

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernens
Dass Wohl und Arbeit uns gerüstet sehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Hermann.

Telephon Nr. 2325.

Der

Sheffonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88

Ganzjährlich 5.76

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

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

Nr. 18

Wien, den 20. Juni 1913.

21. Jahrg.

Die Wirkung des sozialdemokratischen Antrages.

Der 17 Millionen-Antrag Tomšič von den bürgerlichen Mehrheitsparteien abermals abgelehnt. — Eine etappenweise Aufbesserung von 15 Millionen Kronen.

Das war in der Tat keine geringe Verlegenheit, in die sich die christlichsozialen und nationalverbändlerischen Schwindler durch den Antrag Tomšič abermals verwickelt haben. Tagelang steckten die Herren mit der Regierung beisammen, berieten, sinnierten und wackelten mit den Köpfen, was denn jetzt in der verzweiflungsvollen Situation zu tun sei. Und in der Tat war den allergetreuesten Stiefelwischern der Regierung nachzufühlen, wie schwer ihnen die Wahl jetzt wurde, entweder sich gegen den Willen der letzteren zu stellen oder aber durch einen abermaligen fünften Verrat der Eisenbahner entgütlich auch die letzten geirntnagelten Anhänger unter diesen zu verlieren.

Sie haben sich nun zwar abermals für die Ablehnung des Antrages Tomšič entschieden, doch taten sie dies diesmal versucht durch die Zuspätkommen einer etappenweisen Gewährung von 15 Millionen Kronen, die sie mit der Regierung vereinbarten. Nicht mehr bedingungslos haben sie den 17 Millionen-Antrag abgelehnt. Sie haben, bevor die Abstimmung im Ausschuss stattfand, mit der Regierung zu feilschen angefangen, um wenigstens einen Vorwand für die für eine Reihe nationalverbändlerischer und christlichsozialer Abgeordneter sehr gefährliche Ablehnung des Antrages Tomšič zu haben. Sie haben nun bei der Regierung erreicht, daß sie den Eisenbahnern ratenweise eine Aufbesserung von 15 Millionen gibt, und zwar in der Form: daß heuer sechs, nächstes Jahr vier und 1915 fünf Millionen für die Eisenbahner ausgesetzt werden. Als die deutschen und schwarzen Herren diese Zusage erhielten, lehnten sie im Budgetausschuss genau so wie früher den, wie sie sagen, „undurchführbaren“ und „maßlosen“ Antrag Tomšič ab.

Aus dieser Haltung erhellt sich die Eisenbahnerfeindschaft der Nationalverbändler und Christlichsozialen abermals. Erstens hätten sie sich, wenn nicht der Antrag Tomšič vorgelegen wäre, um die Eisenbahner überhaupt nicht gekümmert, und zweitens wollen sie den Eisenbahnern zeigen, daß sie nur das bekommen, was die Herren vom Nationalverband und der christlichsozialen Partei zu bewilligen geruhen. Sachlichen Einwand können die Herren gegen den Antrag Tomšič keinen einzigen anführen. Denn der Vorwand, der den Schein der Sachlichkeit für sich haben soll, nämlich, daß der Antrag Tomšič eine „zu große Belastung“ des Staatshaushalts wäre, ist nicht stichhaltig. Wenn der Antrag Tomšič angenommen worden wäre, dann hätte der Staat bis einschließlich 1915 jedes Jahr 17 Millionen, also zusammen 51 Millionen Aufbesserungen, gewähren müssen; die Aufbesserung, welche die Bürgerlichen zu genehmigen geruhen, kostet bis Ende 1915 31 Millionen, also innerhalb der nächsten drei Jahre um 20 Millionen weniger als der Antrag Tomšič verlangt. Eine einzige Mehrausgabe von 20 Millionen hätte also die Annahme des Antrages unseres Genossen Tomšič gekostet; das ist, wenn man bedenkt, welche Unsummen der Staat für das Militär aufbraucht, ein wahrer Peppenstein. Den Eisenbahnern wäre aber geholfen gewesen, wenn sie die ganze Aufbesserung schon heuer, anstatt eine um zwei Millionen geringere ratenweise bis Ende 1915, erhalten hätten. Für den Militarismus

den schwarzen und schwarzrotgoldenen Helben Hunderte Millionen nicht leid. Eine Aufbesserung der Eisenbahner aber, die um 20 Millionen mehr erfordert würde als jene, die von der Regierung zugestanden wird, lehnen die Herren ab! Für das Militär, für Rüstungen zu unbekanntem Zweck, kann Geld verpulvert werden, so viel immer, wenn aber den Eisenbahnern etwas bewilligt werden soll, dann schauen die nationalverbändlerischen und die schwarzen Helben jeden Heller an. Dazu kommt ja noch, daß sie auch für die kleine Aufbesserung, die nun die Eisenbahner erhalten, nur eintreten, weil sie es nicht wagen, die Forderung der Eisenbahner rundweg abzuschlagen. Ohne den Antrag Tomšič und ohne die großen Kundgebungen, mit welchen die Eisenbahner den bürgerlichen Parteien etwas heiß gemacht haben, hätten die Helben nicht einen roten Heller bewilligt. Nur die Reitsche des Antrages Tomšič, die Reitsche der Eisenbahnerorganisation hat die Herren gezwungen, wenigstens ratenweise zu bewilligen, was sie früher kurz und rundweg abgelehnt hatten.

Nachdem den Herrschaften nun die bloße Furcht vor der Empörung der Eisenbahnerschaft das kleine Zugeständnis abgepreßt hat, ist es wohl ergötzlich zu sehen, wie sie sich bereits abmühen, diese „erhebende Tat“ parteipolitisch für sich zu münzen. So singt die „Reichspost“ gleich am Tage der Vereinbarung mit der Regierung folgendes Hohelied auf die Eisenbahnerfreundlichkeit der Mehrheitsparteien, insbesondere natürlich der Christlichsozialen:

Die Mehrheitsparteien haben heute der Regierung die Einstellung von Mehrausgaben für die Eisenbahnbediensteten und Arbeiter im schließlichen Gesamtbetrag von jährlich 15.000.000 ins regelmäßige Budget abgerungen. Dieser Mehraufwand wird sich in einer stufenweisen Erhöhung dieser Budgetpost äußern von drei ungleich großen Zuschüssen zum Budget, die schließlich insgesamt eine jährliche Mehrausgabe von 15 Millionen für die Eisenbahner ausmachen. Damit ist den sozialdemokratischen Schwindelanstrengungen, mit denen der Abgeordnete Tomšič auch diesmal wieder die Not der Eisenbahner blutig zu verhöhnern gedachte, ein Ende bereitet; die unruhmwürdige Demagogie der Sozialdemokraten hat die Eisenbahner ein Jahr lang darben lassen, dafür haben sie nur eine schöne parlamentarische Rose der Sozialdemokraten und hörten ein müßiges Geschimpfe des roten Zentralorgans.

Heuer haben die Mehrheitsparteien, und unter diesen an der Spitze die Christlichsozialen, sich für die Eisenbahner eingesetzt und der Erfolg fließt den Eisenbahnern in die Tasche, zur Stärkung der Haushalte, gegen die auch von den Junistegern noch immer nicht abgeschaffte Steuerung. Die Eisenbahner und mit ihnen alle Stände können daraus erkennen, wer die Volksinteressen vertritt und durchsetzt; prinzipielle Budgetverweigerer sind in der radikalen Rolle sehr schön, werden jedoch niemals ernst genommen, da ihre Forderungen von Haus aus nur auf die Demagogie beruhen und sie die einfache Voraussetzung, die Bewilligung und Beschaffung der Mittel, nicht erfüllen. Der heutige Tag ist für die Eisenbahner ein Tag der Genugtuung, für das politische Leben aber eine Lehre, daß die Demagogie der größten Feind gerade dessen ist, für den sie am liebsten und berückendsten klingt.

Ist das nicht zum Krankfluchen? Man sehe sich doch einmal das Schicksal an, das seit fünf Jahren den Forderungen der Eisenbahner von den bürgerlichen Mehrheitsparteien bereitet wurde.

Bereits im März 1908 stellte Abgeordneter Dr. Ellenbogen im Budgetausschuss den Antrag, 20 Millionen Kronen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner in das Budget einzusetzen. Damit sollten die Zusagen erfüllt werden, die die Regierung

den Eisenbahnern bei dem Kampfe des Jahres 1905 gemacht, aber in den drei Jahren unerfüllt gelassen hatte. Der Antrag wurde am 5. März von der bürgerlichen Mehrheit gegen die Stimmen der Sozialdemokraten abgelehnt.

Da der Abgeordnete Ellenbogen den Antrag als Minoritätsvotum anmeldete, wurde im Abgeordnetenhaus nochmals darüber verhandelt. Am 26. Juni 1908 wurde der Antrag in namentlicher Abstimmung mit 270 gegen 188 Stimmen abgelehnt. 135 deutsche Abgeordnete, darunter alle Führer des Nationalverbandes und der christlichsozialen Vereinigung, von Groß und Dohernig bis zu Waldner und Stöckel, von Lueger und Gehmann bis zu Panz und Kunschak, stimmten gegen den Antrag Ellenbogen.

Am 24. Mai 1910 legte dann Abgeordneter Tomšič im Budgetausschuss ausführlich alle Mängel der staatlichen Eisenbahnverwaltung dar, unter denen besonders die Arbeiter und Bediensteten leiden, und er stellte mit Hinweis auf die seinerzeitige Vertröstung eine Reihe von Anträgen, in denen die dringendsten Forderungen der Eisenbahner zusammengefaßt waren. Um diese Forderungen befriedigen zu können, beantragte er die Aufnahme des Betrages von 8.800.000 Kr. in das Budget. Der Ausschuss lehnte den Antrag, so bescheiden er war, ab und dasselbe geschah auch im Hause. Am 21. Juni 1910 wurde der Antrag vom Abgeordnetenhaus mit 246 gegen 142 Stimmen abgelehnt. Bezeichnend ist es, daß während im Ausschuss der Vertreter der Deutschnationalen, Herr Pachter, für den Antrag gestimmt hatte, er im Hause mit allen Deutschnationalen gegen den Antrag stimmte.

Dann kam das Steuerungsjahr 1911, das die Eisenbahner zwang, in eine Lohnbewegung einzutreten und dem Eisenbahnministerium ihre Forderungen zu überreichen. Am 5. Oktober brachten Tomšič und Ellenbogen im Abgeordnetenhaus den Antrag ein, das Abgeordnetenhaus möge die Regierung auffordern, die Forderungen der Eisenbahnerorganisation vollständig zu erfüllen. Ähnliche Anträge wurden auch von den anderen Parteien, so von der „Internationale der nationalen Eisenbahner“, von Burival, Rnirch, Bamorski und Rybar eingebracht. Die Regierung berechnete, daß die Forderungen der einzelnen Parteien 62 bis 69 Millionen kosten würden. Da die Regierung aber erklärte, daß sie nur 14 Millionen für diesen Zweck aufwenden wolle, schränkten die bürgerlichen Parteien im Staatsangestelltenausschuss ihre Forderungen auf 38 Millionen ein, worauf Tomšič im Interesse eines einigen Vorgehens sich diesem Antrag anschloß. Am 16. Dezember 1911 nahm das Abgeordnetenhaus den Antrag des Ausschusses, für die Eisenbahner 38 Millionen zu bewilligen, einstimmig an, obwohl die Regierung sich bloß zu einem Aufwand von 21 Millionen bereit erklärt hatte (was immerhin gegenüber dem ursprünglichen Zugeständnis von 14 Millionen, ein weiteres Zugeständnis war). Aber einstimmig waren alle Parteien der Ansicht, daß dieses Zugeständnis ungenügend sei, und als die Regierung tatsächlich nur 21 Millionen — also um 17 Millionen weniger — den Eisenbahnern zuwendete, brachten die Nationalverbändler am 5. März 1912 — wie die Christlichsozialen — am 6. März 1912 geharnischte Interpellationen ein, worin sie die weiteren 17 Millionen, die das Abgeordnetenhaus ja einstimmig von der Regierung verlangt hatte, reklamierten. Hatte die Regierung die einstimmig beschlossene Resolution des Hauses mißachtet, so blieb nur der Weg des Gesetzes übrig. Deshalb stellten Tomšič und Glöckel bei der Beratung des Budgetgesetzes im Juni 1912 den Antrag, die Bestimmung aufzunehmen, daß die restlichen 17 Millionen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner aufzuwenden seien. Das wollte die Regierung nicht und deshalb stimmten die bürgerlichen Parteien am 2. Juli 1912 den Antrag

Steigerung der Betriebsökonomie bei den österreichischen Staatsbahnen.

Neue Versuche mit Ersparnisprämien.

II.

Von den bürgerlichen Nationalökonomern von Ruf sind es zunächst die preußischen Geheimräte Professor Schmöller und Adolf Wagner, die sich gegenüber der Gewinnbeteiligung durchaus ablehnend verhalten. Für sie, die sich dabei durchaus nicht von radikalen Gründen und Ansichten leiten lassen, ist, wie bei vielen anderen bürgerlichen Gelehrten, der Gesichtspunkt maßgebend, daß man damit weder sozial ausgleichend wirken könne, noch aber, daß es ein Mittel sei, um damit ernsthafte Sozialpolitik betreiben zu können.

Dafür findet freilich das System unter den Unternehmern verschiedene begeisterte Befürworter. Einer von ihnen, der Berliner Fabrikant Heinrich Freese, der auch die Gewinnbeteiligung in seiner Fabrik eingeführt hat, sagt davon: „Meine Beamten nahmen die Ausdehnung des Systems auf die Arbeiter nicht so günstig auf, wie ich erwartet hatte. Aber schon wenige Tage nach der Einführung der Arbeiteranteile kam mein Prokurist zu mir und sagte: Sie scheinen doch recht zu haben. Ein Tischler, von dem bekannt war, daß er Sozialdemokrat war, hatte einen jüngeren Werkmeister beiseite genommen. Er erzählte ihm, daß in seiner Werkstatt der Leimkocher, der mit Dampf geheizt wird, schon längere Zeit unbrauchbar sei. Er müsse den ganzen Leim, den er gebrauche, auf Gas kochen. Er habe den Werkmeister wiederholt darauf aufmerksam gemacht. Die Sache ging ihn schließlich nichts an. Da aber die Arbeiter jetzt am Gewinn beteiligt sind, so ginge ihnen doch das Geld mitverloren. Ich glaube, daß solche Fälle sich oft wiederholen werden und daß sie auf die Geschäftsergebnisse nicht ganz ohne Einfluß sein werden.“ Der verstorbene Laroche-Zoubert, der Besitzer der großen Papierfabrik in Angoulême, ein Mann, der oft Vater seiner Arbeiter genannt wurde, schrieb darüber: „Wenn ein Chef mit seinen Untergebenen ein Teilhaberverhältnis eingeht, glaube er ja nicht, daß er ihnen einen Teil seines Gewinnes schenke. Durchaus nicht, im Gegenteil, er macht ein gutes Geschäft. Diese Tatsachen sollen alle Arbeitgeber sich gut einprägen.“

In einem seinerzeit vielbesprochenen Buch, „Fabrikantenglück“, sagt Herr Freese dann noch weiter: „Ich habe also keine Veranlassung, mit den Ergebnissen unzufrieden zu sein. Ich finde sie im Gegenteil höchst befriedigend und empfinde tiefe Dankbarkeit für die Männer, die mir einen Weg gezeigt haben, der mich aus dem Dunkel unserer sozialen Klassenverhältnisse zu den lichten Gestirnen des Glücks und der Zufriedenheit geführt hat. Das Glück, das ich gefunden habe und anderen mitteilen möchte, besteht in der Herstellung einer Eintracht, einer Interessengemeinschaft zwischen meinen Angestellten und mir, die meine Mitarbeiter und mich zu einer einzigen Familie vereint haben. Die Auszahlung der Anteile erfolgte bei mir zuerst in kleinen Papiersäckchen; später fand sie in einer offenen Versammlung statt, die ich mit einem kurzen Bericht über die Ergebnisse des letzten Geschäftsjahres zu eröffnen pflege. Ein Einblick in die Geschäftsbücher wird den Angestellten nicht gewährt, er ist auch nie verlangt worden, da die Beamten, die bei der Feststellung der Bilanz mitwirken, selbst beteiligt sind; doch empfiehlt es sich, die Richtigkeit des Verteilungsplanes durch einen vereidigten kaufmännischen Bücherrevisor jedesmal bestätigen zu lassen... Seit Anfang 1899 lasse ich die Gewinnanteile meiner Angestellten in Sparkassenbücher meiner Fabriksparkasse eintragen, ohne ihrem Verfügungsrecht über ihr Guthaben Schranken zu ziehen. Am besten wird sich natürlich die Gewinnbeteiligung bewähren, wo der Anteil des Arbeitslohnes an dem Erzeugnis sehr hoch ist. Bei Borchert (Messingwarenfabrik) betrug er 3 Prozent des Wertes der Fabrikate, bei Godin (Ofenfabrik) dagegen 30 Prozent und bei Leclair (Baumalerei) sogar 70 Prozent. Wo die Arbeit einen sehr geringen Anteil am Verkaufspreis der Waren hat, kann die Wirkung der Gewinnbeteiligung nicht von Bedeutung sein.“ Der Verfasser schließt das Kapitel, worin die vorstehenden Angaben über das bei ihm eingeführte System enthalten sind, mit einer Aeußerung des Herrn Laporte, eines der Delegierten der französischen Regierung auf der Berliner Arbeiterschuttkonferenz, die lautet: „Es wäre wünschenswert, daß viele Arbeitgeber so handeln wie Leclair. Die soziale Frage würde so von ihrer Erbtheit verlieren und würde leichter zu beantworten sein.“

Freilich vergißt Herr Freese, der begeistert in der Gewinnbeteiligung das Mittel zur Lösung der sozialen Frage erblickt, ganz darauf, daß es sich in Wirklichkeit dabei nur um ein raffiniertes Mittel handelt, den Grad der Ausnützung der Arbeitskraft zu steigern, und daß schließlich auch die Arbeiter nur so lange davon entzückt sein können, als ihnen der Einblick in das Wesen dieser Einrichtung fehlt. Überall dort, wo man dem Arbeiter und Angestellten im Großbetrieb die Aussicht eröffnet, dann, wenn durch seinen Fleiß und durch seine besondere Anstrengung die Rentabilität des Geschäftes erhöht wird, daran mitpartizipieren zu können, überschreitet naturgemäß die Kraftanspannung des einzelnen die Grenze der Leistungsmöglichkeit.

Darunter leidet naturgemäß zunächst die Sicherheit des Betriebes, und die Gefahren, die damit besonders im Eisenbahnverkehr heraufbeschworen werden, lassen sich gar nicht ausdenken. Und deshalb auch kann man ruhig sagen: die Herren, die am grünen Tisch ein solches, einen unnatürlichen Anreiz bildendes System ausgeklügelt haben, scheinen keine Ahnung davon zu haben, was entstehen könnte, wenn die Bediensteten nicht klug genug gewesen wären, das ganze Truggespinnst zu durchschauen. Alle auf die Sicherheit des Verkehrs gerichteten Vorschriften würden einfach aufgehört, praktisch zu bestehen, wenn nur der Gedanke beim Personal überwiegt, wie durch Zeiterparnis und Mehrleistung der Gewinn und damit die eigenen Arbeiten zu erhöhen seien. Es ist also klar, daß damit eine neue, nicht absehbare Quelle für die Entstehung von Unfällen gegeben wäre. Damit aber würde das System auch für die Bahnverwaltung selbst ein Mittel sehr zweifelhafter Natur sein, da diese doch bei einer höheren Unfallsziffer gleichzeitig auch für eine höhere finanzielle Leistung an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung herangezogen wird. Man sieht also, das Mittel, auf solche Art die Betriebsökonomie zu steigern, hat — soweit es den Eisenbahnbetrieb betrifft — nicht nur für die Unternehmung keinen praktischen Wert, es erweist sich doppelt schädlich für die Arbeiter und Bediensteten.

Dr. Schönhalz, von der Nervenheilstätte Schönwald-Zehlendorf, hat sich der Mühe unterzogen, den Einfluß der Akkordarbeit auf die Neurasthenie festzustellen, und er kommt zu dem Schluß, daß dauernde Anstrengung und große Aufmerksamkeit einen mächtigen nachteiligen Einfluß auf das Nervensystem ausüben können. Der Stimulus, der auf die Leistungsfähigkeit als Anreiz wirkt, ist natürlich bei der Aussicht auf eine Prämie oder auf Teilnahme am Gewinn noch weit größer als bei einer einfachen Akkordarbeit, weshalb auch die nervenzersetzende Wirkung, die daraus hervorgeht, ungleich höher eingeschätzt werden muß.

Gewinnbeteiligung und Prämiensystem sind also Mittel, die Leistung des Arbeiters und des Angestellten über die Grenzen seiner normalen Fähigkeit hinaus zu steigern. Daß das für eine gewisse Zeit hinaus gelingt, darüber ist kein Zweifel. Man könnte sich, wenn man den Sinn, der dahinter steckt, drastisch illustrieren wollte, ein müdes Pferd vorstellen, das einen Wagen weiter schleppt, und das durch einen vorgehaltenen Saft Haser immer wieder zu neuen und letzten Anspannung seiner Kräfte angespornt wird. Oder besser noch ist vielleicht der Vergleich eines englischen Sozialpolitikers, der von Prämien und Gewinnbeteiligung sagt, daß es das System sei, den Hund mit dem eigenen Schwanz zu füttern. Man holt eben durch ein raffiniert ausgeklügeltes System aus dem Arbeiter den letzten Rest von Nervenkraft und Gesundheit so rasch als möglich heraus und gibt dann zitterlweife als Prämie etwas zurück.

Es ist daher auch nur zu berechtigt, wenn darüber ein staatlicher Beamter, der Württemberger Fabrikinspektor, sagt: „Die Gewährung von Prämien an die Arbeiter ist eine Wohlfahrts Einrichtung sehr zweifelhafter Natur. Für die große Masse der Arbeiter ist das Prämiensystem nur schädlich, weil die Erlangung von Prämien von einer Reihe von Faktoren abhängig ist, die dem Einfluß des Arbeiters entzogen sind.“ Der letztgenannte Hinweis kommt da noch besonders in Betracht. Immer hat es nämlich der Unternehmer in der Hand, die Prämien und Gewinnanteile nach eigenem Gutdünken festzusetzen oder sie von dem besonderen „Wohlverhalten“ des Arbeiters abhängig zu machen. So kommt es also, daß der Angestellte nicht nur Raubbau an seiner Lebenskraft und Gesundheit treibt, sondern auch zumeist auf seine Bewegungsfreiheit, auf das Koalitionsrecht und auf die Mitwirkung am Arbeitsvertrag verzichten muß. Und so erweist sich eben das System, so verlockend es aussieht, als das System zur Steigerung der Ausnützung der Arbeitskraft, bei dem der Unternehmer immer und auf jeden Fall den größeren Nutzen hat. Und eben deshalb, weil es nicht geeignet ist, die Angestellten zu befriedigen, ist man auch vielfach dort, wo es bereits eingeführt war, wieder davon abgekommen. Bei der französischen Orleansbahn wurde das System bereits 1844 eingeführt, ebenso bestand die Gewinnbeteiligung bei der eidgenössischen Postverwaltung in der Schweiz in den Jahren 1869 bis 1872, und endlich auch bei der Badischen Eisenbahnverwaltung in der Zeit von 1882 bis 1890. Heute ist man überall davon abgekommen, und zwar wohl nur deshalb, weil die Erfahrung lehrte, daß die Erwartungen, die man daran knüpfte, sich in keiner Richtung erfüllten. Wie immer ist daher auch die österreichische Staatsbahnverwaltung etwas spät an der Reihe, wenn sie heute ein System zu erproben versucht, über das in der sozialpolitischen Welt die Akten so ziemlich geschlossen sind. Die Arbeiter und Angestellten stehen den Versuchen mit nüchternen Blicken gegenüber und werden sich durch diese Verlockungen keineswegs täuschen lassen. Haben doch gerade sie nur zu oft erfahren müssen, daß sie bei jedem Akt des sogenannten „Wohllollens“ reichlichen Grund zum Mißtrauen besitzen!

Fr. L-1.

Die Grenzen parlamentarischer Wirksamkeit.

Sechs Jahre sind es nun fast auf den Monat her, daß die aus allgemeinen, gleichen und direkten Wahlen hervorgegangenen Abgeordneten zur ersten Sitzung im Wiener Parlament zusammentraten. Welche Hoffnung und Wünsche von Millionen der sozial Bedrücktesten begleiteten die Abgeordneten auf ihrem ersten Gang! Mehr als zehn Jahre hatten die österreichischen Arbeiter geharrt und gekämpft, mehr als zehn Jahre hatten sie in unzähligen Versammlungen, auf Hunderten Kongressen, in Tausenden Straßendemonstrationen, in Kundgebungen bunter Art nach dem gleichen Rechte geschrien — im zehnjährigen unablässigen Ringen hatte sich das unwürdige Schicksal dieser Millionen nach dem gleichen Rechte zum überwältigenden Wahlrechtsruf verdichtet — und als an jenem Oktobertag die jubelnde Kunde vom Siege der russischen Revolution nach Wien drang und gleichzeitig das feierliche Wahlrechtsversprechen des ungarischen Königs bekannt wurde — da vermochte keine Macht mehr das Vorwärtstreiben der Arbeiterklasse zu hemmen, von neuem brauste, Kraftbefruchtet durch die herrlichen Siege der ungarischen und russischen Brüder, vollgelogen mit verjüngter Begeisterung, der Wahlrechtssturm mit unüberstehlicher Macht über Oesterreich dahin — die Herrschenden im Reiche muhten sich dem Willen des Proletariats beugen — am 28. November 1905 war das freie Wahlrecht gesichert, am 14. Mai 1907 traten zum erstenmal alle volljährigen österreichischen Staatsbürger als Gleichberechtigte zur Urne, am 17. Juni 1907 trat das Volkshaus zur ersten Sitzung zusammen — es war kein Traum! Es war Wirklichkeit! Das Volksparlament war nun da! Unser Kind! Die Frucht unseres, die Frucht proletarischen Ringens! Unser Jungel! Den wir im zehnjährigen Kampfe gegen, mit unserem Herzblut, mit unseren geheimsten Hoffnungen und heißstem Sehnen genährt hatten — er war nun da, unser Jungel, gesund und lachend, zukunfts froh! Wie anders muß es doch jetzt in diesem unglücklichen Oesterreich werden! Diesem Lande voller unmöglicher Anfälle und aller möglichen Zufälligkeiten, diesem komischen Zwitterding schamhafter Unbeholfenheit und tolpatschigen Größenwahns — vielleicht, daß nun der Augenblick wahrhaftig da ist, daß aus diesem brüchigen, unfertigen, niedergeborenen, zusammengehackerten, zusammengeheirateten, zusammengeraubten Staatenmonster ein wirklicher, organisch gegliederter Staat hervorgeht, „einem geräumigen, breiten, lichtdurchlässigen Gebäude vergleichbar, der behaglichen Wohnstätte glücklicher Völker und Nationen“ — vielleicht, daß mit diesem Hause eine neue Ära für die Völker Oesterreichs heranbricht.

So dachten und sehnten viele Tausende österreichische Arbeiter.

Sechs Jahre sind nun vorüber, doch sechs Jahre unerfüllter Hoffnungen, quälender Enttäuschungen, schmerzvoller Entbehrungen! Freilich, so leicht ist der Staatskarren aus dem Morast, in dem er bis zur Kehle steckt, nicht aufs Trockene gebracht. Doch diesem Oesterreich, diesem Lande von Ungefahr, dem doch geradezu alles zu einem modernen Staat fehlt, mit Ausnahme von Bescheidenheit etwa, diesem Oesterreich wäre doch mit so wenigem zu helfen — in diesem Staat war und ist ja noch alles, rein alles zu tun — und nichts, nicht eine einzige jener unzähligen Möglichkeiten, die das Reich noch in sich birgt, wurde zur Tat. Die innere wie die äußere Politik: ein unglaublich plummes, directionsloses Herumtappen, ein allgemeines, erbärmliches Verjagen, frei von jeder Spur von Großzügigkeit. Wo das Leben nach durchgreifenden Reformen schrie, kam Kleinliches Flickenwerk. Nicht ein großer Wurf gelang! Statt einer umfassenden Finanzreform — ein durchaus unbegründetes, sinnloses, in keinerlei organischem Zusammenhang stehendes Steuerbuckett; der kleine Finanzplan, statt einem großzügigen, auf dem freien Selbstbestimmungsrecht der Nationen beruhenden Nationalitätenprogramm — der verunglückte Versuch eines kleinherzigen Ausgleiches mit ängstlichem Festhalten an den historischen Landesgrenzen, statt einer wohlthätigen, die ohnedies nicht geringe Blutlast mildernden Wehrreform — gebällige Dienstbestimmungen, Kriegsleistungsgesetz. Wo bestand eine Möglichkeit, die politische Unfähigkeit zu beweisen, und die Oesterreich nicht pünktlich eingelöst hätte? Galt es, sich bei den eigenen Völkern verhaßt und vor dem übrigen Europa lächerlich zu machen — Oesterreich ließ sich dazu nicht bitten, zu solchem Zwecke eilte es umgekehrt herbei. Kein einziges namhaftes sozialpolitisches Gesetz, betrogene Sehnsüchte, genarrte Hoffnungen — das die erstaunliche Ausbeute sechsjährigen parlamentarischen Wirkens für das Proletariat.

Freilich, so frostlos wie für die Arbeiter, klingt das Lied für die Regierung nicht. Die Befürchtungen der Herrschenden erwiesen sich als durchaus grundlos, die geheim gehegten unversähtesten Wünsche und Hoffnungen wurden weit durch die Wirklichkeit übertroffen. Die Herren Volksvertreter waren ja nicht so böse als die hohen Herren anfangs dachten; lammfromm bewilligten sie Kanonen, Kriegsschiffe, Rekruten, Kriegssperre, Festungen und Offiziere und Geld in märchenhaften Mengen; freilich, die Regierung brauchte nicht unzufrieden sein, alles, was sie nur begehrte, bekam sie ohnehin, das „Dingsda“, das Parlament, diese „Dingsda“, diese Herren Niemand, nämlich diese sonderbaren Abgeordneten, machten der Regierung nicht große Mühen und Sorgen. Sie sind ja so leicht zu behandeln, die Herren Abgeordneten, eine Auflösungsdrohung oder ein Ministerportefeuille und alles ist schon wieder gut. Die Regierung legt auf den Beratungskästchen Wehrevorlagen, Steuervorlagen, Rekrutenvorlagen, Kriegsleistungsgesetz, kurz: „Staatsnotwendigkeiten“ in allen Nuancen — und mit automatischer Pünktlichkeit, in unangefasteter Fassung erhält sie ihre Vorlage bewilligt zurück. Die Regierung besteht die Ablehnung sozialpolitischer Gesetze, ihr Schicksal ist nur unbarmherzig befeuert, die sozialpolitischen Gesetze fallen, sie existieren für die Mehrheit der Volksvertreter nicht mehr. Wagt das Parlament der Regierung nicht in den Kram, ei,

Abonnieret die „Arbeiter-Zeitung“.

Da vertagt oder schließt sie es ohne viel Federlesens und die braven Volksvertreter mußten nicht ein bißchen auf...

Doch wer trägt die Schuld an diesem Elend? Ist die Wirksamkeit des Parlaments unbeschränkt? Dürfen die Abgeordneten schalten wie sie wollen?...

Die Leiden der Stationsdiener der Wiener Stadtbahn.

Wir waren schon öfters gezwungen, in unserem Blatt die unerträglichen Verhältnisse aufzuzeigen, unter denen die Stationsdiener und auch andere Bedienstete bei der Wiener Stadtbahn zu leiden haben.

R. I. Staatsbahndirektion Wien. 20. Mai 1913. Betreff: Mangelhafte Instandhaltung der Schlaf- und Unterkunftsräume des Stadtbahnpersonals.

In alle Bahnhäuser und selbständigen Stationen, Strecken Verkehrskontrolloren der Wiener Stadtbahn und die k. k. Bahnerhaltungssktion Wien III.

In Verfolg hierseitigen Dienstbefehles Nr. 2636-V vom 23. August 1912 wird ferner verfügt, daß den Stadtbahnbediensteten, welche auf Grund hieramtlich genehmigter Dienstzeiteinteilungen regelmäßig 24 stündigen Dienst versehen, und zwar den Personalfassieren, Portieren und Stationsdienern zum Ausruhen in der Nachtpause angemessene Schlafgelegenheiten von Amts wegen einzuräumen sind.

Als Schlafgelegenheit haben entweder die vorhandenen Waschküben oder Waschkästen oder aber, mit Rücksicht auf die mitunter sehr beschränkten Raumverhältnisse eine Garnitur, bestehend aus je einem Waschbecken, Wassereimer und einer Wasserlanne Verwendung zu finden. Aus ökonomischen und Zweckmäßigkeitsrücksichten ist nur die unumgänglich erforderliche Anzahl von Schlafgelegenheiten zu weisen, weil eine abwechselnde Benützung derselben durch Portiere und Stationsdiener in sehr vielen Fällen möglich sein wird.

nicht. Da auch einzelne Dienststellen anscheinend über die Benützung solcher Räume sich im Zweifel befinden, wird hiemit ausdrücklich bedeutet, daß die Kasernenordnung des Zirkulars Nr. 93 im Sammelband IV auch auf solche Schlaf- beziehungsweise Unterkunftsräume sinngemäße Anwendung zu finden hat. Die Absätze 8, 12, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 33, 36 dieses Zirkulars haben sogar in vollem Umfang auch in diesem Fall Geltung zu finden, wobei besonders auf die Befolgung der Bestimmungen des Absatzes 21, 22, 23, 24 und 33 streng zu achten ist.

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

Die im Sammelband IV, Zirkular 93, enthaltenen Bestimmungen der Kasernenordnung, die im vorstehenden Erlass zitiert werden, lauten:

Absatz 8: Die Lokalitäten sind mit Rücksicht auf die Art ihrer Benützung durch Aufschriфтаfeln oberhalb der Eingangstüren zu bezeichnen.

Absatz 12: Für die Ordnung und Reinlichkeit in den Kasernen sind die Dienstvorstände, beziehungsweise die speziell bestellten Aufsichtsortane verantwortlich.

Absatz 15: Die Bettstätten müssen sorgfältig gesäubert, stets rein erhalten, öfter gelüftet und ausgeklopft werden.

Absatz 16: Die Zimmer müssen täglich, so oft als notwendig, immer aber während des Leerstehens ausgekehrt und ausreichend gelüftet werden.

Absatz 17: Staub und Spinnweben sind zu entfernen, Fußböden, Fenster, Türen, Tische, Bänke und Bettbretter öfters zu reinigen und die Spudnapfe mit frischem Sand zu füllen.

Absatz 20: Wo tunlich, sind eigene Räumlichkeiten, wo sich die Leute waschen können, zu bestimmen.

Absatz 21: Für jedes Bett sind zur Schonung der Koken zwei Leintücher zum Gebrauche bestimmt.

Absatz 22: Das Liegen und Zudecken ohne Leintuch ist verboten.

Für jedes Bett sind zwei Paar Leintücher zu bestimmen, welche abwechselnd in Gebrauch zu nehmen sind, so daß nach jeder Benützung des Bettes die Leintücher gewechselt werden.

Absatz 23, 24 und 26: Verboten ist, angekleidet, mit den Stiefeln auf den Betten zu liegen, das Belegen der Betten mit Kleider, das Abwischen des Gesichtes, der Hände oder der Stiefel an den Leintüchern. Die Kleider sind an hierzu bestimmten Wandrechen aufzuhängen oder auf Sessel zu legen.

Absatz 33: Fremden Personen ist der Zutritt oder die Uebernachtung in den Kasernen nicht gestattet.

Absatz 36: Die zugewiesenen Schlafstätten dürfen ohne Bewilligung des Aufsichtsortans nicht gewechselt werden.

Es wird nun Aufgabe der Stationsdiener sein müssen, darüber eifrig zu machen, daß diese Verfügung in seiner vollen Gänge in allen Stationen zur Durchführung gelangt.

Gleichzeitig sind wir neuerlich gezwungen, das bei der Wiener Stadtbahn herrschende Straf-

System.

das an den Stationsdienern in der rücksichtslosesten Weise geübt wird, zu brandmarken. Die meisten Strafen treffen die Stationsdiener wegen unrichtiger Stellung der Fahrtrichtungstafeln und wegen Nichtanwesenheit beim Zuge oder wegen dem Zuspätkommen zu demselben. Nun ist allerdings richtig, daß für pflichtvergeßene Menschen Strafen am Plage sind. Aber hier handelt es sich nicht, und zwar in den allermeisten Fällen, um unentschuldbare Pflichtvernachlässigungen seitens der Stationsdiener, sondern darum, daß diese Bediensteten bei dem mörderischen Dienst mit dem besten Willen nicht in der Lage sind, einmal etwas nicht zu übersehen oder eine falsche Tafelstellung vorzunehmen. Man stelle sich nur vor, daß die Stationsdiener 19 Stunden ununterbrochen bei einem durchschnittlich fünfminütigen Zugverkehr diensttätig sein müssen. Und diese ungeheure Dienstdauer muß in zugigen, rauchigen, kalten und heißen Räumen absolviert werden, jede Minute belästigt vom Ausbruch suchenden und verwöhnten Wiener Publikum. Dazu kommt, daß die Stationsdiener über verspätete Züge und Aenderungen in der Zugfolge keinerlei Verständigung erhalten, was übrigens bei den bestehenden Verhältnissen selbstverständlich ist. Der Blocksignaldienst darf seinen Dienstposten nicht verlassen. Wer soll also den Stationsdiener verständigen? Nachdem die Stationsdiener Menschen sind wie andere und Bedürfnisse haben, so ist es ebenfalls selbstverständlich, daß die Leute manchmal nicht zeitgerecht am Plage sein können, denn in vier bis fünf Minuten keine Notdurft zu verrichten, ist nicht jedermann möglich. Darüber dürften auch die Bureaukraten der Staatsbahnerverwaltung Erfahrungen haben, die sie endlich zu der notwendigen Einsicht bringen könnten. Es handelte sich also nicht um Pflichtvernachlässigungen, sondern um ein Unvermögen, das die elenden Verhältnisse naturgemäß bedingen. Die Zugführer haben den strengen Auftrag, alle Fehler der Stationsdiener gewissenhaft zu rapportieren, widrigenfalls sie selber bestraft werden. Und so regnet es Strafen auf Strafen. Es gibt Stationsdiener, die wegen eines einzigen Fehlgriffes mit 10 Kr. Gehaltsabzug bestraft wurden. In vielen Fällen wird den Bestimmungen des § 93 der Dienstordnung, wonach vor der Verhängung einer Ordnungsstrafe dem Bediensteten Gelegenheit zu geben ist, sich über das ihm zur Last gelegte Dienstvergehen zu verantworten, gar nicht Rechnung getragen. Die Strafe soll doch ein Mittel zur Besserung, zur Erziehung sein. Wenn aber so sinnlos

brutal getrafft wird wie bei der Stadtbahn, so wird die Strafe zum Unrecht, zur Brutalität. Die Vorgelegten müssen doch soviel Intelligenz haben, zu unterscheiden, ob ein Bediensteter aus Nachlässigkeit oder aus Unvermögen infolge der in Betracht kommenden Verhältnisse Fehler begeht. Vor allem aber müssen die Dienstvorstände berücksichtigen, daß die Stationsdiener 24 Stunden im erektivsten Dienste stehen und davon 19 Stunden ununterbrochen angestrengt geistige und körperliche Arbeit verrichten. Bei einer derartigen Leistung müssen Rücksichten geübt werden, die man bei einer menschenwürdigen Arbeitszeit eventuell außer Betracht lassen kann.

Es gibt ja noch einen Weg, wenn man die Fehler beseitigen will. Her mit dem 12/24stündigen Dienste für die Stationsdiener und die Dienstvorstände werden sich nicht mehr mit barbarischen Strafvorfällen zu beschäftigen haben. So lange das aber nicht geschieht, besteht auch kein Recht zum Strafen, und die Staatsbahnerverwaltung muß es sich gefallen lassen, wenn ihr die Staatsbürger brutalste Barbarei zum Vorwurf machen.

Die Serie der Eisenbahnunfälle.

Das Eisenbahnunglück bei Siebenbrunn.

Am Sonntag den 8. d. M. um 1/211 Uhr abends ist in der Station Siebenbrunn der Staatsbahnfahrstrecke der Preßburger Vergnügungszug mit einem entgegenkommenden Wagon zusammengestoßen. Die Wirkung des Zusammenstoßes war furchtbar, die Lokomotive des Vergnügungszuges wurde umgeworfen. Der erste Wagon ging vollständig in Trümmer. Aus dem Wagon ertönten verzweifelte Hilferufe. Die Passagiere, die in den unberlehrten Waggons waren, wurden heftig durcheinandergeschüttelt. Ihrer bemächtigte sich große Aufregung. Sie eilten zu dem zertrümmerten Wagon, und das Bahnpersonal leistete den zahlreichen Verletzten erste Hilfe. Der Wiener Staatsbahnhof wurde von dem Unfall gleich verständigt. Es wurde auch sofort ein Hilfszug nach der Unfallstelle abgefahren. Nach den Berichten bürgerlicher Blätter haben zehn Personen teils schwere, teils leichte Verletzungen erlitten.

Die Ursache des Unfalls.

Wie immer, so ist auch bei diesem Eisenbahnunglück die leichtsinnige Schlampererei die Ursache. Am genannten Tag hatte der Gütereiszug Nr. 168, der verspätet in Siebenbrunn eingetroffen war, zu verziehen, da er fünf Milchwaggons zu bekommen hatte. Die eigentliche Vorfahrstation des verunglückten Personenzuges Nr. 124 hätte fahrdordnungsgemäß in Raasdorf sein sollen, Zug 168 hatte jedoch in Siebenbrunn schon eine Verspätung von 16 Minuten, weshalb Zug 168 den Zug 124 schon in Siebenbrunn vorfahren lassen mußte. Er mußte daher das Einfahrtsgeleise des Zuges 124, Geleise I, räumen und stellte sich auf Geleise IV. Aber vor Anfuhr des Zuges 124 hatte Zug 168, der sich bereits auf Geleise IV gestellt und so dem Personenzug das Einfahrtsgeleise freigegeben hatte, nachdem er diese Arbeit beendet hatte, nicht mehr verschoben dürfen, da die Anfuhr des Personenzuges alle Augenblicke zu erwarten war. Als Verschubleiter fungierte jedoch der diensthabende Beamte, der den Verschub befehl. Nun genügt die in Siebenbrunn übliche Stationsbeleuchtung nicht einmal dann, wenn ein ankommender Zug gar nichts zu tun hätte. Bei einem verspäteten Zug aber, wo die Arbeit überhastet werden muß, ist eine solche Beleuchtung, wie dies gegenwärtig in allen Stationen der l. k. Staatsbahnen infolge der „Ersparungsmaßnahmen“ bei sonstiger Bestrafung des Personals üblich geworden ist, direkt verhängnisvoll. Und diese Ersparungsmaßnahme, also die total ungenügende Beleuchtung, ist eine weitere Ursache des Eisenbahnunglücks in Siebenbrunn, weil vom verschobenen Personal jene zwei Wagon, die nicht gekuppelt waren und infolgedessen entliefern, durch die herrschende Finsternis nicht bemerkt werden konnten.

Durch Jahre hindurch war ferner am Ende des Geleises V ein Geleiseriegel angebracht, der den Zweck hatte, einen eventuell ins Rollen gekommenen Wagon aufzuhalten. Im Monat März ist nun das Geleise V verlängert worden und seit dieser Zeit fehlt dieser Geleiseriegel. Es ist bodenloser Leichtsin, daß der Geleiseriegel nicht mehr angebracht wurde, woraus mit Bedauern zu konstatieren ist, daß die Ersparungswut der l. k. Staatsbahnerverwaltung selbst fachtechnische Schutzvorrichtungen selbst wenn diese noch so billig zu stehen kommen, nicht mehr notwendig erachtet!

Danach ist es klar, daß an dem Eisenbahnunglück in Siebenbrunn nur die Staatsbahnerverwaltung schuld ist. Dennoch will man die Schuld auf jene Zugsbegleiter überwälzen, welche bei Zug 168 verschoben haben. Vier Einvernahmen haben diese Zugsbegleiter bereits hinter sich. Von dem Fehlen des Geleiseriegels will man bei der Protokollaufnahme nichts wissen. Wenn einer diesen Punkt erwähnt, hält man ihn sofort entgegen: „Ja, wollen Sie denn die Sektion hineinreißen?“ Das wollen die Zugsbegleiter nicht; was sie aber wollen, das ist, daß jeder Bedienstete und jede Dienststelle genau so die Pflichten erfüllen wie man diese von den Zugsbegleitern verlangt und wie sie diese auch durchführen!

Dies für heute. Im großen und ganzen muß gesagt werden, daß der fachmännische Geist bei der l. k. Staatsbahnerverwaltung vollständig daniederliegt. Wenn das so fortgeht, wird man noch Gräßliches erleben müssen!

Die Darstellung des Abgeordneten Genossen Bretschneider.

Abgeordneter Genosse Bretschneider, der auch mit diesem Zug gefahren, glücklichemweise aber nicht verletzt wurde, schrieb der „Arbeiter-Zeitung“:

Ich fuhr mit meinem Sohne in dem Personenzug Nr. 124, der zwischen Preßburg und Wien nur am Sonntag und Feiertagen verkehrt und um 8 Uhr 50 Minuten von Preßburg abging. Ich war mit meinem Sohne im letzten Wagon; wir waren beide eingeschlafen. Nachdem wir Marchegg hinter uns hatten, wurden wir durch einen donnerähnlichen Lärm und durch einen ungemein heftigen Stoß geweckt und fielen auf den Boden. Ich verließ sofort den Wagon. Als ich den Zug nach vorn entlang ging, bemerkte ich zu meinem Schrecken, daß die Lokomotive umgestürzt, die Tender aus den Schienen gehoben und der erste Personenzug, welcher von Ausflüglern mit Frauen und Kindern besetzt war, halb zertrümmert über das Geleise hinaus-

Genossen von auswärts werden ersucht, sich rechtzeitig mit beiläufiger Angabe der Anzahl und ob Mittageffen erwünscht — schriftlich anzumelden.

Lundenburg. Den Mitgliedern wird hiemit zur Kenntnis gebracht, daß die Vereinsbibliothek vom 1. Juli bis 31. August behufs Revision und Instandsetzung der Bücher geschlossen bleibt.

Selzthal. Alle Zuschriften sind an Peter G. O. Lub, Oberverwalter in Selzthal Nr. 94, zu adressieren.

Tarvis. Bei der am 1. Juni stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Philipp Tiefenbacher, Obmann, Josef W. edam, Stellvertreter; Martin Michor, Schriftführer, Sidor Kasch, Stellvertreter; Franz Liaunig, Kassier, Johann Schüttelkopf, Stellvertreter; Josef Pitamnis und Philipp W. edam, Bibliothekare; Kreuzmann und Dollinger, Revisoren.

St. Veit an der Glan. Die Monatsversammlungen werden jeden ersten Samstag im Monat um 8 Uhr abends im Vereinslokal (Gafners Gasthaus) abgehalten.

Verschiedenes.

„Der Himmel ist schön, aber...“ Die letzten Worte des verstorbenen Wiener Erzbischofs Dr. Nagl sollen, wie die „Reichspost“ gemeldet hat, gelautet haben: „Der Himmel ist schön, aber ich trenne mich doch sehr schwer von der Erde.“

Literatur.

Peter Kosseggers klassisches Lebenswerk in endgültiger Fassung. Von Peter Kossegger, der am 31. Juli seinen 70. Geburtstag begeht, begannen im April dieses Jahres seine „Gesammelten Werke“ als „definitive Ausgabe letzter Hand“ zu erscheinen.

Ueber die Gesichtspunkte, von denen sich Peter Kossegger bei der Zusammenstellung der „Gesammelten Werke“ leiten ließ, plaudert der berühmte Dichter selbst im Vorwort:

„Ich will nicht in den Fehler der Alten fallen, die Jugend verbessern zu wollen. Die Jugend ist gut genug. Ich will sie, was Gehalt, Empfindung und Gesinnung betrifft, nicht anrühren; das soll stehen bleiben wie es steht, mit aller Unbefangtheit, mit allem Übermut, mit all seinen rührenden Unzulänglichkeiten...“

Und so habe ich in meinem vorgeschrittenen Alter die große Durchschau unternommen, mit jugendlicher Freude fast; denn ich sehe in ihr ein Recht, eine Pflicht und eine Gnade.

„Erlebnisse eines Weltbummlers.“ Es ist ein ganz eigenartiges Buch, erfrischend für jung und alt, ein Buch voll Lebenswahrheit und kraftvollen Selbstbewußtseins.

sich direkt an die unterzeichnete Verlagsbuchhandlung, Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien VI, Gumpendorferstraße 18.

Ein neuer Band der Vorwärts-Bibliothek. Die schmucken Bände zu dem Einheitspreis von 1 Mk., die unter dem Sammelnamen „Vorwärts-Bibliothek“ herausgegeben werden, erscheinen in rascher Folge.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 11. Juni 1913. — Beratung mit den Vertretern des Prager Verwaltungskomitees und des Prager Sekretariats über die gegenwärtige Situation unserer tschechischen Organisation in Böhmen.

Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Siersdorf. Am 22. Juni in der Restauration des Herrn Oswald Generalversammlung. Gaisbach-Wartberg. Am 22. Juni um 10 Uhr vormittags in Bergleitners Gasthaus Wächterversammlung.

Sprechsaal.

Sinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 9. Mai bis 18. Juni 1913 wurden für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

- 108. Franz Nisch in Lannwald. 109. Alois Lukas in Leoben. 110. Marie Tutschel in Lundenburg. 111. Juliana Laubenstein in Czernowitz. 112. Josef Kerabel in Kornenburg.

Wahlung, Südbahner!

Wahlen in die Betriebskrankenkasse der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

In dem Aufruf sowie in den zur Ausgabe gelangten Flugblättern ist ein unliebsamer Fehler eingeschlichen, indem bei der Kandidatenliste die Bezeichnung der Farbe der Stimmzettel unrichtig angegeben wurde.

Richtig ist, daß für den Werkstättendienst rosa Stimmzettel (nicht gelbe) und für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst gelbe Stimmzettel (nicht rosa) in Verwendung zu nehmen sind.

Wir ersuchen dringend, von dieser Korrektur Notiz zu nehmen.

Ebenfalls wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Heizhauswerkstätten, wie zum Beispiel Wiener-Neustadt, Mürzzuschlag etc. mit der Gruppe des „Zugförderungsdienstes“ wählen.

Vom Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten „De Laglio“.

Wir teilen den Mitgliedern des Lebensversicherungsvereines mit, daß das Zentralkomitee unter tätiger Mithilfe des geschaffenen Beirates, die in Aussicht gestellte Änderung der Vereinsstatuten bereits beendet hat.

- Für das Zentralkomitee: Marek m. p. Für den Beirat: Brandl m. p. Brell m. p. Hoffstätter m. p. Senauer m. p.

Offene Anfragen.

An die Verkehrsdirektion der Südbahngesellschaft in Wien!

Das Zugbegleitungspersonal der Strecke Trieste-Cormons hat am 15. April 1912 ein Gesuch um Beteiligung mit Sommeruniformen eingebracht.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach!

Laut Amtsblatt der k. k. Staatsbahndirektion Villach wurden die zu versetzenden Wächter der aufgelassenen Posten auf der Tauernbahnstrecke angewiesen, sich jederzeit zur Ueberstellung bereitzuhalten.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium!

Die gefertigten Heizhaus- und Werkstättenarbeiter erlauben sich, an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die höflichste Anfrage zu richten, warum das von ihnen an die k. k. Staatsbahndirektion Villach vorgelegte Gesuch, welches von der genannten k. k. Staatsbahndirektion am 8. Juli 1912 dem hohen k. k. Eisenbahnministerium übermittelt wurde, bis jetzt keiner Erledigung teilhaftig wurde.

Die Tagelohnbediensteten der Heizhausleitung Amstetten.

Briefkasten der Redaktion.

L. M. Von der Auffassung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und der Erhöhung des Anfangsgehältes auf 1400 Kr. für Stationsmeister liegen keine offiziellen Zugeständnisse vor.

Advertisement for 'Inserate' with text: Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

Advertisement for MAGGI Würfel à 5 h (fortige Rindsuppe) sind die besten! Includes a logo with a cross and the word 'Kreuzstern'.

Advertisement for ENRILO with text: Wo es brennt, muss gelöscht werden! Und was ist brennender denn der Durst! Es gibt kein besseres Durststilmittel als einen Absud des überraschend kaffeähnlich-schmeckenden „ENRILO“.

Advertisement for Patent-Strohkappe with text: das Ideal aller bis jetzt existierenden Sorten. Heberauschend leicht, dauerhaft, luftdurchlässig, hygienisch, Weinige Fabrikanten: Preß & Lanfer, Aushg a. d. Elbe.

Advertisement for Im Haushalte 50% Ersparnis with text: kann jede Hausfrau erzielen, wenn sie an Stelle von Butter den einzigen vollwertigen Buttersatz Blaimscheins „Unikum“-Margarine verwendet.



Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern! 1 kg graue, gute, geschliffene 2 K... Besten 2 K 40; prima halbwollene 2 K 50...

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 190 cm breit, mit samt 2 Kopsfüßen...

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen. Reichlichste Preise gratis und franco.

Parteigenossen! Bestellt euch jeder für eure Familie ein Paket sehr großer Reste, enthaltend: Prima Kanegas für Bettüberzüge...

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer. Fünfhäuser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142 Wien XV, Mariahilferstrasse

Den verehrlichen Lesern dieses Blattes empfiehlt sich zum Aufenthalt in Wien bestens. Hotel Nordwestbahn II, Taborstrasse 74

Billige böhmische Bettfedern Fertige Betten aus vorem Bettinnert, gefüllt mit 1 Dutzent über 1 Unterbett...

Wilhelm Beck & Söhne k. u. k. Hoflieferanten 2 Wien VI, Hirschengasse 25 Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen...

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS Wien V, Rechte Wienzeile 97 liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung...

Billige Bettfedern und Daunern Fertige gefüllte Betten aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking)...

Wasserucht Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Zuckerkrankheit, geschwollene Füße...

Malt! Illustration of a woman sitting at a table, part of a beverage advertisement.

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden (offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das Seltene Universal-Heilmittel...

RESTE von Herren- und Damenstoffen, welche sich im Verlauf der Saison angehäuft haben...

Porzellanpfeifen Photographien auf Porzellangegenständen in unerreichter Ausführung.

Mit jedem Tage werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit geübten Kenntnissen kommt man heute vorwärts...

Auf Raten Goldkette 60 Gramm schwer 140 K monatlich 4 K. Erstklassige Silberuhr, 5 Silberdockeln 14 K.

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

Ohrensagen Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt in kurzer Zeit.

Behöröl Marto Santt Pangratius Preis 4 Kronen, Versand: Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Tm 154 (Bayern).

! 500 Kronen ! Zahl ich Ihnen, wenn mein Wurzelvertilger „Ria-Salbe“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt.

Kronprinz mit und ohne Trichter allen voran! Es ist eine Sprechmaschine von reiner, harmonischer, sympathischer Tonfarbe...

! Von Versatzämtern ! Modulator von K 12-, Winterhüte, Herrenauszüge von K 24-, Karabinen auszüge, Ullster von K 9-

Postentwurf wünscht ein Bahnmeister in Rottenbach mit einem Kollegen in Rottenbach, ganz gleich, ob Bauherrschaft oder Sozialdemokrat, wenn möglich in der Höhe, von höherer Schichten sind, Bestenfalls an die Administration dieses Bahnhofs.

Euzema-Balsam solort dünn. - Euzema-Kur ohne jede Berufskürzung. - Patentamtlich gesch. 141.365. Preis 5 Kr. Grobboden 3 Kr.

Universal-Fernglas 1913 Ein billiges aber gutes Glas! Hervorragende Lichtstärke, erzeugt durch Rieslinnen außergewöhnlicher Qualität...

Brüner Stoffe für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei Etzler & Dostal, Brünn Schwedengasse Nr. 153.

Beste u. reellste Bezugsquelle! Bettfedern, Daunern Fertige Betten aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Nanking, 1 Tuchent circa 180/180 cm groß...