersuchen um kommissionelle Feststellung, ob man mit derartigen Lokomotiven die schweren Züge auf der Nordbahn antandlos befördern kann oder nicht. Unserem Erachten obliegt doch der Bahnverwaltung die Pflicht, geeignete Lokomotiven für den Zug beizustellen und nicht wie es bis jetzt geschieht, daß immer der Lokomotivführer an allem schuld ist. Durch Umsagen bei dem Personal werden die Organe genug erfahren, was sonst noch für Zustände im Heizhaus sind und wollen wir dieselben vorläufig nicht veröffentlichen. In der Hoffnung, daß hier einmal Remedur geschaffen wird, wollen wir für diesmal schließen.

Graz. (Staatsbahnhof.) Besseres kommt selten nach, jagte ein Lokomotivführer beim Abschiedsfecht des früheren Heizhausleiters Kojer. Wie recht dieser Ausspruch ist, zeigt die allgemeine Unzufriedenheit des Personals. Der derzeitige Vorstand Maschinenoberkommissär Fritsch ist nur Techniker und findet es unter seiner Würde, sich um sein Personal zu kümmern. Bei dem geringsten Vergehen wird die strengste Strafe angewendet, und mit dem Hinauswurf gedroht. Die Werkstätte wurde zum Äußern für untaugliche Unterbeamte. So befinden sich jetzt 5 Werkführer, 1 Werk- und 2 Maschinenmeister, dort wo noch vor vier Jahren ein einziger Werkführer genigte. Daß das Personal nicht um einen einzigen Mann zugenommen hat, sondern im Gegenteil reduziert wurde, die hierortigen Oberwerkmeister nicht den ihnen gebührenden Platz als Werkführer erreichen können, liegt hauptsächlich in den Händen des Herrn Vorstandes. Ob aber die so geschaffenen Werkführerposten normiert sind, müssen wir sehr bezweifeln, da im Willacher Direktionsbezirk nicht mehr die Orts- und Rangältesten normiert werden, sondern nur jene, die im ganzen Bezirk die Ältesten sind, also eine richtige Normierung einzelner Orte jetzt ausgeschlossen erscheint. Weiters gibt der jetzige Turnus veredetes Zeugnis von dem scharfsichtenden Techniker, der das Praktische nicht kennen will. Bei Erstellung desselben wurden wohl Führer sowie Heizer beigegeben, jedoch nur pro Form, damit das zuerkannte Recht nach außen hin gewahrt erscheint. Der Turnus wurde nach eigenem Gutdünken, technisch vielleicht richtig, jedoch im Praktischen undurchführbar zusammengestellt. Wenn ein Zug sich auch nur um einige Minuten verspätet, was technisch nicht sein darf, so werden dadurch auch die anderen Züge verspätet, und die Führer sind gezwungen, auf eigene Risiko die Verspätung hereinzubringen, um die Anschlüsse nicht zu verpassen. Die Erstellung der Fahrordnungen sollten daher von sachkundigen Personen gemacht werden, die alle Eventualitäten zu berücksichtigen wissen, damit das Personal nicht zu leiden hat. Um einzelne Wagen, die leicht ein anderer Zug mitführen, beziehungsweise nehmen könnte, werden eigene Züge eingeleitet. Die Reserven müssen sich um jede Minute Verstoß streiten und verdient dabei ein Führer in Gleisdorf bei einer Dienstleistung von 17 Stunden Nr. 140, von den Heizern gar nicht zu sprechen. Der Dienst in Uspang scheint jedoch allen anderen die Krone aufzusetzen. Allerdings sind es zwei Führer, vereint mit dem dortigen Maschinenmeister, die den Dienst so wollen, um jene in Fehling zu unterdrücken. Weiß der Herr Vorstand nicht, wie lange das Personal Dienst machen darf? Ist es ihm nicht bekannt, daß die Heizer auf das äußerste vom Maschinenmeister Lampe recht schikaniert werden, und es vorkommt, daß dies nach 18stündigem Dienst und einer Ruhepause von vier Stunden aus dem Schlaf geweckt werden, um dann diesen oder jenen Teil der Maschine besser zu putzen, oder Gartenarbeiten sowie andere häusliche Verrichtungen für den Herrn Expositurleiter zu machen. Wir hoffen, daß diese Uebelstände beseitigt werden und das Personal nicht unnütz schikaniert wird, da es noch Mittel und Wege gibt, um diesem abzuhelfen. Dem Lokomotivpersonal rufen wir zu: Vereinigt euch mit allen anderen Bediensteten in der Organisation, um durch ein geschlossenes, gemeinsames Zusammengehen einen Erfolg zu erreichen.

Steinbrück. (Heizhaus.) Der Dienstturnus für die Kohlenarbeiter im Heizhaus Steinbrück wurde vom Heizhauschef Herrn Lauter auf acht Mann reduziert. Als die Kohlenarbeiter Herrn Lauter in der höflichsten Form auf die Undurchführbarkeit dieses Turnusses aufmerksam machten, sagte Lauter: „Ihr müßt Blut schwitzen oder bei der Arbeit umfallen, daß ihr euch an Lauter erinnern könnt.“ Jenen Arbeitern, die bereits 15 bis 20 Jahre im Dienst der Gesellschaft arbeiten, antwortet Lauter: „Geht in Pension, der Oberinspektor wünsches so.“

Es muß jedem Bediensteten in Steinbrück sonderbar zu Mute werden, wenn er solche Reden vom Herrn Lauter hört.

Herr Lauter soll nicht gar zu laut vom Pensiongehen sprechen, denn wenn die Maschinenleitung nur einige interessante Tatsachen aus der Dienstzeit dieses Herrn erfahren möchte, dann könnte es wohl vorkommen, daß man in erster Linie dem Herrn Lauter den blauen Vogen aufsetzen würde. Die guten Steinbrücker Bediensteten und Arbeiter haben volle zwölf Jahre ruhig zugehört und geschwiegen, doch wenn man die Arbeiter zum Weigerten reizt, dann kann sehr leicht auch dem Ruhigsten die Geduld reifen.

Der Gestank der geplagten Lase könnte der Maschinenleitung und dem Herrn Oberinspektor G u n d e r zuwider werden und Herr Lauter wäre am längsten Heizhauschef gewesen.

Staubing. (Staubing-Stramberger Lokalbahn.) Die Staubing-Stramberger Lokalbahn hat hier eine Anzahl von Personalhäusern mit einer Wasserleitung ausgestattet, welche eine ständige Ursache von Beschwerden und Zwistigkeiten bleiben dürfte. In den Personalhäusern für die Diener wird die Wasserleitung von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends gesperrt. Somit ist diese brillante Wasserleitung täglich nur von 12 Uhr mittags bis 1 Uhr nachmittags, also ausgerechnet eine Stunde täglich, im faktischen Betrieb. In dieser kurzen Zeit von einer Stunde sollen sich täglich 14 Parteien, die im Hause wohnen, mit Wasser auf 24 Stunden im Vorhinein versorgen.

Wie es da mit einem Schluß frischen Wassers in den Dienerwohnungen aussehn muß, kann sich jeder lebhaft vorstellen. Will sich eine Partei den Luxus eines Glases frischen Wassers erlauben, und geht vielleicht in die den Personalhäusern nahegelegene Werkstätte, um dort ein Gläschen des köstlichen Wassers zu holen, so stellt sich wiederum der Maschinist entgegen und sagt: „Sollts euch das Wasser in der Nacht oder aus dem Mühlbach.“

Besser ist es mit dem Wasser in dem Beamtenwohnhaus, dort führt die Wasserleitung bis in die Küche und die Leitung wird auch nicht abgesperrt.

Eine weitere Kalamität der Naturalwohnungen, ist die Reinigung und Instandhaltung. Durch volle 32 Jahre hat die Streckenleitung für das Putzen und die Instandhaltung der Naturalwohnungen gesorgt. Im heurigen Frühjahr weigerten sich die Maurer und Maler, die Wohnungen herzurichten mit dem Bemerkten: „Wir bekommen nichts für das Gerichten, macht es euch selbst.“ Wir sind neugierig was der Herr Streckenvorstand anordnen wird, um diese Uebelstände zu beheben.

Magenfurt. (Von einem k. k. Bahnmeister.) Es gibt eine Reihe von Beamten, die von sich die hohe Meinung haben, zu jeder Niederträchtigkeit gegenüber den Angestellten das ungestrafte Recht zu haben. Während sie es verstehen, auf der einen Seite beide Augen über Verfehlungen ihrer Zuträger zuzubringen, huldigen sie der Andäunung, anderen dafür das Leben dadurch verbittern zu müssen, daß sie dieselben ein um das anderemal zur Anzeige bringen und ihnen beständig aufauern. Ein mit diesen Eigenschaften vollausgestatteter Mensch ist der Bahnmeister Baumgartner. Abgesehen von der üblen Gewohnheit, beständig zu schimpfen und zu schreien, versteht er es, wie selten einer, seine Untergebenen zu schikaniieren. In allen Lagen seines nervösen Daseins braucht er beständig einen Abhänger, den er auch leicht bei seinen Untergebenen findet. So war beim Posten Nr. 8 eine Schranke fehlerhaft, was ihm mehrmals, ohne Erfolg, gemeldet wurde. Als nun der Arbeiter Kopeinig dort Dienst tat und die fehlerhafte Schranke beim Passieren eines Zuges nicht schließen konnte, trotzdem ihm der Bahnrichter Weischnig zu Hilfe kam, wurde er angezeigt und mit einem vollen Tagelohn bestraft. Statt nun an die Bahnerhaltungssektion eine Eingabe zu richten, damit der Arbeiter nicht bestraft wird, schickte Baumgartner, um nicht auf seine Schlampelei aufmerksam zu machen, Besser, der Arbeiter wird ungeschuldigerweise materiell und moralisch geschädigt. — Kürzlich ist dasselbe einem anderen Wächter passiert. Wir sind nun neugierig, ob der Wächter, der seit 22 Jahren straffrei seinen Dienst versieht, oder ob Baumgartner bestraft wird. — Der Bahnmeister kann auch anders, hat stets zweierlei Maß bei sich, als sein Liebling E. mehrere Züge verschleift, was menschlich verständlich ist, schickte Baumgartners Freundlichkeit. Wie aber auf Posten Nr. 8 der Arbeiter Karl zwei Züge verschleift, bekam er Baumgartners Gerechtigkeit in vollem Ausmaß zu verspüren. Abzug eines vollen Tagelohnes und Suspensionierung vom Dienste auf ein Jahr, war die Strafe. Dieses zweierlei Maß wirkt aber empörend, wenn man erfährt, daß der Arbeiter E. nach eigener Aussage etwa zehnmal den Zug verschleift, ohne bestraft worden zu sein. Warum dieser Unterschied? — Mit besonderer Vorliebe scheint Baumgartner den Wächter Wurzer zu verfolgen, bei dem er sich gleich nach der Verletzung nach seiner eigenen Art vorstellte und unbergänglich machte. Sofort fand er eine Reihe Beanstandungen. Und weil Wurzer nach seiner Meinung, die Schranke, die schon seit einem halben Jahre nicht funktionierte, nicht ordnungsgemäß bediente, setzte es eine Anzeige, die Wurzer eine Rüge einbrachte. Bald folgten wieder zwei Anzeigen, wegen vorchriftsmäßigen Verlassens des Domizils, obwohl Wurzer vorchriftsmäßig davon Meldung machte. Dann erfolgte eine solche wegen unrichtiger Datierung, was ihm eine Strafe von 8 Kr., neben einem Prämienverlust von 3 Kr. einbrachte. Da diese Anzeige ganz zu unrecht erfolgte, die Strafe dem Wächter ziemlich hart traf, war er vor Aufregung momentan dienstuntauglich. Nun glaubte Baumgartner die Gelegenheit wahrzunehmen zu müssen, Wurzer wegen Simulation eventuell anzeigen zu können. Er führte Wurzer sofort zum Bahnarzt, der aber die Aufregung, nach Anbörung des Sachverhaltes, ganz natürlich fand. — Wäre es unter solchen Umständen nicht angebracht, wenn die Bahnerhaltungssektion dem Bahnmeister Baumgartner das zweierlei Maß aus der Hand nehme, ihn gründlich darüber belehre, daß er in seinem Dienste unparteilich vorzugehen und seine Untergebenen nicht zu quälen hat. Gerechtigkeit soll er üben, und nur Dienstfähigkeit gelten lassen, nicht aber nach Parteilichkeit spielen, Ohrenbläsern gehorchen und ihnen auf Kosten der Verkehrssicherheit alles verzeihen, um dafür andere zu Unrecht zur Anzeige zu bringen.

Meran. (Sozialpolitisches vom Meraner Staatsbahnhof.) Der Mai ist ins Land gezogen und mit ihm auch die jährlich wiederkehrende Aenderung der Fahrordnung, welche auch eine Aenderung der Dienstverteilung der Zugbegleiter bedingt. Sie ist auch in Meran eingetroffen, aber in welcher Form, dies soll heute Gegenstand dieses Artikels sein.

Eine Dienstverteilung haben die Meraner Güterzugs- und Verfahrungsbedienten, die man schon nicht einmal moderne Sklaverei nennen kann, sondern sie bringt diese Leute, die das zweifelhafte Glück haben, gezwungen zu sein, nach dieser Dienstverteilung Dienst zu machen, in eine Lage, die sich nicht einmal die Sklaven des Mittelalters gewünscht haben würden.

Ineingeweihte werden sich denken, daß sie übertrieben, diese Leute werden doch auch eine gewöhnlich feigelegte Dienst- und Ruhezeit haben. Freilich haben wir sie; aber nur auf dem Papier. Auf der mit 1. Mai herabgegangenen Dienstverteilung fehlt sie sogar am Papier; wahrlich hat man sie während der Erstellung dieser Dienstverteilung verlegt, sonst wäre es doch unmöglich, daß sich die Nachr einer Hebertragung der gesetzlichen Bestimmungen schuldig machen würden; oder sollte es wirklich wahr sein, daß man dadurch auch Antienten erhöht, und dies der Grund zu dieser Rücksichtslosigkeit sein?

Gott sprach, als er die Welt erschuf: „Sechs Tage sollst du arbeiten, den siebenten sollst du ruhen!“ Er sprach dies aber nicht zu den Meraner Güterzugsbedienten, die würden zufrieden sein, wenn er sagte: „Alle 30 Tage sollst du ruhen“, obwohl die Vorschrift sagt, daß alle Monat ein 24stündiger freier Tag zu gewähren ist. So sehen sich die Menschen, welche die Worte, die Gott sprach, sehr beherzigen und wirklich jeden siebenten Tag von ihrer schweren Arbeit ruhen, ganz Tall darüber hinweg und scheinen von einer derartigen Vorschrift gar nichts zu wissen.

Welch trauriges Dasein so ein Sklave des geflügelten Rades führen muß, kann sich jeder leicht denken. Alle Tage von früh bis abends Dienst, kein freier Tag. Grau in Grau erscheint ihm die Zukunft, höchstens eine Krankheit oder gar der Tod können ihn von dieser Treitmühle erlösen, wenn er nicht früher ins Irrenhaus kommt. Immer dieser nervenzerrüttende, physisch und moralisch degenerierende Dienst und wieder Dienst! Kein Lichtblick scheint ihm entgegen, dem er zutreiben könnte. Immerfort, täglich, schnell, schnell, denn die Peitsche, genannt Ordnungsstrafe, ist unermüdlich, und daß sie Arbeit hat, diese Peitsche, dafür sorgen genug Menschen, die ausgeruht sind und an Zahl denken, für welche die Peitsche bestimmt ist, nicht viel nachsehen.

Wir wollen uns heute mit dem Angeführten begnügen, stellen jedoch weitere Details in Aussicht. Möge dieser Verzweiflungsschrei der Wiener Güterzugs- und Verstärlungsfondakteure, die gewünschte Aufmerksamkeit der maßgebenden Behörden nach sich ziehen!

Kriehendorf. (Maifeier.) Eine schöne Maifeier veranstaltete die Ortsgruppe Kriehendorf im Einvernehmen mit der politischen Sektion. Eröffnet wurde die Feier mit Vorträgen des Arbeiter-Männergesangsvereines „Stahllang“ (Simmering), welcher im Verlauf des Festes noch einige sehr wirkungsvolle Chöre meisterhaft und Begeisterung auslösend vortrug. Von der Zentrale erschien Genosse Adolf Müller, der über „Die Bedeutung des 1. Mai und die Eisenbahner“, und Genosse Hauszla (Landesparteivertretung), der über den „1. Mai und die Arbeiter-schaft“ referierte. Sodann folgten noch einige humoristische und Gesangsbeiträge, worauf schließlich programmgemäß das Tanzfranzchen begann, das bis um Mitternacht ausgebeutet wurde.

Der Besuch war für Kriehendorf großartig, darob die Bürgerlichen ganz konsterniert waren. Entsetzt äußerte man sich, daß es in Kriehendorf bereits so weit gekommen sei, eine Maifeier zu haben. Unsere Genossen aber bliden froh in die Zukunft, denn selbst in den schwärzesten Winkeln beginnt sich zu regen. Der Anfang ist gemacht — Kriehendorf wird alle Jahre und wohl immer eine größere und schönere Maifeier haben.

Tannwald-Schumburg. Einen schweren Verlust hat die Ortsgruppe durch den Tod des Kondukteurs Genossen Franz Michel erlitten. Genosse Michel war ein allgemein beliebter Kollege. An seinem Leichenbegängnis beteiligten sich der Herr Vorstand und die Beamten von Eisenbrod und Sworow sowie eine große Anzahl von Bediensteten in Uniform. Kollege Michel hinterläßt eine Witwe mit vier unverheirateten Kindern. Allen jenen, die sich an dem Leichenbegängnis beteiligt haben, wird auf diesem Wege der herzlichste Dank ausgesprochen. Möge dem so früh Dahingegangenen die Erde leicht werden!

Kanis-Eibenshüt. Von dort wird uns geschrieben: Bahnmleiter Emil Fiebing, stationiert in Kanis-Eibenshüt II, ist für die Geschente sehr empfänglich, und sich derjenigen, der ordentlich schmeit, bei ihm alles erlauben. (Siehe Florian Semjkal.) Derselbe denunziert dem Bahnmleiter alle Begebenheiten, die unter den Wächtern und Oberbauarbeitern vorkommen.

Dieser Bahnmleiter ist zeitweise dem Trunke ergeben und in diesem Zustand ein roher Mensch. Herrlich von Natur aus veranlagt, läßt er zum Beispiel den Wächter Respuzel in dienstfreier Zeit — nach 18stündigem Dienste — wegen ganz belangloser Unterschritten wechen. Frau Respuzel, die dem Bahnmleiter mitteilte, ihr Mann schlafe bereits, gab er zur Antwort: „Wenn ich ihn in dienstfreier Zeit auch dreimal brauche, dann muß er immer aufstehen.“

Der Bahnmleiter spielt im Wirtshaus mit seinen eigenen Arbeitern Karten. Entsteht ein Streit, so wird der Bahnmleiter beim Kragen genommen und hinausgeworfen. Nächsten Tag will er den Arbeiter entlassen, als Nebensache für den Hinauswurf. (Fall: Arbeiter Kwasnicka in Währisch-Brantitz. Selber sieht noch heute im Bahndienst.)

Die dem Bahnmleiter zugewiesene Strecke ist vernachlässigt. Seit zwei Jahren befinden sich in Kilometer 140-1 bis 140-2/3, in Kilometer 137 bis 138 verfaulte Schwellen, die trotz der Meldung der Wächter nicht ausgewechselt werden. Dagegen werden die Wächter, weil die Nägel in faulen Schwellen selbstverständlich nicht halten, mit Gelbstrafen belegt. Schwellen werden an Bauern verkauft, dann kommen erst die Wächter. — Die Wächterstrafen bemühen sich schon seit zwei Jahren um die ihnen gebührenden Mouturen laut Instruktion XV, Seite 61. Vom Bahnmleiter wird nichts getan, alles Witten ist bei diesem Menschen umsonst.

Es wäre wünschenswert, wenn sich die vorgesehene Dienststelle etwas mehr um die dienstliche Tätigkeit des Bahnmleiters Fiebing kümmern würde.

Wansta. (Todesfall.) Am 19. April starb unser treues und langjähriges Mitglied Genosse Thomas Kubek. Der Verstorbene war ein überzeugter Genosse, der jederzeit und bei jeder Gelegenheit für seine Organisation eintrat. Die Mitglieder der Ortsgruppe werden dem Dahingegangenen stets ein treues Andenken bewahren.

Komotau. (A. I. Staatsbahnen.) Wie die Strafbefugnis von den Dienstvorständen gehandhabt und in Ermangelung jedes Gerechtigkeitssinnes gegen mißliebige Untergebene in Anwendung gebracht wird, zeigt folgender Fall. Am 1. Mai hatte der Kondukteur E. das Unglück, erst kurz vor der Abfahrt des Zuges 1082, mit dem er zu fahren hatte, in Dienst zu kommen. Er war daher, ohne erst die Aufmerksamkeit des diensthabenden Beamten auf sein Erscheinen zu lenken, gezwungen, den Zug, wenn er nicht zurückbleiben wollte, gleich zu besteigen. Für Herrn Adjunkten Steiner, der in der Meinung war, E. sei zum Dienst nicht erschienen, war dies eine willkommene Gelegenheit, um selben eines aufs Zeug zu stellen. Anders läßt sich sein Vorgehen nicht erklären. Statt sich zu erkundigen, ob E. zum Dienst erschienen, erlittete er beim Herrn Adjunkten Greiboner, welcher vorläufig den Dienst des Stationsvorstandes vertritt, die Anzeige. Dieser ließ nach einigen Tagen E. zu sich rufen und bestrafte diesen, ohne ihn zu befragen und Gelegenheit zur Rechtfertigung zu geben, wegen Nichterscheins im Dienste, mit einer Krone. Wobei er sich noch auf den humanen Vorgesetzten hinausspielte, da er erklärte, wenn er dies der Direktion anzeigen würde, E. eine noch härtere Strafe zu erwarten hätte. Diese Strafe bedeutet einen Akt der Ungerechtigkeit und Willkür. Weiter muß erwähnt werden, daß durch das späte Erscheinen des E. nicht die geringste Beeinträchtigung des Verkehrs zu verzeichnen war und auch keine Wagen zurückgelassen sind. Dagegen müssen wir sagen, daß E. schon durch mehrere Jahre stets eine Stunde vor Abfahrt des Zuges in Dienst kommt, um die schriftlichen Arbeiten zu verrichten, trotzdem er nur 30 Minuten bezahlt erhält. Da Herr Greiboner sagte, daß er nur mit Rücksicht auf die gute Dienstleistung von einer Anzeige bei der Direktion absieht, müssen wir erklären, daß gerade wir es wollen, daß dieses ihr zur Kenntnis gebracht wird, und wir stellen an die Direktion das Ersuchen, diesen Fall untersuchen zu lassen, damit sie zur Ueberzeugung kommt, wie die Dienstvorstände ihre Strafgewalt mißbrauchen.

Komotau. (Eisenbahnerlesend.) Wer einmal Gelegenheit hatte, den Jahresabschluss unserer Organisation zu studieren, dürfte zur Erkenntnis gelangt sein, daß große Summen zu Unterstützungszwecken ausgegeben werden, um das Elend in Eisenbahnerkreisen nur einigermaßen zu mildern.

So werden von der Ortsgruppe Komotau allein jährlich zirka 2000 Kr. für Unterstützungszwecke ausgegeben, ohne daß in der Presse sowie bei den gegnerischen Organisationen durch Namensnennung zu Agitationszwecken auch nur eine Erwähnung gemacht wurde. Traurig ist es, wenn ein Eisenbahner durch Krankheit oder sonstiges Mißgeschick die Hilfe seiner Organisation in Anspruch nehmen muß. Wenn jedoch ein Arbeiter in gesunden Tagen trotz ehrlücher und mühevoller Arbeit nicht imstande ist, sein Leben fortzubringen, dann sollte in jedem die Erkenntnis über diese schuldige Gesellschaftsform reifen. Wir lassen hier ein Gespräch eines braven Oberbauarbeiters sprechen, welcher sich an seine Organisation um Hilfe wendet.

Und die geehrte Ortsgruppenleitung in Komotau. Werte Genossen!

An eine große, unliebsame Notlage geraten, weiß ich mir keinen anderen Ausweg, als mit der Bitte an die geehrte Ortsgruppenleitung heranzutreten, mir eine kleine Unterstützung zu gewähren. Als Oberbauarbeiter verdiene ich höchstens 60 Kr. monatlich, und wenn Regentage eintreten noch weniger. Davon gehen die Abzüge für Krankenlasse und Pensionsfonds ab. Kostgeld muß ich 40 bis 45 Kr. entrichten, so daß mir zur Erhaltung meiner Kleider nur einige Heller bleiben. Nachdem ich, es ist eine Schande und tut mir herzlich leid, es mitzuteilen, keine Fußbekleidung habe und momentan meine Mittel nicht reichen, so würde ich eine geehrte Ortsgruppe ersuchen, mir eine kleine Unterstützung gewähren zu wollen, damit ich nicht barfuß in den Dienst gehen muß. Meine Beiträge habe ich immer gezahlt und eine geehrte Ortsgruppe noch nicht belästigt. Mit Parteigruß A. A.

Ein Kommentar hierzu ist überflüssig. Die Dividende der Aktionäre ist ins Ungeheure gestiegen, die Kupferteiler unserer Arbeit in den Wädem machen sich das Leben so angenehm wie möglich. Während der vorübergehenden D-Zug diese Menschen an ihren Bestimmungsort bringt, ist der Oberbauarbeiter gezwungen, barfuß seinen dienstlichen Verpflichtungen auf der Strecke nachzukommen. Wir fragen jene eiteln Toren, welche noch an das nationale oder christliche Gefühl der Verwaltung glauben, ob das Elend noch nicht groß genug ist, um zu erkennen, daß nur durch den festen Zusammenschluß aller Arbeiter dieses schuldige System der heutigen Gesellschaftsform beseitigt werden kann; oder soll auch der deutsche Arbeiter wie seine unglücklichen Brüder im Süden in Erdhöhlen wohnen?

Göding. Eine Sehenwürdigkeit in der hiesigen Station ist der Dienstraum, den der Signalmeister nach langjähriger Witten endlich erhalten hat. Es ist dies ein alter Abri, in dem nun ein I. I. Signalmeister seinen Dienst verrichten und die teuren Inventar- und Materialgegenstände aufbewahren soll. — Wir haben alle Eisenbahner, insbesondere die Herren der Nachgruppe für Signalwesen ein, diesen neuen Dienstraum zu besichtigen. Die Aufschrifttafel „Für Herren“ und „Für Damen“ befindet sich natürlich leider nicht mehr dort.

Wittmannsdorf. (A. I. Staatsbahn. Turnusangelegenheiten.) Die Steden Leobersdorf-St. Pölten sowie Wittmannsdorf-Sollenau-Ebenfurth werden im Stundengeld, die Strecke Leobersdorf-Gutenstein (37 Kilometer) wird jedoch im Fahrtaggeld geführt (der Zugführer und Manipulant je Kr. 240, der Kondukteur Kr. 180). Der Turnus besteht im Sommer aus zehn, im Winter aus acht Personenzugspartien. Nun hat das Zugpersonal auch heuer so wie vorigen Sommer das Malheur, anständig bei der Nase geführt zu werden. Zug 2044 und Zug 2011 sollen turnusmäßig eingeführt werden und würde jeder dieser Züge nach den Bestimmungen des Dienstbefehls in den Nahen eines Fahrtaggeldes fallen. Nun sind die im Fahrtaggeld entlohten Zugbegleiter gegenüber dem Stundengeld im Verhältnis zur tatsächlichen Dienstleistung ohnehin die Geprüllten. Aber diese zwei Touren, welche für das Personal günstig wären, die müssen im Stundengeld geführt werden. Im Mai und Juni 1912 wurden diese zwei Züge jeder zu einem Fahrtaggeld geschrieben. Im Juli 1912 kam der seitdem bekannte Turnusführer, Herr Adjunkt Prinz, und machte einigen Turnusvertrauensmännern gegenüber die zynische Bemerkung: „Wißt ihr, warum ich da bin?“ „Nein!“ war die Antwort. „Ich bin deswegen gekommen: Ihr habt zwar nach den Bestimmungen über Fahrtaggeld recht, aber diese zwei Touren stellen sich viel zu hoch, ihr werdet uns hier heranziehen Kavaliere — auf Grund dessen müßt ihr euch Zug 2044 und 2011 im Stundengeld schreiben.“ Heuer haben wir dasselbe Recht, da es auch im Turnus vorgemerkt erscheint. Nun glauben wir, wenn schon eine Strecke pauschaliert ist, so sollen doch sämtliche Züge im Pauschale geführt werden. Wir verlangen nicht etwa zwei Fahrtaggelder, da wir nicht über kurz oder lang Kavaliere sein wollen, nein, wir stellen nur die bescheidene, gerechtfertigte Forderung, uns für die Züge 2044 und 2011 ein Fahrtaggeld zu bewilligen. Beispielsweise zahlt der Zugführer täglich beim Güterzug im Verhältnis zum Stundengeld nicht weniger als Kr. 128, der Kondukteur 84 S. drauf. Mit 300 multipliziert, erhalten wir beim Güterzug das nette Summchen von 1032 Kr. jährlich, welches dem Personal abgezwickelt wird. Jetzt bleiben noch die Personenzüge, welche auch ein schönes Summchen abwerfen. Und da will man das Personal noch beschummeln, die Züge 2044 und 2011 sollen im Stundengeld geführt werden? Höher geht's doch nicht mehr.

Jansbrud. (Südbahn.) Unter den Zugbegleitern in Jansbrud Südbahn macht sich der Oberkondukteur Voinger, Agitator für die gelbe Organisation, genannt Reichsbund deutscher Eisenbahner, sehr unangenehm fühlbar. Nicht etwa deswegen, weil er für diese Organisation agitiert, sondern weil er seine dienstliche Stellung als Oberkondukteur dazu mißbraucht, um untergeordnete Kondukteure im Dienste zu schikanieren.

So hat dieser Oberkondukteur am 12. d. M. bei Zug 87 dem Kondukteur A. eine offene Vorwärtsbremse angewiesen, die noch dazu defekt war, so daß der Kondukteur sehr leicht hätte verunglücken können. Es war nämlich die eiserne Stange beim Schutzeländer abgebrochen. Der Kondukteur A. meldete dies dem Voinger, der aber darauf bestand, daß A. diese offene, fehlerhafte Vorwärtsbremse bei tödlichem Regen besetze, obwohl zwei Wagen davor eine geschlossene Gzl-Bremse und drei Wagen weiter zurück ein beladener Wagen mit geschlossener Bremschütze der D. A. B. V. im Zuge waren, die nicht besetzt waren.

Jahre hindurch kämpfen die organisierten Zugbegleiter, um ein strenges Verbot zu erwirken, daß offene Vorwärtsbremsen überhaupt nicht besetzt werden sollen, und haben die Vorgesetzten bisher so viel menschliches Empfinden gezeigt, daß ab Jansbrud und Franzensfelde wegen der vielen Tunnel keine offene Vorwärtsbremse besetzt zu werden braucht, wenn nur rechtzeitig das Umkehren derselben verlangt wird. Siehe Ergänzungsheft! Siehe Anhang!

Dem Oberkondukteur Voinger blieb es vorbehalten, aus purer Nachsicht und Gehässigkeit eine von allen Zugbegleitern als eminente Wohltat empfundene Maßregel unwirksam zu machen. Wenn er diese Bremse gebraucht hätte, so brauchte er nur dem diensthabenden Herrn Beamten zu melden und der, obwohl nie selbst auf der Bremse gefahren, wird so viel menschliches Empfinden haben — besonders bei einem solchen Sündenwetter — daß er sofort die Bremse um-

drehen lassen wird. Voinger hat es natürlich schon ver-gessen, daß er auch einmal auf der Bremse gefahren ist und daß er geflücht wie ein Schjentreiber aus dem Abenteal, wenn ihn eine solche Bremse getroffen hätte.

Heute ist er Unterbeamter mit 120 Kilogramm Gewicht. Das ist aber auch sein größtes Verdienst, denn nach seiner geistigen Fähigkeiten gehört er noch immer zu seinem früheren Troß ins Abenteal. Welch besonderes Geisteskind Voinger ist, wird wohl auch der Herr Ingenieur Kuske schon erkannt haben, so wie ihn alle einsichtigen Beamten und Bediensteten mit Ausnahme derjenigen, die auch der Schnapsflasche gern huldigen, bereits seit langem vollständig mißachten.

So hat er sich auch bei diesem Zug wieder unsterblich blamiert und dürfte ihn die Direktion vielleicht diesbezüglich zur Rechenschaft ziehen. Als sich der Kondukteur A. in Matrikelkrank melden mußte, wollte er den Kondukteur dadurch in Strafe bringen, daß er Brutto (fünf Wagen) abstellte. Hinterher stellte sich heraus, daß dieser Geistesriebe nur die unbesetzt gelassene Bremse des D. A. B. V.-Wagens hätte besetzen brauchen, und er hätte ohne Belastungsreduktion die Fahrt fortsetzen können.

Die Erhebung wird übrigens diese Tatsache konstatieren und hernach den wahren Schuldigen treffen.

Die Zugbegleiter könne sich ein Bild machen, wie es aussehen würde, wenn diese Voinger o tutti quanti mit ihrem gelben Söldlingverein einen größeren Einfluß besäßen würden.

Mährisch-Schönberg. Am 13. Mai starb Oberkondukteur Franz Winter an den Folgen des im August 1912 in Kleinrichthal erlittenen Unfalls. Franz Winter war ein stiller und verträglicher Kollege sowie ein treues Mitglied unserer Organisation. Wir werden dem Verstorbenen jederzeit ein treues Andenken bewahren.

Czernewitz. In Czernewitz haben wir eine Militär-rampe, wo alljährlich eine riesige Menge von Gütern verladen wird. Die Bediensteten haben bereits zu wiederholten Malen um die Aufstellung einer Holzbude bei dieser Rampe ersucht, um wenigstens die schriftlichen Arbeiten an einem geschützten Ort verrichten zu können. Sogar der Leiter des Bahnbetriebsamtes hat sich mehrmals die Mühe genommen, die Betriebsleitung darauf aufmerksam zu machen, daß bei Gewitter, starkem Frost oder Schneefall die Arbeiter nicht den geringsten Schutz und Unterstand haben. Leider alles vergebens. Die prompte Antwort auf alle diesbezüglichen Beschwerden heißt stets — kein Geld.

Da erinnern wir uns, daß vor zwei Jahren eine sogenannte Umladebühne hergerichtet wurde, deren Herstellung bedeutende Kosten verursacht haben soll. Bis heute ist diese Umladebühne nicht benutzt worden und dürfte auch niemals benutzt werden. Wenn nun reichlich Geld für eine überflüssige Umladebühne vorhanden war, so dürften schließlich die paar Kronen für eine Holzbude als Aufenthalt für die Bediensteten auch noch aufzutreiben sein.

Berichtungsberichte.

Wien. (Spangbahn.) Freitag den 16. Mai fand am Rennweg in S. Fuchs Lokaltitäten eine Versammlung der Mitglieder der Betriebskrankenkasse der C. B. A. statt, in der die gewählten Ausschusmitglieder ihre Tätigkeits-berichte für die bereits abgelaufene Funktionsperiode erstattet hatten. Die Berichte wurden von der Versammlung zur Kenntnis genommen und den Ausschusmitgliedern ein einhelliges Vertrauen votiert. Ein Bild der Fremdelwirtschaft entrollten die zahlreichen gegen den Dr. Mathe erhobenen Beschwerden und deckten den Grund auf, in dem die Kerkzfrage auf der C. B. A. steckt. Die Ausschusmitglieder wurden beauftragt, in dieser Sache reinen Tisch zu machen und eine Statutenänderung herbeizuführen, damit das Krankenlajenwesen der C. B. A. auf eine gesunde Grundlage gestellt wird und den Mitgliedern als ein wirkliches Wohlfahrtsinstitut dienen kann.

Hierauf wurden für die bereits ausgeschriebene Neuwahl des Ausschusses folgende Kandidaten aufgestellt:

Aus dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst:

- Als Mitglieder: Michael Görtner, Kondukteur, Wien. Josef Handler, Stationsmeister, Willendorf.
- Als Ersatzmänner: Karl Nuttner, Kondukteur, Wien. Franz Benischke, Stationsmeister, Fischau.

Zugförderungs- und Werkstattdienst:

- Als Mitglied: Otto Helm, Maschinmeister, Wien.
- Als Ersatzmann: Johann Zebtner, Lokomotivführer, Puchberg.

Bahnerhaltungsdienst:

- Als Mitglied: Johann Horádel, Bahnmleiter, Wien.
- Als Ersatzmann: Franz Carhaun, Bahnmleiter, Eblitz.

Solidarität zu üben und nur den hier aufgestellten Kandidaten die Stimme zu geben, ist Pflicht eines jeden Kollegen.

Wien II. (A. I. Nordbahn.) Im Vereinslokal des Gasthauses Raim fand am 16. Mai eine nach § 2 des Vereins-gesetzes einberufene Versammlung des Lokomotivpersonals des Wiener Heizhauses statt, in welcher die Genossen Garan und Dusek den Zweck der Organisation erläuterten. Für die Organisation zeigt sich in diesem für diese bis jetzt un-erreichbaren Gebiet ein sehr lebhaftes Interesse und es trat bereits eine große Anzahl von Lokomotivführern und Heizern der Organisation bei. Dieser erfreuliche Zustand ist der überaus regen, zielbewussten und systematischen Organisationsarbeit des Ortsgruppenausschusses mit Genossen Garan an der Spitze zu danken.

Aufflein. Am 7. Mai fand hier eine gut besuchte Ver-sammlung des Zugbegleitungs-personals statt, wo Genosse Scheibelin über die „Einführung und Aufgaben der Ver-trauensmänner“ referierte. Sache des Zugpersonals wird es sein, die gefassten Beschlüsse baldigst und genau durchzu-führen.

Woggnitz. Im Vereinslokal fand am 5. Mai die dies-jährige Generalversammlung statt. Den durchaus erfreulichen Berichten der Funktionäre ist zu entnehmen, daß die Orts-gruppe eine rührige Tätigkeit entwickelt hat. Nur in der Be-nützung der Bibliothek will es nicht recht gehen. Der ver-dienstvolle, langjährige Obmann Genosse Wolf wurde wiedergewählt. Genosse Dusek aus Wien hielt nach Be-endigung des geschäftlichen Teiles und der Neuwahl ein sehr beifällig aufgenommenes Referat über die Sozialversicherung. Die Generalversammlung war außerordentlich gut besucht.

Salzburg I. Am 27. April d. J. fand in den Lokaltitäten des Hotels „Bahnhof“ um 7 1/2 Uhr nachmittags eine öffent-liche Eisenbahnerversammlung der A. I. Staatsbahner statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien in einer zweistündigen, sehr aufmerksam und beifällig aufgenommenen Rede die gegenwärtige Personalpolitik des Eisenbahnministeriums be-sprach und die an dem Personal geübten Schädigungen einer scharfen Kritik unterzog.

Salzburg II. Am 26. April fand im Hotel „Bahnhof“ ein öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, an der Lokal-

bahn- und Tramwaybedienstete der Salzburger Lokalbahn teilgenommen hatten. Genosse Kirchschläger brachte den Bericht über die Tätigkeit des Krankenfondsausschusses der Salzburger Lokalbahn- und Tramwaygesellschaft, während Genosse Ritz von der Schüler Lokalbahn seinen Bericht als Delegierter der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt brachte; sodann besprach Genosse Dusek in längerer Rede die Statutenänderung des Pensionsfonds der Lokalbahn und munterte die Anwesenden zu einer rührigen Organisationsarbeit auf.

Knauden-Brunnensdorf. Am 4. Mai fand in Birkstein eine Versammlung statt, wo Genosse Puchar aus Prag über den Pensionsfonds bei der B. C. B. referierte.

Franzensfeste. (Zugsbegleiterversammlung.) Sonntag den 27. April 1913, 8 Uhr abends, tagte in Franzensfeste eine Zugsbegleiterbesprechung, die von Kollegen aus Willach, Lienz, Bozen und Innsbruck stark besucht war und in der Genosse Klinger aus Willach seinen Bericht als gewähltes Mitglied der Personalkommission über die am 14. April stattgefundene Sitzung erstattete. Aus seinem sehr instruktiv gehaltenen Vortrag sei kurz folgendes festgehalten:

Bei der Vorbesprechung am 13. April seien die Personalkommissionsmitglieder übereingekommen, vom Präsidium zu verlangen, ob die Bahnverwaltung einer Tagesordnung zustimmen wolle, die eine Verantwortung der seit 1908, beziehungsweise 1911 aufgestellten Forderungen beinhaltet. Unsere Vertreter stellten sich auf den Standpunkt, daß es keinen Zweck hätte, die Forderungen fortwährend zu wiederholen, wenn die Verwaltung doch nicht darauf eingehen wolle. Nachdem der Vorsitzende, Direktor Praschniker, die Personalkommission unter allerlei Ausflüchten auf spätere Zeit verweisen wollte, kamen die Personalkommissionsmitglieder über die Verhandlung auf den 15. Mai 1913 zu vertragen, an welchem Tage die Beantwortung folgender Fragen verlangt wurde: 1. ob die Bahnverwaltung die 1908, beziehungsweise 1911 überreichten Forderungen anerkenne; 2. ob die Bahnverwaltung diejenigen Forderungen, die bei der f. l. Staatsbahn erfüllt worden sind (anderthalbfache Dienstzeitrechnung in die Pension und Härtenausgleich durch Gewährung von Schenktagsjahren für alle mit 600 und 720 Kr. angestellte Kollegen), der ehesten Durchführung zuführen wolle; 3. ob das Präsidium der Personalkommission diese Forderungen bei der Verwaltung befürworten wolle. Die Beantwortung dieser drei Punkte erfolgte durch den ersten Vorsitzenden, administrativen Direktor Dr. Hall, welcher sehr unbestimmte und ausweichende Antworten auf die einzelnen Punkte gab, wobei er das Geständnis machte, daß die Verwaltung vergangenes Jahr 6 Millionen Kronen zur Aufbesserung des Personals verwendet, was unsere Vertreter zur Erklärung veranlaßte, daß, mit Ausnahme der Quartiergelderhöhung und eines ungenügenden Härtenausgleiches, die älteren Diener, das Zugbegleiterspersonal, leer ausgegangen sind. Mit Rücksicht auf die ungenügende Beantwortung erklärten unsere Vertreter, die Verhandlung abzubrechen und den Wählern die Entscheidung anheimzustellen. Kollegen! Sie haben nun zu entscheiden, ob Sie sich noch weiter mit gemüden Versprechungen abgeben lassen wollen, oder ob Sie durch schleunigen Ausbau einer mächtigen Organisation sich den nötigen Rückhalt verschaffen wollen. Die Personalkommissionsmitglieder wollen nicht länger die Sündenböcke für die passivere Resistenz der Verwaltung unserer dringenden Forderungen gegenüber abgeben und überlassen es den Zugsbegleitern, ob dieselben nicht endlich zur Einsicht kommen, daß ohne geschlossene Organisation kein nennenswerter Fortschritt erzielt werden kann.

Aus den Organisationen.

Wien-Penzing. Am 6. Mai fand in Ribitsch's Gasthaus, XIII, Reindlgasse 11, eine Vertrauensmännerversammlung der Wächter und Blocksignaldienere des Direktionsbezirktes Wien statt, zu der die Vertrauensmänner sämtlicher Linien erschienen waren. In dieser Versammlung brachte Genosse Sommerfeld den Bericht über die am 17., 18. und 19. März stattgefundenen Sitzungen der Zentralpersonalkommission. Genosse Brandstätter den Bericht über die Sitzung der Personalkommission. Beiden Genossen wurde für ihre Ausführungen und für ihre Vertretung der Interessen der Bediensteten der Dank ausgesprochen und das einstimmige Vertrauen votiert.

Wien XXI, Zedlsee. Sonntag den 13. April fand im Vereinslokal die Generalversammlung der Ortsgruppe Zedlsee statt. Nach Entgegennahme der Berichte der Funktionäre und Erteilung des Absoluturiums wurde zur Neuwahl geschritten. Gewählt wurden die Genossen Alois Beck, Obmann; Josef Schuster, Kassier, Gustav Zeininger, Stellvertreter; Leopold Wejnar, Schriftführer, Leopold Schwarzenbrunner, Stellvertreter; Ludwig Mutsch und Leopold Karl, Bibliothekar; Franz Tschelout, Abraham Sobel, Adolf Langer, Ausschüsse. Zu die Kontrolle die Genossen Rudolf Sturm und Johann Repamusch. Des weiteren wurde beschlossen, die Vereinsabende jeden ersten Samstag im Monat abzuhalten. Die Einzählungen finden statt: am Hauptzahlungstag, dann jeden ersten und dritten Samstag im Monat. Im Verhinderungsfall des Genossen Beck bei Vorkommnissen wurde eine engere Exekutive eingesetzt, und zwar: für die Vertikale die Genossen Schuster und Langer, für das definitive Personal Genosse Sobel.

Deutsch-Wagram. Am 27. April 1913 wurde eine außerordentliche Generalversammlung zur Konstituierung der Ortsgruppe abgehalten. Bei der Wahl in die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen einstimmig gewählt: Franz Deubner, Hagergasse 436, Obmann, Rudolf Drescher, Stellvertreter; Nikolaus Steiger, Kassier, Josef Wolf, Stellvertreter; Karl Lilke, Schriftführer, Rudolf Dollner, Stellvertreter; Franz Baumhauser, Bibliothekar; Andreas Schmittl und Josef Banowitz, Revisoren; Raimund Strommer, Johann Stark und Michael Kubeska, Substanzier; Josef Kunerth, Substanzier für die Hilfsvereinstätte; Michael Täubel, Substanzier für die Station. Den wertigen Genossen und Genossinnen diene zur Kenntnis, daß am 1. Juni 1913 die Bibliothek wegen Registrierung gesperrt wird und die Wiedereröffnung derselben auf diesem Wege bekanntgegeben wird.

Neulengbach. Den 4. Mai 1913 fand die ganzjährige Generalversammlung der Zahlstelle Neulengbach statt. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Karl Veranet, Bertmann, Obmann, Alois Dunkel, Stellvertreter; Franz Salmutter, Kassier, Johann Hölbling, Anton Wirth, Substanzier; Josef Blaha und Rudolf Herzog, Schriftführer; Florian Zellhofer und Franz Lehninger, Kontrolloren; Franz Wagner, Karl Schütz, Karl Binderhofer, Lorenz Zillner, Josef Hölbling, Ferdinand Selberherr, Franz Schloffer, Alois Wagner, Anton Deig, Vinzenz Haugmann, Franz Mittel, Ausschüsse.

Nach der Wahl erhielt Genosse Hartmann aus Wien das Wort, welcher einen ausführlichen Bericht über die Unfallversicherung brachte. Zuschriften in Geldangelegenheiten sind an Genossen Franz Salmutter, Ebersberg Nr. 54 und Zuschriften in allen anderen Vereinsangelegenheiten an Genossen Karl Veranet, Straß Nr. 18, zu richten.

Gloggnitz. Bei der am 6. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Wolf, Obmann, Karl Schütter und Franz Grubich, Stellvertreter; Leopold Plaher, Kassier, Franz Birker und Georg Gruber, Stellvertreter; Franz Steier, Schriftführer, Otto Hoslowe und Anton Bibl, Stellvertreter; Josef Tuma, Bibliothekar, Peter Ringhofer und Josef Gräzer, Stellvertreter; Julius Kamfer, Kontrollor, Ferdinand Feigl und Florian Wultsch, Stellvertreter; als Substanzier für die Strecke: Rudolf Urban für Eiberg; Franz König für Payerbach; Josef Kreiler für Rotschach; für die Station: Franz Wittner; für Heighaus: Karl Brandstätter; für Zugsbegleiter: Franz Schöber. Alle Zuschriften sind zu richten an Josef Wolf, Gloggnitz, Zeile 1a, 1/37.

Leobersdorf. Zehn Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens ihre Beiträge nachzuzahlen, da sonst gegen die restierenden Mitglieder nach den Statuten vorgegangen wird. Die Beiträge für den Hinterbliebenenunterstützungsfonds sind allmonatlich im Vorhinein zu entrichten.

Arbning. Am 8. Mai fand die Generalversammlung der Zahlstelle statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Josef Ledner, Zahlstellenleiter, Hermann Großwindhager, Stellvertreter; Johann Rosenauer und Thomas Pils, Kontrolloren.

Neumarkt-Rallham. Bei der am 4. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Pausch, Obmann; G. Weber, Kassier; Kammer und Wösl, Substanzier; Trauwöger und Spitzl, Kontrolle.

Harberg. Bei der am 4. Mai stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Adam Zeman, Obmann, Franz Math, Stellvertreter; Markus Köd, Kassier, Wenzel Archer, Stellvertreter; Michael Spörl, Schriftführer; Alois Kohl, Kontrolle. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Adam Zeman, Oberkondukteur, Harberg, in Geldangelegenheiten an Genossen Markus Köd, Kondukteur, Harberg, zu richten.

Attnang. Bei der am 18. April abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Kohlbacher, Obmann, Heinrich Dörner, Stellvertreter; Johann Veritsch, Kassier, Josef Gabriel, Stellvertreter; Hubert Bachlechner, Schriftführer, Josef Jungwirth, Stellvertreter; Johann Fischer, Bibliothekar, Hanauer, Stellvertreter; Kasberger und Asboch, Revisoren; Feuchtinger, Koitner und Töber, Ausschüsse. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Ferdinand Kohlbacher in Attnang Nr. 60 zu adressieren.

Mürschan. Bei der am 4. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Albrecht Hauser, Obmann, Franz Baclab, Stellvertreter; Ladislav Kovotny, Schriftführer, Wenzel Husak, Stellvertreter; Josef Matoušek, Kassier; Jakob Schöber, Ferdinand Wolf, Matthias Storkan und Wenzel Karpisek, Ausschüsse. Als Substanzier für die Strecke Staab-Stanlau wurde Genosse Georg Ceda, Bahnwächter, aufgestellt.

Zglau. Das Vereinslokal befindet sich nun am Gohlweg 17, im Gasthaus des Herrn Anton Partl.

Die Monatsversammlung findet wie bisher jeden ersten Montag im Monat, die Ausschusssitzung jeden zweiten Montag im Monat statt. Gleichzeitig findet an diesen Tagen vorher Einzahlung der Mitgliedsbeiträge und Ausgabe von Bibliotheksbüchern statt.

Eger. Die Mitglieder werden ersucht, die Monatsversammlungen pünktlich und zahlreich zu besuchen. Ebenso empfehlen wir, die reichhaltige Bibliothek besser in Anspruch zu nehmen.

Gleichzeitig erlauben wir uns, auf diesem Wege dem nach Komotau versetzten Genossen Franz Diek ein herzliches Lebenswohl nachzurufen.

Alt-Pala. Alle Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher zum Zwecke der Revision entweder dem Genossen Marvan in Wöla (Haltstelle) oder dem Genossen Stolin, Oberverwalter in Alt-Pala, zu übergeben. Die Beiträge auf der Strecke Alt-Pala-Ottomere übernimmt Genosse Wenzel Stuchlik, Kondukteur in Alt-Pala.

Komotau. Der Kassier der Ortsgruppe Geoffe Hugo Stüch moht ab 1. Juni Kapellengasse 3/8; in Oberdorf, wohin alle Geldsendungen zu richten sind.

Weiskirchitz. Es diene den wertigen Genossen zur Kenntnis, daß in der am 27. April 1913 in Rosental stattgefundenen Versammlung Genosse Anton Kührer für Rosental-Gruppen als Vertrauensmann gewählt wurde. Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß Sonntag den 1. Juni, Punkt 10 Uhr vormittags, eine Oberbauarbeiterversammlung im Gasthaus „zur Morgenröte“ in Weiskirchitz für die Stationen Rosental, Gruppen, Zedlitz, Waldtor und Kosten stattfindet. Anschließend findet die Monatsversammlung statt. Die Genossen werden ersucht, für beide Versammlungen nach Kräften zu agieren.

Marburg. (Zubiläum.) Am 30. April fand im Vereinsheim zu Ehren des Genossen Malobatsch eine Festfeier statt, wo Landtagsabgeordneter Genosse Horwate die Festrede hielt. Der Festredner widmete dem Jubilar herliche Worte der Anerkennung als Berufskollege und treuen Mitglied der Organisation. Zum Zeichen der Kollegialität wurde ihm von seiten der Abteilungscollegen und der Ortsgruppe ein Geschenk überreicht. Der Jubilar dankte gerührt für die überraschende Ehrung. Anschließend an die Festfeier wurde ein gemütlicher Abend arrangiert, wo alle, die daran teilnahmen, befriedigt sein konnten.

Marburg II. Zur Einfassung der Beiträge wurden folgende Substanzier bestimmt: Wenzel Slawatschek, Oberkondukteur; Konrad Hasenhüttl, Franz Tomez, Emil Giesel, Ferdinand Zauschütz, Franz Fischer, sämtlich Kondukteurzugführer; Ludwig Schedenig, Platzmeister; Franz Pototschnil, Verschubaufseher; Franz Sawitsch, Kontrollwächter; Alois Schnidaritsch, Josef Pencelawitsch.

Tarvis. Sämtliche in der Strecke Törl-Pontafel mohnenden Mitglieder werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an die Genossen Tiefenbacher oder Liamic bis längstens 1. Juni 1913 abzugeben.

Verchiedenes.

Ein Frühlingsgedicht. In der von Harrer Naumann herausgegebenen „Lilse“ finden wir folgendes prächtige Gedicht von Max Jungnickel:

Dorfstraße.

Die Frühlingsgasse kriecht durchs Dorf
Im glühnen Kleid aus Sonnenschein.
Die Fenster reifen die Augen auf,
Und der Lenzwind stolpert hinterdrein.
Ein Birkenmädchen strahlt ihr Haar,
Die Stare zanken vom Dach.
Ich schreibe mit Frühlingstroher Hans
Die Lieder der Lerdchen nach.

Literatur.

„Der Kampf“. Sozialdemokratische Monatschrift. VI. Jahrgang. 8. Heft. — Otto Bauer: Nach dem Balkan-Krieg. — Hermann Wendel (Berlin): Fünfzig Jahre Sozialdemokratie. — Oswald Hillebrand (Karlsbad): Die erste sozialdemokratische Organisation in Oesterreich. — S. Semlomsch: Wiederbelebung des russischen Proletariats. — Adolf Braun (München): Konzentrierung der Unternehmerrmacht. — Karl Cermak (Leipzig): Partei, Gewerkschaft und Genossenschaft. — Wilhelm Ellenbogen: Richard Wagner und das Proletariat.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Zu 4 Heller eine Tasse Kaffee mit Milch und Zucker sollte jedermann, selbst der Vermittler, sich und seiner Familie vergönnen! — Dieser ist im Winter der beste Magenwärmer und im Sommer, kalt genossen, der beste Durststiller. Solchen billigen Kaffee bereitet man in einfacher Weise aus Franks „Enrilo“ Kaffee-Ertrag; derselbe erfreut sich bereits in den weitesten Kreisen großer Beliebtheit und Anerkennung. Unterlassen Sie es nicht, einen Versuch mit Franks „Enrilo“ zu machen, sich von dem hervorragenden kaffeeähnlichen Geschmack und der beispiellosen Billigkeit im Verbrauch zu überzeugen. Franks „Enrilo“ ist überall erhältlich.

Arbeiter-Schwimmverein in Wien.

Infolge der günstigen Witterung ist es dem Arbeiter-Schwimmverein ermöglicht, schon im Mai mit der Badesaison am

Arbeiter-Strandbad

zu beginnen, welches sich im alten Donaubett hinter der Militärkaserne befindet. Nachdem sich das Bad im Vorjahr räumlich ungenügend erwiesen hat, wurde der Winter dazu benützt, um die höchst notwendigen Vergrößerungen vorzunehmen. Der ganze Komplex wurde um etwa 1600 Quadratmeter erweitert, durch die Verlegung der Wirtschafts- und Restaurationsräume wird der ganze Strand den Badegästen freigegeben; eine bedeutende Vermehrung der Kleiderkasten ist eingetreten, so daß selbst beim stärksten Andrang alle Besucher Platz finden. Durch die Errichtung einer Milchhalle wurde wohl vielen Wünschen entgegengekommen. Die Eintrittspreise wurden in derselben Höhe wie im Vorjahr (30 S. für vierstündige Badezeit) festgesetzt. Zutritt haben nur Mitglieder des Arbeiter-Schwimmvereines.

Mitglieder können alle Arbeiter und Arbeiterinnen werden, welche organisiert sind. Die Einschreibgebühr beträgt 60 S., Jahresbeitrag 3 Kr., welcher innerhalb dreier Monate erlegt werden muß. — Das Strandbad ist vom Praterstern mit der Straßenbahn (Wagen 16 und 25, Haltstelle Schießstätte) zu erreichen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung vom 9. Mai 1913. — Entgegennahme des Berichtes über den Bau und den Betrieb des Eisenbahnerheimes; Einholung der Gutachten der geladenen Experten über die Betriebsführung des Gast- und Kaffeehauses. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes. —

Verwaltungskomiteesitzung vom 14. Mai 1913. — Entgegennahme der laufenden Berichte über den Bau und die Betriebsführung des Eisenbahnerheimes. — Berichte des Administrators über den Stand der Mitglieder und der Einnahmen in den abgelassenen Monaten des Jahres 1913. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Turnau. Am 25. Mai um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Othagenic.

Rudig. Am 25. Mai im Gasthaus „zum Morgenstern“ (Ausschusssitzung).

Eggenburg. Am 25. Mai um 1/4 Uhr nachmittags im Stranhs's Gasthaus.

Mährisch-Ostau-Oberfurt. Am 27. Mai um 1/8 Uhr abends im Hotel „Eiche“ Generalversammlung.

Tarvis. Am 1. Juni um 2 Uhr nachmittags in Florians Gasthaus in Grünwald.

Prerau. Am 1. Juni um 2 Uhr nachmittags im Hotel „Austria“ Besprechung der Signalmeister Mährens.

Mürschan. Am 1. Juni um 3 Uhr nachmittags öffentliche Vereinsversammlung.

Brüg. Am 1. Juni im Café Francaise.

Oberberg. Am 3. Juni um 1/8 Uhr abends im Hotel „Austria“ Generalversammlung.

Wischhofshofen. Am 8. Juni um 5 Uhr nachmittags in Haids Gasthaus Wächter- und Blocksignaldienerversammlung.

Labosch. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat im Gasthaus „zur Traube“ statt.

Sprechsaal.

Die juristische Sprechstunde,

bei welcher die Vereinsanwälte unentgeltliche Rechtsauskünfte für die Mitglieder des Allgemeinen Rechtsklub- und Gewerkschaftsvereines erteilen, findet jeden Dienstag von 6 bis 7 Uhr abends im Rechtsbureau, Wien V, Bentzergasse 5, 1. Stock, Tür Nr. 17, statt. Die Zentralkleitung.

Signalmeister Mährens!

Am Sonntag den 1. Juni um 2 Uhr nachmittags findet im Hotel „Austria“ in Prerau eine Besprechung statt.

Signalmeister, Achtung!

Am 22. Mai l. J. um 2 Uhr nachmittags findet in Prag II, Restaurant Vigalitz, Jerusalemgasse, eine Plenarversammlung aller Signalmeister von Böhmen statt. Tagesordnung: 1. Bericht der Deputationsmitglieder beim Eisenbahnministerium. Bericht über die Wiener Plenarversammlung der ehemaligen Mitglieder des aufgelösten „Nachvereines“, 2. Revision der Signalmeisterforderungen.

Kollegen! Diese Versammlung ist äußerst wichtig für die weitere Führung unserer Aktionen. Es soll niemand aus unserer Kategorie bei dieser Versammlung fehlen! Wer nicht selber kommen kann, der schicke bestimmt je einen Kollegen!

An die Blocksignalbiener und Wächter des Direktionsbezirktes Wien.

Anlässlich einer Anfrage der Personalkommission bei der am 28. März 1913 stattgefundenen Sitzung der Personalkommission der k. k. Staatsbahndirektion Wien wurde von seiten des Vorsitzenden, Herrn Staatsbahndirektorstellvertreters Hofrat Dr. Schmitz, folgende Botschaft abgegeben:

Wächter und Blocksignalbiener der Stationen der Hauptstrecke erhalten Substituten, wenn die Krankheit eines solchen Bediensteten länger als fünf Tage andauert. Nach den fünf Tagen ist somit ein Substitut zu stellen.

Für Wächter und Blocksignalbiener der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn ist, wenn die Krankheit eines solchen Bediensteten länger als drei Tage andauert, ein Substitut nach den drei Tagen zu stellen.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staats-eisenbahn in Wien.

Zu wiederholten Malen haben die Bediensteten der Station Grubbad-Schnau auf das Treiben des Kanzlisten Bretschneider aufmerksam gemacht und bei der vorgelegten Dienststelle um Abhilfe gebeten. Bis heute besteht die Schlämperei weiter und ist auch gegenwärtig auf keine Aenderung in dieser peinlichen Angelegenheit zu rechnen. Im Herbst vorigen Jahres haben die Bediensteten um Legitimationen für sich und ihre Angehörigen angefragt. Die Geldbeträge und die Photographien wurden wie immer rechtzeitig in der Kanzlei des Vorstandes an den Kanzlisten Bretschneider abgegeben. Viele von den Bittstellern haben keine Legitimation erhalten, da angeblich, wie gewöhnlich, die Geldbeträge samt den Photographien spurlos verschwunden sein sollen. Da sich nun wiederholt, so bitten die Bediensteten der Station Grubbad-Schnau, die k. k. Direktion möge endlich eingreifen, um das Personal vor weiterem Schaden und Aufregungen zu beschützen.

An die k. k. Nordbahndirektion in Wien.

Die Lokomotivführer und Anwärter der k. k. Nordbahn in Wien erlauben sich an die k. k. Direktion die höfliche Anfrage zu richten, ob der Rangstatus im Heizhaus Wien nicht eingehalten zu werden braucht, da die Protektion im Heizhaus Wien maßgebend ist.

An die k. k. Nordbahndirektion in Wien.

Die Hausmeister der Nordbahnhäuser in Prerau haben am 6. September 1912 ein mit 11 Kr. gestempeltes Gesuch behufs Erhöhung der Hausmeistergebühren beim hiesigen Stationsvorstand überreicht und haben bis heute noch keine Antwort erhalten. Sie ersuchen daher, die k. k. Nordbahndirektion möge ihnen bekanntgeben, ob sie auf eine Erhöhung der Hausmeistergebühren zu hoffen haben oder nicht.

An die löbliche Generaldirektion der Pustschieder Eisenbahn.

Die Bahnwächter der Sektion Karlsbad haben im September 1912 ein Gesuch um Dienstverleinerung bei der Bahnerhaltungssektion Karlsbad eingebracht. Da bis heute weder eine Erledigung des Ansuchens, noch eine Erleichterung im Wächterdienst erfolgt ist, so bitten die Gesuchsteller um eine freundliche Auskunft über den Verbleib ihres Ansuchens.

An die Verkehrsdirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien.

Die Magazinmeister und Aufseher der Station Graz haben schon vor längerer Zeit eine Eingabe um Erhöhung ihrer Bedienstetenanteile sowie um Kostenvermehrung in der Station im Dienstwege eingebracht. Es sind zwar Erhebungen durch ein Direktionsorgan gepflogen worden, wobei man es jedoch nicht der Mühe wert fand, auch die Bittsteller zu befragen. Da bis heute noch keine Erledigung erfolgte, mittlerweile der Herr Direktionsfunktionär angeblich gestorben sein soll, erlauben sich die Bittsteller die höfliche Anfrage zu richten, ob eine neuerliche Erhebung, zu der auch Magazinmeister und Aufseher beigezogen werden, in die Wege geleitet wird.

Die Magazinmeister und Magazin-aufseher der Station Graz.

Briefkasten der Redaktion.

Pension XIV. 1. Ja. 2. Ja. — Mitgliedsnummer 618. Sie irren. Sie haben bisher noch keinen Härtenausgleich gehabt. Ob Sie Anspruch auf zwei Härtenausgleiche haben, ist noch unentschieden. Jedenfalls rüden Sie in die 1200 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. (368/s. M. 913.) — Triest-Freibriefen. Zu dieser Form nicht verwendbar. Wir würden durch die Veröffentlichung dem Genossen B. nur Schaden. — Klagenfurt. Wir haben die Korrespondenz wegen Ueberlegung des Assistenten M e l z e r an die Genossen nach Innsbruck geschickt.

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

Inferate

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

MAGGI Würfel à 5 h (fertige Rindsuppe) sind die besten!

Kauf Schweizer'seide. Verlangen Sie Muster unserer Frühjahrs- u. Sommer-Neuheiten für Kleider und Blusen: Crêpe de Chine, Eolienne, Volle, Foulard, Messaline, Mousseline, 120 cm breit, von Kr. 1.20 an per Meter, in schwarz, weiss, einfarbig und bunt, sowie gestickte Blusen und Roben in Batist, Wolle, Leinen und Seide. Wir verkaufen nur garantiert solide Seidenstoffe direkt an Private franko und schon vorzollt in die Wohnung. Doppeltes Briefporto. Schweizer & Co., Luzern 027 (Schweiz) Seidenstoff-Export — Königl. Hofliefer.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern! 1 kg graue, alte, geschliffene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 90; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene 2 K 40, 3 K; 1 kg Daunen (flaum) graue 3 K, 7 K; weiße, feine 10 K; ältesterer Brustflaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko. S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen. Reichhaltig illustrierte Preisliste gratis und franko.

Parteigenossen! Bestellen Sie auch für eure Familie ein Paket fehlerfreier Reste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starke Hemdenoxford, Fein für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand u. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß Leopold Wlcek, Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisations.

Nach Feierabend! RENOFIN Orig. schwedisches Reinigungsmittel für schmutzige Hände. Ueberall erhältlich; wo nicht, direkt in der RENOFIN-FABRIK, WIEN, X. Hausergasse 39/41.

Billige Bettfedern und Daunen. 1 Kilo graue geschliffene K 2.-, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.-, prima dannenweiße K 6.-, hochprima K 7.-, 8.- und 9.-, Daunen, graue K 6.-, 7.-, weiße prima K 10.-, Brustflaum K 12.- von 5 Kilo an franko. Fertig gefüllte Betten aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18.-, Halbdaunen K 20.-, Daunensfedern K 24.-, Einzelne Tuchente K 10.-, 12.-, 14.-, 16.-, Einzelne Kopfpolster K 12.-, 14.-, 16.-, 18.-, 20.-, Tuchente 200x140 cm gross K 18.-, 15.-, 13.-, 20.-, Kopfpolster 90x70 cm gross K 4.50, 5.-, 6.-, Untertuchente aus bestem Bettgrad 180x116 cm gross K 18.- und K 15.- versendet von K 10.- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung. Max Berger in Deschenitz Nr. 249, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Wo es brennt, muss gelöscht werden! Und was ist brennender denn der Durst! Es gibt kein besseres Durststilmittel als einen Absud des überraschend kaffeeähnlich-schmeckenden „ENRILO“ Fabrikat der Firma HEINRICH FRANCK SÖHNE in Linz a/D. Ein Liter wohlgeschmeckenden, mit Zucker gestüsten, Durststillers stellt sich auf etwa 3 1/2 Heller.

Lesen Sie dies sofort! Die ersten Anzeichen schwerer Erkrankungen sind Schmerzen und Beschwerden in den Muskeln und Nerven. Die Natur hat den Menschen mit seinen Nerven ausgestattet, damit er befähigt ist, zu denken, zu empfinden und zu genießen. Die Natur hat aber nicht gewollt, dass die Nerven dem Menschen Schmerzen bereiten sollen. Jeder Schmerz, jede Unpässlichkeit ist das sicherste Anzeichen für drohende Gefahr. Nicht etwa, dass gleich jede Krankheit tödlich wirken müsste, aber jede Krankheit kann durch Vernachlässigung zu dauerndem schweren Leiden oder qualvollem Tode führen. Eine der grössten Entdeckungen, die in letzter Zeit gemacht wurden, besteht in einer ganz einfachen Methode zur Kräftigung der Nerven und Auffrischung des Blutes, die den Körper widerstandsfähig gegen jede Schwäche macht. Eine Methode, die ganz einfach anzuwenden ist. Es wird keine Medizin, keine Salbe, keine Einreibung, kein Apparat oder sogenannte Heilmittel gebraucht, sondern es ist eine ganz einfache, der Natur abgelauschte Sache. Aerzte und Professoren haben sich lobend darüber geäußert und verwenden diese Methode schon zum Wohle der Menschheit. Ich bin der Meinung, dass diese Methode eine grosse Bedeutung für die Menschheit hat. Lesen Sie eine der vielen Anerkennungen, welche täglich bei dem Erfinder eingehehen. Ich kann es nicht übers Herz bringen, die freudige Mitteilung zu unterlassen, welche, wie ich glaube, auch Sie angenehm berühren wird. Wie ich schon in meinem ersten Schreiben erwähnte, waren von den Aerzten meine Tage bereits gezählt. Ich litt an Blutspecken, schrecklicher Nervosität, Neurasthenie und schlechter Verdauung der Speisen und da sah ich e.n., dass es mit mir zu Ende gehen werde. Ich ging zu mehreren Aerzten, um mein Leben zu retten, aber umsonst. Als ich in den Zeitungen Berichte las, wie gut Ihre Methode auf den menschlichen Organismus wirkt, wendete ich mich an Sie mit der Bitte, dass Sie mir nähere Mitteilungen zugehen lassen möchten. Ich befolgte Ihre Anweisungen mit gutem Erfolg und werde diese weiter fortsetzen. Schon nach einigen Tagen hörte ich auf, Blut zu spucken, konnte essen und fühlte mich jeden Tag besser. Ich bedauere nur, dass ich mich nicht vorher photographieren liess, wie ich damals aussah, als meine Tage bereits gezählt waren, und wie ich heute aussehe. Ich empfehle mich Ihnen bestens und wünsche, dass Sie dieses Schreiben mit meinem vollen Namen zur Veröffentlichung bringen. Hochachtungsvoll Prior Dragocovic. Diese Zellen sind dem Erfinder von diesem angesehenen geistlichen Herrn unangefordert und freiwillig zugegangen, obgleich er den Schreiber nie gekannt oder gesehen hat. Der Erfinder hat ein Buch in einfacher, leicht fasslicher Weise geschrieben, welches vorläufig, um die Methode einzuführen, völlig gratis versandt wird. Wenn Sie diese Methode eine Zeitlang befolgen, werden Sie gesund und kräftig werden, gesunde Nerven und frisches Blut haben. Wenn Sie diese Methode alle Jahre eine Zeitlang befolgen, werden Sie sich körperlich und geistig frisch erhalten. Lassen Sie sich das sehr interessante und lehrreiche Buch sofort senden, ehe die Gratisexemplare vergriffen sind. Schreiben Sie eine Postkarte, aber bitte Name und Adresse recht deutlich, an „Heilige Geist“-Apotheke, Budapest VII Abteilung 41.

Billige böhmische Bettfedern. 5 Kilo: neue geschliffene K 9.60 bessere K 12.-, weiße dannenweiße geschliffene K 18.-, K 24.-, schneeweiße dannenweiße geschliffene K 30.-, K 36.-, K 42.-. aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Tuchent über 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10.-, K 12.-, K 15.- und K 18.-, 2 Meter lang, 140 cm breit K 13.-, K 15.-, K 18.-, K 21.-, 1 Kopfpolster K 4.50 und K 6.50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe 3-teilige Quatratragen auf 1 Bett & K 27.-, bessere K 33.-. Versand franko per Nachnahme von K 10.- aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet. Benedikt Sachtel, Lobes Nr. 170 bei Bilsen, Böhmen.

DRUCK- U. VERLAGS-ANSTALT VORWARTS Wien V, Rechte Wienzeile 97 liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem. Bedingungen. Telephon 4331 Telephon 3545

Gitelkeit ist es nicht, wenn wir Haut und Haar pflegen, sondern nur die Erfüllung eines Naturgebotes, denn Haut und Haar, die Schutzhüllen des Körpers, sollen stets rein und gesund sein. Die Hautpflege mit Fellers wohlriechendem Pflanzen-

Essenzen-Fluid m. d. M. „Elsa-Fluid“ ist aber auch eine köstliche Wohltat und Erfrischung, besonders bei rauher oder juckender Haut, Verbrennungen, Ausschlägen, Sonnenbrand, Schweißbildung. Fellers-Fluid m. d. M. „Elsa-Fluid“ wirkt kühlend, reinigend, Wunden heilend und desinfizierend und entzündungswidrig, beseitigt Sommer-

prossen, stärkt den Haarboden, verhindert Kopfschuppenbildung und hebt Kopf- und Gesichtsschmerzen wie auch rheumatische und neuralgische Schmerzen. 12 Flaschen für 5 Kronen franko sollte jeder Feiner dieses Blattes beim Apotheker G. B. Feller, Siubica, Esaplay Nr. 191 (Kroatien), bestellen.

Mattigkeit, Abspannung, schnelle Ermüdung und Mangel an Energie

sind Uebel, die auch den gesündesten Menschen befallen und ihm schließlich jede Lust zur Arbeit und zum Leben nehmen. Jedermann ist deshalb verpflichtet, seinem Körper, aber vor allem seinen Nerven die nötige Spannkraft zu erhalten, um den vielseitigen Anforderungen des menschlichen Lebens in jeder Lage gerecht zu werden. Der Arbeiter, der Tourist, der Sportsmann, der Soldat sowie auch der an den Schreibtisch gefesselte Kaufmann und Gelehrte bedarf einer solchen Auffrischung und Stärkung seiner körperlichen und geistigen Kräfte und hat den bisherigen Mangel eines derartigen Mittels sicher schon bitter empfunden. Ein solches Mittel ist nun in dem so sehr beliebten Präparat **Herkules-Kola** gefunden worden. Den Afrikareisenden ist es schon vor Jahrzehnten aufgefallen, mit welcher spielender Leichtigkeit die Eingebornen die erstaunlichsten Marschleistungen vollbrachten. Sie stellten darauf fest, daß die Eingebornen dies durch den Genuß eines unschädlichen Anregungsmittels, der Kola nuz, erreichten, aus deren Extrakt, in Verbindung mit den Salzen der Zitrone und unter Beimischung von Schokolade, die **Herkules-Kola-Tabletten** hergestellt werden. Die **Herkules-Kola-Tabletten** erweisen ihre vorzügliche Wirkung: bei allen durch geistige oder körperliche Arbeit ermüdeten und erschöpften Menschen; dieselben werden sich nach einigen Tabletten wie neugeboren fühlen; bei von schwerer Krankheit Geheilten, die noch matt und schwach sind; bei Schulkindern, die der Unterricht angestrengt; bei Rauchern, welche an den Folgen zu starken Nikotingenusses leiden; bei nervösen Menschen, die bei jedem geringsten Anlaß vor Aufregung zittern, bei Touristen, Bergsteigern, Turnern, Soldaten und Sportsleuten, die alle oft einer übermäßigen Anspannung ihrer körperlichen Kräfte ausgesetzt sind. Jeder Mensch, der an irgendeiner Krankheit leidet und infolgedessen müde und verstimmt ist, wird schon nach Ver-

brauch einer nur kleinen Quantität **Herkules-Kola-Tabletten** seinen Lebensmut wieder finden und dadurch heilföhrernd auf seine Krankheit einwirken. **Herkules-Kola-Tabletten** sind durch ihre wunderbaren nerven- und körperrstärkenden Eigenschaften eine Quelle der Wohltat für die Menschheit geworden. Enthusiastische Dank- und Anerkennungsschreiben laufen täglich in großer Zahl bei uns ein. **Herkules-Kola-Tabletten** kosten: 1 Schächtel, enthaltend 100 Tabletten, 3 Kr., 1 Schächtel, enthaltend 200 Tabletten, 5 Kr. franco jeder Poststation. Die Quantität reicht längere Zeit für den täglichen Gebrauch und der Preis ist so billig gestellt, um jedem Menschen diese Wohltat zu ermöglichen. Man hüte sich vor minderwertigen Nachahmungen und verlange nur die allein echten **Herkules-Kola-Tabletten** mit der gesetzlich protokollierten Schutzmarke. Versand überall hin durch die Apotheke „zur Mariahilf“, Wien, VI. Bezirk, Mariahilferstraße 55, Postfach 0.217. — **Proben auf Wunsch gratis.**

bornen die erstaunlichsten Marschleistungen vollbrachten. Sie stellten darauf fest, daß die Eingebornen dies durch den Genuß eines unschädlichen Anregungsmittels, der Kola nuz, erreichten, aus deren Extrakt, in Verbindung mit den Salzen der Zitrone und unter Beimischung von Schokolade, die **Herkules-Kola-Tabletten** hergestellt werden. Die **Herkules-Kola-Tabletten** erweisen ihre vorzügliche Wirkung: bei allen durch geistige oder körperliche Arbeit ermüdeten und erschöpften Menschen; dieselben werden sich nach einigen Tabletten wie neugeboren fühlen; bei von schwerer Krankheit Geheilten, die noch matt und schwach sind; bei Schulkindern, die der Unterricht angestrengt; bei Rauchern, welche an den Folgen zu starken Nikotingenusses leiden; bei nervösen Menschen, die bei jedem geringsten Anlaß vor Aufregung zittern, bei Touristen, Bergsteigern, Turnern, Soldaten und Sportsleuten, die alle oft einer übermäßigen Anspannung ihrer körperlichen Kräfte ausgesetzt sind. Jeder Mensch, der an irgendeiner Krankheit leidet und infolgedessen müde und verstimmt ist, wird schon nach Ver-



35 Heller.

Radfeuerzeug Hermes	35 h
detto Herma	30 h
detto Mignon	25 h

la. Orig. Imperator K 1'60
detto Duplex Imp. K 2'—
la. Imp. versilbert, graviert . . . K 2'40
Cersteine von 2 h aufwärts.

Garantiert la. benzindichte Ware, keine poröse Ausschussware, welche billigere annonciert wird. — Versand nur per Nachnahme oder Voreinsendung.

Imperator-Vertrieb, Wien I, Wollzeile 9.

DAS EINZIGE Brot, das man jeden Tag mit Genuss essen kann, ist unser

HAMMERBROT

Verkaufsstellen tragen Schilder mit dieser



Schutzmarke

HAMMERBROTWERKE UND DAMPFMÜHLE

Skarel, Manusch & Co

MÖBEL Inventursverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142

Wien XV, Mariahilferstrasse (neben der Löwendrogerie).

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

Neuheit für Herren

dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

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

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

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Kronprinz

mit und ohne Trichter allen voran!

Es ist eine Sprechmaschine von reinster, harmonischer, symbolischer Tonstärke, worauf sich jedes existierende Plattenabritzeln lassen und nicht wie bei solchen ohne Nadelwechsel auf ein Plattenabritzeln angewiesen sind. — Einzige ist sie bis zur kleinsten Schraube österreichischer Fabrikat, von höchster Präzision, wird mit dreijähriger schriftlicher Garantie, ohne Anzahlung, an liebende Kunden in

Monatsraten von K 5'— an

breitet an die Privatunde geliefert. Fabrikpreis bei Verzinsung. Keine Post- und Packungsgebühren, welche ausnahmslos bei jedem anderen Fabrikat im Preise inbegriffen sind. Wozuführung ohne Kaufzwang. Apparat und Plattenkatalog gratis durch die

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs
Leop. S. Simpiat, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.
Gegründet 1898. Gegründet 1898.
Reparaturen, Austausch und Umänderungen aller Systeme.

Eisenbahner

die sich mit lohnender Nebenbeschäftigung befaßen wollen, werden um Angabe ihrer Adresse ersucht. Näheres postlagernd unter „Recler Verdienst“, St. Zeit a. d. Wälden, Niederösterreich.

! 500 Kronen !

zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzelverfalliger

„Ria-Salbe“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

KEMENY, Kaschau
I., Postfach 12/115, Ungarn.

Universal-Fernglas 1913

Ein billiges aber gutes Glas!

Hervorragende Lichtstärke, erzeugt durch Riesenselbstausgewählter Qualität, zaubert Bilder von überraschender Plastik hervor. Enorme Helligkeit, welche noch bei Dämmerung die fixierten Gegenstände wie durch einen Reflektor beleuchtet erkennen läßt, macht unser Modell 1913 zum besten Universalglas für Reise, Sport, Jagd, Theater etc. Zusendung erfolgt ohne jede Anzahlung

5 Tage zur Probe

mit vollständig bedingungslosem Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen und berechnen wir dieses vorzügliche Glas samt feldtäglichem Etui und zwei Umhängeriemen mit nur 48 K bei monatlichen Zahlungen von nur **3 Kronen.** Verlangen Sie sofortigen Versand.

Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 557/1 Wien VI/2
Illustrierte Kataloge über andere Modelle auf Verlangen gratis u. frei.

Nachruf.

Die organisierten Eisenbahner der Ostgruppe Bruck a. d. W. rufen dem nach Wien verstorbenen Genossen Anton Dobler, Kondukteur-Rangführer und dessen Gemahlin auf diesem Weg ein recht herzliches Beileben nach. Dobler war langjähriger Funktionär der Ostgruppe und erwachte sich volles Vertrauen aller Organisierten. Möge er auch dort, wie hier, im Sinne der Aufklärung und Verbrüderung weiterarbeiten. Die Ostgr. Bruck a. d. W.

! Von Versatzämtern !

Modelster von K 12'—, Winterdöcke, Herrenanzüge von K 14'—, Knabenanzüge, Ustler von K 9'—, Polzacko K 24'—, Modestose K 4'—, feine Herren- und Damenwäsche, Tisch- und Bettwäsche K 5'—, Vorhänge K 8'—, Leinwand, Polz-Kollare, alles in größter Auswahl. Erstauslieferung billig.

Goldstein, Kaiserstr. 40.

Trinken Sie gern?

echten Kognak, ff. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.

Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und

1 Flasche Likör gratis

gegen Vortobergütung von 30 h in Marken.

Max Noa, k. u. k. Hoflieferant
V. SPANIEN U. GRIECHENLAND
Bodenbach a. E. 182.

Wassersucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Zuckerkrankheit, geschwollene Füße befreit man rasch durch Dr. Nevllos

Herz- und Wasserluchtee.

Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen.

kleinerer Versand:
Stadtpothke Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Wabern).

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das **Sellische Universal-Heilmittel**, bestehend aus Salbe, Gaze, Blutreinigungstee (Preis 10 Kronen) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. — Anerkennungs-schreiben laufen fortwährend ein. — Das Universal-Heilmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **Sellische Apotheke, Oberhofen 325** (Niederbayern).

Sell's Universal-Heilmittel, Gaze und Blutreinigungstee sind gesetzlich geschützt.

Porzellanpfeifen

Golzpfeifen, Strappapfeifen, Mundstücke, Pfeifenköpfe und alle Rauchrequisiten. Berner Engler's Gesundheitspfeifen 2 Kr.

Photographien

auf Porzellangegenständen in unerreichtester Ausführung. Schönster Geschmacksartikel. Kaufen Sie Pfeifen und Rauchrequisiten nur beim Erzeuger. Verlangen Sie Preisliste. Sammlern von Aufträgen hoher Rabatt.

Josef Engler
Pfeifenfabrik und Porzellanmalerei
Linz a. d. Donau, Melchargasse 4.
Größtes und größtes Spezialgeschäft der Rauchrequisitenbranche Oesterreichs.

Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabriksplatze deckt. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen **Musterkollektion.** Führe nur erstklassige Erzeugnisse!

Tuchversandhaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schles.)

Rheumatismus

Bleht, Ischias, Nervenleiden. Ans Dankbarkeit teile ich jedermann umsonst brieflich mit, wie ich von meinem schweren Leiden befreit wurde. **Käthi Bauer**, München, Mozartstrasse 6, Part.

OLLA-GUMMI

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

Neuheit für Herren

dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

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

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

Brüner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kann man am besten bei

Etzler & Dostal, Brünn
Schwedongasse Nr. 169.
Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereins. 68

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

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Postentwurf

Definitiver Eisenbahner vom Magazinsfach (Magazinsmeister) wünscht mit einem Kollegen irgendeiner Strecke gegen hohe Entschädigung den Posten zu tauschen. Gefällige Anfragen an die Administration dieses Blattes.

Bei Flechtenleiden

aller Art, heilt bei nassem und schuppenföhrigen unübertrefflich, hautauslösenden, Säurehaltig-antischäpigen, selbst in den hartnäckigsten Fällen, wo alle bisher angewandten Mittel verlagert, verfehlt

Apotheker Stauder

Suzema-Balsam

sofort Hilfe. — Suzema-Balsam ohne jede Verunsicherung. — Patentamtlich geschützt. Preis 5 Kr. Allein nur echt durch die **Wätsche Apotheke, Kaufmannstr. 37** (bayer. Altdorf). Zahlreiche Dankschreiben von Geheilten, insbesondere von solchen, die jahrelang alle möglichen Schmeckarten ohne jeden Erfolg angewandt.

Guter Verdienst

für Kondukteure, Lokomotivführer, Werkmeister durch Übernahme des Wiederverkaufes eines vorzüglich Konsumartikels für Eisenbahner. Gefällige Offerte unter „M. H. I.“ Wien X, Postlagernd Staudergasse.

Achtung Eisenbahner!

Meine imprägnierte, abwaschbare Dauerwäsche (kein Stauchgut) erspart Kosten für Waschen und Blätten. Direkter Versand durch **C. Rzehat, Wien XI, Grillgasse 36.** Prospekte gratis. Vertreter aus Eisenbahnerkreisen gegen Provision gesucht.