



Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft Fernen:  
Dah' Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,  
Dah' unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
W. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 12 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich ..... Kr. 2.68

Ganzjährlich ..... 5.78

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

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

Nr. 26

Wien, den 10. September 1912.

20. Jahrg.

## Ein Geheimzirkular der Regierung.

Vertrauliche Vorbereitungen gegen einen Lohnkampf der Eisenbahner.

Der bekannte günstige Wind hat uns das folgende Geheimzirkular der Regierung in die Hände gespielt, das vor ein paar Tagen unter strengster geübter Aufsicht in der Hof- und Staatsdruckerei hergestellt, und zum eventuellen Amtsgebrauch für die politischen Behörden bereitgehalten wird:

Rundmachung.

Seine k. und k. Apostolische Majestät

haben die

Einberufung

der

im Eisenbahndienste in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern

stehenden Gassen und Mannschaft österreichischer Staatsangehörigkeit der Reserve und Ersatzreserve des gemeinsamen Heeres (der Kriegsmarine) sowie der k. k. Landwehr zur teilweisen Ergänzung des gemeinsamen Heeres (der Kriegsmarine), beziehungsweise der Landwehr und deren

Zuweisung zur Dienstleistung bei den Eisenbahnen

Allerhöchst anzubefehlen geruht.

In Ausführung dieses Allerhöchsten Befehles wird angeordnet:

Die vorbezeichneten, im Eisenbahndienste der ... stehenden Personen werden hiemit „auf sogleich“ einberufen.

Sie sind verpflichtet, sofort nach Verlautbarung dieser Rundmachung, daher auch schon vor ihrer Präsentierung, den ihnen obliegenden Eisenbahndienst zu versehen und haben sich ohne Beeinträchtigung dieses Dienstes bei dem auf der betreffenden Strecke amtierenden mobilen Präsentierungskommando (beziehungsweise Bahnhofscommando) zu melden.

Sie bleiben hinsichtlich der Ausübung des Eisenbahndienstes ihren vorgesetzten Eisenbahnbehörden und Organen unterstellt und treten zu diesen in das Verhältnis der militärischen Unter- und Überordnung; sie haben in diesem Dienste, in Anwendung des Punktes 53, Alinea 2, des Dienstreglements für das k. und k. Heer, I. Teil, den ihnen im Eisenbahndienste vorgegebenen auch dann Gehorsam zu leisten, wenn sie zu denselben militärisch im Verhältnis eines Höheren oder Rang-Älteren stehen.

Die Einberufenen haben militärische Uniform nicht anzulegen. Als Abzeichen ihrer militärischen Eigenschaft erhalten sie eine schwarz-gelbe Armbinde, welche in und außer Dienst am linken Oberarm zu tragen ist.

Mit dem Tage der Verlautbarung dieser Rundmachung treten die Einberufenen unter die Militär-Disziplin- und Strafgewalt.

Die Nichtbefolgung dieser Anordnungen wird nach den bestehenden Gesetzen bestraft.

(Amtsstempel)

Die Maßnahmen die die Regierung vorbereitet, sind eigentlich nichts neues, da sie in gleicher Weise im verflochtenen Herbst eingeleitet worden waren. Aber wie es scheint, plagt heuer das böse Gewissen die Regierung ganz besonders. Sie hat, wie man weiß, durch ihre strenge Opposition gegen den 17 Millionen-Antrag Tomschik den ihr willfährigen bürgerlichen Parteien den Weg gezeigt, auf welchem die noch unerfüllten Forderungen der Eisenbahner verschleppt werden können, und es graut ihr offenbar bei dem Gedanken an die gerechte Erregung, die der unter ihrer Mitwirkung zustandegekommene Beschluß des Hauses unter dem Eisenbahnpersonal hervorgerufen hat. Und da es in neuester Zeit in Oesterreich überhaupt wieder der Regierungsweisheit letzter Schluß geworden zu sein scheint, unangenehme Mahner sich mit den bekannten Mitteln der Staatsgewalt vom Leibe

zu halten, so rüstet man rechtzeitig, um einmal den Eisenbahnern „den Herrn zu zeigen“. Das wäre im Ernstfall ganz nach der Maxime anderer kapitalistischer Staaten gehandelt, und würde nebstbei unseren Scharfmachern in den Reihen der Industriellen ganz kolossal imponieren. Aber es wäre vielleicht doch gut, wenn die Herren Oberpatrioten und Staatswächter, die solche Stillübungen anfertigen lassen, einmal über die nicht unwichtige Frage nachdenken würden, ob bei den ohnehin desolaten Verhältnissen, die dieses ewig gequälte Oesterreich aufweist, ein solcher Weg klug und vernünftig ist, den man sich da einzuschlagen anschickt. Was die Eisenbahner selbst anbelangt, so werden sie nicht erman- geln, auch ihrerseits daraus die richtigen Lehren zu ziehen. Sie werden in strategischer Klugheit ihre Organisation ausbauen, die sie brauchen, um stärker zu werden, als sie es bisher waren, und sie werden sich darin von niemand stören lassen. Eine bessere Mahnung gibt es gar nicht, als die so rechtzeitig ent- hüllten Kriegspläne der Regierung, die so laut und eindringlich sprechen, daß die Eisenbahner Oesterreichs alles daransetzen müssen, die unterschiedlichen Zer- splitterungsversuche in ihren Reihen abzuwehren, und eine einheitliche Organisation aufzubauen, die größer und stärker ist, als sie es bisher war. Das ist die einzige sachliche Antwort, die wir darauf zu geben haben.

## Aufzeigen, was ist!

Wenn man jetzt all die vielen albernen Aus- reden der bürgerlichen Abgeordneten und ihrer ge- dankenarmen Nachläufer liest, so wird man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß den Herren nichts so tieferinnerstes Unbehagen verursacht, als das schmerz- liche Gefühl, erkannt zu sein. Denn was durch das Schicksal, das dem 17 Millionen-Antrag Tomschik zuteil geworden ist, vor allem bewirkt wurde, das ist die vollständige Klarstellung einer Tatsache, die auch von den Einsichtslosesten kaum mehr bestritten wer- den kann: In dem Lager der bürgerlichen Parteien stehen vereint die Feinde der Eisenbahner und der arbeitenden Massen überhaupt.

Freilich, wer das Wesen der kapitalistischen Gesellschaft, ihren inneren Prozeß und ihre politische Parteienbildung nur annähernd erfährt hat, für den bestand über diese Einsichtswahrheit auch bisher nicht der geringste Zweifel. Aber nirgends hat vielleicht die Bourgeoisie und ihre unter der Arbeiterschaft durch bewußte Irreführung geschaffenen Ableger so sehr zur Verwischung und Verdunkelung der Klassengegensätze beigetragen, wie gerade in Oesterreich. Das rapide Anwachsen der Arbeiterbewe- gung und der Geist des Klassenkampfes, von dem diese erfüllt ist, haben in den letzten Jahren das Bürgertum wachgerüttelt und mit dessen Hilfe er- standen alsdann jene fagenhaften Gebilde von christ- lichen und nationalen Arbeitergewerkschaften, die ihrer ganzen Natur nach nur als Anhängel des Bürgertums, weder Fleisch noch Fisch sein konnten. Aber die Mühen, die sich die bürgerlichen Parteien gaben, um die Arbeiterschaft für ihre Zwecke zu ge- winnen, indem sie ihre politischen und wirtschaftlichen Programme mit sozialen Redensarten drapierten, haben immerhin eine Anzahl von in wirtschaftlichen und politischen Dingen ungeschulten Elementen an- gelockt, mit denen es möglich war, den Anschein zu er- wecken, als sei sich das Bürgertum spät aber immer- hin noch rechtzeitig bewußt geworden, daß es auch soziale Pflichten gegenüber dem Arbeiterstand zu er- füllen habe. Es machte sich ja auch schließlich gar zu schön, wenn man dem besonders in den letzten Jahren wieder erwachten nationalen Chauvinismus so etwas wie einen sozialen Einschlag zu geben vermochte, und

wenn man hie und da von der „nationalen Zusam- mengehörigkeit“, von der „Gemeinbürgerschaft des deutschen Volkes“ reden konnte, aus der auch der Ar- beiter nicht ausgeschaltet werden kann.

Was nun gegenüber dieser bewußten Täuschung der Arbeiter und gegen die geschichtliche Unwahrheit, von der alle Phraseologie von der nationalen Ge- meinbürgerschaft ausgeht, alle theoretische Beweisfüh- rung nicht vermocht hat, das haben auf dem Boden des allgemeinen Wahlrechts die Tatsachen viel wirk- samer getan. Wir haben in dem Parlament des allge- meinen Wahlrechts, so kurz noch sein Bestand ist, manche Abstimmung erlebt, bei der es sich um Volks- interessen und um das wirtschaftliche Wohl der Ar- beiter gehandelt hat. Und wer die Verhandlungen und die Ergebnisse solcher Abstimmungen verfolgt hat, der weiß, wie die bürgerlichen Parteien fast immer die im Interesse der Arbeiter von den Sozialdemo- kraten gestellten Anträge niederstimmten, und wie sie bei allen Fragen ängstlich bemüht waren, die Interessen der Besitzenden zu verteidigen. Der Antrag Tomschik, der für die Eisenbahner die Mittel her- beischaffen wollte, um ihre dringlichsten Wünsche zu realisieren, und das Schicksal, das ihm von der bürger- lichen Parlamentsmehrheit bereitet wurde, ist nur eines der markantesten Beispiele, das gerade für die Eisenbahner von lehrreichem Interesse ist. Gewiß liegt für den Kenner der Verhältnisse auch in diesem Vor- gang, der unter den Eisenbahnern so viel des berech- tigten Unmutes ausgelöst hat, nichts Ueberraschendes. Und die Tatsache allein, daß die bürgerliche Majorität sich an lumpige 17 Millionen für die Eisenbahner, für Bedienstete eines so wichtigen staatlichen Unter- nehmens nicht heranwagte, während sie fast im selben Moment bedenkenlos Hunderte Millionen für mili- tärzwecke bewilligte, ist das deutlichste Symptom für den Geist, der heute unsere bürgerlichen Massen erfüllt. Es ist der Geist des Imperialismus, das Streben nach militärischer Kräftigung der Staatsgewalt, koste es, was es wolle. Und unter diesem Streben erstickt jedes andere Verlangen, das irgend aus einer Volks- schichte heraus geäußert wird, denn der Staat, der im Kapitalismus wurzelt, will nichts als die Ver- größerung seiner militärischen Macht zu Wasser und zu Land. Und die Bourgeoisie und deren Vertreter leihen diesen Bestrebungen willig ihre Mithilfe, denn sie wissen, daß der Besitz und die Möglichkeiten, ihn durch schrankenlose Ausnützung der Arbeitskraft zu mehren, geschützt und verteidigt werden soll!

Nicht darin, daß die bürgerlichen Parteien den Antrag Tomschik ablehnten, wie sie es bei so vielen anderen sozialdemokratischen Anträgen taten, liegt da- her das Ueberraschende oder gar das Unnatürliche. Aber daß sie alle vordem anders redeten und so taten, als ob sie ehrlich für die Wünsche der Eisen- bahner eintreten wollten, darin liegt die eigentliche Demagogie und Heuchelei. Niemals noch war die Un- aufrichtigkeit und die innere Verlogenheit größer, als wenn die bürgerlichen Repräsentanten des Klassenstaates sich als Vertreter der Arbeiterklasse aufspielten, die sie nicht sein können, weil eine solche Haltung den eigenen wirtschaftlichen Klasseninteressen widerspricht. Man hat in dem Gerede, das die Nationalverbändler zur Entschuldigung ihres Eisenbahnverrates vorzu- bringen hatten, auch das Wort vom „Einklemmen“ gehört. „Eingeklemmt“ sollten, so sagten sie, die bür- gerlichen Parteien durch den Antrag Tomschik werden. Und darin liegt, in schärfster Beleuchtung enthüllt, das zwieschlächtige Wesen jener bürgerlichen Parteien, die so gerne scheinen möchten, was sie in Wahrheit ihrer ganzen wirtschaftlichen Stellung nach gar nicht sein können: Freunde und Vertreter von Arbeiterinteressen. Weil zwischen Reden und Handeln, zwischen Schein und Wirklich- keit ein klaffender Widerspruch besteht, deshalb fühlen sie sich „eingeklemmt“. Aufzeigen, was ist!



das ist die Aufgabe und Kunst aller proletarischen Politik. Denn wenn der geradlinige Weg gefunden werden soll, der die Arbeiterklasse zum Ziele führt, dann muß jeder Zweifel darüber beseitigt werden, als ob man auf christlichsozialer oder nationaler Basis wirkliche Arbeiterinteressen vertreten könnte. Und für die Eisenbahner, von denen noch immer ein großer Teil nicht begreift, wo ihr Platz ist, ist diese Aufklärung nötiger wie für jede andere Schicht!

## Die Lebensmittelmagazine wie sie sind und wie sie sein sollen!

III.

In unserem letzten Artikel haben wir den Wert der Konsumgenossenschaften dargelegt und die Stellung, welche sie innerhalb der Arbeiterorganisationen einnehmen, ausführlich behandelt. Mit diesem wollen wir uns mit den Lebensmittelmagazinen bei den k. k. Staatsbahnen befassen und untersuchen, ob sie den geforderten Bedingungen entsprechen, die man von einer Konsumentenorganisation billigerweise verlangen und voraussetzen kann. Ohne Umschweife wollen wir gleich am Anfang unserer Betrachtungen über diese ein dezidiertes „Nein“ setzen. Die Lebensmittelmagazine in der heutigen Form und in ihrer jetzigen Verfassung entsprechen nicht im entferntesten den Anforderungen einer wirksamen, nützlichen Konsumtengenossenschaft. Daß dies leider so ist, ist nicht Schuld der Mitglieder oder des jeweiligen Wirtschaftskomitees, sondern ist auf Konto der k. k. Staatsbahnverwaltung zu schreiben, die sich mit einer geradezu boshaften Hartnäckigkeit jeder Reform entgegenstellt. Warum dies geschieht, kann kein Sterblicher ergründen. Vorläufig wollen wir annehmen, daß diese Hemmungen und Schädigungen an den Instituten wider besseres Wissen lediglich aus Unkenntnis der Sache geschehen.

So viele Bahnen wir haben, so viel zählen wir Lebensmittelmagazine. Das ist der erste und kein unbedeutender Fehler. Es sind zusammenhanglose Gebilde ohne großzügige Führung. Für die alten Staatsbahnen besteht das genossenschaftliche Prinzip mit einem engefaßten Statut, das der Bahnverwaltung gleichfalls ein Verwaltungsrecht einräumt. Diese Art von Lebensmittelmagazinen ist die fortgeschrittenste und wird nach den Grundätzen der Demokratie verwaltet. Es wird zwar jedes der Magazine nach anderen Verwaltungsgrundsätzen betrieben, kauft auf eigenes Konto ein, aber trotz all den Fehlern und Mängeln darf nicht geleugnet werden, daß von den zehn Lebensmittelmagazinen der alten k. k. Staatsbahnenlinien einige hiezu musterhaft geführt sind und Ersprießliches für die Mitglieder leisten.

Die Mehrzahl der genannten Lebensmittelmagazine gewährt ihren Mitgliedern einen im Statut festgesetzten Kredit. Diese ausständigen Summen wer-

den dann im Gehaltsabzugswege von der Bahnanstalt heringebracht und an den Vorstand des Lebensmittelmagazins abgeführt. Dieses Kreditwesen hat sich allmählich zu einem Kreditumwesen ausgewachsen. Es müßte daher getrachtet werden, daselbe nach Zweckmäßigkeit einzuschränken, um es allmählich ganz zu beseitigen. Bei den Generalversammlungen sollte beschlossen werden, die jährliche Dividende insoweit zurückzuhalten, bis der allmonatliche Kredit eines jeden einzelnen Mitgliedes beglichen ist. Von da ab wird nur gegen Kasse verkauft. Durch die erzielte Bezahlung wird bewirkt werden, daß das Magazin nicht mehr durch vier oder fünf Wochen unverzüglich auf sein Geld warten muß, sondern damit pünktlich seine Fakturen, und zwar mit Abzug von 2 bis 3 Prozent Kasseprovision beglichen kann. Außerdem wird durch den Wegfall der Verrechnung, die als ein Gefälligkeitsakt angesehen wird, das Magazin von der Staatsbahnverwaltung unabhängiger gemacht, was nicht außer acht gelassen werden darf. Dadurch, daß das Institut zu einem Barzahler geworden ist, werden sich die solidesten und leistungsfähigsten Firmen durch Erstellung von Ausnahmispreisen anstrengen, diese Kundschaft bedienen zu können. Diese nicht zu unterschätzenden Vorteile werden das Magazin in den Stand setzen, für die Mitglieder die Warenpreise in ganz außerordentlicher Weise herabzusetzen. Nur für Mitglieder auf der Strecke könnte man, wegen Vereinfachung des Einkaufes und der Verrechnung, das Kreditwesen im beschränkten Umfang insoweit aufrechterhalten, bis selbst in den Mittelsstationen Filialen errichtet sein werden.

Einzelne dieser Genossenschaftsgründungen haben aus Unerfahrenheit und anderen Mängeln oft schweres Lehrgeld zahlen müssen, bis ihre Genossenschaft eine geordnete, kaufmännische Verwaltung bekommen hat. Solche Konsumvereine werden ein schweres Sorgenkind und es bedarf einer besonderen Energie, Umsicht und Ausdauer, bis die endgültige Gesundung eintritt. So hat zum Beispiel ein gewissenloser Obmann und ein Teil der Ausschußmitglieder seinerzeit die Genossenschaft des Lebensmittelmagazins der Westbahn an den Rand des Verderbens gebracht. Eine große Anzahl von Jahren anstrengendster Arbeit war nötig, um den angerichteten Schäden wieder gutzumachen und das Geschäft in die richtigen Bahnen zu leiten. Das Vertrauen der Mitglieder zu diesem Institut wurde damals schwer erschüttert und sie waren in ihrem gerechter Mergen daran, das Kind mit dem Bad auszuschiitten. Nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten ist es dem neuen Vorstand durch Daranlegung außerordentlichen Fleißes gelungen, das Institut zu retten, das heute, mit Ausnahme der Kreditgewährung, musterhaft, schuldenfrei und makellos da steht.

Die zweite Form der Lebensmittelmagazine stellen die verstaatlichten Bahnen, die Nordwestbahn, die Nordbahn und die Staatseisenbahngesellschaft,

dar. Diese Institute sind Schöpfungen der genannten Bahnverwaltungen und werden unter dem Titel „Wohlfahrtsanstalten“ ausgewiesen. In Wirklichkeit ist es ein Wertkonsum oder, wie der große Münchner Gelehrte Lujo Brentano derartige Gebilde richtig nennt, eine „Wohlfahrtschranke“. Die Direktionen haben an Stelle eines bindenden Statuts bloß eine Geschäftsordnung zur Abwicklung der Geschäfte herausgegeben, ziehen zum Schein auch einige Bedienstete zur Mitverwaltung heran, behalten sich aber sonst alle Rechte vor. Trotzdem die Direktion neben den Gewählten auch Leute ihres Vertrauens ernannt, hängen die gemeinschaftlichen Beschlüsse von der Genehmigung der Direktion oder des Eisenbahnministeriums ab. Die Dirigierung dieses Instituts wird durch Verfügungen des Eisenbahnministeriums besorgt. Die Mitverwaltung der Bediensteten wird nur geduldet, um nach außen hin den Schein zu erwecken, als ob das Lebensmittelmagazin nach demokratischen Regeln geführt würde. Das ist ein gar raffiniert ausgeheckt teuflischer Plan. Die gewählten Verwaltungskomiteemitglieder werden den Käusern als Prügelknaben für alle Sünden und Fehler entgegengeschoben, die die Verwaltung an dem Institut begeht; sie versteckt sich hinter diesen Funktionären, lenkt aber die Aufmerksamkeit der Warenverkäufer auf dieselben.

So schreibt beispielsweise das Ministerium den Vorständen der Lebensmittelmagazine vor, daß sie ihren Mehlbedarf auch dann im Inland zu besorgen haben, wenn daselbe bei ungarischen Mühlen billiger und qualitativ besser zu bekommen wäre. Das Eisenbahnministerium macht in diesem Falle direkt den Zutreiber für das freche Mühlenkartell und schafft demselben innerhalb seiner Machtsphäre ein Monopol.

Eine solche Anordnung ist weder volkswirtschaftlich noch sozialpolitisch noch kaufmännisch genommen eine Wohltat, sondern wirkt in jeder Richtung schädlich. Der Profit der Mehlwucherer steht dem Eisenbahnministerium weit höher als das Wohl des Personals. Dieses Recht hat sich die Verwaltung deshalb arrogiert, weil sie auf ihren eigenen Bahnen entweder freie oder Regiefahrt und einige sonstige Bonifikationen, die ebenso in ihrem Interesse wie im Interesse des Lebensmittelmagazins liegen, gewährt hat.

Eines der genannten Institute, welches das weitestgehende Regulativ besitzt und am tolerantesten behandelt wird, ist das Lebensmittelmagazin der Nordwestbahn mit seinen Filialen in Reichensberg, Rimbürg und Tetschen. Es ist unter dieser Gruppe auch das bestgeleitete und es kommen über dasselbe die verhältnismäßig wenigsten Klagen vor. Aber auch dieses Institut hat alle Mängel, die ein Unternehmen ohne Selbstverwaltung haben muß. Vergangenes Jahr hat das dortige Verwaltungskomitee

## Feuilleton.

### Im Zeichen des Verkehrs!

Eine Satire von Rudolf Müller.

Oesterreich ist gar ein seltsames Land. Es gibt Späße, die bei unpassender Gelegenheit ihr Vaterland „Eselreich“ nennen und sich darüber unendlich freuen. Sie wollen hiemit der großen Eselsucht im Osten einen Namen verschaffen. Gegen diese altherwürdige und gutgemeinte Bezeichnung haben die Küstländer Einspruch erhoben, weil sie aus patriotischen Gründen eine größere und wertvollere Spezies, das „Mulo“ züchten. Da man sich lange nicht in der richtigen Benennung einigen konnte, wurde der Streit dem hohen Landrat des heiligen Römischen Reiches zur Austragung überwiesen. Dieser hatte seinerzeit den Streitfall dem Konfessorium, dem bekanntlich alle Wohlfahrtsfragen des Reiches zur Entscheidung vorgelegt werden müssen, übertragen. Nach einem langen und gründlichen Studium der Frage, wie es höchst dero Gnaden an der Hand des ältesten, einzigen Geschichtsbuches, der Bibel, nach, daß der Esel ein gar heiliges Tier sei, auf welchem seinerzeit Jesus als ansehender König nach Betlehem ritt, und entschied sich aus diesem Grunde für die Beibehaltung der ersten Bezeichnung. Der hohe Rat konnte sich bei seiner Entscheidung nicht versagen, durchblicken zu lassen, daß „Eselreich“ schon wegen der Modernität halber eine passendere Benennung wäre. Denn die biedereren Tiroler sind mit Ausnahme einiger Sonderlinge alle fortschrittlich gesinnte Leute.

Gegenwärtig sind sie sogar daran, den Fremdenverkehr von der Schwelgere nach dem Ländle abzulenkten, und bauen zu diesem Zweck in Ermangelung von Brücken eine Schmalspurbahn über den Innfluß. Von dort aus kann man leicht in gemächlichen 16 Gehstunden zur Gnadenkapelle des heiligen Landespatrons Sebastian, oder wie er kurz nach Tiroler Art genannt wird, „zum heiligen Waschl“ kommen. „Die Seibahn ist bi Gott nit zum Aufsiluaga do“, mant da olte Brudnviert, weshalb man in den Waggons auch die Fenster wegließ. Und trotz alledem gibt es hiezulande noch immer Leute, die zu ihrem Vergnügen noch dort reisen. Es sind dies allerdings wenige Menschen mit krankhaft gesunder Körperkonstitution, Leute mit prächtigen Kröpfen und Kretinaugen, die an den Verrennen zum Zeichen ihres Wohlstandes große Hornhörner tragen.

Mir gegenüber hat einmal ein Zeitgenosse ganz dreist behauptet: Das Reisen bildet. Gewiß! Es bildet bei uns eine große Unannehmlichkeit. Elamir erhielt ich von unseren Parteigenossen eine Einladung, am Neujahrstag eine Versammlung in Freiwaldau abzuhalten. Der Wunsch aller sei es, so

hieß es in dem Schreiben, daß ich dort eine Rede halte. Na, dachte ich, das Jahr fängt schon an. Ein Blick ins Kursbuch belehrte mich, daß Freiwaldau von Wien ungefähr 380 Kilometer entfernt liegt und hiezu ein Fahrtbauer von 25 Stunden und 59 Minuten vorgezeichnet ist. Zur Erreichung dieses Zieles braucht man bloß 13mal umsteigen. Als ich nach manchen Zählweisen, die ich aus Mitleid für den Leser nicht schildern will, dort ankam, war ich derart gealtert, daß mich meine besten Freunde nicht wieder erkannten. Freiwaldau ist ein Städtchen an den Ausläufern der Sudeten und ist durch einen Bach, der Biela genannt wird, von Gräfenberg getrennt, aber eng verbunden durch einen Windstreich, gemeinsamen Soghaß und durch den Abgeordneten Seidl. Im „Wädelser“ wird dieses Städtchen als die Perle der Sudeten bezeichnet. Ein Raseneis leitete die Bezeichnung als Mahnung ab, daß man Perlen nicht vor Säue werfen darf. Ein neben ihm sitzender Nachbar korrigierte ihn im gut schlesischen Dialekt, indem er replizierte: „Halt deine Fresse, du Kas! Dies kommt davon, daß der gute Regenhard seine Waber statt mit Gelder mit a Perla bezogha tut.“

Ich fuhr unerkannt an das andere Ende dieses interessanten Ländchens nach Bielig und benützte den Morgenzug, der um 3 Uhr 35 Minuten dort abfährt. Es gibt in Schlesien viele Patrioten und Künze, aber bisher ist es dort noch keinem eingefallen, um 3 Uhr 35 Minuten nach Bielig zu fahren. Es war deshalb auch kein Personenzug am Platz. Ich hing ohne Fahrkarte ein. Dafür wurde ich vom Kondukteur mit einer Krone Strafe und einem Rüssel bestraft. Als ich nach 21½ Kilometer Fahrt, wozu zwei Stunden notwendig waren, in Ziegenhals ankam, erklärte der übernehmende Kondukteur diese Fahrkarte als ungültig und bestrafte und rüffelte mich neuerdings. So erging es mir bei jedem Zugwechsel. Als ich mir die Behandlung nicht gefallen lassen wollte, und mich als unerfahrener Fahrgast beschwerte, wurde mir vom Bahnvorstand rundweg die Legalität hiezu abgesprochen. Ich möge froh sein, daß . . . . . Ein Bäuerlein meinte, ich hätte wahrscheinlich heute noch nicht kommuniziert, sonst könnte mir unmöglich so viel Unheil passieren. Den wirklichen Grund, warum man mich so behandelte, erfuhr ich erst später. Ein bekannter Eisenbahner teilte mir unter Berufung auf seinen Dienst mit, daß sie vom hohen k. k. Eisenbahnministerium den Auftrag hätten, die Beschaffere recht zu sekkieren, damit sie das dumme Reisen lassen. Dieses bißte aus militärischen und anderen Gründen eine große Gefahr für Ehren und Alar. — Jeden Tag werden Dutzende von Reisenden wegen Spionage und Umsturz hier verhaftet. Die k. k. Staatsbahndirektion hat eigens eine Abteilung zum Sekkieren, die die Nummer 90 trägt, zum Gebrauch herausgegeben. Er las mir einige Stellen davon vor. Ich wäre beinahe in eine Ohnmacht gefallen, als ich aus der instruktiven Anleitung erfuhr, was

mir bis Bielig noch alles bevorstand. Die Nummer 90, so jagte mir mein Vertrauensmann geheimnisvoll, sei über Vorschlag des hohen k. k. Unterrichtsministeriums aus dem Negativtypen Traumbuch entnommen worden, um dem Publikum die „große Angst“ vor dem Reisen einzujagen. Als ich nach weiterem dreißigminütigen Aufenthalt wieder meinen Waggon bestieg, waren alle Abteile abgesperrt. Als ich höflich um einen Sitz bat, schrie mich der Kondukteur an: „Mein Herr, reizen Sie mich nicht, ich handle gemäß meiner Instruktion, wenn Sie sitzen wollen, dann lösen Sie sich zuerst eine Platzkarte.“ Als ich unterwürfig mir die bescheidene Antwort erlaubte, daß ich ja doch eine Fahrkarte besitze, wurde mir im Korporalston eröffnet, „doch nicht so dumm dahergereben“. Ich habe mit der Karte laut Betriebsreglement § 90 lit. a bis z nur das Recht zum Fahren, aber nicht zum Sitzen. „Im übrigen, warum fahren Sie just um 3 Uhr 35 Minuten nach Bielig?“ Ich löste rasch eine Platzkarte, da aber kein Platz mehr vorhanden war, mußte ich mich in Geduld über bis zur Umsteigestation. Ein Reisender (Ausländer), der Mitleid mit mir hatte, meinte, das hänge ganz vom Kondukteur ab, ob ich einen Sitzplatz erhalte. Die Erlaubnisgebühr hiefür ist extra mit dem Kondukteur nach freier Uebereinkunft zu treffen. Ich tat, wie mir besahen, nun gings. Aber die Dampfheizung war eingefroren, der Fußteppich zu lang, weshalb man die Tür nicht schließen konnte. Die Lampe stank furchtbar und tropfte. Durch den angetanen Mergen verblendet, kam ich auf die unsinnige Idee, das hygienische Spuckverbot als Notwehr gegen die Maßnahmen der Eisenbahnbehörden zu benutzen. Ein misfahrender Gendarm in Zivil, der die Reisenden zu übermachten die Pflicht hat, und im Gedankenlesen bewandert sein mußte, hatte meine Absicht richtig definiert und diese Handlung als eine Art Abneigung gegen das Erzhaus qualifiziert. Er nahm mir meine Generalien ab und fragte, welcher Vorwitz mich nach Bielig führt.

Nach anderthalb Tagen qualvoller Fahrt überfuhr ich bereits die sogenannte Städtebahn, die in unendlichen Abständen auf freiem Felde — weit, weit draußen vor den Städten anhielt. In Witzel, deutsch: Witz-Edle, kam ein Kondukteur und bot mir Nord- und Südmarkländer, die „Neue Zeit“, ein Buch vom Deutschen Volksrat, betitelt „Die Eisenbahn als Verkehrs- und Bildungsmittel“ zum Kauf an. Da mein Wille bereits gebrochen war, kaufte ich gleich von jeder Sorte zwölf Stück. In Tetschen kündigte uns unangefragt die Lokomotive, die den gemächlichen Namen „Muschel“ am Bauch des Kessels trug, ihren Dienst. Schon nach drei Stunden wurde eine Ersatzmaschine von der Station Witz-Edle herbeigeleitet, auf der in Messingbuchstaben die ermunternden Worte zu lesen waren: „Und sie bewegt sich doch!“

Als ich in Bielig ankam, war auf meinem rasierten Gesicht ein mächtig wallender Rübezahlsbart gewachsen. Meine



ben Versuch unternommen, seiner Direktion und dem Ministerium eine Aenderung des Regulativs vorzuschlagen, damit sein Wirkungsbereich und seine Verantwortung erweitert werde. Es ließ fast alle alten Bestimmungen unangetastet, baute auf denselben einige zeitgemäße und selbstverständliche Neuerungen auf. Allein, im Ressort des Eisenbahnministeriums, dem die Lebensmittelmagazine unterstehen, und das, wie es scheint, von allen Göttern verlassen ist, haben die aus der Geschäftsabwicklung sich ergebenden natürlichen Abänderungen keine Gnade gefunden. Die Furcht, es könnte an Stelle der alten und überlebten Formen etwas Neues und Besseres treten, reichte aus, das Petiti abzuweisen. Würde dieses Ministerialressort nur eine Ahnung haben, welche Wechselwirkung zwischen einer gesunden Personal- und Verwaltungspolitik und einer auf der Höhe der Zeit stehenden Konsumentenorganisation besteht, so hätte es unbefehlten die bescheidenen Wünsche des Komitees bewilligen müssen. Nach oftmaligen Drängen hat man sich dann herbeigelassen, eine kleine Erweiterung zuzugestehen, die aber nach der Publikation sofort wieder zurückgezogen wurde. Wenn schon die Leitung dieses Ressorts von solchen Zusammenhängen nichts versteht und auch von der großen genossenschaftlichen Bewegung der Welt nichts gehört hat, so hätte man doch einen auf diesem Gebiet versierten Amtsmenschen um Auskunft befragen sollen. Die Ablehnung des Ansuchens zeigt, wie das Eisenbahnministerium weltbewegende Fragen beurteilt. Das geliebte „Zarnd!“ ist noch immer sein Leitmotiv.

Eine noch reaktionärere Einrichtung als die besprochene ist das Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahn. Es ist unter Zeitweilen geschaffen worden und sein Geist bläst noch aus allen Winkeln. Nach der Verstaatlichung gaben sich die Bediensteten der Hoffnung hin, daß nun jetzt eine Reform des Instituts durchgeführt werden wird. An die Spitze der Nordbahn trat als Direktor Baron Vanhans, dem der Ruf vorausging, daß er mit dem modernen Leben vertraut sei und ab und zu mit dem Fortschritt — kokettiere. Das Personal glaubte nunmehr, daß seine Herzenswünsche in dieser Frage von seinem neuen Direktor, der auch neue und moderne Ansichten mitbrachte, sicher entsprochen würde. Leider wurden sie alle schwer enttäuscht. Es traten wohl andere Personen auf die freigewordenen oberen Stellen, aber das alte System, der Geist Zeitweilen ist geblieben.

Aus dem Regulativ, welches den Geschäftsgang ordnen und die Verwaltung regeln soll, strömt eine vorurteilvolle Sprache und ein selten reaktionärer Geist. Den Bediensteten steht gleichfalls im beschränkten Maße durch Wahl so etwas wie ein Vervollständigungsrecht am Papier zu. In Wirklichkeit ist diese Funktion nach der Wahl beendet. Eine Einflußnahme auf die inneren Verwaltungsangelegenheiten steht den gewählten Mitgliedern nicht zu. Dies besorgen ausschließlich die von der Direktion ernannten Beamten mit dem Verwalter. Nur ein ganz verkümmertes

Recht, die auf den Außendienst Bezug habende Inspektion, wird ihnen gnadenhalber zugestanden. Sie werden bloß als Prügelknaben für die Mitglieder gehalten, um die Bahnverwaltung zu entlasten. Auch bei der Vorlage haben die gewählten Mitglieder den ernsthaften Versuch unternommen, die unleidlichen Verhältnisse durch eine Statutenänderung zu beseitigen. Um ja nicht den „alten Geist“ zu erschrecken, nahmen sie das Regulativ der O. N. B. zum Vorbild. Man hätte glauben mögen, daß die Satzungen der Nachbarbahn, die seit vielen Jahren dort gehandhabt werden, ohneweiters akzeptiert würden. Was aber auf der O. N. B. gestattet ist und sich dort bereits überlebt hat, wurde bei der Nordbahn verboten. Der Hofrat Herzfelder, der den Geist Zeitweilen auf der Nordbahn repräsentiert, wacht mit Argusaugen darüber, daß an dem Lebensmittelmagazin trotz aller Klagen und Skandale nichts geändert wird. Er sieht es als eine Versorgungsstelle von aktiven und pensionierten Oberbeamten an. Der leitende Beamte wird von der Bahnverwaltung mittels unkündbarem Vertrag angestellt und untersteht nicht dem paritätisch zusammengesetzten Verwaltungskomitee, sondern der Direktion und dem ernannten Komitee. Der Einkauf der Waren, die Preisbildung der zum Verkauf bestimmten Waren macht der Herr Verwalter und die drei Oberbeamten. Die gewählten Komiteemitglieder haben in den wichtigsten Fragen nichts mitzureden und kein Entscheidungsrecht. Daß in einer solch gearteten Verwaltung schwere Verstöße gegen die Interessen der Warenkäufer geschehen, liegt auf der Hand. Auch bilden solche absolutistische Einrichtungen zumeist den Herd der Korruption, insbesondere dann, wenn der Verwalter am Reingewinn mitbeteiligt ist, wie dies bei der Nordbahn leider auch noch der Fall ist. Alle diese skandalösen Dinge bilden für den Herrn Hofrat Herzfelder das Blümchen „Rührmichnichtan“. Kein Wunder, daß über ihn verschiedene Gerüchte zirkulieren, die seinem Namen keine Ehre machen. Wir glauben diese Gerüchte nicht und haben keine Anhaltspunkte für deren Richtigkeit, aber deren Entstehen begreifen wir. Er ist die schützende Hand über alle diese Dinge, die so oft die Öffentlichkeit beschäftigt haben; er ist der Hemmschuh jeder Reform, er unterdrückt jede mögliche Weiterentwicklung, er ist der Feind des genossenschaftlichen Gedankens. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn unter dem Personal der falsche Gedanke verbreitet wird, der Hofrat Herzfelder sei mit der Form und dem Inhalt der jetzigen Verwaltungspraxis interessierend verbunden.

Leider bleibt das Lebensmittelmagazin der Nordbahn mit seinen reaktionären Absichten und Bevormundungen über die Selbstverwaltung nicht allein. Dieses wird von dem gleichartigen Unternehmen der k. k. St. E. G. beinahe noch übertroffen. Dort ist den Bediensteten, so unglaublich das klingen mag, nicht einmal Scheinmitwirkung gestattet. Das Lebensmittelmagazin der St. E. G. ist bis heute noch eine Ab-

teilung des Materialdepots und wird von diesem betrieben. Den Mitgliedern ist jede wie immer geartete Einflußnahme auf dieses für sie so wichtige Institut vorenthalten. Daß diese Art von Konsumentenversorgung die schwersten Nachteile und Mängel in sich birgt, braucht nicht erst nachgewiesen zu werden. Der Mitschuldige an den trostlosen Zuständen ist zum größten Teil das Personal selbst. Es hat sich bisher niemals ernsthaft mit dieser so wichtigen und tief einschneidenden Frage der Konsumentenversorgung beschäftigt und Einfluß darauf angestrebt. Wer nichts verlangt, bekommt nichts, sagt die Direktion. Wer den Mund nicht aufmacht, muß die Taschen aufmachen, sagen wir. Und so ist es. Die Stegler müssen es sich zur besonderen Aufgabe machen, das Versäumte in ihrem eigenen Interesse raschest nachzuholen. Auch hier sehen wir gleich der Nordbahn, daß tüchtige Sachmänner, gute Personalpolitiker und Wirtschaftsbeamte nichts richten und auch nichts richten können, wenn das alte System fortlebt. Der Direktorstellvertreter Regierungsrat Dr. Paul, der in allen Zweigen der Personalpolitik gut bewandert ist, hat in diesen Fragen total verfaßt. Den Bediensteten ist es allein vorbehalten, die Wege zur Reform zu ebnen und Schrittmacher zur Verbreitung der Genossenschaftsidee zu werden.

Die Südbahn-Gesellschaft hat bis vor kurzem gleichfalls in denselben Formen wie die geschilderten einen Verfall ohne Mitwirkung des Personals unterhalten. Ueber Drängen des letzteren ist jedoch eine Verständigung erzielt worden und ist die paritätische Vertretung ab 1. Jänner 1912 durchgeführt. Gegenwärtig ist man daran, der Umwandlung in eine Genossenschaft mit Beibehaltung aller von der Südbahn gewährten Bonifikationen die Wege zu ebnen.

Was bei der privaten Südbahn-Gesellschaft notwendig und möglich gewesen ist, muß durch Ausdauer auch bei den übrigen Staatsbahnen folgen. Es ist geradezu eine Münchhauseniade, daß jede der drei Staatsbahnen ein anderes Recht, eine andere Verwaltung, andere Geschäftsprinzipien bei ihren Lebensmittelmagazinen eingeführt hat und daran festhält, obwohl alle diese Linien unter einer Verwaltung und unter einer verantwortlichen Zentralstelle stehen. Ist etwa diese Methode das so oft angekündigte und in allen Farben gepriesene Verwaltungsprinzip? Der Eisenbahnminister hat in seiner Rede im Dezember 1911 im Parlament, wo er die Lohnerhöhungen und sonstigen Maßnahmen für das Personal ankündigte, speziell darauf verwiesen, daß das Ministerium gesonnen sei, die Lebensmittelmagazine auszubauen, damit dieselben der fortschreitenden Teuerung ein Paroli bieten können. Aber das waren nur Worte. Auf Worte von Ministern folgt selten eine Tat. Wie recht hatte Bismarck, als er seinerzeit im deutschen Reichstag den Junkern die Worte entgegensandte: „Ohne Sozialdemokratie gibt es keine Sozialpolitik!“ Das bleibt ein ewiges Wahrwort. Alles, was bisher für das Personal geschehen ist, ist durch das Personal

bekannt, denen ich mich vorstellte, betrachteten mich mit scheuen Blicken und wendeten sich argwöhnisch von mir ab. Wieviel ist gleich Freiheitsbau durch einen Bach, den man Wisla nennt, von Wisla getrennt, und eng durch einen Verbindungs- und gemeinsame Interessen verbunden. Als ich mich im Restaurant über die Lebensmittelmagazine der deutschen Stadt erkundigte, gab mir ein Herr im Jargon zur Antwort: „Nun hobn Se noch nig gehört von de Selma Kurz und von unserm Gänsefisch!“ Da ich beides kannte, schwieg ich. Ich weiß, daß die Dösterreich gutmütige Leute sind — um so weniger darf man sie reizen. Ich beschloß daher, die freundlichen Gesichter dieser Stadt zu verlassen und fuhr über Friedland nach Parschnitz. Was mir da alles passierte, berichtet mir zu schildern mein angebornes Dösterreichertum. Ein Ausländer, der mit unseren Verhältnisseverhältnissen gut vertraut war und dem mein verzweifelter Gesicht Mitleid einflößte, verriet mir zur Hebung meines Mutes, wie er meinte, ein probates Mittel.

„Guter“, sagte ich, „gibt es denn dafür wirklich etwas?“ Er griff nach einem neben ihm liegenden Buch, blätterte eine Weile herum und zeigte mir siegesfroh eine Stelle im 8. Akt, 17. Szene von Götz von Berlichingen, die ich im Stillen immer herlesen sollte, wenn sich die Staatsbahnorgane wieder an mir vergreifen. So oft das Jügle die Station verließ, rief ich, daß es jeder hören konnte: „Gott zum Gruß mit Götz.“ Das machte guten Eindruck. — In den Stationen, wo ich durchfuhr, prangten präherlich auf den Stationsbrunnen und Wasserleitungen die Worte: Nicht trinken, gesundheitsgefährlich. Das sei eine Errungenschaft der Kommission für Fremdenverkehr, erklärte mir diesmal unaufgefordert der Kondukteur. Wer Durst hat, soll sich Bier kaufen. In Nürnberg sah ich Polevka mit einem scharfen Köffel, wobei ich mir den Mund zerschneidete. Die Schokolade schmeckte nach Mandelfeife. In Altpata laufen von drei Seiten Schienenstränge zusammen. Vergebens fragte ich warum — und wurde die Beute einer abergläubischen Furcht. „Sei getroßt, mein Herze, der Herr wacht über dir“, betete nebenan eine tschechische Prozession, die nach Pribram um eine Portion Gnade fuhr. Zwischen Wafos und Turnau laufen die Schienenstränge gottlob wieder auseinander — es ist bei der bloßen Drohung geblieben. Bevor ich mich anschickte, das 31. Mal umzustiegen, warf ich vorher viermal hintereinander Nadelstiche in den dort stehenden Automaten, ohne daß die gewünschten Sachen zum Vorschein kamen. Als ich mich verärgert von demselben abwendete, sagte ein tschechischer Stationsarbeiter: „Dobře, děkuji pekně!“

Nachdem sich der Zug wieder in Bewegung setzte, folgte sofort die verdiente Strafe durch hartes Lager und eine Geldbuße, die man in jenen Bezirken den Sitzgutszuschlag nennt, auf dem Fuß. Ortskundige wußten mir zu berichten, daß sich hinter dieser schlichten Bezeichnung „Sitzgutszuschlag“ eine Art Pulvisierung für das Erzhaus verberge. Ferdinand der Gütige

soll die Steuer eigenhändig erfunden haben. In einer schwülen Nacht soll er von einer „Eisbahn“ von Wien nach Reichenberg geträumt haben. Zum Andenken an den geliebten Monarchen hebt man noch heute die Steuer ein.

Als ich nach Friedland kam und am Bahnhof ausstieg, begriff ich sofort, warum Wallenstein die unübergebliebenen Worte sprach: „Nacht muß es sein, wenn Friedlands Sterne leuchten.“

Wer sich Respekt von unseren Bahnen einflößen lassen will, der muß einmal den Friedländer Bezirksbahnen einen Besuch abstatten. Wenn die Kosten einer Eisenbahnstrecke zu hoch dünken im Verhältnis zum Nutzen, der muß nach Friedland-Hermisdorf kommen; dort beweise ich jedem Eisenbahnfeind, mit welcher kleinen Mitteln sich große Dinge herstellen lassen. Leute aus dem Volke waren es, gewöhnliche Holskärter, Schwämmeucher und Fuhrleute, die sich dort zusammengetan haben, um die Bahn von Friedland nach Hermisdorf zu bauen. Jeder half da nach seiner Art mit. Geschichte Handwerker bauten die Wägelchen und man sieht diesen an, wie man mit vereinten Kräften aus dürftigen Mitteln Großes schaffen kann. Die Lokomotive ist aus Blech, innen hohl. Ein struppiges, gutmütiges Gefährt zieht den Zug, aber niemand sieht es, denn es steckt in dem sogenannten Tender. So ist es armen aber fleißigen und hoffnungsreichen Volksgenossen gelungen, den Fremdenverkehr nach dem Riesengebirge abzulenzen. Ihre Tat wird fürherhin unserer obersten Eisenbahnbehörde vorbildlich sein und sie soll gutem Vernehmen nach in der neuen Lokalbahnvorlage diebezügliche Ratsschlüsse an die Bevölkerung gemacht haben, um das heimliche Bahnnetz zu erweitern. Wie ich das erstmal diesen seltenen, nachahmenswerten Wagemut dieser braven Leute besprach, da drohte mir die hohe Direktion für Sekundärbahnen in Friedland mit einer Ehrenbeleidigungsklage. Zum Glück fand ich zwei verlässliche Zeugen, die gleich mir gesehen hatten, wie man die Lokomotive mit Disteln und Hafersirob fütterte. Daraufhin ließ die Lölliche die Klage fallen. Von Friedland fuhr ich nach dem berühmten Weidelsdorf. Von weitem zeigte mir mein Nachbar die ominöse zweisprachige Bahntafel, derentwegen unsere strammen Deutschen im Parlament unentwegt Obstruktion trieben und zum Schluß die hohe Obrigkeit aus Ordnungstrieb zehn Personen erschießen lassen mußte. Diese Tafel, welche mit Eisenlaub bekränzt ist, wird bei Tag und Nacht von zwei Biergermanen als Zügel des wilden Volkes streng bewacht und sie erbringen damit den unwiderstehlichen Beweis, wie die Nationalen die heiligsten Güter ihres Volkes zu verteidigen wissen. Heil! Da die Züge in dieser Gegend plan- und ziellos hin- und herfahren, vertraute ich mich auf gut Glück einem dieser Behälter an, um nach Parschnitz zu gelangen. Als ich einiges über die Richtung der Fahrt mit Rst von einem Angestellten herausbringen wollte, gab er mir die tröstende Antwort: „Steigen S' nur ein, alle Wege führen nach Rom.“

Will ein Reisender eine verlässliche Auskunft über die Abfahrt und Ankunft der Züge haben, dann vertraue er sich nur einem Eisenbahner an, die Sache wird dann sicher schief gehen. Wer es nicht glaubt, der mache einmal den Versuch. Parschnitz ist neben der Eisenbahnstation auch ein viel und heiß umstrittener nationaler Boden, auf dem die Geschichte der Erblande ausgefochten werden und genügt nebenbei noch dem Ruf, eine vorurteilvolle Eisenbahn sein Eigen zu nennen. Nachdem ich ausgestiegen war, stand ich unvermittelt einer Menagerieszene gegenüber. Bei näherer Betrachtung war es der berühmte Parschnitzer Zug. Neben einem winzigen kleinen Lokomotivchen, das den imponierenden Namen „Goliath“ trug, standen zwei drei Stöck hohe Personenwagen III. Klasse. Vier vergitterte Leitern führten in die oberen Stockwerke. Die Männer und Frauen hatten sich beim Einsteigen nach guter Sitte nach rückwärts gedrückt. Ich wurde aber alsbald gewahr, daß sie sich aus egoistischen Motiven nicht vordrängten. Die Mädchen und Frauen, die den Vortritt hatten, trugten und schrien und zogen ihre Röcke fest zusammen, um den nachstürmenden Burschen die „schöne Aussicht“ zu bereiten. So ein Transportmittel habe ich auf meinen Kreuz- und Querfahrten auf der ganzen Welt noch nicht ersahnt. Ein ortskundiger Mann, der, wie ich später erfuhr, Mitglied des Vereines für Altertumsforschung für das Königreich Böhmen ist, sah mein Erstaunen und erzählte mir mit vieler Gelehrsamkeit die Legende dieses Wagens, die weit vor unserer Zeit abliegt. „Als Noah“, so fing er an, „die Arche bestieg, so befehl ihm der liebe Gott, von jedem Ding je „ein Paar“ mitzunehmen. Also auch von den Eisenbahnwagen. Als später die Sintflut zurückging, fand man beide Wagen im Walde auf, die dann später unzweifelhaft von unserem Verein als die aus der Arche Noah stammend, agnosziert wurden.“ Da man nichts Rechtes damit anzufangen wußte, bauten die guten Parschnitzer eine Bahn hiezu. Seitdem sind die Wagen als Schenswürdigkeit allerersten Ranges im Betrieb. Da ich aber nicht schwindelfrei bin, stieg ich in den Nebenwagen, der gut dreimal kleiner war als seine Nachbarin und sich in dem Dunkelkreis des Rauchs wie ein Taubentogel ausnahm. Wieder folgte die Strafe auf dem Fuß. Der Kondukteur fragte mich, ob ich denn keine Augen im Kopf habe und nicht sehe, daß ich mit einer III. Klasse in einen Wagen II. Klasse eingestiegen sei; das kostet eine Krone Strafe und Aufzahlung auf die II. Klasse. Vergebens bemühte ich mich mit aller Anstrengung, den inneren Unterschied zwischen der II. und III. Klasse herauszufinden. Leider vergebens, und ich glaubte erst daran, als mir der Schaffner den Schein einhändigte, worauf es schwarz auf weiß zu lesen war, als unverbesserlicher Pessimist holte ich dennoch den Wädel hervor und fand neben einem \* folgende Bemerkung: In der Strecke Parschnitz-Pranitzau verkehrt der älteste Eisenbahnwagen der Menschheit. Er wurde zu einer



Wie lange wird es noch dauern, bis die Herren Hofräte sich eine andere Meinung über das Eisenbahnwesen werden gebildet haben?



vorrückungen so zu verschlechtern, daß die Professionisten nur alle drei Jahre um 20 S., alle übrigen Arbeiter nur alle drei Jahre um 10 S. vorrücken sollen.

Bei den äußerst geringen Löhnen, welche bei der Staatsbahn üblich sind und welche selbst bei der bisherigen Lohnvorrückung nur eine mehr als kargliche Lebensführung der Arbeiter gestattete, werden die Arbeiter durch diese Verschlechterung in ihrer Existenzmöglichkeit aufs schwerste bedroht.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins für Österreich wird beauftragt, alle Vorkehrungen zu treffen und sich mit allen Faktoren ins Einvernehmen zu setzen, um diese Verschlechterung abzuwehren.

Die Arbeiterchaft soll sich in organisierter Geschlossenheit bereit halten, um auch selbst zur Abwehr jeder Verschlechterung gerüstet zu sein und um in geschlossener Phalanx zum Kampfe bereit zu sein, falls derselbe aufgezwungen würde.

Ferner wird die Zentrale beauftragt, um die ausstehenden Arbeiter auf die miserablen Verhältnisse bei der Staatsbahn aufmerksam zu machen, alle Arbeiterblätter unter Darlegung der Verhältnisse darüber zu verständigen, damit sie ihre Genossen vor Arbeitnahme in den Staatsbahnbetrieben warnen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung führte Genosse S o m i t s c h als Referent nachstehendes aus:

Man erklärt die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter als schädlich für die Produktivität der Werkstätten. Die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter datiert auf das Jahr 1895 zurück, und im Jahre 1899 zeigten sich schon höheren Ortes die ersten Bedenken gegen dieselbe. Unausgesprochen wurde der Versuch gemacht, den Afford wieder einzuführen. In der Bodenbacher Werkstätte erhielt man durch mehr als zwei Jahre künstlich ein Prämiensystem, zu dem sich einige Leute hergaben. Um dieses System erhalten zu können, griff man zu allen Mitteln. Es wurden Arbeiter anderer Parteien den Prämienspartien zugerechnet und man ließ Arbeiten, die die Prämienspartien verdorben hatten, von anderen Parteien fertigstellen. Dadurch glaubte man den Widerstand des Werkstättenpersonals gegen dieses System brechen zu können. Aber die Bodenbacher Werkstättenarbeiter zeigten ein musterhaftes Selbstbewußtsein und musterhafte Selbstüberwindung und widerstanden diesen Verlockungen. Oberinspektor L i t t r o w macht offenherzig Aufseuerungen, die auf das schlimmste schließen lassen. Er macht keinen Hehl daraus, daß das Affordsystem zur Durchführung kommen müsse, koste es, was es koste. L i t t r o w geht bei seinen Aufseuerungen so weit, daß er erklärte, sozialdemokratische Reichsratsabgeordnete für die Einführung des Affords gewonnen zu haben. Als man diesbezüglich nähere Aufschlüsse verlangte, ging er in seiner Offenherzigkeit so weit, mitzuteilen, daß es sich diesbezüglich um den der tschechoslowakischen sozialdemokratischen Partei angehörenden Abgeordneten M a r e t handele, der erklärt haben soll, für Einführung des Affords in den Staatsbahnbetrieben zu sein. Abgeordneter M a r e t wurde diesbezüglich in einer Versammlung interpelliert, und die Folge davon ist ein Prozeß, der noch nicht beendet ist, so daß bezüglich dieser Angelegenheit noch keine Klarheit geschaffen ist.

Die Arbeiter der Werkstätten der alten Staatsbahnbahnen sind den Schwierigkeiten der Berechnung der Affordsätze nicht gewachsen, um bei einer Neuauflage des Arbeitsvertrages ihre Interessen entsprechend wahrnehmen zu können. Die Arbeiter haben nicht den Ueberblick, welche Preise sie für die sehr mannigfaltigen Arbeiten und die verschiedenartigen Reparaturen bezahlen müssen. Ein Prämiensystem schafft noch größere Schwierigkeiten, da es der Unternehmer möglichst kompliziert einrichtet. Welches System die Staatsbahnbetriebsverwaltung einführen plant, ist bisher noch nicht bekannt geworden. Der gegenwärtige Eisenbahnminister erklärt freilich, daß man gegen den Willen der Arbeiter den Afford nicht einführen könne. Oberinspektor L i t t r o w dagegen meint, daß der Afford unter allen Umständen eingeführt werden müsse, und es ist zu befürchten, daß mit einem Wechsel in der Leitung des Eisenbahnministeriums dieser für seine Pläne Anfang findet. Man hat in den Werkstätten Wien, St. Pölten, Ziemberg und Linz die Arbeiter befragt, ob sie für Einführung des Affords zu haben wären, aber diese vernahmten sich sofort gegen denselben und man hörte seither von dieser Sache nichts mehr. L i t t r o w beruft sich auch darauf, daß eine Arbeiterdeputation aus L a u n die Einführung des Affords verlangt habe. Es kann sich hier nur um eine Deputation tschechoslowakischer Arbeiter handeln.

Die k. k. böhmische Nordbahndirektion ist zu einer energischen Erweiterung des Affords geschritten und es haben Konferenzen von Dienstverhältnissen stattgefunden, die sich mit der Affordbefreiung beschäftigten. Die Mehrheit der Werkstättenleiter ist für die Wiedereinführung des Affords, obwohl einzelne Werkstättenleiter ziffermäßig nachweisen, daß sich seit der Abschaffung des Affords die Zahl der für die Instandhaltung der Maschinen und Wagen erforderlichen Arbeiter relativ nicht wesentlich vermehrt habe, während die Maschinentypen schwerer und die Wagentypen größer geworden seien und obwohl die Fahrgewindigkeit schneller und das rollende Material älter geworden sei.

Wollte man diese Angelegenheit lediglich vom Standpunkte des Interesses der Organisation betrachten, müßte man die Einführung des Affords begrüßen, weil der mit dem Affordsystem verbundene ständige Kampf gegen die Verschlechterungen der Affordsätze die Arbeiter ständig lebendig erhält und weil diesen täglich die Notwendigkeit eines strengen Zusammenhanges vor Augen geführt wird. Für die Werkstättenarbeiter der alten Linien der k. k. Staatsbahnen besteht aber die Gefahr, daß sie bei der Bestimmung der Affordsätze, die ungemein zahlreich sind, in der Dreherei der Südbahn bestehen allein mehrere Tausende Affordpreise, nicht immer ihr Interesse wahren könnten, da es ihnen gegenwärtig an dem notwendigen Ueberblick fehlt. (Beifall.)

Es entspann sich nun über diesen Punkt der Tagesordnung eine lebhafteste Debatte, an der sich die Genossen Winter, Glabacek, Asböck, Schneider, Weiser, Geiger, Rzehak, Scholz, Ansbach, Drechsler und Seider beteiligten und die mit der einstimmigen Annahme des nachstehenden A n t r a g e s endete:

„Nachdem wir die Einführung des Affords in den Eisenbahnbetrieben jede Voraussetzung fehlt, weil das den Arbeitern vorgelegte Personal zu einem nicht unerheblichen Teil nicht jene Eignungen besitzt, welche beim Afford notwendig sind, weil ferner in den Werkstätten nur Reparaturarbeiten vorkommen, die in ihrer immer verschiedenen Gestaltung keine Grundlage geben zu einer Festlegung des für ein bestimmtes Maß Arbeit zu bezahlenden Affordsatzes, was aber beim Afford die erste Voraussetzung ist, und weil darum bei der Einführung des Affords weder für die Arbeiter noch für den Betrieb ein Nutzen erwachsen würde, sprechen sich die Werkstättenarbeiter entschieden gegen die Einführung des Affords aus, weil mit derselben lediglich nur die demoralisierenden Begleiterscheinungen auftreten würden.“

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins wird beauftragt, alle jene Schritte vorzubereiten, welche geeignet sind, die Einführung des Affords, der die Arbeiter schädigt, hintanzuhalten.“

Zum letzten Punkt der Tagesordnung: „O r g a n i s a t i o n u n d L a s t i k“ ergriff Reichsratsabgeordneter Genosse S o m i t s c h das Wort.

Dieser erklärte, daß die Verschlechterung usrueller Lohnvorrückungen im krassesten Widerspruch zu dem steht, was der Eisenbahnminister im Vorjahre gesagt habe, daß er einsehe, daß eine Verbesserung der Lage der Arbeiter eintreten muß. Im Eisenbahnministerium hat es nie ein festes System in der Behandlung der Arbeiterfragen gegeben. Man hat früher den einzelnen Direktionsbezirken Selbstständigkeit in der Behandlung der Arbeiterfragen eingeräumt, aber nur insoweit, als für die Arbeiter nichts geschah, oder als es sich darum handelte, für diese Verschlechterungen einzuführen. Jetzt schafft man bei der Lohnautomatik eine Einheitlichkeit. Man nimmt zu dieser aber nicht das bestehende Bessere, sondern macht alles gleich mit dem Schlechteren. Ich habe den Eindruck, als wollte man die Arbeiter mit einer schlechten Automatik mißbrauchen für den Afford. Der Eisenbahnminister steht zwar der Einführung des Affords sehr skeptisch gegenüber, aber der Referent Oberinspektor L i t t r o w bemüht sich eifrig, die Durchführung des Affords durchzusetzen. Man macht im Eisenbahnministerium Versprechungen, daß die Einführung des Affords unter für die Arbeiter günstigen Umständen erfolgen solle, und Hofrat Burger erklärt, daß er nie für eine spätere Herabsetzung der Affordpreise zu haben sein würde. Das sieht sehr ausschweifend aus, es würden sich aber bald in den einzelnen Direktionen auf Kosten der Entlohnung der Werkstättenarbeiter Leute als Verwaltungsgenie nach der Richtung hin betätigen, die Affordpreise zu kürzen. Wir werden in unserer Presse in der nächsten Zeit das für und wider dieser Frage ausführlich besprechen. — Betreffs der Verschlechterung der Lohnautomatik müssen wir mit aller Kraft mit einer Abwehraktion einsteigen. Der Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten wird neuerlich im Parlament in der entschiedensten Weise für die unerfüllten Forderungen des Staatsbahnpersonals eintreten, und vor allem dafür eintreten, daß Verschlechterungen der Lohnverhältnisse der Arbeiter durch die neue Lohnautomatik nicht eintreten dürfen. Die Zentrale unserer Organisation wird sich der Aufgabe unterziehen, die außerhalb des Bahndienstes stehenden Arbeiter über die Arbeitsverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen, über die ungenügende Entlohnung, die Verschlechterungen, die eintreten sind, und über die geringen Aufschüben, im Staatsbahndienst vorwärts zu kommen, aufklären. Ein weiteres Mittel zur Abwehr der Verschlechterungen ist der Ausbau unserer Organisation, dem wir alle Aufmerksamkeit schenken müssen. Die Genossen in den einzelnen Werkstätten müssen sich dem Protest der heutigen Konferenz anschließen, um vereint die Angriffe auf ihre Rechte abzuwehren. (Lebhafter Beifall.)

Hierauf besprach Genosse S o m i t s c h sehr eingehend die Organisationsverhältnisse bei den Arbeitern der Staatsbahnbetrieben. Es sprachen weiter die Genossen K u c h, B e d, W i n t e r, u n d Z i e g l e r, womit die Tagesordnung erschöpft war. Genosse L a n t s i n schloß mit dem Appell an die Versammelten die Konferenz, aus den Beratungen die richtige Anwendung zu ziehen.

Somit von den Referenten als auch in der Debatte wurde hervorgehoben, daß es weniger notwendig sei, in der Konferenz, als draußen entschieden und vernehmlich zu reden. Es soll ein entschiedenes Wort mit den Sämmigen gesprochen werden, die dadurch, daß sie von der Arbeiterbewegung abseits stehen, nicht wenig zur Erschwerung des Kampfes beitragen. Es soll aber auch in ruhiger, entschlossener Weise unzweideutig ausgedrückt werden, daß die Staatsbahnbetriebsverwaltung einen Kampf mit unabsehbaren Folgen heraufbeschwört, wenn sie davon nicht abläßt, ihre Arbeiter, denen sie Verbesserungen schuldig ist, empfindlich zu schädigen.

Die Delegierten der Werkstätte Trieste, die keinen Urlaub erhalten hatten, telegraphierten:

„Wir wünschen euren Beratungen besten Erfolg, schließen uns euren Beschlüssen an. Keinen Urlaub erhalten. Trieste V.“

## Mehr Selbstbewußtsein und Selbstvertrauen!

Eine der eigenartigsten und gleichzeitig erfreulichsten Erscheinungen der Gegenwart ist die fortwährende Zunahme des Selbstbewußtseins in den proletarischen Schichten. Nicht nur der einzelne Arbeiter ist sich seiner hohen Bedeutung im wirtschaftlichen, sozialen und politischen Leben wohl bewußt, sondern auch die Arbeiterchaft als Ganzes beweist durch ihr Auftreten, daß sie sich höher einschätzt als je zuvor. Die moderne Arbeiterklasse will sich die Stellung in der Welt erobern, die ihr ihrer Ueberzeugung nach zukommt; der moderne Arbeiter will ein gleichwertiger, gleichberechtigter Bollmann werden, der hinter keinem anderen Menschen mehr zurücksteht. Daß die Arbeit wirklich zu einer Ehre werden, daß jede nützliche Tätigkeit dem Arbeiter eine Würde verleihen, daß jeder Mensch, der der Gesellschaft Dienste leistet, Anspruch auf Achtung haben soll — diese soziale Gleichwertung der Menschen durchzusetzen, das ist auf sozialgeistlichem Gebiet das Ziel der Arbeiterbewegung.

Wie uns die Geschichte lehrt, ist das steigende Selbstbewußtsein einer Volkschicht die Begleiterscheinung des steigenden Wohlstandes. Wenn sich die wirtschaftliche Lage eines Menschen verbessert, so entwickelt sich in ihm ganz von selbst ein gesteigertes Selbstbewußtsein, was in seinem Auftreten deutlich zum Ausdruck kommt. Gerade so verhält es sich auch mit einer Volksgruppe. Geht sich ihre Lebenshaltung, so steigt auch ihr Selbstbewußtsein, verschlechtern sich ihre materiellen Verhältnisse, so macht sich dies durch ein mangelndes Selbstgefühl bemerkbar. Als die deutschen Bauern zu Beginn des Mittelalters zu Wohlstand gelangten, prohten sie mit ihrem Reichtum und blickten voll Verachtung auf die Ritter und Städter herab; als sie am Ausgange des Mittelalters immer mehr verarmten, ließen sie die Köpfe hängen. Als das Bürgertum beim Aufkommen des Kapitalismus wirtschaftliche Macht erlangte, wurde es selbstbewußt und jubelte seinem Dichter Schiller zu, der da mahnte: „Männertolz vor Königsthronen! Thron den König seine Würde, ehret uns der Hände Fleiß! So hoch gestellt ist keiner auf der Erde, daß ich mich selber neben ihm verachte!“ Wirtschaftliche Macht und hohes Selbstbewußtsein stehen in einer ganz bestimmten Wechselwirkung, das eine ohne das andere ist nicht denkbar. Wenn wir also in der heutigen Zeit ein steigendes proletarisches

Selbstbewußtsein beobachten, so läßt dies mit Sicherheit auf eine Besserung der wirtschaftlichen Lage des Proletariats schließen.

Die Steigerung des Selbstbewußtseins zeigt sich, wie der Augenschein lehrt, nicht gleichmäßig in allen Arbeiterchichten. Weil die wirtschaftliche und soziale Lage der verschiedenen Arbeiterchichten in den verschiedenen Gegenden sehr verschieden ist, so spiegelt sich dies natürlich auch in dem höheren oder geringeren Selbstbewußtsein der betreffenden Arbeiter wieder. Die hochentwickelten Arbeiter einer Großstadt, die sich mit Hilfe ihrer Gewerkschaft eine verhältnismäßig hohe Lebenshaltung erkämpfen haben, nehmen auch in sozialer Beziehung infolge ihrer wirtschaftlichen und geistigen Macht eine verhältnismäßig hohe Stellung ein. Diese wirtschaftliche, geistige und soziale Höhe verleiht ihnen auch ein hohes, stark ausgeprägtes Selbstbewußtsein. Man braucht nur das Auftreten und die gesamte Lebensführung dieser Arbeiter zu beobachten, um unsere Behauptung bestätigt zu finden. Vergleicht man damit die Arbeiterchaft rückständiger Gegenden, so tritt der Unterschied deutlich zutage. Diese Arbeiter, die den Segen einer starken Organisation noch nicht verspürt haben, haben nicht nur schlechte Lohn- und Arbeitsbedingungen und infolgedessen eine niedrige Lebenshaltung, sondern sie sind auch in sozialer Beziehung minderwertig, da sie nichts gelten und da sie niemand auf der Rechnung hat. Dementsprechend fehlt ihnen auch das Gefühl ihrer Menschenwürde; sie sind demütig und gedrückt, sie sind erfüllt von Sklavensinn und Unterwürfigkeit und gehen gebückt durchs Leben. Während der selbstbewußte Arbeiter aufrecht und selbstnackig vor einem Angehörigen der Oberschicht tritt, knien sie zusammen wie ein altes Taschenmesser, wenn sie einem Kommerzienrat, einem Landrat oder einem Pastor begegnen. Dieser Mangel an Selbstbewußtsein muß jedem Beobachter dieser rückständigen Arbeiterchichten auffallen. Die Leute halten sich selbst für minderwertig, und den Gedanken, daß sie ebensoviel gelten sollen wie die Herren, können sie nicht fassen. Sie empfinden die Zurücksetzung faul, die man ihnen zuteil werden läßt, und das Gefühl feiler Religionsdiener, daß der liebe Herrgott diese Unterschiede geschaffen habe, nehmen sie gläubig hin, ohne zu fragen, wo denn in der Bibel etwas davon steht.

Das muß anders werden; denn es ist ein Hohn auf die moderne Kultur und auf das moderne Staatsbürgerrecht, daß weite Schichten unseres Volkes als Menschen zweiter Klasse betrachtet und behandelt werden. Die Arbeiterbewegung hat die große Aufgabe, die rückständigen Arbeiterchichten zu selbstbewußten Kulturmenschen zu erziehen.

Da das soziale Bewußtsein der Menschen von ihrer wirtschaftlichen Lage stark beeinflusst wird, so ist es vor allen Dingen notwendig, den Massen eine höhere Lebenshaltung zu erringen. Aber damit ist es nicht genug, es muß noch eine planmäßige Aufklärung und Erziehung hinzukommen. Man muß den Arbeitern klar machen, welche große Rolle sie im wirtschaftlichen Organismus spielen, und man muß ihnen zeigen, daß der Spruch: „Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will!“ mehr ist als eine bloße Redensart. Wenn ein Arbeiter Einsicht gewonnen hat in die wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhänge, so gewinnt er dadurch auch eine Vorstellung von seiner Bedeutung als Glied des Volkskörpers. Die Folge dieser Erkenntnis ist, daß sein Selbstbewußtsein erwacht, und daß das Gefühl seiner Wichtigkeit und Wertlosigkeit zurückgedrängt wird. Dieses erwachende Selbstbewußtsein muß gepflegt und gestärkt werden, indem man auf den Gegensatz hinweist zwischen der Stellung, die der Arbeiter in der Gesellschaft einnimmt, und der Stellung, die er eigentlich einnehmen müßte. Diese Methode ist auch von den Führern des dritten Standes zu Beginn der Neuzeit mit Erfolg angewandt worden. Der große Vorkämpfer der französischen Revolution, Sieyès, warf in einer vielgelesenen Flugschrift die Frage auf: „Was ist der dritte Stand?“ und er antwortete: „Gar nichts!“ Und dann fragte er: „Was sollte der dritte Stand sein?“ Und die Antwort lautete: „Alles!“ Diese Gegenüberstellung wurde zu einem geflügelten Wort und Millionen von Menschen sind durch dies eine Wort zum Nachdenken und zum Selbstbewußtsein gekommen. So müssen auch heute die Arbeitermassen immer wieder gemacht werden, daß sie sich ihres Wertes bewußt werden. Allerdings geht die Scharfmacherpresse systematisch darauf aus, die Bedeutung des Arbeiters in der modernen Gütererzeugung und Güterverteilung nach Möglichkeit zu verkleinern, indem sie von den „Sandarbeitern“ spricht, die rein mechanische Arbeiten zu verrichten hätten, im Gegensatz zu den Unternehmern, den „Kopfarbeitern“, durch deren Intelligenz erst die eigentliche Kultur geschaffen werde. Aber diese geistliche Verachtung des Mannes im Arbeitsmittel wird ihren Zweck verfehlen, wenn die Proletariermassen zu einer wirtschaftlichen, geistigen und politischen Großmacht werden und wenn ihnen dadurch das Gefühl ihrer Unentbehrlichkeit in Fleisch und Blut übergeht.

Außer einem stark ausgeprägten Selbstbewußtsein hat das Proletariat auch ein starkes Selbstvertrauen nötig. Es ist ganz ausgeschlossen, daß die Arbeiter — „der Fels, auf dem die Kirche der Zukunft gebaut werden soll“ — die großen, schweren Aufgaben, die ihrer warten, erfüllen können, wenn sie nicht ein großes Vertrauen auf ihre eigene Kraft besitzen. Der Zweifel an die eigene Kraft vereitelt jeden Erfolg, und eine Volksklasse, die nicht fest an den Sieg ihrer guten Sache glaubt, wird diesen Sieg niemals erringen. Das Gefühl, daß man sich auf sich selbst verlassen kann, die Ueberzeugung, daß man das Ziel erreichen wird, das einem vorschwebt, das Selbstvertrauen und das Kraftgefühl ist die Vorbedingung des Erfolges. Diese Charaktereigenschaften müssen in den proletarischen Massen geradezu gezieht werden; denn nur auf diese Weise kann der Aufstieg gewährleistet werden. Nicht aus Himmelsböden herab wird sich das Heil senken auf die Menschheit, wir müssen es selbst erkämpfen in zäher, unermüdlicher Arbeit. Und in diesem Kampfe sind Selbstvertrauen und Selbstbewußtsein unentbehrliche Waffen.



## Die Unfallentschädigung im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

In den Vereinigten Staaten von Amerika gilt für die Entschädigung von Betriebsunfällen noch der Grundsatz des gemeinen Rechtes, daß eine Entschädigung nur dann beansprucht werden kann, wenn der Arbeitsanwender (Arbeitgeber) oder sein Stellvertreter an dem Unfall die Schuld trägt. Es besteht kein Anspruch im Falle des beträchtlichen Verschuldens des Verletzten oder Getöteten und auch dann nicht, wenn der Unfall durch Verschulden eines Mitarbeiters herbeigeführt wurde oder wenn er die Folge eines Gebrechens an den Maschinen oder sonstigen Betriebseinrichtungen war, von dem der Arbeiter Kenntnis hatte. Ferner übernimmt der Arbeiter mit dem Eintritt in die Beschäftigung das gewöhnliche Unfallrisiko.

Es ist klar, daß unter diesen Verhältnissen die von Unfällen betroffenen Arbeiter oder ihre Rechtsnachfolger nur relativ selten instande sind, Entschädigung für Unfallinvalidität oder Verlust ihres Ernährers zu erlangen. Dazu kommt noch, daß fast immer der Klageweg zu beschreiten ist. Selbst wenn das Gericht einen Unfall als entschädigungsberechtigt anerkennt und dem Arbeiter eine Summe zuspricht, so hat dieser seine eigenen Gerichts- und Anwaltskosten zu bestreiten, was gewöhnlich den größten Teil der Entschädigungssumme erfordert.

In einer Reihe von Staaten wurde das Unrecht durch die Gesetzgebung zu mildern versucht; doch hatte man sich dabei mit sehr bescheidenen Reformen zu begnügen, denn jeder Versuch, die bestehenden Grundsätze überhaupt zu beseitigen, wurde von den Gerichten als verfassungswidrig erklärt.

Unter Hinweis auf die hier erwähnten Uebelstände legte kürzlich Bundespräsident Taft den Bericht eines Spezialausschusses des Bundesparlamentes vor und empfahl die Annahme eines Gesetzes, das den in dem Bericht gemachten Vorschlägen entspricht. Die Vorschläge beziehen sich nur auf die Unfallentschädigung im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr, da die Bundesgesetzgebung für andere Betriebsarten nicht zuständig ist, sie hat nur Dinge zu regeln, die sich auf das Verhältnis der einzelnen Staaten zueinander oder zum Ausland beziehen, alles übrige ist Sache der Staatslegislaturen.

Der von Taft vorgelegte Gesetzentwurf hat gute Aussicht angenommen zu werden, wenn auch nicht unverändert, sondern vielleicht sogar wesentlich verschlechtert. Besonders viel biete übrigens der Entwurf den von Unfällen betroffenen Eisenbahnern und ihren Angehörigen nicht.

Die Entschädigungspflicht besteht hinsichtlich aller Unfälle, mit Ausnahme jener, die vorsätzlich oder im Raub herbeigeführt wurden. Der Anspruch auf Entschädigung von Unfallinvalidität soll mit dem 15. Tage nach dem Unfall beginnen, aber während der ersten 14 Tage hat der Arbeitsanwender für die Kosten der Arzthilfe, Heilmittel und Spitalsbehandlung bis zum Höchstbetrag von 200 Dollar (à 5 Kr.) aufzukommen.

Bei vollständiger Invalidität beträgt das Ausmaß der Entschädigung 50 Prozent des Lohnes; es wird bis zum Wiedereintritt der Arbeitsfähigkeit oder bis zum Ableben des Verletzten gezahlt. Bei teilweiser dauernder Invalidität ist das Ausmaß ebenfalls 50 Prozent des Lohnes, die Entschädigungsdauer ist jedoch nach der Art der Unfallsfolge verschieden; sie währt zum Beispiel bei Verlust eines Armes 72 Monate, bei Verlust einer Hand 57 Monate, bei Verlust eines Fußes eines Beines 66 Monate, bei Verlust eines Fußes 48 Monate, bei Verlust eines Auges 30 Monate u. i. w. Nachher dürfen die Krüppel wohl betteln gehen oder, wenn sie es vorziehen, verhungern! Bei teilweiser vorübergehender Invalidität, welche die Erwerbsfähigkeit um weniger als 10 Prozent beeinträchtigt, wird nichts gezahlt, bei weitergehender Erwerbsbeschränkung wird der mehr als 10 Prozent betragende Verdienstausfall entschädigt, doch wird in keinem Fall mehr als ein Betrag von 50 Prozent des Verdienstes gezahlt.

Bei Unfällen mit tödlichem Ausgang erhalten die Hinterbliebenen Entschädigung auf die Dauer von nicht mehr als acht Jahren und das Gesamtmaß der Entschädigung darf 50 Prozent des Lohnes nicht überschreiten. Eine Witwe allein erhält 40 Prozent, eine Witwe mit Kindern 50 Prozent, eine unverheiratete Doppelwitwe 25 Prozent, und für jede weitere Witwe werden 10 Prozent mehr gezahlt. Wenn beide Eltern von dem Verstorbenen vollständig abhängig waren und weder eine Witwe noch Kinder verblieben, so wird eine 40prozentige Entschädigung gewährt; wenn nur eines der Eltern überlebt, so erhält es bei vollständiger Abhängigkeit 15 Prozent. In gewissen Fällen können auch Geschwister, Enkel u. i. w. Entschädigung bekommen.

Die Entschädigung kann in Form monatlicher Renten oder in Form einer Abfindungssumme gezahlt werden. Aber Witwen oder Kinder, die außerhalb der Vereinigten Staaten oder Canadas wohnen, haben nur auf eine Abfindungssumme im Betrage eines Jahreslohnes Anspruch.

Zur Berechnung der Entschädigung wird der 26fache Tagelohn des Unfallbetroffenen als Monatslohn angenommen, doch darf der Monatslohn nicht mehr als 100, noch weniger als 50 Dollar betragen. War der tatsächliche Lohn geringer als 25 Dollar im Monat, so kommt im ersten Invalidenjahre der tatsächliche Lohn in Anrechnung.

Die Entschädigung ist zwischen dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen und der Eisenbahngesellschaft zu vereinbaren. Statt dessen können die Bahngesellschaft und die Dienststellen auch gemeinsame Unfallentschädigungsausschüsse einlegen, deren Entscheidung innerhalb von zwei Jahren von Bundesbeamten abgeändert werden kann. Zu diesem Zweck werden Bundesbeamte für bestimmte Bezirke eingesetzt. Ihre Amtsdauer währt vier Jahre. Jeder Vertrag mit einem unfallverletzten Arbeiter ist von der Bahngesellschaft innerhalb von 60 Tagen dem zuständigen Bundesbeamten vorzulegen. Wenn sich der

Verletzte oder sein Rechtsnachfolger und die Bahngesellschaft über einen Anspruch nicht einigen können oder wenn ein gemeinsamer Unfallausschuß zu keiner Entscheidung kommt, so fällt der Bundesbeamte die Entscheidung, gegen die an das zuständige Gericht berufen werden kann. Wenn das Verlangen hierauf innerhalb von fünf Tagen gestellt wird, so können Unfallstreitigkeiten auch durch Geschworenengerichte ausgetragen werden. (Diese Bestimmung ist verfassungsmäßig erforderlich.)

Die Zahl der auf den amerikanischen Eisenbahnen vorkommenden Betriebsunfälle ist sehr groß. Nach dem letzten Bericht der Interstate Commerce Commission (der Aufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen) kamen in dem mit 30. Juni 1911 abgeschlossenen Verwaltungsjahr 3310 tödliche und 125.085 nicht tödliche Unfälle im Dienst stehender Eisenbahner vor, davon 2871 tödliche und 45.848 nicht tödliche beim Verkehrsweisen, die übrigen in Werkstätten, Magazinen u. i. w. Vor Eintritt und nach Schluß des Dienstes wurden 292 Eisenbahner getötet und 954 verletzt.

Die Zahl der tödlichen Unfälle beim Verkehrsdienst nahm in den letzten Jahren ab; sie betrug 1907 4353, 1908 3358, 1909 2456, 1910 3871 und 1911 2871.

Für wie viele Unfälle Entschädigung gezahlt wird, läßt sich nicht angeben. Eine diesbezügliche amtliche Umfrage beantworteten Bahngesellschaften, die 57 Prozent der Gesamtzahl der in den Vereinigten Staaten beschäftigten Eisenbahnarbeiter umfassen. Diese Gesellschaften gaben in den drei Jahren von 1908 bis 1910 für Unfallentschädigung insgesamt 22.646.017 Dollar aus, wovon 4.705.386 Dollar auf Verwaltungskosten entfielen, nämlich auf Ausgaben für Ärzte, Advokaten, Gerichte u. i. w. Für Entschädigung der Hinterbliebenen tödlich verunglückter Bediensteter wurden 7.2 Millionen Dollar ausgegeben, für dauernd Totalinvaliden 1.2 Millionen Dollar, für dauernd teilweise Invaliden 3.7 Millionen Dollar, für vorübergehend Invaliden 5.8 Millionen Dollar. Diese Zahlungen machten 0.6 Prozent der Betriebseinnahmen und nicht ganz 1 Prozent der Lohnsumme aus; auf jeden Arbeiter entfielen 6.79 Dollar (ohne Verwaltungskosten). Die Zahl der Unfälle jeder Art und der durchschnittliche Betrag der Entschädigung sind nachstehend angegeben:

	Zahl der Unfälle	Durchschnittliche Entschädigungen
Tödliche Unfälle	5.948	1221 Dollar
Dauernde vollständige Invalidität	279	4238 „
teilweise	2.642	1403 „
Zeitweise Invalidität	79.613	73 „

Bei Beurteilung dieser Zahlen ist zu beachten, daß sie sich auf drei Jahre und nur auf Bahnen mit etwas mehr als der Hälfte aller überhaupt beschäftigten Eisenbahnarbeiter beziehen. Beamte sind nicht einbezogen.

Anteiliger wurde berechnet, daß bei der Durchführung des hier erwähnten Vorschlages die Kosten der Entschädigung nur um etwa ein Viertel höher sein würden als gegenwärtig.

„Arbeiterchor.“

## Zur Lage der Arbeiter bei den l. l. Staatsbahnen.

Eine aufgelöste Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Den 16. Dezember 1911 halten die Arbeiter der Staatsbahnen für einen sehr wichtigen Gedenktag, denn der Eisenbahnminister sprach an diesem Tag im Parlament mit wunderhohen Worten über die geplanten Maßnahmen, die getroffen werden, um die miserable Lage der Arbeiter endlich zu beseitigen und eine allgemeine Aufbesserung derart durchzuführen, daß endlich Zufriedenheit in die Brust der Arbeiterschaft einkehre. Die Frage der Arbeiter, meinte der Minister, „ist in jedem Sinne des Wortes eines der wichtigsten Kapitel, von welchem die Reform handelt, und zwar ist es wichtig, in den verschiedensten Beziehungen“. Der Minister sprach von der Lohnaufbesserung, wobei sich das Eisenbahnministerium sogar im Ausland umgesehen hat, wie die Lohnfragen dort behandelt werden; von einem Gärtenausgleich der Arbeiter, die auf eine längere Dienstzeit zurückblicken, von der Gewährung der Urlaube an die Arbeiter; von einer gründlichen Regelung in der Bezahlung der Ueberstunden u. i. w. Der Minister erklärte, daß bei Durchführung der Reform kein Arbeiter geschädigt werden soll — kurz, der Minister sprach so schön, er behandelt die Frage der Arbeiter so warm, so tief und so innig, daß ihm der lebhafteste Beifall gezollt und er allseits auch beglückwünscht wurde. Es war ein Freudentag für alle Eisenbahner, insbesondere aber für die Arbeiter, über die ein Minister noch nie so tiefempfundene Worte gesprochen hat, und weil man den Minister als einen ernststen Mann kannte, so hoffte man, daß diesen Worten auch alsbald die Tat folgen werde. Es ist darum auch klar, daß dieser Tag zum Gedenktag wurde.

Seit diesem Tag sind nun beinahe dreiviertel Jahre verstrichen und man befindet sich mitten in der Durchführung dieser Reform, über die der Minister so schön sprach. Aber hält auch jener Tag das alles, was er versprochen hat? Leider, leider erfährt die Arbeiterschaft der l. l. Staatsbahnen auch diesmal wieder, wie immer vorher, die Enttäuschung, die diesmal aber größer, ärger ist. Wenn wir schon im allgemeinen sehen, daß die durchgeführte Lohnaufbesserung keinen einzigen Arbeiter befriedigte, so wirken die im Zusammenhang mit der Lohnaufbesserung durchgeführten Details einfach verheerend in den Bezügen der Arbeiter, weil diese Bezüge nunmehr statt größer, bedeutend kleiner geworden sind. Durch die Trennung der Löhne in Grundlöhne und Zuschläge, erleiden die Arbeiter nicht nur jetzt, sondern auch im Alter, wenn sie provisorisch sind, einen ungeheuren, nie zu erlegenden Schaden. Die Bezahlung der Ueberstunden wird nicht mehr doppelt, nicht mehr anderthalbfach, sondern nur mehr fünftiertelfach geleistet. Die Arbeitszeiten wurden verlängert, die freien Tage gestrichen, die

Turnusse zusammengefaßt, das Personal reduziert. Das Versprechen, einen Gärtenausgleich durchzuführen, wurde nirgendwo gehalten, im Gegenteil, es wurden neue furchtbare Gärten geschaffen. Die Gewährung der Urlaube an die Arbeiter wurde zwar mit 15. Mai 1912 angeordnet, aber die Arbeiter werden brutal abgewiesen, wenn sie um ihren Urlaub ersuchen. 24stündige Dienstzeiten, die fufzessive hätten ausgemerzt werden sollen, werden wieder neu eingeführt, eine Tat, die völlig im Widerspruch mit dem Erlaß über die Dienstruhezeiten steht. Die Lohnvorrückungsfristen, die gekürzt werden sollten, werden bedeutend verlängert, die Vorrückungsquoten von 20 S. auf 10 S. herabgesetzt. Die am 1. Jänner 1912 gegebene Lohnaufbesserung von 10 oder 20 S. wurde vielen Arbeitern schon im Mai wieder weggenommen. Und drohend im Hintergrund befindet sich das Gespenst des Afford- oder Prämiensystems, den Arbeitermassenmord verflüchtend!

Eine furchtbare Erregung hat die Arbeiterschaft der l. l. Staatsbahnen befallen, stehen sie doch einem Unternehmen gegenüber, das rücksichtslos ein System schwerer Schädigungen durchführt. Insbesondere aber sind die Bahnerhaltungsarbeiter davon betroffen, weil sie ohnehin auf der tiefsten Stufe standen, noch immer stehen und ihr Tagelohn durch viele Reduzierungen noch immer mehr verkleinert wird. Um nun diese Verhältnisse klar aufzuzeigen und dagegen zu protestieren, berief am 3. d. M. die Zentrale eine große Bahnerhaltungsarbeiterversammlung in Wien in den „Stadtgütalen“ ein, zu welcher auch Abgeordneter Tomisch errufen. Sie wurde um 1/8 Uhr abends vom Genossen Somitsch mit folgender Tagesordnung eröffnet: 1. Was das Eisenbahnministerium den Bahnerhaltungsarbeitern zumutet. 2. Anträge und Beschlüsse. Zu Vorstehenden wurden die Genossen Schneider und Girt, zum Schriftführer Genosse Smoboda gewählt. Zum ersten Punkt sprach Genosse Hofbauer, der die Tatsache hervorhob, daß das Eisenbahnministerium trotz der bewilligten 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahndienstleistungen bei den Lohnarbeitern durchwegs nur Verschlechterungen durchgeführt hat. So enthält die Arbeitsordnung nicht nur längere Arbeitszeiten, sie gibt auch die Richtlinien für die Lohnordnung an. Früher, als noch Vorrückungsnormen galten, hatten die Lohnarbeiter dreijährige Vorrückungsfristen mit je 20 S. Besserung; später, als Vorrückungssysteme eingeführt wurden, schuf man Vorrückungsfristen zu zwei Jahren mit je 10 S.; jetzt wird man jedoch dreijährige Vorrückungsfristen zu je 10 S. haben. Er besprach sodann die niedrigen Löhne, die reduzierten Sätze in der Ueberstundenbezahlung, die Zulagenmiserie, die Grundlohnzonen, lauter schwere Schädigungen der Arbeiter. Der Plan, die Arbeiter mit ausländischen Lohnrüdern zu schreden, litt vollständig Schiffbruch, weil die Staatsbahnverwaltung durch eine höhere Entlohnung, größere Ueberstundenbezahlung, kürzere Arbeitszeit und Beistellung von Wohnungen bei diesen Leuten riesige Summen aufbrauche. Wenn bei all diesen Ausführungen die Versammlung manchen scharfen Zwischenruf zu hören bekam, so ist das nur natürlich. Der Regierungsvertreter ließ jedoch durch den Vorstehenden Genossen Schneider die Versammlung mahnen, keine Zwischenrufe zu machen. Indessen hätte ihn der Beifall, den Genosse Hofbauer erntete, belehren können, daß die versammelten Arbeiter, wenn auch erregt, doch durch den Vorschlag, auf dem Weg einer deputativen Vorprache eine Milderung dieser Verschlechterungen herbeizuführen zu versuchen, einen gescheitlichen Weg betreten wollen und daß ihre Erregung berechtigt sei. Infolge der ganz eigentümlichen Nervosität des Regierungsvertreters konnte nun Genosse Somitsch als nächster Redner bloß einige Sätze sprechen. Genosse Somitsch zeigte den Kontrast auf, der zwischen der Rede des Eisenbahnministers (am 16. Dezember 1911) und den Tatsachen der Verschlechterungen liegt, und meinte, daß das Eisenbahnministerium trotz der bewilligten Millionen den Arbeitern nicht nur dies, sondern noch bedeutend mehr herauszufinden beabsichtige. Die Versammlung sollte dieser Ausführung den lebhaftesten Beifall und volle Zustimmung, worauf der Regierungsvertreter die Versammlung auflösen drohte. Ungeheure Erregung bemächtigte sich auf diese Drohung der Versammlung, heftige Rufe und kritische Bemerkungen über diese Ungeheuerlichkeit wurden laut, worauf der Regierungsvertreter die Drohung zur Tat machte und die Versammlung auflöste. Erst jetzt kam es zum Tumult und dreimal mußte der Vorstehende bitten und alle Vertrauensmänner mußten sich sehr bemühen, die Arbeiter zu beruhigen und zum Verlassen des Saales zu bewegen. Erst dem Einwirken des Abgeordneten Genossen Tomisch gelang es, daß die Versammelten unter lauten Protestrufen das Lokal verließen. Aber diese Versammlung möge der Staatsbahnverwaltung ein Fingerzeig sein, auf dem Weg umzukehren, den sie betreten hat. Die Arbeiter der Staatsbahnen können keine Reduzierungen ihrer Löhne mehr ertragen, denn sie können bereits jetzt schon nicht mehr leben.

F. E.

Am Dienstag den 17. d. M. findet in Wien XIV, Sechshauerstraße 3, in den „Stadtgütalen“, um 7 Uhr abends, neuerlich eine Bahnerhaltungsarbeiterversammlung statt, und zwar mit derselben Tagesordnung wie bei der aufgelösten Versammlung.

## Das Ergebnis der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1911.

Soeben ist der „Bericht über die Ergebnisse der l. l. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1911“ erschienen, aus dem zu ersehen ist, daß das Ergebnis der Bedienung der l. l. österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1911 um 37420813 Kr. günstiger war als für das Jahr 1910.

Das dem öffentlichen Verkehr dienende staatliche Betriebsnetz umfaßte am Schluß des Jahres 1911 mit Berücksichtigung der in diesem Jahre eingetretenen Längenänderungen eine Betriebslänge von 19.137.469



Kilometern. Durch Eröffnung neuer Linien erfuhr dieses Bahnnetz im Berichtsjahre einen Zuwachs um 61.487 Kilometer = 0,32 Prozent, und zwar kamen folgende für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen hinzu: die Lokalbahn Muzyna-Rhynica (10.536 Kilometer), Schönbrunn-Wittowitz-Königsberg in Schlesien (7.360 Kilometer), Weiz-Wirkfeld (23.939 Kilometer), die Teilstrecke Groß-Kunzendorf an der Strawitz-Schauin-Schlesien der Lokalbahn Schönbrunn-Wittowitz-Leichen (13.917 Kilometer) und die Schleppbahn Sereth-Sinoub-Reichsgrenze (5.735 Kilometer).

Das staatliche Betriebsnetz umfaßte somit am Schluß des Jahres 1911 eine Gesamtbetriebslänge von rund 19.199 Kilometern, von welcher 13.274 Kilometer auf Bahnen im Eigentum und Betrieb des Staates, 705 Kilometer auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und 5.220 Kilometer auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen entfielen.

Das Anlagekapital der im Bericht behandelten f. f. Staatsbahnen und der vom Staat auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bezifferte sich mit Ende 1911 auf 5.657.838.645 Kr. Gegenüber dem Vorjahre erhöhte sich dasselbe um 78.854.208 Kr. = 1,41 Prozent. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Baufkosten für die vom Staat gebauten Bahnen	Kr. 792.195.071
Bei der Erwerbung von Bahnen übernommene Emissionschulden	2.890.446.111
Darlehensschulden	85.846.551
Kaufpreis für angekaufte Bahnen	34.818.181
Kapitalwerte von Jahresrenten, welche für die Erwerbung oder für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichten sind	873.465.912
Aufwand für nachträgliche Investitionen	959.522.305
Sonstige Kapitalkaufwendungen	71.544.514
Zusammen	Kr. 5.657.838.645

An Fahrbetriebsmitteln standen im Berichtsjahre 5862 Lokomotiven (gegen 1910 + 1,70 Prozent), 11.222 Personenwagen (+ 1,38 Prozent), 115.633 Güterwagen (+ 0,46 Prozent), 4040 Post- und Dienstwagen (+ 2,56 Prozent), ferner 4589 Tender, 2142 Schneepflüge, 45 Wasserwagen und 39 Motorwagen zur Verfügung.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel betrugen am Schluß des Jahres 1911 1017 Millionen Kronen (+ 2,62 Prozent).

Anlangend die Leistungen der Fahrbetriebsmittel wurden im Jahre 1911 im ganzen 150 Millionen Zugkilometer zurückgelegt; gegenüber dem Jahre 1910 ergibt sich eine Mehrleistung von 5 Millionen = 3,80 Prozent.

Die Gesamtleistung der Züge belief sich auf 41.792 Millionen Bruttotonnenkilometer (2752 Millionen oder 7,05 Prozent mehr als im Vorjahre), so daß auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge im Berichtsjahre 7848 (+ 2,90 Prozent) Zugkilometer und 2.181.797 (+ 6,11 Prozent) Bruttotonnenkilometer entfielen.

Der Verkehr auf den vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen drückt sich in folgenden Ziffern aus:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 143 Millionen (+ 12 Millionen = 9,57 Prozent), von welchen 5490 Millionen (+ 4,14 Prozent) Personenkilometer zurückgelegt wurden.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks belief sich auf 208.043 Tonnen (+ 6,55 Prozent).

Als Güter wurden 1.071.865 Tonnen (+ 4,84 Prozent), als Frachtgut 77.084.837 Tonnen (+ 7,02 Prozent) befördert.

Außerdem wurden auf den für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen 63 Millionen Personen (hierunter auf der Wiener Stadtbahn 41 Millionen) gegen 1910 + 8,66 Prozent, Reisegepäck 36.539 Tonnen = + 6,68 Prozent, Güter 146.970 Tonnen = + 10,02 Prozent und Frachtgüter 12.368.391 Tonnen = + 5,14 Prozent befördert.

Sichtlich des finanziellen Ergebnisses des Jahres 1911 ist nachstehendes hervorzuheben:

Die ordentlichen Einnahmen beliefen sich auf 806.557 Millionen Kronen, das ist um 6,96 Prozent mehr als im Vorjahre.

An diesen Einnahmen partizipieren die Transporteinnahmen der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen mit 726.821 Millionen Kronen (gegen 1910 + 49.137 Millionen Kronen = 7,25 Prozent) und die sonstigen Einnahmen mit 78 Millionen Kronen (+ 3,235 Millionen Kronen = 4,34 Prozent). Der Restbetrag verteilt sich auf verschiedene andere Eingänge.

Von den Transporteinnahmen entfallen auf die Einnahmen aus der Beförderung von Personen 174.379 Millionen Kronen (+ 4,85 Prozent), von Reisegepäck 7.608 Millionen Kronen (+ 8,27 Prozent), von Gütern 29.767 Millionen Kronen (+ 9,37 Prozent) und von Frachtgütern 515.067 Millionen Kronen (+ 7,95 Prozent).

Auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betrugen die Transporteinnahmen 51.974 Kr. (+ 7,27 Prozent).

Die ordentlichen Ausgaben beliefen sich im Berichtsjahre auf 590.515 Millionen Kronen; gegenüber dem Vorjahre erhöhten sich dieselben um 3,16 Prozent. Von diesem Betrag entfielen auf die ordentlichen Betriebsausgaben 537.121 Millionen Kronen, darunter 310.212 Millionen Kronen auf die Bezüge des Personals. Von den Betriebsausgaben entfielen auf den Stations- und Fahrtdienst 157.048 Millionen Kronen, auf den Zugförderungsdienst 109.338 Millionen Kronen, auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 88.317 Millionen Kronen, auf den Werksdienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel 72.787 Millionen Kronen. Die restlichen Ausgaben verteilen sich auf Steuern, sonstige Betriebsausgaben u. s. w.

Um den Betriebsüberschuß des Staatsbahnbetriebes zu ermitteln, müssen zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen, beziehungsweise zu den ordentlichen Ausgaben noch jene Einnahmen und

Ausgaben hinzugeschlagen werden, welche zwar unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben präliminiert und verrechnet werden, ihrer Natur nach aber dem Betriebskonto zugute, beziehungsweise zu Lasten zu schreiben sind. Werden somit den vorangeführten ordentlichen Einnahmen und Ausgaben die oben bezeichneten auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen per 1.071 Millionen Kronen und die analogen Ausgaben per 30.592 Millionen Kronen hinzugerechnet, so ergibt sich für das Jahr 1911 ein Betriebsüberschuß von 186.521 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Betriebslänge von 13.338 Kr., während der im Verwaltungsbericht für das Jahr 1910 auf die gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuß im ganzen 154.065 Millionen Kronen und per Kilometer Betriebslänge 11.015 Kr. betrug.

Die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Ausgaben beliefen sich im Verhältnis zu den analogen Einnahmen im Jahre 1911 auf 76,91 Prozent, gegen 79,60 Prozent im Jahre 1910, und zeigten somit ein um 2,69 Prozent günstigeres Verhältnis.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der f. f. Staatsbahnen und der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen verzinst sich im Jahre 1911 durch den Betriebsüberschuß mit 3,30 Prozent, während sich die analogen Verzinsung für das Jahr 1910 auf 2,76 Prozent stellte.

Der im Jahre 1911 für die Staatsbahnen erforderliche Staatszuschuß ergibt die folgende Berechnung:

Die Jahreslast, welche der Staatsverwaltung im Jahre 1911 für das mit 5.657.838.645 Kr. angegebene Anlagekapital der f. f. Staatsbahnen und der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen erwachsen ist, setzt sich zusammen aus der

Verzinsung und Rückzahlung von Emissions- und Darlehensschulden sowie aus Renten- zahlungen per	Kr. 178.294.905
und aus den angenommenen 4prozentigen Verzinsung jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegebung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per	66.171.992
Zusammen	Kr. 244.466.897

Im Entgegenhalte zum Betriebsüberschuß des Jahres 1911 per Kr. 186.520.806 ergibt sich daher ein rechnungsmäßiger Staatszuschuß von Kr. 57.936.081

Bei Vornahme der gleichen Berechnung ergab sich für das Jahr 1910 ein erforderlicher Staatszuschuß von 95.356.894 Kr.

Dem Staatszuschuß für das Jahr 1911 sind entgegengehalten ein Betrag von 35.664.757 Kr. für die Amortisation von Emissions- und Darlehensschulden sowie weiterer ein Betrag von 13.090.750 Kr. für von der Staatsbahnverwaltung bezahlte staatliche Steuern (das ist ausschließlich der nicht ärarischen Zuschläge). Hierdurch ergibt sich eine Verminderung des Staatszuschusses auf 91.805.744 Kr. Bei analoger Berechnung für das Jahr 1910 erniedrigt sich der Staatszuschuß dieses Jahres auf 45.672.332 Kr.

Während bereits infolge der tarifmäßigen Maßnahmen das finanzielle Ergebnis des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1910 im Vergleich zu jenem der vorhergehenden Jahre ein bedeutend besseres war, hat sich dieses Ergebnis im Jahre 1911 bei der Erhöhung der Leistung von Bruttotonnenkilometern um 7,05 Prozent und bei Erhöhung der Zahl der beförderten Personen um 9,57 Prozent noch ungünstiger gestaltet; diese Tatsache erhebt am deutlichsten aus der beträchtlichen Steigerung des Betriebsüberschusses (von rund 154 auf 186 Millionen Kronen) der wesentlichen Verminderung des rechnungsmäßigen ermittelten Staatszuschusses (von rund 95 auf 58 Millionen Kronen), sowie aus der nicht unerheblich gestiegenen Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen (von 2,76 Prozent auf 3,30 Prozent).

Als ein günstiges Zeichen für die Entwicklung der Staatsbahnen ist zweifellos auch die bereits erwähnte nicht unbedeutende Verminderung der Betriebsziffer, das ist des Verhältnisses der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen, zu betrachten.

## Die Nachkaufsbedingungen im Pensionsfonds der Südbahn.

Ein Eisenbahner schreibt uns:

Löbliche Redaktion!

In der Nr. 25 vom 1. d. M. geben Sie eine Aufklärung über die Nachkaufsbedingungen, wobei das Vorgehen unserer Herren Kronjuristen beleuchtet wurde. Ich frage nur: Existiert für diese Herren kein Gesetz, da sie machen können was sie wollen? Ich glaube, der angemessene Antrag unseres Vertreters, Zugrevisor Scherbaum, gilt ja doch als ein Vertrag. Wieso und mit welchem Recht kommen nun diese Oberjuristen dazu, diesen Vertrag zu brechen? Und was die Verwaltung macht? Man kann es fast nicht glauben. Statt daß sie den Herren das Schändliche, was sie getan haben, vor Augen halten würde, tut sie nicht nur nichts, sondern — belohnt diese Schädigung, die an dem armen Personal geübt worden, mit außerordentlichem Avancement und ausgiebigen Remunerationen. Ich möchte sehen, was die Verwaltung machen würde, wenn sich das Personal solcher Vertragsbrüche schuldig machen würde; den ganzen Staatsmechanismus, als da ist: Staatsanwalt, Richter, Genarmen und wenn nötig, sogar Militär würden sie in Anspruch nehmen und würde ihnen auch gewährt werden, um ihre Rechte zu sichern, während das Personal nirgends ein Recht findet. Man fragt sich unwillkürlich: Leben wir noch in einem Rechtsstaat?

Das Schändliche bloßzulegen, wie die Nachkaufsbedingungen abgeändert wurden, sei an einem Beispiel gezeigt: Ein Bediensteter trat mit dem Gehalt von 600 Kronen und dem Fünftel dem Pensionsfonds bei, gehört demselben 20 Jahre an, und will sich fünf Jahre nachkaufen. Nach den mit unserem Vertreter übereingekommenen Vertrag hätte dieser Bedienstete 360 Kr. als

10prozentigen besonderen Beitrag und 4 Prozent Zinsen für 20 Jahre — 288 Kr., Summe 648 Kr., zu entrichten. Die vom früheren Herrn Dr. Grabmayr geänderte Bestimmung ist aber damit nicht zufrieden und verlangt von dem armen Teufel für die fünf nachzukaufenden Jahre dieselben Zinsen, wie für die übrigen 20 Jahre. Um die Bewunderung, die darin steckt, ganz zu verstehen, ist es notwendig, die Aufgabe zu zerlegen. Der Bedienstete gehört dem Pensionsfonds 20 Jahre an und will also das 21., 22., 23., 24. und 25. Jahr nachkaufen, wofür er für jedes Jahr als 10prozentigen Beitrag 72 Kronen zu erlegen hat. Der zu verzinsende Betrag erreicht also für das 21. Lebensjahr die Höhe von 360 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 14,40; für das 22. Jahr die Höhe von 288 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 11,52; für das 23. Jahr die Höhe von 216 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 8,64; für das 24. Lebensjahr die Höhe von 144 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 5,76 und für das 25. Jahr die Höhe von 72 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 2,88 — Kr. 43,20. Das wäre nämlich der 4prozentige Zins; aber die noble Gesellschaft ist damit noch nicht zufrieden, sondern will für jedes dieser fünf Jahre Kr. 14,40 haben, was für das 22. Jahr eine 5prozentige, für das 23. 6 2/3 Prozent, für das 24. 10 Prozent und für das 25. Jahr sogar eine 20prozentige Verzinsung bedeutet. Nun frage ich einen rechtlich denkenden Menschen: Ist so etwas gerecht? Ist so etwas überhaupt möglich? Sind das nicht Wucherzinsen? Würde das ein rechtlich denkender Mensch ausgearbeitet haben und zur Ausführung bringen, was würde mit ihm geschehen? Auf die Anklagebank würde er gebracht werden, wohin er auch gehörte. Aber eine f. f. priv. Gesellschaft kann natürlich machen was sie will. Schande und Schmach einer solchen Sippchaft, der ein derartiges Vorgehen armen Bediensteten gegenüber nicht zu verwerflich ist. Zu bedauern bleibt nur das Personal, welches nicht zur Einsicht gelangen will, und außerhalb der Organisation und in Gegenvereinen ist. Es wäre schon die höchste Zeit, den noblen Gesellschaften den Herrn zu zeigen, aber leider! Darum hinein in die Organisation, damit wir stark werden, denn Einigkeit allein macht stark, und nur wenn wir stark sind, können wir uns vor dieser verwerflichen Sippchaft retten.

## Bahnärztliches aus Tirol.

Die beiden Bahnärzte Dr. Sebastian Weberitsch und Dr. Franz Böhm, beide in Bozen von der f. f. privilegierten Südbahngesellschaft im Einvernehmen mit dem Krankenkassenausschuß dort angestellt, haben durch ihr durchaus pflichtvergeßenes Verhalten und Vorgehen gegen ein im Vorjahre erkrankt gewesenes Kassenmitglied, eine große Unzufriedenheit und Aufregung unter den Bediensteten als Krankenkassenmitglieder hervorgerufen. Was wir hier schreiben, ist alles aktenmäßig belegt und kann jederzeit nachgewiesen werden.

Im vorigen Jahre ist der gewesene Maurer der Bahnerhaltungssektion Bozen Daniel Gottardi erkrankt, mußte jedoch mit seinen Ansprüchen auf Zahlung von Krankengeld abgewiesen werden, da Gottardi von den behandelnden Bahnärzten Dr. Weberitsch und Dr. Böhm als gesund und arbeitsfähig anerkannt worden ist.

Aus diesem Grund hatte Gottardi, welcher mittlerweile von der Bahn entlassen worden war, durch seinen Vertreter Dr. Karl Kerschbrunner in Bozen beim Schiedsgericht der Krankenkasse der Südbahn eine Klage auf Zahlung von Kr. 624,80 eingbracht und gleichzeitig die Herren Fritz Sendel, Kanzleipredient der Baudirektion, und Karl Verhauz, Kanzleipredient in Bozen, als Schiedsrichter namhaft gemacht.

Diese Mitteilung wurde dem Ausschuss in der am 1. März 1912 abgehaltenen Krankenkassenausschusssitzung unter den Einlaufgegenständen mitgeteilt. Der Ausschuss hat dann als seine Schiedsrichter die Herren Karl Bartl, Adjunkt in Wien, und Josef Knauts, Schlosser des Heizhauses Bozen, einstimmig bestellt.

Am 21. Mai 1912 trat das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Herrn Dr. Fritz Winkler, Bahnkommissär des Rechtsbureaus in Bozen, zusammen, um sich mit der Klage Gottardi zu beschäftigen. Es ist wichtig, hier besonders festzustellen, daß sich das Krankenkassenbureau im Auftrag des Ausschusses, bevor man Gottardi mit seinem Ansuchen um Bezahlung des Krankengeldes abwies, nochmals bei den behandelnden Bahnärzten anfragte, ob selbe auch feststünde, ihr Gutachten dann aufrechtzuerhalten, daß Gottardi gesund und diensttauglich war, wenn sich derselbe eventuell an das Schiedsgericht wenden sollte, worauf die beiden vorgenannten Ärzte Dr. Weberitsch und Dr. Böhm antworteten, daß sie ihr früheres Gutachten aufrecht erhalten.

Daß hierauf Gottardi vom Ausschuss mit der Bezahlung des Krankengeldes abgewiesen werden mußte, ist doch sonnenklar. Es kann daher dem gesamten Ausschuss aus dieser Angelegenheit nicht der geringste Vorwurf gemacht werden. Der Ausschuss muß sich doch auf das bahnärztliche Gutachten so weit verlassen können, daß, wenn ein Bahnarzt ein Krankenkassenmitglied für gesund und diensttauglich erklärt, dies auch richtig ist, und daß der Bahnarzt dies eventuell bei einer eingebrachten Klage rechtfertigen kann. Dem Ausschuss liegt nichts ferner, als ein Mitglied um seine rechtlichen Ansprüche bringen zu wollen. Wenn Zweifel über die Anspruchsberechtigung bestehen, entscheidet der Ausschuss immer zugunsten des Mitgliedes; auch läßt es der Ausschuss nicht erst auf eine Klage ankommen. Im vorliegenden Falle wurde jedoch der Ausschuss durch das charakterlose Verhalten der beiden Bahnärzte direkt irreführt.

Genau so wie die Schiedsgerichtsmitglieder wurden auch die beiden Bahnärzte als Zeugen vor das Schiedsgericht am 21. Mai 1912 geladen. Diese beiden Herren ignorierten jedoch, sei es wegen ihrer Arroganz, ihrer Selbstüberhebung oder wegen ihres Schuldgebührens die Einladung und gingen überhaupt nicht zur Verhandlung. Als der Vorsitzende des Schiedsgerichtes zu den beiden Ärzten einen Abgesandten hinschickte mit der Aufforderung, vor dem Schiedsgericht als Zeugen zu



erscheinen, befolgten dieselben nicht einmal diese Aufforderung, sondern gaben zur Antwort, wenn der Vorsitzende des Schiedsgerichtes von ihnen etwas wissen wolle, so soll er zu ihnen in das Ordinationszimmer kommen.

Die Leser können hier die ungeheure Selbstüberhebung erkennen, welche diesen beiden Ärzten inneohnt. Man kann sich daher lebhaft vorstellen, wie dieselben mit den erkrankten Rassenmitgliedern umgehen, insbesondere, wenn dieselben dem Diener- oder Arbeiterstande angehören. Erst durch die Androhung des Vorsitzenden des Schiedsgerichtes, des Herrn Dr. Winkler, die Vorladung und Einvernahme der beiden Ärzte durch das Bezirksgericht in Bogen veranlassen zu wollen, ließen sich die eingebildeten Herren Ärzte herbei, vor dem Schiedsgericht zu erscheinen.

Bei der Einvernahme gebärdeten sich die beiden eingebildeten Tröpfe so, als ob es sich um die wichtigste Sache der Welt handeln würde. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob sie den Gottardi für gesund oder krank bezeichnen, antworteten sie, er könne auch krank sein, wenn er nicht gesund sein wolle. Auf die weitere Frage, wie es käme, daß sie den Gottardi vom Krankenstand abgeschrieben haben, wenn er auch krank sein könne, antworteten die beiden Wiener Meskulaps, sie haben den Mann überhaupt nicht vom Krankenstand abgeschrieben, sie wissen gar nichts darum, Gottardi hätte auch bei ihnen weiter im Krankenstand verbleiben können. Auf den weiteren Vorhalt, daß doch der vorliegende Krankenzettel die Stampiglie der Gesundheitsmeldung trage, erklärte Dr. Böhm, daß nicht er diese Stampiglie aufgedrückt habe, es kann dies daher nur der zugeteilte Sanitätsdiener getan haben.

Gottardi stand früher in der Behandlung des Dr. Weberitsch und wurde dann später von Dr. Böhm übernommen. Es stellte sich bei dieser Einvernahme heraus, daß dort überhaupt eine grenzenlose Schlamperie herrschen muß und daß der Sanitätsdiener die Gesundheitsmeldung mit und ohne Auftrag des Arztes vornimmt. Es wurde anlässlich dieser Schiedsgerichtsverhandlung ein Zustand enthüllt, der jeder Beschreibung spottet.

Ein jeder Bedienstete wird, wenn er in der Ausübung seines Dienstes sich das geringste zu Schulden kommen läßt, einem hochnotpeinlichen Verhör unterzogen und im Disziplinarwege empfindlich bestraft.

Was glauben nun die Leser, was diesen beiden maßlos pflichtvergessenen Ärzten für ihr unverzeihliches Verhalten im vorliegenden Falle geschehen ist. Nichts.

Der Ausschuss als solcher hat leider kein Disziplinarrecht, um solche pflichtvergessene Ärzte zur Verantwortung zu ziehen. Es gibt keine Bestimmung im Statut, mit der man diesen Herrschaften an den Leib rücken könnte. Der unmittelbare Vorgesetzte dieser Herren ist der Herr Chefarzt Dr. Rosmanit, der im vorliegenden Falle aufgefordert worden war, gegen die Schuldtragenden vorzugehen; aber es weiß kein Mensch bis heute, ob er etwas unternommen hat, damit sich solche bedauerliche Fälle nicht mehr wiederholen.

Angeichts dieser Sachlage mußte selbstverständlich das Schiedsgericht dem Kläger Gottardi das Krankengeld zuerkennen. Nachdem sich Gottardi vor der Schiedsgerichtsverhandlung an das gewählte Ausschussmitglied, den Zimmermann Ferdinand Rabinger, gewendet hatte, welchem es selbstverständlich auf Grund der vorstehenden Aktenlage unmöglich war, etwas zugunsten des Gottardi zu unternehmen und der dies auch der Zentrale des Gewerkschaftsvereines berichtete, suchen die Herren Südbahnverbändler den günstigen Ausgang der Schiedsgerichtsverhandlung für ihren Verein auszunutzen. Die zwei Mitglieder des Südbahnerverbandes, die bei dieser Verhandlung als Schiedsrichter fungierten, es sind dies die Herren Seydel und Bertholz, erkannten bei der Sitzung in loyaler und objektiver Weise an, daß den Krankenfassenausdruck nicht das geringste Verschulden treffe, sondern daß einzig und allein das Verschulden auf Seite der Ärzte liege.

Wir ersuchen den Herrn Generaldirektor, sich über den vorstehenden Fall einen genauen Bericht erstatten zu lassen und die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen.

## Von der Personalkommission der Südbahn.

Auszug aus dem Protokoll der am 29. und 30. April 1912 stattgefundenen Sitzungen der Sektion Diener, Gruppe des sonstigen Personales des Verkehrs und Gruppe Wagnerehaltung.

Nachstehend veröffentlichen wir einen Auszug aus dem oben genannten Sitzungsprotokoll. Der beschränkte Raum unseres Blattes gestattet uns leider nicht, den vollen Inhalt des Protokolls zu veröffentlichen. Wir müssen uns in Zukunft für alle Gruppen darauf beschränken, bloß die von der Personalkommissionsmitgliedern beschlossenen Anträge und die Entscheidung oder Stellungnahme der Direktionen wiederzugeben. Zur besseren Uebersichtlichkeit bringen wir die Beschlüsse für die einzelnen Kategorien zusammengestellt zur Darstellung.

### I. Anträge allgemeiner Natur.

1. Gewährung von zweijährigen Vorrückungsfristen bis zum Endegehalt an sämtliche Diener.
  2. Festsetzung des Endegehaltes für sämtliche Dienerkategorien mit 2000 Kr.
- Der Vorsitzende erklärt, daß der Generaldirektor entschieden hat, daß diese Forderung nur dann bewilligt werden könne, wenn die k. k. Staatsbahnen damit vorangehen.
3. Jene Diener, welche an dem Gärtenausgleich partizipieren und am 1. Juli 1912, beziehungsweise am 1. Jänner 1913 normal vorzurücken hätten, sollen rückwirkend ab 1. Jänner 1912 die Vorrückung erhalten.
  - Der Vorsitzende erklärt, daß der Generaldirektor dem Verwaltungsrat im vorstehenden Sinne Vorschläge erstatten wird.
  4. Jenen Dienern, die an dem Gärtenausgleich nicht partizipieren und noch mit dem Gehalt von 600 oder 660 Kr.

angestellt wurden, soll die nächste Vorrückung um ein halbes Jahr getüzt werden.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden verzeichnet.

5. Abkürzung der Vorrückungsfristen für jene Diener, welche länger als 15 Jahre angestellt sind oder erst im vorgeschrittenen Alter zur Anstellung gelangten, in der Weise, daß denselben die Erreichung des Endegehaltes ermöglicht wird.

Auch zu dieser Forderung enthält das Protokoll keinerlei Bemerkung des Vorsitzenden.

6. Unterhalbfache Anrechnung der Dienstzeit in die Pension oder mindestens Erreichung der vollen Pension nach 30 Dienstjahren.

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Generaldirektor dieses Petit abgelehnt habe.

Die Verwaltung werde in der nächsten Pensionsausschussung diesbezüglich eine Erklärung abgeben. Die Frage der 30jährigen Dienstzeit könne nur für alle Kategorien gleichzeitig gelöst werden.

7. Verbesserung der Urlaubsnormen analog den bereits eingebrachten Anträgen.

Das Protokoll enthält hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

8. Den Personalkommissionsmitgliedern soll, ähnlich wie den Krankenfassenausdruckmitgliedern, auch ein Urlaub zwecks Information und Berichterstattung gewährt werden.

Der Vorsitzende verliest eine Entscheidung des Generaldirektors, wonach derartige Urlaube nicht zugestanden werden können, weil sie auch bei den k. k. Staatsbahnen nicht bestehen.

9. Bessere Qualität der Uniformen und Verkürzung der Tragzeit derselben analog der bereits eingebrachten Anträge.

Im Protokoll ist zu dieser Frage keinerlei Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

10. Die Prüfung des Hör- und Sehvermögens soll mit praktischen Signalmitteln erfolgen.

Dazu erklärt der Vorsitzende, daß die Verwaltung nichts machen könne, da sie an die bestehenden Vorschriften gebunden sei.

11. Gewährung der Lebensmittelfreische monatlich einmal an alle in Provision oder Pension stehenden Bediensteten.

Dazu ist im Protokoll vermerkt, daß Inspektor Werltitsch den Standpunkt der Verwaltung vertritt. Welcher Standpunkt das ist, wird nicht gesagt.

12. Gleichmäßigere Verteilung der Gehaltszüge.

Der Vorsitzende erklärt, daß es bezüglich des Brennstoffes jedem Bediensteten überlassen sei, ob er auf einmal oder in Raten zahlen wolle.

13. Abschaffung der Geldstrafen, dafür Verehrung.

Der Vorsitzende erklärt, daß die gänzliche Abschaffung der Strafen ausgeschlossen sei. Die Verwaltung wünscht, daß Geldstrafen nur verhängt werden, wenn Verehrungen nichts fruchten.

14. Verteilung der Personalkommissionsmitglieder mit den Sitzungsprotokollen.

Der Vorsitzende verliest eine Entscheidung des Generaldirektors, wonach dieser Antrag genehmigt wird.

15. Die Personalkommissionsmitglieder sind mit Dienstkarten zu versehen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß dieses Petit abschlägig beschieden wurde.

16. Zu den Sitzungen sind auch jene Erschmäner als Experten beizuziehen, die einer Kategorie angehören, welcher kein Personalkommissionsmitglied angehört.

Das Protokoll enthält zu diesem Antrag keine Bemerkung des Vorsitzenden.

17. Der Herr Generaldirektor möge bei der Direktorenkonferenz dahinwirken, daß die Jahrbegünstigungen keine Verschlechterungen erfahren.

Eine Aeußerung des Vorsitzenden zu diesem Antrag ist im Protokoll nicht enthalten.

18. Erhöhung des Quartiergehaltes für Nadresina, Bruned und Ingersdorf.

Der Vorsitzende erklärt, daß ein Antrag bezüglich Bruned vom Verwaltungsrat bereits genehmigt sei.

### II. Anträge für das Wächterpersonal.

1. Gewährung der Nachtdienstzulage, per Nacht 1 Kr. für alle Wächter analog der Bestimmungen, wie sie für das übrige Personal gelten.

Wird von der Verwaltung abgelehnt, weil es auf den Staatsbahnen nicht besteht.

2. Gewährung eines Schuttpauschales von 50 Kr. für Weichenwächter.

Wird von der Verwaltung mit dem Hinweis auf die Staatsbahnen abgelehnt.

3. Pension der Wächter um Gewährung von jährlich 50 Kr. Stiefelpauschale für alle Streckenbegeh.

Wird von der Verwaltung mit dem Hinweis auf die Staatsbahnen und den Umstand, daß andere Kategorien dasselbe verlangen, abgelehnt.

4. Gewährung einer Verschubzulage an die Weichenwächter, welche beim Verschub mittätig sind, analog dem Verschubpersonal.

Wird ebenfalls von der Verwaltung mit der gleichen Begründung abgelehnt.

5. Solange der Frauendienst besteht, sollen für Frauen mindestens 45 Kr. monatlich gezahlt werden.

Zu diesem Antrag ist im Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

6. Kostenzulage für alle Wächter.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

7. Wahnwächter, die für den Rangleidendienst verwendet werden, sind in die Rangleidnerkategorie aufzunehmen.

Der Vorsitzende verliest einen abweislichen Bescheid des Generaldirektors mit der Begründung, daß die vom Exekutivdienst abgezogenen Wächter nicht besser gestellt werden können, als die den Wächterdienst versehenen Kollegen.

8. Schaffung der Kategorie der Kontrollwächter, analog den Staatsbahnen.

Der Vorsitzende verliest einen abweislichen Bescheid des Generaldirektors mit der Begründung, daß die Verwendung der Kontrollwächter nur eine vorübergehende sei. Die Kontrollwächter erhielten als Entschädigung die Nachtdienstzulage. Die Verkehrsleitung habe die Absicht, die Kontrollwächter, welche die erforderliche Eignung besitzen, sukzessive zu Blocksignaldienern zu ernennen.

9. Erhöhung des Anfangsgehaltes der Wächterspiranten (—wächter).

Der Vorsitzende meint, daß diesem Petit vielleicht stattgegeben werden könne.

10. Für die Wächter in Strecken mit dichter Zugfolge 12/24stündiger Dienst; auf Nebenlinien mit schwächerem Verkehr 16/24stündiger Dienst.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß eine generelle Regelung nicht zu empfehlen sei.

11. Für die Wächter des Verkehrsregelung der Turnusse, und zwar:

in Bruttostationen: 12/24, übrige Hauptlinie: 16/24, allen Nebenlinien: 16/16.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß eine generelle Regelung nicht möglich sei; in Stationen mit besonders dichtem Verkehr sollen sukzessive Turnusverbesserungen durchgeführt werden.

Inspektor Bračić bemerkt, daß seit Oktober 1911 fünfzehn Wächter mit einem Kostenaufwand von 29.000 Kr. neu systemisiert wurden.

12. Einführung des 12/24stündigen Dienstes für die Wächter in Franzdorf.

Inspektor Bračić bemerkt, daß die Generaldirektion Untersuchung gepflogen und konstatiert habe, daß der Dienst nicht anstrengend sei. Wenn man den Wächtern einen leichteren Turnus gebe, müsse man ihn auch den anderen Kategorien geben.

13. Verbesserung der Dienstturnusse für die Wächter am Semmering.

Inspektor Ritter v. Berger erklärt, man werde wahrscheinlich am Semmering den 12/12stündigen Dienst wieder einführen, weil die Verkehrsleitung jetzt ihre Bedenken dagegen aufgegeben habe.

14. Herausgabe der Verfügung, daß der Standpunkt des Wächters auf allen Schrankenposten bei der Dienststunde ist.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß diesem Wunsch, soweit es ohne Schädigung des Dienstes möglich war, entsprochen wurde.

15. Abschaffung des Frauendienstes. Auf Schrankenposten sollen sich Wächter gegenseitig ablösen. Wächter, die Schrankenendienst versehen, sollen zum Streckenbegeherrdienst nicht verwendet werden und umgekehrt.

Der Generaldirektor läßt erklären:

Die Abschaffung des Frauendienstes auf Strecken, in denen der Begeherrdienst eingeführt ist, kann nicht bewilligt werden.

Eine Abänderung des kombinierten Systems, daß Wächter zum Schranken- und Streckenbegeherrdienst verwendet werden, kann nicht in Erwägung gezogen werden.

16. Verteilung des gesamten Wächterpersonals mit einer einheitlichen Instruktion über den gesamten Wächterdienst.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß die Erfüllung dieses Wunsches nicht im dienstlichen Interesse gelegen erscheint und daher abgelehnt wird.

17. Alle Stations-, Streckenblock- und Zugmeldeposten sind als Signalposten zu benennen und durch die rangältesten Wächter, welche die Prüfung aus den in Betracht kommenden Instruktionen gut bestanden haben, zu besetzen. Nach einem Jahre Dienstleistung auf solchen Posten soll die Ernennung zum Blocksignaldiener, beziehungsweise Aufseher erfolgen. Bei Erreichung von 1200 Kr. Ernennung zum Unterbeamten.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß diesem Wunsch keine Folge gegeben wird.

18. Bei Besetzung der Blockposten sind die älteren Diener zu berücksichtigen.

Das Protokoll enthält hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

19. Streckenbegeherr und Wächter mit 16/16, beziehungsweise 16/18stündigem Turnus, sollen allmonatlich eine freie Tour erhalten.

Schrankenwächterinnen zwei freie Tage nach freier Wahl und zehn Tage Erholungsurlaub jährlich.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß diesem Wunsch nicht Rechnung getragen werden kann, weil auf den k. k. Staatsbahnen derartige Normen nicht bestehen.

20. Ueberzogene kurze Pelze für alle Wächter. Für Schrankenwächter lange.

Gewährung des Uniformmodos.

Für Wächter im Süden eine Zwischhose.

Für Streckenbegeherr nebst dem Wettertragen noch einen Zuchrod.

Für Haltestellenwächter Gleichstellung der Montur mit den Konduktoren bei Personenzügen.

Für Wächterfrauen eine Kommissstuckjacke oder einen Wettertragen und eine überzogene Pelzjacke.

Für Hilfswächter Verteilung mit Dienstkleidern ad personam.

Allen Wächtern jährlich eine Kappe und einen Regenschirm.

Das Protokoll enthält zu allen diesen Punkten keine Bemerkung des Vorsitzenden.

21. Wahl von Wächtervertrauensmännern, Anerkennung derselben bei Intervention und Beiziehung derselben bei Erstellung von Turnussen.

Der Vorsitzende verliest eine Entscheidung des Generaldirektors, wonach dieser Forderung nicht Rechnung getragen wird.

22. Titeländerung analog den bereits eingebrachten Anträgen.

Der Generaldirektor hat diesen Wunsch ablehnend beschieden, und zwar mit Berufung auf die k. k. Staatsbahnen.

23. Einführung der Schule wie beim Verkehr, jedoch durch eigene Instruktionen aus dem Wächterstand.

Der Generaldirektor lehnte diesen Antrag ab.

24. Verteilung der Wächterposten mit genügendem Quantum Kohle, statt der 60 Schwellen oder Zerkleinerung der letzteren durch Oberbauarbeiter.

Der Generaldirektor läßt mitteilen, daß nach der Diensterteilung dafür gesorgt wird, daß eine Ueberlastung der Wächter vermieden bleibt; es ist aber unzulässig, sie von dieser Arbeit gänzlich zu entheben.

25. Verteilung aller Wächter mit Kohle für den Privatgebrauch gegen ein Pauschale wie bei den k. k. Staatsbahnen.

Der Vorsitzende erklärt, daß sich diese Einführung bei den Staatsbahnen nicht bewährt habe. Der Generaldirektor habe deshalb den Antrag abschlägig beschieden.

26. Abschaffung der Güttenreinigung durch die Wächter.

Die den Wächtern gehörigen Nebengebäude (Ställe etc.) sind von der Gesellschaft einzulösen.

28. Die Ziegelsteine in den Wächterhäusern sind durch Holzfußböden zu ersetzen.

29. Abschaffung der Nebenarbeiten auf allen Dienstposten.

30. Bei Uebernahme von Haltestellen durch den Verkehr soll auch das Personal mit übernommen werden.



Zu den vorstehenden Anträgen enthält das Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden.

31. Aufstellung von Dienststätten bei allen Wächterposten.

Dazu verliest der Vorsitzende eine Entscheidung des Generaldirektors: Die Aufstellung von Dienststätten schreitet regelmäßig vor und wird auch künftig noch Maßgabe der verfügbaren Mittel fortgesetzt werden.

### III. Anträge für das Vershubpersonal.

1. Gewährung einer monatlichen Vershubzulage von 24 Kr. an jeden im Vershubdienst verwendeten Bediensteten, wobei bestehende Personalzulagen nicht gekürzt werden dürfen. Der Generaldirektor lehnt diesen Antrag ab, und zwar mit dem Hinweis auf die k. k. Staatsbahnen.

2. Veranlagung der bestehenden Vershubzulage in ein Pauschale mit 360 Kr. jährlich.

Der Antrag wurde vom Generaldirektor ablehnend beschieden.

3. Gewährung eines Schuttpauschales von jährlich 50 Kr.

Der Vorsitzende verliest einen ablehnenden Bescheid des Generaldirektors.

4. Verwendung untätig gewordener Verschieber und Oberverschieber bei anderen Dienstzweigen.

Inspektor Pölschinger erklärt, daß dies geschieht.

5. Ernennung der Oberverschieber bei 1200 Kr. zu Unterbeamten.

Wird vom Generaldirektor mit dem Hinweis auf die mangelnde Analogie bei den Staatsbahnen ablehnend beschieden.

6. Verbesserung der Postenormierung für das Vershubpersonal. Zur Grundlage soll dienen, daß bei jeder Vershublokomotive ein Plakmeister, ein Oberverschieber und mindestens vier Verschieber verwendet werden.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß eine gleichartige Zusammenfassung der Partien unzulässig ist. Konkrete diesbezügliche Wünsche werden geprüft und nach den örtlichen Verhältnissen erledigt werden.

7. Das Vershubpersonal, welchem von der Personalzulage anlässlich der ersten Vorrückung im Dienstanfange auf einmal 100 Kr. statt 40 Kr. bei der ersten Vorrückung und 60 Kr. bei der nächsten Vorrückung abgezogen wurden, verlangt zum Ausgleich eine außertourliche Beizeitverfügung um ein halbes Jahr.

Dazu liegt keine Äußerung des Vorsitzenden vor.

8. Die Verschieber in Bruttostationen verlangen 12/24-jährigen Dienst (in den großen Stationen besteht dieser Turnus schon), in den übrigen Stationen 16/24-jährigen.

Der Generaldirektor erklärt, es könne nur eine individuelle Regelung ins Auge gefaßt werden.

9. Für das Vershubpersonal soll die Tragzeit sämtlicher Monturstücke um ein Jahr gekürzt werden.

Beistellung eines Regenmantels.

Ausstattungsverschieber sollen mit den gleichen Monturen betrieft werden wie das definitive Personal.

Im Protokoll ist hiezu keine Äußerung des Vorsitzenden verzeichnet.

10. Beistellung von Unterkunftsräumen für die Vershubpartieführer.

Die Verordnungen und Ergänzungshefte sind nicht ad personam, sondern für den Dienstposten auszugeben.

Dazu ist im Protokoll keine Äußerung des Vorsitzenden enthalten.

### IV. Anträge für die Bahnrichter.

1. Querkennung eines Pauschales von 360 Kr. jährlich an die Bahnrichter.

Der Generaldirektor läßt mitteilen, daß die Frage mit Rücksicht auf die hohen Kosten nicht in Erwägung gezogen werden kann. Die Frage steht mit der Ueberstundenentlohnung, die geregelt wird, im Zusammenhang.

2. Gewährung eines Schuttpauschales von 50 Kr. jährlich an die Bahnrichter.

Wird von der Verwaltung abgelehnt.

3. Zulassung der Bahnrichter bei Erreichung des Gehaltes von 1200 Kr. zur Bahnmeisterprüfung nach einjähriger Einschulung.

Dr. Grabitsch teilt mit, daß der Antrag vom Generaldirektor ablehnend beschieden wurde.

4. Bezahlung der Ueberstunden analog den Staatsbahnen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß dieser Antrag bereits gütlich erledigt sei.

5. Nach einer Nachttour soll den Bahnrichtern ein halber Tag frei gewährt werden.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß den Bahnrichtern in solchen Fällen nach Tunlichkeit bei Tag freie Zeit gewährt wird.

6. Den Bahnrichtern soll eine Zwischhofe und Keimbluse ohne Verlängerung der übrigen Montur gewährt werden und nebst dem Tuchrock ein Wetterkragen.

Dazu ist im Protokoll keine Äußerung des Vorsitzenden enthalten.

### V. Anträge für die Wagenführer.

1. Einführung des Schuttpauschales.

Wird von der Verwaltung abgelehnt.

2. Ernennung der Wagenführer bei Erreichung des Gehaltes von 1000 Kr. zu Konzeleisenbahnisten.

Siehe zu im Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

3. Für alle im Turnus Dienst versehenen Wagenführer 12/24-jährigen Dienstturnus; für die übrigen, die nur Tagdienst machen, zwei dienstfreie Tage monatlich.

Die Verwaltung teilt mit, daß dem Verlangen nicht entsprochen werden kann.

4. Den nicht definitiven Wagenführern sollen gleiche Monturen gewährt werden wie dem definitiven Personal.

Im Protokoll ist hiezu keine Äußerung des Vorsitzenden vermerkt.

### VI. Anträge für die Blocksignaldienner.

1. Die Blocksignaldienner sind zu Blocksignalaufsichtern und bei Erreichung der 1200 Kr. zu Unterbeamten zu ernennen.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß mit Rücksicht auf die mangelnde Analogie bei den k. k. Staatsbahnen dieser Wunsch abgelehnt wurde.

VII. Anträge für die Magazinsdiener und Magazinsaufseher.

1. Ernennung der Magazinsaufseher bei Erreichung der 1200 Kr. zu Unterbeamten.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

2. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß dieser Wunsch nicht berücksichtigt werden kann.

3. Kürzung der Tragzeit aller Monturstücke um ein Jahr.

Das Protokoll enthält hiezu keine Äußerung des Vorsitzenden.

4. Titeländerung für die Magazinsdiener auf Verladeaufseher.

Der Vorsitzende bemerkt, daß dieses Petition von der Verwaltung abschlägig beschieden wurde.

### VIII. Anträge für die Portiere.

1. Portiere, welche dem Zugbegleitersstand angehören, sollen bei 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt werden, jene, welche als Unterbeamte Portiere werden, sollen Unterbeamte verbleiben.

Diese Forderungen wurden von der Verwaltung als unbegründet abgelehnt.

2. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus für die Portiere.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß dieser Wunsch durch die Art der Dienstleistung der Portiere nicht gerechtfertigt erscheint und daher abgelehnt werden muß.

### IX. Anträge für die Kasselebiener.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Der Generaldirektor hat entschieden: Es handelt sich um 130 Mann. Ist wegen dem leichteren Dienst nicht begründet und kann auch wegen der Rückwirkung auf das übrige Personal nicht bewilligt werden.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

X. Anträge für die Ladeseinschreiber.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

XI. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XII. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XIII. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XIV. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XV. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XVI. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XVII. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XVIII. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XIX. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

XX. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-jährigen Dienstturnus.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Beize. Kürzung der Tragzeit des Lodenrockes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

Das Protokoll trägt folgenden Vermerk der Verifikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatieren mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend gekürzter Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

## Inland.

### Parteitag der Deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich.

Vom 31. Oktober bis 4. November findet in Wien der Parteitag der Deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich statt. Seine Tagesordnung lautet: 1. Konstituierung des Parteitages; 2. Wahl des Präsidiums; 3. Festsetzung der Geschäftsordnung und der Tagesordnung; 4. Wahl einer Mandatprüfungskommission; 5. Berichte: a) der Parteivertretung (Innere Parteitätigkeit, Massenbericht, Parteipresse); b) der Kontrolle; c) des Klubs der Abgeordneten; 6. Aenderungen des Organisationsstatuts; 7. Bildungsarbeit; 8. Das Parlament und der Arbeiterschub; 9. Wahl der Parteivertretung; 10. Der internationale Kongreß in Wien; 11. Eventuelles.

### Eine Koalition der bürgerlichen Parteien.

Verschiedene bürgerliche Politiker bemühen sich in den Parlamentssitzungen, die Errichtung einer alle bürgerlichen Parteien umfassenden Koalition vorzubereiten. In dieser Koalition sollen alle nationalen, professionellen und kulturellen Verschiedenheiten verdrängt werden, um eine reine bürgerliche Klassenherrschaft zu etablieren. Auf deutschnationaler Seite arbeiten Steinwender und Schäfer, auf christlichsozialer Seite Pant auf eine Vereinigung aller deutschbürgerlichen Parteien hin. Merikale, Christlichsoziale, Judenliberale, Deutschradikale und Deutschnationalen sollen in einen politischen Wurf gefaßt werden. Einem Drei verhandelt werden. Mit diesem Drei sollen sich dann die vereinigten tschechischen Parteien und der seit jeher aus allen bürgerlichen Parteien bestehende Polenklub vermischen, ja selbst die Ruthenen sollen nach Fertigstellung ihres Ausgleiches mit den Polen zur bürgerlichen Koalition herangezogen werden. Diese Koalitionsideen liegen allerdings noch in den Windeln, und es ist nicht zu erwarten, daß sie sich zu einer Tatsache entwickeln können. Aber bezeichnend ist das Bestreben der bürgerlichen Parteien, eine Klassenherrschaft aufzurichten. Die Proletariatsmassen hätten von einer solchen Koalition nichts zu erhoffen, aber alles zu befürchten. Allerdings wäre sie sehr geeignet, den Arbeitern die Augen zu öffnen über den Klassencharakter der bürgerlichen Parteien.

### Öffentliche Gelder für politische Organisationen.

In Böhmen haben die Deutschbürgerlichen als Lokalorganisationen sehr häufig den „Deutschen Ortsrat“; als politische Landeszentralstelle fungiert der „Deutsche Volksrat“, der das ist, was bei den Sozialdemokraten die Landesparteivertretung, und als Parteivertretung für das Reich fungiert die „Deutschnationale Geschäftsstelle in Wien“, die man schon öfter, beispielsweise bei der Wahlhilfe für Herrn Friedmann, kennen gelernt hat. Aller dieser Körperschaften Hauptzweck ist natürlich die Bekämpfung der Sozialdemokratie. In Böhmen (außerdem nur in Steiermark und Kärnten) gibt es nun Bezirksvertretungen, die ebenso öffentliche Körperschaften sind wie die Gemeindevertretungen und die Landtage; auch die Gelder, über die sie verfügen, sind Steuergelder. In ihrer letzten Sitzung hat nun die Bezirksvertretung Auftrag beschossen, folgende Körperschaften zu subventionieren:

Den Deutschen Volksrat in Böhmen mit 1000 Kr., den Deutschen Ortsrat Budweis mit 50 Kr. und die Deutschnationale Geschäftsstelle in Wien mit 50 Kr. Die Herren Mitglieder der Bezirksvertretung haben also ihr

Amt dazu mißbraucht, politischen Parteiorganisationen — denen auch der verwegenste Verbrecher nicht wie etwa den sogenannten unpolitischen Schutzvereinen kulturelle Zwecke andichten kann — die Steuergelder, die von Staatsbürgern aller politischen Richtungen aufgebracht werden müssen, zuzuwenden, damit sie zur Bekämpfung einer politischen Partei verwendet werden. Es ist das selbe, als ob ein Gemeinderat beschließen würde, eine sozialdemokratische Lokalorganisation, eine sozialdemokratische Landesparteivertretung und die sozialdemokratische Reichsparteivertretung zu subventionieren! In Oesterreich aber brauchen die Deutschbürgerlichen vor keinem Amtsmißbrauch zurückschrecken. Dafür brauchen sie freilich von ihren Anhängern keine Parteisteuer zu fordern. Das Geld für die politische Organisation einfach aus dem Steuersäckel zu nehmen ist auch viel bequemer.

### Scharfmachereien auf dem Richtertag.

In Wien tagt gegenwärtig ein Juristentag, aus dessen Verhandlungen in reichsdeutschen Blättern eine Note mitgeteilt wird, die der sächsische Oberamtsrichter Dr. Ginsberg (Dresden) zu dem Thema: „Schöffen oder Geschworne“ gehalten hat, die in dem Wiener Bericht unterdrückt worden ist, die wir aber den Lesern mitteilen wollen, als Beweis, was für nettes Volk sich auf den Richter- und Juristentagen auch zusammenfindet. Der gute Sachse führte nämlich aus:

Das Schlagwort von den weltfremden Richtern wird nicht verschwinden, auch wenn wir uns noch so sehr bemühen, werden wir es nicht ändern können, daß man uns Laien an die Seite stellt, die mit uns urteilen, ohne daß ihr Urteil von Sachkenntnis getrübt ist. Es ist nicht richtig, was die Laien sagen, daß die Laiengerichte geeignet seien, das Vertrauen zur Rechtsprechung zu heben. So soll es sein, so ist es aber nicht. Daß es nicht geschieht, dafür sorgt zum großen Teil schon die sozialdemokratische Presse, die von der Unzufriedenheit lebt. Aber auch abgesehen von der sozialdemokratischen Presse glaube ich nicht, daß die Beteiligung der Laien an der Rechtspflege als das Alleinheilsmittel gegen das Mißtrauen zu betrachten ist. Auch um die Kabinettsjustiz hintanzuhalten, brauchen wir die Laien nicht. Die Kabinettsjustiz ist nur ein Teil der sogenannten Klassenjustiz. Wer aber glaubt, daß durch die Beteiligung der Laien die Klassenjustiz beseitigt wird, der ist in einem großen Irrtum. Fast in allen Parlamenten sehen sich trotz der Beteiligung der Laien an der Rechtsprechung die Justizminister genötigt, die der Justiz von den sozialdemokratischen Abgeordneten gemachten Vorwürfe der Klassenjustiz zurückzuweisen. Es existiert gewiß eine Klassenjustiz, aber nicht in dem Sinne der Sozialdemokraten, im Sinne einer Bevorzugung der Reichen zuungunsten der Armen; vielmehr eine Klassenjustiz nach entgegengekehrter Seite. Ich habe einen Schöffen neben mir sitzen, der ein ausgesprochener Sozialdemokrat war, und der andere war beinahe einer. Ein Streifen der hatte einen Arbeitswilligen verprügelt, an der Gurgel gepackt und ihm zugerufen: „Verfluchte Kanaille, jetzt haben wir dich!“ Darauf setzte es regelmäßig bei uns vier bis sechs Wochen Gefängnis, und das ist nicht zu wenig für eine derartige Rohheit. Ich habe in diesem Falle meine große Not, eine Freisprechung des Streifen zu hintertreiben. Der sozialdemokratische Schöffe sagte mir, ich verstehe die Leute nicht. Ich erwiderte, ich könnte mich sehr wohl in die Lage des Verprügelten hineinsetzen. (Seiterteil.) Das Resultat war eine mit Mühe und Not erreichte Verurteilung zu 10 Mt. Und das in dieser Zeit, wo mit Recht ein Gesetz zum Schutze der Arbeitswilligen gegen den Terrorismus der Streifen verlangt wird. Vor Verurteilung wäre eine derartige Verurteilung zu 10 Mt. unmöglich gewesen.

Ein angenehmer Herr, was, der Herr aus Dresden? Und diese innere Rohheit spreizt sich als Gerechtigkeit! Natürlich glauben wir von der Geschichte kein Wort; sie ist sogar recht dumm erfunden. Denn wenn es „bei uns darauf regelmäßig vier bis sechs Wochen Gefängnis“ wie kann man dann sagen, daß die Schöffen „verurteilt“? Und woher kennt der Herr Oberamtsrichter die politische Gefinnung seiner Schöffen so genau? Sie werden mit ihm gewiß nicht über Politik gesprochen haben; hat er also nachgeschneifelt? Oder will er sagen, daß es in Dresden keine anderen anständigen Leute als wie Sozialdemokraten gibt, sie also Sozialdemokraten sein müssen, weil sie seine Blutjustiz nicht mitmachen wollten? Die höchst charakteristische Erzählung, die das sächsische gelehrte Richteramt besser kennzeichnet als alles andere, erregt bei den Standesgenossen dieses sächsischen Justizdieners höchste Empörung und der Amtsrichter Seibert (Dortmund) sprach ganz offen aus:

Wenn in Sachen der vorhin geschilderte Fall vor kommen konnte, daß ein Sozialdemokrat dem Richter entgegen trat, dann ist das nur dadurch möglich, daß solche Leute zum Schöffnamt berufen werden. Das soll man nicht tun.

„Solche Leute“ soll man nicht zu Schöffen machen! Welcher alberne Hochmut der Richterklasse spricht aus diesen Worten!

### Die Staatsbahnverwaltung im Dienste der klerikalen Agitation.

Im „Morgen“ wird eine Zuschrift der k. k. Staatsbahndirektion Wien an den niederösterreichischen Konzipientenverein mitgeteilt, der sich anlässlich des Konzipiententages an die Staatsbahndirektion um Fahrbegünstigungen für die Teilnehmer dieser Veranstaltung gewendet hatte. Die Antwort, die diesem Verein zuteil wurde, lautet folgendermaßen:

An den  
Niederösterreichischen Konzipientenverein,  
Wien.

Ihren beim k. k. Eisenbahnministerium überreichten Ansuchen um Gewährung von Fahrbegünstigungen kann im Sinne der bestehenden Vorschriften keine Folge gegeben werden. Falls sich jedoch einzelne Konzipienten zur Teilnahme am eucharistischen Kongreß, welcher ungefähr gleichzeitig in Wien stattfindet, anmelden würden, könnte die Fahrt zum halben Preise bewilligt werden.

Wien, 15. August 1912.

k. k. Staatsbahndirektion:  
(Unterschrift unleserlich.)

Die Zuschrift eröffnet einen Einblick in die Eucharistienkorruption, der einfach erschreckend ist. Erstens: Warum kann den Konzipienten keine Fahrbegünstigung gewährt werden, wenn sie den Eucharistien



bewilligt wird? Und wie konnte sie den Frommen bewilligt werden, wenn sie sie „im Sinne der bestehenden Vorschriften“ nicht zu bewilligen war? Wie kommt zweitens die Staatsbahndirektion dazu, für die Teilnahme an dem Spektakelkongress Reklame und Propaganda zu machen? Und ist drittens der Rat, sich zur Teilnahme an dem frommen Kongress zu melden, um die Fahrtbegünstigung zu erlangen, nicht geradezu der Rat, einen Betrug zu begehen? Wahrhaftig, die Korruptionierung Österreichs durch die Eucharistiker macht rasche Fortschritte....

#### Die Staatsbeamten gegen den Nationalverband.

Das „Allgemeine österreichische Staatsbeamtenblatt“ schreibt: „Austritt der gesamten Beamtenenschaft aus sämtlichen nationalen Vereinen und Aufgabe des Bezuges sämtlicher nationaler Blätter — ist das Lösungswort einer an uns aus den Kreisen der Provinzbeamtenenschaft gelangten Zuschrift, die beweist, daß die Verbitterung immer schärfere Formen annimmt.“

In diesem Schreiben wird unter anderem ausgeführt: „Sämtliche bürgerlichen nationalen Parteien — allen voran der Deutsche Nationalverband — haben die Beamten schmähtlich im Stiche gelassen und hinterlistig an der Nase herumgeführt! Wer das nicht empfindet, dem fließt kein warmes Blut in den Adern.“

Wie leicht wäre es zum Beispiel dem Deutschen Nationalverband möglich gewesen, zwischen Bewilligung der Wehrvorlagen und sofortiger vollständiger Verabschiedung der Beamtengehalte durch das Herrenhaus ein Punktum zu bilden, jetzt freilich, nachdem die Wehrvorlage bewilligt ist, ist die Situation für die Beamten eine weit schwierigere. Unsere ganzen Hoffnungen hängen jetzt in der Luft! Die letzten Äußerungen des Herrn Sektionschefs Galski über die Bedeutung der Wehr- und Beamtenvorlagen beweisen dies wohl zur Genüge.“

Nachdem in dieser Zuschrift die Abhaltung einer Staatsbeamtenversammlung gefordert wurde, wird die Aufforderung an die gesamte Beamtenenschaft gerichtet, aus sämtlichen nationalen Vereinen auszutreten und den Bezug sämtlicher nationaler Blätter aufzugeben.

Bekanntlich wurde mit Rücksicht auf die Verschleppung der Lehrergehälterregulierung auch von den Lehrern ein ähnlicher Beschluß gefaßt. Insbesondere wurde an die Lehrer die Aufforderung gerichtet, aus den nationalen Schulkvereinen auszutreten. Eine gleiche Stellungnahme der Staatsbeamtenenschaft müßte daher auf die nationalen Parteien einen starken Eindruck machen und sie belehren, daß ihre Aufgabe damit nicht erschöpft ist: Hoch die Armee! zu rufen, sondern daß sie als völkische Parteien auch die Verpflichtung haben, den wirtschaftlichen Forderungen des Volkes gerecht zu werden. Auch um den Preis von Ministerportefeuilles.

#### Die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“.

Es ist noch nicht lange her, daß der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ in der nationalen Koalition mit nationalen Vereinen der niederen Eisenbahnbeamten, der Unterbeamten und Diener, wie sie in Oesterreich bezeichnet werden, gemeinsame Sache machte. Nun sind die bei der letzten Bewegung des Staatsbahnpersonals aufgestellten Forderungen der höheren Beamten, die Quartiergelderhöhung und der Härtenausgleich erfüllt worden, und wenn gleich die Erfüllung dieser Forderungen keineswegs den Erwartungen entsprach, die die höheren Beamten in diese Erfüllung setzen konnten, hätte der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ doch den mit ihm verbündeten nationalen Vereinen der niedrigen Bediensteten weiter bis zur Erfüllung der Forderungen derselben zur Seite zu stehen. Durch die Ablehnung des 17 Millionen-Antrages des Genossen Tomajchik sind Forderungen des niederen Personals ganz unberücksichtigt geblieben und diese barren ihrer Erledigung.

Der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ hält seinen Verbündeten aber nicht Waffentreue. Einige Unterbeamtenkategorien schreiben bekanntlich das Erreichen des Beamtenranges an und die Bahnmeister haben in der letzten Zeit dieser ihrer Forderung stärkeren Nachdruck verliehen. Das ist nun Anlaß für die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“, diesen Bediensteten auf eine niedrige Art in den Rücken zu fallen, wiewohl diese Forderung der Bahnmeister auch eine Forderung des Reichsbundes ist und wiewohl sich unter diesen Bediensteten Reichsbändler befinden, mit deren Organisation der Beamtenverein koalitiert ist.

Schon beim Jubiläumement, als auf der Südbahn einzelne Bahnmeister, Stationsmeister und Zugschreiber zu Beamten ernannt wurden, hat sich über diese Ernennung die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ sehr gehässig ausgelassen. Bei der Systemlosigkeit in der Führung dieses Blattes, das seit der Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereinsungemein an Ansehen verloren hat — stand doch die ehemalige „Oesterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ als Eisenbahnerfachblatt auf einer respektablen Höhe, war diese doch sorgfältig redigiert gewesen und war doch ihre Haltung zu den aktuellen Fragen immer eine vernünftige — konnte man annehmen, die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ lasse sich schlüssig jedermann derartig fragwürdige Geistesprodukte, als dies der Artikel über das Jubiläumement auf der Südbahn gewesen war, in ihren Spalten ablagern. Nun ist aber in ihrer letzten Nummer abermals ein gegen die Ernennung von Unterbeamten zu Beamten gerichteter Artikel erschienen, der dreißigmal mit falschen Darstellungen des Sachverhaltes die dienstliche Leistung der Bahnmeister herabsetzt.

Wollte man sich zur Erwidierung auf das Niveau der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ begeben, müßte man Untersuchungen über den Charakter jener Leistungen anstellen, die die niedrigst qualifizierte Beamtenarbeit bei den einzelnen Bahnämtern sind. Man müßte Vergleiche anstellen zwischen der bestqualifizierten Arbeit von Unterbeamten und der niedrigst qualifizierten Beamtenarbeit. Es ist klar, was derartige Ver-

gleiche für Resultate ergeben würden, und wir wollen es unterlassen, sie anzustellen.

Der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ schwebt als Idealzustand die Schaffung einer gegen einen Zustrom von unten streng abgeschlossenen Beamtenkaste vor, die mit ähnlichen Vorrechten ausgestattet werden soll, als der Offiziersstand. Sie überfließt dabei, daß für den Klassenstaat zur Erhaltung eines bevorrechteten Eisenbahnbeamtenstandes nicht dieselben tieferen Ursachen bestehen, als wie zur Erhaltung der Offizierskaste. Der Offiziersstand aber ergänzt sich zum guten Teile aus Söhnen niedriger Staatsbediensteter und er verschließt sich auch nicht gegen ein Zustromen von Elementen, die dem Mannschaftsstande angehört hatten, wie dies der Umstand beweist, daß die Rechnungs- und Proviantoffiziere dem Mannschaftsstande entnommen werden. Die Eisenbahnbeamten haben dem Staate produktive Arbeit zu leisten und die Intensität der Ausnützung der Bediensteten ist nicht nach Bildungsgraden abgestuft.

Es gäbe für die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ eine lohnendere Aufgabe, als das Erziehen des Beamtennachwuchses zum Standesdünkel. Sie würde der notwendigen Solidarität des Gesamtpersonals und damit den Beamten selbst sehr dienen, wenn sie den Beamtennachwuchs zu verständigen Vorgesetzten ihrer Untergebenen erziehen würde. Mit dem Wachstums der niedrigsten im Menschen wohnenden Instinkte wird sie ihre eigene Sache verderben.

Wir wissen die Sache der Beamten von der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ auseinanderzuhalten und erwidern die feindselige Haltung dieser Zeitung gegen die Bestrebungen einzelner Unterbeamtenkategorien nicht mit Feindseligkeiten gegen die Beamten, deren Denkfähigkeit wir übrigens höher einschätzen als die Feindseligkeiten dieses Blattes. Wir kämpfen aber gegen jenen Stolz, der mit der Dummheit auf einem Holz wächst.

Die Forderung einzelner Unterbeamtenkategorien nach automatischer Vorrückung in den Beamtenrang ist mit gehässigen Zeitungsartikeln nicht aus der Welt zu schaffen und wird sich, weil sie billig und gerecht ist, auch gegen den Willen des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins durchsetzen. Die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ erschwert aber jenen Faktoren ihre Aufgabe, die sich bemühen, eine Einmütigkeit im Vorgehen aller Bedienstetenkategorien zu erhalten, aus welchem gemeinsamen Vorgehen die Beamten nicht weniger Vorteile errangen, als die übrigen Bediensteten.

### Ausland.

#### Der I. Kongress der spanischen Eisenbahnervereinigung.

Von Ramon Cordocillo (Madrid).

Vom 24. bis 29. Juni fand in Madrid der I. Kongress der „La Union Ferroviaria Espanola“ statt. Es wurden neun Sitzungen abgehalten; fünf im Saale des Volkshauses und vier im Teatro Espanol, das auf Ersuchen des sozialdemokratischen Stadtrates Vicente Barrio, welcher der Vorsitzende unserer Vereinigung ist, vom Bürgermeister für diesen Zweck bewilligt wurde. Von dem Interesse, welches dieser Kongress sowohl in ganz Spanien wie auch im Auslande fand, legen die ausführlichen Berichte Zeugnis ab, welche die spanischen und auch einige ausländische Zeitungen brachten. So wichtig auch alles war, was auf dem Kongress zur Verhandlung kam, so glauben wir doch, daß hauptsächlich zwei Punkte die besondere Aufmerksamkeit der Delegierten und der Zuhörer fanden.

Der erste Punkt war die Verfassung, das heißt die Aufstellung der Statuten. Der Kongress hatte das Glück, hierfür zwei Genossen zu wählen, welche die Arbeiterbewegung von Grund auf kennen, nämlich Daniel Anguiano und Teodomiro Menendez, die nach meiner Meinung sich sehr geschickt bei der folgenden der Organisation gegebenen Verfassung zeigten:

Man gründet eine Föderation, welche den Titel führen wird: „Nationale Föderation der spanischen Eisenbahner“. Diese Föderation wird von einem Vorstand geleitet, aus welchem der Kongress den Vorsitzenden und den Sekretär wählt. Die übrigen (das heißt der zweite Vorsitzende, der zweite Sekretär, Hauptkassier und sechs Beisitzende) werden durch Abstimmung gewählt.

Es werden Ausschüsse gebildet, einer für jede Kompagnie, und unter der Leitung dieser Ausschüsse werden Ortsgruppen und Abteilungen ins Leben gerufen, welche den respektiven Ausschüssen unterstellt sind, welche sich ihrerseits wiederum mit dem Nationalkomitee zu verständigen haben. Alle diese geschaffenen Körperschaften haben vollkommene Autonomie. Der Kongress kam dahin überein, daß der Vorstand (das heißt das Nationalkomitee) seinen Wohnsitz in Madrid hat, und ernannte zum Vorsitzenden desselben unseren Kameraden Vicente Barrio und zum Sekretär den Schreiber dieses Berichtes.

Der zweite wichtige Punkt, über den verhandelt wurde, war die Grundlage, auf welcher man bei der Regierung und den Gesellschaften petitionieren wollte. Die wichtigsten Punkte sind die folgenden:

1. Erhöhung der gegenwärtigen Löhne um 30 Prozent.
2. Herabsetzung der Arbeitsstunden, zu welchem Zweck eine skalarmäßig abgestufte Liste vorgelegt wurde.
3. Altersrenten: Je nach den Dienstjahren, auf welche der Arbeiter zurückblickt, wird dieselbe 60 bis 80 Prozent betragen und tritt spätestens mit 60 Jahren in Kraft.
4. Bildung von Beförderungslisten nach Gesellschaften und Art der Dienstleistung.
5. Daß die Beförderung alle zwei Jahre stattfindet. Außerdem wurde noch über einige weniger wichtige Punkte verhandelt.

Diese Petitionen wurden der Regierung und den Gesellschaften am 20. Juli vorgelegt und fügte man ein Schreiben bei, in welchem man um eingehendes Studium derselben bat. Gleichzeitig bat man um Mitteilung der Gründe, wenn man über diesen oder jenen Punkt nicht konform ginge.

Auf dem Kongress waren 120 Delegierte anwesend, welche 50.000 Mitglieder vertraten. Während der Sitzungen herrschte die größte Begeisterung und die beste Ordnung von allen Seiten. Der Genosse Vicente Barrio

wurde gewählt, um dem Kongress zu präsidieren, und alle waren zufrieden über die Unparteilichkeit und Geschicklichkeit, mit welcher er die Diskussionen leitete, die sich durch Sachlichkeit und jeglichen Mangel an Kleinlichkeit auszeichneten. Die Schlußsitzung wurde zu einer Feierlichkeit, welche alle Anwesenden bewegte. Das Theater war gedrängt voll und alles lauschte mit Andacht den erhebenden Worten der Redner, die vorher eingeladen worden waren, um zu den Kongreßteilnehmern zu sprechen. Das Schlußwort hatte Genosse Barrio, dem für seine unermüdete Arbeit für die Eisenbahner ein großer, herzlicher Beifall lohnte. Nachher fand ein Fest statt, ein Frühstück im Freien, bei dem die größte Eintracht herrschte. Man tauschte gegenseitig Beweise der Sympathie und Kameradschaftlichkeit aus und sprach den Wunsch aus, daß dies der Anfang unserer Emanzipation sei. Alle versprachen, für das Wachsen unserer Vereinigung zu arbeiten, damit unser unermüdetes Streben für dieselbe mit Erfolg gekrönt würde.

#### Löhne der Eisenbahner in Amerika und Europa.

Das amerikanische Bureau of Railway Economics hat kürzlich Erhebungen angestellt, die sich mit den Löhnen der Eisenbahnarbeiter in Amerika und Europa beschäftigen. Nach den angestellten Ermittlungen und Vergleichen ergibt sich, daß die Kosten der Lebenshaltung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten wohl um 50 Prozent größer sind als in Europa, jedoch auch der Lohn mehr wie doppelt so hoch ist als der in Europa gezahlte.

Wie der Bericht meldet, betrug der durchschnittliche Lohn aller Eisenbahnarbeiter in den Vereinigten Staaten im Jahre 1910 per Tag Dollar 2.23, in England Dollar 1.05, auf den preußisch-heftischen Eisenbahnen Dollar 0.81 und in Oesterreich Dollar 0.89. Der am niedrigsten bezahlte amerikanische Eisenbahnarbeiter, der „Trackman“, erhält mehr als Männer in verantwortlichen Stellen auf den französischen Staatsbahnen. Die amerikanischen Löhne sind zwei- bis dreimal höher als in Italien.

Nach einem Bericht des englischen Board of Trade erhielten im Jahre 1907 die Lokomotivführer in England einen Durchschnittslohn von Dollar 11.17, die Geizer einen solchen von Dollar 6.67. In Amerika wurden im selben Jahre ein Wochenlohn von Dollar 25.80 für Lokomotivführer und Dollar 13.24 für Geizer bezahlt. Jetzt sind die Löhne noch höher. Zwei der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften berichten, daß der Lohn für Lokomotivführer im Passagierdienst 2800 Dollar und im Rangierdienst 1100 Dollar per Jahr beträgt. Der Lohn für Geizer schwankt zwischen 700 und 1700 Dollar per Jahr.

Die letzten Zahlen für Europa sind aus dem Jahre 1908. In diesem Jahre stellt sich das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Lokomotivführers auf Dollar 646.88 in Deutschland, auf Dollar 870.80 in Oesterreich. Für Geizer wurde gezahlt in Deutschland Dollar 424.59, in Oesterreich Dollar 529.03. Das Einkommen der Lokomotivführer auf zwei französischen Hauptbahnen betrug im Jahre 1908 zwischen Dollar 505.60 bis 936.31 per Jahr. Das Einkommen der Geizer schwankte zwischen Dollar 324.24 bis 595.98 per Jahr. In Italien erhielten Lokomotivführer per Jahr Dollar 581.10 bis 812.70, Geizer Dollar 330.30 bis 475.05. Am schlechtesten sind die Löhne in Belgien. Der Lohn stellte sich hier im Jahre 1907 für Lokomotivführer per Monat auf Dollar 23.16 bis 38.60, für Geizer Dollar 17.37 bis 23.16. Für Kondukteure und Stationsangestellte war der Lohn 46 bis 96 Cents per Tag.

In derselben Zeit wurden in Amerika im Durchschnitt bezahlt für Lokomotivführer Dollar 107.50 per Monat (25 Tage), Geizer Dollar 63.50. Kondukteure Dollar 3.69, Stationsangestellte Dollar 1.78 bis 2.07 per Tag.

In Frage der Lebenshaltung rechnet der Bericht, daß in großen Städten Europas, wie Paris, Wien, London oder Berlin, die Miete fast ebenso hoch ist als in Amerika, im übrigen Teil Europas jedoch um 30 bis 90 Dollar im Jahre geringer ist. Nahrungsmittel und Heizmaterial sind in den Vereinigten Staaten um 17.8 Prozent höher als in Frankreich und Deutschland, um 35.3 Prozent höher als in Belgien und um 38 Prozent höher als in England.

Soweit der Bericht. Mögen die hier angeführten Zahlen auch nicht ganz richtig sein, fest steht, daß sich der amerikanische Eisenbahner besser stellt als sein Kollege in Europa. Vergessen darf man aber nicht, daß das wahnsinnige Schnelfahren der Züge in Amerika die Leute furchtbar anstrengt und dem Tod oft aussetzt. Verichten doch die Führer der Arbeiterorganisationen, daß 75 Prozent aller Lokomotivführer vor ihrem 45. Lebensjahre entweder verunglücken oder dienstuntauglich werden. Nach amtlichen Berichten wurden im Jahre 1911 in Amerika nicht weniger als 2871 Eisenbahner getötet und 45.848 verletzt. Auch ist das Fehlen jeglicher Unfall- und Altersversicherung ein weiterer Nachteil. Aber trotz allem, der amerikanische Eisenbahner steht sich besser, als sein europäischer Kollege.

#### Zollkosten und Lebensmittelsteuern in Amerika.

Der Führer der demokratischen Mehrheit des Repräsentantenhauses, D. Underwood, gibt im „Kongressbericht“ ein Bild von der Belastung des Konsums durch das herrschende Zoll- und Steuersystem. Er schreibt: „Unter dem geltenden Aldrich-Panne-Gesetz kommt der Arbeiter abends von seiner Arbeit nach Hause, gekleidet in einen wollenen Anzug, der mit 75 Prozent, in Schuhe, die mit 12 Prozent, in Wäsche, die mit 71 Prozent, und einen Wollhut, der mit 78 Prozent belastet ist. Er trägt einen Schnaps (45 Prozent) und grüßt seine Frau, die durchs Fenster (42 Prozent) sieht hinter einem Vorhang, auf dem ein Zoll von 62 Prozent ruht. Nachdem er seine Schuhe an einem Fußkraker (75 Prozent) abgeputzt hat, wäscht er sie über eine Matze (50 Prozent), drückt auf die Türklinke (45 Prozent) und tritt auf einen Läufer (62 Prozent). Er küßt seine Frau, die ein Wollkleid mit 75 Prozent Zoll darauf trägt. Sie bessert einen Schirm (50 Prozent) mit Zwirn (30 Prozent) aus.“



Nun ist er sein Abendbrot, gekocht auf einem Herd, der mit 45 Prozent verzollt ist. Auf dem Tisch steht grobes Steingut (55 Prozent) mit geringen Gläsern (45 Prozent). Der Zucker, den er in den Tee nimmt, ist mit 54 Prozent besteuert, der Pfeffer, mit dem er rührt, mit 45 Prozent. Er braucht Messer und Gabel (50). Indem er geätzten Fisch isst, zahlt er 10 Prozent Steuer, beim Brot 20, Kartoffel 22, Salz 30, Butter 24 und Reis 32 Prozent. Er liest ein Buch (25) und legt sich am Ende in eine Eisenbettstelle (45) mit einer Matratze (20), Bettlaken (45), Decken (75) und einer Ueberdecke zu 45 Prozent Zoll. Wird er krank, so verschreibt ihm ein Arzt Medizin (25 Prozent). Stirbt er, so wird sein Körper in den Sarg (35 Prozent) gelegt, zum Friedhof auf einem Wagen (35 Prozent) gefahren, und ein Grabmonument wird ihm errichtet, das 50 Prozent Zoll trägt.“

#### Lohnbewegungen bei den schweizerischen Eisenbahnen.

Von C. Müller (Bern).

Bei den schweizerischen Bundesbahnen ist am 1. April d. J. ein neues Befoldungsgezet in Kraft getreten, das dank der energischen und zielbewußten Arbeit der Personalverbände für das Personal fast durchwegs einen ganz ansehnlichen Erfolg bedeutet. Daß einzelne Kategorien nicht in dem Maße erfolgreich aus der Kampagne hervorgingen, wie sie gewünscht haben, war leider nicht zu vermeiden. Man hatte nun allgemein erwartet, daß die Verwaltung durch eine gerechte und lokale Einreichung des Personals dem Werke die Krone aufsetzen und die dem Gezeze anhaftenden Härten zu mildern suchen werde. Leider ist dem nicht so. Trotz der von der Generaldirektion erteilten Weisung wurde die Einreichung seitens der Kreisdirektionen möglichst verschiedenartig vorgenommen. Die Folge davon sind zahllose Reklamationen und Beschwerden, welche größtenteils noch der Erledigung harren.

Bereits im vergangenen, namentlich aber im laufenden Jahre sind nun auch bei mehreren schweizerischen Privatbahnen Lohnbewegungen inszeniert worden, die teilweise mit befriedigendem Erfolg beendet sind. Das Personal der Privatbahnen ist bestrebt, annähernd gleiche Gehaltsverhältnisse zu erlangen, wie sie die Kollegen der Bundesbahnen besitzen. Mit Rückwirkung ab 1. Jänner 1911 ist bei den schweizerischen Bahnen eine neue Gehaltsordnung für die Beamten und Angestellten eingeführt worden, die sich sehen lassen darf. Nun streben auch die Werkstätten- und Linienarbeiter der genannten Verwaltung ein neues Lohnregulativ an. In einer zahlreichen Versammlung am 8. August wurde ein Protest gegen die Verzögerung in der Ausarbeitung desselben gefaßt und der Direktion ein Termin gestellt, bis zu welchem die Vorlegung des Entwurfes verlangt wird.

Vor kurzem sind auch bei der Röstalbahn und der Tangental-Sulthof-Wollensbahn Bestrebungen zur Verbesserung der Lohnverhältnisse zu Ende geführt worden, die trotz den Bemühungen der Personalverbände leider nur mäßigen Erfolg hatten. Bei der letztgenannten Verwaltung mußte man es erleben, daß die Direktion sich anfänglich weigerte, mit den Generalsekretären, mit diesen Agenten, wie sie dieselben zu bezeichnen beliebte, zu verhandeln. Das Personal ist dann allerdings der Direktion die Antwort nicht schuldig geblieben und hat sich nicht zu Unterhandlungen herbeigelassen, bis die Verwaltung sich bequeme, die Vertrauensmänner der Eisenbahner, beziehungsweise die Organisation anzuerkennen. Man sollte es heute nicht mehr für möglich halten, in der Schweiz einem solch hinterwäldlerischen Standpunkt zu begegnen!

Zur Zeit steht das Personal der Thunerseebahn und Bern-Neuenburg-Bahn und der mitbetriebenen Linien in einem Lohnkampf. (Unter der nämlichen Verwaltung steht auch die im nächsten Jahre zu eröffnende internationale Linie Bern-Lötschberg-Simplon.) Ein neues Gehaltsregulativ, zu dem das Personal noch Stellung nehmen wird, ist von der Direktion zum 1. Jänner 1913 in Aussicht gestellt, das heißt sich unter Hinweis darauf, daß es erst kürzlich eine Kranken- und Hilfskasse erhalten hat, auf später vertrösten lassen.

Bei einigen Verwaltungen (es existieren nämlich in der Schweiz noch eine große Zahl Privatbahngesellschaften) werden Anstrengungen zur Gründung von Pensions- und Hilfskassen oder Umwandlung von bestehenden Dienstalterskassen in solche gemacht. Die Angestellten der Südschweizerischen haben durch eine Geldlotterie nach unglücklicher Mühe und Arbeit einen namhaften Fonds erworben und der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Trotzdem hat die letztere die Statuten für die zu gründende Pensionskasse ganz eigenmächtig aufgestellt und möchte dem Personal ein Mitbestimmungsrecht am liebsten ganz verweigern.

Am 3. August hat in Luzern die sogenannte Amdorfer Kommission getagt. Diese Behörde hatte bekanntlich die Aufgabe, den Bestand des ehemaligen Gotthardpersonals zu wahren. Es ist daran zu erinnern, daß das letztere unter dem Privatbahnbetrieb nach verschiedenen Richtungen erheblich besser gestellt war, als es beim Staatsbetrieb sein sollte. Das Personal ließ sich natürlich das einmal Besessene nicht so leicht wegnehmen und es ist dann der genannten Behörde, nach langem und hartem Kampf gelungen, zu erzielen, daß die früheren Bezüge in der Hauptsache auch weiterhin gewährt werden. In der erwähnten Sitzung nahm die Kommission Kenntnis von den Beschlüssen des Bundesrates, der über die letzten strittigen Punkte zu entscheiden hatte. Sie wird sich nun in absehbarer Zeit auflösen.

#### Aus dem Gerichtssaal.

Ein Zugzusammenstoß bei einem außer Betrieb gesetztem Einfahrtsignal in Znaim. Vor dem Kreisgericht in Znaim hatten sich kürzlich der Lokomotivführer Anton Stürtegg, der Zugführer Franz Gihlhuber, der Weichenwärter Jakob Spandl, Oberversteher Anton Wolf und der Bauadjunkt Anton Tschatschek wegen eines Unfalles zu verantworten, der sich am 14. Oktober v. J. bei der Einfahrt des Personenzuges 611 in die Station Znaim durch Zusammenstoß mit einem daselbst verkehrenden Zug ereignet hatte. Dem Lokomotivführer Stürtegg wurde zur Last gelegt, daß er den von ihm geführten Personenzug 611 vor dem

außer Betrieb gesetztem Einfahrtsignal nicht angehalten habe, obgleich ihm Sandsignale zur Weiterfahrt nicht gegeben worden waren; Gihlhuber war beschuldigt, den Lokomotivführer zum rechtzeitigen Anhalten des Zuges vor dem Einfahrtsignal nicht veranlaßt zu haben, während den übrigen Angeklagten zur Last gelegt war, daß sie entgegen der Instruktion beim Herannahen des Personenzuges den Verkehr nicht eingestellt haben, beziehungsweise die notwendigen Vorkehrungen für die sichere Einfahrt des Personenzuges nicht getroffen hatten. Bei der Verhandlung verantworteten sich die von Dr. Harpner aus Wien verteidigten Angeklagten Stürtegg und Gihlhuber dahin, daß am Unfallstage starker Nebel geherrscht habe; sie hätten, da auch an den vorangegangenen Tagen der das Signal zur Weiterfahrt gebende Bedienstete nicht bis zum Einfahrtsignal gegangen, sondern zwischen diesem und dem Einfahrtsignal gestanden sei, um von dort aus Signal zu geben, diesen Bediensteten gesucht. Hierbei sei es gekommen, daß der Lokomotivführer, im Nebel die Orientierung verlierend und den Mann fortwährend suchend, plötzlich einen Versatzzug vor sich gesehen habe, ohne noch rechtzeitig anhalten zu können. Die übrigen Angeklagten, von Dr. Löwensohn in Znaim und Doktor Robert Köcher in Leitmeritz verteidigt, verantworteten sich dahin, daß am fraglichen Tage der Personenzug verspätet war. Die Station habe noch keine Vorkehrungen für die Einfahrt getroffen und daher auch keinen Anlaß gehabt, die Verschiebung einzustellen, da ja das Einfahrtsignal außer Betrieb war, der Bedienstete, der den Zug hereinzulassen hatte, am Versatz selbst beteiligt, somit nicht hinausgegangen war, und infolgedessen mit dem sicheren Anhalten des Zuges vor dem Einfahrtsignal gerechnet werden mußte. Das Beweisverfahren ergab, daß tatsächlich am fraglichen Tage dichter Nebel herrschte, weiters, daß wirklich an den dem Unfälle vorangegangenen Tagen der Signalgeber nicht immer bis zum Einfahrtsignal hinausgegangen war, endlich daß der Wochensignalbiener gegen die Verschiebung des Zuges keine Einwendung erhoben und der diensthabende Beamte Tschatschek auch für die Einfahrt des Zuges noch keine Weisungen gegeben hatte. Die als Sachverständigen einvernommenen Herren Inspektor Feigl und Oberinspektor Petrich aus Wien gaben an, daß mit Rücksicht auf die erfolgte Zustimmung des Wochensignaleisters die Angeklagten Spandl und Wolf die Verschiebung vornehmen konnten. Ebenso könne man dem diensthabenden Beamten Tschatschek nichts zur Last legen, weil er ja noch keine Weisungen zum Einlassen des Personenzuges in die Station gegeben, also auch noch keinen Anlaß gehabt hätte, sich um die sichere Einfahrt zu kümmern. Anlangend den Zugführer und den Lokomotivführer gaben die Sachverständigen an, daß ein außer Betrieb gesetztes Einfahrtsignal unter allen Umständen als Haltzeichen aufzufassen sei, bei welchem der Zug hätte zum Stehen gebracht werden müssen. Ueber Befragen gaben sie auch an, daß bei Nebel allerdings eine Desorientierung des Zuges, beziehungsweise Maschinenpersonals stattfinden könne. Nach Schluß des Beweisverfahrens beantragte der Staatsanwalt die Verurteilung aller Angeklagten, welche sich an die Instruktionen nicht gehalten hätten. Insbesondere aber siehe, daß der Lokomotivführer vor dem Einfahrtsignal hätte anhalten müssen, so lange er nicht das Signal zur Weiterfahrt habe. Da er, beim Einfahrtsignal angelangt, ein solches Signal weder an dieser Stelle, noch weiterhin vor sich gesehen habe, hätte er eben stehen bleiben müssen, statt weiterzufahren. Dieses Verschulden treffe auch den Zugführer Gihlhuber, der eben den Lokomotivführer hätte zum Anhalten veranlassen müssen. Verteidiger Dr. Harpner führte aus, daß allerdings der Zug beim Einfahrtsignal hätte angehalten werden sollen; es sei aber nicht zu übersehen, daß nach dem in der Verhandlung hervorgerufenen Mißverhältnis, welcher das Signal zur Weiterfahrt zu geben hatte, in der Regel nicht bis zum Einfahrtsignal gekommen sei, vielmehr das Signal von weitem gegeben habe. Als daher bei dem herrschenden Nebel der Zug zum Einfahrtsignal gekommen sei, habe der Lokomotivführer in seinem Bestreben, den Zug nicht noch weiter zu verspäten, die Fahrt fortgesetzt in der Annahme, er werde im nächsten Moment den Signalgeber erblicken. Hierbei sei es ihm passiert, daß er etwas die Orientierung verloren habe und so weiter vorgefahren sei, als dies seiner Absicht ursprünglich entsprechen habe. Erwäge man nun, daß der angeklagte Lokomotivführer seit Jahrzehnten seinen Dienst ohne jeden Anstand versehen habe, so müsse man seiner Verantwortung Glauben schenken. Tue man dies aber, so komme man zu dem Resultat, daß kein Verschulden, sondern eine Reihe unglücklicher Verkettung von Umständen vorliege, insbesondere der herrschende Nebel, der leicht eine Desorientierung bewirken könne. Nach weniger Schuld könne den angeklagten Zugführer Gihlhuber treffen, der nach seiner Angabe gleichfalls den Signalgeber gesucht habe und nicht mehr dazu gelangt sei, irgend welche Anzeichen zum Halten zu veranlassen. Das Beweisverfahren habe übrigens ergeben, daß in der Station Znaim, insbesondere bei außerordentlichen Vorfällen, wie bei Außerbetriebsetzung von Signalen, die nötigen Einrichtungen nicht vorhanden seien, die unter allen Umständen die Vermeidung von Unglücksfällen sicherstellen. Hierfür könne man aber nicht das Personal und speziell nicht die beiden viele Jahre dienenden Angeklagten verantwortlich machen. Verteidiger Dr. Löwensohn und Dr. Köcher traten unter Berufung auf das Gutachten der Sachverständigen und die Ergebnisse des Beweisverfahrens gleichfalls für die Unschuld ihrer Klienten ein. Die Verhandlung endete mit der Freisprechung sämtlicher Angeklagten.

#### Streiflichter.

Eine neue Wagentype auf der Strecke Innsbruck-Bregenz oder: Ein Auffüßer der „Neuen Freien Presse“. Die „Neue Freie Presse“ ist bekanntlich vor einiger Zeit einem Spatzvogel aufgelesen, der in Form einer wissenschaftlichen Abhandlung einen pyramidalen Anlauf als Artikel einleitete und darin „Grubenhunde“ (die Beförderungswägen für Kohle) kellen und damit Erdbeben verkünden ließ. Nun hat diese Zeitung abermals ein ähnliches Mißgeschick erlitten. Im Abendblatt vom 21. v. M. findet sich folgende Eisenbahnbeschränkung:

„Von geschätzter Seite wird uns geschrieben: »Ich verließ am 17. d. M. mit dem um 7 Uhr 5 Minuten abgehenden Schnellzug Innsbruck, um mich mit meiner Familie in die Schweiz zu begeben. Wir hatten in einem ganz neuen Wagen (Serie O. W. Nr. 12165), welche mit den stöhdämpfenden ovalen Radkäfen versehen sind, in einem Abteil I. Klasse Platz genommen. Schon knapp nach Verlassen der Station Innsbruck wurde das Gerüttel dieses wahrscheinlich mit einem technischen Defekt versehenen Wagens unerträglich und direkt beängstigend. Unserem Ersuchen um Unterbringung in einem anderen Wagen wurde mit der Begründung: »Alles komplett!« keine Folge gegeben. Besonders litt unter dem sich bis zur Unerträglichkeit steigenden Gerüttel eine in unserem Abteil reisende Dame, die mit ihrem fünf Monate alten Lächterchen in die Schweiz reisen wollte. Die circa 70 Kilometer lange Strecke zwischen Innsbruck und Landeck wird ohne Aufenthalt durchfahren.

Wir befanden uns kurz vor der Station Telfs, als unsere Begleiterin von plötzlichen Geburtswehen überrascht wurde. Der Passagiere bemächtigte sich ungeheure Aufregung, man zog die Kofferlein, die — versagte. So unglaublich es klingt, war der Kondukteur trotz energischer Vorstellungen nicht dazu zu bewegen, den Zug in der nächsten Station halten zu lassen, um die schwer Leidende auszuwagen. Oder zumindest bei der Station Landeck ärztliche Hilfe anzufragen. Daher mußte die Unglückliche bis Landeck ausharren, wo erst ein Arzt helfend eingreifen konnte.«

Die Serie O. W. (O weh!) Nr. 12165 mit ihren „stöhdämpfenden ovalen Radern“ wird besonders in Eisenbahnerkreisen Sensation erregen. Andererseits werden die medizinischen Kreise sehr erstaunt sein, wenn sie hören, daß eine Dame, die ein fünf Monate altes Kind besitzt, schon wieder von Geburtswehen überrascht wird. Solche Frühgeburten sind wirklich nur in einem auf ovalen Rädern fahrenden Eisenbahnzug möglich. Das Intelligenzblatt „Neue Freie Presse“ darf sich wirklich etwas einbilden auf seine Redakteure.

Eine Serie von Eisenbahnunfällen verzeichnet die vergangene Woche. Am Sonntag den 3. d. M. ereignete sich in der Station Schönpriesen bei Ruffig ein schweres Eisenbahnunglück, bei dem eine große Anzahl von Passagieren teils schwer, teils leicht verletzt und ein großer Materialschaden angerichtet wurde. Um 14 Uhr nachmittags kam der von Bodenbach abgegangene Personenzug der Staatsbahn angefahren. Bei der Einfahrt in die Station, als der Zug die „englische“ Weiche passierte, kam er zur Entgleisung, indem die Lokomotive und zwei Wagen auf ein falsches Geleise gerieten, während die übrigen Personenwagen auf dem Einfahrtsgeleise verblieben. Der Zug geriet sofort, zwei Wagen stellten sich quer über die Geleise und kippten gegeneinander um, während der dritte Wagen sich neben dem Geleise einbohrte und zur Seite neigte.

Montag den 4. d. M., gegen 11 Uhr abends, hat sich in der Station Klein-Schwechat, in der die Linien der Spangsbahn und der Staatsbahn sich kreuzen, ein folgenschweres Eisenbahnunglück ereignet, das großen Materialschaden und auch zahlreiche Verletzungen im Gefolge hatte. Ein von Wien kommender Personenzug fuhr bei der Einfahrt in die Station Klein-Schwechat, wahrscheinlich infolge falscher Weichenstellung im Blockhause, an eine auf dem gleichen Geleise stehende leere Zugsgarnitur an. Die Wirkung war schrecklich und der Bahnhof bot im nächsten Augenblick ein Bild der Verwüstung. Die Waggons des Personenzuges waren zum Teil zertrümmert. Der Tender hatte sich gebäumt und war auf einen zweiten Wagon gestürzt. Auch die Waggons der Zugsgarnitur waren sehr hergenommen. Die Puffer waren durchwegs verbogen oder ganz abgebrochen und auch die Waggons zeigten arge Schäden. Der Personenzug war nur schwach besetzt und aus den zertrümmerten Waggons erschollen Hilferufe Verletzter. Von der Station Klein-Schwechat kam gleich das Personal zu Hilfe. Es half den halbwegs Unverletzten aus den zertrümmerten Waggons und trug die Leute, die selbst die Waggons nicht verlassen konnten, ins Freie. Dort wurden sie dann in der Station gebettet. Die Rettungsgesellschaft wurde gleich verständigt und entsendete zwei Automobilambulanzen mit den Inspektionsärzten Dr. Silber und Dr. Rosner.

Am 4. d. M., nachts, ereignete sich in Rostk an der Elbe ein Güterzugzusammenstoß, wobei sechs Wagen zertrümmert wurden. Zwei Zugführer wurden schwer, ein Lokomotivführer leicht verletzt. Der Verkehr erlitt keine Störung.

Aus Italien wird gleichfalls unter dem 3. d. M. gemeldet: Der Schnellzug Rom-Mailand ist um Mitternacht in der Station Biola zwischen Florenz und Bologna auf einen entgleisten Güterzug aufgefahren. Drei Lokomotiven und Tender, drei Gepäckwagen und ein Personenwagen erster und zweiter Klasse wurden zertrümmert. Man zählte 2 Tote, 9 Schwer- und 28 Leichtverwundete.

Eine Diebstahlsaffäre auf den galizischen Staatsbahnen. Aus Lemberg wird berichtet: Hier erregt eine Diebstahlsaffäre die größte Sensation. In der Affäre ist der stellvertretende Staatsbahndirektor Matusch sowie dessen Schwiegersohn, der Baukommissär bei der galizischen Staatshalterei Siebauer, verwickelt. Seit drei Jahren liefen bei der Staatsbahndirektion und bei der Polizei Anzeigen über Eisenbahn Diebstahle ein, ohne daß es gelungen wäre, die Täter zu verhaften. Auf Grund der fortgesetzt einlaufenden Berichte an das Eisenbahnministerium in Wien entschloß sich dieses, einen Sektionsrat zur Untersuchung der Angelegenheit nach Lemberg zu entsenden. Diesem ist es nun durch Zufall gelungen, die Affäre aufzudecken. Bei einem Besuch, den er in Abwesenheit Siebauers in dessen Bureau machte, entdeckte er auf einem Tisch eine Porzellanpfeife, die er aus der Beschreibung der gestohlenen Gegenstände her kannte. Der stellvertretende Direktor Matusch wurde sofort in Haft genommen und das Disziplinarverfahren eingeleitet. Er wurde vom Dienst suspendiert. Auch der Vorstand des Frachtmagazins, Czarnoschnski, wurde in Disziplinaruntersuchung genommen.

Wie die k. k. Staatsbahn spart. In der Station Brunn der St. E. G. besteht für die Begleitung der Züge nach den von der Direktion erteilten Turnuslisten insgesamt ein Bedarf an Zugbegleitern von 873 Mann. Diese Zahl von Bediensteten ist eingereicht in die normale Dienstverteilung und ist hiebei auf verschiedene, infolge Krankheit, Beurlaubung u. s. w. entstehende Abgänge nicht Rücksicht genommen. Werden also 10 Prozent des normalen Bedarfs für die Bedeckung der Abgänge hinzugerechnet, so ergibt sich ein Gesamtbedarf an Zugbegleitern von 410 Mann beim normalen Verkehr. Es sollen demnach diese 410 Mann definitiv angestellt sein. Nachdem aber die Staatsbahn unverschämte an dem Personal spart, verwendet sie anstatt definitiv Angestellte einfache Lohnflaven. Und da finden wir, daß in Brunn bloß 278 definitive Zugbegleiter sind, während der Rest durch Hilfsbremsen ersetzt wird, deren es in Brunn 162 gibt. Wenn der normale Stand richtig sein sollte, dann müßten 132 Hilfsbremsen stabilisiert werden. Wie hoch sich die infolge Verwendung von Hilfsbremsen anstatt Angestellten ersparte Summe beziffert, soll hier kurz veranschaulicht werden.

Die Bremser haben einen Tagelohn von Kr. 2.40. Die Lohnsumme bei 132 Mann und 365 Tagen beträgt somit 115.632 Kr. Im Falle diese Leute angestellt wären, würde sich die Gehalts- und Quartiergeldsumme auf 168.320 Kr. stellen, also um 50.688 Kr. mehr. Aber auch dieser Betrag erhöht sich noch wesentlich, nachdem sich durch die erhöhte Lohn-, beziehungsweise Gehaltssumme auch die bahnspezifischen zu leistenden Beiträge zum Provisionsfonds, zur Krankenkasse und für die Unfallversicherungsanstalt um ein namhaftes erhöhen. Schließlich kommt noch der Aufwand für die abzufassenden Dienstkleider in Betracht, so daß die Staatsbahn an den armen



Teufeln des Zugbegleitungsdienstes in Brünn allein die Summe von rund 55.000 Kr. jährlich erpar. Jedoch nicht allein dieses, nein, in Brünn wird selbst noch an dem fargen Lohn der Bremser gespart. Und zwar ganz unethisch. Da hat das k. k. Eisenbahnministerium im Dezember 1911 auf das Drängen der allgemeinen genossenschaftlichen Eisenbahnerorganisation einen Erlaß herausgegeben, demzufolge die gleichen Bedienstetenkategorien der verschiedenen, in einer Station zusammengelaufenen Direktionslinien, in Bezug auf Lohn gleichgestellt werden sollen. Im Hinblick darauf also, daß die Bremser der Nordbahn in Brünn den Lohn von Kr. 2.60 per Tag bezogen, hätten die Bremser der St. E. G. ebenfalls Kr. 2.60 bekommen sollen. Das ist aber nicht geschehen. Der Allgemeine Reichsbahn- und Gewerkschaftsverein hat deshalb diesbezüglich bei der Direktion und beim Eisenbahnministerium interveniert und die strikte Forderung ergiebt, daß den Bremsern der St. E. G. in Brünn, rückwirkend vom 1. Jänner 1912, der Anfangslohn von Kr. 2.60 zuerkannt wird. Trotzdem aber schon einige Wochen seither verstrichen sind, haben die hiesigen Bremser noch keinen Heller erhalten und man wird jedenfalls erst einen ordentlichen Spektakel machen müssen, bis die Herren von der Direktion die Nachtragsbeträge zur Auszahlung anweisen.

Wir werden noch über Urlaubserleichterungen und anderes mehr zu sprechen kommen müssen, bis endlich in dem Augiasstall aufgeräumt werden wird. Denn, allem Anschein nach dürfte die hiesigen Stationsgewaltigen auch so manches selbst verschulden.

**Krankenwagen und Aussichtswagen bei den k. k. Staatsbahnen.** In letzter Zeit wurde der Wagenpark der k. k. Staatsbahnen durch Einstellung eines vierachsigen Krankenwagens vermehrt, welcher zufolge seiner modernen und praktischen Einrichtung für Krankentransporte, beziehungsweise Krankenpflege einen beachtenswerten Fortschritt bedeutet, so daß der Erbauer dieses Wagens ganz gut für diesen Wagen Anspruch auf die Bezeichnung eines rollenden Spitals erheben könnte. Wenn wir jedoch darüber Berechnungen anstellen, wer wohl im Falle einer Erkrankung in der Lage sein dürfte, von dieser Wohlfahrt Gebrauch zu machen, so kommen wir zu dem Schluß, daß wohl nur Kranke der oberen Zehntausend in Betracht kommen dürften, weil die 24 Karten erster Klasse, welche bei Benützung dieses Wagens gezahlt werden müssen, ganz von selbst die breite Masse der Bevölkerung von der Benützung ausschließt. Die Kranken der Arbeiterklasse und des Mittelstandes werden auch in Zukunft so wie bisher mit der Beförderung in gewöhnlichen Eisenbahnwagen zufrieden sein müssen. Das kleine Vermögen, welches dieser Wagen kostet, wurde daher nur zu Gunsten derjenigen ausgegeben, welche auch bisher in der Lage waren, sich beim Transport eines Kranken einen Salonwagen zu mieten. Es werden ferner jetzt in die Schnellzüge, welche nach Tirol und Triest verkehren, vierachsige Aussichtswagen eingestellt und ist auch diese Einführung als Fortschritt im Verkehr zu bezeichnen, wenn auch die Benützung dieser Wagen wieder nur einem Bruchteil der Reisenden möglich sein wird, weil die Fahrpreise der Staatsbahnen durch die Erhöhung der Tarife erheblich gestiegen sind und deshalb wird sich die Benützung dieser Aussichtswagen nur auf jene Reisenden beschränken, bei welchen Geld Nebenache ist. In jedem Hausatz und jedem Geschäftsbetrieb wird mernünftigerweise dasjenige immer zuerst angeschafft, was momentan am notwendigsten gebraucht wird. Man sollte nun glauben, daß dieses Prinzip auch bei der Verwaltung der Staatsbahnen zur Anwendung käme. Daß dies aber nicht der Fall ist, beweist am besten der Umstand, daß dem schon jahrelangen Mangel an Dienstwagen bis heute noch nicht abgeholfen ist. Wie oft wurde in unserem Blatt schon darüber geschrieben, daß in der Direktion Wien bei den Güterzügen der Verbindungsbahn sowie der Donaulände- und Donauuferbahn sehr oft keine Dienstwagen gestellt werden können, weil ganz einfach keine mehr vorhanden sind. Die Zugführer müssen in solchen Fällen ihre schriftlichen Arbeiten auf der Bremse eines gewöhnlichen Güterwagens verrichten, wo sie weder einen Platz zum Niederlegen der Fahrordnung noch der sonstigen Papiere haben und sehr oft wegen gebrochener Fenster oder schlecht schließenden Türen überhaupt keinen Strich machen können.

Wie schwer von der Bremse eines gewöhnlichen Güterwagens, welcher unmittelbar hinter der Lokomotive steht, die Signale zu beachten sind und wie leicht der Zugführer dabei beim Hinausbeugen nach rechts oder links abrutschen oder ausgleiten und verunglücken kann, werden nicht nur alle Zugbegleiter, sondern auch alle anderen Eisenbahner und sogar das Publikum einsehen. Wir fragen nun: Warum sind solche Zustände im Zeitalter der Luftkissenwagen und der Luxusauskunftswagen noch anzutreffen? Diese Frage läßt sich nur in der Weise beantworten, daß die in dieser Beziehung maßgebenden Faktoren den Bediensteten feindselig gegenüberstehen und es ihnen gleichgültig ist, ob die Zugführer der Güterzüge einen Dienstwagen haben oder nicht, beziehungsweise ob sie bei jeder solchen Fahrt ihre geraden Schieber riskieren; wenn nur ihr eigenes Bureau nichts an Bequemlichkeit zu wünschen übrig läßt. Daß der Mangel an Dienstwagen insbesondere in den Stationen Wien-Westbahnhof und Penzing-Rangierbahnhof ein großer ist, wird wohl am besten dadurch gekennzeichnet, daß nicht nur Güterzüge in den oben genannten Strecken ohne Dienstwagen fahren, sondern daß sogar Personenzüge in der Strecke Wien-Westbahnhof-Neulengbach mit gewöhnlichen Güterwagen, oft auch mit Pferde- wagen als Dienstwagen verkehren. Wir fragen daher das k. k. Eisenbahnministerium, warum nicht erst die schon jahrelang fehlenden Dienstwagen angeschafft wurden und dann erst der Luxusauskunftswagen, beziehungsweise wieviel Dienstwagen für Güterzüge die Verwaltung wohl um den Preis dieser Aussichtswagen bekommen hätte.

Wie Eisenbahner von einem deutschradikalen Abgeordneten behandelt werden. Wie lesen in der deutschpöhlischen „Dager Deutschen Zeitung“ vom 3. August: Vorigen Freitag früh spielte sich auf dem hiesigen Bahnhof eine Aufsehen erregende Szene ab, die von dem deutschradikalen Abgeordneten Schreiter provoziert wurde.

Dieser verlangte nämlich vom dem Kondukteur der Staatsbahn, Herrn Franz Horna, ein Abteil zweiter Klasse. Nach Anweisung desselben weigerte sich Schreiter einzusteigen mit der Begründung, daß schon ein Herr darinnen sei und verlangte in kategorischem Tone, daß ihm der Kondukteur den nächsten Wagen zweiter Klasse öffnen solle. Herr Horna erklärte, daß er dies nicht tun könne, ohne bestraft zu werden, da diese Garnitur bis Oberruß nicht geöffnet werden dürfe. Abgeordneter Schreiter fing nun an, gräßlich zu schimpfen und meinte: „Wissen Sie auch, wer ich bin? Ich bin der Abgeordnete Schreiter und verlange die Öffnung des Wagens.“

Der Kondukteur beharrte in höflichster Form auf dem, was seine Instruktion ihm vorschrieb. Nun titulierte der Volksbildner und Abgeordnete Schreiter den seiner Instruktion gemäß handelnden Kondukteur als einen frechen und gemeinen Kerl und verlangte die Öffnung der ersten Klasse, welchem Verlangen Herr Horna auch nachkam. Doch der ehrenwerte deutschradikale „Volksmann“ räumte trotz des Entgegenkommens des Kondukteurs noch weiter fort, so daß dieser die Abteiltür wieder schloß.

Jetzt legte Schreiter mit noch ärgeren Schimpfereien los, gegen die die Umgangsformen auf einem Kaiserhof die reinen Salonmanieren sind, bis endlich der diensthabende Beamte erschien. Zunächst einer großen Zuhörerschaft, die einen begreiflichen Unwillen gegen diesen Herr, „selbstbewußten“ Abgeordneten an den Tag legte, setzte dieser seine Verunglimpfungen fort und leistete sich folgenden Ausdruck: „Ich kenne

sie, diese Kerle! Um zehn Kreuzer verkaufen sie das ganze Coupee!“

Herr Horna wies diese ehrverletzende Zumutung energisch zurück und erklärte:

„Sie werden sich wegen dieser Äußerung zu verantworten haben.“

Der Beamte, ein Gefinnungsgehilfe — Schreiter, bestätigte, daß der Kondukteur mit seiner Weigerung im Rechte sei, worauf Schreiter sich in das Coupee begab, das ihm von allem Anfang an zugewiesen worden war.

Daß Schreiter von der Zuhörerschaft bei dieser Szene keine Lebenswürdigkeiten zu hören bekam, ist nur zu begreiflich. Dem Abgeordneten, der seinen Radikalismus nur gegen Bahnangestellte auszutoben pflegt, scheint wohl selbst eine Ahnung von seinem ungehörigen Vorgehen aufgeblüht zu sein, indem er in Oberruß Herrn Horna um Verzeihung bitten ließ.

Dieser ließ ihm darauf sagen: „Ich bedauere, daß es ein deutscher Abgeordneter war, der meine und meiner Kollegen Ehre so schwer verletzete.“

Die deutschen Eisenbahner haben gerade den radikalen Herren recht heiße Walskaptanien aus dem Feuer geholt und Schreiter hat ihnen bewiesen, welche Schätze sie in den radikalen Abgeordneten haben — nach den Wahlen.

Ein Deutschgelber, der Eisenbahner denunziert. Von einem Parteigenossen aus Grund erhält unser Wienerbörser Parteiorgan die Abschrift eines Briefes, dessen Wortlaut wir, weil er den Charakter eines deutschgelben Häuptlings so treffend offenbart, unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Das folgende Schreiben lautet folgendermaßen:

Herr Oberkommissar.

Gestatten, daß ich Sie, geehrter Herr Oberkommissar, mit ein paar Zeilen belästige und Ihnen einen Bericht gebe über das Verhalten Ihrer Untergebenen außer Dienst in Linzform.

Es war am 13. d. M. als die Wienerbörser Partei der Oberbaur mit ihren Führer Herr —\*) nach Georgenthal kam in der 2. Stunde des Morgens und bei dem Gasthaus zur Post einen auf den Stufen sitzenden Arbeiter, weil er Mitglied der deutschen Gewerkschaft ist, regelrecht durchprügelte, bis Personen aus der Nachbarschaft den Tumult ein Ende machten.

Als Obmann von der Gewerkschaft in Obergrund, bei der der genannte Arbeiter ist, fühle ich mich verpflichtet Ihnen Herr Oberkommissar hiervon Anzeige zu erstatten, und wünsche nur, daß fernerhin solche Angriffe von Seiten der Bahnangestellten gegen uns unterbleiben möchten widrigenfalls ich dann andere Maßregeln ergreifen werde.

Mit Heilgruß

Ihr ergebener Julius Witsch

Obmann der Gewerkschaft.

Daß dieser skandale deutsche Gewerkschafter mit der deutschen Sprache auf gespanntem Fuße steht als mit dem deutschen Unternehmer, haben unsere Leser wohl schon gesehen. Der Mann fühlt sich als Obmann der völkischen Gewerkschaft in Obergrund verpflichtet, die Eisenbahner bei ihren Vorgezügen zu denunzieren. Und was ist die Ursache zu dieser Denunziation? Die Eisenbahner haben tatsächlich auf den Stufen des genannten Gasthauses einen Mann gefunden, doch nicht sitzend, wie behauptet wird, sondern liegend. Wer würde wohl in einem solchen Falle nicht hingehen und sehen, ob dem Betreffenden ein Unglück zugefallen oder ob er unwohl ist? Tatsächlich wollten zwei Eisenbahner den dort liegenden aufheben, doch kamen sie mit ihrem Mitgefühl an die falsche Adresse, denn dieser Mann wollte handgreiflich werden, wobei er von seinen Stimmitteln ausgiebigen Gebrauch machte. Als man sah, mit wem man es zu tun hatte — es war der bei der Firma Matern angestellte kutscher Beer — ließ man den Menschen, der nach alter deutscher Sitte „immer noch eins“ getrunken haben mochte, wenn es auch nicht gerade vom altgermanischen Met gewesen ist, ruhig liegen. Durch den von Beer verursachten Lärm waren auch Personen aus der Nachbarschaft munter geworden, darunter der Georgenthaler Obmann der deutschen Gewerkschaft, der sich einmischen wollte, jedoch von den Eisenbahnern, die darauf ihres Weges gingen, nicht weiter beachtet wurde. Weil nun der Mann auf den Gasthausstufen der deutschen Gewerkschaft angehört, fühlte sich der Obergunder Obmann veranlaßt, diesen Brief, in welchem er die Freiheit hat zu behaupten, der Mann sei nur deshalb geprügelt worden, weil er Mitglied der deutschen Gewerkschaft sei, an die Bahnverhaltungsfektion zu richten. Der famose Gewerkschaftsobmann droht, daß er widrigenfalls andere Maßregeln ergreifen werde. Vielleicht hat er die Geschichte schon dem Dr. v. Langenhan erzählt, damit dieser schließlich im Parlament wegen der Prügel, die ein betrunkenen deutscher Gewerkschafter erhalten haben soll und die vom Oberkommissar nicht gerächt wurden, eine Interpellation an den Eisenbahnminister richtete.

Der „neue Kurs“ im Rinderkass der k. k. Nordbahn in Feldberg. Bekanntlich hat die Nordbahndirektion zum neuen Direktor der genannten Anstalt nicht einen der dortigen Lehrer, sondern einen christlichsozialen Fachlehrer aus Troppau bestellt, welcher der Anstalt einen „neuen Kurs“ vorschreiben soll. Daß sich dieser bereits fühlbar macht, beweist der Umstand, daß die Bediensteten über die unzureichende Verköstigung Beschwerde führen mußten. Bei der durchgeführten Untersuchung wurde festgestellt, daß die Wirtschaftlerin über Anordnung des Direktors statt der vorgeschriebenen 28 Delagramm Rindfleisch für die Bediensteten bloß 25 und schließlich 20 Delagramm genommen hat. Da diese von der Nordbahndirektion vorgeschriebene Fleischration einen Teil des Lohnes darstellt, so finden wir es unbegreiflich, wie ein so streng christlicher Mann es mit dem geleisteten Dienst vereinbar findet, den Leuten den sauer erworbenen Lohndienst vorzuenthalten. Vielleicht wird die Nordbahndirektion gelegentlich Antwort geben können.

## Korrespondenzen.

Wien. (Seizhaus der k. k. Nordbahn.) Welche Blüten das gegenwärtige Sparhysterium auf den k. k. Staatsbahnen treibt und was von einzelnen Organen zum Zwecke des Tantiemenmachens vom Personal an Dienstleistungen verlangt wird, ohne Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs und ohne Rücksicht auf das Leben und die Gesundheit der Bediensteten, zeigt so recht deutlich eine Beschwerde, die uns vom Lokomotivpersonal der Station Wien I. k. Nordbahn zukommt.

Der Verkehrsdienst stellt an die Leistungsfähigkeit der Bediensteten derartige Anforderungen, daß sich die Staatsbahnenverwaltung schon vor längerer Zeit bemüht hat, den 12/24stündigen Dienst einzuführen. Die berühmten Sparerlässe bringen es mit sich, daß einzelne Organe, unfähig, Ersparungen dort zu machen, wo sie wirklich zu machen wären, sich mit wahrer Lust auf das lebende Material stürzen, um Ersparungen zu erzielen, das heißt an Arbeitsleistung herauszupressen, was nur irgendwie möglich ist. So versucht man gegenwärtig, dem beim Verkehr beschäftigten Lokomotivpersonal einen Dienst aufzuzutreiben, der statt 12/24 Stunden 12/12, 6/6 Stunden, geradezu ein mörderischer genannt

werden muß, getreu dem bekannten Sprichwort: „Hält er's aus, ist's gut für ihn — hält er's nicht aus — wird er hin.“ Auch beliebt es in neuerer Zeit den Herren Maschinenkommissären und Maschinenmeistern mit dem Fußen der Maschinen das Personal zu schikanieren. Wer nur einigermaßen den Verkehrsdienst kennt, wird zugeben, daß während des Dienstes das Putzen ein Ding der Unmöglichkeit ist. Zudem kommt noch, daß die Maschinen nach dem Auswaschen oft tage, ja wochenlang im Freien stehen und dann, wenn sie wieder in Dienst genommen werden, naturgemäß verrostet sind. Auch die Frage wäre zu beantworten, wie mit 1½ Kilogramm Putzwolle einen ganzen Monat gepußt werden soll. Es dünkt den Herren leichter, durch Strafen und Schikanen von den Heizern unheimliche Dienstleistungen zu verlangen, als durch vernünftige Anordnungen, etwa Zuweisung von Maschinen immer an ein und dieselben Partien, Beistellen der unbedingt nötigen Utensilien etc., um die notwendige Reinhaltung der Lokomotiven zu bewerkstelligen.

Sehr zu empfehlen wäre auch einigen Herren, mit den Lokomotivführeranwärtern in etwas menschlicheren Formen umzugehen. Leute, die schon vor zwei, drei Jahren und noch länger ihre Prüfungen gemacht haben, sollen denn doch nicht wie Korrekanten behandelt werden. Behe demjenigen, der es wagt, nur ein Wort gegen eine, wenn auch noch so unnütze Anordnung laut werden zu lassen. Zuweisung des schlechtesten Dienstes oder Fahren als Feuermann sind die unmittelbaren Folgen.

Stadlau. (Seizhaus.) Der Adjunkt Bloß hatte vor kurzer Zeit den Auftrag erhalten, von den im Seizhaus beschäftigten Bediensteten das Nationale festzustellen. Bei dieser Gelegenheit konnte Bloß nicht unterlassen, die Bediensteten nach ihrer Parteizugehörigkeit und politischer Gesinnung auszufragen.

Wir zweifeln sehr, daß Herr Bloß zu dieser politischen Spizelei einen höheren Auftrag hatte. Oder wollte Adjunkt Bloß erfahren, ob unter den Bediensteten auch Anhänger für die Chereform zu finden sind?

Graz. (Südbahn.) Unlängst wurde der bei der Expeditionsfirma Franz Klobbers Söhne in Graz bedienstete Schaffer wegen eigenmächtiger Aneignung von Gütern für ein Südbahnfrachtmagazin zur Anzeige gebracht und von der genannten Firma entlassen. Hernach wurde an die Abfordertenvertrauensmänner des Magazins mit dem Ansuchen herangetreten, sie mögen bei der Firma Klobber um die Wiederaufnahme des entlassenen Schaffers vorsehen. Die Vertrauensmänner lehnten dies mit der Begründung ab, daß sie sich in solchen Fällen zu einer Intervention nicht herbeilassen können. Daraufhin wandte man sich an zwei Südbahnbeamte in Graz, die sich bereit erklärten, bei der Firma vorzuputchen, und tatsächlich befindet sich der Schaffer heute wieder auf seinem Dienstposten im Frachtmagazin. Niemand beneidet den alten Mann um seine Wiederaufnahme, sondern es fragt sich nur, wie es in diesem Falle einem Magazinsarbeiter ergangen sein würde. Den Fall wird man sich merken müssen.

St. Michael. Ein seiner Herr muß der Inspektor Sika der Bahnverhaltungsfektion St. Michael sein. Bei der Vornahme der Auszahlung zeigt sich sein ganzer Charakter. Das Geld für die Wächter und Oberbauarbeiter ist nämlich in kleinen Säcken. Diese sollen die Arbeiter eingehändigt erhalten. Tut das aber Herr Sika? Nein! Die Arbeiter dürfen ihm nicht in die Nähe, denn er würde sich beschmutzen. Er wirft also die Säcke den Arbeitern zu Füßen! Dieser Vorgang ist recht gemein, aber es ist noch nicht alles. Was diesen Menschen treffend charakterisiert, kommt erst im nachfolgenden zum Ausdruck. Ein Oberbauarbeiter begegnete bei der letzten Auszahlung der Draisine des Herrn Inspektors und der Bahnmeister traf Anstalten, halten zu lassen, um dem Oberbauarbeiter auszuhelfen. Als der Oberbauarbeiter schon in der Nähe der Draisine war, befahl der Inspektor rasch fortzufahren. Der Oberbauarbeiter, in der Meinung, daß ein Mißverständnis vorliege, ließ der Draisine nach. Nun ließ der Inspektor wieder halten und als der Oberbauarbeiter wieder in der Nähe der Draisine war, befahl der Inspektor wieder, rasch davonzufahren. Der Oberbauarbeiter ließ nun wohl wieder nach, brauchte er doch sein Geld, das er verdient hat. Als sich aber der Vorgang nochmals wiederholte, gab es der Oberbauarbeiter auf, zu seinem Gelde zu kommen. Wir wissen nun nicht, ob er heute schon sein Geld erhalten hat oder nicht. Allgemein ist man der Meinung, daß dieser Mensch übergeschnappt ist. Es ist brutaler Mordwille, die Arbeiter so zu behandeln. Wir machen die Staatsbahndirektion auf diesen Menschen aufmerksam. Wenn sie ihn befehrt und er nicht folgt, soll sie ihn pensionieren, denn eine andere Strafe ist für solche Leute in Oesterreich noch nicht vorgesehen.

Saalfelden. (Ein unausgeglichener Bahnrichter.) Schon einmal waren wir gezwungen, uns mit dem Bahnrichter Georg Traher in Gerling näher zu befassen. Sein skandalöses, Entrüstung hervorruftendes Benehmen gegenüber ihm unterstellten Arbeitern verdient der Öffentlichkeit wieder einmal bekannt gemacht zu werden. Wegen ganz geringfügiger Ursachen werden Arbeiter von ihm lächerlich gemacht. Erwachsene Arbeiter werden von ihm auszuheben und Hohnen genannt, der Werkzeug aus der Hand gerissen und von der Arbeit fortgejagt, als wenn er als Bahnrichter maßgebend wäre, Arbeiter auszunehmen oder zu entlassen. Läßt sich einer seine Schimpfereien nicht gefallen und wehrt sich um sein Recht so wird er beim Bahnmeister wegen Frechheit angezeigt. Wahrscheinlich ist Kraker der Meinung, er könne mit Arbeitern machen, was er will. Wir wissen nicht, ob Größenwahn solche Skandale hervorruft oder ob dies bloß die Dienstesinteressen erfordert. Jedenfalls muß ihm klar gemacht werden, daß auch die ihm unterstellten Arbeiter als Menschen zu behandeln sind, und wir erwarten daher, daß ihm die Bahnverhaltungsfektion bezüglich des Umganges mit Arbeitern die nötigen Winke gibt, daß solche Vorkommnisse in Zukunft vermieden werden. Es ist daher kein Wunder, wenn sich der Arbeiter glücklich schätzt, der nicht seinen Befehlen untersteht.

Zinz. (Tödllicher Unfall.) Mittwoch den 4. d. M. nachts um halb 1 Uhr ereignete sich am Rangierbahnhof in Zinz ein schweres Unglück, dem ein Menschenleben zum Opfer fiel. Beim Verschieben einer Zuggarnitur vor der Ueberführung gegen Gaumberg war der Verschleber Franz Gengstler damit beschäftigt, einen Wagen abzutupfen. Als dies geschehen war, stürzte sich Gengstler auf den Puffer des Waggons, von dem er den anderen Wagen abgekuppelt hatte. Durch die Erschütterung beim Abstoßen fiel Gengstler vom Wagen herab und dieser rollte nun über seine Brust und den linken Arm hinweg. Gengstler war sofort tot. Zerstümmelterweise wurde die freiwillige Rettungsgesellschaft gerufen, welche auch erschieben, aber nicht in Aktion trat. Nachdem der mittlerweile erscheinende Arzt Dr. Hellauer den Tod des Verunglückten festgestellt, wurde die Leiche mittels Fourgon auf den Friedhof überführt. Gengstler war am 9. Februar 1883 geboren und nach Mischdorf, Bezirk Kirchdorf, zugehörig.

Amstetten. (Waidmannsheil der Reichsbündler.) Der Kondukteur Hubert Heuberger in Amstetten ist Obmann der Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner in Amstetten. Als strammdeutscher Redakteur er selbstverständlich gerne dem Gersten- und Heubast und dem „Waidwert“. Als echter Germane und „falscherer Waidpraktikum“ war er stets beizut. Seine Wohnung mit Sada-



trophäen von seinen verschiedenen Beutezügen zu schmücken. Am 13. August d. J. ging Subertus Heuberger abermals auf die Jagd. Als Revier hatte er sich das Extrazimmer des Gastwirts Wölflinger ausgesucht, wo zahlreiche Neb- und Gensgemeine als Wandschmuck angebracht sind. Als erfahrener Waldmann nahm er Witterung und stellte sich auf den Anstand. Sobald die Luft rein war, schlich sich der uniformierte Wildpraktisch an die Jagdbeute heran und ohne Knall und Rauch waren mehrere Gemeine zur Strecke gebracht und unter der Kleidung des sonderbaren „Nimm-Nodes“ verschwunden. Der Kellnerin war jedoch das Verweilen des Kondukteurs Heuberger im Extrazimmer verdächtig, und als sie die spießige Korpulenz des Heuberger näher betrachtete, wurde sie gewahr, daß der Mann des Reichsbundes Subert Heuberger die Gemeine aus dem Extrazimmer gestohlen und unter seinen Kleidern verborgen hatte. Es wurde sofort der Wirt und die Polizei verständigt. Dem Wachmann gelang es, den Heuberger noch rechtzeitig zu erwischen und die entwendeten Gemeine seinem rechtmäßigen Besitzer zurückzustellen.

Das Ende dieses Jagdausfluges war eine gerichtliche Verhandlung, die sich vor einigen Tagen beim k. k. Bezirksamte abspielte. Die fatale Geschichte dürfte für den „Extrazimmer-Wildpraktischen“ sowie für die gesamten Reichsbundler in Anbetracht ein schreckliches Waidmannsheil eintragen.

**Jahnsbrud.** (Signalfloßer bei der k. k. Staatsbahn.) Die Signalfloßer der k. k. Staatsbahndirektion Jahnsbrud sind nach der bestehenden organischen Gliederung in der Ausübung ihres Dienstes an die Weisungen und Anordnungen ihrer Vorgesetzten (Signalmeister) gebunden. Ob diese Anordnung für die Bahnverwaltung oder gar für die Signalfloßer vorteilhaft und zweckentsprechend, darüber sind die Meinungen sehr geteilt. Zur besseren Orientierung in dieser Angelegenheit wollen wir hier ein Beispiel anführen. Ein Floßer und ein Mechaniker werden zu gleicher Zeit aufgenommen. Beide werden in einer Signalfloßerwerkstätte beschäftigt, wo jeder bei den in sein Fach einschlägigen Arbeiten beschäftigt wird. Nach drei bis vier Jahren kommen beide Handwerker auf die Strecke hinaus. Der Mechaniker wird zum Signalmaster ernannt, bezieht 1400 Kr. Anfangsgehalt und wird gleichzeitig Vorgesetzter des Signalfloßers.

Der Signalfloßer erhält 1000 Kr. Anfangsgehalt trotz seiner gleichwertigen fachmännischen Ausbildung und kann viele Jahre zuwarten, bis er Unterbeamter werden kann. Zwar wurden im Jahre 1910 die Signalfloßer mit einem Erlass getrostet, worin es heißt, daß die Signalfloßer nach Ablegung der erforderlichen Prüfungen und nach Erreichung der Gehaltsstufe von 1400 Kr. zu Signalmestern ernannt werden können — insofern sich nicht etwa Bewerber aus dem Zertifikatistenstand melden. Klingt dieser Erlass nicht wie ein Hohn? Nehmen wir an, der Floßer wird im Alter von 25 Jahren in die Signalfloßerwerkstätte aufgenommen. Nach fünf Jahren wird er zum Signalfloßer ernannt und mit 1000 Kr. Anfangsgehalt angestellt. Bis er die Gehaltsstufe von 1400 Kr. erreicht, braucht er zwölf Jahre und ist somit 42 Jahre alt. Jetzt erst hätte der Signalfloßer Hoffnung, Unterbeamter (Signalmester) zu werden, wenn sich nicht irrendwo ein vollständig unverwundbarer Zertifikatist meldet. Der ausgebildete praktische Fachmann, der sich bereits 17 Jahre in der Werkstätte und auf der Strecke bewährt hat, muß einem oft mehr wie fragwürdigen Laien von Zertifikatisten zurückstehen. In dieser Zurücksetzung ist das Wohlwollen der Bahnverwaltung genügend zum Ausdruck gebracht. Bei der immer weiterwuchernden Technik in den Einrichtungen der elektrischen und mechanischen Sicherungsanlagen hat sowohl der Signalmester wie der Signalfloßer jeder in seinem Fach vollauf zu tun. Der Signalmester hat sich für die Arbeiten des Signalfloßers zu interessieren und auszubilden, ebenso sich der Signalfloßer für die Arbeiten des Signalmesters interessieren muß. Trotz alledem werden die fachmännischen Arbeiten der Signalfloßer nie auf den richtigen Wert eingeschätzt. Viel zu diesem Mißverständnis tragen die Herren bei den Fachgruppen bei, die bei ihren sehr häufigen Inspektionen bis heute noch nicht herausgefunden haben, daß es bedeutend vorteilhafter wäre, wenn diese beiden Kategorien, Signalmester und Signalfloßer, getrennt würden.

Oder werden von diesen Herren die Arbeiten des Signalfloßers nicht verstanden oder gar absichtlich unterschätzt. Es ist möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß die Herren bei den Fachgruppen nicht wissen, daß die Signalfloßer auch zu anderen als den vorgeschriebenen Arbeiten verwendet werden. Aus den sogenannten Tagesberichten ist dies nicht immer genau zu ersehen. Zweckmäßig und vorteilhaft bei der k. k. Staatsbahndirektion Jahnsbrud wäre es, wenn Signalfloßern das Recht eingeräumt würde, über ihre Leistungen selbst den Tagesbericht zu machen.

Die Tagesberichte könnten dann mit den Meldebüchern verglichen und kontrolliert werden. Damit wäre bei uns eine Vereinfachung der Geschäftsabwicklung erreicht und gleichzeitig auch der Schleier für so manches „Geheimnis“ gelüftet. Die Durchführung ist leicht und gerecht und würde der Direktion keine allzu großen Kosten verursachen und den Signalfloßern wäre der Weg zum Unterbeamten mit der Gehaltsstufe von 1200 Kr. geöffnet.

**Cormons-Nabresina.** Der in Görz (Südbahn) stationierte Verkehrsinspektor Herr Ludwig Nebat wurde nach Jahnsbrud versetzt. Durch diese Versetzung verliert das gesamte Personal der Strecke Nabresina-Cormons einen korrekten und humanen Vorgesetzten, der sich durch sein gerechtes und belehrendes Auftreten die größte Achtung sämtlicher Untergebenen zu erwerben mußte.

Herr Verkehrsinspektor Nebat war einer jener Kontrollorgane, der das hinterlistige Spickelwesen (Mort-hoden, Bremsschlitzschrauben, Trittschrauben und dergleichen mehr) als vollständig überflüssig und unnötig bekannt. Ebenso war ihm die Kronen- und Diätenjägerie fremd. Der Generalstab des Triester Inspektors konnte sich an der Person und der dienstlichen Kontrolle des Herrn Verkehrsinspektors Nebat ein Beispiel nehmen, und so manche überflüssige Beschwerde und ungerechtfertigte Anzeige und Strafe wurde unterbleiben. Jederzeit verstand es Herr Nebat, belehrend und beruhigend auf das Personal einzuwirken. Wir verweisen nur auf die Ausgabe des Rupperturnus des Görzer Stationschefs Berge. Auch gelang es Herrn Nebat bereits zweimal, drohende passive Resistenz zu verhindern und eine für das Personal halbwegs günstige Schlichtung durchzuführen. Wir sehen Herrn Nebat ungern von uns scheiden, doch gratulieren wir den Kollegen der Tiroler Linien zu ihrem neuen Verkehrsinspektor.

**Trautmann.** (Personenbeförderung mit Güterzügen bei der k. k. Nordwestbahn.) Am 1. September traf Personenzug Nr. 533 mit einer Verspätung von circa 30 Minuten in Altpata ein und erreichte infolgedessen den um 9 Uhr 46 Minuten abends gegen Trautmann abgehenden Anschlußzug, der nur 5 Minuten Zuwartezeit hat, nicht mehr. Es bleibt also in einem solchen Falle nichts weiter übrig, als daß die Passagiere (18 Personen) bis zum nächsten Personenzug warten müssen, das ist Personenzug Nr. 911. Unter denen, die den Anschluß veräumten, befand sich auch der Oberoffizial und Stationsvorstand von Selsdorf, Herr Dollrap mit Gemahlin.

Um diese Zeit befindet sich Güterzug Nr. 985 in Altpata, und da derselbe wenn auch langsam aber doch in der

Richtung gegen Trautmann fährt, so war die Disposition gleich getroffen. Auf Anregung des Herrn Oberoffizial und Stationsvorstandes wurde veranlaßt, daß die Passagiere im Dienstwagen, welcher, nebenbei gesagt, in der letzten Zeit bei den meisten Güterzügen ein Personenwagen ist, untergebracht. Und fort ging es auf einer Lokalbahn. In Starckenbach, wo die Passagiere während der Verschiebung wie in den übrigen Stationen aussteigen mußten, sollte sogar schon das Brutto abgehängt werden und ein Personenzug Nr. 919 zweiter Teil eingeleitet werden, aber schließlich wurde von der Durchführung dieser „geistreichen“ Disposition des Herrn Stationsvorstandes Abstand genommen. Daß die Lastzugreisenden ihren Gefühlen über eine derartige Beförderung keinen Zwang auferlegten, läßt sich leicht denken. Weiters wurde beschlossen, eine geharnischte Beschwerde an die Direktion zu senden sowie die eventuellen Fahrpreisrückvergütungen in Ermäßigung gezogen wurden. Ob sich der Herr Vorstand der Beschwerde angeschlossen hat? Ja, bei der k. k. Nordwestbahn wird bald nichts unmöglich sein. Der Herr Adjunkt Wenda, der Rute roch, ist spurlos hinter den Wagen verschwunden, er war, wie die Sache perfekt war und die Reisenden schon eingestiegen sind, der geschickte, der den Passagieren die Beförderung mit dem Güterzug verweigert hätte.

Vom Personal verlangt man die Kenntnis und Befolgung sämtlicher Instruktionen und Vorschriften, bei den Beamten, na, da kann schon ein Auge zugebracht werden. Wir sind neugierig, wer in diesem Falle die längste Nase davontragen wird.

**Währisch-Ostau.** (Werkstätte.) Wir führten vor längerer Zeit im „Eisenbahner“ Artikel über die unkorrekten Berechnungen des Beamten Vergold und müssen heute wieder gegen die schlampigen Berechnungen im allgemeinen Stellung nehmen. Wenn man bedenkt, daß doch nur jedem Arbeiter die Stundenzahl mit seinem Stundenlohn zu multiplizieren ist und Krankentasse, eventuell Provisionsfondsbeiträge abzurechnen sind, muß man sich an den Kopf greifen, daß eine solche Arbeit, die jeder Volksschüler ausführen kann, von Beamten nicht fertiggebracht wird. Es vergeht keine Woche, wo nicht viele Arbeiter weniger ausbezahlt erhalten, ja es kommt sogar vor, daß Arbeiter, die die ganze Woche gearbeitet, Samstag beim Zahlungstisch erscheinen und keinen roten Heller ausbezahlt erhalten. Jeden Montag müssen dann die geschädigten Arbeiter in der Rechnungsangabe laufen, um dem Herrn Beamten vorzurechnen, daß sie um so und so viel zu wenig erhalten haben. Wir erlauben die Herren an dieser Stelle, gewissenhafter die Berechnungen vorzunehmen und ihre nationalen Angelegenheiten in ihren freien Stunden zu erörtern und den Lohnlisten mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Wir können uns gar nicht vorstellen, wie die Herren „Beamten“ die Berechnungen machen würden, falls das von Oberinspektor Litroff im Eisenbahnministerium propagierte „Prämien- (Klifford-) System“ eingeführt würde.

**Rosenbach.** Durch die Veretzung des Werkmeisters Josef Fuchs verlieren die Werkmänner und Bediensteten einen einflussreichen und gerechten Vorgesetzten. Herr Fuchs war hier ein allseitig beliebter und geschätzter Mann und wir wünschen, daß es ihm in seinem neuen Stationsort recht wohl ergehen möge.

**Triest.** (Südbahn.) Herr Johann Skerjanc, Vorsteher der „Hegreichen“ gelben „Zveza Jugoslovanskih Zelenjcarjev“, gewesener Kandidat des nationalen politischen Vereines „Gibnos“, manchmal auch Bahnmeister — wenn ihm diese Beschäftigung gerade zusagt — will eine große Rolle spielen. Von Zeit zu Zeit unternimmt er den Versuch, den Eisenbahnern seine Fähigkeiten und seine „Bildung“ zu zeigen.

Wir sagten, daß er eine große Rolle spielen will. Er hat sie aber schon gespielt, und zwar anlässlich der Eisenbahnerbewegung. Er fuhr sogar nach Wien und Prag, um die armen, hungernden Eisenbahner auf seine Art zu zetteln. Er ist in allem ein eifriger Nachahmer seiner übrigen Kollegen der gelben Gewerkschaften. Er zeigte sich als wilder Gegner und die Sozialdemokraten wollten er nur noch an den Fingern abzählen. Anfangs hatte er auch einige Gimpel eingefangen, besonders unter den Arbeitern, welche unter seinem direkten Kommando stehen. Die Mehrzahl der Arbeiter in den Magazinen aber wollte von diesem Eisenbahnerreiter nichts hören, da sie ihn zu gut kannten. Auch auf der Staatsbahn hat er kein Glück; die dortigen Arbeiter und Bediensteten drehen ihm eine Nase, wenn er sie für seine gelbe Organisation gewinnen will.

Seine Organisation sollte den Zweck haben, die Eisenbahner vor dem Verhungern zu schützen, weiters die Internationalisierung der slowenischen Eisenbahner zu verhüten. Deshalb sollten diese auch der internationalen sozialdemokratischen Organisation entzogen werden, weil sie dort in nationaler Hinsicht viel zu wenig berücksichtigt werden.

In ihren Statuten bestimmte diese Organisation, daß sie nur Eisenbahner slowenischer Nationalität in ihre Reihen aufnehmen wird. Es kam aber anders. Die Macher hielten sich nicht lange an diesen Grundsatz. Schon gleich im Anfang gaben sie für eine Verammlung neben slowenischen auch deutsche Einladungszettel aus und reflektierten schon auf die Deutschen. Anlässlich der Reichswahlen 1911 haben es diese Leute dem Genossen Kristan sehr übel genommen, weil er in einer Wählerversammlung, wo auch deutsche Eisenbahner anwesend waren, auch deutsch sprach. Das hinderte diese Gesellschaft aber nicht im geringsten, für ihren slowenischen nationalen Kandidaten Herrn Johann Skerjanc unter den deutschen Eisenbahnern zu agitieren und eigene deutsche Flugzettel herauszugeben, obwohl Skerjanc von den slowenischen nationalen als Jähllandidat aufgestellt wurde. Einige dieser Flugzettel haben unsere Genossen zur Erinnerung aufbewahrt.

Die Macher dieser gelben Organisation suchen auch deutsche Eisenbahner als Mitglieder zu gewinnen, wenn sie zufällig — Musikanten sind. So trat der satfam bekannte Fall ein, einen Genossen — der Musikant ist — heran und wollte ihn partout für die nationale Musikpelle gewinnen, weil diese sonst am 11. August nicht in Divača aufzutreten könnte. Der betreffende Genosse ist aber überzeugter Sozialist und bedeutete dem nationalen Senfale, daß er seine Ueberzeugung nicht wechseln wolle wie ein Hemd. Man weiß fast nicht, was bei den Nationalen größer ist, ihre Frechheit oder ihre Naivität.

Wir glauben es den Nationalen gern, daß sie eine Musik nötig haben, nachdem ihre Vertreter die Eisenbahner so schändlich verraten haben. Vielleicht vergessen die nationalen Eisenbahner auf diesen Verrat, wenn ihnen „Hej Slovani“ vorgespielt wird.

Der Stern des Skerjanc und seiner gelben Organisation sinkt immer mehr. Die Abstimmung über den 17 Millionenantrag verfehlte auch dieser Organisation einen schweren Schlag.

Vor kurzem berief Skerjanc in der Nähe des Staatsbahnhofes, im Gasthaus Ecomio, eine Eisenbahnerversammlung ein. Es kam aber niemand. „Edinost“ schrieb den nächsten Tag, daß die Versammlung wegen des Nichterscheinens des Referenten nicht stattfinden konnte und beschwor die Eisenbahner, sie mögen sich an der nächsten Versammlung sehr zahlreich beteiligen. Und wirklich kamen den darauffolgenden Tag ganze wohlgezahlte 12 Eisenbahner zur Versammlung. Dies waren aber alle Oppositionelle aus dem eigenen Lager. Doktor

Mibaf, der bei jedem Schmarrn in Triest „zufällig“ anwesend ist, kam aber auch diesmal nicht. Die Erschienenen interpellierten deshalb Skerjanc wegen der 17 Millionen, was dem Mann sehr unangenehm war. Im Schweiße seines Angesichts versuchte er die nationale Mehrheit zu rechtfertigen und sagte, daß deren Abgeordneten nicht immer für Eisenbahnerforderungen stimmen können, weil sie auch von anderen Wählern gewählt wurden. Er bezeichnete den Antrag des Genossen Tomjif als Demagogie. Aber alles umsonst! Auch die „Nationalen“ ließen sich hievon nicht überzeugen. Dies gab dem „großen“ Führer keine Ruhe mehr und er suchte Trost im Alkohol.

Am 30. Juli hatte Skerjanc seinen Tag. Er kam um 11 Uhr vormittags in Begleitung seines Adjutanten Widmar in die Parade „beim Franz“ auf der Station, wo er bis 7 Uhr abends verblieb. In dieser Stunde aber wurde er hinausgeworfen. Er zahlte Getränke denen, die sich dieser Gnade würdig erwiesen, und probierte jeden Vereinkommenden, dem man nicht schon von außen den Nationalen ansah. Abends aber, als er schon eine ziemliche Menge Alkohol unter dem Dache hatte, benahm er sich derart, daß sich jeder „Baraba“ eines solchen Benehmens gesäumt hätte. Mühsige Leute, die auf ein Glas Wein in die Parade kamen, beschimpfte er so, daß sich die Arbeiter über sein Benehmen wunderten. Skerjanc schrie: „Die Sozialisten müssen hinaus. Wer ein Sozialist ist, der melde sich. Die Sozialisten müssen auch aus der Station entfernt werden!“ Und in dieser Weise ergrubte er immer arger. In einem Kisse saßen vier Genossen, die Skerjanc auch anstankerte. Schließlich packte er Genossen Cesnik beim Arm und wollte ihn hinauswerfen. Genosse Cesnik wehrte sich und erwischte Herrn „Johann“ beim Genick. Bei dieser Valgerei wurde ein Tisch umgeworfen. Es kam sogar Fatid, der diesmal vernünftiger war als Skerjanc, um Ruhe zu stiften. Diese Vorgänge beobachtete auch der Magazinsbeamte Brosch durchs Fenster. Schließlich wurde Skerjanc samt seinen Adjutanten ins Freie befördert. Am nächsten Tage sprachen alle in der Station vom Standa des Skerjanc. Die Nationalen schämten sich seiner Geldentate, und dies um so mehr, als Skerjanc im trunkenen Zustand auch über Slowenen schimpfte.

Solches Vorgehen ist entschieden zu verurteilen, und die Südbahnverwaltung täte auch gut darn, daß sie diesen Mann an einen Ort versetzen würde, wo er mit kultivierten Leuten nicht in Verührung käme. Wenn ein Arbeiter die Arbeit verläßt und in Gasthäusern solche Orgesse inszenieren würde, so wäre ihm die Entlassung sicher.

Wir sagen aber: Wie der Vorstehende, so auch die Organisation. Einer ist des anderen würdig!

**Laiach.** Im Magazin Laiach (Südbahn) ist ein Ober-revident Vrstobek, welcher sich nie und da auch als Magazinschef bezeichnet. Wer diesen Menschen an diese Stelle hingab, wissen die Götter. Sein Benehmen und sein Umgang mit dem Personal sind detartig, daß das Personal glaubt, daß in dem oberen Stüber dieses Menschen etwas nicht in der Ordnung ist. Das Personal hat mit diesem Herrn das größte Mißtrauen, da man sprichwörtlich mit Kindern und solchen Herren die größte Geduld haben muß. Weil sich aber dieser Herr in Sachen einmischte, die ihn gar nichts angehen, wollen wir ihn ein bißchen annageln.

Am 31. August sagte Vrstobek zum Genossen Kopitar: „Sie sind vom 2. September an vom hierortigen Dienst entbunden“, trotzdem daß Genosse Kopitar von der Stationsleitung keinen Auftrag erhielt, daß derselbe in seine neue Domizilsation St. Peter i. B. abgehen müsse, da er ohnedies an die Direktion ein Gesuch um entsprechenden Aufschub gerichtet hatte, da seine Frau im Wochenbett liegt. Vor kurzem äußerte sich Herr Vrstobek vor mehreren Magazinsmeistern: „Den Kopitar muß ich wegbringen, wenn ich selber darüber froh werde!“ Wir sagen hier offen, daß dies Herrn Vrstobek ganz leicht passieren könnte; wenn wir aus der Reserve treten würden, hätte er schon längst seinen wohlverdienten blauen Vogen bekommen.

**Knittelfeld.** (Aus der Werkstätte der k. k. Staatsbahnen.) Wir müssen, insofern sich die Verhältnisse in der Werkstätte Knittelfeld nicht zugunsten des Personals ändern, mit der Schilderung der Verhältnisse in dieser Werkstätte fortfahren. Die Lokomotive 8440 war in der Hauptreparatur in der Werkstätte Knittelfeld und hatte am 19. v. M. zur Probefahrt die Werkstätte verlassen sollen. Leider bemerkte man, daß eine falsche Garnitur Näder eingebunden war; die Maschine mußte wieder zurück in die Werkstätte, mußte wieder ausgegossen und eine andere Garnitur eingebunden werden. Also eine kolossale Arbeits- und Materialverschwendung. Der Partieführer war nämlich auf Urlaub und der Werkmeister Herr Otto Schöberl, der „Gang Gescheite“, der die Näder anschreiben mußte, hat leider die falschen erwählt, weil er die Achsenserie nicht gekannt hat. Also, Herr Werkmeister, fahren Sie die Bediensteten nicht immer gleich so groß an. Sie hatten keine Suppe verdient. Was hätten denn Sie in einem Privatsdienst bekommen? Den Jettel mit einer höflichen Empfehlung an die Verpflegungsanstalt. Wenn auch ein Verwandter des Herrn Schöberl Doktor bei der k. k. Staatsbahn ist, so daß er kolossale Protektion hat, deshalb kann er von den Arbeitern noch immer lernen, denn er ist noch viel zu jung, um seine Grobheiten überall ausüben zu können. Sollte nicht bald eine Aenderung durch die Direktion erfolgen, sind wir gezwungen, zur Selbsthilfe zu greifen.

**Gill.** Auf der Strecke Gill-Unter-Drauburg zirkulierte im heutigen Frühjahr ein Amtsblatt, worin festgelegt war, daß die Stationsarbeiter eine Arbeitsordnung erhalten, wonach die Stationsarbeiter per Tag 10 Stunden und die beim Oberbau Beschäftigten nur 9½ Stunden arbeiten dürfen. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, daß eventuelle Ueberstunden jederzeit separat entlohnt werden. So stand es im Amtsblatt. In Wirklichkeit ist trotz dieses Rirkulars alles beim alten geblieben. Es wird heute immer noch von 10½ Uhr morgens bis manchmal 9 Uhr abends gearbeitet, oft sogar ohne ordentliche Mittagspause und ohne daß die Ueberstunden separat entlohnt werden. Die Arbeiter werden direkt gezwungen, die Feld- und Gartenarbeiten dem Herrn Stationschef unentgeltlich zu besorgen. Wenn sich ein Stations- oder Oberbauarbeiter über diese nicht bezahlten und ungebührlichen Beschäftigungen beschwert, so bekommt er zur Antwort: „Wer diese Arbeiten, die ihm angeschafft werden, nicht macht, der kann gehen.“

Die k. k. Staatsbahndirektion in Villach wird gebeten, die Herren Stationschefs zu belehren, daß Stationsarbeiter nicht zu privaten Arbeiten verwendet werden dürfen.

**Salzburg.** (Eine mysteriöse Geschichte.) Eine mysteriöse Geschichte, die dringend einer Aufklärung bedarf, wird von der „Salzburger Wacht“ mitgeteilt. Es handelt sich um eine gewisse Johanna Gmachl, ein heute 24jähriges Mädchen, das vor sechs Jahren nach Amerika ausgewandert ist, in Newyork in Stellung war und jetzt wieder zu ihrer Mutter und Großmutter, die beide in Magellan wohnen, zurückgekehrt ist. Am 10. August nachts kam das Mädchen in Salzburg an, und zwar in einem Zustand, der darauf schließen läßt, daß es das Opfer von Verbrechen geworden ist. Das Mädchen war außerordentlich angedeutet, woher es kamte und wohin es wolle. Keine Fahrkarte, kein Dokument, nichts hatte sie bei sich, ihre Rede war nur ein englisches oder deutsches „Ja“. Man übergab das Mädchen



der Bahnhofskommission und diese veranlaßte, daß die Kerze Dr. v. Hueber und Bögl das Mädchen unterjochten. Die Kerze gaben ihr Gutachten dahin ab, daß die Johanna Gmachl Verbrechens in die Hände gefallen sei, die sie betäubt hatten. Das Mädchen hatte, wie aus Briefen an seine Mutter hervorgeht, 300 Dollar erspart. Sie brachte nicht nur kein Geld nach Hause, auch keinen Koffer, keine Dokumente, sie hatte keine Ohrringe, auch das Medaillon, ein Andenken ihres Vaters, fehlte. Daß ihr Gewalt angetan wurde, beweist ihr körperlicher Zustand und ihre blutbefleckte Jacke. Wo und wann an der Gmachl das Verbrechen begangen worden, mer weiß etwas davon? Wir nahmen von dem mysteriösen Vorfall über Wunsch der unglücklichen Eltern des Mädchens Notiz und ersuchen jedermann, der irgendwelche Angaben machen könnte, die zur Aufklärung des Falles führen könnten, dies in der Redaktion der „Salzburger Wacht“ zu tun.

**Pragerhof.** (Die hiesigen Verichte für den „Deutschen Eisenbahner“.) Es ist nun schon einige Wochen her, seitdem sich der hiesige Korrespondent des „Deutschen Eisenbahner“ zwei giftigste Artikel über die Vertrauensmänner der hiesigen sozialdemokratischen Eisenbahner leistete. Wir ließen dieses Gefasel unbeachtet. Leute, die die Tätigkeit eines Vertrauensmannes der Arbeiter verhöhnen, die mit Erklärungen operieren, die abgeprüfte Unterschriften tragen, die bei einer Stärkung unserer Ortsgruppe Lügen von deren angeblichem Verfall in die Welt setzen und die sich in widerlicher Lohndelerei über den Vorstand Schneider ergehen, verdienen keine Beachtung. Wir taten recht mit der Ignorierung dieses Geschimpfes. Den hiesigen Bediensteten ist der wahre Sachverhalt dieser Angelegenheit genügend bekannt, und wir haben es nicht notwendig, uns gegen Unwürde derartiger Elemente zu verteidigen. Nun scheint man darüber auch schon zum Bewußtsein gekommen zu sein, daß eine derartige Kampfesweise keineswegs besonders ehrenhaft ist. Es deuten wenigstens Anzeichen darauf hin, daß man sich derartiger Verlogenheiten, die man im „Deutschen Eisenbahner“ zur Schau stellte, zu schämen beginnt. Das wäre der erste Schritt zur Besserung, und wir wünschen den Reichsbündlern eine recht gründliche Einkehr. Not tut eine solche denselben!

## Versamlungsberichte.

**Schredenstein.** (Wohnungsreform und Zinsgeiermoral.) Der anfänglich auf die größeren Städte beschränkte Mangel an Kleinwohnungen hat sich infolge der auf die industrielle Entwicklung folgenden Konzentration größerer Menschengruppen in den Produktionsgebieten und Verkehrscentren sowie bei dem gleichen Schritte nebenher schreitenden Bodenwucher, im Laufe der Jahre nicht nur auf die Provinzialstädte und deren nächste Umgebung erstreckt, sondern er hat sich nachgerade zu einem wahren Wohnungselend herausgebildet. Häuserverfall, Spekulation und eine ungerechte Hauszinssteuer haben dabei in ausgiebigstem Maße mitgewirkt. Staat und Gemeinden, beherrscht von Agrariern, Groß- und Spiezbürgertum, haben ihre Pflicht, durch eine rationelle Wohnungsreform dieser furchtbaren Erscheinung zu steuern, größtenteils vernachlässigt. Was Wunder, daß unter solchen Verhältnissen die organisierte Arbeiterschaft, als in erster Linie leidender Faktor, mit Hilfe ihrer parlamentarischen Vertreter auch auf diesem Gebiete die Initiative ergreift und die herrschenden Mächte zu Reformen drängt. Das f. l. Eisenbahnministerium sah sich auch bemüht, dem Wunsche der Bediensteten Rechnung zu tragen, kaufte Grund an und vergab den Bau im Offertwege. Das allein schon genügt, die Wohnungsnot im genannten Orte zu beseitigen. Wie nun ist das zugegangen, wird der Uneingeweihte beim Lesen dieses Satzes sich fragen. Nur gemacht, das Kunststück brachten die dortigen Hausbesitzervereine einfach mit einem Stück Papier zustande, das sie in Form einer Eingabe an das f. l. Eisenbahnministerium sendeten, auf welchem zwar nicht ein Projekt zur Lösung der Wohnungsalarmität entworfen, dafür aber jeder Wohnungsmangel in Schredenstein und Krammel schlechtweg abgelehnt worden war. Sie forderten vom f. l. Eisenbahnministerium in ihrer Eingabe nichts weniger, als daß dasselbe den Bau von Bedienstetenhäusern in Schredenstein unterlassen soll und begründeten dies auch damit, daß viele deutsche Bedienstete mit deren Errichtung nicht einverstanden seien.

Deshalb fand auch kürzlich in Jägers Restaurant in Krammel eine Versammlung der Eisenbahner statt, die einen sehr zahlreichen Besuch aufwies und in der an die Adresse des ominösen Hausbesitzervereines eine gepfefferte Antwort auf dessen Eingabe gegeben wurde. Die Versammlung wurde vom Genossen Paul eröffnet. Er teilte gleich vorweg mit, daß keine Vertreter des Hausbesitzervereines und der Gemeindevorstellung erschienen waren, trotzdem beide Körperschaften briefliche Einladungen erhalten hatten. Das Präsidium bildeten die Genossen Bauer und Benesch. Als Referent war Reichsratsabgeordneter Genosse Nieger erschienen.

Genosse Nieger leitete seine Ausführungen mit einer Schilderung des bekannten Schwindels ein, den der Nationalverband im Parlament an den Eisenbahnern in der Frage der Aufbesserung der Gehälter verübt hat. Dann wendete er sich der Wohnungsfrage zu. Außer dem Staate sei es Pflicht der Gemeinden, Schritte gegen das Wohnungselend zu unternehmen. Diese Pflicht sei aber bis jetzt noch immer größtenteils verkehrt worden. Er verweise nur auf Wien, wo Tausende Familien im kommenden Winter ohne Obdach sein werden. Aber auch in der Provinz sei die Wohnungsnot an der Tagesordnung, besonders in Deutschböhmen. Um so wunderlicher sei es, daß es die Hausbesitzer von Krammel-Oberfeld bis zuwege gebracht haben, gerade für diese beiden Orte das Wohnungselend einfach frech abzuleugnen. Wenn es in dieser Eingabe heißt, es werde von den Eisenbahnern lediglich aus parteipolitischen Gründen der Bau von Personalhäusern verlangt, so falle dieser Vorwurf auf die Einsender selbst zurück, denn diese wollten treiben Parteipolitik, wenn sie deren Bau verhindern wollten nur aus dem Grunde, damit die Wähler auch als Mieter dem Nationalismus hinhängen werden. Sollte den Wählern von Krammel-Oberfeld nicht die Kündigung vor Augen geschwebt, so hätten sie frei nach ihrer Überzeugung sozialdemokratisch wählen dürfen und an Stelle des bekannten Lehrers und Agrariers Ripta sähe heute immer noch Genosse Nieger als Invalide der Arbeiterinteressen im Parlament. Genosse Nieger schilderte die Heldentat der Krammel-Oberfelder Hausbesitzer, beziehungsweise des Vereinsvorstandes, in farcistischer Weise und am Schlusse seiner teils heftigen Anklage erscholl lebhafter Beifall.

Genosse Deutel, der, mit Bravourfugen begrüßt, hierauf das Wort ergriff, befaßte sich im besonderen mit den Wohnungsverhältnissen in Auffig und Umgebung. Im Jahre 1908 habe sich in Dösterreich ein Verein für Wohnungsreform gebildet, dessen Obmann Professor Rauchberg aus Prag in Auffig damals eine Versammlung abgehalten habe. In ihr sei es erwiesen worden, daß in Auffig 8500 Familien, das sind 14.000 Personen, nur je eine Wohnung und 3364 Familien, das sind 16.000 Personen, nur je eine zweiräumige Wohnung innehaben. 67 Prozent der Bevölkerung wohnen in kleinen und gesundheitschädlichen Wohnungen und nur 33 Prozent seien besser daran. In Krammel sei es keineswegs anders; hier wie in Auffig sei das Mietsmietersystem an der Tagesordnung. Die Wohnungen entsprechen nicht einmal den Vorschriften über die Größe der Gefängniszellen und Kasernenstuben. Auch in Krammel-Oberfeld ist die Wohnungsnot evident, das beweisen die häufigen Ausmietungen und deshalb müsse gegen

die Eingabe des Hausbesitzervereines lebhaft protestiert werden. Die Ausführungen des Redners wurden mit lebhaftem Beifall quittiert.

Die schon oft an den Tag gelegte Brutalität der Herren Hausbesitzer hat dem nächsten Redner, Genossen Paul, das Material, Er verwies auf die Wahlzeiten und die damals gepflogenen Praktiken. Der Versammlung bemächtigte sich lebhaftere Erregung, als unser Genosse den Fall Ammer erwähnte. Dieser Mann, der an Schlußfeld der Arbeit zum Krüppel gemacht worden ist und der wegen seiner sozialistischen Betätigung viele Feinde hatte, sei in der größten Not gekündigt worden. Wenn nicht seine Parteigenossen für einen Unterschlupf gesorgt hätten, so hätte er die Brutalität der Hausbesitzer, die ja auch mit schwarzen Listen operieren, voll zu spüren bekommen. Wie lächerlich es sei, die Wohnungsnot zu leugnen, beweise folgender Fall: Ein Genosse baut jetzt ein Haus, das für 16 Hausparteien berechnet ist. Bis jetzt sind bereits 90 Angebote eingelaufen. Genosse Paul sprach ebenfalls unter viel Beifall.

Da es in der Eingabe des Hausbesitzervereines auch hieß, daß die deutschen Eisenbahner (gemeint waren die Reichsbündler) der Errichtung von Personalwohnungen mit „Mißbehagen“ entgegensehen, meldete sich auch ein Herr Galle zum Wort, um zu erklären, daß die Organisation, der er angehört, nichts gegen die Errichtung einzuwenden habe. Auch sei ihm von einem solchen Beschlusse nichts bewußt und er wisse auch nicht, wie die Vorstände der Hausbesitzervereine dazukamen, die deutschen Bediensteten in der Eingabe anzuführen. Dasselbe erklärte auch Herr Sabich im Namen des Reichsbundes. Genosse Nieger antwortete darauf treffend, daß es sich die Völkischen dann selbst schuldig sind, ihre Ehre zu verteidigen, indem sie gegen die Behauptung in der Eingabe protestieren sollten. Herr Sabich stellte auch an Genossen Nieger als Abgeordneten die Anfrage, warum die sozialdemokratischen Abgeordneten im Dezember 1911 auch für die Resolution gestimmt haben, wenn Resolutionen von der Regierung nicht beachtet werden müssen. Dem vom Abgeordneten Genossen Nieger hierüber gegebenen Aufklärungen stimmte Herr Sabich zu und gab sich damit zufrieden. Der in der Versammlung ebenfalls anwesende Sekretär der Eisenbahnerorganisation, Genosse Grünzner, aus Bobenbach, ergriff hierauf das Wort und setzte den anwesenden Reichsbündlern den Gang der letzten Aktion auseinander, wobei er insbesondere darauf verwies, daß sich die Unaufrichtigkeit der bürgerlichen Abgeordneten zu den Forderungen der Eisenbahner schon dadurch erweise, daß sie, die doch die Mehrheit des Parlaments bilden und es daher in der Hand hatten, ihre Anträge, welche bekanntlich gegenüber dem 60 Millionen-Antrag der Sozialdemokraten 62 und 65 Millionen forderten, im Stich ließen und die sozialdemokratischen Abgeordneten bewogen, sich doch mit ihnen auf einen gemeinsamen Antrag, der weniger erforderte, zu einigen. Daß die bürgerlichen Abgeordneten nun gegen den 17 Millionen-Antrag stimmten, der den rückständigen Teil der 38 Millionen-Resolution forderte, für welche sie im Herbst gestimmt haben, zeigt doch klar und deutlich genug, daß das schon damals ihr ernstester Wille war. Bemerkenswert ist ein Zwischenruf, der während dieser Rede fiel. Als Grünzner darauf verwies, daß sich die Arbeiter in keinem Fall auf das Bürgertum verlassen können, rief ein Völkischer: „Das wissen wir schon!“ Aber daraus die Konsequenzen zu ziehen, haben sie bisher nicht verstanden. Ihr enges Verhältnis zum Bürgertum ist es auch, daß letzteres ihren Namen mißbraucht zum Schutz seiner Interessen, wie es schon in hunderten von Fällen, so auch diesmal wieder in dem Widerspruch der Eingabe der Hausbesitzervereinsvorstände und ihrer eigenen Erklärung zum Ausdruck kam. Genosse Grünzner forderte die Reichsbündler auf, wenn sie eine Auseinandersetzung in derartigen Dingen, wie sie sich jetzt ereignet haben, mit uns haben wollen, so veranlassen sie dieselbe. Wir sind jederzeit bereit, zu kommen, weil dies nur zur Klärung des ihnen von bürgerlicher Seite beigebrachten Vorurteils beitragen kann. (Allseitiger Beifall.)

Die Versammlung beschloß folgende Resolution, die auch mit den Stimmen der anwesenden deutschböllischen Arbeiter angenommen wurde:

Die Eisenbahnbediensteten von Krammel-Oberfeld und Schredenstein, ohne Unterschied der Kategorie und politischen Parteirichtung, protestieren in der schärfsten Weise gegen die gefälligen Machinationen der Vorstände der hiesigen Hausbesitzervereine, welche sich gegen die vom f. l. Eisenbahnministerium beabsichtigte Erbauung von Bedienstetenhäusern richten.

Sie stellen fest, daß die Eingaben der Vorstände der Hausbesitzervereine an das f. l. Eisenbahnministerium den Tatsachen nicht entsprechen, sondern lediglich Profitinteressen und politischer Parteipolitik entspringen.

Die Eisenbahnbediensteten von Krammel fordern nach wie vor vom f. l. Eisenbahnministerium die Errichtung von Personalhäusern beziehungsweise die Weiterführung der bereits in dieser Richtung begonnenen Aktion. Sie fordern aber auch von den hiesigen Gemeindevertretungen, den naturgemäß die Pflicht obliegt, aus eigener Initiative auf dem Gebiet der Wohnungsreform hahnbrechend zu wirken, daß sie die Bestrebungen der Eisenbahner unterstützen.

Hoffen wir, daß die Versammlung den übermütigen Vorstandsmitgliedern der Hausbesitzervereine gezeigt hat, daß die Arbeiterschaft sich nicht so ohne weiteres eines Vorurteils begibt, den das Gesetz und der Wille des Eisenbahnministeriums gestehen. Die Krammaler Affäre hat infolge einer allgemeinen Bedeutung, als es die Errichtung von Personalhäusern in Schredenstein ermöglichen würde, daß die von den Eisenbahnern geräumten Privatwohnungen anderen Mietern, die Wohnungen selbst für teures Geld nicht finden können, offen stehen würden.

**Stadlau.** Am 11. August fand in Neumarkt bei Salzburg in Stollingers Gasthaus eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Hosnedl als Referent erschien. Die Versammlung war sehr gut besucht und es wurde dem vortrefflichen Referat die größte Aufmerksamkeit gewidmet.

**Mährisch-Schönberg.** Am 1. September fand hier eine öffentliche Versammlung statt, in welcher Genosse Mouka aus Brünn über „Die Gehaltsfrage und die neue Arbeitsordnung“ referierte.

## Aus den Organisationen.

**Stadlau.** (Gründung einer Sektion des Lokomotiv- und Heizhauspersonals der Ortsgruppe Stadlau.) Am 7. August fand in Stadlau eine sehr gut besuchte Versammlung des Lokomotivpersonals statt, in welcher die Konstituierung einer Sektion der Ortsgruppe Stadlau erfolgte. Die Konstituierung erfolgte in voller Einmütigkeit, und es ist zu erwarten, daß die in der Versammlung bekundete Einigkeit und die Begeisterung behufs Mitarbeit und Festhalten in der Organisation auch künftighin anhalten.

In der Versammlung wurde auch eine Deputation gewählt, welche die Aufgabe hat, wegen der Regelung der Fahrgehaltsfrage im Lokalfahrverkehr bei der Direktion und beim Eisenbahnministerium vorzusprechen. Die Zentrale und die Leitung des Lokomotivführervereines wurde ersucht, dieser Angelegenheit die nötige Unterstützung angedeihen zu lassen.

In die Sektionsleitung wurden gewählt: Josef Wisan, Lokomotivführer, Sektionsleiter, Kauerich, Seizer, Stell-

vertreter; Drechsler, Lokomotivführer, Schriftführer, Schöfer, Lokomotivführer, Stellvertreter; Bauer, Schöfer, Kaffier; Bauer, Koller und Schmeider, Lokomotivführer, Schainar, Spielvogel, Kainer und Nowh, Seizer und Alois Steindl, Maschinenarbeiter, Ausschusmitglieder.

**Sunsbrud.** Ortsgruppe I. Wir bringen hiermit nochmals zur allgemeinen Kenntnisnahme, daß über Beschluß des Ausschusses in der Zukunft die Bestimmungen des Statuts, § 9, Punkt 1, streng gehandhabt werden, demnach nur denjenigen Mitgliedern Auskünfte erteilt, beziehungsweise Eingaben zugeordnet werden, die mit dem Mitgliedsbuch (Karte) erscheinen und nicht mehr als drei Monate mit den Beiträgen im Rückstand sind. Nichtmitgliedern wird in Zukunft absolut keinerlei Auskunft erteilt.

**Karlbad.** Die Mitglieder der Ortsgruppe werden ersucht, sämtliche Monatsversammlungen und Veranstaltungen pünktlich und zahlreich zu besuchen. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen. Ausgeliehene Bibliotheksbücher sind wegen Revision der Bibliothek zurückzustellen.

**Deutsch-Wagram.** Bei der am 24. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Deuhner, Obmann; Nikolaus Steiger, Kaffier; Tille, Schriftführer; Baumhauer, Bibliothekar; Schnitzl und Kubeska, Revisoren; Stemmer, Banowitsch und Daibl, Substanzier. Aufschriften sind an Franz Deuhner, Sagergasse Nr. 436 in Deutsch-Wagram zu adressieren.

**Neudau.** Bei der am 4. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Franz, Kassienleiter; Johann Kraus, Stellvertreter; Karl Böpperl, Kaffier; Karl Franz, Schriftführer; Josef Kallian, Substanzier; Josef Stiegl und Johann Eismann, Revisoren; Johann Lengefeld, Felix Moll, Weizel Schöffer und Richard Sönl, Ausschusmitglieder.

**Troppau.** Bei der am 27. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Birsal, Obmann; Eduard Kante, Stellvertreter; Heinrich Kriehle, Hauptkassier; Anton Cernin, Substanzier; Franz Cech, Joh. Kralj, Revisoren; Emil Adamc, Karl Melcher, Ferdinand Maier und Ludwig Pelz, Ausschus. Alle Aufschriften sind an Johann Birsal, Bogengasse 26 in Troppau zu senden.

## Fachtechnische Rundschau.

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

Zur Elektrifizierung der Bahnen entnimmt das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ den Berichten des Staats-eisenbahnrates, daß laut Mitteilung des Vertreters des f. l. Eisenbahnministeriums nunmehr der erste Schritt zur Umsehung der Studien in die Praxis unmittelbar bevorsteht, indem das Eisenbahnministerium über die Elektrifizierung der Strecke Wien-Graz-Stainach sich bereits mit einer Privatunternehmung in Verhandlung befindet und begründete Aussicht vorhanden ist, daß im Herbst dieses Jahres mit den Vorbereitungen für die Beschaffung der erforderlichen elektrischen Lokomotiven und der Streckenausrüstung werde begonnen werden können. In dieser Strecke wurde auch die politische Begehung des Projekts der Leitungsanlage mit besonderem Erfolg durchgeführt und die Rentabilitätsberechnung abgeschlossen. Diese hat vor allem infolge des hier erzielten vorteilhaften Strompreises und der durch das Entgegenkommen der Landesverwaltung von Oberösterreich ermöglichten Finanzierungsmodalitäten mit einem, die Einführung des elektrischen Betriebes auch kaufmännisch rechtfertigenden Ergebnisse abgeschlossen.

Auch die Detailberechnungen für die elektrische Traktion auf der Arlbergstraße (Lands-Stuben) stehen unmittelbar vor ihrem Abschluß. Zur Sicherung der erforderlichen elektrischen Energie sind einerseits Verhandlungen mit Privatunternehmungen eingeleitet, andererseits Konzessionen für Wasserkraftanlagen durch die Staatsbahnverwaltung teils erworben worden, teils im wasserrechtlichen Verfahren begriffen.

Die insbesondere von den beteiligten Kurstädten angestrebte Elektrifizierung der Wozen-Meraner Bahn und der Witschgau-Bahn wird hauptsächlich von der Haltung der Städte Wozen und Meran als Eigentümerinnen der Eisenwerke abhängen, da nur bei entsprechenden, die Rentabilität des elektrischen Betriebes sichernden Strompreisen diesem Projekt nähergetreten werden kann.

Die mit dem Land Krain vertragsmäßig vereinbarte Gemeinschaftsaktion zur Sicherung und Verwertung der im Lande vorhandenen Wasserkraft für öffentliche Zwecke könnte bei Erzielung eines billigen Strompreises zur Elektrifizierung einer dort gelegenen Staatsbahnstrecke führen.

Die Elektrifizierung der Strecke Trieste-Opicina wurde zurückgestellt, nachdem die in erster Linie angestrebte Befestigung der Rauschlagge durch Einführung der Hochleistung erreicht wird und die Berechnung ein ungünstiges Resultat hinsichtlich der Rentabilität ergeben hat.

In Dalmatien ist durch Abschluß eines günstigen Stromlieferungsvertrages die Möglichkeit gegeben, die Rentabilität des elektrischen Betriebes auf den bestehenden und projektierten dalmatinischen Eisenbahnen zu sichern.

Die Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See-Krimml) und auf einigen oberösterreichischen Lokalbahn haben bisher befriedigendes Ergebnis gehabt, jedoch sollen dieselben hinsichtlich der letzteren noch unter Heranziehung einer Privatfirma als Stromlieferant weiter geführt werden.

**Eine neue Sicherungseinrichtung für Eisenbahnen.** Unter den Mitteln, Versäpungen in der Beachtung von Gefahrsignalen oder das unbemerkte Ueberfahren eines Haltesignals zu verhüten, gelten WiederholungsSignale auf den Lokomotiven als die wirksamsten. In Belgien sind Versuche mit einer von Vital Gofar angegebenen Signaleinrichtung gemacht worden. Der steuernde Teil ist ein in entsprechender Entfernung vom dem Streckensignal ins Geleise eingebauter Streckensignalschiefer, der durch Schalter und Stromleitung mit dem Arm des Streckensignals verbunden ist; der zeigende Teil befindet sich auf der Lokomotive und besteht aus dem Wiederholer, einer Warnungspfeife und Nebengeräten, welche den Lokomotivführer unter Umständen zum Eingreifen nötigen. Die Signaleinrichtung befindet sich in einem unmittelbar dem Stand des Führers gegenüber angebrachten Wächterschilde unter Glas, und ahmt ein einmündiges Streckensignal nach. Die für Luftdruck oder Dampftrieb eingerichtete Warnungspfeife hat jede Zeichenänderung durch ihr vorübergehendes oder andauerndes Erörtern zu veranlassen. Während der glatten Fahrt außerhalb der Wirkungssphäre eines Hauptsignals der Strecke steht der Arm des Wiederholers in einem Winkel von 45 Grad schräg nach aufwärts, zeigt also freie Fahrt an, und die Warnungspfeife schweigt. Sobald jedoch der Zug über einen mit dem nächsten Streckensignal verbundenen Streckensignalschiefer fährt, erfolgt auf der Lokomotive die Betätigung der Signaleinrichtung, wobei diese die Lage kennzeichnet, welche das Streckensignal einnimmt, dem sich der Zug nähert. Ist das Streckensignal auf freie Fahrt gestellt,



bann fällt der Arm des Wiederholers in die wagrechte Lage (Galt), leitet jedoch unverzüglich wieder in die Stellung für freie Fahrt zurück, ein kurzer Pfiff der Warnungspfeife ertönt, der Führer, welcher hiedurch Kenntnis erhält, daß er sich einem Streckensignal, welches freie Fahrt gestattet, nähert, braucht keinen Eingriff an der Signaleinrichtung der Lokomotive vorzunehmen. Steht jedoch das Streckensignal auf Galt, dann fällt der Arm des Wiederholers in die wagrechte Stellung, in der er dann verbleibt, während andauernd die Warnungspfeife ertönt. Durch Ziehen eines ledernen Schiebers kann der Führer den Wiederholer und die Pfeife wieder in die Ruhelage bringen. Wenn das Signal auf Vorsicht gestellt ist, dann nimmt der Arm des Wiederholers dauernd die Mittelstellung zwischen Frei und Galt ein, und die Warnungspfeife ertönt ununterbrochen. Auch dieser Zustand dauert so lange, bis ihn der Führer durch Niederdrücken eines besonderen Tastknopfes mechanisch abstellt. Das Signal Vorsicht hat den besonderen Zweck, an Bahnhöfen oder Abzweigungen anzuzeigen, wenn die Weichen mit vermindelter Geschwindigkeit befahren werden sollen. Die ganze Art der elektrischen Anlage gewährleistet die Unschädlichmachung jedes Betriebsfehlers. Daß immerhin gewisse, den elektrischen Signaleinrichtungen überhaupt anhaftende Mängel bleiben, liegt in der Natur der Sache.

## Verschiedenes.

### Juristentag in Wien.

Das räuspert sich und speichelt Paragrafen  
In Reden, Gegenreden, Kommentaren ein...  
Man ist gewissermaßen unter sich allein —  
Der Redner spricht. Die andern Herren schlafen.

Das dünkt sich wohlzufahren, trotz von Würden. —  
Hier wird das Leben wissenschaftlich aufgefacht: —  
Doch jeder Kerl, der eine schwere Last  
Zu tragen trägt, weiß mehr als sie von unsern Lebensbuden.

Das glaubt noch an juristische Gewalten.  
Und zwingt es sich nicht in Begriffe ein,  
Dann wird das Leben wohl nicht richtig fein...  
Das schwärzt und alles bleibt beim Alten.

Der Schöffe ist ein Strohwisch, eine Puppe...  
Was weiß der Landgerichtsdirektor mit der Atemnot  
Von Streit und Gung und von Qual und Tod? —  
Er urteilt ab, das andre ist ihm schnuppe.

Und geht nach Haus und deckt sich durch verdammte  
Hochachtung und Alken und Papier  
Und Linte... Wozu sind die Professoren hier? —  
Juristen? — Wissenschaftler? —

Nicht beamtete! —

Kurt.

## Literatur.

Im Verlag der Druck- und Verlagsanstalt „Zukunft“,  
Runge u. Komp., Reichenberg ist soeben erschienen: „Klassen-  
kampf und Nation.“ Von Dr. Anton Pannekoek. Inhalt: 1. Die  
Nation und ihre Wandlungen. 2. Die Nation und das Pro-  
letariat. 3. Die sozialistische Taktik. — Die Broschüre ist  
56 Seiten stark und kostet 40 H. (40 Pf.). Sie ist zu beziehen  
durch die Parteifolportiere, durch alle Buchhandlungen sowie  
durch den Verlag selbst. Wiederverkäufer erhalten Rabatt.

Das soeben erschienene September-Heft der sozialdemo-  
kratischen Monatschrift „Der Kampf“, hat folgenden Inhalt:  
A. Erbmann (Köln): Der internationale Eucharistische Kon-  
greß. Karl Renner: Das Renzvous der Geisteswissenschaften.  
Heinrich Laufenberg (Hamburg): Die Dogmatik des Kapitals.  
Juraj Demetrowicz (Agrar): Die Entwicklung der südslawi-  
schen Frage. Valentino Pittori (Triest): Die Spaltung der  
italienischen sozialistischen Partei. Hermann Wendel (Frank-  
furt a. M.): Glück und Ende des Jungtürkischen Komitees.  
Wilhelm Ellenbogen: Die Wiener Stadtbahnfrage. Josef  
Selig (Teplitz): Ein neues Organisationsstatut der Partei.  
Josef Luitpold Stern: Ein Kampf ums Licht.

**Richtigstellung.** Wir haben versehentlich den Preis der  
Broschüre: „Die österreichische automatische Va-  
kuum-Süßwasserbremse in ihrem wahren  
Lichte“ mit 30 H. angegeben und stellen richtig, daß die 80  
Seiten starke Broschüre Nr. 180 kostet. Zu beziehen ist dieselbe  
durch die Buchhandlung Ludwig Wutschel, Wien XII,  
Niederhofstraße 19.

## Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

### Südbahner! Gebet der Wahrheit die Ehre!

Wie euch bekannt ist, hat der Verwalter des Lebens-  
mittelmagazins Marburg, Herr Theodor Wibus, mich gerichtlich  
belangt, weil ich mich erlaube, am Südbahnerstag in Wien  
die Zustände des Lebensmittelmagazins in Marburg zu kriti-  
sieren. Konsumenten! Ihr alle samt euren Familien müßt  
es am eigenen Leibe spüren und diese Kritik hat Herrn  
Wibus so aus dem Harnisch gebracht, daß er mich gerichtlich  
belangt hat. Noloens volens hat sich der gegen mich gerichtete  
Beschuldigung, indem das Bezirksgericht in Wien die  
Akten der 1. Staatsanwaltschaft in Marburg behufs An-  
tragstellung gegen Theodor Wibus wegen Betruges abge-  
reitet hat.

Zur Beweisführung, daß meine Kritik mehr als ge-  
rechtfertigt war, habe ich dem 1. L. Bezirksgericht Wien ge-  
nügiges Material und Bezeugen zur Verfügung gestellt, wovon  
Herr Wibus selbstverständlich Kenntnis hat. Am nun eine  
Gegenmine springen zu lassen, hat der sonst ziemlich unzu-  
gänglich Herr Wibus am 24. Juli 1912, um 9 Uhr 14 Minuten  
vormittags bei den zu dieser Zeit anwesend gewesenen Kun-  
den ein Liebeswerben in Form einer Ansprache an dieselben  
inziert.

Er sagte nämlich beiläufig, daß ein Herr in einer  
Zeitung über elende Zustände im hiesigen Lebensmittel-  
magazin geschrieben habe und diese Angelegenheit gerichtlich  
Ausragung finden werde. Zu diesem Zweck ersuchte er alle  
Kunden des Lebensmittelmagazins in Marburg, welche mit  
der Ware und Bedienung zufrieden (!) sind, sich bei ihm oder  
Herrn Strabahn als Zeugen zu melden.

Da ich unmöglich alle jene, bei denen Unzufriedenheit  
über das Lebensmittelmagazin in Marburg herrscht, einzeln  
befragen kann, richte ich an alle Abnehmer des Lebensmit-  
telmagazins des hiesigen Südbahners, die nachstehenden elf Fra-  
genpunkte mir cheitens, und zwar ohne jede Hebertreibung zu be-  
antworten und mir eventuell Abfahrbücher, in denen neben  
dem berechneten Betrag „gut“, „folgt“ oder „fehlt“ geschrieben  
steht. Differenzen, Reklamationen oder sonstige Anstände ver-  
merkt sind oder Auszüge aus denselben an meine unten an-  
geführte Adresse zu senden. Ich werde selbstverständlich nach  
Gebrauch dieselben franko retournieren:

1. Gatten Sie wann Gewichtsdifferenzen bei Bezug  
der Waren zu verzeichnen?

2. Wurde Ihnen das Bestellte immer richtig gesendet,  
zum Beispiel wenn Sie Mehl Nr. 0 bestellten, haben Sie

dieses oder ein minderes erhalten und wurde Ihnen dieses  
für 0-Mehl verrechnet?

3. Führten Sie oder hatten Sie wann Klagen über  
Schweinefett oder Rindschmalz?

4. Hatten Sie Klagen über andere Waren?

5. Wurde Ihnen öfters im Duche vermerkt: „fehlt“,  
„folgt“ oder „gut“ und im ersten Falle doch verrechnet?

6. Wurde Ihnen wann im Duche bemerkt: „folgt“ und  
haben Sie diesen Artikel erst nach oftmaligem Reklamieren  
erhalten?

7. Beziehen Sie periodisch Brot und wird Ihnen die  
Verpackung verrechnet, trotzdem es in Kisten lose ankommt?

8. Beziehen Sie Butter periodisch oder nur zeitweise  
und haben Sie dieselbe immer anstandslos erhalten?

9. Beziehen Sie Selchfleisch oder Wurstwaren, wie war  
der Zustand bei Ankunft der Ware?

10. Wurde Ihnen der Monatsabzug immer genau  
verrechnet?

11. Haben Sie sonstige Klagen über das Lebensmittel-  
magazin in Marburg?

Ich danke jedem einzelnen, der meiner Bitte will-  
fahrt, im vorhinein, und ich hoffe, mit diesem meinem Schritte  
allen Südbahnern bestens zu dienen, weil ich erwarte, daß  
diese Angelegenheit zur Verbesserung unserer wirtschaftlichen  
Lage führen wird und muß.

Hochachtungsvoll

Kaspar Dollenz,

Adjunkt der Südbahn (Kärntnerbahnhof).

## Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung vom 30. August 1912.  
Für die Hinterbliebenenunterstützung liegen 46 Ansuchen  
vor: 3 Fälle werden abgewiesen, für 43 Fälle werden  
3400 Kr. bewilligt. — Für Unterstützung aus den Ver-  
einsmitteln liegen 153 Ansuchen vor, 21 Fälle werden  
abgewiesen, für 132 Fälle werden 2966 Kr. bewilligt. —  
Der Rechtschuh wird für 95 Fälle bewilligt; 2 Fälle  
werden abgewiesen. — Erledigung des vorliegenden  
Einkaufes.

## Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder  
unseres Vereines!

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mit-  
gliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung  
des „Eisenbahner“ an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen  
länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen.  
Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare  
extra nachgeschickt werden. Diese besondere Manipulation kostet  
durch die Saumseligkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein  
Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen.  
Es wird künftighin solchen Mitgliedern nur das letzte Exemplar,  
von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit  
neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf  
ihre Jagd warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Auf-  
nahmescheine der Neuaufgenommenen sofort an uns eingekendet  
werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmescheine ersuchen wir mit  
dem Namen der Ortsgruppe oder Zahlstelle zu bezeichnen. Um  
Störungen in der Zustellung zu vermeiden, bringen wir allen  
Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Ueberstellung sofort die  
Uebertragung an uns bekanntzugeben. Bei Adressenänderungen  
genügt die Mitteilung der Ortsgruppe, der Mitgliedsnummer,  
des Namens und der neuen Adresse. Bei Verlegungen oder  
Uebertritten von einer zur anderen Ortsgruppe oder Zahlstelle  
müß uns unter allen Umständen der Name, die alte Ortsgruppe  
und Mitgliedsnummer, die neue Ortsgruppe und Mitglieds-  
nummer sowie die genaue Adresse bekanntgegeben werden, und  
zwar aus dem einfachen Grunde, weil sehr viel gleichnamige  
Genossen in unserem Mitgliederstand vorkommen. Die Bei-  
legungsreklamationen sind, wenn sie genau laut Vorwand  
und ohne jede andere Mitteilung ausgefüllt werden, portofrei.  
Ander-  
ausgefüllte Reklamationen werden von den Postanstalten  
als briefliche Mitteilung behandelt und mit Strafporto belegt.  
Neue Reklamationen sind bei der Zentrale anzufordern.

II.

An unsere geehrten Kassiere und Evidenzführer!

Es kommt sehr häufig vor, daß mancher Genosse, anstatt  
regelmäßig allmonatlich abzurechnen, erst in zwei oder gar erst  
in drei Monaten abrechnet. Wir ersuchen daher die Genossen  
in ihrem eigenen sowie im Interesse der Mitglieder selbst, jeden  
Monat abzurechnen. Die Monatsbeitragscoupons ersuchen wir,  
um der Zentrale die Verwaltungskosten zu ersparen, arithme-  
tisch (die Coupons für die H. II.) ebenfalls nach Mitglieds-  
nummern zu legen und mit einem Bindfaden zu binden. Der  
ausgefüllte Sendchein sowie die vierte und mit dem Orts-  
gruppenstempel versehene Kassabuchabschrift ist unbedingt der  
Couponsendung beizulegen.

III.

Bezüglich des Briefportos wollen wir nur folgendes an-  
führen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die Coupon-  
sendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zusammen nicht  
einmal 200 Gramm betragen, einwendet und wir machen sie  
daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief, 1/4 Kilogramm, das  
heißt bis zu 250 Gramm 20 H. kostet; nur wo das Gewicht  
250 Gramm übersteigt, ist die Sendung in zwei Briefen zu  
teilen oder als Paket zu behandeln. Niemals aber dürfen solche  
Sendungen als Drucksache versendet werden und wir bitten Sie,  
sich danach zu richten. Die Administration.

### Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

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

### Freie Eisenbahnerversammlungen.

Mit der Tagesordnung: „Die Eisenbahner und die  
Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der öster-  
reichischen Eisenbahnen“ finden nachstehende Versammlungen  
statt:

14. September 1912 in Triest.

15. September 1912 in Divacca.

16. September 1912 in Laibach.

17. September 1912 in Steinbrunn.

18. September 1912 in Gili.

19. September 1912 in Graz.

22. September 1912 in Gloggnitz.

23. September 1912 in Muzzuschlag.

Referent Genosse Josef Sondl, Vorstandsmitglied der  
Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.

Kandidatenlisten für die Wahl in die Personalkommission  
und den Arbeiterausschuß des Direktionsbezirktes der  
Böhmischen Nordbahn.

Personalkommission.

A. Sektion für Unterbeamte.

Gruppe a): Zentraldienst.

Mitglied Gregor Grub, Ranglist, Prag.  
Ersatz Edmund Hallat, Ranglist, Prag.

Gruppe b): Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst.

Mitglied Josef Červíček, Bahnmeister, Břetislav.  
Ersatz Wenzel Slavíček, Bahnmeister, Břetislav.

Gruppe c): Stationsdienst.

Mitglied Vinzenz Šiffner, Plakmeister, Böhmisches-Leipa.  
Ersatz Josef Klouček, Plakmeister, Břetislav.

Gruppe d): Zugbegleitungsdienst.

Mitglied Johann Runkat, Oberkondukteur, Georgs-  
walde.

Ersatz Josef Sanel, Oberkondukteur, Teisch.

Gruppe e): Heizhausdienst.

Mitglied Andreas Heint, Maschinenmeister, Prag.  
Ersatz Franz Fieber, Maschinenmeister, Böhmisches-Leipa.

Gruppe f): Lokomotivfahrdienst.

Mitglied Adolf Kudáček, Lokomotivführer, Böhmisches-Leipa.  
Ersatz Josef Pichler, Lokomotivführer, Prag.

Gruppe g): Werkstätten- und Materialdepotdienst.

Mitglied Emil Šmunn, Magazinsmeister, Böhmisches-  
Leipa.

B. Sektion für Diener.

Gruppe a): Zentraldienst.

Mitglied Leonhard Švab, Ranglisthilfe, Prag.  
Ersatz Vinzenz Šrást, Ranglistdiener, Prag.

Gruppe b): Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst.

Mitglied Anton Šaně, Bahnwächter, Negergrund.  
Mitsied Prokop Štěpánek, Bahnwächter, Rojetitz.  
Ersatz Karl Šmíder, Bahnwächter, Šedlau.

Ersatz Franz Petr, Bahnwächter, Jungbunzlau.

Gruppe c): Stationsdienst.

Mitglied Emil Šeller, Magazinsaufseher, Böhmisches-  
Leipa.

Mitglied Josef Lebeda, Stationsaufseher, Neratowitz.  
Ersatz Josef Pantrák, Magazinsaufseher, Georgsvalde.

Ersatz Johann Šeláček, Stationsdiener, Jungbunzlau.

Gruppe d): Zugbegleitungsdienst.

Mitglied Josef Janák, Kondukteur, Bodenbach.  
Ersatz Josef Patočka, Kondukteur, Prag.

Gruppe e): Heizhausdienst.

Mitglied Alfred Šmíder, Wagenaufseher, Břetislav.  
Ersatz Josef Jadr, Pumpenwärter, Kreibitz.

Gruppe f): Lokomotivfahrdienst.

Mitglied Franz Richter, Heizer, Böhmisches-Leipa.  
Ersatz Anton Maršálek, Lokomotivführeranwärter, Prag.

Gruppe g): Werkstätten- und Materialdepotdienst.

Mitglied Emil Šubertich, Maschinist, Böhmisches-Leipa.  
Ersatz Franz Vlaskal, Maschinist, Böhmisches-Leipa.

### Arbeiterausschuß.

Sektion I: Bau- und Bahnerhaltung.

Mitglied Josef Vogel, Zimmermann, Rumburg.  
Mitglied Karl Gut, Vorarbeiter, Politz.

Mitglied Wenzel Šala, Vorarbeiter, Bruntitz.

Mitglied Franz Šrohmánek, Oberbauarbeiter, Neratowitz.

Ersatz Franz Šipperi, Oberbauarbeiter, Rumburg.

Ersatz Eduard Vlaskal, Steinbrecher, Politz.

Ersatz Franz Kotel, Oberbauarbeiter, Neratowitz.

Ersatz Josef Váček, Oberbauarbeiter, Böhmisches-Leipa.

Sektion II: Werkstätten- und Zugförderung.

Mitglied Josef Šimke, Schlosser, Böhmisches-Leipa (Werk-  
stätte).

Mitglied August Miska, Schlosser, Böhmisches-Leipa (Heiz-  
haus).

Mitglied Josef Čubres, Schmied, Kralup.

Mitglied Josef Šeller, Oberpuher, Prag.

Ersatz Josef Šlachter, Lackierer, Böhmisches-Leipa.

Ersatz Franz Kubáček, Schlosser, Kralup.

Ersatz Wenzel Šilkebránek, Kohlenlader, Neratowitz.

Ersatz Franz Šimner, Kohlenlader, Neratowitz.

Sektion III: Verkehr und Station.

Mitglied Josef Gut, Bremser, Bodenbach.

Mitglied August Reul, Magazinsarbeiter, Schönlinde.

Mitglied Karl Šrummich, Magazinsvorarbeiter, Weiß-  
wasser.

Mitglied Josef Šelst, Gepäckträger, Böhmisches-Leipa.

Ersatz Wenzel Šauba, Magazinsarbeiter, Škudenau.

Ersatz Anton Mauder, Magazinsarbeiter, Böhmisches-  
Leipa.

Ersatz Karl Šokann, Stationsarbeiter, Röhrensdorf.

Ersatz Hermann Šelst, Magazinsarbeiter, Wernsdorf.

Kandidatenliste für die Wahl in den Arbeiterausschuß  
des Direktionsbezirktes Pilsen.

Sektion I: Bau- und Bahnerhaltung.

Mitglied Franz Petr, Oberbauarbeiter, Pilsen.

Mitglied Josef Černý, Zimmermann, Klattau.

Mitglied Adolf Šíser, Wagenführer, Matonitz.

Mitglied Franz Šojl, Oberbauarbeiter, Budweis.

Ersatz Josef Štála, Tischler, Mělník.

Ersatz Wenzel Šarpiček, Oberbauarbeiter, Mělník.

Ersatz Josef Švach, Oberbauarbeiter, Roderham.

Ersatz Karl Šruditz, Maurer, Mělník.

Sektion II: Werkstätten- und Zugförderung.

Mitglied Josef Štridich, Schlosser, Pilsen.

Mitglied Wenzel Šid, Schlosser, Pilsen.

Mitglied Wenzel Šodak, Kohlenlader, Pilsen.

Mitglied Franz Šilhanek, Aushilfsheizer, Pilsen.

Ersatz Josef Šrohmánek, Kohlenlader, Pilsen.

Ersatz Johann Šobl, Vorarbeiter, Marienbad.

Ersatz Josef Šmuc, Kohlenlader, Pilsen.

Ersatz Wenzel Ševc, Heizhausarbeiter, Klattau.

Sektion III: Verkehr und Stationen.

Mitglied Wenzel Školos, Magazinsarbeiter, Klattau.

Mitglied Štefan Švab, Aushilfsbremser, Pilsen.

Mitglied Wenzel Šedek, Aushilfswächter, Strakonitz.

Mitglied Georg Šrunc, Wagenbetriepler, Pilsen.

Ersatz Štefan Švab, Aushilfsbremser, Pilsen.

Ersatz Josef Šejba, Magazinsarbeiter, Štětí.

Ersatz Karl Šrunc, Aushilfsbremser, Pilsen.

Ersatz Johann Šrunc, Magazinsarbeiter, Klattau.

gung der Wahl ausnahmsweise die Kandidatenlisten für die  
Wir bringen, wegen der Kürze der Frist bis zur Gemein-  
wahl in die oben angeführten Adressen. Betreffs aller  
übrigen Wahlen verweisen wir die Genossen auf das ihnen von  
der Zentrale zur Verfügung gestellte Material, da wir außer-  
stande wären, alle Kandidatenlisten zu veröffentlichen.



## Offene Anfragen.

An die Baudirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Bediensteten der Station St. Peter in Krain erlauben sich höflichst anzufragen, warum sie bei der Verteilung von alten Schwellen gänzlich ignoriert wurden, und berufen sich auf das Zirkular Nr. 180 vom 29. April 1911, nach welchem zuerst das Personal der Bahnerhaltung, welches im Exekutivdienst steht, mit Schwellen zu versehen ist, dann das übrige Personal dieser Dienstabteilung. Verbleibt ein weiterer verfügbarer Rest, sind zuerst die Diener und Unterbeamten, dann die älteren Arbeiter und schließlich die Beamten des Exekutivdienstes zu versehen. Genanntes Zirkular scheint für Herrn Vorstand Büchel nicht zu existieren, da sämtliche Beamte vom Verlehr, ob verheiratet oder ledig, mit Schwellen, bis zu 60 Stück, beteuert wurden.

Um gütige Abhilfe ersucht das Personal von St. Peter in Krain.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Ist es der k. k. Direktion bekannt, daß in Heiligenbrunn die Arbeiter keine Überstunden bezahlt werden, obwohl ihnen dies laut Arbeitsordnung gebührt und weiters, daß die dortigen Arbeiter von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends und oft noch länger um den nackten Tagelohn arbeiten müssen? Um dringende Abhilfe ersuchen Die Betroffenen.

An das Betriebsinspektorat der Südbahn in Wien.

Die in den Partien eingeteilten Kondukturzugführer erlauben sich an das Betriebsinspektorat die Anfrage zu stellen, wie lange sie noch auf die Erledigung des von den Vertrauensmännern eingebrachten Gesuches von Ende Juni 1912 bezüglich Henderung der Tour 463 bis 467 in die Tour 484 bis 465/467 warten müssen?

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Die Oberkondukteure des genannten Direktionsbezirkes gestatten sich anzufragen, warum der Oberkondukteurposten in Sobotice nicht mit einem Oberkondukteur besetzt wurde? Wir erkennen es ja an, daß man altgedienten Kondukteuren die Erreichung des Postens als Oberkondukteur ermöglichen soll. Oberkondukteure aber zu ernennen und dann dieselben auf Manipulationsposten rückversetzen und sie zu zwingen, auf ihre Vorleistungen in der Gruppe der Unterbeamten zu verzichten, ist eine Ungerechtigkeit sondergleichen. In erster Linie wären doch die Zugführerposten mit Oberkondukteuren zu besetzen; um so mehr aber den obgenannten, als sich auf denselben drei Oberkondukteure gemeldet haben. Wo bleibt da das Rangverhältnis? Warum wird da mit zweierlei Maß gemessen?

## Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:  
Turnau. Sonntag den 15. September, 8 Uhr abends, im Vereinslokal in Obrazany Monatsversammlung.

Stehr. Sonntag den 22. September, 12 Uhr mittags, im Gasthaus „zum Märgenfelser“ öffentliche Vereinsversammlung.

Dröbzig. Sonntag den 15. September, 3 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Anton Togl in Ringelsdorf Mitglieversammlung.

St. Valentin. Samstag den 21. September, 8 Uhr abends, im Hubers Gasthaus Generalversammlung.

Die dienstfreien Genossen werden ersucht, die Versammlungen unserer Ortsgruppen und Zahlstellen regelmäßig zu besuchen und auch nichtorganisierte Kollegen bei diesen Versammlungen einzuführen.

## Briefkasten der Redaktion.

**Josef Miggitsch.** Sie haben keinen Anspruch auf einen Gärtenausgleich, rücken aber, da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt wurden, in die 1100 Kr. nach zwei Jahren, sohin am 1. Jänner 1913 vor. — Nr. 472. Sie haben Anspruch auf eine Kürzung aus dem Gärtenausgleich um ein Jahr und rücken, da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellt worden sind, in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. am 1. Jänner 1913 vor. — M. A. 24. Wenn Sie am 1. Juli 1904 angestellt worden sind und am 1. Jänner 1912 auf 1000 Kr. vorrückten, so haben Sie Anspruch auf einen Gärtenausgleich. Außerdem sind Sie vor dem 1. Jänner 1909 angestellt worden und rücken auf Grund dessen in die 1100 Kr. nach zwei Jahren vor. Die Kürzung vom Gärtenausgleich hinzugerechnet ergibt für Sie als nächsten Vorrückungsstermin den 1. Jänner 1913. — G. A. Wir finden Sie in der Liste unserer Abonnenten nicht verzeichnet und haben keine Ursache, Deuten gefällig zu sein, die sich fälschlich als unsere Abonnenten ausgeben. — R. L. Mitgliedsnummer 258. Bis inklusive 1. September 1912 gezogen. — B. und L. in Villach. Sie haben recht. Von mehreren Seiten wurde uns mitgeteilt, daß der Verschieber H. ... ein ausgesprochener Querulant ist. Nur ein Gimpel wird sich der Führung eines Zbioten anvertrauen. Als volljährige und erfahrene Männer werden die Verschieber in Villach dem M. gewiß die richtige Antwort zu erteilen wissen.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geantwortet. 0 0

**Inferate**

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geantwortet. 0 0

**Wilhelm Beck & Söhne**

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preisliste gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

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



Beste böhmische Bezugsquelle!

**Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, gechlörte 2 K, bessere 2 K 40; prima halbwollene 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, flaumweiße, gechlörte 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunen (flaum), graue 8 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustflaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtflaumigen roten, blauen, weißen oder gelben Flaum, 1 Tuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, mit samt 2 Koppkissen, jedes 80 cm lang, 40 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 10 K; Daubdaunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Koppkissen 3 K, 5 K 60, 4 K; Tuchenten, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K. Koppkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 60, 5 K 70, 6 K 70; Unterflaum aus flaum, gefüllten Stahl, 180 cm lang, 116 cm breit, 13 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 13 K an franko. Illustriert gefaltet, für Nichtpostfähiges Geb. retour.

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

## Nebenerwerb oder Existenz

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

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

**Fünfhäuser Möbelniederlage**

M. Eisenhammer 142  
Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendragerie Schawerda).



Registrierte Schutzmarke: Elsonbahn-Kondukteur.

Politierte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Küchen-einrichtungen von 88 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisestimmer, altdeutsch und modern, Segeleisen von 280 Kr. aufwärts. Moderne Küden, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Cattungen Möbel, Matratzen und Bettelinge billig. Kleiner Preisstempel für die Probung gratis. Großer Modelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Größtliche Befellungen streng reell wie bei persönlichem Auswähl.

Bühne zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Kontur meine Handnummer als Preis mitgebracht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelbe Tafel vor dem Geschäftsort.

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

Euer Wohlgeborner!  
Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind wie sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.  
Hochachtungsvoll  
Villach. Johann Gaisch, Kondukteur.

**Billige Bettfedern und Daunen**

1 Kilo graue geschlörte K 2-40, bessere K 2-40, halbwollene prima K 2-80, weiße K 4-40, prima Lammwolle K 6-40, hochprima K 7-80, 8- und 9-00, Daunen, graue K 6-40, weiße prima K 10-40, Brustflaum K 12-40 von 5 Kilo an franko.

**Fertig gefüllte Betten**

aus dichtflaumigen roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jedes ca. 80 cm lang, 40 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 18-40, Daunen K 24-40, Daunenfedern K 24-40, Einzelne Tuchente K 10-40, 12-40, 14-40, Einzelne Koppkissen K 8-40, 10-40, 12-40, 14-40, 16-40, 18-40, 20-40, Koppkissen 90x70 cm gross K 18-40, 12-40, 14-40, Unterflaum aus bestem Bettgras 180x116 cm gross K 18-40, and K 15-40, Versand von K 10-40 an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

**Max Berger in Deschenitz Nr. 294, Böhmerwald**

Klein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.



**Warum kaufen Sie ohne Anzahlung**

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

**Weil** keine Anzahlung, kein Risiko, keine Verzinsung wie bei ausständlichen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube österreichischer Fabrikat ist, den Händlern zu sparen.

**Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gekannt werden konnte, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen birgt.

**Weil** ich an solchente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an tieferer und 20 Monate Kredit gewähre.

Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Kein Cassenladen. Katalog gratis. Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs Leop. S. Kimpint, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

## Begünstigung.

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

**Triest das „Hotel Balkan“**

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

## Parteigenossen!

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

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.

Mit Parteigruß

Leopold Wicel, Handweber

in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Partei- und Parteioorganisation.

**DRUCK- U. VERLAGS-ANSTALT**

**VORWÄRTS**

Wien V, Rechte Wienzeile 97

Liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulantem Bedingungen  
Telephon 2364 Telephon 3545

## 20 Kronen per Tag

leicht zu verdienen durch den Betrieb leicht abgabiger Pat. Reueiten. So wohl als Hauptberuf als auch als Nebenberuf. Schreiben Sie sofort eine Karte an Georg Bohrer, Wien, VII. Bezirk, Postamt 63.

**Echte Zweisohlen**  
große schöne Ware, per St. 24 S., bei 50 St. 20 S., verbindet per Nachnahme (Post oder Bahn) Rudolf Klein, Böding am Kamp, N.Ö. Um 10 St. per St. kann ich nicht abgeben. Die das Recht auf Regiertrachtbrief haben, wollen dieses in der Bestellung vermerken.

## Bekanntmachung!

Von Heeres- und Anstaltslieferungen überzählige

**Leintücher**

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

6 Stück 150/200 cm K 14-40  
6 „ 150/225 cm „ 17-20

Versand per Nachnahme, wenn nicht passend, wird zurückgenommen.

**Leinenfabriken**

**Jos. Kraus**

Nachod VII. (Böhm.)

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

**Dauftragung** Die Gefertigten lassen auf diesem Wege allen Teilnehmern am Leidenbegünstigten des Genossen Josef Bohrer, pensionierter Oberkondukteur der Südbahn in Wien, welches am Dienstag den 27. August, 1912, allen teilnehmenden Eisenbahnern und Freunden sowie den Franzosen und ebenso dem Leidenbegünstigten Herrn Franz Bajer, welcher zur Verhinderung des Leidenbegünstigten in ungenügender Weise sehr viel beigetragen hat, den herzlichsten Dank aus.  
Die tieftrauernden Hinterbliebenen.

**!500 Kronen!**

galt ich Ihnen, wenn meine Burschevertiger „Nialalbe“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.  
**Kemény, Kaschau**  
I. Postfach 12/115, Ungarn

**Linson**

trotz der allgemeinen Teuerung erhält jeder einen schönen Gebrauchsgegenstand, der ein ög. Postpaket

**Roggen-Kaffee**

**„Probat“**

besteht 1 Postpaket nur K 3-70 franco jeder Poststation per Nachnahme.

**„Probat“**

gibt auch ohne teuren Bohnenaufschuß einen gesunden u. schmackhaften Kaffee. Nur echt bei Verschluß der Packung mit Marke „Probat“.

**Bernsdorfer**

**Getreide-Mälerei**

**Bernsdorf 5**

5. Trautman, Böhmen.

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

Von Verlagsämtern eleganteste Herrenanzüge von K 14-40, ältere von K 10-40, Bodenküde, Wettertragen von K 8-60, Robestosen von K 4-40 aufwärts.

**Großes Lager** Bettwäsche, weiß oder färbig, mit K 8-40, Leintücher K 1-60, schwere Bettzeuge, Damastgrüdel, Bettuch, Leinen, Giffone, Angine, per St. nur K 3-60, Sandstrücker, Fischstrücker, Bergänge K 3-40. Garantiert nur gebiegene Ware, alles erstklassig billig. Einzig in Wien nur bei

**Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.**  
Kuch Kleiderkassent, per Anzug K 8-40. Provinzialverland reell der Nachnahme.



**Brüner Stoffe**

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei

**Etzler & Dostal, Brünn**

Schwedengasse 93.  
Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinsten Mass wird geschneitten. Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.