

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



Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Checkkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2-88
Ganzjährlich 5-76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 24

Wien, den 20. August 1913.

21. Jahrg.

! Neue Telephonnummern!

Bei telephonischen Anrufen des Sekretariats, der Redaktion, der Administration, des Vereines Eisenbahnerheim u. s. w. ist entweder die

alte Telephonnummer 2325
oder eine der beiden neuen Nummern
10.526 und 10.542

zu benutzen.

Streikrecht der Eisenbahner*).

Von Wilhelm Schröder.

In der Hochhaltung des Prinzips gibt die Mehrzahl der deutschen Regierungen dem entschiedensten Doktrinär auf sozialdemokratischer Seite nichts nach. Vor allem wird es gegen die organisierte Arbeiterschaft hochgehalten, und namentlich die preussische Regierung ist unausgesetzt am Werk, das Prinzip der Staatsautorität zu wahren. Dies geschieht nicht zum geringsten dadurch, daß man unter den Hunderttausenden im Staatsdienst tätigen Beamten und Arbeitern keinen Sozialdemokraten duldet. Ein Sozialdemokrat kann Abgeordneter werden und dadurch auf die Gesetzgebung zuweilen einen weitgehenden Einfluß erlangen, er kann es zum Landtagspräsidenten, ja zum Präsidenten des Reichstags bringen und somit eine dem Monarchen an Bedeutung gleichstehende Körperlichkeit nach außen hin repräsentieren. Aber zum Weichensteller oder Chauvinistertaugler taugt er nicht, auch muß er auf den Ehrgeiz verzichten, im sogenannten mittelbaren Staatsdienst es zum Stadtrat oder zum Nachtwächter bringen zu wollen. Der Staatsgewalt wird die Aufgabe zugewiesen, auch den geringsten unter den staatlichen Arbeitern, ja diesen am meisten, vor jeder Verletzung mit allem, was sozialdemokratisch ist oder sein könnte, zu schützen. Daher darf ein solcher Arbeiter auch keiner freien Gewerkschaft angehören, darf nicht an Streik denken, und von einer Beteiligung an einem Konsumvereine ist er gleichfalls von Staats wegen ausgeschlossen. Ein Staatsarbeiter darf nicht einmal daran denken, sich über die Sozialdemokratie durch Lesen eines sozialdemokratischen Blattes unterrichten zu wollen. Vom Besuch einer sozialdemokratischen Versammlung ganz zu schweigen.

Wie alle Prinzipien so hat auch dieses in den Tatsachen einen überlegenen Feind. Es ist eine Unmöglichkeit, ein Heer von Hunderttausenden immen halten zu wollen, zu einer Zeit, wo mehr als ein Drittel der mündigen deutschen Männer bei den Reichstagswahlen der sozialdemokratischen Partei Vertrauen schenkt, und wo es im ganzen Reich vielleicht nicht einen Staatsarbeiter gibt, der in seiner Verwandtschaft oder Nachbarschaft nicht Sozialdemokraten aufzählen könnte, mit denen es sich gut leben läßt und die zu schneiden eine Handlung von unglaublicher Rächerlichkeit wäre. Der Staatsarbeiter erfährt von ihnen, und wenn nicht von ihnen, so selbst durch das Lesen irgendwelchen staatsstreuen Blattes, daß die Sozialdemokraten in den parlamentarischen Körperschaften sich am entschiedensten seiner Sache annehmen. Ihn drückt der Schuß wie nur jeden freien Arbeiter, und wenn es sonst kein Mittel auf der Welt gibt, um ihn zum Nachdenken zu bringen, so wird diese Wirkung durch eine einzige Rede erzielt, die der Eisenbahnminister im Parlament gegen die Sozialdemokratie hält und die man ihm von Amts wegen zu lesen gibt, in dem Irrwahn, daß diese Rede ihn in seiner vermeintlich ordnungstreuen Gefinnung befestigen werde. Bei den öffentlichen Wahlen hindert ja der amtliche Terror den trotz oder richtiger infolge aller Vorsichtsmaßnahmen verführten Staatsarbeiter, nach seinem Gefühl zu stimmen. Hier treibt der Zwang zur Heuchelei. Aber die Träger der Staatsgewalt würden sehr in Verlegenheit kommen,

* Wir entnehmen diesen Artikel, der, obwohl er sich mit reichsdeutschen Verhältnissen befaßt, von allgemeinem Interesse ist, den „Sozialistischen Monatsheften“.

wenn sie die Möglichkeit hätten, jeden ihnen unterstellten Mann wegen seiner Abstammung bei nichtöffentlichen Wahlen abzustrafen.

Daß der ganze amtliche Kampf gegen Sozialdemokratie, Gewerkschaften und Genossenschaften ein ungeheurer Selbstbetrug ist, hat man außerhalb Preußens an verantwortlicher Stelle ja auch eingesehen. In jener Sitzung der Kammer der Reichsräte vom 12. Juli 1910, die durch den Ausspruch des Bischofs von Senle: „Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben“, eine gewisse Verühmtheit erlangt hat, wandte der bairische Verkehrsminister sich mit guten Gründen gegen das auf die Unterdrückung des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes gerichtete Verlangen der Zentrumsanhänger. Es koste ihn, so meinte der Minister, nur einen Federstrich, um den Verband zu unterdrücken. Aber ein vorsichtiger Mann müßte sich doch auch fragen, was er denn mit einer solchen Maßregel erreiche, ob die Wirkung erzielt werde, die man sich davon verspreche. Und nach dieser Richtung käme er nach eingehender Erwägung aller Verhältnisse zu einem vernünftigen Ergebnis; er verspreche sich nicht, daß durch eine solche Maßregel die Sozialdemokratie ausgerottet oder die sozialistische Idee, soweit sie unter dem Verkehrspersonal bestehe, wesentlich eingeeignet werde. Was erreicht werde, sei einzig das, daß die Bewegung, die heute offen vor aller Augen liege, in geheime Birkel gedrängt werde, und daß dann die Radikalen die Oberhand gewinnen. Siehe Preußen! hätte der bairische Minister hinzufügen können.

Inzwischen ist mit dem ersten parlamentarischen Ministerium auch in Bayern ein anderes Regiment eingezogen. Der Süddeutsche Eisenbahnerverband wird unterdrückt, obgleich er zum Beweis seiner Ungefährlichkeit nach Ansicht vieler Arbeiter über die Grenze des Zulässigen hinausgegangen ist. Ausdrücklich verwarf der Verband das Streikrecht, und doch verlangt das ultramontane Parteiregiment in Bayern ganz nach preussischem Muster von jedem Neuling im Eisenbahnbetrieb eine Erklärung des Inhalts, daß er die verfeimte Organisation meiden werde.

Es drängt sich die Frage auf, was eine Arbeiterorganisation gegen solche Gewaltmaßregel zu tun hat. Was rein sachlich in solchem Fall geschieht, hat der Minister v. Frauendorfer in der eben erwähnten Rede angedeutet. Die deutsche Gewerkschaftsbewegung hätte sich nicht durchsetzen, hätte im Kampfe mit der Staatsgewalt und dem Unternehmertum nicht ihre heutige Größe erlangen können, wenn ihre Anhänger das Verlangen der Unternehmer, sich der Organisation fernzuhalten, erfüllt hätten. Wo man die Kraft in sich fühlte, kämpfte man um Anerkennung der Organisation, wo man zu schwach war, versprach man dem Unternehmer alles, was er verlangte, und tat doch, was man für gut hielt. Daß man zu solchen Mitteln greifen mußte, war bedauerlich. Aber es ließ sich rechtfertigen. Der Arbeiter hat mit peinlicher Gewissenhaftigkeit Verträge zu erfüllen, wenn der Unternehmer desgleichen tut, wenn er die Organisation anerkennt, wenn er dem Arbeiter das selbe Recht der Koalition zubilligt, das er für sich in Anspruch nimmt. Doch wenn der Unternehmer durch Mißbrauch seiner wirtschaftlichen Macht ein Gewaltverhältnis herbeiführt, muß er auch die Folgen dieses Zustandes tragen. Der Arbeiter fühlt sich dann der nicht erzwingbaren Verpflichtung ledig. Der alte Urstand der Natur kehrt wieder.

So schlimm das Verhalten des Privatunternehmers in solchem Gewaltverhältnis ist, so kann man, wo das Organisationsrecht des Arbeiters nicht gesetzlich geschützt ist, doch sagen, daß sich hier so leicht kein Dritter einmischen wird. Der Arbeiter wendet alle Mittel an, um seiner Organisation zur Anerkennung zu verhelfen, und, wie die Erfahrung lehrt, ist es nur eine Frage der Zeit, daß auch der halbstarrigste Unternehmer auf die Bahn besserer Gesittung geleitet, daß er von der Auslosigkeit seines bisherigen Unterfangens überzeugt wird. Anders aber, wenn der Staat in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber das Koalitionsrecht nicht anerkennen will. Mit Recht meinte der bairische Minister in seiner mehrfach erwähnten Rede, daß im Kampf um die Organisation ein Privatbetrieb doch noch ganz andere Mittel gegen die Arbeiter hätte als der Staat, auf den durch die Presse, die öffentliche Meinung, den Landtag u. s. w. in viel stärkerem Maß zugunsten des Personals eingewirkt werde als beim Privatbetrieb der Fall sei, der nach dieser

Richtung hin ziemlich unabhängig ist. In der Tat treten bei einem von Trägern der Staatsgewalt begangenen Unrecht viel stärkere Mächte in Wirksamkeit als bei einer privaten Verfehlung. Mögen die physischen Machtmittel in dem für das Recht der Schwachen geführten Kampf sich vorerst auch noch weniger ausgiebig erweisen als wenn es sich, wie in unserem Beispiel, um das Eintreten für Arbeiter in Privatbetrieben handelt, die moralischen Machtmittel wirken hier von der Parlamentarischen Tribüne, vom Redaktionstisch aus um so stärker. Noch nie haben bei einem gefunden, nicht dem Zerfall überantworteten Volk diese Machtmittel verlagert, und sie werden in Preußen-Deutschland zum Ziel führen, wie sie in unseren westlichen Nachbarländern die Träger der Staatsgewalt zur Anerkennung der Gewerkschaften und zur Aufstellung des Grundsatzes von der Gleichberechtigung auch der sozialistischen Weltanschauung gezwungen haben.

Die Gesundheit des deutschen Volkes tritt im vorliegenden Fall darin zutage, daß sich auch unter den Eisenbahnern tapfere Pioniere finden, die ungeachtet aller Gefahren ihre gewerkschaftliche Pflicht erfüllen und in dem von oben geübten Zwangsregiment nur einen Ansporn zum Ausharren und zur Sondierung ihrer Kameraden erblicken. Diese Tatsache ist der Regierung bekannt, und die alle Augenblicke veröffentlichten Warnungen vor dem Beitritt zur Gewerkschaft zeugen von der Unsicherheit der Behörde und ihrer Nervosität, die ja noch am Ende der letzten Landtagsession drastisch zum Ausdruck kam, als der preussische Eisenbahnminister im Abgeordnetenhaus von neuem gemahrt worden war, daß der Sozialdemokrat Leinert nur infolge enger Verbindung mit Eisenbahnern seine Anklagen gegen das staatliche Bevormundungssystem hatte erheben können. Wie nun überhaupt die Glanztage dieses Systems vorüber und die Behörden innerlich längst von der Nutzlosigkeit ihres Mühsens überzeugt sind, so kann auch im Eisenbahnbetrieb der bestehende Kriegszustand nicht ewig währen. Auf irgendeine Weise wird und muß zwischen den Staatsarbeitern und ihrem Unternehmer ebenso ein auf Gleichberechtigung begründetes Verhältnis herbeigeführt werden, wie wir es jetzt schon in zahlreichen Privatbetrieben auf Grund von Tarifverträgen vor uns haben. Ob ein solches Verhältnis sich auf derselben Grundlage aufbauen läßt, steht dahin und ist auch nicht von besonderem Belang, wenn nur das wesentlichste erreicht wird, nämlich, daß der staatliche Arbeitgeber mit der Gewerkschaft als der ordentlichen Vertretung der Arbeiter verhandelt und auf die von ihr im Namen der Arbeiter vorgebrachten Beschwerden eingetht.

Als Angelpunkt der schwebenden Frage wird von den Vertretern der Staatsgewalt das Streikrecht hingestellt. Zwar ist ihnen das ganze, gern mit sozialdemokratischen Untrieben identifizierte Streben nach Unabhängigkeit, das in der freien Gewerkschaftsbewegung zum Ausdruck kommt, ein Grmel. Aber immer kommen in Preußen und Sachsen und jetzt auch in Bayern die Minister und Regierungskommissäre darauf zurück, daß sie in der Obfolge für die gesamte Bevölkerung die Pflicht hätten, einem Ausstand im Eisenbahnbetrieb vorzubeugen, und daß daher in diesem Betrieb Anhänger einer Gewerkschaft, die das Streikrecht beanspruchen, unmöglich seien.

Von dem Recht auf Ausstand ist nun freilich in der Theorie keine freie Gewerkschaft abgegangen. In der Praxis aber beseitigt jeder Tarifvertrag das Ausstandsrecht, wenn auch nur für die Dauer der Vertragsgeltung und für den Fall, daß kein auf den Vertrag verpflichteter Unternehmer wortbrüchig wird. Aber immerhin ist durch den Tarifvertrag die Streikfreiheit eingeengt worden, und weil das Prinzip preisgegeben werde und auch der Klassenkampfstandpunkt seine abstrakte Geltung verliere, waren denn ja auch zu der Zeit, als die ersten dieser Verträge geschaffen wurden, besonders prinzipienfeste Parteigenossen Feuer und Flamme gegen diese, eines sozialdemokratischen Arbeiters unwürdige Versimpelung. Aber wie immer, so ging auch in diesem Falle die Weltgeschichte über das Prinzip zur Tagesordnung über, und die Tarifverträge mit der Eingeung des Streik- und Aussperrungsrechts bürgerten sich ein. Nun vergibt eine Gewerkschaft sich dem Staat als Arbeitgeber gegenüber meiner Meinung nach nichts, wenn sie, falls sonst Vorteile für die in Betracht kommenden Arbeiter errungen werden können und das Streikrecht nur noch als Doktrin eine Bedeutung hat,

in der Frage der Einengung dieses Rechts unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse mit sich reden läßt. Tatsächlich haben die staatlichen Eisenbahner ja ohnedies in Deutschland das Streikrecht noch nicht in Anspruch genommen, und man sollte meinen, daß ein der organisierten Arbeiterchaft zugänglicher Arbeitgeber erst recht nicht in die Lage käme, bestritt zu werden.

Dies Stück Zukunftsstück habe ich angestimmt, um zu zeigen, daß auf den organisationsfeindlichen Arbeitgeber von heute das bekannte Wort zutrifft, daß man mit Bajonetten viel ausrichtet, aber nur nicht sich darauf zur Ruhe setzen kann. Der Staat bestreitet den Arbeitern in seinem Dienst ja schon um deswillen das Koalitionsrecht, weil die Staatsbetriebe keine Gewerbetriebe darstellen. Nur den gewerblichen Arbeitern sei aber das Streikrecht von Gesetzes wegen zugebilligt, und schon aus diesem Grund habe der Staatsarbeiter auf den Streik ein für allemal zu verzichten. Wie gequält eine solche Beweisführung ist, braucht hier nicht weiter auseinanderzusetzen zu werden. Sie hat in der Praxis auch gar keine Bedeutung. In Rußland war nicht nur den Beamten und Staatsarbeitern, sondern auch den gewerblichen Arbeitern von Gesetzes wegen das Streikrecht untersagt, und doch wurde, als die Not keinen anderen Ausweg übrig ließ, in den Revolutionstagen des Jahres 1905 von der deutschen bis zur chinesischen Grenze der Generalstreik unterschiedslos in Staats- wie in Privatbetrieben durchgeführt. Als dann, nebenbei bemerkt, auch in die Reihen des deutschen Proletariats Stimmen hineinschallten, die mit Behemung das russische Beispiel als ein möglichst bald nachzunehmendes Universalrezept anbrachten, kam von maßgebender gewerkschaftlicher Seite eine äußerst kühle Abweisung, und bei der kritischen Haltung ist es dem Generalstreikgedanken gegenüber denn ja auch bis jetzt geblieben: ein Zeichen dafür, daß trotzdem deutsche Zustände ja wohl keine russischen Zustände sind. Diese Gegenüberstellung soll zeigen, daß der Eisenbahnerstreik keine Sache ist, die sich durch irgend welche Gefahr ins Werk setzen läßt, daß aber auch keine Macht in der Welt in verhindern kann, wenn die Voraussetzungen für ihn einmal eintreten sollten. Kommt es im Deutschen Reich oder einem der Bundesstaaten zu politischen oder wirtschaftlichen Zuständen, die dem Eisenbahner den Streik nahelegen, dann wird der Ausbruch um so heftiger werden, je weniger die Teilnehmer durch die Schule der Organisation geübt sind. Denn daß das Kampffieber gerade unorganisierte, systematisch unter Zwang gehaltene Arbeiter besonders aufwirbelt, lehrt die Erfahrung, und das ist auch im Verkehrsgebiete bei den Streiks der Berliner Straßenbahner im Jahre 1900 und der Hamburger Hochbahnangestellten im Februar dieses Jahres deutlich genug hervorgetreten. Schon aus diesem Grunde ist gerade vom Standpunkt der Staatsautorität und der allgemeinen staatlichen Fürsorgepflicht aus betrachtet, nichts förderlicher als das Streben, durch Verhinderung des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses den Streikgedanken abtöten zu wollen.

Man kann ruhig behaupten, daß ein Ausstand der im Staatsdienst tätigen Verkehrsarbeiter um so weniger zu befürchten ist, je ungehinderter sich unter diesen Arbeitern der Organisationsgedanke befestigen kann. In dieser Hinsicht handeln die in Betracht kommenden Gewerkschaften im allgemeinen Interesse der Bevölkerung, wenn sie mit Eifer und Umsicht in der Agitation unter den Staatsarbeitern fortfahren und so diesen Arbeitern Schulung, den Trägern der Staatsgewalt Achtung vor der Organisation beibringen. Es kostet gewiß noch manches Opfer, aber dem allgemeinen Geseh der Entwicklung wird sich aller prinzipieller Unentwegtheit zum

Trotz auch in Deutschland der Staat als Arbeitgeber beugen müssen. Um so mehr als er sieht, daß in dieser Hinsicht auch sein Widerpart durchaus nicht unzulänglich ist.

Die Resultate unserer Hinterbliebenenunterstützung.

Motto:

Sich selber Gutes tun,
Wer möcht' es nicht,
Wenn's ihm nicht dazu
In Mitteln nicht gebricht?
Jedoch den meisten
Ist es unbekannt,
Daß sie die Mittel haben
In der Hand.

Vor uns liegt nun der Jahresbericht über das erste Jahr der provisorischen Einführung des bei der letzten Generalversammlung beschlossenen neuen Unterstützungszweiges. Wer denselben aufmerksam durchliest, dem spiegelt sich das ganze soziale Elend, in welchem ein Großteil der Eisenbahner schmachtet, wieder. Deshalb verdient der Bericht eine besondere Würdigung, nicht nur von den Beteiligten, sondern von der gesamten Mitgliedschaft. Die Probe, die Anfangs 1912 mit der Hinterbliebenenunterstützung gemacht wurde, hat im Laufe eines Jahres alle Erwartungen übertroffen.

Dreierlei lehren uns die Ziffern.

Erstens: daß die Anzahl diverser Krankheiten groß ist, welchen die Eisenbahnerchaft ausgesetzt ist;

zweitens: daß es eine Wohltat ist, die sich jeder einzelne durch Aufbringung geringer Mittel für sich und seine Angehörigen für die bittersten Stunden des Lebens sichern kann, und

drittens: daß durch diese Einrichtung Stabilität in der Organisation erreicht wird.

Alle Einwände, die man seinerzeit gegen diesen Unterstützungszweig ins Feld führte, wurden durch die praktische Tätigkeit und durch das gewonnene Ergebnis widerlegt.

Leider haben sich die Erwartungen, die man an diese Einrichtung knüpfte, nicht in jenem Maß erfüllt, wie es wünschenswert und notwendig für jedes Mitglied und die Organisation wäre. Von den 54.600 genüßfähigen Mitgliedern sind im ersten Jahr nur 17.500, das ist 32,05 Prozent, dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds beigetreten. Um es allen Mitgliedern möglich zu machen, sofort in den Genuß dieser Organisationseinrichtung zu gelangen, hatte der Zentralvorstand den freien, unbehinderten Beitritt durch die ersten drei Monate des Jahres garantiert. Der Wert dieser Einrichtung wurde vielfach verkannt, der erhoffte Erfolg blieb hinter den Erwartungen zurück.

In vielen Fällen haben nur jene Mitglieder von dieser Erleichterung Gebrauch gemacht, die entweder selbst oder deren Frauen todkrank waren und einer baldigen Auflösung entgegen sahen, oder deren Alter eine solche Höhe erreichte, daß ein Ableben in Wälde vorauszu sehen war.

Die Bestätigung des Gesagten geht schon daraus hervor, daß am dritten Tag nach der Einführung der

Hinterbliebenenunterstützung schon die ersten bezugsberechtigten Todesfälle gemeldet wurden, und daß sie schon im Jänner die ungewöhnliche Höhe von 31 Fällen erreichten. Zumeist waren es Tuberkulose, die nach längerer Krankheit der Seuche zum Opfer fielen und sich noch vorher rasch den Anspruch sicherten.

Es starben im Berichtsjahr 152 Männer und 151 Frauen, zusammen 303 Personen, für welche die in dem Regulativ festgesetzten Quoten ausbezahlt wurden. Die Todesursachen gewähren einen Einblick in die soziale Beschaffenheit des Lebens der Bediensteten. An ausgesprochenen Tuberkulose starben 60 Männer und 72 Frauen, zusammen 132 Personen oder 43,56 Prozent der Verstorbenen. Daß auf der Frau des Eisenbahners das soziale Elend schwerer lastet und verheerender wirkt wie bei dem Mann, bezeugen die obigen Ziffern.

Von der Gesamtsumme an Verstorbenen hatten 71 bloß das 40. Lebensjahr erreicht, während 232 ein Alter von 40 Jahren aufwärts, bis zu 82 Jahren erreichten. Durch diese Ziffern wird neuerlich bewiesen, wie notwendig es ist, daß die Hungerjahre der jungen Bediensteten gekürzt werden sollen. Die größte Sterblichkeit ist nach unseren Tabellen vom 30. bis 40. Lebensjahr zu verzeichnen. Die auf diese Jahre entfallenden Todesfälle erreichten die enorme Ziffer von 137. Die Sterblichkeitsziffer nimmt dann allmählich nach dem zunehmenden Alter wieder ab. Das Alter der jüngsten Verstorbenen war 17 Jahre, auf welches Alter 7 Todesfälle kamen. Die 70jährigen stellten 27 Fälle. Ein einziger Verstorbenen erreichte das glückliche Alter von 82 Jahren. Infolge von Eisenbahnunfällen starben 17 Personen, was die Gefahren des Eisenbahnbetriebs genügend kennzeichnet. Ein besonders trauriges Kapitel, das wir besonders hervorheben glauben müssen, sind 6 Selbstmordfälle, wovon 4 auf Männer und 2 auf Frauen entfielen. Die Ziffer ist im Verhältnis zu den allgemeinen Selbstmordtaten zu hoch. Welch traurige Verhältnisse muß es in unserem Stande geben, wenn 6 Personen von 17.500 Versicherten freiwillig Hand an sich zu legen gezwungen sind! Die Todesursachen der übrigen Sterbefälle verteilen sich wie folgt: An Altersschwäche, also eines normalen Todes, starben bloß 5 Personen, an Gehirn- und Herzkrankheiten 60 Personen, an Blutkrankheiten infolge irrationeller Ernährung 13, an Rippen- und Bauchfellentzündungen, die zumeist durch Erkältungen entstehen, 10, an Magen-, Nieren- und Leberkrankheiten 16 Personen. An Krebs starben allein 43 Menschen. Der überwiegende Teil der letzten Fälle entfiel auf Frauen. Wieviel Elend und Not, wieviel Herzeleid und Qualen hätten von den unglücklichen Frauen abgewendet werden können, wenn sie bei den ersten Anzeichen einer derartigen Erkrankung die falsche und schändliche Scham abgelegt und einen tüchtigen Arzt zu Rate gezogen hätten. Manche Kinder würden noch ihre Mutter und mancher Mann seine Frau besitzen, wenn die Frauen mehr Verständnis für solche Anschauungen hätten.

Es unterliegt nach den gemachten Erfahrungen keinem Zweifel, daß mit der sofortigen Flüssigmachung der entfallenden Quote manche Träne getrocknet wurde und mancher Verzweiflungsaft unterblieben ist.

Feuilleton.

August Bebel.

Das Schicksal hat seltsame Launen. August Bebel, der gefährlichste Bekämpfer des Militarismus wurde als Sohn eines Unteroffiziers in der Kasematte in Deuß-Köln bei dem Klang von Trompetensignalen am 22. Februar 1840 geboren. Bebels Vater starb, als August Bebel noch im frühesten Kindesalter stand. Seine Mutter heiratete hierauf den Bruder des Vaters, der eine kleine Beamtenstelle bekleidete. Nachdem auch der Stiefvater gestorben war, begab sich seine Mutter mit den Kindern nach ihrem Heimatort Weßlar, wo Bebel die Arztschule besuchte. Bebel lernte in seiner frühesten Jugend die Not kennen. Er mußte als Regelfunge oder durch Kartoffelkochen zum Schmaken Hausarbeit seiner Mutter beitragen helfen. Mit vierzehn Jahren kam er zu einem Drechslermeister in die Lehre. Vom achtzehnten bis zum zwanzigsten Lebensjahr durchwanderte er als Geselle einen Teil Osterrichts, Deutschlands und der Schweiz. Er gehörte in Freiburg und Salzburg den katholischen Gesellenvereinen als Mitglied an, die damals die einzigen Arbeitervereine waren. Dann lehrte er 1860 nach Weßlar zurück, wo er bald in die Arbeiterbewegung eintrat. Mitte der Sechzigerjahre wurde er Vorsitzender des Leipziger Arbeiterbildungsvereines und Mitglied des ständigen Ausschusses der deutschen Arbeitervereine. In dieselbe Zeit fällt die Anbahnung seines persönlichen Verhältnisses zu Wilhelm Liebknecht. In seinen Lebenserinnerungen hat Bebel dagegen polemisiert, daß er es Liebknechts Einfluß zu danken gehabt habe, wenn er Sozialist geworden sei. Auch habe ihn Liebknecht nicht zum Marxisten gemacht; er sei vielmehr wie fast alle, die damals Sozialisten wurden, über Lassalle zu Marx gekommen und habe erst Ende 1869, und zwar im Gefängnis, auskömmlich Zeit und Ruhe gewonnen, um den im Spätsommer 1867 erschienenen ersten Band „Das Kapital“ von Marx gründlich zu lesen. Unterdessen hatte er sich im Herbst 1864 mit seiner späteren Frau, die damals Arbeiterin in einem Leipziger Fuhrwarengeschäft war, verlobt und sich vorher schon im Jahre 1863 ständig in Leipzig niedergelassen. Dort hatte er ein Geschäft unter der Firma eines befreundeten Bürgers eröffnet und sich sogar eine Spezialität ausgesucht, nämlich die Anfertigung von Tür- und Fenstergriffen aus Büffelhorn. Als ihn seine politische Tätigkeit immer häufiger in Konflikte mit den Behörden brachte, was auch Gefängnisstrafen im Gefolge hatte, ging Bebel ein Kompagnieverhältnis mit einem Partei-

genossen ein. Sie gründeten eine kleine Fabrik mit Dampftrieb, in der die betreffenden Artikel aus Bronze hergestellt wurden. Als aber dann im Jahre 1881 auf Grund des sogenannten Keinen Belagerungszustandes aus Leipzig ausgewiesen worden war und diese Ausweisung von Jahr zu Jahr erneuert wurde, löste er im Jahre 1884 das Kompagniegeschäft und trat an die Stelle eines Reisenden für das Geschäft. Bebel nützte seine Geschäftsreisen gern zur Herstellung von Verbindungen für die Partei aus. Auch nach Oesterreich kam er wiederholt geschäftlich, um aber dabei immer mit den Parteigenossen des Ortes in Fühlung zu treten, in dem er geschäftlich weilte. Auch diese Stellung legte er im Jahre 1880 nieder und widmete sich von da an ganz dem literarischen Berufe.

Die erste Verurteilung Bebels erfolgte wegen Beleidigung der Königin Isabella von Spanien, die er im Jahre 1868 durch eine in einer Volksversammlung eingebrachte Adresse „an das spanische Volk“ begangen hatte. Damals mußte er eine Gefängnisstrafe von drei Wochen abtun. Im Jahre 1872 wurde er der Vorbereitung des Hochverrats gegen das Deutsche Reich und gegen das Königreich Sachsen angeklagt und gleichzeitig mit Liebknecht zu zwei Jahren Gefängnisstrafe und wegen Beleidigung des deutschen Kaisers außerdem zu einer Gefängnisstrafe von neun Monaten verurteilt. Auch später hat er wegen politischer Delikte mehrere Gefängnisstrafen erhalten und abgebüßt und hat im ganzen siebenundfünfzig Monate in Strafhaft verbracht.

Der Beginn der parlamentarischen Tätigkeit Bebels fällt in das Jahr 1867. Damals wurde er in den konstituierenden norddeutschen Reichstag gewählt und im Jahre 1871 folgte seine Wahl in den deutschen Reichstag. Seine politische Jungferntrede betraf das Verhältnis der süddeutschen Staaten zum norddeutschen Bund, und in ihr kam der Satz vor: „Ich protestiere gegen einen Bund, der nicht die Einheit, sondern die Zerstückelung Deutschlands proklamiert, gegen einen Bund, der Deutschland zu einer großen Kaserne macht.“ Als ihn nach seiner bereits erwähnten Verurteilung im Jahre 1871 das Reichstagsmandat aberkannt worden war, erhielt er es im Jahre 1873 durch Neuwahl wieder und ist mit kurzen Unterbrechungen bis heute Mitglied der deutschen Reichsvertretung geblieben. Seit 1898 vertrat er den zweiten Hamburger Wahlkreis. 1881 bis 1891 war er auch Mitglied des sächsischen Landtages, und im Parteivorstand der sozialdemokratischen Partei saß er seit dem Jahre 1892.

Seit dem Jahre 1890 hatte sich Bebel in Berlin ansässig gemacht. Er wurde bald ein ungemein fruchtbarer und viel-

seitiger Schriftsteller. Mit Fleiß und Eifer vertiefte er sich in oft recht schwierige Wissensgebiete, die er dann in volkstümlichen Schriften darzustellen unternahm. Alle seine Schriften sind von jener zündenden agitatorischen Beredsamkeit, die Bebel eigen ist. Jede Zeile seiner Schriften atmet denselben Geist hingebungsvoller Liebe für das Proletariat und dieselbe Begeisterung für dessen große Ziele wie seine Reden. Die Schriften Bebels sind so in gewissem Sinne eine Ergänzung seiner Reden, die übrigens ebenfalls in großer Zahl in Druck erschienen sind.

Von seinen literarischen Werken ist wohl das bekannteste „Die Frau und der Sozialismus“ geworden, das bereits in 51. Auflage erschienen ist. Sein Erstlingswerk war eine Streitschrift „Unsere Ziele“. Ihr folgte eine religiöse Polemik unter dem Titel „Christentum und Sozialismus“, dann die Monographie „Der deutsche Bauernkrieg mit Berücksichtigung der hauptsächlichsten sozialen Bewegungen des Mittelalters“ und „Die mohammedanisch-arabische Kulturperiode“. Aber auch andere Schriften Bebels beschäftigen sich mit national-ökonomischen Fragen. Eine Quelle erster Erbauung sind die Memoiren Bebels: „Aus meinem Leben.“ Dieses zweibändige Buch entrollt das reiche Arbeitsleben des großen Mannes in anschaulicher, lebendiger Weise vor uns. Es ist, wie es bei Bebels Bedeutung für die deutsche Sozialdemokratie fast selbstverständlich dünkt, zugleich auch eine geschäftliche Darstellung des Werdeganges der deutschen Arbeiterbewegung.

Als Redner gehörte Bebel zu den interessantesten Parlamentariern des deutschen Reichstages. Klar, bestimmt und dabei noch mit einem gewissen rhetorischen Pathos wußte er seine Ausführungen zu entwickeln, die auch vor den gegnerischen Politikern stets mit größter Aufmerksamkeit entgegengenommen wurden. Durch seine satirischen Bemerkungen wußte er oft in einer durchaus zurückhaltenden, aber nichtsdestoweniger scharfen Art seine politischen Feinde zu treffen. Und welche unermessliche Arbeit leistete Bebel als Redner! Von den ersten Reden in den sächsischen Arbeitervereinsammlungen, von der Hinüberziehung des Nürnberger Arbeitervereinstages in das Lager des Klassenkampfes, von der ersten Rede für Arbeiterschutz im norddeutschen Reichstag von 1867 bis zu den gewaltigen Auseinandersetzungen mit Bismarck, bis zu dem Gegenüber zwischen dem glühenden Freiheitskämpfer der Arbeiterklasse und dem tanzelnden Plauderer und Weistreicher Bülow, von den großen taktischen Reden auf den Parteitag bis zu den letzten Reden über die auswärtige Politik gegen Hereskriftungen, Plottenvermehrungen und Kolonialerwerbungen im deutschen Reichstag — wela unermessliche Fülle rhetorischer Arbeit, wela

Wie viele arme Teufel stehen am Totenbett ihres Liebings rat- und hilflos da, wissen nicht ein und aus, und müssen in ihrem Gram zu Kollegen laufen, damit schnell eine Sammlung eingeleitet werde, um nur für die erste Zeit hinwegzukommen. Zu dem Kummer ernten dann die Bedauernswerten noch die Schmach des Bettelns, des Almosenempfangens.

Derartige Verhältnisse sind für einen geraden Arbeiter, insbesondere für einen Parteigenossen, einfach beschämend. In allen Lebenslagen soll sich der Proletarier nicht zum Betteln erniedrigen, sondern überall sein Recht fordern und sein Recht sichern. All diesem Ungemach kann die Organisation abhelfen, wenn sie zweckentsprechende Einrichtungen schafft, die derartigen beschämenden Zuständen ein Ende setzen. Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds ist eine solche Sicherung für die angezogenen Fälle. Jeder Genosse und jede Frau eines Genossen soll pflichtgemäß im ureigensten Interesse ungesäumt daran schreiben, Mitglied dieses Fonds zu werden.

Die organisierten Arbeiter sollen es unter ihrer Würde halten, künftighin zu betteln und zu sammeln, wenn ein Arbeitskollege oder dessen Frau stirbt. Man sichere sich bei Lebzeiten sein Recht, dann entfällt die „Gnade“ nach dem Tod.

Trotzdem im ersten Jahr vorwiegend schlechte Risiken, die den Fonds schwer belasteten, beigetreten sind, ist doch nach allen menschlichen Voraussetzungen für alle Zeiten die Grundlage für einen wertvollen Zweig des Unterstützungswesens geschaffen worden. Vereinnahmt sind im Berichtsjahr Kr. 87.581 und es sind Kr. 21.700 verausgabt worden. Wenn auch mit jedem Jahr die Anspruchsberechtigung sich für jeden Eisenbahner erhöht, so ist jede Gefahr, die den Unterstützungsfonds ins Wanken bringen könnte, von vornherein ausgeschlossen.

Natürlich müßte bei der Anwerbung und Agitation Rücksicht darauf genommen werden, daß nicht bloß solche Mitglieder aufgenommen werden, die knapp vor der Altersgrenze stehen oder an einer chronischen Krankheit laborieren. Es muß vor allem darauf Bedacht genommen werden, daß die jüngeren Elemente in der Organisation, insbesondere die Neueintretenden für den Hinterbliebenenunterstützungsfonds herangezogen werden. Die Ausrede, es sei mit dem Beitritt noch Zeit, führt oft zu einer Verkürzung des Anspruches. Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds ist die beste Sparkasse. Ein angehender Dreißiger, der 400 Kr. für sich oder seine Gattin ersparen wollte, müßte ungefähr 60 Jahre lang Spareinlagen in der Höhe der Beiträge unserer Hinterbliebenenunterstützung sammeln. Daß eine solch lange Beitragsleistung bei unserer Hinterbliebenenunterstützung ausgeschlossen ist, liegt auf der Hand. Im allgemeinen wird die Beitragsleistung höchstens 20 bis 30 Jahre währen und den durchschnittlichen Gesamtbeitrag von 175 Kr. ausmachen. Es gibt wohl keine Sparkasse, die derartige Zinsen zahlen würde, daß sie diese Summe in der gleichen Zeit auch nur annähernd erreichen würden, und es gibt keine Versicherungsgesellschaft, die für eine so niedrige Prämie eine solche Leistung garantiert. Dies erkennend, hat

gewaltige Anhäufung von Temperament, Ueberzeugung, Geist, Schlagfertigkeit und flammendem Zorn!

Als Politiker ist Webel immer Anhänger des strengsten Marxismus geblieben. Dennoch blieb er kein starrer Theoretiker und verließ sich durchaus nicht praktischen Vernunftgründen, wenn er sah, daß die Parteinteressen in irgendeiner Art gefördert werden konnten.

Aber in seinen politischen Enunziationen gab es niemals ein Schwanken oder eine Annäherung an die herrschende Staatsorganisation. In den unzähligen Reden, Aufsätzen und Briefen, in denen er im Laufe der vielen Jahre in der Öffentlichkeit wirkte, hatte er sich immer mit Festigkeit treu an sein politisches Programm gehalten, das er selbst kurz mit dem Schlagwort charakterisierte: Todfeindschaft der bürgerlichen Gesellschaft!

Webel fehlte manches von dem, was Marx, Engels, Lafalle, Liebknecht und manchem der lebenden Führer auszeichnet. Aber eines hat er von ihnen allen voraus: Selbst ein Arbeiter, ist er der Seele des Proletariats stets näher gewesen als alle. Des Arbeiters Schicksal hat er selbst erfahren; Elend, Hunger, Arbeitslosigkeit, den hoffnungslosen Daseinskampf des kleinen Meisters, die Leiden des verfolgten, vom Bürgertum hofotierten, von den Schmerzen des Klassenstaates verfolgten Agitators selbst erlebt. So fühlte er wie die Arbeiter selbst. Er konnte nicht nur mit ihnen kämpfen, mit ihnen lieben und hoffen, er konnte auch, was so wichtig ist und gerade der Politiker so leicht verlernt, mit ihnen hassen. Man mußte ihn hören, wenn sein Temperament einmal die Zügel zerriß.

So verknüpfte das Band persönlicher Liebe Webel mit der Masse. Sie war das Geheimnis seines beispiellosen Erfolges. So war er der „Erwecker schlafender Seelen“ geworden, wie der Pfarrer Raumann ihn einmal genannt hat, der große Agitator und Organisator, der an der Spitze der größten Partei Europas stand.

Es war ein weiter Weg von Wehlar über Köln-Brauweiler und Leipzig nach Berlin und von dort aus auf den Flügeln, die die parlamentarische Tribüne verleih, um die ganze zivilisierte Erde! Ein weiter und steiler Weg von der Wehlarer Armenschule über die katholischen Gesellen- und bürgerlichen Bildungsvereine bis zu der ragenden Höhe des vielgelesenen sozialdemokratischen Schriftstellers und Politikers! Ein weiter und dornenvoller Weg von dem glühenden Propheten einer kleinen belächelten Sekte bis zum Führer einer gewaltigen, gefürchteten Proletarierarmee aller Zungen und Zonen!

die Wiener Vertrauensmännerversammlung in ihrer letzten Plenarsitzung den Beschluß gefaßt, in Zukunft die Neubeitrenden gleichzeitig mit in den Hinterbliebenenunterstützungsfonds einzubeziehen.

Neben der sozialen Wohltat, die dieser Unterstützungszweig in sich birgt, ist er auch geeignet, die Fluktuation in der Organisation zu bannen. Gelingt dies, so ist dies ein weiterer und bedeutend größerer Vorteil für die gesamte Eisenbahnerschaft und daher für jeden einzelnen, weil durch bessere Organisationsverhältnisse das Klassenbewußtsein gehoben und die Kampfeskräfte gesteigert wird. Nach den gepflanzten Erhebungen fallen in manchem Jahr von den Angeworbenen 80, 85 und selbst 90 Prozent wieder ab. Unsere ganze Organisationsstätigkeit, speziell die Aufklärungsarbeit wird dadurch zur Sisyphusarbeit. Dagegen sind von den Mitgliedern des Hinterbliebenenunterstützungsfonds nur 5 bis 10 Prozent wieder ausgeschieden. Wir sehen daher sofort den weiteren Vorteil dieses Fonds. Diejenigen Mitglieder, die durch den Austritt einen direkten Verlust erleiden, treten 16- und 18mal weniger aus dem Verein aus als die, die einen solchen Verlust nicht zu verzeichnen haben. Bleibt der Stand der Mitgliedschaft konstant, so wird die Bildungsarbeit ganz andere Früchte tragen wie bisher. Die Fluktuation wird endgültig wohl erst dann aufhören, wenn in den Mitgliedern die sozialistische Ideenwelt verankert und verfestigt sein wird. Um für unsere Aufklärungsarbeit Boden zu gewinnen, ist uns der Hinterbliebenenunterstützungsfonds Mittel zu einem hohen Zweck. Wer daher die Fluktuation einschränken und damit das Bildungsniveau, die Kampfeskräfte der Mitgliedschaft steigern will, der muß Vorbereitung treffen, daß dieses Mittel zum Zweck, zu einem Obligatorium werde. Unsere Provinzortgruppen werden daher gut tun, dem Beispiel der Wiener Vertrauensmänner zu folgen.

R. M.

Endgehalterhöhung und zweijährige Borrückungsfristen für die Diener.

Im 38 Millionenantrag, der am 16. Dezember 1911 zwecks Aufbesserung der Bezüge der Bediensteten und Arbeiter der Staatsbahnen im Abgeordnetenhaus einstimmig angenommen wurde, sind für das gesamte Dienerpersonal zwei wichtige Verbesserungen enthalten. Die Erhöhung des Endgehaltes für sämtliche Diener auf 2000 Kr. und die Einführung der zweijährigen Borrückungsfristen in allen Gehaltsstufen für sämtliche Diener. Es sind zwei Forderungen, die bereits am ersten Eisenbahnerkongress als Hauptforderungen für die Verbesserung der Lage des Dienerpersonals in den Vordergrund gestellt und seither immer wieder mit aller Zähigkeit von sämtlichen Vertretern des organisierten Personals energisch verfolgt wurden. Je energischer die Vertretung dieser Forderung vor sich ging, um so größerer Widerstand wird der vollen Erfüllung derselben seitens des Eisenbahnministeriums entgegengekehrt. Der Widerstand ist besonders seit der Annahme des 38 Millionenantrages zu bemerken und er wurde um so größer und jäher, so oft die Mehrheit der bürgerlichen Abgeordneten im Vorjahr und heuer den bekannten 17 Millionenantrag des Abgeordneten Tomšič ablehnte, in dem diese Forderungen mitinbegriffen waren.

Es hat aber auch eine Zeit gegeben, wo diese Forderungen von den offiziellen Vertretern des Eisenbahnministeriums als „berechtigt“ anerkannt wurden. Das war allerdings vor dem Jahre 1911, wo man sich im Eisenbahnministerium für diese Fragen die Ausrede leisten konnte, daß kein Geld da sei und das nötige Geld erst vom Parlament bewilligt werden müsse. Seither hat man sich andere Argumente für die Nichterfüllung dieser Forderung zurechtgelegt. Die sind zwar deshalb nicht stichhaltiger als die früheren, aber darauf kommt es auch nicht an. Jetzt meint man, daß die zweijährigen Fristen deshalb nicht zu machen seien, weil die logische Konsequenz die Gewährung derselben Begünstigung auch für das große Heer der Staatsdiener bedingt. Ein Argument, das sichtbar keines ist und das nur beweist, daß die Regierung andere Gründe nicht ins Treffen zu führen vermag. Solche Argumente sind in Desterreich bei zahlreichen anderen Forderungen der Arbeiterschaft immer ins Treffen geführt worden und es ist daher der Satz, „weil ich es den andern auch geben muß, kann ich es dir nicht geben“, so abgedroschen und inhaltslos, daß er von niemand mehr ernst genommen wird. Er könnte von den Dienern der Staatsbahnen eventuell dann als Argument hingenommen werden, wenn man ihn auch seinerzeit bei der Einführung der zweijährigen Borrückungsfristen für die Unterbeamten angewendet hätte. Denn die Unterbeamten des Staates haben heute noch keine zweijährigen Fristen und sie rücken nicht einmal um 200 Kr. vor. Was also für die Unterbeamten billig war, muß für die Diener recht sein. Speziell diese Tatsache beweist, daß der Hinweis auf die Staatsdiener kein ernst zu nehmendes Hindernis für die Einführung der zweijährigen Borrückungsfristen sein kann.

Die Argumente des Personals, welches es für die Berechtigung dieser Forderung bisher vorbrachte, hat noch keiner der Machthaber ernsthaft zu widerlegen versucht. Es wäre auch unnütze Mühe, weil diese Argumente nicht zu entkräften sind. Im Abgeordnetenhaus hätte man diese Forderung ebenfalls nicht in den 38 Millionenantrag aufgenommen, wenn sie nicht berechtigt und erfüllbar wäre. So spricht denn alles dafür, daß diese Forderung zu erfüllen möglich ist, wenn nur der gute Wille und wirklich einmal ein bißchen ernstliches Wollen

des Eisenbahnministeriums vorhanden wäre. Aber der fehlt und er fehlt, wie sicher anzunehmen ist, aus ganz bestimmten Gründen, die wir weiter unten anführen werden.

Genau dasselbe ist es mit der anderen Forderung wegen Erhöhung des Endgehaltes für alle Diener auf 2000 Kr. Der ganze Unterschied ist der, daß hier nicht der Hinweis auf die Staatsdiener ins Treffen geführt wurde, sondern ein anderes Argument, das aber nicht minder lächerlich und deshalb unernst erscheint als das erstere. Der Eisenbahnminister war es, dem es vorbehalten war, heuer im Budgetauschuß anlässlich der Beratung des 17 Millionenantrages des Abgeordneten Tomšič zu sagen, daß die Forderung wegen Erhöhung des Endgehaltes auf 2000 Kr. für alle Diener der Auffassung nicht entspreche, wie sie im Personal vorhanden sei. Wir sind natürlich nicht so naiv zu glauben, daß der Minister diese Behauptung selber ernst nimmt. Wir wissen schon, was er damit wollte. Aber dadurch ist die Tatsache nicht aus der Welt geschafft, daß die Nichterfüllung dieser Forderung mit diesem unsichhaltigen Argument begründet wird. Es bleibt deshalb auch die Tatsache bestehen, daß die gewaltige Mehrheit des Dienerpersonals die Endgehalterhöhung für alle Diener auf 2000 Kr. will. Daß es eine verschwindend kleine Minderheit von Dienern gibt, die in den diversen Kategorienvereinen den unkollegialen Standpunkt einnehmen, daß nur sie diese Verbesserung bekommen dürfen und andere nicht, beweist noch lange nicht die Stichhaltigkeit der Argumentation des Ministers. Denn die paar Köter können wohl bellen, aber beißen können sie nicht. Daß der Minister die Argumentation der paar Reihhammel benützt, um damit die berechtigte Forderung der großen Mehrheit abzutun, zeigt den Dienern nur, wessen sie sich zu versehen haben. Den Kampf gegen die Kategorienvereine mit vermehrter Schärfe zu führen, das ist die Lehr, die daraus zu ziehen ist. Die Diener wollen also die Endgehalterhöhung auf 2000 Kr., und sie haben auch gar nichts dagegen, wenn das Eisenbahnministerium einigen besonders qualifizierten Dienerkategorien eine weitere Erhöhung des Endgehaltes zuteil werden läßt. Kein Wächter wird beispielsweise was dagegen einzuwenden haben, wenn dem ausbeuteuten Geizer der geforderte Endgehalt von 2400 Kr. gewährt wird. Die Voraussetzung für die Endgehalterhöhung ist natürlich die Einführung der zweijährigen Borrückungsfristen. Ohne dieselbe ist jede Endgehalterhöhung eine Augenauwischerei, weil mit den bestehenden dreijährigen Fristen und der immer strenger werdenden Dienstleistung niemand den erhöhten Endgehalt erreichen kann.

Diese zwei Lebensforderungen der Diener sind bisher unerfüllt geblieben und nach der vom Eisenbahnminister abgegebenen Erklärung im Budgetauschuß über die Verwendung der 15 Millionen zu schließen, besteht auch derzeit wenig Aussicht, daß die Forderung erfüllt wird. Nur einige besonders qualifizierte Dienerkategorien sollen eine Erhöhung des Endgehaltes bekommen. Welche Dienerkategorien das sind, und in welchem Ausmaße die Endgehalterhöhung erfolgen wird, darüber hat der Minister nichts gesprochen.

Der Widerstand der Regierung und ihre ablehnende Haltung hat nun einen Bundesgenossen bekommen, und zwar die Deutschgelben. Der Reichsbund deutscher Eisenbahner und die nationale Koalition versuchen nunmehr mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln, die Diener von diesen wichtigen Fragen abzulenken. Sie wollen die Diener für die Idee einer Quartiergelderhöhung gewinnen, und zwar für die Gleichstellung der Quartiergelder der Staatsbahnbediensteten mit den Aktivitätszulagen der Staatsbediensteten. Wir haben bereits in einem Artikel nachgewiesen, daß von einer solchen Quartiergeldregelung die Diener am wenigsten, dagegen die Unterbeamten in den höheren und höchsten Gehaltsstufen und die hohen Beamten 700 bis 4000 Kr. jährlich an Erhöhung des Quartiergeldes bekommen würden. Wir werden uns auch noch der Mühe unterziehen und ziffermäßig nachweisen, daß die Diener durch die zweijährigen Borrückungsfristen alljährlich und insgesamt mehr haben als durch die genannte Quartiergelderhöhung. Daß der Widerstand der Regierung gegen die zweijährigen Fristen für die Diener einen solchen Bundesgenossen in der Gestalt der Deutschgelben mit ihrer neuesten Schwindelaktion bekam, ist für den, der tiefer zu sehen vermag, nicht überraschend. Der Reichsbund und die nationale Koalition waren lange vor der Abgabe der 15 Millionenerklärung seitens des Ministers im Budgetauschuß beim Eisenbahnminister und haben dort erklärt, daß sie mit der etappenweisen Durchführung der 17 Millionen nach dem Ermessen der Regierung und in einem von der Regierung noch näher festzusetzenden Zeitpunkt einverstanden seien. Für diesen Akt hündischer Ergebenheit will nun das deutschgelbe Gefindel belohnt sein. Die deutschnationale Beamten- und Unterbeamten-schaft soll mit der Quartiergelderhöhung auf Kosten der zweijährigen Fristen der Diener für den schmähligen Verrat belohnt werden. Die Quartiergeldaktion der Deutschgelben, ihr plötzliches Einsetzen mit derselben, ihr marktstreuierisches Getriebe rechtfertigt diesen Schluß vollends. Die Diener wissen nun, woran sie sind. Ihr Ruf um die zweijährigen Fristen und um die Endgehalterhöhung muß um so lauter und vernehmlicher erhoben werden, als die Deutschgelben versuchen, den Widerstand der Regierung zu unterstützen.

Die „Reorganisation“ des Streckenwächterdienstes.

Wenn der Unternehmer reorganisiert, Der Bedienstete nicht!

Dieses Sprüchlein hat sich das k. k. Eisenbahnministerium zur Richtschnur genommen, als es beschloß, den Streckenwächterdienst zu „reorganisieren“. Betrachtet man die „Reorganisation“, wie sie durchgeführt wurde, so kann man noch mehr sagen. Denn eigentlich ist eine Verbesserung des Dienstes mit dieser „Reorganisation“ nirgends durchgeführt worden, sondern nur Verschlechter-

rungen und Erschwerungen. Und so kann man sich des Gedankens nicht erwehren, daß das k. k. Eisenbahnministerium nur darum „reorganisiert“ hat, um bei der Gelegenheit seinen „Schab“ zu machen, und so in einem die Wächter mehr auszubuten als früher. Von allen Seiten her, wohin diese „Reorganisation“ bisher gedrungen ist, laufen Beschwerden des Wächterpersonals wegen Reduzierungen der Ruhezeit und wegen Verlängerungen des Dienstes ein. Und das k. k. Eisenbahnministerium und die löblichen k. k. Direktionen erklären einmütig, das sei nur ein Irrtum der betreffenden Bediensteten, eine optische Täuschung, denn in Wahrheit sei der Dienst überall . . . erleichtert worden.

Wieso, rufen die Wächter, wir hatten bislang den 16/16stündigen Dienst, nun haben wir den 18/9stündigen, das soll eine Verbesserung sein? . . . O, gewiß, sagt das k. k. Eisenbahnministerium und tutti quanti, denn meine Herren, wenn der Unternehmer den Bediensteten was mit Gewalt weggenommen hat, ist er immer höflich, und so sagt denn auch das k. k. Eisenbahnministerium meine Herren und setzt hinzu: gewiß ist der Dienst trotzdem leichter, denn ihr habt ja längere Pausen und durch diese längeren Pausen ist doch schon genügend nachgewiesen, daß der Dienst ein leichter ist! Das k. k. Eisenbahnministerium stellt sich mit dieser netten Antwort auf den Standpunkt, daß eine Erleichterung des Dienstes auch erzielt werden kann, wenn man den Bediensteten länger an den Betrieb fesselt! Fährt das k. k. Eisenbahnministerium so fort, so kommt es noch dazu, zu erklären, daß der denkbar leichteste Dienst eigentlich der ist, der den Bediensteten 24 Stunden im Tag an die Dienststelle fesselt!

Hat schon diese Argumentation des k. k. Eisenbahnministeriums ein ganz gewaltiges Loch, so ist es doch noch nicht das schlimmste an der Sache. Noch viel ärger sieht es aus, wenn man die Behauptung des k. k. Eisenbahnministeriums, daß die Wächter, denen anstatt des bisherigen 16/16- den 18/9-stündigen Dienst gegeben hat, nun besser daran sind, weil sie längere Pausen haben, überprüft. Denn da fasset das k. k. Eisenbahnministerium direkt ins Blaublaue hinein. Wenn unser großer Märchen-erzähler und Fabulierer Grimm noch leben würde, er müßte im k. k. Eisenbahnministerium angestellt oder gar Eisenbahnminister werden. Denn die längeren Pausen, von denen das k. k. Eisenbahnministerium berichtet, die sind größtenteils nicht einmal auf dem Papier vorhanden. Die Sache wurde so gemacht. Man hat den Wächtern die Streckenbegehung ganz oder zum Teil abgenommen und dafür Streckenbegeher eingeführt. Nun brauchen die Wächter gar nicht oder nur zum Teil die Strecke begehen. Na also, ruft da vielleicht so mancher Uneingeweihte aus: „Dann haben sie doch einen leichteren Dienst!“ Fast sieht es so aus. Das Säkchen daran ist nur folgendes: Der Dienst der Wächter war vor der „Reorganisation“ derart anstrengend, daß die Streckenbegehung zum großen Teil nur auf dem Papier gewesen ist. Die Streckenbegehung wurde entweder gar nicht oder nur mangelhaft durchgeführt. Das war auf den einzelnen Strecken verschieden. Eines aber war überall gleich. Und dieses war: Ist die Streckenbegehung zur Sicherheit des Bahnverkehrs notwendig, dann muß dringendsten Streckenwächtern die Streckenbegehung abgenommen werden, denn diese können infolge ihrer anderwärtigen Beschäftigung für die Sicherheit nicht aufkommen und eigene Streckenbegeher müssen her!

Das ist dem k. k. Eisenbahnministerium bekannt gewesen, ist ihm ausdrücklich bekanntgegeben worden, und noch nie hat das k. k. Eisenbahnministerium erklärt, daß dieses nicht richtig sei. Noch nie hat es sich zu der Antwort aufgeschwungen, daß früher die Strecken auch entsprechend begangen worden sind! Wohl aber erklärt es, den Wächtern ist der Dienst erleichtert worden, weil ihnen die Streckenbegehung abgenommen oder erleichtert worden ist. Das ist wohl ein starker Tabak. Das k. k. Eisenbahnministerium getraut sich nicht zu sagen, daß die Wächter, früher die Strecke auch der Vorschrift entsprechend begehen konnten und begangen sind, traut sich das nicht zu sagen, weil die Wächter ihm jederzeit das Gegenteil nachweisen könnten, und weil die für notwendig befundene Reorganisation ja auch schon das Gegenteil beweist. Aber es erklärt, den Wächtern ist der Dienst erleichtert worden, weil sie ja die Strecke nicht mehr oder nicht mehr so intensiv begehen müssen wie früher! Da dieses aber nicht wahr ist, da die Streckenbegehung früher zum Teil nur auf dem Papier war, so ist den Wächtern, wenn man ihnen den Dienst abnimmt, den sie früher faktisch fast nicht geleistet haben, der Dienst auch nicht erleichtert worden. Und weil das k. k. Eisenbahnministerium weiß, daß mit der Wegnahme der Streckenbegehung den Wächtern faktisch der Dienst nicht erleichtert worden ist, es auf der anderen Seite aber doch sofort wieder hergeht und den Dienst verlängert, so haben die Wächter wohl ein Recht, zu sagen, daß das k. k. Eisenbahnministerium mit der Reorganisation des Wächterdienstes nicht den Dienst der Wächter, wohl aber das Profitmachen reorganisiert hat.

Mit den längeren Pausen, auf die sich das k. k. Eisenbahnministerium was zugute tut, sieht es in Wirklichkeit so aus: Auf einzelnen Strecken haben die Wächter tatsächlich längere Pausen. Aber in diesen Pausen müssen sie Arbeiten verrichten, die sie früher nicht verrichtet haben. Die Pausen sind also Zugspausen, für die Wächter aber keine Arbeitspausen, denn diese müssen die Zugspausen ja zum Arbeiten benützen; und so besteht die ganze „Reorganisation“ in nichts anderem als in einer Verlängerung des Wächterdienstes, Ausfüllen der Pausen mit Arbeiten, Verkürzung der Ruhezeit der Wächter und — worauf es von vornherein abgesehen war — in einer Reduzierung der Wächteranzahl. Und das alles zusammen heißt: moderner Zug und fortschrittlicher Geist in der Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen!

Aber damit ist die Sache noch gar nicht zu Ende. Noch ein Coup ist möglich, um die Wächter zu verkürzen. Wir haben Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten. Nach diesen muß den Bediensteten, die einen 16/16stündigen Dienst haben, nicht unbedingt ein freier Tag im Monat gewährt werden. Bei 18/12- und 18/9stün-

digem Dienst muß ein solcher freier Tag im Monat, der 24 Stunden zu umfassen hat, gewährt werden. Nach diesen Bestimmungen verhält sich die Sache so, daß der Wächter, wenn er seinen freien Tag antritt und zum Beispiel den 18/9stündigen Dienst hat, 9 Stunden Ruhezeit, hierauf 24 Stunden freie Zeit hat, somit in normalen Zeiten 33 Stunden dienstfrei ist. In einzelnen Direktionen wird es auch so gehandhabt und ist mit entsprechenden Erlässen ausdrücklich ausgesprochen. In anderen Direktionen sind die Wächter nicht so vorsichtig und mißtrauisch gewesen, sich das ausdrücklich mittels Erlas zusprechen zu lassen und — müssen dieses nun büßen. Einige Direktionen, allen voran die k. k. Nordbahn und die k. k. Staatsbahn, haben zu interpretieren begonnen und haben erklärt, die Bestimmungen der Dienst- und Ruhezeiten lauten so, daß die Wächter nicht 33 oder 36 Stunden dienstfrei sein sollen, wenn sie ihren freien Tag haben, sondern nur — 24 Stunden. Es werden den Wächtern also 9 oder 12 Stunden von ihrer freien Zeit monatlich gestrichen. Das alles ist den k. k. Direktionen und dem k. k. Eisenbahnministerium bekanntgegeben worden. Die Direktionen haben sich auch geäußert. Die k. k. Staatsbahn hat sich bei der Antwort auf den Standpunkt des Nichtwissend-Brutalen gestellt und hat erklärt, sie verstehe nicht, daß die Bestimmungen nicht so lauten sollen, wie sie es liest, und so wie sie es liest, sind nicht richtig. Die k. k. Nordbahn war diplomatisch. Sie erklärte, diese Entscheidung werde bei der Reorganisation des Wächterdienstes getroffen werden. Beide Antworten sind ungehörig und rechtsverleidend und nehmen den Wächtern einen Teil ihrer freien Zeit weg. Was das k. k. Eisenbahnministerium dazu sagt? . . . Es studiert! Und zwar studiert es die Frage so, daß es, da es natürlich nicht so vollkommen wie der Herrgott selber ist, mit dem Urteil erst — nach dem jüngsten Tag fertig werden wird.

Nun kommt die Reorganisation: aus dem 16/16stündigen Dienst wird ein 18/9-, ein 18/12stündiger Dienst; damit lebt für die „reorganisiert“ werdenden Wächter das Recht auf einen freien Tag auf und schon wird wieder „interpretiert“, schon erhalten die Wächter, wenn sie ihren freien Tag antreten, statt der 33 oder 36 Stunden dienstfreien Zeit nur mehr 24 Stunden. Nicht genug, daß den Wächtern tatsächlich der Dienst verschlechtert worden ist, sie sollen nun auch noch in der ihnen zukommenden freien Zeit verkürzt werden. Das alles gehört zur „Reorganisation“ des Dienstes.

Ein bekannter Volksdemagoge hat einmal erklärt, er brauche die Gesetze nicht zu verschlechtern und könne alle Gesetze so drehen, daß es ihm gefalle. Das k. k. Eisenbahnministerium ist zum Konkurrenten dieses Demagogen geworden. Es bringt das Kunststück zuwege, dem Schein nach Verbesserungen einzuführen, die im Schlußeffekt für das Personal zu Verschlechterungen werden. Ein bekanntes Wort, variiert, kann man auf Grund der Tätigkeit, die das k. k. Eisenbahnministerium seit geraumer Zeit entwickelt, sagen: „Alles, was es berührt, wird zur Verschlechterung“.

Wie lange das noch so fortgeht, wo das Eisenbahnministerium Halt machen wird, ist noch nicht abzusehen. Sicher aber ist, daß sich das Personal der Verschlechterungen nur erwehren kann, indem es sich fester als bisher zusammenschließt. Ein anderes Mittel gibt es nicht.

Die Forderungen des Lokomotivpersonals und deren Urgenz.

Am 24. Juli l. J. sprach eine Deputation der Lokomotivführer, bestehend aus den Kollegen Johann Smejkal und Fr. Muzicka für den Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichisch-ungarischer Lokomotivführer, Johann Bievel für den Lokomotivführerverein in Wöhrn, Knöchel und Hartenthaler für den Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich, letzterer auch in seiner Eigenschaft als Zentralpersonalkommissionsmitglied, im Eisenbahnministerium vor, um die Durchführung der am 16. November 1912 dem Eisenbahnministerium überreichten Forderungen des Lokomotivpersonals zu urgieren. Die Deputation wurde, da sich der Herr Eisenbahnminister in Urlaub befand, von den Herren Ministerialräten Böck und Rosner empfangen, und es war auch Herr Oberinspektor Korn anwesend.

Kollege Smejkal leitete die Vorgesprache mit Hinweis auf den Grund derselben ein und legte nachfolgende Urgenz der allerwichtigsten und der dringenden Behandlung und Erledigung harrenden Punkte vor:

1. Der Härteausgleich. Der Härteausgleich soll dazu dienen, um den in Betracht kommenden Lokomotivführern die Erlangung des Endgehaltes zu ermöglichen, weshalb für jeden Lokomotivführer infolge einjähriger Avancement Platz zu greifen hat, bis der Betreffende in jene Gehaltsgruppe zu stehen kommt, in die er auf Grund der vollbrachten Dienstjahre gehört, so daß derselbe während seiner Dienstzeit den Endgehalt erreichen kann. Unumgänglich notwendig ist es, daß in diesem Härteausgleich die Eliminierung der Gehaltsstufe von 1800 Kr. in der Unterbeamtenkategorie durchgeführt wird, so auch die vierjährigen Wartefristen auf zweijährige herabgesetzt werden.

2. Abschaffung der variablen Bezüge, an deren Stelle die Pauschalisierung in Form einer Tagesdiät treten soll. Die Tagesdiät soll ohne Unterschied des Stationsortes für die Führung von Schnell- und Personenzügen mit 7 Kr. per Tag bemessen sein. Für die Führung aller übrigen Züge und auswärtigen Reserven sowie aller wie immer gearteten Bereitschaften und Dienstleistungen, mit Ausnahme der Domizilreserven, soll die Tagesdiät Kr. 5.50 betragen. Für Dienste in der Domizilstation (Reserve) soll eine solche von 4 Kr. zur Auszahlung gebracht werden. Diese Tagesdiät soll unbefristet um die Dauer der Dienstleistungen als volle Tagesdiät in Anrechnung gebracht werden, ebenso der turnusmäßige freie Tag. Ein Entfall derselben kann daher nur bei Urlauben und Krankheitsfällen eintreten.

3. Regelung der Dienst- und Ruhezeitbestimmungen. Die jahrelangen Erfahrungen haben uns gelehrt, daß es eine unumgängliche Notwendigkeit ist, eine Regelung der Dienst- und Ruhezeitbestimmungen vorzunehmen. Die Regelung der Arbeitszeit hat davor zu erfolgen, daß die Höchstleistung auf der Strecke mit acht, beziehungsweise dort, wo starker Nachdienst zu versehen ist, mit sieben Stunden beim Personenzug und 11, beziehungsweise zehn Stunden beim Lastzug und auf Lokalbahnen bestimmt wird, wobei die Fahrplan-

mäßige Fahrtdauer beim Schnellzug fünf Stunden, beim Personenzug sieben Stunden und beim Lastzug neun Stunden nicht überschritten werden darf und nach zwei aufeinanderfolgenden Nachdienstleistungen in der Dauer von vier Stunden und in die Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh fallend, jeder Dienst in der Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr früh entfällt. Beim Referbedienst ist die Arbeitszeit mit zwölf Stunden und einer darauffolgenden Ruhezeit von 24 Stunden zu bemessen. Alljährlich sollen 62 dienstfreie Tage in der Dauer von 36 Stunden gewährt werden. In die Bemessung der Dienstzeit ist die wirkliche Vorbereitungs- und Ausrüstzeit einzurechnen. Die einer Dienstzeit nachfolgende Ruhezeit außerhalb des Domizilortes darf nicht weniger als sechs Stunden und die im Domizilort nicht weniger als elf Stunden betragen. In der Regel hat der Grundsatz zu gelten, daß der Dienst nicht mehr als 30 Prozent, die Ruhezeit nicht weniger als 70 Prozent betragen darf. Als Ruhezeit im Domizil sind mindestens 45 Prozent der Gesamtzeit zu gewähren. Die Dienstverhältnisse und die jeweils mit der Personalkommandierung betrauten Bediensteten sind unter Androhung strenger Disziplinarstrafen persönlich dafür verantwortlich zu machen, daß die Vorschrift über Dienst- und Ruhezeiten entsprechend gehandhabt werde. Die diesbezügliche Ueberwachung ist den gewählten Vertrauensmännern zu übertragen. Ein Abgehen von der Vorschrift wäre nur im Falle Eintretens außerordentlicher Ereignisse (Elementarereignisse, Entgleisungen, Felsstürze, Ueberschwemmungen u.) mit entsprechender Entschädigung für die gesteigerte Arbeitsleistung statthaft.

4. Aenderung der Vorschriften über die Untersuchung des Seh- und Gehörvermögens. Die periodischen, immer wiederkehrenden Nachweise, daß bei der Ueberprüfung des Seh- und Gehörvermögens, speziell bei den Farbenüberprüfungen eine ganz beträchtliche Anzahl von Kollegen oft ungerechtfertigter Weise vom Dienst abgezogen werden, erfordert es, daß eine Aenderung der Vorschriften über die Untersuchung des Seh- und Gehörvermögens in der Form erfolgt, daß dieselbe zur Durchführung im praktischen Dienstverhältnis gelangt, wobei die Bestimmung eingehalten werden muß, daß derjenige, der die Ueberprüfung einmal ohne Anstand abgelegt hat, von jeder weiteren Ueberprüfung zu befreien ist. Für die wegen Farbenblindheit oder wegen schlechten Seh- und Gehörvermögens vom Fahrdienst abgezogenen Lokomotivführer sollen Unterbeamtenposten freiert werden und sollen dieselben als Werkmeister in den Werkstätten oder Heizhäusern, eventuell als Magazinmeister, Kanalarbeiter zur Verwendung gelangen, wobei ihnen jedoch ihre Vorrückung nach der Norm der Lokomotivführer zu gewährleisten ist. Jenen Anwärtern, die aus gleichen Ursachen vom Fahrdienst abgezogen wurden, ist die Erreichung des Unterbeamtenranges in derselben Zeit wie ihre Kollegen im Fahrdienst zu gewährleisten. Jenen Lokomotivführern und Anwärtern, die auf Lokomotiven, welche mit Blausäure (Kohl-)heizung, Automaten, Glödenrauchfängen oder Turbinen ausgerüstet sind, Dienste leisten und infolgedessen an ihrem Gehörvermögen Schaden leiden, ist dies als Unfall anzuerkennen, und eine Unfallrente zu gewähren. Aenderung der bestehenden Signalvorschriften der Strecke durch Abschaffung der farbigen Signale und Einführung zweckentsprechender Signale mit weißem Licht.

5. Abschaffung der Qualifikationsbeschreibung. Die Qualifikationsbeschreibung, welche nach unseren Erfahrungen oft als ein Akt der Willkür zu buchen ist und welche dazu dient, um in dienstlicher Beziehung oft den vollständig dazu Ungeeigneten zur besseren Lebensstellung zu bringen, im Gegensatz zu diesem oft die ohne Anstand Dienstleistenden und in Wirklichkeit Bestqualifizierten in ihren Rechten zurückzusetzen. Die Erfahrung lehrt, daß bei Wahlen ohne Qualifikationsbeschreibung (siehe übernommene Bahnen) vor der Uebernahme ohne Qualifikation derselbe Dienst nach denselben Bediensteten in derselben Weise und ohne Anstand verrichtet wurde, weshalb diese Qualifikation als ein Unrecht betrachtet und um unbedingte Abschaffung gebeten wird. In Konsequenz der Abschaffung dieser wird ebenso die Abschaffung der auertourlichen Vorrückung verlangt. Die aus der Abschaffung dieser Qualifikation und der sich daraus ergebenden auertourlichen Vorrückung übriggebliebenen Mittel bitten die Gefertigten zur Verbesserung des Härtenausgleiches verwenden zu wollen.

6. Aenderung der Disziplinar-Kommissionsbestimmungen. Die Disziplinarkommission soll zu gleichen Teilen aus von den Bediensteten derselben Kategorie gewählten und aus den von der Direktion ernannten Mitgliedern zusammengesetzt sein und ist ein aktiver Bediensteter, den sich der zu Disziplinierende selber wählen kann, als Vertreter des Angeklagten der Verhandlung beizugehen. Bei Stimmgleichheit gilt der Strafantrag als abgelehnt. Falls der Disziplinarfall auch eine gerichtliche Ausfertigung erfahren hätte, ist im Falle des Einstellens derselben oder im Falle eines Freispruches das Disziplinarverfahren einzustellen und hat jede wie immer geartete Bestrafung zu entfallen. Eine Disziplinarstrafe darf die automatische Vorrückung nicht beeinträchtigen. Ordnungsstrafen sind abzuschaffen, an deren Stelle hat ein geeignetes Ermahnungsverfahren zu treten; ebenso ist auf das Personal in belichtender und erzieherischer Hinsicht hinzuwirken. Bei Erlässen und Verordnungen seitens der Eisenbahnverwaltung sind Strafandrohungen zu vermeiden.

Indem die gefertigten Vereinigungen darauf verweisen, daß diese ihre Eingabe eine Urgenz des dringendsten zu erlebigen Teiles des seinerzeit bereits durch eine Deputation — welche vom gesamten Lokomotivpersonal gewählt wurde — überreichten Gesuches ist, hoffen dieselben, daß dieser Urgenz nicht neuerlich daselbe Los zuteil wird wie das der Gesamtforderungen, sondern daß eine schnelle Erledigung dieser Forderungen erfolgt, dies um so mehr, als sich das gesamte Personal durch die bis nun vollständige Außerachtlassung dieser ihrer Forderungen in einer heftigen Erregung befindet.

Aus der sich ergebenden Auseinandersetzung sei insbesondere auf nachstehende Erklärungen der Herren Ministerialräte in Bezug der einzelnen Punkte aufmerksam gemacht. Was den Härteausgleich betrifft, eint Herr Ministerialrat Böck, daß es keinesfalls angehe, ein Härteausgleich unter Zugrundelegung der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstjahre gemacht werde, einerseits infolge der hohen Kosten an und für sich, andererseits weil diese Kosten sich sofort noch erhöhen würden, da auch dann mit den gleichen Ansprüchen das Zugbegleitpersonal käme und auch in weiterer Folge, da die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit in aller kürzester Zeit soviel wie sicher bei dem Reservepersonal eingeführt wird, dieses ebenso Ansprüche in puncto Härteausgleich erheben würde und man dann diesen, das geben müßte, was man den einen gegeben habe. Er könne sich daher einen Ausgleich nur im Sinne der Zugrundelegung einer 35jährigen Dienstzeit denken und meint, daß man ja erst mit dieser Zeit eigentlich in Pension gehen könne, man auch nicht rüftige Leute, wenn selbe ihre Dienstzeit beendet haben, außer Dienst setzt u. s. w. Auf Einwurf der Delegierten, daß ja die Automatik nur eine 30jährige Dienstzeit vorsehe, wurde neuerlich im vorstehenden Sinne dieser Punkt erörtert und auf die Schwierigkeit dieser Forderung verwiesen und erklärt, daß man bei Durchführung der anderthalbfachen Dienstzeit keinesfalls damit gerechnet habe, daß auch die Automatik unter Zugrundelegung der anderthalbfachen Dienstzeit berechnet wird.

Ueber Hinweis eines Delegierten, daß zu der damaligen Zeit noch keine eigentliche Automatik bestand, daß aber wohl heute das, was bei der k. k. Staatsbahn verlangt wird, bei der

Südbahn besteht, indem beim Härteausgleich die alten Diener berücksichtigt wurden, und zwar in einer Form, daß sie während ihrer Dienstzeit den Endgehalt erreichen konnten; ferner heute die Lokomotivführer binnen 24, ja sogar drei Jahrgänge binnen 23 Jahren den Endgehalt erreichen, gab Herr Ministerialrat Böß die Erklärung ab, daß das Eisenbahnministerium ohnehin mit der Südbahn in Verbindung stehe, er sich über das, was die Südbahn gemacht, näher informieren werde und werde er das bei der Südbahn Durchgeführte bei den Staatsbahnen ebenfalls durchführen.

Diese Erklärung nahmen, nachdem über die inzwischen abgegebene bezügelte Erklärung für den Härteausgleich Gelder, welche für ein anderes Kapitel bestimmt sind, nicht verwenden zu können, die Delegierten insofern zur Kenntnis, als sie nochmals ersuchten, den Härteausgleich so zu gestalten, daß das Lokomotivpersonal mit wenigstens 26 bis 28 Jahren den Endgehalt erreichen kann. Was den Punkt der Abschaffung der variablen Bezüge anbelangt, wurde erklärt, daß man mit Rücksicht darauf, daß die Kohle, von mehr als 50 Millionen Kronen lagernd, ein Nationalvermögen sei, man an eine Aenderung nicht denken könne.

Auf diese bezügelte Erklärung des Eisenbahnministeriums verwies die Deputation auf die Maßnahmen der Schweizer Regierung, welche fast vollständig den Wünschen des Personals Rechnung trug, und zu diesem Schritt eine beachtenswerte Begründung anführte. Weiters berührte die Deputation ausführlich die Schattenseiten des bestehenden Prämiensystems, insbesondere die großen Schwankungen in den Verdiensten, hervorgerufen durch die die Grundlage dieses Systems bildende Willkür. Auch die Entlohnungsform der Verschiebepersonal ist nachgerade zu überreif zur Aenderung. Auf die ausführlichen Schilderungen der bestehenden Mängel sowohl des Prämiensystems als auch der Entlohnung der Verschiebepersonal nahmen die Vertreter des Eisenbahnministeriums das Wort und erklärten:

Das Eisenbahnministerium hat, veranlaßt durch die im Herbst unternommene Aktion der Lokomotivführer, nachdem man im Eisenbahnministerium die Wichtigkeit und besondere Verantwortlichkeit dieser Kategorie anerkennt, nur mit schwerer Mühe für die Aufbesserung der Verschiebepersonal und Material-ersparnisprämien eine Million Kronen über die vom Parlament bewilligten Summen vom Finanzministerium durchgesetzt. Eine Verwendung dieser Summe für andere Zwecke, auch wenn sie dem Personal besser entsprechen würde, sei absolut ausgeschlossen.

In Bezug der Dienst- und Ruhezeiten wurde nach gründlicher Besprechung dieses Punktes eine Revision der Bestimmungen für notwendig erklärt, und außerdem von Seiten des Herrn Ministerialrates Nosner ausdrücklich betont, daß kein Turnus ohne der Zustimmung der Vertrauensmänner erfüllt, geändert oder gefährdet werden dürfe.

Bezüglich der Aenderung der Vorschriften über die Unterführung des Geh- und Gehörvermögens wurde Stellung dazu nehmend von Seiten der Herren Ministerialräte ein eingeholtes Gutachten verlesen, nach welchem eine Ueberprüfung im praktischen Dienstverfehr infolge der Ungenügsamkeit für den heutigen Verkehrsbedienst als vollständig ausgeschlossen erklärt wurde, ebenso wurde erklärt, insofern von den Wiederholungsprüfungen, bei welchen immer wieder Farbenblinde oder Farbenschwache konstatiert werden, nicht Abstand nehmen zu können, insofern nicht die das Personal bei der Aufnahme untersuchenden Organe mit verlässlichen Ueberprüfungsapparaten, Anomaloskop etc. betraut sind.

Was den Wunsch nach Aenderung der Signalisierung betrifft, seien wohl schon im Ausland Proben gemacht worden, die aber für Vollbahnen kein günstiges Resultat gezeitigt haben.

Weiters Stellung zu dieser wichtigen Forderung nehmend, wurde von Seiten des Herrn Ministerialrates Böß die äußerst wichtige Erklärung abgegeben, daß er als auch die maßgebenden Kreise im Eisenbahnministerium vollkommen davon überzeugt sind, daß so mancher infolge dieser Ueberprüfung aus seiner Laufbahn gedrängt wird, was sie leider nicht ändern können. Es seien aber bereits Aufträge dahingehend erteilt worden, daß Unterbeamtenposten, welche von wegen Farbenblindheit abgegeben werden, besetzt werden können, nicht mehr mit Zertifikatisten oder anderen Personen besetzt werden dürfen. Es widerstrebe ihm, Unterbeamte, die sich nichts zu schulden kommen lassen haben, in ihrer Existenz zu schaden dadurch, daß sie sich auf einen Dienersposten versetzen lassen müssen, wenn sie sich andererseits nicht pensionieren lassen wollen. Er werde trachten, so viel wie möglich solche Unterbeamtenposten zu freieren.

Diese Erklärung nahm die Deputation, da sie ja einen Punkt ihrer Forderungen entspricht, mit Befriedigung zur Kenntnis.

Bei diesem Punkt wurde auch die Ernennung des Kollegen Braunauer zum Unterbeamten urgirt. Was die Abschaffung der Qualifikation anbelangt, wodurch die außerordentlichen Advancements entfallen und die freigeordneten Gelder zum Härteausgleich verwendet werden sollen, wurde — nachdem von Seiten der Deputation darauf aufmerksam gemacht wurde, wie ganz zwecklos die Qualifikation sei, wie ungerecht bei derselben vorgegangen wird und selbe eigentlich ohne Interesse für die Bahnverwaltung sei und diese nur von den diversen Vorgesetzten dazu benützt wird, um ihre Lieblinge zu bevorzugen, andererseits aber, wie es jetzt häufig vorgekommen, alten Bediensteten, die ihren Dienst tadellos verrichtet haben, ihre fällige Vorrückung zu hemmen — von Seiten des Herrn Ministerialrates Böß erklärt, daß das Eisenbahnministerium keine Ursache habe, die Qualifikation aufrechtzuerhalten und wird diese, da es auch der Wunsch des anderen Personals sei, vorläufig abgesehen werden.

Uebergehend zum letzten Punkt der dringend der Erledigung harrenden Forderungen wurde, nachdem, wie auch im vorhergehenden Punkt darauf aufmerksam gemacht wurde, daß eigentlich nur das bei anderen Bahnen, zum Beispiel bei der Südbahn, schon Bestehende verlangt wird, die Erklärung abgegeben, daß an einer Umänderung der Disziplinarkammer bereits gearbeitet wird und sei einerseits die Zulassung eines aktiven Bediensteten als Vertreter für den Angeklagten, andererseits die direkte Aussprechung der Zurücklassung vom Advancement vorgesehen, so daß dann die Vorrückung, wenn nur die Bestrafung mit einem Verweis etc. erfolgt ist, nicht gehemmt werden darf. Mit dieser Erklärung ist prinzipiell die Berechtigung dieser Forderung anerkannt worden. Hierauf wurde noch zu den schlechten Kohlenpreisen auf der Böhmisches Nordbahn Stellung genommen, wozu die Aufklärung gegeben wurde, daß ein namhafter Betrag an die Direktion der Böhmisches Nordbahn zur Aufbesserung der Prämien angewiesen wurde.

Kollege Sekretär Ruzička ersucht zum Schluß, die mit der heutigen Eingabe erfolgte Urgenz jenes Teiles, welcher als besonders dringend aus den im Herbst überreichten Forderungen herausgegriffen wurde, einer baldigen Erledigung zuführen zu wollen. Weiters ersucht derselbe, von der wie immer gearteten Erledigung der einzelnen Punkte den Lokomotivführerverein zu verständigen. Herr Ministerialrat Böß verspricht, das was nur irgend möglich ist, zu tun, auch hätte die heutige Auseinandersetzung so manches geklärt, insbesondere sei es notwendig, festzustellen, daß sich das Personal wohl bewußt sein muß, wenn es eine Forderung, welche zirka 20 Millionen erfordert, stellt, wie selbe der Realisierung zugeführt werden kann.

Was den Wunsch der Erledigung im schriftlichen Wege anbelangt, betont derselbe, daß diesem Wunsche nicht ent-

sprochen werden kann, wohl aber stehen die bezughabenden Akten jedem Abgeordneten zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Nach Erledigung sämtlicher Punkte, es war bereits 2 Uhr geworden, war die Vorgesprache, welche in mancher Beziehung von großer Bedeutung war, beendet.

Adressenänderung.

Durch die Ueberfiedlung sämtlicher Bureaus der Redaktion und Administration des „Eisenbahner“ zc. ins

Eisenbahnerheim
Wien V/1 Bräuhausgasse 84

ist eine Adressenänderung notwendig geworden. Sämtliche Zuschriften an das Sekretariat, Redaktion, Administration u. s. w. sind nunmehr
Wien V/1 Bräuhausgasse 84, zu adressieren.

Die Generalversammlung

der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Am 24. Juni l. J. fand die Generalversammlung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt unter dem Vorsitz des k. k. Regierungsrates Dr. Franz Schuberth, Obmann des Vorstandes, statt. Als Aufsichtskommissär war der Herr Oberinspektor Wolfgang Graf zu Wolfenstein-Rodenegg erschienen. Anwesend waren 40 ernannte und 54 gewählte Delegierte. Vor Eingang in die Tagesordnung hielt der Vorsitzende dem am 28. Juli 1912 verstorbenen I. Obmannstellvertreter, Herrn Generalsekretär Alfred Hermann, einen warmempfundenen Nachruf.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung führte der Delegierte der k. k. priv. Südbahnengesellschaft, Genosse Robert Scherbaum folgendes aus:

Laut Beilage A der Betriebsrechnung des Jahres 1911 waren Ende 1911 51 Bahnverwaltungen mit 825.752 bediensteten Mitglieder der Anstalt. Im Rechnungsjahre sind der Anstalt vier Eisenbahnunternehmungen als Mitglieder beigetreten. Trotz des Beitritts dieser vier, wenn auch kleineren Bahnen, sowie trotz der Eröffnung neuer Bahnlirien, ist der Mitgliederstand der versicherten Personen, der sich schon im Jahre 1911 um 4192 verminderte, neuerdings um 1491 gesunken.

Wenn die Betriebsführung auch eine interne Angelegenheit der Bahnen ist, auf welche die Delegierten keine Ingerenz nehmen können, so müßte doch an dieser Stelle konstatiert werden, daß diese Ziffern dafür sprechen, daß eine erhöhte Ausnützung des Personals stattfindet. Die erhöhten Anforderungen an die Bediensteten, die gesteigerte Intensität der Arbeit und der Abwicklung des Verkehrs aber seien mitbestimmende Ursachen dafür, daß sich im Rechnungsjahre die Anzahl der zur Anzeige gelangten Unfälle gegenüber dem Vorjahr um 1984 Fälle oder 5.887 Prozent vermehrt hat. Wenn auch diese Tatsache zum Teil auf die fortschreitende Ausfüllung des Personals zurückzuführen ist, so sei doch zweifellos der restliche größere Teil dieser vermehrten Unfälle auf das Konto der erhöhten Ausnützung der Arbeitskräfte zu setzen, weshalb es wieder nicht verwunderlich sei, wenn die Anzahl der entschädigungspflichtigen Unfälle von 5682 im Jahre 1911 auf 5769 im Jahre 1912 gestiegen ist und wenn die ausbezahlten Unfallentschädigungen sich in aufsteigender Linie bewegen und im abgelaufenen Jahre eine Steigerung um 953.378 aufweisen.

Der außerordentliche Tiefstand der Effektivkurve im Rechnungsjahre, welcher den im Geschäftsbericht erwähnten Kursverlust von Kr. 4.661.658.70 mit sich brachte, haben den Vorstand bereits zu Abänderungsmaßnahmen bezüglich der Vermögensanlage bewogen, wie der heutige dritte Punkt der Tagesordnung beweist.

Aus dem Geschäftsbericht sei weiters die Tatsache hervorzuheben, daß sich die Zahl der als unbegründet abgewiesenen Schiedsgerichtsfilagen gegenüber dem Vorjahre um 5 Prozent vermindert hat, also mehr Klagen stattgegeben wurde als im Vorjahre.

In wieviel Sitzungen der Vorstand im Jahre 1912 die ihm statutengemäß obliegenden Geschäfte erledigt hat, sei im Geschäftsbericht beuer nicht enthalten.

Mit Freude hätten die Delegierten in der gestrigen Vorbesprechung die Mitteilung des Herrn Obmannstellvertreters Tanski begrüßt, daß sich der Vorstand mit der Ausarbeitung einer Instruktion für Vertrauensmänner beschäftigt, wodurch einem bisher tatsächlich bestehenden Mangel abgeholfen werde. Die gewählten Delegierten richteten an den Vorstand nur das Ersuchen, ihnen den Entwurf vor Drucklegung zuzuführen, damit sie in die Lage kommen, auf Grund ihrer Erfahrungen Ergänzungen oder Abänderungen vorzuschlagen. In noch höherem Maße aber als die Delegierten bedürfen oft die Vertreter der politischen Behörden einer Belehrung. Denn gerade die Agenden der Unfallversicherung seien meistens den rangniedrigsten Beamten zugewiesen, welche weder in gesetzlicher noch in praktischer Beziehung Schulung besitzen, so daß sehr häufig schon die Einleitung der Erhebungen eine äußerst mangelhafte sei, einerseits Zeugen etc. erst in letzter Stunde herbeigerufen werden müssen, andererseits ärztliche Sachverständige geladen werden, wenn dies der Natur der Sache nach gänzlich zwecklos ist und dergleichen mehr, wodurch der Anstalt überflüssige Kosten erwachsen.

In der gestrigen Vorbesprechung sei erwähnt worden, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung sich mit der Absicht trage, das den Delegierten vor mehreren Jahren gemachte Zugeständnis der Bewilligung der Fahrt in der II. Klasse zur Reife zu bringen. Die Delegierten schlugen daher vor, es sei in die geplante Instruktion für die Vertrauensmänner eine klare und deutliche Bestimmung hierüber aufzunehmen. Sollte diesem berechtigten Wunsch nicht entsprochen werden, so hätten die Delegierten die Absicht, bei der nächsten Generalversammlung einen diesbezüglichen Antrag auf Abänderung, beziehungsweise Ergänzung des Anstaltsstatuts zu stellen.

Die gewählten Delegierten wollen auch die heutige Generalversammlung nicht vorübergehen lassen, ohne, wie in den vorangegangenen Jahren, gegen eine eventuell beabsichtigte

Verschlechterung des Unfallversicherungsgesetzes nachdrücklich zu protestieren.

Der Delegierte Anton Golub der k. k. Staatsbahndirektion Prag führt darüber Beschwerde, daß bei der Wahl der Delegierten auch in seinen Direktionsbezirken, in welchen zwei Landesprachen vorkommen, ausschließlich Stimmzettel in deutscher Sprache verwendet werden. Die sprachlichen Schwierigkeiten machen sich auch bei Unfallserhebungen bemerkbar. Bei Auslösung von Anfallsgebern auf Hypotheken sollen in ersten Linie gemeinnützige Konjunktoren zum Bau von Eisenbahnwohnhäusern berücksichtigt werden. Er kritisiert ferner den hohen Betrag, den die Unfallserhebungen der Anstalt erfordern und gibt der Meinung Ausdruck, daß hier dadurch gründliche Ersparnisse erzielt werden können, daß man von Unfallserhebungen in minder wichtigen Fällen (einfache Leistenbrüche und dergleichen) Abstand nimmt. Auch sei von den ausgezahlten Witwenunterstützungen für die Staatsbahndirektion Prag nichts entfallen.

Im Falle Chvoila haben die Eltern des durch einen Unfall getöteten einzigen Ernährers nichts bekommen, und weil sie bei ihrem Schwiegerohn wohnen, obwohl es diesen schwer fällt, für den Lebensunterhalt der beiden zu sorgen, und obwohl der Verunglückte früher für sie gesorgt hat.

Diesem Fall sei ein anderer der Bahnerhaltungssektion Brüx gegenüberzustellen, in welchen den Mitgliedern eine Unterstützung ausbezahlt wurde, trotzdem der Vater des Verletzten gesund ist, eine kleine Wirtschaft hat und nebstbei noch das Schustergerwerbe betreibt. Ueberdies könnten auch durch eine genauere Rentnerkontrolle größere Ersparnisse erzielt werden, weil dadurch Fälle vermieden werden, wie der, daß in Laun ein Arbeiter ungekündet im Rentenbezugs verblieben ist, obwohl er schon im Jahre 1899 verletzt, einseitig definitiv geworden, und stetig im Gehalt gestiegen ist. Eine solche Rentnerkontrolle wäre sehr am Platze, denjenigen, die wirklich unterstützungsbedürftig sind, brauchen sie nicht zu scheuen, und Schwindler brauchen wir nicht zu scheuen.

Zum Schluß seiner Ausführungen gibt Golub noch der Hoffnung Ausdruck, daß durch Vermeidung aller unnützen Ausgaben in Zukunft die Postverwaltungsstellen auf einen geringeren Betrag herabzusenken möge.

Der Delegierte Herr Josef Haßler (Ausschließlich privilegierte Wälschbrader Eisenbahn) bespricht gleichfalls die Notwendigkeit der Ausgabe der Bescheide und Zuschriften der Anstalt in den Landesprachen. Der Vorstand möge Einfluß auf die Bahnverwaltungen nehmen, damit diese den Bescheiden und Stimmzetteln Uebersetzungen beifügen. Dies sei keine zu große Forderung, wenn man erwägt, daß von den Unfällen nur 16 Prozent eine Entschädigungsleistung begründen, daher nur etwa 6000 Bescheide, aufgeteilt auf 24 Bahnverwaltungen, zu überlegen seien. Der Verletzte habe ein begründetes Recht, in seiner Sache genau informiert zu sein, und dies lasse sich bei gutem Willen gewiß durchführen.

Der Delegierte Herr Georg Binkler (k. k. Staatsbahndirektion Pilsen) führt aus, daß sich die Generalversammlung schon zehn Jahre hindurch mit der Frage der Hinausgabe der Bescheide in den einzelnen Landesprachen beschäftigt. Es falle gewiß niemand ein, hier die nationale Frage aufrollen zu wollen, sondern es sei einfach ein Gebot der Humanität, daß den Verletzten die Entscheidung über ihre Rechtsansprüche derart zugemittelt wird, daß sie volle Kenntnis von dem Inhalt der Entscheidungen erlangen. Pflicht der Delegierten sei es, in dieser Beziehung die Rechte der Versicherten zu wahren. In den Direktionsbezirken Pilsen und Prag sei in dieser Beziehung gewiß der heißeste Boden. Wenn man nun in Prag den Versicherten durch Weigabe von Uebersetzungen der Bescheide entgegenkomme, so müsse das auch in Pilsen möglich sein. In der vorjährigen Generalversammlung habe er an den anwesenden Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen das Ersuchen gerichtet, er möge veranlassen, daß in Pilsen die gleichen Uebersetzungen getroffen werden wie in Prag. Mit Bedauern müsse er konstatieren, daß eine Wirkung dieses begründeten Ersuchens bisher nicht zu merken gewesen sei. Die von den Versicherten gewählten Delegierten haben kein anderes Mittel, in dieser Beziehung einzuwirken, als daß sie den dringenden Wunsch der Versicherten immer aufs neue vorbringen. Wenn trotzdem nichts geschähe, so sei es nicht ausgeschlossen, daß dies ungerichteterweise den Vertretern der Versicherten zur Last gelegt werde, wie man dies bei Wahlen bereits versucht habe. Was die Ausführungen des Herrn Delegierten Golub anbelange, der vom Vorstand verlangt hat, daß bei kleineren Unfällen keine Erhebungen eingeleitet werden sollen, so könne er sich denselben durchaus nicht anschließen. Es komme sehr oft vor, daß es sich nach der Unfallanzeige um eine unbedeutende Verletzung handelt, während sich in der Folge herausstellt, daß eine schwere Schädigung des Verletzten vorliegt. Wenn nun in solchen Fällen die Erhebungen nicht durchgeführt werden, so sei es nicht ausgeschlossen, daß dies dem Verletzten zum Schaden gereiche. Es sei gewiß nicht Sache der Delegierten, den Vorstand aufmerksam zu machen, daß die Zahl der Unfallserhebungen zu vermindern sei, sondern es sei im Gegenteil ihre Aufgabe, dahin zu wirken, daß die Rechte der Versicherten jederzeit gewahrt bleiben. Was die weiteren, an Demunziation grenzenden Ausführungen des Herrn Delegierten Golub anbelange, so könne er dieselben nur bedauern. Wenn jemand eine Rente zuerkannt worden sei, so sei dies gewiß auf Grund genauer Erhebungen geschehen, wie auch Reduktionen von Renten nur dann erfolgen könnten, wenn genauestens festgestellt wurde, daß tatsächlich eine Aenderung in den Verhältnissen eingetreten ist. Tatsache der gewählten Delegierten sei es, die Lage der verletzten Versicherten zu bessern, nicht aber zu deren Verschlechterung aufzufordern.

Der Delegierte Andreas Tschosch (k. k. Staatsbahndirektion Triest) weist darauf hin, daß Verunglückten die zugesprochenen Renten erst 8 bis 14 Tage später ausbezahlt werden, als ihnen gebührt, so daß selbe zum Vorfuß nehmen gezwungen werden, und ebenso zum Schuldenmachen. Die Unfallversicherungsanstalt möge sich daher mit den Bahnverwaltungen ins Einvernehmen setzen, daß erst dann der Gehalt einzustellen sei, wenn gleichzeitig die Rente zur Auszahlung gelangt. Auch schloß er sich der Anregung der Vorredner an, daß die Rentenbescheide in der Muttersprache der Verletzten ausgearbeitet werden sollen.

Schließlich müsse er eine Beschwerde der Triester Zugführer vorbringen, und die Aufmerksamkeit der k. k. Generalinspektion darauf lenken, es mögen die Oberlichten und Sternwandfenster bei den Dienstwagen vergittert werden, die durch das Herabfallen von Steinen in den Tunneln sehr häufig zertrümmert werden, welches für die Zugführer eine große Gefahr bedeutet.

Die bayrischen Dienstwagen seien in dieser Beziehung am gefährlichsten.

Genosse Robert Scherbaum nimmt gleichfalls gegen die Ausführungen des Delegierten Herrn Golub Stellung. Dieser habe der Anstalt Direktiven erteilt, wie Ersparungen zu machen sind und habe sich nicht geschämt, Fälle anzuführen, in welchen nach Meinung des Golub mit einer Kürzung der Rente vorgegangen werden solle. Er glaube im Sinne des überwiegenden Teiles der Delegierten zu sprechen, wenn er erkläre, daß die Ausführungen des Delegierten Herrn Golub nicht gebilligt werden können, und dessen Vorschläge nicht geeignet erscheinen, an richtiger Stelle Ersparungen zu erzielen. Auch bezweifle er, ob die Wähler des Herrn Golub mit dessen Ausführungen einverstanden sein werden.

Wenn von Ersparungen die Rede sei, so könne er nicht umhin, auf einen auffälligen Umstand hinzuweisen, dessen Ursachen genauere Erforschung wert zu sein scheinen.

Aus nachstehender Tabelle werden die Leser sehen, daß zum Beispiel die Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg und Stanislaw die höchsten Entschädigungen als Renten per 1000 Kr. Jahresarbeitsverdienst ausgezahlt haben. Es werden in Lemberg ungefähr doppelt so viel Entschädigungen ausbezahlt als in Pilsen oder Prag oder einer anderen Direktion. Hier müßte etwas nicht in der Ordnung sein, was er als Fernstehender allerdings nicht ergründen könne. Jedenfalls geben diese Ziffern zu denken Anlaß und es wäre angezeigt, dieser Sache näher nachzugehen.

Bahnerwartungen	Jahresarbeitsverdienst	Entschädigungen		
		im Rechnungsjahre 1912	gehaltene Entschädigungen	im Rechnungsjahre 1912
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien	37,758,597-16	110,245-94	423,668-85	533,912-79
Staatseisenbahndirektion f. d. Bukowina	44,856,292-55	202,411-88	676,137-19	873,549-02
Staatseisenbahndirektion f. d. Karpaten	6,929,707-91	19,534-68	111,881-21	131,415-89
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	64,699,574-62	247,773-31	920,029-85	1,167,803-16
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	17,713,382-24	78,772-14	333,382-21	412,704-35
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	18,747,788-49	119,618-72	455,803-88	576,422-90
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	25,586,610-38	307,647-71	988,518-24	1,291,165-96
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	17,484,883-12	60,914-72	277,869-51	338,484-23
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	6,620,888-87	33,489-36	100,162-45	133,801-10
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	21,881,275-95	61,488-91	435,722-85	497,181-76
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	28,178,133-28	165,620-44	436,585-83	602,506-27
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	12,455,639-25	109,585-22	282,984-21	362,489-17
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	11,544,554-56	53,304-36	176,130-01	229,434-56
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	19,611,579-93	57,472-09	272,597-10	330,069-19
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	39,022,623-77	163,241-61	613,982-43	783,284-04
Staatseisenbahndirektion f. d. Galizien (St. Petersburg)	5,248,427-77	39,982-67	97,454-20	137,436-87
Zusammen	378,210,219-80	1,837,134-10	6,597,978-01	8,433,112-11
				22-30

Genosse Oppitz, Delegierter der Betriebsleitung Czernowitz, führt Klage über die Behandlung der Unfallangelegenheiten seines Kronlandes durch die politischen Behörden, unter welcher die Entschädigungsberechtigten, insbesondere die Hinterbliebenen zu leiden haben. So habe sich am 20. Jänner l. J. ein tödlicher Unfall ereignet, am 21. April l. J. seien die Erhebungen eingeleitet, am 18. Juni eine Erhebungskommission abgehalten, die Erhebungen aber nicht zu Ende geführt worden. Die Witwe des Verunglückten befinde sich in Not und Elend und harre noch immer auf die Entscheidung. Ein derartiger Schicksal müsse geradezu als standalös bezeichnet werden. Redner bittet den Vorstand der Anstalt, hier energisch Abhilfe zu schaffen.

Hierauf ergreift der Vorsitzende, Herr I. I. Regierungsrat Dr. Franz Schuberl, das Wort, um auf die von den Herren Delegierten vorgebrachten Wünsche und Beschwerden zu antworten.

Er betont vor allem, daß für den Vorstand in den vorgebrachten Daten eine Fülle von Anregungen enthalten seien. Der Vorstand werde gewiß nicht ermangeln, daß eventuell Erforderliche in Erwägung zu ziehen. Wenn auf die Abnahme der Zahl der Versicherten hingewiesen worden sei und daraus Schlüsse auf eine erhöhte Ausnutzung der Arbeitskraft der Versicherten gezogen wurden, so halte er dies nicht für zutreffend. Der Grund der Abnahme der Zahl der Versicherten sei vielmehr darin zu suchen, daß eine Reihe vorübergehender größerer Arbeiten beendet sei und infolgedessen das fluktuierende Personal ausgeschieden ist. Daß im diesjährigen Bericht die Zahl der Sitzungen des Vorstandes nicht angeführt sei, haben seinen Grund darin, daß man glaube, daß diese Ziffern eigentlich ein besonderes Interesse nicht verdienen. Uebrigens sei die Zahl dieser Sitzungen alle Jahre ungefähr dieselbe und unterseide sich heuer von der des Vorjahres nur um eine. Die Anregung, daß die aufzuliegende Instruktion für die Vertrauensmänner vorerst diesen im Würstchenabzug zugestanden werden möge, werde vom Vorstand in Erwägung gezogen werden. Auf die verschiedenen Beschwerden wegen des Vorgehens der politischen Behörden bei Unfallserhebungen übergehend, bemerkt der Herr Vorsitzende, daß der Anstalt ja jede direkte Ingerenz auf die Geschäftsführung der politischen Behörden fehlt, daß aber, wenn Fälle von Unzufriedenheiten bei der Anstalt zur Anzeige gelangen, im Wege der Aufsichtsbehörde eingeschritten werde. Was das Zugeständnis der Fahrt in der II. Wagenklasse an die Herren Delegierten anbelangt, so habe das Eisenbahnministerium heuer allerdings die Erklärung abgegeben, daß ausnahmsweise und ohne Präjudiz für dieses Jahr diese Fahrten noch zugestanden wurden. Der Vorstand werde nicht ermangeln, diesbezüglich an das Eisenbahnministerium heranzutreten, um eine weitere Konzedierung dieser Begünstigung zu erwirken. Wenn heute ein Protest gegen eine allfällige Verschlechterung der Unfallgesetzgebung erhoben worden sei, so müsse er darauf hinweisen, daß nach dieser Richtung die Anstalt eine Ingerenz auf die Gesetzgebung nicht besitze. Es sei weiters heute mehrfach die Notwendigkeit der Mehrsprachigkeit der Stimmzettel und Bescheide betont und auch darauf hingewiesen worden, daß es zu Unzufriedenheiten führe, wenn der Vertrauensmann der Muttersprache des Verletzten nicht mächtig ist. Was die Rentenbescheide betreffe, könne er sich nur auf die Erklärungen seiner Vorgänger bei den früheren Generalversammlungen berufen, es sei für die Anstalt ganz unmöglich, in neun verschiedenen Sprachen zu amtieren, und es lasse sich ein erträglicher Zustand in dieser Richtung nur dadurch schaffen, daß seitens der einzelnen Bahnverwaltungen entweder schriftliche Uebersetzungen ausgearbeitet werden oder aber, wo dies ohne Schädigung der Interessen des Verletzten tunlich ist, diesem der Bescheid mündlich übersetzt werde. Die Mehrsprachigkeit der Stimmzettel sei schon aus wahlrechtlichen Gründen schwer möglich. Der Vorstand werde übrigens diese Frage der Beratung unterziehen, es jedoch ein Ausweg gefunden werden könne, sei sehr fraglich. Was die Vertrauensmänner anbelange, die bei Umgangssprache des Verletzten nicht mächtig sind, so sei zu erwägen, daß nicht immer ein sprachkundiger Vertrauensmann zur Hand ist. Uebrigens sei bei den Erhebungskommissionen in gemischtsprachigen Ländern der Kommissionsleiter stets der Landessprache mächtig, und wenn von dessen Seite entsprechend vorgegangen werde, so sei das Bedenken, daß der Vertrauensmann den Verhandlungen nicht genügend folgen oder sich mit dem Verletzten nicht verständigen könne, gegenstandslos. Dem vorgebrachten Wunsch gegenüber, daß auch an Bau- und Wohnungsgenossenschaften in Prag

Hypothekendarlehen gewährt werden mögen, sei zu konstatieren, daß Baugenossenschaften nach Maßgabe der vorhandenen Mittel und der Zustimmung der Aufsichtsbehörde, ganz ohne Rücksicht auf den Sitz, Darlehen gewährt werden. So habe unter anderem auch die Baugenossenschaft in Prag-Hofschowitz ein Hypothekendarlehen zugesichert erhalten, und liege seitens einer zweiten Wohnungsgenossenschaft (Prag-Zizkov) ein derartiges Ansuchen dem Vorstand zur Entscheidung vor. Die Entscheidung sei in erster Linie von der Zustimmung der Aufsichtsbehörde abhängig. Was die Behauptung eines Herrn Delegierten anbelange, daß für den Prager Direktionsbezirk keine außerordentlichen Unterstützungen an Hinterbliebene bewilligt worden seien, so seien ihm die einschlägigen Daten augenblicklich nicht gegenwärtig. Er könne nur betonen, daß die Unterstützungen in allen Fällen bewilligt werden, in welchen die Voraussetzungen vorliegen, ohne Unterschied, aus welchem Bezirk die Gesuche herrühren. Was die vorgebrachten speziellen Fälle betreffe, so werden die geäußerten Beschwerden geprüft und das Erforderliche veranlaßt werden. Wenn heute die Behauptung aufgestellt worden sei, daß die Einleitung von Erhebungen in einzelnen minder wichtigen Fällen entbehrlich sei, so glaube er schon aus dem Umstände, daß diese Ansicht nicht unwidersprochen geblieben sei, ableiten zu dürfen, daß der Vorgang der Anstalt ein ganz objektiver ist. Er könne nur die Versicherung abgeben, daß der Vorstand bestrebt ist, die begründeten Ansprüche der Versicherten zu respektieren, selbstverständlich aber auch die Interessen der Anstalt zu wahren, insofern als unbegründete Ansprüche nicht liquidiert werden dürfen. Wenn vielleicht einmal eine eingeleitete Unfallserhebung sich als entbehrlich erwiesen hätte, so stehe er auf dem Standpunkt, es sei besser, daß dies einmal zu viel geschehe, als daß die Objektivität des Vorstandes irgendwie in Frage komme. Wenn darüber geklagt werde, daß die Auszahlung der Renten nie und da verspätet erfolge, oder nach Renteneinstellungen die Bezüge zu spät angewiesen werden, so sei es wohl in erster Linie Aufgabe der Bahnverwaltungen, welche die Renten auszahlen, hier Abhilfe schaffen; falls in konkreten Fällen Abhilfe notwendig ist, so werde das Erforderliche mit aller notwendigen Beschleunigung seitens der Anstalt veranlaßt werden. Die Beschwerde eines Herrn Delegierten betreffend Unzumutbarkeit einer bestimmten Wagenklasse falle nicht in die Kompetenz der Anstalt. Ebenso sei weder der Vorstand noch die Generalversammlung in der Lage, auf die Wünsche der Staatsbediensteten, insofern eine Gesetzesänderung in Frage kommt, Einfluß zu nehmen. Die Erfüllung des Wunsches nach einer Vertretung der Staatsbediensteten im Vorstand sei Sache der seitens der Kurie der gewählten Delegierten durchzuführenden Wahl.

Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung: „Bericht der Revisoren über den Rechnungsabschluss per 1912 und Erteilung des Abschlusses an den Vorstand“, erstattet im Namen der Revisoren der Delegierte Genosse Robert Scherbaum (f. l. priv. Südbahngesellschaft) nachfolgenden Bericht: „Die gefertigten, von der XXII. ordentlichen Generalversammlung der österreichischen Eisenbahnen am 22. Juni 1912 erteilten Rechnungsrechnungen haben die ihnen vorgelegte Betriebsrechnung für das Jahr 1912 mit ihren Beilagen einer eingehenden Prüfung unterzogen, und die Bilanz der Anstalt per 1. Dezember 1912 postenweise mit den Büchern verglichen, wobei dieselben vollständig übereinstimmend befunden wurden, weshalb die Revisoren den Antrag stellen, die Betriebsrechnung und Bilanz per 1912 zur Kenntnis zu nehmen und dem Vorstand das Abschlussummum zu erteilen.“

Der zum dritten Punkt der Tagesordnung gestellte Antrag wird einstimmig angenommen. Derselbe lautet:

Antrag des Vorstandes.
auf Abänderung beziehungsweise Ergänzung des Anstaltsstatuts durch Aufnahme von Bestimmungen über die Vermögenslage.

Der seit sechs Jahren zu verzeichnende Kursrückgang der Wertpapiere zog für die Anstalt namhafte Kursverluste nach sich.

Der Vorstand war daher bedacht, für die Zukunft die Möglichkeit zu schaffen, daß derartige Verluste wenigstens teilweise vermieden werden. Als ein Mittel hiezu erscheint die Ausleihung von Anstaltsgeldern auf pupillarischere Hypotheken, welche übrigens auch in den Vorschriften über die Fondsabgabe der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten empfohlen wird.

Erwägungen praktischer Natur lassen es empfehlenswert erscheinen, die grundsätzlichen Bestimmungen über die Gewährung von Hypothekendarlehen dem Beispiel der anderen Sozialversicherungsanstalten folgend in das Anstaltsstatut aufzunehmen.

Es wird daher beantragt, § 45 habe in Zukunft zu lauten:

- § 45. Vermögensanlage.
- Die Anlage der disponiblen Kapitalien hat den jeweils geltenden einschlägigen Vorschriften entsprechend zu erfolgen. Die Anstalt ist insbesondere berechtigt, Hypothekendarlehen zu geben und hypothekarisch gesicherte Forderungen im Pfandpfandweg zu erwerben. Diesbezüglich haben außer den bestehenden und den noch zu erlassenden behördlichen Vorschriften folgende Bestimmungen zu gelten:
- a) Die Schuldbeschreibung über ein von der Anstalt erteiltes Darlehen muß in Form eines Notariatsaktes errichtet werden und im wesentlichen folgende Punkte, beziehungsweise Verpflichtungserklärungen des Schuldners enthalten:
- a) den Namen, Beruf und Wohnort des Schuldners;
 - b) bei mehreren Schuldnern die Solidarverpflichtung derselben in Ansehung aller in dem Schuldschein eingegangenen Verbindlichkeiten;
 - c) den Kapitalbetrag der Schuld in Kronenwährung ausgedrückt und wenigstens einmal in Ziffern und Buchstaben ausgesprochen;
 - d) die Ziffer und Bezeichnung der an die Anstalt in den bedungenen Fristen zu leistenden Zahlungen an Zinsen, Kapitalraten oder Annuitäten (ohne Abzug und eventuell gegen Vergütung der Rentensteuer) und die Verpflichtung, daß diese Zahlungen unmittelbar bei der Anstaltskasse abzuführen oder der Anstalt im Wege des Postsparsassenverkehrs zu überweisen sind;
 - e) die Verpflichtung, jede von den Zinsen des Darlehenskapitals oder von dem Kapital selbst zu berichtende, gegenwärtig bestehende oder künftig von der Gesetzgebung einzuführende, wie immer genannte Steuer samt Zuschlägen, mag dem Darlehensschuldner ein Recht des Abzuges zustehen oder nicht, aus eigenem in der Art zu berichtigen, daß der Anstalt in dieser Beziehung keine Steuer zur Last fallen soll;
 - f) die Verpflichtung, alle Kosten an Gebühren, Stempeln, Tagen für Schuldschein, Besession, Quittung, Einverleibung, Uebersetzung, Löschung, alle Mahn-, Klagen- und Exekutionskosten aus eigenem zu tragen und hierfür — soweit diese Kosten nicht schon gleiches Pfandrecht mit dem Kapital genießen — eine Kaution in einem entsprechenden Höchstbetrage zu stellen, welche Kaution im Falle der Zwangsversteigerung der verpfändeten Realitäten auch zur Sicherstellung der vertragsmäßigen Zinsen vom Erstziehungstag bis zum Tag der effektiven Zahlung des Darlehens zu dienen hat;
 - g) die Verpflichtung, die zum Pfand bestellte Liegenschaft durch die ganze Dauer des Schulverhältnisses auf den vollen Bauwert bei einer der Anstalt zugewandten inländischen Versicherungsgesellschaft gegen Feuergefahr versichert zu

halten, die Versicherungsprämien stets rechtzeitig zu bezahlen und die Versicherungsurkunde sofort, die Bestätigungen über die rechtzeitig gezahlten Prämien aber binnen spätestens acht Tagen nach dem Verfalltag als Zugehör des Pfandes bei der Anstalt zu erlegen und in deren Pfandbesitz durch die ganze Darlehensdauer zu belassen, die Versicherungssumme zu erhöhen und die Versicherung bei einer anderen von der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsgesellschaft der österreichischen Eisenbahnen in Wien zu bezeichnenden Versicherungsgesellschaft durchzuführen oder durch die Anstalt durchführen zu lassen, sobald diese eine solche Erhöhung oder Verringerung unter Berücksichtigung der zwischen dem Darlehensschuldner und der Versicherungsgesellschaft bestehenden Vertragsbedingungen begehren sollte;

- h) die Verpflichtung, auf Verlangen der Anstalt den Ausweis über die richtige Bezuhlung der landesfürstlichen Steuern und der Immobilienübertragungsgebühren samt Zuschlägen in bestimmten Terminen vorzulegen;
- i) die Erklärung, sich in allen Streitigkeiten der Gerichtsbarkeit des I. I. Landesgerichtes in Wien zu unterwerfen;
- k) die genaue Bezeichnung der Hypothek und die Bewilligung zur bürgerlichen Einverleibung des Pfandrechts für das Darlehenskapital, alle Nebengebühren, die sub f) angeführte Kaution und alle sonstigen in der Schulbureau der Anstalt eingeräumten Rechte;
- l) das Recht der Anstalt, das ganze Darlehen oder einen Teil desselben

1. sofort zurückzufordern, wenn der Schuldner mit der Zahlung von Zinsen, Kapitalraten oder Annuitäten länger als vierzehn Tage im Rückstand geblieben ist, wenn auf die verpfändete Liegenschaft oder einen Teil derselben die Exekution mittels Zwangsverwaltung eingeleitet wird, wenn der Wert der Hypothek gemäß einer von gerichtlich beeideten Schätzleuten vorgenommenen Schätzung dem Darlehen der Anstalt nicht mehr die Pupillarischerheit gewährt, wenn der Schuldner in Konkurs verfällt oder auch nur die Zahlungen einstellt, wenn eine Mahnung wegen Nachweises der Feuerversicherung erfolglos geblieben ist.
2. gegen vorausgegangene halbjährige Kündigung zurückzuführen, wenn der Nachweis der Verichtigung der der Anstaltsforderung vorausgehenden Steuern und Gebühren nicht innerhalb vierzehn Tagen nach diesfalls an den Schuldner seitens der Anstalt ergangener Aufforderung erbracht wird;
- m) die Bestimmung, daß die Schuldburden hinsichtlich aller vom Schuldner darin übernommenen Verbindlichkeiten im Sinne des § 3 des Gesetzes vom 25. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 75, gleich einem vor Gericht abgeschlossenen Vergleich sofort vollstreckbar sein soll.

Der Wortlaut des bisherigen § 45 ist unverändert als § 46 anzufügen.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung: „Wahl von drei Rechnungsrevisoren und deren drei Ersatzmännern“, stellt der Herr Vorsitzende den Antrag, der bisherigen Gepflogenheit gemäß von einer schriftlichen Wahl abzugehen und die Wahl per Affikation vorzunehmen. Da keine stimmberechtigte Person im Sinne des § 17 des Statuts diesem Antrag widerspricht, schlägt der Herr Vorsitzende folgende Delegierte vor, welche sofort per Affikation gewählt werden, und zwar:

1. Josef Horak, kaiserlicher Rat, Oberinspektor und Stellvertreter des Direktionsleiters der f. l. priv. Eisenbahn Wien-Aspang;
 2. Dr. Stephan Honbörh, Inspektor der f. l. Nordbahndirektion in Wien;
 3. Robert Scherbaum, Zugrevisor der f. l. priv. Südbahngesellschaft in Wien, zu Rechnungsrevisoren;
 1. Dr. Karl Kuffner, Oberinspektor der f. l. Staatsbahndirektion Villach;
 2. Georg Pinter, Oberkondukteur der f. l. Staatsbahndirektion Pilsen, und
 3. Ottilio de Stanfiewicz, Inspektor der f. l. Staatsbahndirektion Krakau, zu Ersatzmännern.
- Da hiemit die Tagesordnung erschöpft ist, schließt der Herr Vorsitzende die XXIII. ordentliche Generalversammlung.

Inland.

Die erfolgreiche Lohnbewegung der Wiener Expeditionenarbeiter.

Durch das Verhalten des Vereines der Expeditoren, der eine Sektion des Arbeitgeberverbandes ist, kam es Dienstag den 5. d. M. zu einem Streik der Wiener Expeditionenarbeiter, der nach achtstägiger Dauer mit dem Abschluß eines neuen, vier Jahre gültigen Vertrages endigte. Der Minimallohn der Kutscher und Aufleger wird während der Vertragsdauer von 32 Kr. auf 35 Kr., der der Magazinarbeiter und Nacharbeiter von 29 auf 32 Kr. und der der Bahnhofarbeiter von 28 auf 31 Kr. erhöht. Es wurden drei Vorrückungstermine bestimmt. Der erste Vorrückungstermin ist der Tag des Vertragsabschlusses. Die Ueberstundenbezahlung wurde von 60 auf 70 S. erhöht, der Zuschlag für Sonntagsarbeit von 4 auf 5 Kr. Ausschläger werden nunmehr schon nach drei Monaten stabil, während es früher sechs Monate dauerte. Eine wichtige Errungenschaft im neuen Vertrag ist die Festsetzung eines bezahlten Urlaubes. Arbeiter, die fünf Jahre im Betrieb tätig sind, erhalten vier Tage und solche, die zehn Jahre beschäftigt sind, acht Tage bezahlten Urlaub in jedem Jahr. Die Organisation und die Vertrauensmänner sind laut Vertrag anerkannt, das Abschließen von Sonderverträgen ist verboten. Auch bezüglich der Ersatzpflicht gelang es, eine die Arbeiter schützende Bestimmung in den Vertrag hineinzubringen. Die Wiener Expeditionenarbeiter verdanken also der Macht ihrer Organisation und ihrer Kampfsolidarität nicht zu unterschätzende Erfolge.

Die Elektrifizierung österreichischer Staatsbahnen.

In den letzten Tagen fand die wasserrechtliche Verhandlung und kommissionelle Begehung betreffend das Projekt zur Errichtung eines Wasserkraftwerkes an der Salzach bei Lend und am Dientenbache zur Erzeugung elektrischer Energie für den Betrieb der Staatsbahnen statt. Durch Ausnutzung der 45 Meter betragenden Gefällsstufe der Salzach zwischen Layenbach und Lend kann eine Kraft von rund 15.700 Pferdekräften erzielt werden. Zur Bewältigung von Spitzenleistungen ist eine zweite Anlage am Dientenbache geplant, die 12.270 Pferdekräfte erzielt. Die Verhandlung ist anstandslos verlaufen, es konnte mit fast allen Interessenten eine Vereinbarung getroffen werden. Der Beginn der Ar-

beiten des projektierten Unternehmens, die auf mehrere Jahre veranschlagt sind, soll in nächster Zeit erfolgen.

Die Erhöhung der Heeres- und Marineauslagen in den letzten zehn Jahren.

Anlässlich der Ankündigung der neuen Wehrevorlage, die eine Vermehrung des Rekrutenkontingents um 40.000 Mann und damit eine weitere Steigerung der Kosten des ordentlichen Erfordernisses für das Heer und die Kriegsmarine um zirka 20 Millionen bringen dürfte, ist es von Interesse, die Erhöhung der gesamten Auslagen (ordentliches und außerordentliches Erfordernis, außerordentliche Flotten- und Rüstungskredite) für die Kriegsmacht in den letzten zehn Jahren zu überblicken, die aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist.

Table with 3 columns: Year, Military Expenditure (Million Kronen), Naval Expenditure (Million Kronen). Rows from 1903 to 1913.

In diesen Ziffern sind die Kosten der beiden Landwehren nicht inbegriffen. Zu bemerken ist, daß in dem von der Regierung aufgestellten Programm aus Anlaß der letzten Wehrrreform für das Jahr 1913 175 Millionen an fortlaufenden, 19 Millionen an einmaligen Mehrausgaben, für 1914 15-5, beziehungsweise 19 Millionen und für das Jahr 1915 12, beziehungsweise 19 Millionen, zusammen für die Jahre 1912 bis 1915 65-2 Millionen an fortlaufenden und 76 Millionen an einmaligen Mehrausgaben als erforderlich bezeichnet wurden. Außerdem sollen für die Zeit nach 1915 57 Millionen für die Durchführung der mit dieser Wehrrreform verbundenen Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Das sind wahrhaftig rosigte Aussichten, die sich da dem österreichischen Volk eröffnen!

Ein angebliches Attentat auf den Eisenbahnminister.

Es verlautete gerüchtweise, daß gegen den Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster anlässlich seiner Inspektionsreise ein Attentat verübt worden sei. Dieses Gerücht wurde dementiert und es wurde diesbezüglich aus Brüx telegraphiert: Die Gerüchte von einem angeblichen Anschlag auf den Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster anlässlich seiner jüngsten Anwesenheit in Brüx entsprechen nicht den Tatsachen. Die Nachrichten sind lediglich darauf zurückzuführen, daß während des Besuchs des Ministers im Tegetthoff-Schacht infolge Beschädigung eines unbedeutenden Wasserleitungsröhres ein kurzes Stück Weges vorübergehend wenige Zentimeter hoch überschwemmt war. Für die Belanglosigkeit des Vorfalls zeigt der Umstand, daß der Minister sowie seine Begleitung diese Strecke ohne weiteres zu passieren vermochten.

Ausland.

Genosse Wibel gestorben.

Die deutsche Sozialdemokratie hat einen ihrer besten Männer verloren. Genosse August Wibel ist in der Nacht des 13. August in einem Sanatorium in Bassug in der Schweiz gestorben. Genosse Wibel war schon länger leidend, so daß ihm der Arzt eine Kur in Bassug verordnete. Die heilkräftigen alkalischen Eisenquellen sollten dem schwerkranken 74jährigen Mann Heilung bringen. Es ist anders gekommen. Wibel ist ohne schmerzlichen Krankenlager sanft entschlafen. Er weilte seit dem 7. Juli in der Schweiz. Zweimal hatte er während dieser Zeit äußerst kritische Anfälle von Herzbeschwerden erlitten. Auch hatten sich wiederholt erste Anzeichen beginnender Wasserjucht, Anschwellen der Füße und dergleichen, gezeigt, die eine schlimme Wendung befürchten ließen. Wibel selbst war sich des Ernstes seines Zustandes wohl bewusst, wenngleich er voller Zuversicht seiner Genesung entgegenzugehen wähnte. Am Abend vor seiner Sterbenacht, machte Wibel bis 10 Uhr einen Spaziergang, ohne nachher besondere Müdigkeit zu verspüren. Seine einzige Sorge war, daß er mit dem dritten Band seiner Lebenserinnerungen noch nicht fertig war. Nur diese Angst deutete darauf hin, daß er sein Ende nahe fühlte. Nun wird wohl der dritte Band seiner Memoiren ungeschrieben bleiben. Kurz, bevor die Todesnachricht in Berlin eintraf, war von Wibel ein Brief an den Parteivorstand eingelangt, in welchem er seine Reise zum Parteitag in Jena ankündigte. So nahm er bis zum letzten Atemzug an den Geschäften der Partei innigen Anteil. Wibel hat die Verfügung hinterlassen, daß sein Leichnam verbrannt und seine Asche neben der Aschurne seiner verstorbenen Gattin in Zürich beigefetzt werden möge. Wibels Leiche wurde nach Zürich überführt und im Volkshaus aufgebahrt, wo sie bis Sonntag verblieb. An der Trauerfeier in Zürich haben von der deutschen Sozialdemokratie Oesterreichs teilgenommen: Viktor Adler und Skaret vom Parteivorstand, Seitz und Seliger von der Fraktion, Chaloupka für die Wiener Organisation, Adelheid Popp für die Frauenorganisation, Friedrich Adler für die Redaktion der „Arbeiter-Zeitung“. Die Reichskommission der Gewerkschaften wird durch Hueber und Dörfel vertreten sein. So weit der sozialdemokratische Gedanke gedrungen ist, so weit herrscht Trauer über den herben Verlust, den die deutsche Sozialdemokratie durch diesen Todesfall erlitt.

Das Ende des Balkankrieges.

Der mörderische Krieg am Balkan ist beendet. Die kriegführenden Staaten haben in Bukarest Frieden geschlossen und sie haben die der Türkei abgewonnenen Länder unter sich aufgeteilt.

Rumänien, das vor dem Krieg mit Bulgarien einen Flächeninhalt von 131.000 Quadratkilometern besaß, ist durch die Abtretung des südlichen Teiles der Dobrudscha auf 138.000 Quadratkilometer gewachsen und hat seine Einwohnerzahl um 260.000 Köpfe vermehrt.

Bulgarien ist von 96.000 Quadratkilometern auf 139.000 gestiegen, und hat seine Einwohnerzahl von 3.800.000 auf rund 4.000.000 erhöht.

Griechenland hat einen Gebietszuwachs von etwa 55.000 Quadratkilometern zu verzeichnen und wird zirka 119.000 Quadratkilometer groß.

Serbien ist von 48.000 Quadratkilometern auf 80.000 gestiegen und vermehrte seine Einwohnerzahl von 2.500.000 auf 3.600.000, und

Montenegro schließlich stieg von 9000 Quadratkilometern auf 16.000 und erhöhte seine Einwohnerzahl von 250.000 auf 480.000.

An der einstigen türkischen Weltmacht vollzieht sich seit 200 Jahren eine ständige Abbröckelung. Im Jahre 1699 verlor die Türkei im Frieden von Karlowitz: Ungarn, die Militärgrenze, Slavonien und Podolien. Im Jahre 1774: Bukowina, Krim und Taurien, ajowisches Gebiet, Chersongebiel und Bessarabien. Im Jahre 1829: Achalzik und Poti, Moldau und Balachei. Im Jahre 1830: Serbien (erster Teil). Im Jahre 1832: Griechenland. Im Jahre 1878: Bosnien und die Herzegowina, Bulgarien, Serbien, Montenegro, Karst und Kyprien. Im Jahre 1881: Thessalien. Im Jahre 1913: Thrazien, Mazedonien, Kreta und die ägäischen Inseln.

In Afrika verlor die Türkei 1830: Ägier, 1831: Tunis und 1912 ihren letzten afrikanischen Besitzstand Tripolis.

Bei dem eingetretenen Frieden ist die Besitzfrage der ägäischen Inseln und Adrianopels noch nicht gelöst und es ist die Abgrenzung Albaniens noch nicht vorgenommen. Es sind auch die Religions- und Schulfragen zwischen Serbien und Bulgarien nicht geregelt und die Rechte nationaler Minoritäten noch nicht sichergestellt. Es ist also immer noch am Balkan Blinndunst vorhanden. In der nächsten Zeit wird aber das Ruhebedürfnis der durch den Krieg geschwächten Balkanstaaten den Frieden erhalten.

Streiflichter.

Genossin Therese Lill gestorben. Der Chefredakteur unseres Blattes, Genosse Franz Lill, ist von einem schweren Schlaganfall getroffen worden. Seine Frau, die Genossin Therese Lill, starb nach einer Operation, der sie sich im Wiedner Spital unterzogen hatte. Frau Therese Lill, geborene Jenkl, betätigte sich in den Neunzigerjahren als eifrige Agitatorin in Nord- und Westböhmen. Sie ist es gewesen, die im Verein mit der Genossin Anna Ullmann die ersten Frauenversammlungen in Böhmen abhielt. In den letzten Jahren war sie durch Krankheit und Familienpflichten von jeder öffentlichen Tätigkeit abgehalten. Donnerstag den 14. August fand vom Wiedner Krankenhaus aus das Leichenbegängnis der Verstorbenen statt. Unter den Trauergästen waren von der Reichsparteibertretung Genosse Neumann, von der Landesparteivertretung Genosse Chaloupka, die Abgeordneten Tomaszik und Dabid, der Obmann Genosse Schwab und mehrere Vorstandsmitglieder der Eisenbahnerorganisation, das Personal der Eisenbahnerorganisation und der Redaktionen der „Volkstribüne“ und des „Eisenbahner“. Viele westböhmisches Landvolk der Genossin Lill kamen zum Leichenbegängnis. Zahlreiche Kranzspenden zeigten davon, daß man daran nicht vergessen habe, welche Dienste Genossin Lill der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung, insbesondere der sozialdemokratischen Frauenbewegung, in schweren Zeiten leistete. Am offenen Grabe hielt Genossin Jobst ihrer Landsmännin und ehemaligen Kampfgenossin einen herzlichen Nachruf.

Mag dem Genossen Lill und seiner Tochter diese herzliche Teilnahme an seinem schmerzlichen Verlust ein Trost sein. Wir und die westböhmisches Genossen werden seiner Frau ein ehrendes Angebenken bewahren.

Ein Porträt des Reichsbundführers Jung. Die Ortsgruppe Jglau des Reichsbundes deutscher Eisenbahner steht unter dem Kommando des auertourlich avancierten und durch Nothschild's Gnaden in Ostrau zum Landtagsabgeordneten gewählten Ingenieurs Jung. Wir haben schon wiederholt darüber berichtet, wie Jung die Leute nur mehr dadurch im Reichsbund erhält, daß ihnen, auch gegen ihren Willen, die Beiträge bei der Gehaltszahlung abgezogen werden. Das erlangte Landtagsmandat ließ Herrn Jung nach Höherem streben. Er will ein Reichstagsmandat ergattern. Zu diesem Zweck tat er so wie seinerzeit sein Reichsbundbruder Herr Ertl. Er ging daran, die soundso vielte neue deutsche Arbeiterpartei als eine von den bürgerlichen Parteien unabhängige Klassenpartei zu gründen. Damit kam er den deutschen Arbeiterführern in Jglau schon an. Es kam zu einem großen Krach in einer Versammlung und nun porträtiert die deutsche Jglauer „Volkstribüne“ Herrn Jung, den sie doch genau kennen muß, stand doch Jung diesem Blatte sehr nahe, folgendermaßen:

„... Daß diese Dinge, die sich im politischen Verein jetzt abspielen, schon lange vorbereitet waren, geht aus den Äußerungen des Herrn Jung hervor, die er schon am 6. Oktober 1911 in einer Sitzung des politischen Vereines gemacht hat. Damals kam Herr Jung mit der Nachricht, daß er in seinem Dienste befördert und nach Reichenberg überetzt werden soll. Es stehe ihm aber frei, der Direktion bekanntzugeben, ob er auf diesen Vorschlag eingehen oder lieber in Jglau bleibe. Herr Jung erzählte die Vorteile, welche ihm durch diese Beförderung zukommen; weiters bekäme er durch die Verlegung eine Zulage, welche in vier Jahren 2000 Kr. ausmachen würde, seine Familie ist daher um diese Summe geschädigt. Jung erklärte, er werde auf das Angebot verzichten, um für das Reichstagsmandat in Jglau zu kandidieren. Er befragte die Vertrauensmänner, ob sie geneigt wären, für seine Kandidatur einzutreten. Es besprach Parteigenosse Müller sofort den Leichtsinn, eine solche Beförderung (die nach Meinung des Herrn Jung alle glauben) auszusagen, um auf ein tot-sicheres Reichstagsmandat zu warten. Im selben Sinne sprach Parteigenosse Bernesch, aber es zeigte sich schon damals, daß Herr Jung für seine Strebergefühle schon

Leute gefunden hatte. Den größten Ausschlag gab dabei Waffspaul. Und so glaubte Herr Jung schon im Besitz der Nachfolgerschaft zu sein, bis er jedoch durchschaut wurde und das besonnene Element im politischen Verein herausfand, daß es dem Herrn Jung nicht um das Gediechen der Arbeiterschaft zu tun war, sondern um seine eigene Person... .

„... Von dem Doppelspiel, welches Herr Jung in Jglau treibt, wollen wir schweigen, da es schon genug erörtert wurde. Die Beurteilung überlassen wir der Öffentlichkeit, ob wir diejenigen sind, welche die Arbeiterpartei schädigen, oder der Herr Jung, ob unsere Politik allen deutschen Arbeitnehmern zu nutzen die richtige war, als wir ein gemäßigtes, zielbewusstes Vorgehen zur Richtschnur nahmen, um etwas für alle Mitglieder zu erreichen oder der Herr Jung, welchem unser Vorgehen gegenüber den anderen Kompromissparteien nicht genügt war. Da er eingesehen hat, daß für ihn dabei nichts herauskommt, will er jetzt alles über den Haufen rennen, um dann freie Hand zu haben. Wir bleiben, was wir waren, ohne uns von jemand kommandieren zu lassen. Ob aber auch seine Wähler in Ostrau und Umgebung damit einverstanden sind, wollen wir dahingestellt sein lassen, wenn Herr Jung mit seiner Streberpolitik den deutschen Arbeitern Schaden zufügt und den größten Feinden des Deutschtums in die Hände arbeitet. Sein Grundgesetz ist: Zuerst ich und dann die anderen; wie er durchkommt, ob mit Hilfe der Juden oder anderer, ist ihm Wurst.“

Herr Jung wird sich also voraussichtlich ebenso unnötig mit der neuen Klassenpartei strapaziert haben als seinerzeit Herr Ertl. Mit dem Reichsratsabgeordneten Jung wird es wohl nichts werden!

Eisenbahnunglück auf der keirischen Landesbahn Kapfenberg-Au-See. Mittwoch den 6. August ereignete sich in der Station Seebach ein Unfall, bei dem der Kondukteur Köd sein Leben einbüßte. Mehrere Personen wurden leicht verletzt und es wurde großer Materialschaden angerichtet. Der gemischte Zug 2510 sollte in der Station Seebach noch einige Personenwagen mitnehmen. Seit 1. Mai muß nämlich auf dieser Strecke, auf der ein starkes Gefälle herrscht, nicht nur schneller gefahren werden, sondern man will überhaupt alles intensiver ausgeführt wissen. Um die Wagen mitzunehmen und auch diese Arbeit so rasch als möglich auszuführen, wird nun folgende Methode angewandt: Die Lastenwagen des Zuges werden vor der Station abgekuppelt und stehen gelassen. Nun fährt der Zug durch die Station, wechselt auf das zweite Geleise und fährt von unten auf die mitzunehmenden Waggons, worauf die vor der Station stehengelassenen Waggons auf den Zug wieder darauffahren und angekuppelt werden können. Diese Art und Weise, zu verfahren, kostete nun einem Vater von drei Kindern das Leben. Die Lastenwaggons wurden vor der Station Seebach stehen gelassen und nun sollte das sechste geschickte Verschoben vor sich gehen. Doch bevor der Zug in die Station einfuhr, wurde ihm das Signal zum Halten gegeben, nachdem sich auf der Strecke Oberbauarbeiter und Arbeiterinnen befanden, die mitgenommen werden sollten. Dies nahm einige Zeit in Anspruch. Der Kondukteur Genosse Franz Köd, der auf der Strecke bei den abgekuppelten Waggons geblieben war, wollte nun in die Station einfahren, da er keine Abnung hatte, daß der Zug vor der Station halten mußte. Das Terrain sowie die Dunkelheit hinderten jeden weiteren Ausblick, so daß er den Zug erst gewahr wurde, als es zu spät war, die Waggons infolge des starken Gefälles zum Halten zu bringen. Die Waggons fuhren mit solcher Wucht auf den Zug, daß einige Waggons stark beschädigt, Genosse Köd jedoch unter einem Lastwagen geschleudert und zerdrückt wurde. Genosse Köd ist seinen Verletzungen sofort erlegen. Er hinterläßt drei unversorgte Kinder und eine junge Witwe, die der Entbindung eines vierten Kindes entgegensteht. In der Nacht ging noch ein Hilfszug von Kapfenberg nach Seebach ab. Die zertrümmerten Waggons wurden nach Kapfenberg zur Reparatur gebracht. Den Genossen Köd trifft keine Schuld an dem Eisenbahnunfall. Er hat, wie dies auf der Landesbahn seit Jahren usuell war, auf der offenen Strecke zwei Waggons losgehängt, konnte aber nicht wissen, daß der Zug auf der offenen Strecke stehen bleibt, weil er eine Partie von Graspufern der Strecke nach Kapfenberg mitnahm. Die Schuld an dem schweren Unfall trifft die Betriebsverwaltung der Landesbahn, die den Zugführern so reglementwidrige Verordnungen gibt.

Samstag den 9. August wurde Genosse Franz Köd zu Grabe getragen. An seiner Wäre trauerte eine trostlose junge Witwe, welche drei Kinder im Alter von 1, 2 und 3 Jahren zu versorgen hat. An dem Leichenbegängnis beteiligten sich viele Beamte und der Chef der Südbahnstation von Kapfenberg, sehr viele Eisenbahnbedienstete und deren Frauen von nah und fern, besonders von Brud und Kapfenberg, viele Frauen und Arbeiter von Kapfenberg sowie auch Genosse Kollager, Landtagsabgeordneter von Graz. Die Träger fanden sich freiwillig von der Station Kapfenberg (Südbahn). Der Betriebsleiter der Landesbahn hatte weder für eine zahlreiche Beteiligung der Bediensteten der Landesbahn noch für Träger gesorgt, sondern nur einige Bedienstete zum Leichenbegängnis kommandiert, was eine Enttäuschung hervorrief. Dieser Fall steht in Bezug auf Pietätlosigkeit einzig da. Am Grabe sprach Landtagsabgeordneter Genosse Kollager rührende Worte des Abschiedes. Er verurteilte das schultragende System, welchem Genosse Köd so jung zum Opfer fiel, und er führte den Mannesmut desselben allen vor Augen, da er nicht geschwankt habe, ein Mitglied der von Matuszil und Konforten verfolgten Organisation zu sein. Diese Worte und der feierliche Zug des Kondukts löften vielen weiterfesten Männern und besonders den Frauen Tränen. Viele gelobten sich, trotz Verfolgung der Organisation eingedenk zu bleiben, um solch mordende Systeme zu bekämpfen und unmöglich zu machen. Selbstverständlich verfolgt Matuszil diese Organisation, die es zustande brachte, daß er von Graz verbannt wurde. Er wird auch von hier weichen müssen, wenn die Staatsanwaltschaft von Leoben eingreift, wie es sein soll und muß und nicht den Toten zum Schuldtragenden macht.

Vom Frachtenmagazin in Innsbruck, Südbahn. Von Jahr zu Jahr werden die Verdienste der Magazinarbeiter vom Akford immer kleiner, daß heißt, die Akfordanten im Frachtenmagazin erhalten alljährlich vom Akford immer weniger ausgezahlt. Nun wirft sich die Frage auf, wie es kommt, daß bei dem von Jahr zu Jahr sich steigenden Güterverkehr, die Akfordprozente für die Arbeiter geringer werden? Mit faulen Ausreden sucht man die Arbeiter zu beruhigen, indem man behauptet, der Verkehr sei schwächer als früher, der Zustreifendienst rentiere sich nicht mehr, ja man zahle sogar noch dabei drauf. Weiters schiebt man die Schuld auf die vielen Ganz- und Halbakkordanten, u. s. w. Wer die Sache jedoch länger und besser kennt, der weiß, was er von diesen Nebenarten zu halten hat. Nehmen wir als Beispiel den Zustreifendienst und untersuchen hier einmal, wo der Fehler liegen könnte. Unter dem früheren Magazinmeister Nachbauer hat sich der Zustreifendienst stets rentiert, ja sogar Uebererschuß wurde erzielt. Der verorbene Nachbauer, obwohl er nur Unterbeamter war, hat den Führerdienst in jeder Beziehung zu leiten verstanden. Nachbauer war den ganzen Tag hinter den Fuhrwerk her, er kannte jeden einzelnen und mußte auch was der einzelne bei praktischer Ausnützung leisten kann. Er mußte schon in aller Frühe, welche Waggons und Koli jedem einzelnen zugeteilt werden, desgleichen war seine Einteilung beim Zutransport eine

mustergültige. Wenn sich der Zuzirkendienst rentieren soll, so sind dies die Hauptmomente, die jederzeit berücksichtigt werden müssen. Der Posten des verstorbenen Nachbauers ich gegenwärtig von einem Beamten Weillanner besetzt, der sich zu allen früher eignen würde, als auf diesen Posten. Im besten würde sich Herr Weillanner als Fremdenführer für die Gasthöfe in Innsbruck und Umgebung bewähren. Herr Weillanner kommt wohl des Tages einmal ins Magazin, aber nur um sich zu erkundigen, ob der Herr kaiserliche Rat Seidler oder der Magazinchef Herr Mangusch nach ihm gefragt haben. Was, wer und wie im Frachtenmagazin gearbeitet wird, ist den Weillanner Nebenache. Im besten Falle wartet er in der Zeit zwischen 8 bis 10 Uhr vormittags auf den Herrn kaiserlichen Rat und begleitet denselben von der Nord- zur Südseite, um dann so schnell wie möglich im Gasthaus auf ein paar Viertel zu verschwinden. Sonderbarerweise wird bei diesem Morgenpaziergang meist über die Fähigkeiten der einzelnen Arbeiter gesprochen. Die „wahrheitsgetreuen“ Daten über die Qualifizierung der Arbeiter liefert der bekannte Magazinaufseher R. Wieser, der die Arbeiter nicht nach ihren Leistungsfähigkeiten, sondern nach der politischen Zugehörigkeit behandelt und beurteilt. Wieser ist Agitator für den Reichsbund und hat sich zu diesem Beruf den Magazindienner Josef Reitmeyer und den Ladefchreibers Franz Fritsch als Zuträger aufgenommen. Die neueintretenden Magazinarbeiter werden einfach in die Kanzlei des Magazinaufsehers Wieser gerufen und dort von Reitmeyer und Fritsch so lange bearbeitet, bis sie ihre Einwilligung und Unterschrift für den Reichsbund abgeben.

Tatsache ist, daß jene Arbeiter, die sich durch die Versprechungen der beiden Zuträger Reitmeyer und Fritsch überhöhlen ließen, im Frachtenmagazin sich keineswegs anstrengen und doch dabei als fleißige und verwendbare Arbeiter qualifiziert werden. Die wirklich fleißigen und ehrlichen Magazinarbeiter werden von Wieser als faule, unverlässliche Kerle bezeichnet. Wir sind in der Lage nachzuweisen, daß Leute, die in Wirklichkeit der Bahnverwaltung sehr wenig Dienste geleistet haben, jahrelang als Ganz- und Halbkordanten geführt wurden und heute einen definitiven Dienstposten bekleiden. Und dieser Vorgang wird auch heute noch geübt. Wir verweisen hier beispielsweise nur auf den Arbeiter Alois Ruppacher, der das ganze Frühjahr, Sommer und Herbst als Gärtner verwendet wird, den Arbeiter Rudolf Höller, der die Stelle des Hauswärters und der Dienstmagd bestritt, und den Arbeiter Alberto Fazzi, der wiederum als Tischler, Maler und dergleichen angestellt ist. Diese drei Arbeiter begehren ebenso wie die Magazinarbeiter regelmäßig Affordprämien, trotzdem sie bereits das ganze Jahr private Arbeiten für Herrn Mangusch verrichten. Ob der Bezug der Affordprämien an solche Arbeiter gerechtfertigt erscheint, überlassen wir der gefälligen Beurteilung der Verkehrsdirktion der Südbahn-Gesellschaft.

Diese außergewöhnliche Verwendung der drei Arbeiter geschieht mit Wissen und Willen der Herren Mangusch und Weillanner und des Magazinaufsehers Wieser. Uns wundert nur, daß der Herr kaiserliche Rat Seidler sich von solchen Leuten direkt hintergehen läßt. Würde dem Treiben des Wieser und Weillanner eine größere Aufmerksamkeit zugewendet, so wäre die Herrlichkeit dieser beiden Helben ein frühzeitiges Ende gemacht.

Ausbeutung der Stellwerksbediensteten bei der Aufsichtszug Eisenbahn. Die Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft bei der A. T. E. tritt besonders kraß bei den Stellwerkswarten hervor. Von Türnisch bis Dug befinden sich in allen Stationen bei den Stellwerken anstatt drei Personen deren nur zwei. Das heißt, in jeder Station sind zwei Stellwerke, in denen zusammen sechs Personen sein sollten, aber nur fünf sind. Diese fünf Personen müssen einfach im Dienst die sechste Person ersetzen. Das bedeutet für die Bediensteten mehr Arbeit, für die Unternehmung aber mehr Profit. Rechnet man, daß ein Stellwärter 1600 Kr. Jahresgehalt bekommen sollte, so ist es für die Direktion, die auf der Strecke von Türnisch bis Dug acht Bedienstete erspart, ein Mehrprofit von 12.800 Kr. pro Jahr. Auf der Strecke von Dug bis Komotau ist es noch schlechter, weil da in jedem Stellwerk ein Mann fehlt. Nun haben diese Stellwerksbediensteten keineswegs einen einfachen Dienst. In den meisten Stationen münden Schleppläufe von den verschiedenen Schächten und Fabriken ein oder aus. Es gibt sogar Stellwerksposten mit drei bis vier Nebenlinien. Dabei muß der Hauptstreckenverkehr beaufsichtigt werden und ebenso auch der Versubdienst in den Stationen. Nimmt dies schon voll und ganz die Bediensteten in Anspruch, so haben sie noch nebenbei die Sperrschranken zu bedienen, deren es oft zwei, drei, ja sogar vier gibt, wie zum Beispiel in Karbis. Zu dieser Tätigkeit kommt die große Verantwortung, der diese Kategorie von Bediensteten unterliegt. Ein Fehlgang beim Stellen der Wechsele und das größte Unglück kann geschehen, besonders dann, wenn es recht eilig zugeht. Daß zu einer solchen Arbeit Ruhe und Sicherheit gehört, ist selbstverständlich. Bei dieser anstrengenden Arbeit ist es nur selbstverständlich, daß die Bediensteten nervös werden. Siezu trägt auch viel bei die übermäßig lange Arbeitszeit, denn eine Arbeitszeit von 18 Stunden, wobei die ganze Nacht mit inbegriffen ist, kann nicht mehr als menschlich bezeichnet werden. Dazu haben die Stellwärter von Dug bis Komotau im ganzen nur einen zwölfstündigen freien Tag. Durch diese Zustände ist nicht nur die Gesundheit der Stellwerkswärter allein bedroht, sondern auch die des mit der Eisenbahn fahrenden Publikums. Es ist kein Wunder, wenn mitunter einmal die Geistesgegenwart eines solchen ausbeuteten Bediensteten verfaßt und durch einen Fehlgang ein schreckliches Unglück heraufbeschworen wird.

Die Elektrifizierung der Kahlenbergbahn. Vor wenigen Tagen, am 5. August, ist seit der Erteilung der neuen Konzession an die Kahlenbergbahn gerade ein Jahr verstrichen. In dieser Konzession ist die Unternehmung verpflichtet worden, die Umgestaltung der Bahn auf elektrischen Betrieb binnen längstens zwei Jahren zu vollenden.

Die Verwaltung der Kahlenbergbahn hat nun seit ihrer Vorbereitungen zur rechtzeitigen Lösung dieser Aufgabe getroffen. Vor allem hat sie den Kostenbedarf durch Aufnahme eines fünfzigjährigen Hypothekendarlehens von 12 Millionen Kronen bei der Oesterreichischen Zentralbodenkreditbank zu 4 1/2 Prozent mit einem Zuzahlungskurs von 97 1/2 Prozent bedeckt. Gleichzeitig hatten die Studien für den bautechnischen Teil der Aufgabe eingeleitet und vor kurzem sind sie auch schon beendet worden. Die Kahlenbergbahn hat dem Eisenbahnministerium in den letzten Tagen das generelle Projekt für die elektrische Umgestaltung der Bahn unterbreitet. In diesem generellen Projekt, das nunmehr Gegenstand der Trassenrevision und vielleicht schon der Stationskommission zu bilden haben wird, sind auch schon alle jene Trassenänderungen berücksichtigt, wie sie der Uebergang vom jetzigen Zahnradbetrieb zu dem mit kleineren Steigungen rechnenden Adhäsionsbetrieb mit elektrischem Betrieb bedingt. Weiter ist in diesem generellen Projekt auch schon die Trasse der Abzweigung zum Kobenzl berücksichtigt. Nach dem Stadium der Arbeiten dürfte übrigens wohl auch hinsichtlich einer anderen neugeplanten Strecke, welche die Kahlenbergbahn in unmittelbarer Verbindung mit der Endstation Brünzing der Städtischen Straßenbahnen bringen soll, die Trasse schon in naher Zeit festgestellt werden.

Ein eigentümlicher Erlaß. Als Diener der Staatsbahn und insbesondere der Direktion Triest haben wir schon lange verlernt, von unseren staatsgrundgesetzlich gewährleisteten Rechten vollen Gebrauch zu machen; dennoch aber hat uns der neueste Erlaß unseres derzeitigen Direktors Galambos verblüfft. Der Öffentlichkeit soll dieses Geistesprodukt nicht enthalten bleiben. Es hat folgenden Wortlaut:

N. I. Direktion der Staatsbahnen in Triest.
Zahl 106/2 Präz.

Triest, am 31. Juli 1913.

Dienstbefehl.

Sämtlichen Bediensteten und Arbeitern des I. I. Bahnbetriebsamtes in Görz Staatsbahnhof. Gegenstand: Die Versammlung des Verbandes der südslawischen Eisenbahner. Aus Zeitungsberichten habe ich entnommen, daß der Verband der südslawischen Eisenbahner für den 3. August 1913 eine Versammlung einberuft, in welcher gegen das Vorgehen des Herrn Vorstandes des I. I. Bahnbetriebsamtes in Görz Staatsbahnhof, Inspektor Fr. Wieser, protestiert werden soll.

Da mir insbesondere aus den Kreisen der Bediensteten und Arbeiter bisher weder schriftlich noch mündlich an den anberaumten Audienztagen, die für alle Bediensteten und Arbeiter vorgegeben sind, Beschwerden gegen den vorgenannten Funktionär zugekommen sind, muß ich annehmen, daß der beabsichtigte Protest nicht aus den Reihen der Bediensteten beziehungsweise Arbeiter der I. I. Staatsbahn geplant wird.

Sollte jedoch diese Voraussetzung nicht zutreffen, dann erachte ich es als meine Pflicht, das gesamte Personal auf die Bestimmungen des § 18 der Dienstordnung betreffend das Verbot der Verhetzung, Verhöhnung der Vorgesetzten u. aufmerksam zu machen, ebenso aber den § 21 der Dienstordnung, der die Bediensteten auf den Dienstweg weist, in Erinnerung zu bringen. Hieraus mache ich mit dem Bemerken aufmerksam, daß sich jedermann, der anders vorgehen würde, die Folgen selbst zuschreiben hätte.

Der I. I. Direktor der Staatsbahn:
A. Galambos m. p.

Was um Gotteswillen ist aber geschehen, daß Herr Galambos mit so schwerem Geschick auffahren mußte?

Eine Clowngesellschaft, welche sich bisher bei ihren Veranstaltungen nur durch marktschreierische Reklame bemerkbar machen konnte, fand wieder einmal das Bedürfnis, von sich reden zu machen, um insbesondere ihren Schmierendirektoren die schon ziemlich leidierte Reputation aufzufrisieren. Die Gesellschaft, die unter dem Sammelnamen Verband der südslawischen Eisenbahner hauptsächlich besteht, ist Sammelbogen an Kapitalisten zu versenden, den Ertrag brüderlich zu verteilen und bei ernstlichen Bewegungen den ehrlichen Eisenbahnern in den Rücken zu fallen sowie Streikbrecher zu vermitteln, hatte es sich in den Kopf gesetzt, alles Südslawische aus dem Küstenland auszutreiben. Zu diesem gewerkschaftlichen Bedürfnis — die Bande will nämlich mit aller Gewalt eine Gewerkschaftsorganisation sein — bot ihnen der satfam bekannte Vorstand und Exponent des Deutschen Volksrates, Inspektor Wieser, die beste Handhabe, weil er, getreu seinem Altkulturm, die slowenischen Arbeiter ebenso schätzte wie die Angehörigen der übrigen in Betracht kommenden Nationen.

Um diesem idealen Treiben angeblich ein Ende zu setzen, in Wirklichkeit um für sich selbst Reklame zu machen, wurde für Sonntag den 3. August eine Protestversammlung einberufen und für dieselbe bis an die Grenzen Albanians die große Trommel gerührt.

Daß bei einem solchen Lärm das Gewissen des alten Sünders Galambos erwachen mußte, ist schließlich logisch, unlogisch aber ist die Annahme dieses famosen Herrn, der ernstlich zu glauben scheint, die seinerzeitigen Manieren seines Vorgängers und Lehrmeisters Vorobicka wieder in Umfang bringen zu können. Der Mann, dem sichtlich das Erinnerungsvermögen bedenklich zu schwinden beginnt, erdreist sich, auf den berühmten Dienstweg zu weisen, trotzdem er genau weiß, daß unter seiner weisen Führung schriftliche und gestempelte Gesuche größtenteils in den unergründlich tiefen Papierkorb der hohen Lintenburg verschwinden oder jahrelang bei seiner rechten Hand, dem Oberinspektor Dr. Seemann der Erlösung harren. Nicht besser steht es mit den mündlichen Vorfragen und der auf diesem Wege eine Erledigung seiner Angelegenheit erstrebt, muß zumindest in der Haut eines vorfinstlichen Efels stecken und über eine Tantalusgeldbude verfügen.

Es heißt das Personal direkt zum besten zu halten, die Bestimmungen der Dienstordnung bei jeder, auch der unpassendsten Gelegenheit in Erinnerung zu rufen, und wir würden Herrn Galambos schon empfehlen, dafür Sorge zu tragen, daß außer dem Mängelbureau auch die anderen Abteilungen bei Erledigung der Eingaben ein schnelleres Tempo einhalten.

Auch der § 18 der Dienstordnung bietet dem Herrn die gewünschte Handhabe zur Anhebung der freien Meinungsäußerung, indem er sich auf den Storchstandpunkt stellt und sich dann selbst sowie der Öffentlichkeit vorschwindelt, daß im Wilajet Triest alles in bester Ordnung ist. Daß das Gegenteil wahr ist, werden wir in Kürze nachweisen, und Herr Galambos soll sich ja nicht einbilden, daß er uns durch seine reaktionären Mafe wird eine Maulsperrre anhängen können.

Um jedoch jeder falschen Meinung schon im vorhinein den Boden zu entziehen, erklären wir ausdrücklich, daß wir im besprochenen Uebergriff des Herrn Galambos nichts sonst sehen als ein Produkt der gegenwärtigen Tätigkeit der Talmiorganisation, genannt Verband der südslawischen Eisenbahner, die aber sonst nichts ist als ein würdiges Gegenstück zur Vigen-Ertl-Organisation. Das verräterische Treiben dieser Gesellschaft zur Pflege der Dummheit hat nicht nur das Einbildungsvermögen des Herrn Galambos und seines Klüngels zur höchsten Entwicklung verholfen, sondern auch die Widerstandskraft der bedrückten Bediensteten derart zersplittert, daß die nunmehrigen Erscheinungen vollkommen erklärlich und natürlich sind. Die Eisenbahner aber werden hieraus ihre Schlüsse ziehen und vor allem dafür sorgen müssen, daß dieses unnatürliche Gewächs ehestens mit Stod und Stiel aus ihrem Territorium ausgerottet werden wird.

Lokomotivsignale bei der Einfahrt des Zuges. Die „Národní Politika“ meldet, daß ab Oktober dieses Jahres bei den Staatsbahnen wieder die frühere Uebung eingeführt wird, wonach die Lokomotive bei der Einfahrt in die Station ein Pfeissignal zu geben hat. Das Signal wurde vor sieben Jahren abgeschafft, doch haben sich seither wiederholt Unglücksfälle in den Stationen ereignet, die auf das Unterbleiben des Signals zurückzuführen sind.

Wiederum die Verhältnisse auf der Kaschan-Oberberger Eisenbahn. Haben wir in der vorigen Nummer des „Eisenbahner“ auf die Verkehrsmisere unserer Bahn hingewiesen und Erwähnung getan, unter welcher schwierigen Verhältnissen das im letzten Dienst stehende Personal ihren Obliegenheiten nachzukommen gezwungen ist, wollen wir heute somohl der Öffentlichkeit als auch einem I. I. Eisenbahnministerium den Nachweis erbringen, wie aktuell gerade unter der Herrschaft v. Pulstich die Forderung nach Vermehrung des Personals und einer Gehaltsregulierung geworden ist.

Am besten hoffen wir, unsere Aufgabe dadurch zu lösen, wenn wir einige Vergleiche anstellen, und nachstehende Tabelle soll zur Aufklärung dienen, wie sich der Verkehr auf unserer Bahn (östliche Linie) von Jahr zu Jahr steigert.

Monat	1907	1909	1910	1911	1912
Jänner	1852	1800	1860	2008	2075
Februar	1688	1591	1701	1903	1983
März	1775	1677	1734	1925	1902
April	1784	1654	1671	1885	1997
Mai	1894	1795	1780	1848	2074
Juni	1820	1835	1822	1870	2085
Juli	1912	1862	1867	1879	2286
August	1900	1842	1897	2009	2303
September	1865	1871	1874	1980	2283
Oktober	1728	1834	1944	2057	2241
November	1740	1857	2000	2025	2304
Dezember	1788	1854	2018	2089	2296
Summa	21716	21472	22168	23478	25829

Dieses Bild ist aber nicht vollkommen. Um sich eine genauere Vorstellung darüber machen zu können, wie sich die Anforderungen an jeden Bediensteten mehren, ist noch ins Auge zu fassen, daß die Belastung der Züge durchschnittlich um 15 Prozent erhöht wurde und so, als auch dadurch, daß beim Lastzugsverkehr die kleinen Maschinen durch große Maschinen ersetzt werden, so daß die Leistungsfähigkeit der Bahn enorm gestiegen ist. Erwähnen wir noch, daß gegenwärtig sämtliche Eisenbahnbrücken verstärkt werden, um Schwerkraftmaschinen mit Rücksicht auf ihren Abschluß in Verkehre setzen zu können, welche Doppelmotoren imstande sind, doppelt so viel Brutto zu ziehen als die jetzigen in Verwendung stehenden stärksten Lastzugmaschinen IIIqu, so wird sich jeder einen kleinen Begriff machen können, wie das Personal ausbeutet wird, wenn man immer vor Augen behält, daß der riesig anwachsende Verkehr mit dem fast gleichen Personalstand, also ohne Vermehrung des Personals und mit den nämlichen Verkehrsanlagen, das heißt, ohne daß die Stationen ausgebaut worden wären, bewältigt werden muß. Trotz dieser gesteigerten Verkehrs müssen noch immer 300 bis 400 Waggons, aus Preußen kommend, in Oberberg über die Silzroute Marchegg auf die Staatsbahn abgelenkt werden.

Ist aus dem Gefagten zu ersehen, wie die Direktion bestrebt ist, die Leistungsfähigkeit der Bahn zu heben, und anerkennen wir in Herrn v. Pulstich den tüchtigen Fach- und Geschäftsmann so beklagen wir andererseits, daß er sich als Leiter eines so rentablen Unternehmens gar zu wenig um die Lage der Bediensteten kümmert und die so wichtige Frage, der Personalfürsorge untergeordneten Faktoren überläßt. Dabei kann man sich keinen einsichtloseren Personalreferenten denken wie jenen bösen Schatten des Generaldirektors, der auf den Namen Komotau hört. Den guten Willen zur Verbesserung der Löhne und Gehälter scheint ja unser Direktor zu haben, nur dürfte er sich in der Einsicht des Verwaltungsrates unserer Gesellschaft täuschen. Herr v. Pulstich hat an kompetenter Stelle eine durchschnittliche 4prozentige Tarifserhöhung auf Frachten und Güter durchgesetzt, um so die Tacheu der Herren Aktionäre zu verschonen. Wir sehen also, daß eine Gehaltserhöhung bereits gedeckt ist, und wir meinen, daß wenn Herr v. Pulstich sich die ernstliche Mühe genommen hätte, die Personalfrage zu lösen, er auch den Weg gefunden hätte, den bescheidenen Wünschen des Personals Gehör an maßgebender Stelle zu verschaffen. Es wäre nicht eine derartige Mißgeburt jutage gefördert worden, als welche die jetzt angekündigte Gehaltsregulierung, respektive die angeblende Gleichstellung der Bediensteten der A.-D.-B. mit den Staatsbahnen angesehen werden muß.

In einem der nächsten Artikel wollen wir das Ding kritisch beleuchten, das man die geplante Regelung der Bezüge nennt.

Knopfloschmerzen von Eisenbahnern. In einem Wiener Tagblatt wurde, zweifellos von einem Eisenbahner, die Frage ventilert, ob nicht die Eisenbahner, die während der großen Truppentransporte einen anstrengenderen und verantwortungsvolleren Dienst hatten als in normalen Zeiten, mit einem Kreuz zu dekorieren wären, ähnlich jenen Militärpersonen, die die Mobilisierung mitmachten. Es ist zu verwundern, daß es bei den gegenwärtigen Zeiten noch Eisenbahner gibt, die keine anderen Sorgen haben. Die billigte Bedienstetenfürsorge wäre eine derartige Dekorierung allerdings.

Aus den Amtsblättern.

Die Ruhezeiten der im Fahrdienst beschäftigten Magazin- und Stationsarbeiter. Die für den Fahrdienst bestimmten Magazin- und Stationsarbeiter der I. I. Staatsbahnen litten in den letzten Monaten mit Rücksicht auf die planmäßig betriebene Ersparnißmethode dadurch, daß die von ihnen geforderte Dienstleistung inklusive des Fahrdienstes weit über das Maß der körperlichen Kräfte, oft selbst bis zur vollständigen Erschöpfung sich steigerte, indem gegenüber diesen Bediensteten die Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeit völlig außer acht gelassen wurden. Wir haben die diesbezüglich von den Vertrauensmännern der Zugbegleiter uns allerorts zugekommenen Beschwerden zusammengefaßt und sodann beim Eisenbahnministerium interweniert, worauf sich daselbe veranlaßt sah, mittels eines Erlasses die I. I. Staatsbahndirektion anzuweisen, das in den Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeit bestimmte Maß der Ruhe und der Dienstdauer auch gegenüber den im Fahrdienst befindlichen Magazin- und Stationsarbeitern aufrechtzuerhalten. Die I. I. Staatsbahndirektion der St. C. G. kommt bereits mit folgendem „Dienstbefehl“ auf diese Angelegenheit zurück:

N. I. Direktion
für die
Linien der Staatseisenbahngesellschaft
Dienstbefehl Nr. 116.

Ruhezeiten der als Bremser verwendeten Arbeiter im Anschluß an die vorhergehende oder folgende Verwendung im Magazindienst.

An alle Dienststellen des Verkehrsdiensies.
Unter Bezugnahme auf den Erlaß des I. I. Eisenbahnministeriums, Z. 23.061/20 a, vom 17. Juni 1913 werden die I. I. Staatsbahndirektionen mit Rücksicht auf die vorgebrachten Beschwerden angewiesen, darauf zu achten, daß den zum Bremferdienst herangezogenen Magazin- oder Stationsarbeitern vor ihrer Wiederbenutzung im Stationsdienst (Gütermagazin u.) eine der zurückgelegten Fahrdiensttour entsprechend bemessene Ruhezeit gewährt wird. Ebenso soll sich die Verwendung im Fahrdienst möglichst nicht unmittelbar an die Stationsdienstleistung anschließen, sondern sollen beide Dienstleistungen auch in diesem Fall durch eine entsprechende Ruhepause getrennt sein oder aber, falls dies in vereinzelten Fällen nicht möglich sein sollte, ist die „Gesamtdienstleistung“ (Stations- und Fahrdienst) auf das in den Vorschriften für die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten für Zugbegleiter vorgezeichnete Ausmaß zu beschränken. Die I. I. Staatsbahndirektionen werden angewiesen, im Sinne dieser Direktiven vorzugehen.

(Z. 32.129.)
Wien, am 5. Juli 1913.

Der I. I. Direktor: f. d. Paul m. p.
Dem Sinn dieses Dienstbefehls nach werden auch in den Amtsblättern der anderen I. I. Staatsbahndirektionsbezirke derartige Dienstbefehle erscheinen.

Korrespondenzen.

Benzing. (Die außertourliche Beschreibung.) Wenn man in Wien I außer der Ringtour beschrieben werden will, muß man seinen Dienst versehen wie zum Beispiel Weichenstellerkontrollor Brunnhuber, der schon zum drittenmal außer der Ringtour beschrieben wurde, und zwar für seine besondere Dienstleistung. Die besondere Dienstleistung ist während seiner Dienstaussübung: Hasenfutter fuchen, Hasenstall reinigen, Hasen abschlagen, ausziehen und nach Hause befördern. Wenn Herr Weichenstellerkontrollor Brunnhuber solche Arbeiten zu verrichten hat, so sieht man ihn stundenlang nicht auf seinem Posten, außer der Herr Inspektor oder der Herr kaiserliche Rat ist in Sicht; dann hat es auch Herr Brunnhuber eilig, sonst aber nicht. Wenn dieser bequeme Herr oft zu faul ist, so muß eventuell der Wächtersubstitut Hasenfutter fuchen gehen, es muß derselbe während seiner Dienstaussübung auch Holz schneiden und solche Wächtersubstitute sind brav und fleißig bei Herrn Brunnhuber, weil Letzterer diese Arbeiten fest ausüben kann. Und wenn Brunnhuber oft stundenlang nicht auf seinem Posten ist, wer schreibt dann die ein- und ausfahrenden Züge und die leer verkehrenden Maschinen in das Telephonbuch ein? Laut Dienstbefehl vom Bahnamt haben die Weichenstellerkontrollor die ein- und ausfahrenden Züge und leer verkehrenden Maschinen in das Telephonbuch einzutragen. Wahrscheinlich müssen auch die Wächtersubstitute den Weichenstellerkontrollor Brunnhuber in seiner Faulheit unterstützen. Betreffs der Qualifikation ist am Block IV sicher kein Blocksignalbediener außer der Ringtour beschrieben, wo dieselben entschieden in drei Stunden mehr Dienst leisten müssen als der Brunnhuber in seinen zwölf Stunden; dafür haben auch die Blocksignalbediener 30 Kr. und die Weichenstellerkontrollor 60 Kr. bekommen. Aus dieser Verteilung sieht man schon, mit welcher Weisheit das Bahnamt vorgegangen ist. Es ist auch schon vorgekommen, daß ein Wächter während seiner Dienstaussübung Kohlen geführt hat. Ob da nicht der Verdienst vom Kohlenfuhrwerk mit Herrn Brunnhuber geteilt wurde. Wir raten Herrn Brunnhuber, die Wächter bei ihren Dienst zu lassen. Wenn er Leute zum Hasenfutter fuchen und Holzschneiden benötigt, so nehme er sich einen Tagelöhner auf.

Kritendorfer. (Dienstjubiläum.) Am 19. Juli fand in Herrn Böds Gasthaus in Wörtern zu Ehren des vierzigjährigen Dienstjubiläums der Genossen Johann Schandl und Th. Brandtner eine von der Ortsgruppe Kritendorfer veranstaltete Jubiläumsfeier statt. Genosse Obmann Stumpf eröffnete um 8 Uhr abends die Feier durch Begrüßung der beiden Jubilare. Genosse Schwoboda begrüßte die Jubilare im Namen der Zentrale und Partei und knüpfte daran einen sehr gediegenden Vortrag, der sehr beifällig aufgenommen wurde. Von den Vertrauensmännern der Blocksignalbediener begrüßte in Vertretung des Genossen Sommerfeld Genosse Schotterböck die beiden Jubilare. Genosse Gutzig überreichte im Namen der Ortsgruppe das Ehrengehalt in Form von Porträts der beiden Jubilare und stellte den Genossen Schandl als leuchtendes Beispiel von unerschütterlicher Treue an die Organisation der Eisenbahner hin. Genosse Schandl hielt dann im Namen beider Jubilare eine Dankrede. An dieser Stelle sei auch dem Genossen von Hornath für die Verfertigung der Bilder sowie für den großartigen Vortrag der Dank der Ortsgruppe ausgesprochen. Die erhebende Feier schloß erst in den frühen Morgenstunden.

Komotau. (K. f. Staatsbahn.) Vor Eröffnung unserer Landesbahn wurde oft von der Erhöhung um zwei, drei Mann des Zugbegleitpersonals gesprochen, weil man die Personenzüge durch das vorhandene Lokzugpersonal nicht genügend verstärken kann, da ja bekanntlich es bei letzterem schon durch zwei oder drei Jahre selbst an Verstärkung mangelt. Es war eben durch diese Zeit bei vier Lokzug- und zwei Personenzugpartien nur ein einziger Referent vorhanden, mit dem man selbstverständlich nicht alles deden konnte. Nun kam die, wie bekannt vom Herrn Abgeordneten Heine am 7. November 1911 im Staatsangelegenheitsausschuß vorgeschlagene Personalreduzierungscommission zur Einbringung der 88 Millionen, die wir wegen des Verrates der Nationalen noch nicht bekommen haben, wobei auch unser Abgeordneter Fischer, Vertreter des hiesigen Bürgertums, an diesem Verrat mitwirkte. Vor der letzten Wahl gebärdete er sich als Freund der Eisenbahner und lud diese zu einer Besprechung wegen der Verbesserung ihrer Lage ein. Nun ist, was niemand geahnt hat, geschehen, natürlich nur mit Einverständnis der hiesigen Stationsvertretung. Ein Bremser, der regelmäßig Zug 1058 als siebenter Mann verstärkt hat, weil derselbe elf- bis zwölfhundert Tonnen befördert, und dann der einzige Referent, von dem gesprochen werden kann, bei sechs Partien, wurden reduziert. Gewiß ein Fortschritt in dem deutschen Komotau, wenn man zwei Deutsche Bremser in die Station kommen und von dort wieder zwei zur Wahrnehmung zurückkehren läßt. Es hat aber auch zu den Ereignissen der letzten Jahre in Komotau ein tschechischer nationaler Bruder viel beigetragen, der so manchem deutschen Arbeiter hier den Posten unmöglich gemacht hat. Die Herren Reichsbündler, die Helfer des deutschen Arbeiters, durften sich nicht erlauben, diesem Gefinnungslumpen, der tschechisch-national organisiert und gleichzeitig beim Bund der Deutschen Böhmens war, an das Licht der Öffentlichkeit zu bringen. Wenn man nun denkt, daß die Zugpartien aus ihrer Domizilstation mit fünf bis sechs Mann doppelte und dreifache Züge zu fahren haben, dazu auf einer Strecke, wo 15 bis 18 Prozent zu bremsen ist, so weiß man, daß die Zwanzigtonnenbremsen zu klein sind und es wären daher Zwanzigtonnenwagen notwendig, wenn die Züge gebremst sein sollten. Die Manipulationszüge sind laut Turnus mit sieben Mann zu fahren, was man in Komotau aber jetzt nicht mehr beachtet. Vor kurzem mußte ein Zugführer auf ein Leichenbegängnis fahren; statt einem Substituten mußte die nächste Partie mit fünf Mann fahren, so daß derselbe Zug in Eisenberg Brutto stehen lassen mußte, weil das ganze Brutto nicht gebremst gewesen wäre. Kommt dann so eine ausgeschundene Partie von einer bereits zehnjährigen Dienstleistung von einem Manipulationszug nach Hause und braucht Zug 1018 Verstärkung, so heißt es: „Sie müssen heute Zug 1018 fahren und Zug 1051 morgen früh wieder zurück.“ Das ist eine ganz außerturnsmäßige Tour. Trotzdem man bei den turnusmäßigen Touren einen mehr als zehnjährigen Durchschnittsdienst zu leisten hat, sind noch solche Extratouren zu machen. Macht dabei ein Bediensteter ein unwilliges Gesicht, wird er schon als Aufwiegler betrachtet. In der einzigen Nacht, die das Personal hat, muß es wieder um 4 Uhr 30 Minuten am Bahnhof im Dienst stehen. In Leplitz W. angelangt, hat man es erst seit Ende Juli für notwendig befunden, in die Kaserne ein Bett für die Verstärkung zu stellen. Bis dorthin konnte der Verstärkungsmann unter freiem Himmel logieren. In der Station war kein Bett zu haben. Die vor der Abfahrt bestätigte Uebernachtungsgebühr war bei der Auszahlung schon wieder gestrichen. Kommt das Personal um 7 Uhr früh nach Komotau, kann es da nach zehnjähriger Dienstleistung zu Hause drei oder vier Stunden schlafen und muß um 1 Uhr gleich wieder in Dienst, und zwar in seine turnusmäßige Tour. Denn daß man in Komotau nach so einer Dienstleistung die gebührende Ruhe bekommt, gibt es nicht. Verlangt man aber die gebührende Ruhe, kann man höchstens eine Reihe

Grobheiten erfahren. Ueber das Bremsen der Züge sowie über die Bezeichnung derselben soll in kurzer Zeit ein anderer Artikel folgen. Wir glauben, daß man sich daran setzen muß, diese Ausbeute des Personals ein wenig zu nähigen und daß man das selbe nicht mehr länger über den Turnus hinaus ausnützen können.

Jansbrud. (K. f. Staatsbahn.) Am 8. August starb der Kondukteur Anton Krizler im 31. Lebensjahr. Krizler war ein äußerst pflichteifriger Kollege und ein treuer Anhänger unserer Organisation. Am 5. August fand das Begräbnis unter zahlreicher Teilnahme seiner Kollegen statt. Allen jenen, die sich am Leichenbegängnis beteiligt haben, wird auf diesem Weg der herzlichste Dank ausgesprochen.

Jägerndorf. (Eisenbahnlos.) Der Oberstschreiber Josef Schäfer ist in der Nacht von Freitag auf Samstag den 9. d. M., beim Verschieben eines Laitzuges vom Trittbrett abgerutscht und unter die Räder des Zuges geraten, wobei ihm der Arm zweimal überfahren wurde. Bei den Zuständen, wie sie am hiesigen Bahnhof herrschen, ist es geradezu ein Wunder, daß nicht noch mehr Unglücksfälle vorkommen. Bei jeder Gelegenheit wird das Vershubpersonal reduziert, anderen Arbeiten zugeteilt, so daß die Vershubpartien niemals vollständig sind; die Arbeiten müssen aber auch für die Fehlenden gemacht werden. Man kann sich daher leicht vorstellen, welcher Schinderei das Vershubpersonal ausgesetzt ist. Diese müden, abgespannten Menschen haben den schweren und gefährlichen Vershubdienst zu versehen. Alle Bitten und Beschwerden des Personals finden keine Berücksichtigung. Es müssen erst einige Menschen verunglücken, bis man sich höheren Orts entschließt, durch Vermehrung des Vershubpersonals den Verschiebern den Dienst ein wenig erträglicher zu machen. Wie überall im Staatsbahnbetrieb, so ist es auch hier die verdamnte Sparfamelei, die den Arbeitern und Bediensteten, aber nicht den höheren Personen mit Goldtragen gegenüber in Anwendung gebracht wird und die derartige Unglücksfälle zeitigt. Würde man manchem Inspektor weniger fingierte Nachdiäten zur Auszahlung bringen, und lieber das ohnehin überlastete Personal durch Vermehrung der Arbeitskräfte entlasten, so wäre das jedenfalls dem ganzen Staatsbahnbetrieb nützlich.

Lundenburg. (K. f. Nordbahn.) In der Station Goding sind gegenwärtig drei Referenten stationiert. Zwei von diesen Herren sind durch ihre unruhlichen Eigenschaften als Schuldenmacher und Zuträger so ziemlich auf der ganzen Strecke bekannt. Doch trotz aller Wahrnehmungen erfreuen sich diese zwei Herren einer auffallenden Protektion von seiten des Inspektors und werden stets nur in die nächste Nähe ihrer Domizilstation auf Substitution geschickt. Während zum Beispiel Olmüher Referent bis nach Leopoldsdorf abdirigiert werden, vertreten sie mit einer 10 Kr. täglichen Diät Personenlisten, die kaum 3 Kr. täglichen Umsatz haben. Nach 14-tägiger Dienstleistung werden diese Herren sofort in eine andere nahegelegene Station abdirigiert, damit sie aus den vollen Diäten nicht herauskommen. Schon von zwei Jahren wurden die Lundenburger Beamten aus diesem Grunde beim Inspektorat vorstellig und die in dieser Richtung gepflogenen Erhebungen ergaben ein befremdendes Resultat über die so vielfach zitierte Ausgabenwirtschaft. Es wurde nachgewiesen, daß der Offizial Galbavi zum Beispiel im Durchschnitt mehr Diäten bezog, als ein Verkehrskontrollor. Ein Wandel wurde jedoch nicht geschaffen. Unwillkürlich drängt sich die Frage auf: Zu wessen Gunsten? Um endlich den mannigfachen Beschwerden ein Ende zu machen, wurde Offizial Galbavi nach Lundenburg versetzt, wo er zum erstenmal während seiner Laufbahn als Bahnbeamter hätte arbeiten sollen. Er mußte nach Lundenburg abgehen, aber beileibe nicht überjeden und so wurde zum erstenmal das Präjudiz geschaffen, daß ein Bediensteter, dem in seiner neuen Domizilstation eine Naturalwohnung zugewiesen wurde, in der Naturalwohnung seiner vorigen Station weiter wohnen darf, obwohl kein Grund hierfür vorhanden ist, für die Direktion nämlich — denn für Offizial Galbavi besteht ein ganz gewichtiger Grund, die Naturalwohnung in Lundenburg nicht zu beziehen. In Goding bekommt er nämlich gegen 750 Kr. von dem Quartiergeld herausbezahlt und das möchte sich der Herr nicht entbehren lassen. Wieder drängt sich die Frage auf: Wer partizipiert daran, daß Herr Offizial Galbavi, der in Lundenburg stationiert ist, die Bewilligung erteilt wurde, sich die Naturalwohnung in Goding zu belassen und daß er diese den Bediensteten niedriger Kategorie entzieht, obwohl in Lundenburg kein Wohnungsmangel besteht? Sind diese Vorgänge der Direktion bekannt und sanktioniert sie dieselben?

Wörl. (Unglücksfall.) Aus Wörl wird uns nachstehender trauriger Fall mitgeteilt: Am 4. d. M. stürzte der Lokomotivführer der k. f. Staatsbahn Genosse Franz Lukas von der Eisenbahnwand am Hennesberg ab und blieb mit zerschmetterten Gliedern tot liegen. Am folgenden Tage wurde die Leiche von Eisenbahnbediensteten aufgefunden. Die Organisation hat durch den Tod des Genossen Franz Lukas einen schweren Verlust erlitten. Lukas, der Obmann der Ortsgruppe II des Reichsbundes und Gewerkschaftsvereines war, war nicht bloß ein überzeugter, sondern ein eifriger, aufopferungswilliger Parteigenosse, an dem alle Parteiangelheiten einen verständigen Berater fanden. In letzter Zeit wendete er sich als Obmann mehr den Eisenbahnerangelegenheiten zu. Alle Parteiveranstaltungen fanden an ihm einen fleißigen Mitarbeiter.

Anzwerth. Der Bahnwärter J. A. erlitt am 6. März l. J. einen Unfall. Seit dem Unfall spürt derselbe Schmerzen in der Leistengegend. Er meldete dies sofort dem Herrn Bahnmeister Wistner und dem Herrn Wahnarzt Dr. Waudisch, welche den Unfall protokolllarisch aufnahmen. J. A. mußte sich wiederholt krank melden und wurde von seiten des Bahnarztes wie auch von seiten seiner Vorgesetzten als Simulant erklärt. Am 9. Juni erfuhr J. A. um gründliche Untersuchung und wurde am 20. Juni von Herrn Oberarzt Dr. Karl Mayer untersucht. Beide Ärzte fanden alles in bester Ordnung. Am 25. Juni wurde J. A. aufgefordert, den Dienst sofort anzutreten, da ihm nichts fehle. Auf das hin ging er am 26. Juni in den Dienst, mußte sich aber am 27. Juni wieder krank melden und verlagerte sich ins Spital. Am 28. Juni erhielt J. A. die Spitalanweisung samt Freifahrtschein und wurde am 29. Juni im Stephansspital in Leoben aufgenommen. Zum Erlaunen konstatierte schon der Krankenhausarzt beim Waden einen Leistenbruch. Ebenso der Primararzt Doktor Gneiner. Am 30. Juni erhielt J. A. von der k. f. Staatsbahndirektion Willach ein rekommandiertes Schreiben ins Spital mit der Aufforderung: Den Dienst sofort anzutreten, da sonst nach § 28 der Dienstordnung vorgegangen wird. Am 6. Juli verließ J. A. mit einem Bruchband ausgerüstet das Spital und trat am 7. Juli den Dienst an. Am 14. Juli erfuhr J. A. um neuerliche Aufnahme des Unfalles, worauf ihm Dr. Waudisch antwortete: „Er sei jederzeit bereit, einem Menschen zu helfen, aber nur keinen Schwindler.“ So kann man sehen, wie es mit einem Menschen aussieht. Trotzdem gute Beweise vorhanden sind, begeichnete er noch J. A. für einen Schwindler. In einem solchen Fall ist es kein Wunder, wenn ein Mensch verzweifelt und in seiner Aufregung manches im Dienst übersehen, wodurch sehr leicht Menschenleben gefährdet werden könnten. Auch Herr Bahnmeister Wistner wird ersucht, sein gebälliges Benehmen gegen einzelne Untergebene zu unterlassen und nicht falsche Berichte an die k. f. Bahnerhaltungsdirektion Brieflich einzusenden, denn sonst müssen wir

ihm der Oeffentlichkeit übergeben und dann hilft ihm weder der Oberbauarbeiter Lidner noch viel weniger Ruffi. Allen übrigen Kollegen rufen wir zu: Ginein in die Organisation, damit sich solche Zustände nicht wiederholen.

Brud an der Mur. Das Personal der hiesigen Station verliert durch die Versetzung des Verkehrs-kontrollors Herrn Inspektor Wallner einen humanen, sozial empfindenden und objektiven Vorgesetzten. Trotz seiner sozialen Stellung, welche ihn als Ankläger und Richter zugleich über das Personal stellte, war er stets bestrebt, durch moralischen Einfluß und, wenn auch barschen, jedoch gutgemeinten Ermahnungen, alle durch den Dienst entstehenden Dissonanzen auszugleichen in der richtigen Erkenntnis, daß durch drakonische Maßregeln und empfindlicher Geldstrafen das Personal erbittert und mürrisch wird. Mit dem herzlichsten Dank für die uns entgegengebrachte Liebenswürdigkeit und menschliche Rücksichtnahme wünschen wir ihm in seinem neuen Wirkungskreise das Allerbeste.

Schredenstein. In der Nummer des „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. August ist ein Artikel enthalten, durch welchen eine Notiz unseres Blattes vom 1. Juli abgewehrt werden soll. Da dieser Artikel eine ganze Anzahl Beschimpfungen und anonyme Verdächtigungen enthält und außerdem von einer gemeinschaftlichen Arbeit gesprochen wird, so wollen wir ausnahmsweise diesem Artikel eine Erwiderung folgen lassen, wobei wir betonen, daß wir unsere Notiz im „Eisenbahner“ vom 1. Juli voll und ganz aufrecht halten. Wer nämlich charakterlose Menschen als Vertrauensmänner wählt, muß es sich auch gefallen lassen, daß deren Eigenschaften einer Kritik unterzogen werden. Ohne in den Ton zu verfallen, in welchem der genannte Artikel verfaßt ist, weisen wir ganz entschieden die darin enthaltenen anonymen Verdächtigungen zurück. Wenn tatsächlich das eine oder das andere unserer Mitglieder eine unkorrekte Handlung sollte begangen haben, so sieht es jedem frei, gegen dasselbe die Anzeige zu erhitzen. Dabei bleibt aber die Frage offen, ob dieses nicht auch gegen einzelne Mitglieder des Reichsbundes möglich wäre. Unser Bemühen war stets, die Mitglieder nicht nur dazu zu erziehen, daß sie ihre Rechte fordern, sondern daß sie auch ihre Pflichten erfüllen. Wir bezweifeln sehr stark, ob diese Erziehungsarbeit von den derzeitig maßgebenden Vertrauensmännern des Reichsbundes jemals so ernst genommen wurde. Wenn in dem Artikel weiter von gemeinsamer Arbeit gesprochen wird, so erwidern wir, daß wir jeberzeit auf dem Standpunkt gestanden haben, auch den politischen Gegner zu achten, und so weit es unsere Prinzipien zulassen, mit diesem auch gemeinsame Arbeit zu leisten; vorausgesetzt, wenn es dessen Charaktereigenschaften zulassen. Entschieden weisen wir aber eine gemeinsame Arbeit mit Leuten zurück, die sich bewußt als Werkzeug einer anderen Klasse gebrauchen lassen, die öffentlich erklären, daß sie morgen Sozialdemokraten würden, wenn sie davon einen materiellen Vorteil hätten, die charakterlos die Ehre ihres Standes schon wiederholt mit Füßen getreten haben. Diesen Leuten sprechen wir das Recht ab, sich als Schützer der Ehre ihres Standes aufzuwerfen und von Anständigkeit zu reden. Mit diesem Urteil halten wir gegenüber dem derzeitigen Obmann der hiesigen Ortsgruppe des Reichsbundes und dem Schilling des verhältnismäßig Abgeordneten Kroy nicht zurück, weil er auch zu den Menschen gehört, mit dem man sich nicht auf eine gemeinsame Arbeit einlassen kann. Sollten sich diese Leute aber den Ton der „Auffg.-Karbiter-Volkszeitung“ angewöhnen wollen, wie es nach dem letzten Artikel den Anschein hat, so wird man einfach dieselben Mittel anwenden, wie sie bei der „Auffg.-Karbiter-Volkszeitung“ angewendet wurden, um eine solche Person vom Schauplatz der öffentlichen Tätigkeit verschwinden zu lassen.

Bischofshofen. Der Adjunkt Schweiger kann in seiner Parteigeheißigkeit es sich nicht verfangen, über Genossen häßliche Bemerkungen in der Verkehrsanzlei zu machen. Er mag sich mehr um die Dienstkommandierung als um die Parteigeheißigkeit der einzelnen Bediensteten kümmern. Will er mit uns einen Strauß wagen, dann mag er einmal in eine öffentliche Versammlung kommen, dort ist der geeignete Ort, Parteianschauungen zu vertreten. In der Verkehrsanzlei mag er mit seinen Bemerkungen vorsichtiger sein. Wir sind nicht gewillt, uns vom Adjunkten Schweiger derartige Dinge bieten zu lassen.

Graz, Staatsbahn. (Heizhausleitung.) Die Zustände im Heizhaus sind schon nicht mehr zu ertragen, seitdem der Maschinenoberkommissar Moravec als Stellvertreter vom Willach hiehergekommen ist. Herr Moravec verfährt mit dem Personal wie mit Schulbuben. Bei der Schulung des Personals, welche monatlich stattfindet, benimmt er sich sehr herausfordernd. Vielleicht glaubt er, daß sich doch hier und da einer so weit vergessen würde, ihm eine gebührende Antwort zu geben, was dem Personal nicht zu verdenken wäre, damit er dann demselben wegen subordinationwidrigem Benehmen eine Disziplinarbehandlung aufkrozierieren kann. Es kann ihm keiner deutlich genug Antwort geben, daß er es begreift oder versteht. Wahrscheinlich will er vom Personal erst etwas lernen, denn es hat ganz den Anschein, daß er überhaupt noch nicht viel Schule, beziehungsweise Vorträge gehalten hat, denn solch einen Schulbeamten hat Graz noch nicht gehabt. Gegenstände, wie zum Beispiel Mobilisierungsvorschriften, wenn sie Schulgegenstand sind, muß er erst selbst aus den Instruktionen herauslesen, um es dann unerläutert herzumurmeln. Diese Vorschriften hat das Personal unter dem Herrn Ingenieur Wreda und Tritsch sinnreich gelernt, daher Herr Moravec zu diesen Herren erst in die Schule kommen sollte. Auch in technischer Beziehung befindet sich Herr Moravec noch auf schwachen Füßen, denn sonst könnte er nicht Dinge behaupten, die in sehr starkem Widerspruch mit der Technik stehen. So brach einem Lokomotivführer der Serie 229 während der Fahrt der Niederdruckschieber infolge des Brechens einer Weile, welche in den Einführungsstutzen kam. Dieser Herr Techniker schrieb im Heizhaus mit dem Führer und Maschinenmeister, daß es so etwas nicht gebe, Ursache sei, daß der Führer die Steuerung nicht behandeln könne, denn der Schieber müsse in Oel schwimmen. Auch wollte er das Stück vom Schieber haben. Ein Schlosser erklärte ihm, daß das Stück schon längst durch den Rauchfang in die Luft expediert wurde, worauf er erwiderte: „Das gibt es nicht, das Stück muß heraus.“ Der Schule wohnt auch stets der Ingenieuradjunkt Schuberl bei. Nicht nur, daß dieses Herrlein das Denunzieren aus dem ff versteht, will er auch noch die inhumane Behandlung des Personals von Moravec lernen, um gleich als Zeuge für diesen zu fungieren, wenn sich etwa einer vom Personal zu einer sachlichen Äußerung hinreißen ließe. Auch das Essen scheint diesem Adjunkten bei den Führern schon ein Uebermut zu sein, sonst könnte er sich nicht erlauben, solches anzuordnen, wie nachstehendes zeigt: Ein Führer hatte von 3 Uhr 40 Minuten früh Dienst, Zug a, dann Reserve bis 1 Uhr mittags und Schichtausfahrt 1 Uhr 45 Minuten nachmittags. In der Zeit von 1 Uhr bis 1 Uhr 45 Minuten sollte er, anstatt zu essen, über Anordnung des Adjunkten mit dem Oberheizer Werkstättenverschub leisten. Der Herr Adjunkt wurde darauf aufmerksam gemacht, daß das Maschinenpersonal ja auch etwas zu essen haben muß. Schuberl erwiderte: „Wenn der Führer am Nachmittag vom Schlachthaus zurückkommt, kann er essen genug.“ Also von 3 Uhr 40 Minuten früh bis 3 oder 4 Uhr nachmittags braucht das Lokomotivpersonal nichts zu essen. Warum gehen denn Sie, Herr Adjunkt, mittags 12 Uhr zum Essen, wo Sie doch erst um 8 Uhr früh in die Werkstätte kommen und erst gefrühstückt haben? Nun, Moravec und

Schubert passen sehr gut zusammen, daher Herr Morabek in der Schule auch Wörter fallen läßt, wie: „Ihr wollt Unterbeamte sein? Verlangen, das könnt ihr, in 14 Tagen kommt ihr wieder und wenn ihr nicht mehr wißt, könnt ihr euch die Folgen selbst zuschreiben. Ein Führer, welcher erst zwei Tage im Besitz der neuen Signalordnung war und dieser zwei Tage Dienst hatte, fragte Herrn Morabek um die Erneuerungen. Dieser erklärte jedoch, er habe diese noch nicht durchgelesen. Herr Morabek fragte auch die anderen Führer, die ihm das gleiche sagten. Dann kam er wieder auf den ersten Befragten, von dem er die Erneuerungen wissen wollte. Dieser wieder erklärte, daß bei diesem Turnus und nachdem er noch nicht frei war, er es noch nicht lernen konnte. (Erster Tag von 8 Uhr 40 Minuten früh bis 8 Uhr 30 Minuten nachmittags, zweiter Tag von 6 Uhr früh bis 10 Uhr 40 Minuten nachts.) Als dieser Führer vom Turnus sprach, fiel ihm Morabek ins Wort: „Also, einen haben wir schon und einen werde ich mir noch suchen; denn es wollen zwei Führer nach Graz und die müssen auch herkommen.“ Bemerkenswert ist, daß der Herr Heizhausleiter jetzt auf Urlaub war und Herr Morabek sich einbildete, mit dem Personal herumspringen zu können, wie er will. In erster Linie hat Herr Morabek die Erneuerungen in den Instruktionen zu erklären oder er soll einige Tage warten, bis der freie Tag zum Lernen gekommen ist. Es ist daher kein Grund zu einer eventuellen Verletzung vorhanden. Wahrscheinlich hat Herr Morabek irgendwo in einem anderen Heizhaus ein paar Zuträger, die er hier in Graz brauchen könnte. Wollen Sie sich, Herr Morabek, die Dienstordnung etwas besser vor Augen halten, wo auch darinnen steht, wie ein Vorgesetzter gegenüber seinen Untergebenen sein muß, daß er in wohlwollender Weise auf das Personal einzuwirken hat. Wir ersuchen daher, Herr Heizhaus- und Werkstättenleiter, die Schulung mit uns persönlich zu halten und den Herrn Morabek zu belehren, daß er das Personal anständig behandeln müsse.

Görz. (Südbahn.) Ein herzliches Lebewohl ruft das gesamte Personal der Station Görz-Südbahn dem ab 1. August 1913 nach Wien berufenen Herrn Oberrevidenten Billitsch nach. Durch die Versetzung dieses Beamten hat das Görzer Südbahnpersonal einen tüchtigen und gerechten Vorgesetzten verloren. Herr Billitsch war infolge der hier in Görz herrschenden Putschwirrwirtschaft gezwungen, seine Versetzung nach Wien anzustreben. Wir werden in einer der nächsten Nummern einiges darüber berichten.

Graz. (Brand des Postbeiwagens des Triest-Wiener Postzuges.) Als am 11. August um 9 Uhr 59 Minuten abends der von Triest kommende Postzug am Südbahnhof in Graz eintraf, bemerkte man, daß aus dem als dritten Wagon fahrenden Postbeiwagen, der ungefähr 1000 Stück Postpakete für die Strecke Triest-Wien enthielt, dichter Rauch qualmte. Der auf dem Perron postierte Sicherheitswachmann telephonierte sofort an die städtische Telephonzentrale, die Großfeuer alarmierte, worauf aus den Rüsthäusern die für Großfeuer bestimmten Dampfspritzlöschzüge ausfuhren. Mittlerweile hatte die Löschaktion der Bahn- und Bahnhofspostbediensteten eingesetzt. Als der Postbeiwagen geöffnet wurde, schlugen helle Flammen heraus. Der brennende Wagon wurde sogleich nächst der nördlichen Ausfahrtstelle zum Hydranten gebracht, so daß es bald gelungen war, die Flammen zu ersticken. Die halbe Postsendung dürfte den Flammen zum Opfer gefallen sein, während der größte Teil der anderen Postpakete durch die Löschaktion Schaden nahm. Der Postbeiwagen wurde ausgeräumt und die zum Teil angebrannten Pakete auf den Boden geworfen. Unter den Poststücken befanden sich Reisekörbe, Pakete mit Wäsche, Kleider, Fleisch, Väterlein, Wild, Senfen und viele andere Gegenstände. Die Poststücke werden in Graz einer Revision unterzogen und die nicht ganz vernichteten Poststücke an die Adressaten weiterbefördert. Ein Teil der Poststücke war für Graz, der größte Teil aber für Wien bestimmt.

Franzensfeste. (Unglücksfall.) Am Montag den 11. August verunglückte an der Südseite des Bahnhofes in Franzensfeste der Verschleper Josef Essich, indem er bei Ausübung seines Dienstes von einer fahrenden Lokomotive fortgeschleudert wurde. Der Fall war so unglücklich, daß Essich einen Schädelbruch und Verletzungen am Brustkorb erlitten hat. Der sofort herbeigeeilte Bahnarzt Herr Dr. Kacer leitete dem Verunglückten erste Hilfe und ließ ihn in das Ordinationszimmer bringen, wo er ihm einen Notverband anlegte und ihn mit dem nächsten Schnellzug Nr. 19 in das Krankenhaus nach Bozen überführen ließ. Bei dieser Gelegenheit bewies es sich wieder einmal, welche Wohlthat es ist, daß wir einen Bahnarzt in Franzensfeste haben. Herr Dr. Kacer gab sich in anerkannter werter Weise alle erdenkliche Mühe, die furchtbaren Schmerzen des Schwerverletzten zu lindern. Auch Herr Stationschef Nachbauer nahm sich teilnehmend des Verunglückten an und stellte bereitwillig für dessen Transport alles Notwendige zur Verfügung. Essich hat jedoch das Bewußtsein nicht mehr erlangt und ist schon um 3 Uhr nachmittags in Bozen gestorben.

Willach. (Unglücksfall.) Als am 10. August der Heizer der Südbahn Thomas Rassi von einem Ausflug zurückkehrte, wollte er, um einen Umweg zu vermeiden, vom Perron aus den kürzesten Weg über die Geleise einschlagen. Er überstieg einen leeren Personenzug und kam dann auf das Geleise, wo eben ein Güterzug einfuhr. Obwohl der Lokomotivführer wie auch der Zugführer die Gefahr erkannten, konnte infolge der kurzen Distanz der Zug nicht mehr angehalten werden. Rassi wurde von der Lokomotive erfasst und zu Boden geschleudert. Dem Bedauernswerten wurden beide Hüfte beim Sprunggelenk abgetrennt, weiters zog er sich am Hinterhaupt eine schwere Verletzung zu. Rassi, der unverheiratet ist, wurde nach Anlegung eines Notverbandes ins Krankenhaus befördert.

Dug. (Eisenbahnunglück.) Ein furchtbares Eisenbahnunglück ereignete sich am 9. August auf der Strecke zwischen Dug und Illersdorf. Als der um 12 Uhr mittags verkehrende Güterzug von Dug nach Illersdorf fuhr, wich der auf der Strecke beschaltete Bahnrichter Kutschera demselben aus. Als der Güterzug vorüber war, trat Kutschera über das Geleise, auf dem soeben der Zug gefahren war, auf das Nebengeleise, wobei er wahrscheinlich keine Ahnung hatte, daß in diesem Moment auf dem zweiten Geleise gerade eine leere Maschine von Illersdorf nach Dug zurückfuhr. Diese Maschine erfasste Kutschera, stieß ihn nieder und fuhr über ihn hinweg. Der Tod war sofort eingetreten.

Sagor, Südbahn. (Eisenbahnerlos.) Aus Sagor wird uns berichtet: Zwischen den Stationen Saba und Sagor der Südbahn wurde am 11. d. M. um 5 Uhr 45 Minuten früh eine große Partie Oberbauarbeiter, die sich eben zur Arbeitsstelle begaben, an einer unübersichtlichen Stelle von den freuzenden Zügen überrascht. Ein Arbeiter wurde vom Schnellzug Nr. 1 getödtet, ein zweiter vom Personenzug Nr. 36 verletzt. Diese beiden Züge kreuzten normal in der Station Pittai. An diesem Tage hatte der Schnellzug Verpätung und das wurde den armen Leuten zum Verhängnis. An dieser Stelle ist das Defilee auf einer Seite durch eine Mauer mit Geländer über der Saba, an der anderen Seite durch Felsen beengt, so daß es noch als Glück im Unglück zu bezeichnen ist, daß die schreckliche Katastrophe nicht mehr Opfer forderte.

Innsbrud-Südbahn. (Unfall auf dem Hauptbahnhof.) Am 12. August ist auf dem Innsbruder Hauptbahnhof der Kondukteur Franz Kobler durch einen Sturz vom Wagen verunglückt. Man brachte ihn um Mitternacht in

bezuglosem Zustand mit bedenklichen Verletzungen am Kopf und an den Armen auf die chirurgische Klinik des Innsbruder Krankenhauses. Kobler ist 30 Jahre alt und aus Oberösterreich gebürtig.

Wien III. (R. I. privilegierte Eisenbahn Wien-Aspang.) Da sich die Verhältnisse im Heizhaus fortwährend verschlechtern, sehen wir uns veranlaßt, die Heizhausleitung aufmerksam zu machen, daß es unter solchen Umständen nicht mehr lange fortgehen kann.

Die Heizhausleitung im Verein mit der Direktion hat es verstanden, uns verschiedene Begünstigungen zu entziehen. Früher hat man uns für die Zeit, da die Maschine im Heizhaus unter Dampf stand, wenigstens die Kohle verrechnet. Aber heute entzieht man uns nicht nur das, sondern wenn eine Lokomotive im Heizhaus steht, da wird stundenlang herumgefahren und verschoben, was die engen Raumverhältnisse bedingen. Aber von einer Verrechnung der Kohle ist gar keine Rede. Man hat uns von Station zu Station die Fahrzeiten verfürzt und die Belastungen erhöht, daß es beinahe unmöglich ist, ohne Strafe den Dienst zu leisten, wie er uns vorgeschrieben ist. Geldstrafen von 3 bis 5 Kr. sind an der Tagesordnung. Wenn irgendeine Verschlechterung bei den f. l. Staatsbahnen durchgeführt wird, ist sicher die Aspangbahn die erste, die das herausfindet. Ueber Verbesserungen aber setzt man sich stillschweigend hinweg mit dem Hinweis, daß die Aspangbahn eine Kleinbahn mit Lokalbahnencharakter sein. Das Prämienystem ist schon derartig schlecht, daß man sich schämen muß, nur davon zu sprechen. Prämien von 5 bis 10 Kr. für den Führer und von 50 H. bis 5 Kr. für den Heizer sind an der Tagesordnung. Unsere Direktion sowie die Heizhausleitung möge sich doch endlich einmal vor Augen führen, daß wir nicht mehr zur Kategorie der Dampftramway gehören, wo man mit ein- oder zwei Wagen herumfährt, sondern schon eine größere Bahn sind und werden an das Personal dieselben Anforderungen wie an einer Vorkbahn gestellt.

Es bleibt nach unserer Anschauung nichts mehr übrig, entweder Abschaffung der Prämien und Rouschalisierung derselben, und wenn das nicht, eine durchgreifende Erhöhung der bestehenden Normen analog den f. l. Staatsbahnen.

Den Lokomotivführern rufen wir zu, sich nicht wegen einem Korb Kohle zu raufen und zu streiten, sondern die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen die notwendig sind, um einen besseren Prämienverdienst zu erzielen.

Auperschin. (Höchste Glückseligkeit.) Der Unterhosenverein der A.-L. E. hat in voller Wertschätzung dem Herrn Eisenbahnminister in Auperschin paradiert, am Nachmittag des 3. August. Und er hat Gnade gefunden vor den Augen des Herrn, wie aus folgendem Zirkular an die Mitglieder des Unterhosenvereines hervorgeht:

Auffig, den 4. August 1913.

Liebe Kameraden!

Seine Erzelenz der Herr I. f. Eisenbahnminister Freiherr v. Forster war über die Begrüßung in Auperschin durch unseren Verein sichtlich erfreut und beauftragte mich, Euch, liebe Kameraden, den herzlichsten Dank für die zahlreiche Beteiligung bei dem Empfang bekanntzugeben.

Ich freue mich, diesem Auftrag entsprechen zu können und bringe Euch diesen Dank zur allgemeinen Kenntnis.

Mit kollegialem Gruß

Verein der Unterbeamten, Diener und Arbeiter der A.-L. E.:
Der Obmann:
Schäde.

Und nun schlagen die Herzen der Unterhosenvereinsmitglieder höher, für die Gelben der Auperschin-Eisenbahn ist der Augenblick höchster Glückseligkeit erreicht: das Auge eines Ministers hat auf ihnen geruht und der hohe Herr war „sichtlich erfreut“, sie zu sehen — kann sich ein Bediensteter der A.-L. E. mehr wünschen? Zwar müssen sie hungern, zwar sind sie elend bezahlt und werden dabei behandelt wie Sklaven, zwar hat man sie entmannt und zu willenlosen Automaten erniedrigt, aber was bedeutet Not und Sorge, Hunger und Elend gegenüber der erhabenden Gewißheit, daß der Eisenbahnminister sichtlich erfreut war, solche Automaten zu sehen und sogar herzlich dafür dankt, so viele gesehen zu haben? Wenn da schon nicht alle Mitglieder des Unterhosenvereines vor Entzünden außer sich sind, so doch wenigstens alle Mäher und da ist es begreiflich, daß sie an die paar unangenehmen Zufälligkeiten, die es leider auch bei diesem schönsten Tag im Leben der Gelben gab, gar nicht denken, nicht daran, daß ein mit der Medaille für 40jährige treue Dienste ausgezeichnete Eisenbahner, der von Seiner Erzelenz angesprochen wurde, dem Minister ziemlich deutlich zu verstehen gab, daß er froh wäre, wenn er von der Bahn nichts mehr wüßte; auch nicht daran, daß die gelbe Kapelle, die am Abend ein Konzert geben sollte, frühzeitig ausriß, weil es nicht genug Freidier gab. — Wer wird sich über solche Kleinigkeiten aufregen, wenn man die selbige Gewißheit hat, noch den Entzünden erzählen zu können: „Der Minister hat mich angelacht und mir einen Blick zugeworfen!“

Olmütz-Brünn. (Strecke.) Die löbliche f. l. Bahnabteilung der Nordbahn in Olmütz scheint sich den Dienst eines Bahnwärters sehr eifrig vorzustellen, wie der nachstehende kurze MAs zeigt: „D. T. 592/1913. In auffallender Weise mehren sich die Zugansätze und dürfte dies wahrscheinlich darauf zurückzuführen sein, daß die Bahnwärterschaft zu viel mit ihrer Oekonomie (Feldarbeit) befaßt sind und ihre vorgeschriebene Ruhezeit verbrauchen. Die f. l. Bahnerhaltungssektion wolle Sorge tragen und auch den Herren Bahnmeistern den strikten Auftrag geben, das Bahnaufsichtspersonal zur ansichtslosen Abwidlung (!) des Dienstes zu verhalten, damit Zugansätze vermieden werden. Bahnwärterschaft, die sich in dieser Beziehung Nachlässigkeiten zuschulden kommen lassen, sind der empfindlichsten Bestrafung zuzuführen. Unterschrift: Souer m. p.“ Nur „wahrscheinlich“ verschuldet der Bahnwärters Zugansätze, weil er so gut situiert ist, daß er seine Ruhezeit zu Feldarbeiten verbraucht. Was müssen die Herren in Olmütz nur für Ansichten über die Lage eines Bahnwärters haben? Abgegeben von dem schülerhaften „Deutsch“, in welchem der MAs verfaßt ist. Aber der Inhalt des MAs stellt die totale Unkenntnis der Olmützer Herren bloß, die nicht einmal eine oberflächliche Untersuchung der Ursachen von Zugansätzen für notwendig erachten. Würden sie eine solche vornehmen, dann müßten sie doch daraufkommen, daß bei 16stündiger Dienstzeit und bei stets drei nacheinander im Dienst auf der Strecke verbrachten Nächten so manche Zugansätze um so mehr vorkommen müssen, als sich der Zugverkehr immer mehr verdichtet, so daß der Bahnwärters die vollen 16 Dienststunden gar nicht unter das Dach kommt. Wie oft haben schon die Bahnwärters der Strecken Brünn-Prerau und Regamistitz-Sternberg um Regelung ihrer Dienst- und Ruhezeiten angefragt? Aber stets umsonst! Und da erlaubt sich jemand zu behaupten, daß der Bahnwärters seine „vorgeschriebene Ruhezeit“ zur Feldarbeit verbraucht! Ja, gewiß; die Herren in Olmütz, Wischau, Rojetin etc. leisten keine Feldarbeit, denn die brauchen es nicht; für die sind Cafés und Kaffinos gut genug. Und sind sie mal schlecht ausgeschlafen, dann denken sie höchstens noch an „empfindlichste Bestrafung“ des Bahnwärters.

Schönwald. (Ein Konfus geworden der Stationsvorstand.) In der Station Schönwald ist ein Vorstand namens Spring, bei dem der Mensch auch erst beim Beamten anfängt. Herr Spring denkt aber nicht

bei allen Bediensteten gleich, sondern sucht sich nur jene aus, welche seiner deutschabulalen Gesinnung nicht entsprechen. Als dieses Opfer hat sich Herr Spring den Genossen Hangl ausgesucht. Diesem Genossen lauert er auf Schritt und Tritt auf. Er fällt wie eine Späne über ihn her. Der Herr Spring fabriziert über Genossen Hangl Anzeigen, die wohl zumeist nicht der Wahrheit entsprechen, aber doch Folgen haben. Unsere hohen Eisenbahnbehörden urteilen dahin, daß das, was ein Vorstand sagt, wahr sein muß. Der kleine Bedienstete hat stets die Konsequenzen zu tragen, auch dann, wenn die Anzeigen alkoholisierter Stimmungen durstiger Vorstände entspringen. Der Herr Spring hat es schon in Wolframitzkirchen so gemacht, daß er oft bei später Heimkehr und wenn er gerade nicht mehr ganz nüchtern war, die Weichensteller kontrollierte und sie unnutz traktierte. So tut er dies auch jetzt in Schönwald. In Schönwald pochte ihm jetzt nicht, daß ein organisierter Weichensteller in der Station ist und der wurde die Zielscheibe seines Wahnes. Der rote Hund, so nannte Spring den Weichensteller, mußte nun hühen. Genosse Hangl suchte wegen dieser Bezeichnung um Abgewilligung an, was scheinbar mit einer Verletzung beantwortet wurde. Durch unwahre Anzeigen wurden schon der Familie des Genossen Hangl in Form von Strafen einige Laib Brot entzogen. Jetzt soll noch die Familie durch die drohende Verletzung gänzlich ruiniert werden. Genosse Hangl ist gewiß ein braver und fleißiger Bediensteter und er hat es sich in Schönwald besonders zur Pflicht gemacht, keinen Anstand zu haben, da er dort sein altes, dort anfassiges Mutterl unterstücken konnte. Aber Herr Spring suchte sein Opfer und das wurde Genosse Hangl, der kein Kriecher und Speichellecker ist, sondern seinen Dienst machte und seine Rechte forderte. Genosse Hangl ist kein Trinker und Nachtschwärmer. Er kennt nichts als seinen Dienst, seine Familie, und was in Spring's Augen ein großes Verbrechen ist, seine Organisation, zu der er sich offen als treuer Anhänger bekannte. Sollte Hangl wirklich ein Opfer der Mut des Spring werden, dann möglicherweise, Spring, kommen auch wir, um mit Ihnen Abrechnung zu halten. Sie wissen selbst, daß Sie sehr viel am Herholz haben und wir werden rüchichtslos vorgehen. Es sind schon andere Größen gefallen und wir versichern Sie, daß auch eine derartige deutschabulale Größe zu Fall zu bringen sein wird. Bis hierher also und nicht weiter!

Verfammlungsberichte.

Oberbauarbeiterversammlung in Trieben. Bei der am 3. August 1913 in Trieben stattgefundenen Oberbauarbeiterversammlung, die einen sehr guten Besuch aufwies, berichtete Genosse Göpfhart über die Verhandlungen des Arbeiterausschusses des Direktionsbezirktes Willach. Er berichtete, daß sich die Staatsbahndirektion als nicht kompetent erklärt habe, betreffs der Arbeitszeit in den Wintermonaten die alten, 17 Jahre in Geltung gewesenen Bestimmungen aufrechtzuerhalten, da dies gegen die neue, vom Eisenbahnministerium ausgegebene Arbeitsordnung verstoßen würde. Die Einführung der Lohnzettel wurde als Sache der Bahnerhaltungssektion bezeichnet. Provisionsstatuten, Teilnahmestatsuten und Aufnahmscheine sind von den Bahnerhaltungssektionen anzufordern und den Bediensteten auszufragen. Sonntagsurlaube samt Freiarbeiten wurden zugesagt. Die Wächtersubstituten werden in Zukunft zwischen Arbeitszeit und Dienstantritt sechs Stunden frei sein. Für den Bahmeisterbezirk Wörth-Weißhorn wurde eine Schußhülle bewilligt. In der weiteren Debatte wurde Klage geführt, daß die Oberbauarbeiter schon von jeher stiefmütterlich in der Entlohnung behandelt wurden. Der Referent befragt weiter sehr eingehend die auf den österreichischen Bahnen stattgefundenen Kämpfe und Bewegungen des Eisenbahnpersonals, das Verhalten der bürgerlichen Parteien und nationalen Organisationen bei diesen Bewegungen, die im Willacher Direktionsbezirk eingetretenen Verschlechterungen und die Wirkungen der Keuerung. Schließlich erläuterte er die Notwendigkeit des Ausbaues des Vertrauensmännerstems. Die Versammelten folgten mit großer Aufmerksamkeit dem Referat und zollten demselben lebhaften Beifall.

Penzing. Am 31. Juli fand in Ribitz's Gasthaus eine massenhafte Versammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher die Genossen Sommerfeld und Freisinger über das Vertrauensmännerstems und die gewerkschaftliche Organisation referierten. Nach Schluß der wichtigen Versammlung meldeten zahlreiche Oberbauarbeiter ihren Beitritt zur Organisation an.

Politz. Die Ortsgruppe Mährisch-Schönberg hielt hier am 21. Juni eine gut besuchte 2-Versammlung ab, wo über die Anstellungsfristen und die Qualifikationsbescheinigung lebhaft debattiert wurde. Die von den Mährisch-Schönberger Genossen vorgeschlagene Resolution wurde auch von den Genossen der Zahlstelle Politz gutgeheißen und einstimmig angenommen.

Görz. (R. I. Staatsbahn.) Das Werkstättenpersonal hielt am 14. Juni im Vereinslokal eine stark besuchte Versammlung ab, wo die Verhältnisse der Heizhaus- und Werkstättenarbeiter eingehend besprochen wurden.

Trautenau. Die Trautenauer Zugbegleiter versammelten sich am 1. August, um gegen die Verlängerung der Anstellungsfristen und die fortwährenden Verschlechterungen zu protestieren. Die Versammlung war sehr gut besucht und wurde auch eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Mährisch-Ostau-Oberfurt. Am 10. August 1913 tagte hier eine gutbesuchte Konferenz des Wagenaufsichtspersonals der f. l. Nordbahn, in welcher Genosse Galle aus Wien über die letzte Personalkommissionssitzung referierte. Ferner wurden auch die letzten Qualifikationsbescheinigungen besprochen, gegen deren Ungerechtigkeit die Konferenz protestierte und einstimmig die Abschaffung derselben forderte. Genosse Kriehle, Administrator des „Ostauer Volksblattes“ sprach über die Organisation und forderte die Anwesenden auf, sich nur international zu organisieren.

Aus den Organisationen.

Wien X/2. Bei der am 12. August 1913 stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung wurden nachfolgende Genossen in den Ausschuß der Ortsgruppe X/2 gewählt: Salomon Reif, Obmann, Franz Kirchmayer, Matthias Kofja, Stellvertreter; Rudolf Wenisch, Kaffier, Franz Schippl, Stellvertreter; Johann Winler, Schriftführer, Franz Giebel, Stellvertreter; Leopold Prastal, Alois Renauer und Johann Seemayer, Kontrolloren; außerdem 11 Ausschußmitglieder. Sämtliche Aufschriften sind an den Obmann Salomon Reif, X, Lagenburgerstraße Nr. 10, Tür 18 z. richten. Geldsendungen sind an den Kassier Rudolf Wenisch, X, Schrankenberggasse 26, III/26, zu adressieren.

Rudig. Als Subkassier für Rudig und Umgebung wurde Genosse Karl Gromada bestellt. Derselbe ist berechtigt, die Monatsbeiträge zur Ablieferung an den Ortsgruppenkassier entgegenzunehmen. Die betreffenden Mitglieder werden ersucht, die Beiträge allmonatlich bis längstens den 8. im Monat dem Genossen Gromada zu übergeben.

Abgangbahn. Antrag für die Herbstprüfung der Personal-Kommission der E. W. N. müssen, falls sie in die Eingabe aufgenommen werden sollen, bis 1. September l. J. in den Händen der Exekutive sein. Die Kategorievertrauensmänner werden daher aufgefordert, ihren Obliegenheiten sofort nachzukommen und alle Anträge an die Adresse des Herrn Wetters zu senden.

Karolinenthal. Am 7. Juli fand die außerordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Karolinenthal statt, in welcher Genosse Jaroslav Svoboda zum Obmann gewählt wurde. Sämtliche Briefe für die Ortsgruppe Karolinenthal sind an die Adresse: Jaroslav Svoboda, kancelářský sluha, Zizkov, Orebitská ul. č. 8., zu senden.

Oberleutensdorf. (Sterbekasse.) Am 5. August ist die Mutter des Genossen Eiburger gestorben. Sterbequote per 80 Kr. wurde ausgezahlt.

Sporis. Mit 1. September 1913 wird Genosse Franz Tietzsch, wohnhaft in Sporis Nr. 130, die Obmannstelle übernehmen. Sämtliche Zuschriften sind an obige Adresse zu richten.

Opfina. Am 27. Juli 1913 fand die Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. Als Referent war Genosse Stobel aus Trieste erschienen. In den neuen Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Alois Trešec, Obmann, Anton Skalar, Stellvertreter; Josef Rečnik, Schriftführer, Michael Hubert, Stellvertreter; Josef Kugelewis, Kassier, Peter Husu, Stellvertreter; Franz Golnar, Franz Kozjan, Kontrollor; Karl Strinar, Rudolf Husu, Andreas Kerkil, Johann Fink, Ausschussmitglieder; Vertrauensmänner: Karl Strinar für Verschubpersonal, Rudolf Husu für Stationspersonal, Andreas Kerkil für Verschubpersonal, Johann Fink für Oberbau. Die Beiträge dürfen auf der Straße Divača-Sejana nur dem Substanzier Stephan Stof übergeben werden. Die Beiträge auf der Staatsbahn Guardia-Kozzol dürfen nur dem Genossen Thomas Vri gezahlt werden. Alle Mitglieder, welche noch Interimsarten besitzen, werden ersucht, diese sofort an die Ortsgruppe abzugeben. Weiters müssen alle Mitglieder ihre Mitgliedsbücher sofort der Ortsgruppe behufs Kontrolle einsenden. Die Ausschüsse finden monatlich zweimal statt und wird deren Abhaltung den Ausschussmitgliedern rechtzeitig bekanntgegeben. Die Mitglieder werden ersucht, die Beiträge bis am 8. eines jeden Monats zu entrichten, da am 10. eines jeden Monats die Abrechnung stattfinden muß. Der Monatsabschluss findet immer im Vereinslokal statt, und müssen hierzu der Obmann, die Kontrolloren, beide Kassiere und Schriftführer pünktlich erscheinen.

Fachtechnisches.

Eisenbahnkühlwagen.

Gelegentlich eines Vortrages im Berliner Bezirksvereine deutscher Ingenieure machte Herr G. Cattaneo unter anderem die nachfolgenden Mitteilungen über Eisenbahnkühlwagen.

Bekanntlich müssen viele Lebensmittel in Bahnwagen oder Schiffen auf niedriger Temperatur erhalten werden. Diesem Zweck dienen Kühlwagen und Kühlschiffe. Die Fleischwagen der englischen Nordbahn haben keine besondere Kühlung; die Verwendung solcher ungekühlten Fahrzeuge ist in England möglich, weil das in Liverpool gelandete gefühlte oder gefrorene Fleisch zum Teil in wenigen Nachtstunden nach den Verbrauchsstätten im englischen Industriebezirk gebracht werden kann. Für längere Fahrten werden Kühlwagen mit doppelten Holzwänden verwendet, deren Zwischenraum mit Korkschrot ausgefüllt ist; an beiden Wagenenden befinden sich Eisbehälter. Der Innenraum faßt 5 Tonnen. In ähnlicher Weise werden Straßenfuhrwerke für den Verkehr zwischen Kühlhaus und Schiff oder Eisenbahn eingerichtet. Bei sehr langen Beförderungswegen reicht eine Füllung der Eisbehälter nicht aus, um die Temperatur bis zum Meerespiegel genügend tief zu halten. Man muß dann die Füllung unterwegs erneuern.

Die unmittelbare Kühlung der Wagen mit Natursalz oder Ammoniak, dem, um tiefe Temperaturen zu erzielen, Salz beigemischt wird, stellt das einfachste und billigste Verfahren der Kühlung dar. Bei wenig empfindlichen Gütern, zum Beispiel gefrorenen Waren, Faßbier u. s. w., ist gegen diese unmittelbare Kühlung nichts einzuwenden. Bedenklich ist sie aber bei anderen Lebensmitteln, zum Beispiel bei frischem Fleisch, da die Luft durch die unmittelbare Verührung mit dem schmelzenden Eis mit Feuchtigkeit gesättigt wird, und da ferner im Eis enthaltene Keime auf das Fleisch übertragen werden können. Dieses Bedenken hat Denneter in Kristiania durch einen Trockenluftwagen behoben. Bei diesem Wagen kommt die Luft nicht mit dem Eis in Verührung, sondern kühlt sich an den an der Decke aufgehängten Nöhren ab, durch die kalte Sole strömt. Die Sole wird durch Verrijeln des Eises gekühlt und durch eine von der Wagenachse angetriebene Pumpe im Umlauf gehalten. Beim Stillstand des Wagens wirkt der Eis- und Solebehälter als Kältespeicher und „Kühllofen“.

Eine Hauptbedingung für die Temperaturerhaltung im Kühlwagen ist sorgfältige Abdichtung aller Oeffnungen und gute Isolierung. Wieviel man durch gute Isolierung erreichen kann, beweisen die im Jahre 1912 aufgenommenen Beförderungen von Gefrierfleisch von Genua nach Mailand und von Venedig nach Mailand, wobei die Temperaturerhöhung bei einem der Wagen während der zweitägigen Reise noch nicht einmal 1 Prozent betrug. Der betreffende Kühlwagen ist mit zwei Lagen getränkter Korksteinplatten von Grünzweig und Hartmann in einer Gesamtdicke von 14 Zentimeter isoliert.

Die russischen Staatsbahnen haben Versuche mit maschineller Kühlung der Wagen vorgenommen. Im Jahre 1902 wurde ein von der Gesellschaft für Ländes Eismaschinen ausgeführter Kühlzug in Dienst gestellt, bei dem die Kälte in einem besonderen Maschinenwagen erzeugt wurde. Die gekühlte Sole wurde den einzelnen Kühlwagen durch Schläuche zugeführt. Ferner läuft auf den russischen Bahnen ein maschinell gekühlter Wagen, dessen Kühlrichtung von der Maschinenbauanstalt Humboldt geliefert wurde. Die Kühlmachmaschine wird durch einen Petroleummotor angetrieben.

Ob die maschinelle Kühlung von Eisenbahnwagen durch eingebaute Kältemaschinen eine größere Bedeutung erlangen

wird, erscheint dem Vortragenden fraglich. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika, auf deren Eisenbahnnetz über 60.000 mit Eis gefüllte Wagen verkehren, ist in den letzten Jahren für die Beförderung kalifornischer Früchte nach dem Osten ein Verfahren ausgebildet worden, das die Amerikaner als Vorkühlung bezeichnen. Die mit Obst beladenen Wagen werden vor der Reise durch einen Strom kalter Luft gekühlt. Dazu werden bis zu 24 Wagen gleichzeitig mit Schläuchen an eine ortsfeste Kühlanlage angeschlossen. In ein bis zwei Stunden werden die gefüllten Wagen bis nahezu auf null Grad durchgekühlt und sodann im allgemeinen noch mit Eis beschickt. Bei der Durchlüftung sollen neben der Kühlung auch noch die Gase abgeführt werden, die sich aus den Früchten entwikkeln. Von Zeit zu Zeit wird die Luftzufuhr auf einige Sekunden abgesperrt und die abgesaugte Luft ins Freie abgeführt, wobei die Luft im Wagen verbünnt wird, was die entgasende Wirkung unterstützt. Tatsächlich legt in dieser Weise vorgebehaltetes reifes Obst die lange Reise von Kalifornien bis Chicago oder Newyork ohne nennenswerte Verluste zurück.

Kohlenförderer für Lokomotiven. Bei den amerikanischen Eisenbahnen sind mechanische Beschickungsrichtungen für die Lokomotivfeuerungen bereits in erheblicher Weise versuchsweise eingeführt worden; bei dem starken Kohlenverbrauch einzelner amerikanischer Diesellokomotiven haben sich solche Vorrichtungen als geradezu unerlässlich herausgestellt, weil die Bewegung der ungeheuren Menge von Kohlen, die diese Lokomotiven verbrauchen, die menschliche Kraft übersteigt. Man kann wohl beinahe sagen, daß ohne mechanische Beschickung der Feuerung die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven durch die Kohlenmenge begrenzt ist, die der Feuermann dem Feuer zuführen kann. Die Versuche in Amerika haben ergeben, daß bis jetzt der menschliche Arm auf diesem Gebiete noch nicht zu entbehren ist, er kann aber durch eine Fördervorrichtung sehr wesentlich unterstützt werden. Diese unterscheidet sich von der Beschickungsvorrichtung dadurch, daß letztere Kohlen bis in das Feuer hineinbefördert, während die erstere die Kohlen nur soweit zurecht legt, daß der Heizer sie, ohne sie erst vom Tender herabholen zu müssen, lediglich in das Feuer hineinzuerwerfen braucht. Die Fördervorrichtung ist so gebaut, daß sie sowohl aus den unteren Schichten im Tender, wo sich infolge der Erschütterungen die klareren Teile ansammeln, als auch oben im Tender, wo die größeren Brocken lagern, Kohlen entnimmt und diese Bestandteile so miteinander mischt, daß dem Feuermann ein brauchbares Gemenge bereitgelegt wird. Die Bauweise einer solchen Fördervorrichtung ist sehr einfach; sie besteht im wesentlichen aus zwei Sturztrichtern, von denen sich der eine im oberen, der andere im unteren Teil des Kohlenlageraumes bewegt.

Literatur.

Die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Verlag Urban u. Schwarzenberg, Wien I, Maximilianstraße 4. Durch das Erscheinen des 4. Bandes der zweiten Auflage der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist dieses umfangreiche angelegte Werk wieder um ein gutes Stück vorwärtsgeschritten. Einen wesentlichen Teil des 4. Bandes der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens nehmen, ihrer Zukunft und ihrer Bedeutung entsprechend, die „Elektrischen Eisenbahnen“ ein. Es wird die allgemeine Entwicklung und die Zukunft des elektrischen Bahnbetriebes, die Aufbahnmachung der Wasserkräfte für Stromquellen, die Kraftanlagen, die Stromzuführung, die mechanische und elektrotechnische Einrichtung der Motorwagen und Lokomotiven verschiedener Stromsysteme und die Betriebsführung der elektrischen Bahnen ausführlich behandelt. Die Beschreibungen sind durch zahlreiche Illustrationen recht anschaulich gemacht. Die einzelnen Beschreibungen sind (wie auch vielen anderen Abhandlungen in der Enzyklopädie) Literaturverzeichnis beigegeben. Den Schluß dieser Abhandlung bildet die Beschreibung elektrischer Spezialbahnen (Zahnbahnen, Seilbahnen, Gruben- und Industriebahnen). Von den weiteren technischen Kapiteln des Bandes seien hervorgehoben die über Empfangsgebäude, mit zahlreichen Plänen und Abbildungen von Stationsgebäuden, über eiserne Brücken, Eisenbetonbrücken, Eisenbahnen, Einfahrtsanlagen, Fahrgeschwindigkeitsmesser, Erarbeiten und Einfriedungen. Von Eisenbahnlinien sind im vorliegenden Band beschrieben: die Elfsa-Lothringischen Eisenbahnen, die amerikanische Erie-Eisenbahn und die 13 Kilometer lange Schwebelbahn für Personenverkehr über Feld-Warmen. Von Eisenbahnrechtlichen und administrativen Abhandlungen seien hervorgehoben: Kapitel über Einmahnkontrollen, Einfuhrbeschränkungen, Eisenbahnbücher, Eisenbahngerichtsstand, Eisenbahnerrecht, Eisenbahnstrafrecht, Eisenbahnverträge, Expresse und Expressegesellschaften. Das Fahrpersonal wird das Kapitel Fahrdienstgebühren, eine Zusammenstellung der Fahrgebühren in den verschiedenen Staaten, speziell interstieren. Somit sind aus den zahlreichen Abhandlungen noch hervorzuheben, die über Eisenbahnbeförderung, Eisenbahnhygiene, Eisenbahnliteratur, Eisenbahnpolitik, Eisenbahnpolizei, Fahrkarten und deren Herstellung. Der 4. Band enthält also auch wiederum eine Fülle wissenschaftlichen Stoffes. Wir haben schon wiederholt Gelegenheit genommen, auf die Bedeutung dieses Werkes für die Hebung der allgemeinen fachlichen Bildung des Eisenbahners hinzuweisen und können dies nur wiederholen. Es wird jedem einzelnen Eisenbahner eine Lektüre in diesem Werke von Nutzen sein.

„Die Gemeinde“, Monatschrift für sozialdemokratische Kommunalpolitik, Wien V/1, Rechte Wienzeile 97. Das fünfte Heft ist soeben erschienen und hat folgenden Inhalt: Julius Fischer: Vom Wahlrecht der „Mitbestimmten“; M. Robinson: Städtische Lebernahmämter für Lebensmittel; Josef Wokral: Aufgaben einer wachsenden Industriestadt; Rundschau: Gemeindefach, Gemeindebetriebe, Gemeindefinanzen, Bildungswesen, Wohnungswesen, Gesundheitspflege, Nahrungsmittelversorgung, Arbeiterpolitik, Kommunale Technik. Die Sozialdemokratie in der Gemeinde, unsere Gegner, Chronik, Buchbesprechungen, Briefkasten. — Bezugspreis ganzjährig 8 Kr., halbjährig 4 Kr.

„Der Kampf.“ Sozialdemokratische Monatschrift. Die Augustnummer enthält folgende Beiträge: Der zweite Balkankrieg von Otto Bauer. Die Landtagswahlen in Galizien von Hermann Diamand (Lemberg). Der § 14 im österreichischen Parlament von August Lindner (Graz). Der § 14 und die Ostraktion von Otto Bauer. Herr Oppenheimer, der marxistische Bourgeois von Paul Brunner. Die „Volksfürsorge“ im Befreiungskampf des Proletariats von Karl Renner. Das Werden und Wirken einer Gewerkschaft von Josef Maat. Die Gründung von Ortsverbänden von Peter Sacherer (Dux). Gewerbliche oder genossenschaftliche Warenvermittlung von Wenzel Lobitz (Gablonz). Die Partei und die Kinderfreunde von Emmy Freundlich, Peter Rosegger von R. Voronäus. — Rundschau. Bücherchau.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschüttung am 6. August 1913. — Wahl der Delegierten zum VII. österreichischen Gewerkschaftskongress 1913. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Bersammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Bersammlungen statt:
Paraschni. Am 21. August um 8 Uhr abends in Gampes Gasthaus in Neuwolka.
Böhmisch-Ramitz. Am 23. August im Vereinslokal gemeinsame Branchenbersammlung.
Strahhof. Am 24. August um 2 Uhr nachmittags in Lehners Gasthaus in Auersthal.
Mauthausen. Am 24. August um 8 Uhr vormittags im Gasthaus „zu den drei Kronen“.
Töppeles. Am 8. September um 3 Uhr nachmittags in Schuiters Gasthaus in Töppeles.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Anlässlich des Leichenbegängnisses des dahingegangenen Hofrates Herrn Amberg wurden viele Bedienstete als Leichenkondukt nach Wien kommandiert. Bedienstete waren der Meinung, daß ihnen die gebührenden Fahrgelder anstandslos ausgezahlt werden, weshalb sie die Partikularlisten in Vorlage brachten. Da bis jetzt die Gebühren nicht flüssig gemacht worden sind, so erlauben sich die Bediensteten anzufragen, ob sie auf deren Flüssigmachung rechnen können oder nicht.

An die k. k. Staatsbahndirektionen Junsbrunn und Billach.

Die gesamten Eisenbahner von Schwarzach-St. Veit stellen an beide obgenannten Direktionen die höfliche Anfrage, warum die Eisenbahner von Schwarzach gezwungen werden, ihre Kohlen über drei und vier Meile zu schleppen, da über Auftrag der Bahnerhaltungssektion Wilschhofshofen auf der Stationsseite keine Kohlen mehr abgeladen werden dürfen. Im Interesse der persönlichen Sicherheit ersucht das gesamte Personal um Abschaffung dieses Uebelstandes.

An die Verkehrsdirektion der Südbahn in Wien!

Die Oberkondukteure und Zugführer der Strecke Trieste-Cormons haben vor Monaten ein Gesuch um Beistellung von Südbahndienstwagen (R. E.) angezucht. Da seit der Einreichung bereits zehn Monate verfloßen sind und bis jetzt keine Erledigung erfolgt ist, so erlauben sich die Bittsteller die im vorjährigen Gesuch angeführten Beschwerden gefälligst zu untersuchen und die Beistellung der gewünschten Dienstwagen anzuordnen.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien!

Die letzte Normierungskommission hat herausgefunden, daß in der Station Jglau drei Platzmeister überzählig sein sollen. Auf das hin wurde der Stand von sechs Platzmeistern auf drei Mann reduziert. Da nun die übrigegebliebenen drei Platzmeister nicht in der Lage sind, die dienstliche Verantwortung für die drei Verchubersarbeiten zu übernehmen, bitten die drei verschont gebliebenen Platzmeister, die k. k. Direktion möge bekanntgeben, wieviel Verchubelokomotiven einem Platzmeister zugewiesen sind, respektive über wieviel Lokomotiven der Platzmeister die volle Verantwortung zu tragen hat.

Briefkasten der Redaktion.

Mitglied Nr. 256. Nach Ihren Angaben rüden Sie in die 1200 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. Bezüglich des Provisionsfonds verweisen wir Sie auf den § 4 des Provisionsstatuts, in welchem die Nachkaufsbedingungen genau fixiert sind. Die Beiträge sind von Ihrem damaligen Gehalt, den wir nicht kennen, zu berechnen. (503 J. W. 913.) — Raibach. Wir haben Ihre Beschwerden dem Pensionsfondsausschuß übermittleit.

<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. o o</p>	<p>Inserate</p>	<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. o o</p>
--	------------------------	--

Nur kurze Zeit

mit Wasser gekocht, ergeben

MAGGI'S Suppen

In Päckchen

schmackhafte und kräftige Suppen.
 Gegan 20 Sorten, wie: Erbs mit Speck, Schwammerl, Nudel etc.



1 Päckchen für 2—3 Teller 12 h.

Bettfedern

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duchen oder 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10—, K 12—, K 15— und K 18—, 2 Wierer lang, 140 cm breit K 15—, K 18—, K 21—, 1 K 21—, 1 K 24—, 1 K 27—, 1 K 30—, 1 K 33—, 1 K 36—, 1 K 39—, 1 K 42—, 1 K 45—, 1 K 48—, 1 K 51—, 1 K 54—, 1 K 57—, 1 K 60—, 1 K 63—, 1 K 66—, 1 K 69—, 1 K 72—, 1 K 75—, 1 K 78—, 1 K 81—, 1 K 84—, 1 K 87—, 1 K 90—, 1 K 93—, 1 K 96—, 1 K 99—, 1 K 102—, 1 K 105—, 1 K 108—, 1 K 111—, 1 K 114—, 1 K 117—, 1 K 120—, 1 K 123—, 1 K 126—, 1 K 129—, 1 K 132—, 1 K 135—, 1 K 138—, 1 K 141—, 1 K 144—, 1 K 147—, 1 K 150—, 1 K 153—, 1 K 156—, 1 K 159—, 1 K 162—, 1 K 165—, 1 K 168—, 1 K 171—, 1 K 174—, 1 K 177—, 1 K 180—, 1 K 183—, 1 K 186—, 1 K 189—, 1 K 192—, 1 K 195—, 1 K 198—, 1 K 201—, 1 K 204—, 1 K 207—, 1 K 210—, 1 K 213—, 1 K 216—, 1 K 219—, 1 K 222—, 1 K 225—, 1 K 228—, 1 K 231—, 1 K 234—, 1 K 237—, 1 K 240—, 1 K 243—, 1 K 246—, 1 K 249—, 1 K 252—, 1 K 255—, 1 K 258—, 1 K 261—, 1 K 264—, 1 K 267—, 1 K 270—, 1 K 273—, 1 K 276—, 1 K 279—, 1 K 282—, 1 K 285—, 1 K 288—, 1 K 291—, 1 K 294—, 1 K 297—, 1 K 300—, 1 K 303—, 1 K 306—, 1 K 309—, 1 K 312—, 1 K 315—, 1 K 318—, 1 K 321—, 1 K 324—, 1 K 327—, 1 K 330—, 1 K 333—, 1 K 336—, 1 K 339—, 1 K 342—, 1 K 345—, 1 K 348—, 1 K 351—, 1 K 354—, 1 K 357—, 1 K 360—, 1 K 363—, 1 K 366—, 1 K 369—, 1 K 372—, 1 K 375—, 1 K 378—, 1 K 381—, 1 K 384—, 1 K 387—, 1 K 390—, 1 K 393—, 1 K 396—, 1 K 399—, 1 K 402—, 1 K 405—, 1 K 408—, 1 K 411—, 1 K 414—, 1 K 417—, 1 K 420—, 1 K 423—, 1 K 426—, 1 K 429—, 1 K 432—, 1 K 435—, 1 K 438—, 1 K 441—, 1 K 444—, 1 K 447—, 1 K 450—, 1 K 453—, 1 K 456—, 1 K 459—, 1 K 462—, 1 K 465—, 1 K 468—, 1 K 471—, 1 K 474—, 1 K 477—, 1 K 480—, 1 K 483—, 1 K 486—, 1 K 489—, 1 K 492—, 1 K 495—, 1 K 498—, 1 K 501—, 1 K 504—, 1 K 507—, 1 K 510—, 1 K 513—, 1 K 516—, 1 K 519—, 1 K 522—, 1 K 525—, 1 K 528—, 1 K 531—, 1 K 534—, 1 K 537—, 1 K 540—, 1 K 543—, 1 K 546—, 1 K 549—, 1 K 552—, 1 K 555—, 1 K 558—, 1 K 561—, 1 K 564—, 1 K 567—, 1 K 570—, 1 K 573—, 1 K 576—, 1 K 579—, 1 K 582—, 1 K 585—, 1 K 588—, 1 K 591—, 1 K 594—, 1 K 597—, 1 K 600—, 1 K 603—, 1 K 606—, 1 K 609—, 1 K 612—, 1 K 615—, 1 K 618—, 1 K 621—, 1 K 624—, 1 K 627—, 1 K 630—, 1 K 633—, 1 K 636—, 1 K 639—, 1 K 642—, 1 K 645—, 1 K 648—, 1 K 651—, 1 K 654—, 1 K 657—, 1 K 660—, 1 K 663—, 1 K 666—, 1 K 669—, 1 K 672—, 1 K 675—, 1 K 678—, 1 K 681—, 1 K 684—, 1 K 687—, 1 K 690—, 1 K 693—, 1 K 696—, 1 K 699—, 1 K 702—, 1 K 705—, 1 K 708—, 1 K 711—, 1 K 714—, 1 K 717—, 1 K 720—, 1 K 723—, 1 K 726—, 1 K 729—, 1 K 732—, 1 K 735—, 1 K 738—, 1 K 741—, 1 K 744—, 1 K 747—, 1 K 750—, 1 K 753—, 1 K 756—, 1 K 759—, 1 K 762—, 1 K 765—, 1 K 768—, 1 K 771—, 1 K 774—, 1 K 777—, 1 K 780—, 1 K 783—, 1 K 786—, 1 K 789—, 1 K 792—, 1 K 795—, 1 K 798—, 1 K 801—, 1 K 804—, 1 K 807—, 1 K 810—, 1 K 813—, 1 K 816—, 1 K 819—, 1 K 822—, 1 K 825—, 1 K 828—, 1 K 831—, 1 K 834—, 1 K 837—, 1 K 840—, 1 K 843—, 1 K 846—, 1 K 849—, 1 K 852—, 1 K 855—, 1 K 858—, 1 K 861—, 1 K 864—, 1 K 867—, 1 K 870—, 1 K 873—, 1 K 876—, 1 K 879—, 1 K 882—, 1 K 885—, 1 K 888—, 1 K 891—, 1 K 894—, 1 K 897—, 1 K 900—, 1 K 903—, 1 K 906—, 1 K 909—, 1 K 912—, 1 K 915—, 1 K 918—, 1 K 921—, 1 K 924—, 1 K 927—, 1 K 930—, 1 K 933—, 1 K 936—, 1 K 939—, 1 K 942—, 1 K 945—, 1 K 948—, 1 K 951—, 1 K 954—, 1 K 957—, 1 K 960—, 1 K 963—, 1 K 966—, 1 K 969—, 1 K 972—, 1 K 975—, 1 K 978—, 1 K 981—, 1 K 984—, 1 K 987—, 1 K 990—, 1 K 993—, 1 K 996—, 1 K 999—, 1 K 1002—, 1 K 1005—, 1 K 1008—, 1 K 1011—, 1 K 1014—, 1 K 1017—, 1 K 1020—, 1 K 1023—, 1 K 1026—, 1 K 1029—, 1 K 1032—, 1 K 1035—, 1 K 1038—, 1 K 1041—, 1 K 1044—, 1 K 1047—, 1 K 1050—, 1 K 1053—, 1 K 1056—, 1 K 1059—, 1 K 1062—, 1 K 1065—, 1 K 1068—, 1 K 1071—, 1 K 1074—, 1 K 1077—, 1 K 1080—, 1 K 1083—, 1 K 1086—, 1 K 1089—, 1 K 1092—, 1 K 1095—, 1 K 1098—, 1 K 1101—, 1 K 1104—, 1 K 1107—, 1 K 1110—, 1 K 1113—, 1 K 1116—, 1 K 1119—, 1 K 1122—, 1 K 1125—, 1 K 1128—, 1 K 1131—, 1 K 1134—, 1 K 1137—, 1 K 1140—, 1 K 1143—, 1 K 1146—, 1 K 1149—, 1 K 1152—, 1 K 1155—, 1 K 1158—, 1 K 1161—, 1 K 1164—, 1 K 1167—, 1 K 1170—, 1 K 1173—, 1 K 1176—, 1 K 1179—, 1 K 1182—, 1 K 1185—, 1 K 1188—, 1 K 1191—, 1 K 1194—, 1 K 1197—, 1 K 1200—, 1 K 1203—, 1 K 1206—, 1 K 1209—, 1 K 1212—, 1 K 1215—, 1 K 1218—, 1 K 1221—, 1 K 1224—, 1 K 1227—, 1 K 1230—, 1 K 1233—, 1 K 1236—, 1 K 1239—, 1 K 1242—, 1 K 1245—, 1 K 1248—, 1 K 1251—, 1 K 1254—, 1 K 1257—, 1 K 1260—, 1 K 1263—, 1 K 1266—, 1 K 1269—, 1 K 1272—, 1 K 1275—, 1 K 1278—, 1 K 1281—, 1 K 1284—, 1 K 1287—, 1 K 1290—, 1 K 1293—, 1 K 1296—, 1 K 1299—, 1 K 1302—, 1 K 1305—, 1 K 1308—, 1 K 1311—, 1 K 1314—, 1 K 1317—, 1 K 1320—, 1 K 1323—, 1 K 1326—, 1 K 1329—, 1 K 1332—, 1 K 1335—, 1 K 1338—, 1 K 1341—, 1 K 1344—, 1 K 1347—, 1 K 1350—, 1 K 1353—, 1 K 1356—, 1 K 1359—, 1 K 1362—, 1 K 1365—, 1 K 1368—, 1 K 1371—, 1 K 1374—, 1 K 1377—, 1 K 1380—, 1 K 1383—, 1 K 1386—, 1 K 1389—, 1 K 1392—, 1 K 1395—, 1 K 1398—, 1 K 1401—, 1 K 1404—, 1 K 1407—, 1 K 1410—, 1 K 1413—, 1 K 1416—, 1 K 1419—, 1 K 1422—, 1 K 1425—, 1 K 1428—, 1 K 1431—, 1 K 1434—, 1 K 1437—, 1 K 1440—, 1 K 1443—, 1 K 1446—, 1 K 1449—, 1 K 1452—, 1 K 1455—, 1 K 1458—, 1 K 1461—, 1 K 1464—, 1 K 1467—, 1 K 1470—, 1 K 1473—, 1 K 1476—, 1 K 1479—, 1 K 1482—, 1 K 1485—, 1 K 1488—, 1 K 1491—, 1 K 1494—, 1 K 1497—, 1 K 1500—, 1 K 1503—, 1 K 1506—, 1 K 1509—, 1 K 1512—, 1 K 1515—, 1 K 1518—, 1 K 1521—, 1 K 1524—, 1 K 1527—, 1 K 1530—, 1 K 1533—, 1 K 1536—, 1 K 1539—, 1 K 1542—, 1 K 1545—, 1 K 1548—, 1 K 1551—, 1 K 1554—, 1 K 1557—, 1 K 1560—, 1 K 1563—, 1 K 1566—, 1 K 1569—, 1 K 1572—, 1 K 1575—, 1 K 1578—, 1 K 1581—, 1 K 1584—, 1 K 1587—, 1 K 1590—, 1 K 1593—, 1 K 1596—, 1 K 1599—, 1 K 1602—, 1 K 1605—, 1 K 1608—, 1 K 1611—, 1 K 1614—, 1 K 1617—, 1 K 1620—, 1 K 1623—, 1 K 1626—, 1 K 1629—, 1 K 1632—, 1 K 1635—, 1 K 1638—, 1 K 1641—, 1 K 1644—, 1 K 1647—, 1 K 1650—, 1 K 1653—, 1 K 1656—, 1 K 1659—, 1 K 1662—, 1 K 1665—, 1 K 1668—, 1 K 1671—, 1 K 1674—, 1 K 1677—, 1 K 1680—, 1 K 1683—, 1 K 1686—, 1 K 1689—, 1 K 1692—, 1 K 1695—, 1 K 1698—, 1 K 1701—, 1 K 1704—, 1 K 1707—, 1 K 1710—, 1 K 1713—, 1 K 1716—, 1 K 1719—, 1 K 1722—, 1 K 1725—, 1 K 1728—, 1 K 1731—, 1 K 1734—, 1 K 1737—, 1 K 1740—, 1 K 1743—, 1 K 1746—, 1 K 1749—, 1 K 1752—, 1 K 1755—, 1 K 1758—, 1 K 1761—, 1 K 1764—, 1 K 1767—, 1 K 1770—, 1 K 1773—, 1 K 1776—, 1 K 1779—, 1 K 1782—, 1 K 1785—, 1 K 1788—, 1 K 1791—, 1 K 1794—, 1 K 1797—, 1 K 1800—, 1 K 1803—, 1 K 1806—, 1 K 1809—, 1 K 1812—, 1 K 1815—, 1 K 1818—, 1 K 1821—, 1 K 1824—, 1 K 1827—, 1 K 1830—, 1 K 1833—, 1 K 1836—, 1 K 1839—, 1 K 1842—, 1 K 1845—, 1 K 1848—, 1 K 1851—, 1 K 1854—, 1 K 1857—, 1 K 1860—, 1 K 1863—, 1 K 1866—, 1 K 1869—, 1 K 1872—, 1 K 1875—, 1 K 1878—, 1 K 1881—, 1 K 1884—, 1 K 1887—, 1 K 1890—, 1 K 1893—, 1 K 1896—, 1 K 1899—, 1 K 1902—, 1 K 1905—, 1 K 1908—, 1 K 1911—, 1 K 1914—, 1 K 1917—, 1 K 1920—, 1 K 1923—, 1 K 1926—, 1 K 1929—, 1 K 1932—, 1 K 1935—, 1 K 1938—, 1 K 1941—, 1 K 1944—, 1 K 1947—, 1 K 1950—, 1 K 1953—, 1 K 1956—, 1 K 1959—, 1 K 1962—, 1 K 1965—, 1 K 1968—, 1 K 1971—, 1 K 1974—, 1 K 1977—, 1 K 1980—, 1 K 1983—, 1 K 1986—, 1 K 1989—, 1 K 1992—, 1 K 1995—, 1 K 1998—, 1 K 2001—, 1 K 2004—, 1 K 2007—, 1 K 2010—, 1 K 2013—, 1 K 2016—, 1 K 2019—, 1 K 2022—, 1 K 2025—, 1 K 2028—, 1 K 2031—, 1 K 2034—, 1 K 2037—

Unbegrenztes Vertrauen
genossen seit jeher die Tuchfabrikate von
KARL FEIFIG in OLMÜTZ.
Genannte Firma sendet reichhaltige Muster-
kollektionen von
Herren- und Damenstoffen
kostenlos zur Ansicht.
TUCH-RESTE werden, um
das Lager zu
räumen, **staunend billig** verkauft und
erhalten grössere Abnehmer davon Muster.
**Vertreter werden in jedem grösseren
Orte aufgenommen.**

Der einzige
Butterfabrikat ist
Blattweizens
Waismargarine
Bereinigtes Margarine- und
Butterfabrikat, Wien XIV.

Billige Bettfedern und Daunenn
1 Kilo grau geschlossene K 240, halbwelss prima
K 280, weiss K 400, prima daunenweisse K 600, hochprima K 700,
8- und 900. Daunenn, grau K 1000, 7- und 800, weiss prima K 1000, Brust-
taunen K 1200, von 5 Kilo an franko.
Fertig gefüllte Betten
aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett
(Nanking), 1 Tuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopf-
polstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit
neuen grauen, saumigen und dauerhaften Bettfedern K 160, Halb-
daunen K 200, Daunennfedern K 240, Einzelne Tuchente K 100,
120, 140, 160, 180, 200, 220, 240, 260, 280, 300, 320, 340, 360,
380, 400, 420, 440, 460, 480, 500, 520, 540, 560, 580, 600, 620,
640, 660, 680, 700, 720, 740, 760, 780, 800, 820, 840, 860,
880, 900, 920, 940, 960, 980, 1000. Untertuchente aus bestem Bettgradel
180x116 cm gross K 180, und K 150 versendet von K 100 an
franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung
Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald
Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird.
Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT
VORWÄRTS
Wien V, Rechte Wienzeile 97
Hefert Vereine und Organisationen Druck-
arbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu
sehr kulantem Bedingungen
Telephon 4331 Telephon 3545

Beste u. reellste Bezugsquelle!
Bettfedern, Daunenn
1 Kilo neu, grau, geschlossene Bettfedern
K 240, bessere K 280, halbwelss K 320, weisse
K 400, bessere K 440, Schaumstoffbetts, schnee-
weiss K 800, Daunenn, grau K 600, 7- und
800, Daunenn, weisse K 1000, Brusttaunen K 1200,
Kaisertauen K 1400, von 5 Kilo an franko.
Fertige Betten
aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Nanking, 1 Tuchent
180/120 cm groß, samt 2 Kopfpolstern, viele circa 80/60 cm groß, genügend
gefüllt mit neuen, grauen, saumigen Bettfedern, K 160, Halbdaunen K 200,
Daunen K 240, Tuchent allein K 100, 120, 140, 160, 180, 200, 220, 240,
260, 280, feiner K 400, Tuchent, circa 180/140 cm, K 150, 180, 200, 220,
Kopfpolster, circa 90/70 cm, K 450, 500, 550, Unterbetts, circa 180/116 cm,
K 150, 180, 200, Runderbetten, Bettüberzüge, Betttücher, Matrasen,
Steppdecken, Planeldecken u. f. w. Billig, versendet per Nachnahme, Verpackung
gratis, von K 100 an franko.
Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).
Richtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche,
illustrierte Preisliste gratis und franko.

Beste böhmische Bezugsquelle!
Billige Bettfedern!
1 kg grau, ante, geschlossene 2 K,
bessere 2 K 40; prima halbwelss 2 K 80;
weisse 4 K; weisse, saumige 6 K 10;
1 kg hochweisse, schnee-
geschlossene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunenn
(Nanking), grau 6 K, 7 K; weisse, feine
10 K; adelsweisse Brusttaunen 12 K.
Bei Abnahme von 5 kg franko.
Fertig gefüllte Betten
aus dichtfüßigem roten, blauen, weissen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 180 cm
lang, circa 120 cm breit, mittsam 2 Kopfpolstern, jedes 80 cm lang, circa 60 cm
breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, saumigen Bettfedern 16 K;
Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; Einzelne Tuchente 10 K,
12 K, 14 K, 16 K; Kopfpolster 3 K, 3 K 50, 4 K; Tuchenten, 200 cm
lang, 140 cm breit, 15 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfpolster, 90 cm
lang, 70 cm breit, 4 K 60, 5 K 20, 5 K 20; Untertuchente aus starkem,
geschlossenen Gradel, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand
gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes
Geld retour.
S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen.
Reichhaltige Preisliste gratis und franko.

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei
Beste Gelegenheit für
Brautpaare u. Möbel-
käufer.
Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse
(neben der Löwendrogerie).
Vollstete Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufwärts;
Kücheneinrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen,
weiss, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisestühle, von
280 Kr. aufwärts; Tischstühle, von 60 Kr.; Bettstellen
von 5 Kr.; Matrasen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig.
Kleiner Preisatlas für Provinz gratis. Großes Möbelabum
für 90 Heller in Wienmarken franko.
Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher
Auswahl.
Zufuhr in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.
Warnung! Wägen Sie genau auf meine Firma
Fünfhauser Möbelniederlage und meine
Schuhmarke „Kondulleur“, welche als Kennzeichen meines
Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaufenster ausgehängt
ist. Fallen Sie sich nicht irreführen, Sie sind erst dann beim
richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schuhmarke, Firma und
Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäfts-
total sehen.
Herrn M. Eisenhammer, Wien.
Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden
war, so erlaube ich Sie freundlichst, auch für meine Schwägerin Folgendes zu
senden u. f. w.
Achtungsvoll
Albin Wagner.
Sontafel, 18. Mai 1913.

Parteigenossen!
Bestellen Sie auch jeder für eure Familie ein Paket fehler-
freier Reste, enthaltend: Prima Kanewas für Bett-
überzüge, starken Hemdenstoff, Fein für Hemden
und Kleider, Blaudruck, Wäusen- und Kleiderstoffe,
Leinwand zc. 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 14 Metern und kann jeder Rest bestens
verwendet werden.
Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.
Mit Parteigruss
Leopold Witzel, Handweber
in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien VI, Hirschengasse 25
Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen,
Kappen und sonstige Ausrüstungsarten
Preiskurante gratis und franko
Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Wassersucht
Nierenleiden, Herzbeschwerden,
Blasenkatarrh, Sand und Gries,
Juferrkrankheit, geschwollene Füße
beseitigt man rasch durch Dr. Nevillos
Herz- und Wassersuchts Tee.
Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen.
Alleiniger Verkauf:
Stadtpothek Pfaffenhofen a. d. Ilm 10
(Bayern).

Alle Männer
die infolge schlechter Jugendgewohn-
heiten, Ausschreitungen und dergleichen
an dem Schwinden ihrer
besten Kraft zu leiden haben, wollen
keinesfalls versäumen, die lichtvolle
und aufklärende Schrift eines Nerven-
arztes über Ursachen, Folgen und
Aussichten auf Heilung der Nerven-
schwäche zu lesen, illustriert, neu
bearbeitet. Zu beziehen für K 1.50
in Briefmarken von Dr. Rumlitz:
Heilanstalt, Genf 681 (Schweiz).

Reste
viel besser und billiger als
überall, 47jähriger guter
Ruf verbürgt Güte.
40 m Reste nm K 15.—
sortiert in prima Kanewas,
Hemdstoff, Hemden-
und Kleiderzepphir, Blau-
druck, Flanel etc., jeder
Rest bestens verwendbar
und 4 bis 14 m lang.

Dieselben Restensorten
beste Qualität
40 m um K 17.—
extrafeinste Ware
40 m um K 20.—
Weberei
Jos. Kraus
Nachod VII.
Versand per Nachnahme.
Nichtentsprechendes wird auf
meine Kosten umgetauscht.
Musterbuch jeder Art Web-
waren kostenlos. (Reste
bemustere nicht.)

Ohrrensausen
Chrensch, Schwerhörigkeit, nicht
angeborene Taubheit beseitigt in
kurzer Zeit
Gehöröl Martz Gant
Preis 4 Kronen. Versand:
Stadtpothek Pfaffenhofen
a. d. Ilm 154 (Bayern).

Porzellanpfeifen
Gospipfeifen, Strampipfeifen, Mundstücke,
Weichlektoren und alle Rauchpfeifen.
Bermer Engler's Gesellschaftpfeifen 2 Kr.
Photographien
auf Porzellangegenständen in uner-
reichter Ausführung. Schönster Ge-
schentartikel. Kaufen Sie Pfeifen und
Rauchpfeifen nur beim Erzeuger.
Verlangen Sie Preisliste Sammlern
von Aufträgen hoher Rabatt.
Josef Engler
Pfeifenfabrik und Porzellanmanufaktur
Linz a. d. Donau, Melchergasse 4.
Gründ und größtes Spezialgeschäft der
Rauchpfeifenbranche Österreichs.

Ohne Nachnahme
daher ohne Risiko, sende ich an jeden
Eisenbahner eine Auswahl meiner
berühmten Gummipfeifen zur
Anschauung. Karte genügt an J. Weich-
berger, Wien VI, Gumpendorfer-
strasse 139, II. Etage.
Postentwurf
Beschieber des Bahnamtes Meran,
möchte seinen Posten mit einem
Kollegen der Hauptbahnhauptstation, gleich-
zeitig mo immer, zu vertauschen. Zu-
schriften erbeten an Josef Emmer,
Meran, Bahnhof.

Junggeflügel
1913
Garantiert lebendes Ankunst, franko
jeder Station. 20 St. grosse, fette
Brathühner K 19.—, 12 St. grosse,
fette Hensenten K 21.—, 6 St.
grosse, fette Hensentz K 21.50
franko per Nachnahme liefert
S. MANDEL, Skalot 300 (Oest.).
Postentwurf
Ein Wertmann der Wertstätte
Wlach wünscht mit einem Kollegen
(Schlosser oder Kesselschmied) in Wien,
St. Pölten, Gmünd od. Linz zu tauschen.
Gefällige Anträge sind an die Preis-
grube Wlach II zu richten.

Mit jedem Tage
werden die Ansprüche größer,
die man an das Können des
Einzelnen stellt. Nur mit ge-
diegenen Kenntnissen kommt
man heute vorwärts und be-
steht siegreich den harten
Kampfs Dasein.
Bedienen Sie sich daher der
weltberühmten Selbst-Unter-
richtswerke „System Karnack-
Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbil-
dung. Gründl. Ausbildung zum
Monteur, Maschinisten, Werk-
meister, Betriebsingenieur,
Werkzeug- u. Maschinenbauer,
Maschinenkonstrukteur,
Ingenieur, Former u. Gießere-
meister, Gießerei-Techniker,
Bauschlosser u. Installateur,
Kunstschlosser und Kunst-
schmied, Lokomotivheizer
und -Führer, Eisenbahn-
Techniker, Elektromonteur,
Elektromechaniker, Elektro-
führer, Elektromonteur,
Elektroingenieur. Aus-
führliche Prospekt und eine
62 Seiten starke Broschüre
„Karnack-Hachfeld“ mit Pro-
bestellen werden auf Verlangen
jedem kostenlos zugesandt.
Schallehn & Wollbrück
Wien XVII, Schwendberg, 59.

Frauen! Säfte!
Gegen Störungen hilft nur mein Meier-
bitter, sicher und prompt. Preis Kr. 3.45
(auch in Marken). Discret. Versand!
Zutreffender illustrierter Ratgeber
und Preisliste über eine Reihe
Schwämmen für Frauen und Damen
sowie berühmter Schönheitsmittel
gratis und franko. Verlangen Sie
20 Heller. Kostmetischer Verband,
Wiener-Neustadt IV.

**Bei alten, schmerzhaften
Fussleiden**
(offenen Füßen, eiternden Wunden zc.)
hat sich das **Scalfische Universal-Heil-**
mittel, bestehend aus Salbe, Gaze,
Blutreinigungstee (Preis 10 Heller)
vorzüglich bewährt. Schmerzen ver-
schwinden sofort. — Auerenungs-
schreiben laufen fortwährend ein. —
Das Universal-Heilmittel, prämiert
mit vier goldenen Medaillen, ist
echt nur allein zu beziehen durch die
Scalfische Apotheke, Osterhofen 225
(Niederbayern).
Scalfische Universal-Heilmittel, Gaze
und Blutreinigungstee sind gefes-
seltlich geschützt.

OLLA-GUMMI
beste existierende
Marke für Herren und
Damen, per Dutzend
4, 6, 8 und 10 Kröhen.
Neuheit für Herren
dauernd zu gebrau-
chen, per Stück 2 und
4 Kronen.
Frauenschutz, jahre-
lang haltbar, per Stück
3, 5 und 10 Kronen.
Preisliste der neuesten
Schutzmittel, ver-
schlossen, gegen 20 h.
Marke.

J. GRUNER
Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.
Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.
Kropf
dicken Hals, Tränen beseitigt
man rasch und gründlich durch
Hollerbauer Kropfbalsam
Nische 4 Kronen.
Stadtpothek Pfaffenhofen
a. d. Ilm 154 (Bayern).

Von Versatzkästern
Elegante Anzüge von K 14.—, Sport-
und Touristenanzüge K 18.—, Mode-
überzieher K 10.—, Salon-, Frack- und
Smokinganzug K 20.— feine Herren-
hemden, Unterhosen K 1.40, Damen-
hemden, Korsetten, Hoson K 1.50, Bett-
wäsche K 4.50, Linttücher K 1.00, Vor-
hängen K 2.20 etc., alles ersaunlich billig.
Auch Kleiderleihanstalt, per Anzug
K 2.—, Zahlungsanweisung wird ge-
währt. Einzig in Wien nur bei
Goldstein, Kaiserstrasse 40.
Direkte aus Paris.

Frauenschutz
jahrelang brauchbar, 3, 5 u. 6 Kr.
Gummiartikel für Herren
jahrelang brauchbar, 1 Stück
4 und 5 Kr.
Frauenschutz
jahrelang brauchbar, 3, 5 u. 6 Kr.
Gummiartikel für Herren
jahrelang brauchbar, 1 Stück
4 und 5 Kr.

Universal-Fernglas 1913
Ein billiges aber gutes Glas!
Hervorragende Lichtstärke, erzeugt
durch Rosenlinsen aussergewöhn-
licher Qualität, zaubert Bilder von
überraschender Plastik hervor.
Ehorme Helligkeit, welche noch bei
Dämmerung die feinsten Gegen-
stände wie durch einen Reflektor
beluchtet erkennen lässt, macht
unser Modell 1913 zum besten Uni-
versalglas für Reise, Sport, Jagd,
Theater etc. Zusendung erfolgt
ohne jede Anzahlung
5 Tage zur Probe
mit vollständig bedingungslosem
Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen und berechnen wir dieses
vorzügliche Glas samt feldtäglichem Etui und zwei Umhängern
mit nur 48 K bei monat-
lichen Zahlungen von nur **3 Kronen.** Verlangen Sie sofort
jeden Zahlungsplan von nur **3 Kronen.** unversehrte Zusendung.
Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 557/7 Wien VI/2
Illustrierte Kataloge über andere Modelle auf Verlangen gratis u. frei.

Gurken per Stück 7 h
Zwiebel, neu, per kg . . 16 h
Kartoffel, neu, per 100 kg K 8.—
versendet gegen Nachnahme
= IVANA COLNAR, Kralnburg =
Bei Flechtenleiden
aller Art, speziell bei nässenden und
Schuppenflechten unübertrefflich.
Schnellheilendes, äusserlich anzuwendendes
Mittel, welches in den hartnäckigsten
Fällen, wo alle bisher angewandten
Mittel versagen, verschafft.
Apotheker Stauders
Euzema-Balsam
solort Hilfe. — Euzema-Kur ohne jede
Verunsicherung. — Patentamtlich gesch.
141.365. Preis 5 Kr.
Probeflaschen 3 Kr.
Nur echt durch die **Wätsche Apo-**
theke, Kaufmann D. 37 (bahr. Wä-
gäu). Zahlreiche Dankschreiben von
Geheilten, insbesondere von solchen,
die jahrelang alle möglichen Schmelz-
turen ohne jeden Erfolg angewandt.