



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 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. 31.

Wien, den 1. November 1911.

19. Jahrg.

**So sind sie!**

„Dieser Agitation, die besonders bei den Eisenbahnern sich bis zu den gefährlichsten Drohungen versteigt, werden wir endlich mit größter Entschiedenheit entgegen treten.“

(Abgeordneter Dr. Steinwender in der Reichsratsitzung vom 27. Oktober 1911.)

Der Herr Ministerpräsident Baron v. Gautsch gleicht jetzt dem Mann, der aus der Apotheke ein wenig „Energos“ bezog, um damit seiner Energie, seiner Kraft und Stärke aufzuhelfen. Und so wie sich dieser jene ihm vorher mangelnden Eigenschaften in einer Art Autosuggestion verliehen glaubte, so mimt auch Herr v. Gautsch die große kraftvolle Gebärde gleich wie dieser, sein nicht gerade Bewunderung erregendes Vorbild, immer bei unpassender Gelegenheit und am unrechten Fleck. Und so geschah es, daß der Herr Ministerpräsident am verflossenen Freitag als Redner in der Budgetdebatte wieder einmal versicherte, daß die Regierung stark, fest und entschlossen sei und sich absolut weber vor den Eisenbahnern noch vor den Staatsbeamten fürchte. Und er setzte hinzu, daß „der Staat der Staat sei“, der sich die fortwährenden Drohungen, die besonders in den Eisenbahnerversammlungen erhoben werden, nicht länger mehr gefallen lassen könne und auch nicht mehr gefallen lassen werde. „Du mußt es dreimal sagen“, sagt Mephisto zu Faust, und Herr v. Gautsch versichert jetzt gleichfalls der aufhorchenden Mitwelt seine Stärke zum drittenmal. Nach den traurigen Vorfällen in Ottakring hörten wir die Drohung zum erstenmal und nach den Schüssen des wahnwitzigen Dalmatiner vernahm man sie wieder, und nun hören wir sie im Zusammenhang mit der Bewegung der Staats- und Eisenbahnangestellten zum drittenmal. Aber just in dem Augenblick, wo Herr v. Gautsch zum drittenmal seine Kraftworte zum Fenster hinausredet, zeigt sich die völlige Impotenz dieser Regierung, indem es ihr absolut nicht gelingen will, eine Arbeitsmehrheit herzustellen, und so das neue Volkshaus zwischen den nationalen Klippen hindurch zu einer ersprießlichen Tätigkeit zu lenken und zu führen. Und gerade darin müßte sich die Kraft und Energie einer wirklich fähigen Regierung erweisen, die anstatt dort zu drohen, wo es die Folgen der allgemeinen Not und Teuerung abzuwenden gilt, das Staatsruder geschickt durch die Wogen der nationalen Brandung führt und sich mit kraftvoller Entschlossenheit aus der Umklammerung des ungarischen Agrarstaates befreit. Und deshalb konnte die Stärke dieser Regierung, die lediglich einer hungernden Volkschichte angedroht wird, gar nicht besser beleuchtet werden, als wie es durch die nachfolgende Rede des Abgeordneten Ritter v. Bilinský geschah, der mit feiner Ironie meinte, „das Haus und die Parteien warten auf den Augenblick, wo sie vom Ministerpräsidenten zur gedeihlichen Arbeit geführt werden“.

Weit beachtenswerter noch als die Auslassungen des Ministerpräsidenten sind die Ausführungen, die an die ministerielle Scharfmacherrede sofort die „autoritative Person“ des Deutschen Nationalverbandes, der Abgeordnete Dr. Otto Steinwender, geflüpft hat. Schon ein paar Tage vorher hat es Herr Dr. Steinwender in einem Artikel des „Neuen Wiener Tagblatt“ bedauert, daß „Teile bürgerlicher Parteien sich in eine kostspielige und dabei aussichtslose Konkurrenz mit der Sozialdemokratie“ eingelassen haben, um die sogenannten Volksnotwendigkeiten durchzuführen. Dieses Vorgehen hat, wie man bereits weiß, im Deutschen Nationalverband große Unstimmigkeiten erzeugt, und so konnte sich denn auch Herr Dr. Steinwender nicht zurückhalten, nach der gegen die Eisenbahner ge-

richteten Scharfmacherrede des Ministerpräsidenten aus überquellendem Herzen zu erklären:

„Ich kann dem Ministerpräsidenten für diese entschiedenen Worte nur danken. (Zustimmung bei den deutschen Agrariern.) Die Agrarier haben es sich bis jetzt ruhig gefallen lassen, immer Bucherer beschimpft zu werden, sie haben auch bezüglich der Beamten immer ihre Bereitwilligkeit erklärt, zu machen, was nur möglich ist, aber dieser Agitation, die besonders bei den Eisenbahnern sich bis zu den gefährlichsten Drohungen versteigt, werden wir endlich mit größter Entschiedenheit entgegen treten.“

Man muß Herrn Dr. Steinwender, der im Deutschen Nationalverband eine autoritäre Rolle spielt, danken, daß er in einer so präzisen, alle Zweifel ausschließenden Form das ganze innere Wesen des Nationalverbandes enthüllt hat. So sind sie nämlich alle die sauberen Herren: erst radikal und bedienstetenfreundlich bis zur Selbstverleugnung, um dann, wenn es gilt, am rechten Plakate durch die Lat oder auch nur durch ein mannhafes Wort für die Sache, für die noch vorher das deutsche Herz schwärmte, einzutreten, mit den reaktionärsten Scharfmachern durch dick und dünn zu gehen! Daß der Ministerpräsident den „Zusammenbruch aller staatsrechtlichen Parteien“ so eindringlich gepredigt hat, um damit den ersehnten Block gegen die Sozialdemokratie zu errichten, das hat alle Herzen der Nationalverbändler höher schlagen lassen, und Herr Dr. Steinwender hat sich beeilt, zu versichern, wie innig die zu allen Schlichtigkeiten bereiten Nationalverbändler damit übereinstimmen.

Freilich, den drei Herren, die im Nationalverband die sogenannte „Arbeiterpartei“ spielen dürfen, kam die unvorsichtige Rede des Dr. Steinwender sehr unangelegen. Jetzt, gerade jetzt, wo man so schön im Begriff war, den reichsbündlerisch organisierten Eisenbahnern den alten Schwindel von der Interessenvertretung auf nationaler Grundlage einzureden, muß ihnen so was passieren! Hätte denn der Dr. Steinwender nicht warten können, bis der ganze Kummel vorüber ist? Und so beeilt sich denn der Nationalverband, in einem Communiqué zu erklären, „daß nicht der ganze Nationalverband sich mit den Ausführungen des Dr. Steinwender identifiziere“. Als ob es nicht genug wäre, daß im Deutschen Nationalverband die Vertreter der reichen Bürger und Agrarier die erste Geige spielen, von denen man weiß, wie sie über die Beamten und Eisenbahner, und über das ganze „notige unzufriedene Gefindel“ denken. So sind sie — die Herren Nationalverbändler, wie sie Herr Dr. Steinwender in sich verkörpert hat.

Im Staatsangestelltenausschuß war den Herren, die sich in den Versammlungen als wahre Himmelsstürmer gebärdeten, der Antrag des Abgeordneten Tomšik, dessen Durchführung bekanntlich 69 Millionen Kronen gekostet hätte, zu weitgehend, weil „die derzeitige Finanzlage des Staates das nicht gestatte“. Und im „Deutschen Eisenbahner“ taucht dazu schon wieder der alte Trick auf, wo es in der Ausgabe vom 20. Oktober heißt:

„Im Parlament, wo die Herren Genossen nichts zu fürchten haben, da wird der Jude Ellenbogen mit dem Pani Tomšik sicher den Antrag stellen, für die Eisenbahner 50 Millionen zu geben. Die Genossen haben es doch so fein, für die 50 Millionen der Eisenbahner werden sie stimmen, die Steuern, die diese Gelder hereinbringen sollen, aber werden sie ablehnen. Und wenn die nächsten Wahlen kommen, werden sie sagen: Haben wir für eine Steuer gestimmt, die euch belastet? Nein! Wer hat unsere Anträge für euch abgelehnt? Die Nationalen! So ist die jüdische Genossenmoral!“

Also wir bewilligen dem Staat nichts und deshalb können die Wünsche der Eisenbahner nicht voll befriedigt werden? Wir würden dem Staate genug Geld bewilligen, wenn er nur mit der Art unseres

Bewilligens einverstanden wäre. Würde man den Eisenzoll aufheben, so würde man bei den k. k. Staatsbahnen allein schon soviel ersparen, daß man viel mehr bewilligen könnte, als was jetzt die Eisenbahner verlangen. Wer aber stimmte gegen die Aufhebung des Eisenzolles? Der Deutsche Nationalverband hand. Würde man den Antrag der Sozialdemokraten, die großen Vermögen progressiv zu besteuern, angenommen haben, so hätte man für den Staat eine hübsche Einnahmsquelle geschaffen, ohne das Volk zu belasten. Wer aber stimmte dagegen? Der Deutsche Nationalverband. Hätte man den Antrag der Sozialdemokraten, die Liebesgaben an die reichen Schnapsgrafen zu streichen, angenommen, so hätte der Staat eine Mehreinnahme von 33 Millionen Kronen, ohne dem Volke eine indirekte Steuer erhöhen zu müssen. Wer stimmte dagegen? Der Deutsche Nationalverband. Würde man die Gleichheit vor dem Gesetz endlich durchführen und die reichen Erzherzoge besteuern, auf deren Gütern eine durch Kartelle geschützte Industrie blüht, so würde man mit einem Schlag das Staats Einkommen bedeutend erhöhen. Wer ist dagegen? Der Deutsche Nationalverband. Ja, als im Nationalverband der Abgeordnete Seidl von der deutschen Arbeiterpartei einen diesbezüglichen Antrag stellt, beeilt sich der tapfere Deutsche Nationalverband sofort der Welt zu verkünden, daß die erwähnten Anträge sich lediglich als eine Aktion der „deutschen Arbeiterpartei“, nicht aber des gesamten Nationalverbandes darstellen. Er möchte um alles in der Welt nicht den Glauben erwecken, daß er es übers Herz brächte, einen Reichen zu besteuern.

So ist also alles an diesen deutschen Nationalverbändlern Lug und Trug, Unaufrichtigkeit und Lüge. Um was es sich diesen Herren handelt, das hat ihr Klubgenosse, der Abgeordnete Dr. v. Mühlwert, gleich nach der Rede Dr. Steinwenders recht unvorsichtig ausgedrückt: „Die Rede Steinwenders“, so meint er in der „Ostdeutschen Rundschau“, „war unflug, denn dadurch werden die Beamten in das Lager der Sozialdemokratie getrieben.“ Die ständige Sorge, daß die Beamten und Eisenbahner sich von dem Interesse mischmasch des Nationalismus gänzlich lossagen könnten, ist der einzige Beweggrund, der alle ihre Handlungen leitet. Und so wird die Demagogie notwendigerweise auf die Spitze getrieben, unausgesetzt aus Furcht vor der Sozialdemokratie. Und auch darin liegt eine historische Aufgabe dieser einzigen Klassenpartei, daß sie die bürgerlichen Parteien aus ihrer Ruhe scheuchte, und sie zwang, aufzuzeigen, wie es um das wahre Gesicht ihrer Arbeiterfreundlichkeit beschaffen ist!

**Die Regierungsvorlage für die Staatsangestellten und Eisenbahner.**

**Zuweisung an den Ausschuß.**

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe unseres Blattes mitteilten, wurde die von der Regierung eingebrachte Vorlage nach der formalen Durchführung der ersten Lesung im Plenum des Hauses, wobei mit Ausnahme der Slowenen von allen Parteien auf das Wort verzichtet wurde, um die Sache nicht zu verzögern, einem Ausschuß überwiesen.

Derselbe trat am Donnerstag den 10. d. M. in Anwesenheit der Minister Gautsch, Meyer, Widenburg, Böll und Wataja zu seiner ersten Sitzung zusammen.

Vor Eingehen in die Tagesordnung beantragte Abgeordneter Glöckel als ersten Punkt eine Resolution, worin die Regierung aufgefordert wird, sofort eine Dienstespragmatik für die Staatsangestellten vorzulegen. Der Antrag wird nach einem Einspruch des Abgeordneten Marchl abgelehnt. Abgeordneter Dr. Ellenbogen schlägt vor, die Fragen, welche die Eisenbahner betreffen, sofort im Plenum zu verhandeln, die anderen Fragen einstweilen in Subkomitees vorberaten zu lassen. Abgeordneter Heime (Nationalverband) wendet sich dagegen und verlangt zuerst die Abführung einer Generaldebatte. Ein Antrag des Abgeordneten Glöckel, von einer Generaldebatte abzusehen, wird von den Tschechen, Nationalverbändlern und Christlichsozialen abgelehnt.

Es wird nun in eine langwierige Generaldebatte eingegangen, die damit beginnt, daß der tschechischradikale Stalina eine dreiviertelstündige Rede über alles mögliche hält, was den Vorstehenden d'Elvert zu der Mahnung an den Ausschuß veranlaßt, sich streng an die Sache zu halten. Nachdem noch Dr. Schneral und Cech gesprochen hatten, erklärte Glöckel namens der deutschen Sozialdemokraten, daß die Regierungsvorlage vollkommen unzureichend sei und daß die Sozialdemokratie auf der sofortigen Einbringung der Dienstpragmatik bestehen. Das Junktim sei eine Ungerechtheit gegenüber der Staatsangestellten, selbstverständlich einschließlich der Eisenbahner, denen das Odium der Steuererhöhung aufgebürdet wird. Man mühte auch genau erfahren, welche Kategorien etwas bekommen sollen und wie viel. Die Regierung müsse doch schon einen Plan haben; insbesondere erregte die Formel, die in der Regierungsvorlage enthalten ist, daß jene Arbeiter ausgenommen seien, bei denen Lohnaufbesserungen im Zuge sind, die größten Bedenken. Wir behalten uns vor, in der Spezialdebatte Änderungen- und Zusatzanträge zu stellen.

Nachmittags wurde dann die Debatte fortgesetzt. Hofmann v. Wollenhof wünscht ebenfalls die baldige Einbringung der Dienstpragmatik. Der Finanzminister Dr. Meyer erklärt, daß die Vorlage keineswegs einen Ersatz für die Dienstpragmatik darstellen soll. Die Form der Erhöhung der Aktivitätszulagen wurde gewählt, um einem Wunsch der Beamtenschaft entgegenzukommen. Die Regierung ist sich dessen bewußt, daß die Milderung der Teuerung durch diese Vorlage nur in bescheidenem Umfang eintreten kann. Das Entscheidende war aber, daß diese Angelegenheit raschest erledigt werden könne. Wenn die Bezüge erhöht werden, sind neue Steuern unvermeidlich, das Junktim daher eine unbedingte Notwendigkeit. Die Regierung könnte es daher nicht verantworten, der Bewilligung von dauernden Zulagen zuzustimmen, ohne daß für die Bedeckung vorgesorgt wird. Die Regierung ist bereit, über die Pläne bezüglich der Verteilung der Beträge auf die einzelnen Kategorien Auskunft zu geben.

Dr. Waber betont, daß die Beamtenschaft nicht nur unter der Teuerung, sondern auch ganz besonders unter dem Befoldungssystem leidet. Zuerst soll denen geholfen werden, die infolge des ungerechten Befoldungssystems zurückgeblieben sind.

Dr. Ellenbogen betont, daß er mit dem Finanzminister nur in der Richtung übereinstimmt, daß es sich um eine äußerst bescheidene Maßnahme zur Milderung der Teuerung handelt. Die Sozialdemokraten behalten sich vor, in der Spezialdebatte entsprechende Detailanträge zu stellen. Das Junktim ist keineswegs geeignet, eine rasche Realisierung der Regierungsvorlage zu ermöglichen. Es sei verwunderlich, daß die Regierung das Prinzip, dauernde Lasten nicht ohne dauernde Bedeckungen zu schaffen, bei anderen, viel höheren Belastungen nicht angewendet habe. Eine solche Bräderie wäre zum Beispiel bei der wahnwitzigen Marinepolitik mehr am Platz gewesen. Wundern muß man sich auch, daß die Dienstpragmatik noch immer nicht vorgelegt wurde. Will die Regierung bewirken, daß die Erregung und die Agitation, wie sich der Ministerpräsident ausgedrückt hat, aufhören, dann wird sie durch die Nichteinbringung der Dienstpragmatik das gerade Gegenteil erzielen.

Nach Matkiewicz, der von der Schweine- und Viehzucht sprach, erklärte Burival, daß die Bediensteten noch Vertrauen zum Parlament haben; er habe sich bemüht, das Vertrauen zu festigen.

Marchl spricht gegen das Junktim und wünscht eine genaue Angabe, wann die Dienstpragmatik eingebracht werden wird.

Forstner betont, daß die Regierung für die Vertragsbeamten ebensolange wie in der Frage der allgemeinen Dienstpragmatik geleistet hat. Man mutet den Dienern zu, daß sie sich mit einer täglichen Aufbesserung von 9 bis 11 % zufriedengeben, und wundert sich, daß dadurch Beunruhigung in diesen Kreisen entsteht. Er führt dann an, daß man Unterbeamte vor die Alternative stellt, sich in die Dienerkategorie zurückzuziehen oder sich pensionieren zu lassen. Die Regierung kümmert sich nicht um die zweimal einstimmig gefaßten Beschlüsse des Abgeordnetenhauses in Bezug auf die Regelung der Postoffiziantenfrage.

Tomšič weist auf die tiefgehende Unzufriedenheit, insbesondere unter den Eisenbahnern hin, die durch die Regierungsvorlage auf das äußerste gesteigert wurde. Daraus allein resultiert schon die Pflicht des Ausschusses, ganze Arbeit zu leisten und kein Mißverl. Das durchschnittliche Einkommen der besser situierten Arbeiter beträgt nach der Statistik des Eisenbahnministeriums 1062 Kr. jährlich, das der Diener 1236 Kr., was sich tief unter dem Existenzminimum bewegt, ja hinter den von den Bezirkshauptmannschaften festgesetzten ortsüblichen Tagelöhnen sowie hinter den Gehalts- und Quartiergehälften in Preußen und Bayern, weit zurückbleibt. Nach der Regierungsvorlage würde im Durchschnitt eine Verbesserung von 41 Kr. im Jahre für die Arbeiter eintreten, was von den Arbeitern einfach als eine Verhöhnung ihrer Notlage aufgefaßt werden müßte. Er kündigt für das Subkomitee eine Reihe von Anträgen an.

Moraczewski lenkt die Aufmerksamkeit auf die trassen Mißstände, die sich insbesondere auf den galizischen Bahnen und bei den galizischen Staatsbahndirektionen zeigen.

Dr. Ellenbogen konstatiert, daß sich der gesamte Ausschuß gegen die Regierungsvorlage erklärt hat. Nur zu dem formalen Zweck, um der Spezialberatung ein Substrat zu unterbreiten, stellt er folgende Anträge, wobei er der Ansicht ist, der einstimmigen Meinung des Ausschusses Ausdruck zu geben: 1. Die Regierungsvorlage ist unter ausdrücklicher Verwahrung entgegen, als ob sich der Ausschuß mit ihr identifiziere, zur Grundlage der Spezialdebatte zu nehmen. 2. Diese Spezialdebatte soll aber nicht im Ausschuß sondern in fünf Subkomitees abgeführt werden.

Diese Anträge werden einstimmig angenommen. Ebenso wird eine Resolution Glöckel, worin die Regierung aufgefordert wird, sofort eine Vorlage betreffend die Dienstpragmatik für Staatsangestellten im Abgeordnetenhaus einzubringen, einstimmig angenommen.

Es werden dann folgende Subkomitees gewählt: 1. für die Angelegenheit der Staatsbeamten und Staatsdiener (von den Sozialdemokraten sind darin Forstner und Glöckel); 2. für die Eisenbahner (Tomšič); 3. Vertragsbeamten (Dr. Schneral); 4. Post (Moraczewski); 5. Staatsarbeiter (Silberer und Glöckel).

**Aus dem Subkomitee.**

Das Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses hielt am Freitag den 20. v. M. von 2 Uhr nachmittags bis 1/8 Uhr abends eine Sitzung ab.

Zunächst sprach der Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef v. Böll. Er führte aus, daß die 14 Millionen Kronen, die nach der Vorlage den Eisenbahnern in administrativem Weg gegeben werden sollen, in folgender Weise aufgeteilt werden sollen: Die Quartiergehälter der Beamten sollen in derselben Weise erhöht werden wie die Aktivitätszulagen der Staatsbeamten und zwar in einem Gesamtbetrag von 2.900.000 Kr. Für die Unterbeamten und Diener ist eine Aufbesserung der Quartiergehälter in der Weise gebacht, daß für die Gehalte von 900 bis 1000 Kr. 70 Kr., bei allen übrigen Stufen 80 Kr. als Zulage gegeben werden sollen, insgesamt für die Unterbeamten 1.518.562 Kr., für die Diener 3.649.045 Kr. Für die Offiziantinnen eine 15prozentige Erhöhung der ortsklassenmäßigen Zulagen, für die Manipulantinnen eine Erhöhung der Tagelöhler um 43 Prozent, zusammen 60.171 Kr., für die Arbeiter, deren Stand mit 100.000 Mann angenommen wird, eine Aufbesserung von durchschnittlich 62 Kr. jährlich an Lohn erhöhungen und Ueberstunden, zusammen 5.200.000 Kr. Ein Betrag von 670.000 Kr. ist für den Härteausgleich bei den älteren Dienern gebacht. Dabei betont die Regierung, daß sie für normale Lohn erhöhungen im Jahre 1911 1 1/2 Millionen Kronen verwendet hat und daß für die Nordbahn noch in diesem Monat die Vorlage bezüglich 600.000 Kr. in den Arbeiterausschuß kommen und dieser Betrag noch heuer für die Arbeiter verwendet werden soll.

Tomšič (Sozialdemokrat) begründet den von ihm im Hause gestellten, dem Subkomitee zugewiesenen Antrag. Er verweist vor allem darauf, daß die Regierungsvorlage, die 14 Millionen Kronen geben will, absolut unzureichend ist. Selbst wenn sie nur als eine Notstandsaktion aufgefaßt wird, so ist

die Summe doch so niedrig, daß sie nicht einmal als eine momentane Aufbesserung gelten kann. Die absolut notwendige und dringende Aufbesserung, die nach dem sozialdemokratischen Antrag erforderlich ist, beträgt 60 Millionen Kronen. Er verweist darauf, daß die Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten in Bayern und Preußen, und zwar sowohl die der Arbeiter als auch der Bediensteten, weitaus besser sind als in Oesterreich. So bekommen die Tagelöhner in Oesterreich einen Grundlohn von mindestens Kr. 1.30 und höchstens 3 Kr., in Bayern von Kr. 3.12 bis 4.08. Bei den Bediensteten steht die Sache so, daß viele Gruppen sowohl bezüglich des Anfangs- als auch bezüglich des Endgehaltes in Bayern und in Preußen das Doppelte bekommen.

Burival begründet seinen Antrag, der dahin geht, daß das Quartiergehalt 50 Prozent vom Gehalt betragen, also um 19 Millionen Kronen erhöht werden soll; für den Härteausgleich für die Bediensteten verlangt er 12 Millionen Kronen, für die Arbeiter eine 20prozentige Lohn erhöhungen, das sind 18 Millionen Kronen, für die Nachdienstzulage der Arbeiter und Diener 3.100.000 Kr. Insgesamt betragen die von ihm geforderten Summen 82 Millionen Kronen.

Serman (Pole) erklärt, auch er betrachte die Regierungsvorlage als ganz verfehlt und glaube, daß die Regierung die Vorlage nur unter dem Druck der Presse und der Organisation medianisch eingebracht habe, ohne sich die Sache genau zu überlegen. Die Vorlage sei als eine momentane Aktion notwendig, aber er verspreche sich nicht, daß dann Ruhe eintreten werde. Die Quote von 14 Millionen Kronen hält er zwar nicht für ausreichend, wendet sich aber entschieden gegen die Abänderungsanträge. Den Härteausgleich nach der Regierungsvorlage erkläre er — was aber nur seine persönliche Anschauung, nicht die seines Klubs sei — für ungenügend, ebenso die für die Dauer zugefügten Beträge.

Seine (Nationalverband) will auf die Detailforderungen nicht eingehen, er behält sich vor, im späteren Verlauf der Debatte seine Anträge zu stellen. Die 14 Millionen seien zu wenig.

Kemetter (christlichsozial) wendet sich gegen die Ausführungen Sermans. Man könne sich den von Tomšič und Burival angeführten Umständen nicht entziehen, da sie den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. An den Refaktien könne eine große Summe erspart werden, mit der die Aufbesserung vorzunehmen wäre.

Dr. v. Böll erklärt, daß es absolut unmöglich sei, die von Tomšič vertretenen Forderungen zu bewilligen. Von den Refaktien läßt sich dieser Betrag nicht erzielen. Die Regierungsvorlage sei nur als Notstandsaktion aufzufassen. Er bittet, sie als Grundlage der Debatte zu nehmen. Was die Wohnungsverhältnisse betrifft, könne er erklären, daß das Eisenbahnministerium den ersten Willen hat, mit dem Bau von Personenhäusern so rasch als möglich vorzugehen, und daß es den Ausführungen des Abgeordneten Tomšič, der einen Verzicht auf die Verzinsung der Häuser verlangt hat, insofern entgegenkommen wolle, daß es den Zinsfuß herabsetze, das heißt, daß den Rest auf die 4 Prozent der Staat aus eigenen Mitteln zu tragen hätte und damit die Wohnungen billiger machen wolle.

Darauf werden die Refekte für die vorliegenden Anträge bestimmt, und zwar für die Arbeiter Tomšič, für die Unterbeamten und Diener Kemetter, für die Beamten Seine.

Das Subkomitee hielt dann weiter am Dienstag den 24. Oktober unter Vorsitz des Obmannes Kemetter und in Anwesenheit des Leiters des Eisenbahnministeriums Dr. Böll eine Sitzung ab, in der in vierstündiger Beratung die Forderungen der einzelnen Kategorien der Eisenbahnbediensteten erörtert wurden. Zum Referenten wurde Abgeordneter Seine bestellt.

**Die Vorarbeiten im Subkomitee erledigt.**

Das Subkomitee des Staatsangestelltenausschusses für die Angelegenheiten der Eisenbahner hielt am Freitag den 27. Oktober unter Vorsitz des Obmannes Kemetter eine Sitzung ab. Nach einer längeren eingehenden Beratung beschloß das Subkomitee, dem Ausschusse einen gemeinsamen Antrag betreffend die Verbesserung der Befoldungs- und Vorrückungsverhältnisse der Eisenbahnangestellten aller Kategorien vorzulegen, welcher einen jährlichen

**Feuilleton.**

**In Memoriam.**

Eine sozialistische Allerseelenbetrachtung.  
Von Julius Lill.

Wenn die Natur sich rings zum großen Sterben rüftet, dann erinnern wir uns alljährlich an einem bestimmten Tag an unsere Toten. Nur einen Tag haben wir ihnen gelassen. Wenig genug von den dreihundertfünfundsechzig anderen des Jahres. Und er genügt fürwahr auch, um für ein paar Stunden die Maske der konventionellen Pietät umzuhängen, um die nächsten Liebe zu heucheln, die wir den Toten in ihrem Leben ja zumeist doch schuldig geblieben sind....

Der Totenkult in seinen verschiedenen Formen ist eigentlich uralte. Er war da zu allen Zeiten, und man kann wohl sagen, daß je tiefer die menschliche Erkenntnis von dem Zusammenhängen von Tod und Leben stand, desto mehr Spielraum besaß die Phantasie, um sich ihre Vorstellungen und Bilder zu gestalten, je nach der Anlage des Gemütes und des Seelenzustandes eines Volkes. Wie das Christentum überhaupt sich aus dem Sagen- und Mytheninhalt der heidnischen Religionsphilosophien bereicherte, so hat es auch die Totenverehrung, der der Allerseelentag geweiht sein soll, dem älteren Volksglauben und dem Empfinden unserer heidnischen Vorfahren entnommen.

Schon die alten Germanen versammelten sich zur Herbstzeit, wenn der Wind die Blätter der Bäume zur Erde schüttelte, auf den Gräbern der Verstorbenen, um dort wichtige Beratungen und Besprechungen abzuhalten, an denen ihrer Meinung nach die Geister der Toten in unsichtbarer Weise teilnahmen. Der Tag war der Göttin der Sterbenden, die sie Suldä nannten, besonders geweiht. Der Glaube an ein Leben in einer anderen Welt, die viel herrlicher und schöner sei als im Diesseits, wo alles Leid nie ganz auszurotten sein werde, war eben gerade bei den alten Völkern sehr stark ausgeprägt. Denn gerade wo die Erkenntnis in ihrer unentwickelten Art ein Erfassen der gewaltigsten Probleme ausschloß, dort blühte die dichtende Volkspoesie und webte Zukunftsträume, in denen natürlich die unerfüllten Wünsche und Hoffnungen die ausschlaggebende Rolle spielten. Und darauf auch ist es zurückzuführen, daß alle alten Völker, deren Lieblingsideal das Kriegshandwerk und die Jagd waren, ihren Toten Waffen und Gerätschaften mit in das Grab legten, damit sie für das neue Leben in der anderen Welt ausgerüstet auferstehen können.

Unsere moderne Zeit hat manche Werte umgewertet. Wir sind real denkende Menschen geworden, die sich an die Tatsachen halten und die manches Stück von der glänzenden Romantik über Bord geworfen haben. Nüchternheitsfanatiker und Zweckmäßigkeitsmenschen. Von der stampfenden Industrie und ihrem anders gearteten Zeitgeist ist die blaue Wunderblume zertreten worden und statt in nebelweite Fernen, richten wir unseren Blick auf das Nächstliegende und Sichere. Die Welt hat sich verändert vom Grunde aus. Und nicht immer zu der Menschen Nachteil, sondern auch zu ihrem Vorteil.

Die Umgestaltung, die unsere ganze wirtschaftliche Ordnung in der letzten Hälfte unseres Jahrhunderts erfahren hat, mußte naturgemäß auch die gesamte menschliche Denk- und Betrachtungsweise revolutionieren. Die Technik und die gesamte Naturwissenschaft überhaupt im Dienste der schaffenden Menschheit hat zunächst die Ertragsfähigkeit jeder menschlichen Leistung gewaltig gesteigert und in ihrer Gesamtwirkung einen Zustand herbeigeführt, wo infolge des ansehenden Reichtums, den die Erde aufweist, jede natürliche Notlage, durch die früher einmal die Menschen heimgesucht werden konnten, als völlig ausgeschlossen erscheint. In seiner wachsenden Erkenntnis hat sich der Mensch, wie ihm nach einem Bibelwort befohlen wurde, zum Herrn der Erde gemacht. Und so wächst die Zahl der Substanzmittel und die Behelfe, mit denen wir gleichsam täglich noch Neuland erobern können, unaufhörlich und die Vorratskammern unserer Ansprüche weiten sich zur unermesslichen Größe. Und in diesem gewaltigen Aufschwung aller Kultur liegt die erste Phase des Triumphes der Arbeit. Den zweiten geschichtlich bedeutsamen Schritt in diesem Triumphzug zu tun, schießt sich das Proletariat eben an. Er bedeutet die Lösung von jeder Knechtschaft und die Aufhebung aller Klassengegensätze.

So gedenkt also das moderne Proletariat nicht bloß seiner Toten. Der Gedanke an sie hat auch den Glauben an die Lebenden erweckt. „Euch muß der Grimm geblieben sein — O glaubt es uns, den Toten“ — so läßt Freiligrath die gefallenen Märzkämpfer die Lebenden mahnen. Und diese Mahnung ist nicht ungehört verhallt. Ist etwa die Erde nur deshalb groß und prächtig durch unseren Fleiß geworden, damit sie einigen wenigen zum angenehmen Aufenthalt werde? Der Wohlstand, der heute in steigender Zunahme die Nationen beglückt, hat auch die Enterbten eines anderen belehrt und ihren Blick vom großen Nirwana auf das Diesseits gehieft, welches neu zu gestalten, die ganze zukunftsreiche Lasterkraft aller Schaffenden erfordert. Was aus uns nach dem Tode werden mag, so sagte schon Heine, „fragten wir beständig, bis man uns mit einer Hand voll Erde stopft die

Mäuler“ — und als lachender Philosoph hat er uns daraus seine blühende und gesunde Lebensmaxime gezimmert:

„Wir wollen hier schon glücklich sein  
Und wollen nicht mehr darben,  
Verschlammten soll nicht der faule Saug,  
Was fleißige Hände erwarben.“

Das Proletariat hat der Toten viel begraben, die zu früh starben, weil man ihnen das freie Sonnenlicht und das bühnen Lebensmöglichkeit vorenthalten hat. Der Totenacker, wo der Novemberreif die fahlen Gräber deckt, ist ein stummes Anklagezeichen gegen alle Klassenherrschaft, die die Menschen in giftigen Arbeitsräumen, in gefahrvollen Betrieben und bei unzureichender Nahrung herz- und lebenslos unkommen läßt. Fragt doch all die Tausenden Hinterbliebenen, ob alles hätte so kommen müssen, ob es vielleicht „chernes Naturgesetz“ war, daß kleine Kinder an der dünnen Mutterbrust verwelkten, daß junge Mütter von der Tuberkulose hingerafft, und sorgende Väter am Arbeitsplatz fahrlässigerweise getötet wurden, nur weil ein kleines bühnen Arbeiterschuh bed gekostet hätte! Fragt sie nur, ihr, die ihr am Gedächtnistag der Toten die Gräber eurer Lieben mit Glanz und Schmutz beladet, und sie werden euch verbittert antworten, daß der frühe Heimgang von Tausenden nicht „Gottes Wille“ war... Auch am Allerseelentag, dem Tage sentimentaler Regungen und schmerzlicher Gefühle, drängt sich solcherart uns eine ganz eigene Empfindung auf, die uns die Schuld der Gesellschaft gegenüber den Armen und Enterbten mit plattischer Deutlichkeit sehen und begreifen lehrt. Und noch bis übers Grab hinaus erstreckt sich dieselbe Ungleichheit, die das soziale Leben aufweist. Einfame Gräber, schmucklos und verlassen. So wie es ihre Inwohner im Leben waren. Und prunkreich, reich geschmückte Hügel anderwärts. So wie es im Leben auch ist....

Und deshalb ist auch der Allerseelentag eine eindringliche Mahnung, für die Lebenden zu tun, was wir für die Toten versäumt haben. Jedes Blatt, das vergilbt und zitternd zur Erde fällt, scheint uns diese Mahnung zuzurufen. Und wir werden den Wunsch unserer Toten erfüllen, den unser Dichter in den Worten ausgedrückt hat:

„O schaffet, daß die Erde,  
Darin wir liegen straf und starr,  
Ganz eine freie werde!  
Daß fürder der Gedanke nicht  
Uns stören kann im Schlafen;  
Sie waren frei: doch wieder  
Nicht — und ewig! —  
Sind sie Sklaven!“

Kostenaufwand von 38 Millionen Kronen beanspruchen würde. Das Subkomitee beschloß ferner, mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Angelegenheit die eifrigste Einberufung der Plenarsitzung des Staatsangestelltenausschusses zu begehren. Zum Referenten für den Antrag wurde Abgeordneter Heine bestellt.

In der Besprechung über den gemeinsamen Antrag, zu dem die Zustimmung der Eisenbahnerorganisationen eingeholt worden war, wurde sowohl vom Abgeordneten Tomšič als auch von den Vertretern der anderen Parteien nach dem Wunsche der Organisationen eine Reihe von Zusatzanträgen gestellt. Hierdurch entstand eine kritische Situation, mit der Gefahr, daß die ganze gemeinsame Aktion scheiterte. Um nun die gemeinsame Aktion zu retten, mußten von allen Abgeordneten die Zusatzanträge zurückgezogen werden.

Vor der Abstimmung über den vorgeschlagenen gemeinsamen Antrag gab Abgeordneter Tomšič noch folgende Erklärung ab: „Nachdem aus den wiederholten Erklärungen der Vertreter der Regierung im Subkomitee sowie aus den Erklärungen der Vertreter der verschiedenen Parteien zu entnehmen ist, daß der sozialdemokratische Antrag auf Bewilligung einer Summe von 69 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahner keine Annahme finden wird, und die Vertreter der verschiedenen Parteien, und zwar der Herr Abgeordnete Heine (Deutscher Nationalverband), Herr Abgeordneter Buršal (Klub der Tschechischradikalen), Herr Abgeordneter Rempeter (Christlichsozialer Vereinigung) versicherten, die Zustimmung der von ihnen vertretenen Eisenbahnerorganisationen zur Einigung auf einen gemeinsamen Antrag zu haben, so habe ich mich mit meinem Klub und den mit mir nahestehenden koalitierten Eisenbahnerorganisationen über den Vorschlag beraten und die Zustimmung hierzu erhalten. Ich erkläre daher, mich nun dem Antrag des Herrn Referenten Abgeordneten Heine anzuschließen, füge aber gleichzeitig hinzu, daß ich die Forderungen, die in meinem Antrag enthalten sind und in dem gemeinsamen Antrag keine Aufnahme gefunden haben, nicht als gegenstandslos zurückziehe, sondern nur im Interesse eines einigen Vorgehens zurückstelle.“

Nachdem die Vertreter der anderen Parteien ähnliche Erklärungen abgegeben hatten, wurde der vereinbarte Antrag einstimmig angenommen. Er lautet:

A. Beamte. 1. Die Quartiergelderhöhung: Das Quartiergeld ist in folgendem Ausmaß festzusetzen: für Assistenten mit 1000 Kr., für Adjunkten mit 1300 Kr., für Residenten mit 1500 Kr., für Oberresidenten mit 1700 Kr., für Inspektoren mit 1900 Kr., für Oberinspektoren mit 2000 Kronen. Jahreserfordernis 3.800.000 Kr.

2. Härtenausgleich: Jahreserfordernis 800.000 Kronen.

B. Unterbeamte und Diener: 1. Quartiergelderhöhung um 25 Prozent für Unterbeamte und Diener. Jahreserfordernis 7.500.000 Kr.

2. a) Auflassung der Gehaltsstufe von 1300 Kronen für Unterbeamte und Erhöhung des Endgehalts der Unterbeamten auf 3000 Kr.

b) Individuelle Ernennungen der Werkmeister der Haupt- und Betriebswerkstätten, der Maschinen-, Bahn-, Gebäude- und Signalmeister, Stationsmeister, Magazinmeister und Offizianten nach Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr. zu Beamten unter Beibehaltung der früheren Vorrückungsfristen. Jahreserfordernis der Punkte a) und b) 500.000 Kr.

c) Erhöhung der ortsklassenmäßigen Zulagen der Offiziantinnen und des Taggelbes der Manipulantinnen nach dem Vorschlag der Regierung. Erfordernis 66.171 Kr.

d) Festsetzung der Vorrückungsfristen für sämtliche Diener bis zur Endgehaltsstufe mit zwei Jahren, Erhöhung des Endgehalts der Diener auf 2000 Kr. Erfordernis 1.050.000 Kronen. — Jahreserfordernis des Punktes 2 rund 1.610.171 Kronen.

3. Härtenausgleich für Unterbeamte und Diener. Jahreserfordernis 4 Millionen Kronen.

4. Nachtdienstzulage für Wächter und der sie substituierenden Arbeiter (1 Kr. per Nachtdienst), Jahreserfordernis 3.100.000 Kr.

5. Verschubzulage für das Verschubpersonal (24 Kr. monatlich). Jahreserfordernis 600.000 Kr.

C. Arbeiter. 1. Löhnerhöhung der Arbeiter bis 4 Kr. — 20 Prozent von mehr als 4 Kr. — 15 Prozent. Jahreserfordernis 10 Millionen Kronen.

2. Lohnautomat. Jahreserfordernis 3 Millionen Kronen.

3. Arbeitsordnungen. Jahreserfordernis 1.600.000 Kr.

4. Verbesserungen der Stabilisierung der Arbeiter 2 Millionen Kronen.

Demnach Gesamterfordernis aller Verbesserungen 38.010.171 Kr.

### Wie die Regierung gegen die Eisenbahner „rüstet“.

Die „Arbeiter-Zeitung“ vom Sonntag den 29. v. M. erzählt: Die Einberufung der Eisenbahner für den Fall der passiven Resistenz unter die Fahne ist von der Regierung so weit vorbereitet, daß die betreffenden Einberufungskarten bereits an die zuständigen Kommanden ausgefolgt wurden und auf telegraphischen oder telephonischen Befehl zugestellt werden. Auch die Abzeichen (Armbinden) sind für diesen Fall vorbereitet. Die Regierung hat die Absicht, einer eventuellen passiven Resistenz mit allen Mitteln zu begegnen und auch vor Niederdrückung mit Waffengewalt nicht zurückzuschrecken. In den letzten Tagen fanden in dieser Angelegenheit zwischen den beteiligten Ministerien (Landesverteidigung und Eisenbahnen) wichtige Konferenzen statt.

„Mit Waffengewalt“ ist gut. Will man etwa auf die passive Resistenz schießen lassen?

Ueber die gleichen Absichten der Regierung schreibt der Wiener Korrespondent des „Berliner Tageblatt“ in der Nummer vom 26. v. M.: „Die Folge der Ablehnung der Rekonstruktion des Kabinetts wird die Demission des Ministerpräsidenten Freiherrn von Gautsch sein. Es dürfte, wie in informierten Kreisen verlautet, zunächst eine parlamentslose Zeit

mit einem Beamtenministerium kommen, die mit dem Paragraph 14 regieren wird. Der Hauptgrund für die Herbeiführung eines solchen Regimes ist die passive Resistenz der Staatsbeamten, insbesondere der Eisenbahnbeamten. Die Regierung nimmt den Standpunkt ein, diese Resistenz der Beamten besser in Abwesenheit des Parlaments bekämpfen zu können. Sie wird gegen die Resistenz auf die schärfste Weise vorgehen, zunächst durch Auflösung der Eisenbahnerorganisationen.“

Wir begreifen es, daß das die brünstige Sehnsucht aller Reaktionäre ist.

### Aus dem Reichsrat.

#### Eine Scharfmacherrede des Ministerpräsidenten gegen die Eisenbahner und Staatsbeamten.

In der Parlamentsitzung vom letzten Freitag den 27. Oktober ergriff Ministerpräsident Freiherr v. Gautsch das Wort in der Budgetdebatte. Wir sprechen über diese Sitzung im Leitartikel. Aber wir halten es für nötig, den Bericht über diese Lehrreiche Sitzung den Eisenbahnern wenigstens auszugsweise mitzuteilen. Hier der Bericht:

Als erster Redner in der Debatte ergriff

Ministerpräsident Baron Gautsch

das Wort, der unter anderem ausführte: Die Ereignisse des 17. September, über die in diesem hohen Hause ja bereits wiederholt gesprochen wurde, die in ihrer Totalität nicht bloß durch die tatsächlich herbeigerufene Teuerung erklärt werden können, diese Ereignisse im Zusammenhang mit all demjenigen, was in einer Reihe von Versammlungen gesprochen worden ist, sind derart gewesen, daß die Regierung mit sich selbst zu Rate gehen mußte, ob es nicht hoch an der Zeit sei, sehr energische Maßnahmen zu treffen, um die in unverantwortlichster Weise gestörte Ordnung wieder herzustellen. (Zwischenrufe.) Die Regierung hat keinen Augenblick gezögert, in dieser Richtung dasjenige zu tun, was ihr erforderlich schien, und auch die späteren Ereignisse haben dazu beigetragen, die Regierung in diesem ihrem Entschluß nur zu bekräftigen. Mit Bedauern muß ich es sagen, daß die Teuerungsfragen, obwohl sie eine alle Stände gleichmäßig treffende und beherrschende Kalamität genannt werden müssen, doch nicht selten und in deutlich erkennbarer Weise für parteipolitische Zwecke verwertet worden sind. Ich begreife vollkommen, daß es Parteien geben kann, gegeben und gibt, die gerade diese allgemeine Kalamität als Sprungbrett betrachtet haben, um auf einen höheren Punkt, um höher zu gelangen, als sie gegenwärtig stehen. (Lebhafte Zwischenrufe, Unterbrechungen.) Ich bitte, meine Herren, Ihre Unterbrechungen können mich am Reden hindern, sie können es aber niemals verhindern, daß die Wahrheit laut ausgesprochen wird, wenn nicht hier, so bei allen denkenden Leuten Oesterreichs. (Zahlreiche Zwischenrufe und Lärm.)

Abgeordneter Kessel: Das ist Ihre subjektive Ansicht, aber nicht die Wahrheit.

Abgeordneter Remecc: Das ist keine Wahrheit.

Abgeordneter Mühlwert: Die Herren melden sich schon.

Ministerpräsident (fortfahrend): Bei der Behandlung der Teuerungsfrage, die also wie ein Felsblock die Wege der Regierungen verlegt hat, wurde ein Moment hervorgehoben, auf das ich wenigstens mit einem Wort zurückkommen muß, das Moment, daß es der Regierung zum Vorwurf gemacht wird, woran sie seit dem Augenblick, wo sie in das Amt getreten ist, unbedingt festgehalten hat, daß sie bei jedem Anlaß erklärte, von der Vertragstreue dem anderen Staate gegenüber nicht abzugehen. (Zahlreiche Zwischenrufe.) Aber das, meine Herren, war ein recht wirksames Mittel, denn diejenigen auf die diese Artikel gemünzt waren, sind derartigen Bemerkungen und solchen Anwürfen gegenüber einer Regierung durchaus zugänglich. Nun, meine Herren, ich habe wiederholt, nicht bloß in diesem hohen Hause, sondern auch in den verschiedenen Ausschüssen, die uns jetzt beschäftigen, das selbe erklärt und ich kann auch heute nur immer auf demselben Standpunkt beharren. Ich wünsche, das hohe Haus möge die volle Ueberzeugung gewinnen, daß ich von demjenigen, was ich dem hohen Hause oder irgendeiner Partei dieses hohen Hauses gegenüber erklärt habe, unter keinen Umständen abzugehen bereit bin.

Abgeordneter Schlegl: Dann demissionieren Sie!

#### Die Regierung und die Beamten und Eisenbahner.

Ministerpräsident: Aber, meine Herren, wenn ich gesagt habe, die Teuerung ist eine allgemeine Kalamität, so treten zu den Schwierigkeiten, die sich aus dem mit der Teuerung notwendig verbundenen Erscheinungen ergeben haben, noch andere in viel bedenklicherem Maße zutage.

Abgeordneter Remecc: Viel bedenklicher! Sehr gut! Ministerpräsident: Es hat gestern ein sehr geehrter Redner — es war der Professor Redlich — in seiner groß angelegten, überaus interessanten Rede einen Ausdruck getan, der nicht bloß von der Regierung vollkommen gebilligt wird, sondern für das ganze Haus ungemein erwägungswert sein soll. Er hat den Ausdruck getan, die Beamtenfrage sei bei uns zu einer Staatsfrage geworden. Ja, meine Herren, zu einer Staatsfrage! Erlauben Sie, daß ich Ihnen sage, die Erscheinungen, die im Zusammenhang mit der Beamtenfrage zutage getreten sind, sind wohl die allerbedauerlichsten, was seit einer langen Reihe von Jahren überhaupt im öffentlichen Leben vorgekommen ist. Meine Herren, wenn der Staat Staat bleiben soll, wenn die Regierung nicht verzichten will, eine Regierung zu sein, dann kann sie Aehnliches, wie es bisher vorgekommen ist, nicht weiter dulden, und sie wird es nicht dulden. Denn ich bitte, neben den Beamten gibt es noch große und breite Klassen von Staatsbürgern, die alle paar Jahre an die Regierung herantreten, nicht mit Bitten, nein, einfach mit Drohungen, die sich unter Umständen steigern, indem in einzelnen Versammlungen, namentlich wenn sie von Eisenbahnern abgehalten werden, bis zu einer Höhe, die nicht mehr das Maß dessen ist, was selbst mit der größten Langmut und der größten Geduld noch toleriert werden kann (Lebhafte Widerspruch und Zwischenrufe), wenn man davon gesprochen hat man werde, wenn bis zu einem gewissen Termin gewisse Wünsche nicht erfüllt werden, sogleich englisch arbeiten. Meine Herren, man weiß

ganz genau, was damit gemeint ist, und das ist ein Verbrechen. (Lebhafte Widerspruch und Lärm.) Und das ist ein Verbrechen! (Anhaltende Zwischenrufe.) Wie kommt unser ganzer Kaufmannsstand, wie kommen unser ganzer Handel und unsere ganze Industrie fort während dazu, vor solchen Terminen und vor solchen Gefahren zu stehen? Aber zu all den Schwierigkeiten, die ich dem hohen Hause hier zu schildern mir erlaubt habe, treten noch andere, viel größere Schwierigkeiten hinzu, die in diesem hohen Hause selbst gelegen sind. Diese Schwierigkeiten bestehen darin, daß dem Hause eine ganze Reihe dringender Arbeiten obliegt und die Aussicht für ihre Erledigung außerordentlich gering ist. Das veranlaßt die Regierung, alle Mittel in Ermägung zu ziehen, beziehungsweise zu ergreifen, um eine Majorität zu schaffen, die diese Aufgabe lösen könnte. Es ist begreiflich, daß die Regierung sich nicht an die Sozialdemokraten gewendet hat. (Lebhafte Zwischenrufe, Unterbrechungen.)

Der Ministerpräsident beweist darauf, er sei glücklich, daß seine Beziehungen zum Bolsklub durchaus friedliche sind und daß man von diesem Klub erwarten könne, daß er im richtigen Verständnis jederzeit bereit sei, für die großen Aufgaben des Staates einzutreten.

Abgeordneter Seitl: Was kostet das?

Ministerpräsident: Die Regierung steht auf dem Standpunkt, daß jede Nation und jedes Volk in Oesterreich berufen ist, an den Regierungsgeschäften und an der Verwaltung des Staates teilzunehmen. Deshalb hat sie sich nicht nur an die großen Parteien, die der Arbeitsmehrheit angehören, gemeldet, sondern auch an die Tschechen. Das Scheitern der bisherigen Verhandlungen könne in der besten Ueberzeugung des Ministerpräsidenten nichts ändern daß in diesem Hause eine gedeckliche parlamentarische Arbeit insoweit unmöglich sei, als es nicht gelingt, die Vertreter der tschechischen Nation zur Mitarbeit heranzuziehen. Die Regierung steht nicht auf dem Standpunkt, daß jemand wegen seiner Nationalität von der Mitarbeit auf dieser Bank ausgeschlossen werden kann. Dies kann höchstens jene Partei treffen, die, nach dem Lärm vom heutigen Tage zu schließen, fast die Führung in diesem Hause für sich in Anspruch nimmt.

#### Der Nationalverbändler Dr. Steinwender lobt die Scharfmacherei des Ministerpräsidenten.

Dr. Steinwender (Nationalverband) beschwert sich über die Zwischenrufe während der Rede des Ministerpräsidenten, die ihn mit Empörung erfüllen. Ich kann dem Ministerpräsidenten für die entschiedenen Worte gegen die Beamten und gegen die Teuerungssagitation nur danken. Die Agrarier haben es sich bis jetzt ruhig gefallen lassen, immer als Buhener beschimpft zu werden, sie haben auch bezüglich der Beamten immer ihre Bereitwilligkeit erklärt, zu machen, was nur möglich ist; aber dieser Agitation, die sich besonders bei den Eisenbahnern bis zu den gefährlichsten Drohungen versteigt, werden wir endlich mit größter Entschiedenheit entgegenreten. (Beifall bei den deutschen Agrariern.)

Man wird sich diesen Tag und diese Debatte gut merken müssen!

### Die „hohe Lebenshaltung“.

Freiherr v. Gautsch, der österreichische Ministerpräsident, hat vor einigen Tagen im Abgeordnetenhaus eine Art soziales Exposé gehalten. Herr v. Gautsch sprach nämlich über die Teuerung. Gewiß ein zeitgemäßes und interessantes Thema auch für einen Ministerpräsidenten, der ja eigentlich an jener leitenden Stelle sitzt, von der aus die Bevölkerung, der die Teuerung schon längst mehr ist als ein akademisches Kapitel, eine einschneidende Aktion zur ernstlichen Abhilfe erwartet. Wer helfen soll, von dem muß nun freilich auch vorausgesetzt werden, daß er weiß, wo des Übels Wurzel sitzt, wo Ursache und Wirkung einander nachfolgen. Er muß die Diagnose stellen können, wenn eine Therapie angewendet werden soll. Und Herr v. Gautsch, der seine soziale „Wissenschaft“, wie alle österreichischen Regierungsmänner vor und nach ihm, aus dem Theresianum bezogen hat, ist um die Erklärung nicht verlegen. Er anerkennt, daß die Teuerung zwar bis zu einem gewissen Grad eine speziell österreichische Ursache besitzt, im übrigen aber sei sie eine „Weltkalamität“. Und zwar ist dies, wenn man den Darlegungen des Ministerpräsidenten folgt, deshalb so, weil „große Veränderungen in der Volkswirtschaft“ sich vollzogen haben, und weil „in gewissen Ländern, die bis dahin Länder einer großen Produktion wichtiger Lebensmittel waren, dieser Ueberfluß allmählich geringer geworden ist, so daß uns diejenigen Massen des Ueberflusses, die früher nach Europa gekommen sind, nunmehr fehlen“.

Aber daneben erkennt Herr v. Gautsch als Hauptursache jene „weltwirtschaftliche Ursache“, die für ihn darin besteht, daß „die industrielle Hochkonjunktur in jedem Lande dazu benützt wird, um Lohn erhöhungen durch Streiks oder Drohungen mit Streiks zu erzwingen“. Sobald aber die Konjunktur wieder sinkt, bleiben die höheren Anforderungen, und große Massen haben sich auf diese Weise an einen Lebensfuß gewöhnt, der nicht mehr im Verhältnis zu demjenigen steht, was der Produzent verdient. „Wenn daher die Löhne“, so sagt Herr v. Gautsch, „einmal eine gewisse Höhe erreicht haben, dann gehen sie nicht mehr zurück. Und alles dasjenige, was unter solchen Verhältnissen erreicht wurde, wird ein Bleibendes in der Wirtschaft. Und so ist es ein Zug unserer Zeit geworden, daß allmählich in den verschiedensten Schichten eine Lebenshaltung eingetreten ist, die in keinem Verhältnis steht mit demjenigen, was noch vor kurzer Zeit vorhanden war.“

Man muß gestehen, neu ist der Tenor, der aus der ministeriellen Rede herausklingt, nicht. Herr v. Hohenblum, der Anführer der agrarischen Reibritter, hat vor etlichen Monaten eine ähnliche Ansicht verzapft, als er auf die „großen Hüte der Frauen“ und auf die städtische Bequemlichkeit hinwies, die an der allgemeinen Notlage schuld seien. Und daß

solche Ansichten hier und da noch in den Kreisen verpöbter, von aller Kulturentwicklung unberührt gebliebener Spießbürger anzutreffen sind, ist eine Tatsache, über die man sich glücklicherweise schon deshalb nicht aufhalten braucht, weil die treibende Kraft im Staatsleben nicht vom Bierbankumpertum ihre Stofkraft erhält.

Aber die Sache wird bedenklicher, und die Öffentlichkeit hat eine gewisse Pflicht, sich damit zu beschäftigen, wenn ein Staatsmann mit seinen volkswirtschaftlichen Ideen auf einen gleichen Tiefstand herunterfällt. Und wir, die Gewerkschaften Oesterreichs, haben Veranlassung, gegen die sozialpolitische Reaktion, die aus dieser Ministerrede herausklingt, zu protestieren. Denn wenn es der Arbeiterschaft heute schlecht geht, weil ihre Einkommen nicht mehr ausreichend sind, um den Bedarf zu decken, so liegt nach der ministeriellen Weisheit die Ursache darin, daß die Arbeiter sich zu hohe Bedürfnisse angewöhnt haben, daß ihre Lebenshaltung weit über den Ertrag ihrer Produktion hinausgewachsen ist. Das Mittel zur Behebung der gegenwärtigen Not wäre also, wenn man die ministerielle Logik zu Ende verfolgt, leicht gefunden. Die Arbeiter müßten ihre Bedürfnisse einschränken lernen und sich mit weniger begnügen als bisher. Wer heute Not leidet, der müsse künftig sein Budget noch weiterhin einschränken, und es versuchen, seinen Leibriemen noch enger zu schnüren. Und je weiter der Arbeiterschaft dieses Kunststück gelingt, desto näher kommt sie dem Ziele, das soziale Problem zu lösen. Und so liegt alles Heil, daß die Menschheit zu erwarten hat, nicht in einem Streben nach Vor- und Aufwärts, sondern dort, wo die Vergangenheit mit einem längst überwundenen Kulturgrad ruht.

Wie gründlich falsch diese Meinung des Herrn Ministerpräsidenten ist, und wohin die Wege führen, die man in ihrer Konsequenz verfolgen müßte, das braucht wohl vor einem halbwegs gebildeten Arbeiterpublikum nicht erst eingehend wiederlegt zu werden. Vor mehr als einem halben Jahrhundert schon hat Lassalle bei seiner Agitation unter der deutschen Arbeiterschaft, deren Bedürfnisselosigkeit mit eindringlichen Worten bekämpft, weil darin eines der schwersten Hemmnisse in der allgemeinen Kulturentwicklung zu erblicken sei. „Und es hat keinen Sinn,“ sagte Lassalle schon damals, „wenn man die Bedürfnisse eines Volkes immer mit jenen in der Vergangenheit vergleicht. Denn worauf es ankommt, und was als Maßstab für die Lebenshaltung eines Volkes herangezogen werden muß, das ist der allgemeine Kulturgrad, der jeweilig in der menschlichen Gesellschaft vorherrscht, und der von der Produktivität der menschlichen Arbeit abhängt. Und deshalb liegt das Elend des Arbeiters, das heute die soziale Frage ausmacht, nicht etwa in dem bedingungslosen Hinabgleiten in einen Zustand absoluter Armut, sondern in jenem Gegensatz, der zwischen dem Reichtum und dem gesellschaftlichen Ueberfluß und seiner täglichen Lebenshaltung besteht.“

Der Ministerpräsident aber behandelt die Frage der allgemeinen Notlage so, als ob ihre Ursachen in einem Mangel an Existenzmitteln bestände. Immerhin bezeichnend für den Chef der österreichischen Regierung, der so tut, als wüßte er nichts von den Mitteln des Weltverkehrs, die uns heute längst in die Lage versetzt haben, selbst wirkliche Hungersnöte mit Erfolg zu begegnen, ohne uns, wie in früheren Jahrhunderten, in das Geschick eines blinden Zufalls ergeben zu müssen.

In Amerika oder England würde eine solche Rede, wie die des Herrn v. Gautsch, das Gelächter aller Gebildeten hervorrufen. Denn selbst der Industrielle weiß dort, daß der wirtschaftliche Aufstieg des Landes, seine ökonomische Kraft und seine Ueberlegenheit Eigenschaften sind, die man keineswegs darauf zurückführen darf, weil es etwa die englischen und amerikanischen Arbeiter verstanden haben, weniger anspruchsvoll zu sein, und sich zu bescheiden. Alle Erfahrungen und publizistischen Arbeiten, wie sie in den letzten Jahren aus jenen Staaten immer häufiger wurden, stimmen in der gegenteiligen Auffassung überein, wonach das gehobene Kultur-niveau und die allgemeine Bedürfnisseentwicklung sehr wesentlich zum Aufschwung des ganzen wirtschaftlichen Lebens beigetragen haben, daß nun einmal mit seinem Bedarf an Absatz und Konsumfähigkeit sehr wesentlich von der Lebenslage der breiten Massen abhängig ist. Und fast zur gleichen Zeit, wo der Ministerpräsident die Bedürfnisselosigkeit lobte, läßt sich im Gegensatz dazu ein Bericht der Wiener Börse kammer, also einer gewiß nicht mit zu viel sozialer Einsicht ausgerüsteten Körperschaft, wie folgt vernehmen:

„Die Weltwirtschaft hat einen bedeutenden Rekord zu verzeichnen; ungeheure Massen von Gütern wurden erzeugt... aber trotzdem war nirgends ein Gefühl ehrlicher Befriedigung zu finden. Hemmnisse aller Art, deren Beseitigung einen namhaften Teil der schaffenden Kräfte absorbierte, stellten sich überall in den Weg, und namentlich die Steigerung der Konsumkraft der unteren und mittleren Bevölkerungsschichten hat nicht den geringsten Schritt nach vorwärts gemacht. Im Gegenteil, die Kaufkraft hat sich vermindert, die Bedürfnisse mußten angesichts der enormen

Lebensmittelfleuerung immer mehr eingeschränkt werden...“

Und die Lebenshaltung des österreichischen Arbeiters stand selbst in normalen Zeiten ziemlich weit hinter jener in anderen Kulturstaaten zurück. Heute aber muß das Sinken derselben, das unzweifelhaft vorhanden ist, geradezu zu einer gesundheitlichen Gefahr werden. Zweifellos mag es ja Leute geben, denen die Rede des österreichischen Ministerpräsidenten aus der Seele gesprochen war. Und es mag ihnen daraus eine Hoffnung dämmern, einen mächtigen Bundesgenossen zu haben, wenn sie gegen die gewerkschaftlichen Forderungen und gegen den Kampf der Arbeiterschaft um eine höhere Lebenshaltung rüsten. Aber die weltfremde und kulturfeindliche Auffassung, die der Ministerpräsident bekundet hat, wird für die Arbeiterschaft nur eine Mahnung mehr sein, sich in ihren Organisationen beizeiten jene Kraft zu sammeln, deren sie für ein Vorwärtskommen bedürfen!

## Aufgewärmte Lügen.

Wie der „Deutsche Eisenbahner“ verleumdet.

Die Deutschnationalen haben sich eine sehr bequeme Art des Kampfes gegen die Sozialdemokraten zurechtgelegt, nach dem von den polnischen Schlachzigen Grafen Stadnicki proklamierten Grundsatz: Nie honorowo ale zdrowo; nicht ehrenvoll, aber gesund! Wenn man eine Lüge, die sie vorgebracht haben, widerlegt, so schweigen sie einige Monate oder auch nur Wochen darüber, bis die Lüge, aber auch die Widerlegung, wie sie glauben, vergessen ist. Nach einiger Zeit taucht die Lüge, frisch aufgewärmt, vielleicht auch mit einigen Zutaten versehen, von neuem irgendwo in einem Winkelblättchen auf und macht dann wieder die Runde durch die ganze nationale Presse. Das hat nach ihrer Meinung auch den Vorteil, daß sie die Sozialdemokraten zu ermüden hoffen. Man kann doch nicht dieselbe Lüge zwanzigmal widerlegen!

Eine solche Lüge geht nun zum zehntenmal durch die ehrenwerte Schriftleiterpresse. Den Reigen hat diesmal der „Deutsche Eisenbahner“, das „Organ des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs“ eröffnet, der die Sozialdemokraten beschuldigt, sie seien an der Teuerung schuld, weil sie die Annahme des Ausgleichs mit Ungarn ermöglichten. Dieser Beweis wird auf folgende Weise geführt: Zuerst wird erklärt: „Unsere Zoll- und Handelspolitik hat keinen anderen Zweck, als die ungarischen Großagrarier auf Kosten der arbeitenden Volksschichten Oesterreichs erfolglos zu bereichern. Daß diese Bereicherung auf Kosten der arbeitenden Volksschichten Oesterreichs erfolgt, kann demnach niemand bezweifeln.“ Dann wird die Frage aufgeworfen: „Wer hat nun diesen famosen Ausgleich mit Ungarn abgeschlossen?“

Die Antwort machte sich der Artikelschreiber sehr bequem. Er schreibt: „Das Parlament gewiß nicht, die damalige Regierung erklärte, das Parlament müsse die Vorlage entweder lang- und klanglos annehmen, oder sie ablehnen. Tatsache ist, daß der österreichisch-ungarische Ausgleich im Dringlichkeitsweg durchgepeitscht wurde, damit sich die Volksvertreter über den Regierungsschwindel ja nicht klar werden konnten, und daß er einzig und allein nur mit Hilfe der jetzt über denselben Ausgleich so wütenden Sozialdemokratie die nötige Majorität erhalten konnte. Die Sozialdemokraten werden das natürlich wieder als unwahr hinstellen wollen. Um dieser faulen Ausrede sofort die Spitze zu nehmen, wollen wir die Herren erinnern, daß 34 sozialdemokratischen Abgeordneten über Wunsch der Regierung von der Parteileitung der Auftrag erteilt wurde, am Tage der Abstimmung vom Parlament fernzubleiben.“

Dann wird ein albernes Märchen erzählt, daß der Abgeordnete Bernerstorfer irgendwo in einer Versammlung das indirekt zugegeben habe, und dann heißt es weiter:

„Durch diesen sozialdemokratischen Volksverrat war es möglich, daß der Ausgleich mit einer Majorität von 18 Stimmen angenommen wurde, während er bei einem ehrlichen Vorgehen der Sozialdemokratie mit 16 Stimmen gefallen wäre.“

Bevor wir auf eine Erwiderung dieses Sammelsturms von Lügen eingehen, muß die Spiegelfechterei festgestellt werden, die die deutschnationalen Volksvertreter mit dem Ausgleich treiben. Sie möchten jetzt so tun, als ob der Ausgleich daran schuld sei, daß man kein überseeisches Fleisch einführen darf. Warum haben dann die Deutschnationalen — nachdem sie allerdings früher den Agrariern zuliebe den sozialdemokratischen Antrag, daß argentinisches Fleisch ohne Rücksicht auf den Einspruch Ungarns eingeführt werden darf, niedergestimmt hatten — jetzt in dem Antrag Waber sich diese sozialdemokratische Anschauung zu eigen gemacht, daß argentinisches Fleisch ohne Rücksicht auf den Einspruch Ungarns eingeführt werden darf. Daraus geht doch hervor, daß der Ausgleich das nicht hindert. Was der Einfuhr überseeischen Fleisches im Wege steht, ist bloß der von der Regierung Wienerth geübte Verrat, der darin besteht, daß diese „deutscheste“ Regierung, die eigentliche Regierung des Nationalverbandes, den Anspruch der Ungarn, daß ohne ihre Zustimmung kein argentinisches Fleisch eingeführt werden dürfe, anerkannte, obwohl es im Gesetz nicht begründet ist! Nebenbei ist auch die in dem Artikel aufgestellte Behauptung, daß die beiden Brüder des Genossen Karpeles „in der Austro-Americana sitzen“, frei erfunden, obzwar es natürlich auch nichts beweisen würde, wenn es ebenso wahr wäre, wie es erlogen ist. Die Familie des Genossen Karpeles ist nicht sozialdemokratisch, was ja jedermann weiß. Aber diese häßliche Verdächtigung ist von einer Partei wirklich unterfressen, deren Regierung — die Regierung Wienerth — der „Austro-Americana“ mit Hilfe des § 14 ein Millionengeld geschenkt gemacht hat.

Wie steht es aber mit dem Ausgleich und mit der Behauptung, daß die Sozialdemokraten durch ihre Abstimmung zu einer Annahme beigetragen haben? Auch

diese Behauptung ist, wie bereits mehrfach nachgewiesen wurde, erfunden. Es hat keine Abstimmung über den Ausgleich gegeben, wo die oben genannte Majorität von 18 Stimmen vorgekommen wäre. Der Eintritt in die Spezialdebatte wurde in der Sitzung vom 13. Dezember 1907 mit 256 gegen 140 Stimmen, also mit einer Mehrheit von 116 Stimmen beschlossen, so daß also an diesem Resultat weder 34, noch alle 87 Sozialdemokraten etwas hätten ändern können. Das ist aber die einzige Abstimmung, bei der ein Stimmenverhältnis konstatiert wurde, wie die Durchsicht des stenographischen Protokollbes weist. Und bei der Abstimmung über die Dringlichkeit, das heißt über die sofortige Verhandlung der Ausgleichsvorlagen kann die „Abkommandierung“ von 34 Sozialdemokraten deshalb keine Rolle gespielt haben, weil die Sozialdemokraten — um die das Parlament zerstörende Obstruktion der Tschechischradikalen zu brechen — für die Dringlichkeit stimmten. Wörtlich erklärte damals in der Sitzung vom 9. Dezember Dr. Adler im Namen des Sozialdemokratischen Verbandes:

Wir wünschen, dieses Volksparlament, das mit dem Blute der Arbeiterschaft geschaffen wurde, nicht einer Obstruktion hinzuworfen, deren Gründe ich nicht untersuchen will, die ich nicht verstehe, aber für die ich keine Verantwortung tragen möchte.

Wir sind der Meinung, daß, wie man auch über den Ausgleich und seinen Inhalt denken mag, der Ausgleich parlamentarisch erledigt werden soll und muß; und wir werden uns dem nicht in den Weg stellen.

Aber von wem war denn die dringliche Behandlung des Ausgleichs beantragt worden, für die gestimmt zu haben den Sozialdemokraten vorgeworfen wird? Der Antragsteller war der Dr. Chiari, der Obmann des Deutschen Nationalverbandes, und mit ihm haben den Dringlichkeitsantrag noch unterschrieben die Abgeordneten Dr. Groß, Dr. Urban, Dr. Stölzel, Albrecht, Dr. Steinwender, Dr. Sylvester und Dr. Bergelt! Die ganze Beschuldigung, die gegen die Sozialdemokraten erhoben wird, reduziert sich also darauf, daß sie — nicht etwa für den Ausgleich gestimmt haben, denn das ist nicht wahr und das wagt auch der Lügenschreiber nicht zu behaupten —, sondern daß sie, um die Obstruktion der Hofschalke zu brechen, für einen Antrag stimmten, welcher von den Führern der Deutschnationalen gestellt worden war!

Und wer war denn der Berichterstatter über die Ausgleichsvorlagen, deren Verhandlung ermöglicht zu haben den Sozialdemokraten vorgeworfen wird? Wieder ein Führer des Nationalverbandes, nämlich der Abgeordnete Dr. Bergelt, und der hatte durchaus nicht das Gefühl, daß er einen Verrat begehe, sondern er feierte den Augenblick, da der Ausgleich verhandelt wurde, als einen historischen Augenblick!

Es ist natürlich überhaupt eine Verlogenheit, so zu tun, als ob bei der Verhandlung der Ausgleichsvorlagen die Herabsetzung der Zölle von den Sozialdemokraten durchgeführt werden konnte, wo doch der autonome Zolltarif schon im Jahre 1905 beschlossen worden ist. Aber was liegt den Deutschnationalen Lügern an Tatsachen! So oft man ihnen ihre Verleumdungen auch widerlegt, sie wiederholen sie und werden sie auch weiter wiederholen, getreu ihrem einzigen Parteiprinzip: Verleumde nur kühn, es bleibt immer etwas hängen!

## Eine gefeklich geduldete Räuberbande.

Der Ausdruck ist durchaus nicht zu stark; es gibt in Oesterreich wirklich eine Bande von Menschen, die sich vereint haben, um ihre Mitmenschen im wahrsten Sinne des Wortes auszurauben. Es sind dies die kartellierten Zuckerkartellanten, deren Raubgelüste von Staats wegen nicht nur nicht eingeschränkt, sondern bei jeder Gelegenheit gefördert werden. Alle Kartelle sind auf die Idee der Auswucherung der Konjumenten aufgebaut; so schamlos aber geht wohl in Oesterreich keines vor wie das Zuckerkartell und so kraß tritt auch wohl bei keinem anderen der geradezu gemeingefährliche Charakter zutage. Eine direkt aufreizende Folge des Zuckerkartells, die wohl nur sehr wenigen bekannt sein dürfte, ist schon die Tatsache, daß die Zuckerkonjumenten ganz und gar der Gnade oder Ungnade der kartellierten Wucherbande ausgeliefert sind. Im Zuckerverhandlung ist nämlich jede Handelsfreiheit ausgeschlossen. So sind zum Beispiel die Erzeugnisse der verschiedenen Zuckerraffinerien durchaus nicht gleich. Es gibt auch hier bessere und minderwertigere Marken. Nun ist es aber ganz ausgeschlossen, daß ein Kaufmann oder ein Konjument sagen kann: Ich führe im Interesse meiner Kunden nur eine gute Marke Zucker. Die Händler können nämlich gar keinen Wunsch äußern, sie müssen einfach nehmen, was sie kriegen. Die Herren Zuckergauner setzen sich nämlich von Zeit zu Zeit zusammen und beschließen, wie viel Zucker überhaupt für die nächste Zeit dem Inlandskonsum zugeführt wird und welche Fabriken die Lieferung dieses Quantums zu übernehmen haben. Sind nun gerade Fabriken mit Erzeugnissen minderer Qualität daran, so müssen eben alle Konjumenten den minderwertigen Zucker kaufen oder sie können überhaupt keinen genießen. Und wenn es dem Zuckerkartell einfällt, weniger Zucker freizugeben, als gebraucht wird, so gibt es auch dagegen kein Mittel. Diese Gaunerei nennt man Liberierung. Daß durch diesen Vorgang die Zuckerbarone ganz willkürlich den Zuckerpreis bestimmen können, liegt klar auf der Hand: denn entweder ihr kauft den Zucker um den von uns festgesetzten Preis oder ihr bekommt überhaupt keinen Zucker, so lautet die Buschfleppparole der Zuckergauner. Eine Preisfrage: Durch was unterscheiden sich die Zuckerbarone von dem Straßenträuber, dessen Parole lautet: Das Geld oder das Leben? Und dank dieser organisierten Räuberbande hat Oesterreich den traurigen Ruhm, die höchsten Zuckerpreise der Erde zu haben. Und was noch aufreizender ist: der österreichische Zucker ist im Ausland viel billiger zu haben als bei uns, wo er erzeugt wird. Daraus resultiert der jedem Uneinacweichten sonderbare Zustand, daß

von den Bewohnern der an Deutschland grenzenden österreichischen Landstriche österreichischer Zucker, der nach Deutschland ausgeführt wurde, zurückerpaßt wird, weil er billiger ist als daheim, wo er hergestellt wird. Kann es etwas Berrückteres geben? So kostet jetzt zum Beispiel in Bayern das Kilo in Oesterreich erzeugten Zuckers 62 Pf., das sind zirka 74 S., während in Oesterreich jetzt der Einkaufspreis über 1 Kr. beträgt. Da nun die Händler doch auch verdienen wollen, so ist es kein Wunder, wenn die Zuckerpreise so hoch sind. Ja, wird man fragen, warum ist denn der in Oesterreich erzeugte Zucker im Ausland viel billiger zu haben; der Transport dahin macht doch Kosten, also müßte er doch teurer sein, und wenn im Ausland der Zucker so billig ist, warum lassen ihn denn die Kaufleute und Konsumvereine nicht hereinkommen? Ja, ihr lieben Konsumenten, das verhält sich so: Der österreichische Staat hebt für jedes Kilo im Inland verbrauchten Zuckers 38 S. Konsumsteuer ein. Für den nach dem Ausland geschickten Zucker wird diese Steuer nicht eingehoben, und schon aus diesem Grunde allein kann der österreichische Zucker im Ausland, das diese hohe Steuer nicht einhebt, billiger verkauft werden. Dazu kommt aber noch, daß die österreichischen Zuckereporture, um die ausländischen Erzeuger niederzukonkurrieren, die Preise unterbieten. In welchem Maßstab das geschieht, erhellt wohl am besten die Tatsache, daß, obwohl der österreichische Zuckereport im ersten Halbjahr 1911 um 328.000 Meterzentner höher war als im Vorjahr, der Erlös für den gesamten ins Ausland exportierten Zucker um 9 Millionen Kronen niedriger war als im Vorjahr. Die österreichischen Zuckereporture müssen also den Weltmarktpreis ungeheuer herabgedrückt haben. Und sie können das mehr als leicht, denn alles, was sie am Weltmarkt nachlassen, müssen ihnen die armen österreichischen Zuckerkonsumenten ersetzen. Denn es ist unmöglich, daß billiger ausländischer Zucker nach Oesterreich herein kann, weil der für das Wohl seiner Bürger so besorgte Staat für jedes Kilo über die Grenze hereinkommenden Zuckers 26 S. Zoll, und wenn er herinnen ist, noch extra 38 S. Konsumsteuer einhebt, also das Kilo Zucker um 64 S. verteuern würde. Daß unter solchen Umständen eine Einfuhr von Zucker aus dem Ausland gänzlich unmöglich ist, liegt wohl für jedermann klar auf der Hand. Aber es gäbe ein Mittel, dem Zucker der Zuckergauner entgegenzuwirken. Es gibt ein chemisches Präparat, Saccharin, das wohl keinen Nährwert hat, aber den Zucker an Süßigkeitsgehalt weit übertrifft. Wenn es nur um den Geschmack zu tun ist, könnte sich seinen Kaffee oder dergleichen mit dem unendlich viel billigeren Saccharin versüßen. Aber auch da hat Vater Staat liebevoll gesorgt, daß die Bäume der Konsumenten nicht in den Himmel wachsen, und die Zuckergauner keinen Schaden erleiden. Die Einfuhr von Saccharin ist nämlich verboten und Saccharin darf nur in den Apotheken als Arzneimittel geführt werden. Daß also unter solchen Umständen die österreichischen kartellierten Zuckerezeuger die Zuckerpreise willkürlich diktieren können, liegt ebenfalls klar zutage. Haben wir also nicht mehr als recht, wenn wir die Herren vom Zuckerkartell eine vom Staat geförderte Räuberbande nennen? Und da gibt es immer noch Menschen, die es ernst nehmen, wenn die deutschen Nationalverbändler sich den Anschein geben, als ob sie die Kartelle bekämpfen würden; dieselben Nationalverbändler, in deren Mitte die Zuckergauner ihre Vertreter sitzen haben. Und die deutschnationalen Arbeiter des Warnsdorfer Wahlbezirk haben dem Zuckerkartellisten v. Langenhan gegen den Sozialdemokraten und Bekämpfer des Zuckerkartells ihre Stimme gegeben und ihre Führer Anrisch und Prediger haben sie dabei angeführt. Könnte man nicht glauben, daß das ganze Oesterreich — die denkende Arbeiterschaft ausgenommen — ein riesengroßes Irrenhaus ist? Im Mittelalter gab es auch staatlich geduldete Räuber, die Raubritter, die Mhnen der heutigen Grafen und Fürsten. Diese Herrschaften arbeiteten auch nichts und ernährten sich nur von Raub und Plünderung. Aber sie mußten doch die Rüstung anlegen und zu Pferde steigen und hie und da waren die Auszuplünderten so frech, um sich zu wehren, und so bißte auch manchmal so ein hochadeliger Schnapphahn sein Leben ein, kurz er hatte immer noch ein gewisses Risiko. Die heute lebenden Nachkommen dieser Schnapphähne im Zuckerkartell haben es bequemer. Sie riskieren nichts mehr, und die herrlichen Einrichtungen der glorreichen Gesellschaftsordnung, die man gerne die göttliche nennt, liefern ihnen das Ausbeutungsobjekt, die armen Konsumenten wehrlos, an Händen und Füßen gebunden, aus. Aber so wie schließlich seinerzeit die Raubnester der mittelalterlichen Wegelagerer ausgeschoben und zerstört wurden, so werden die einst verständigt gewordenen Volksmassen auch die modernen Raubburgen aufheben und die Kartellräuber zum Teufel jagen. Dazu ist aber eine unermüdlige Aufklärungsarbeit notwendig und diese zu leisten ist Pflicht jedes denkenden Menschen, ganz besonders aber die Pflicht jedes Sozialdemokraten.

### Die I. I. priv. Raichau-Oderberger-Bahn.

Die stetig zunehmende Teuerung aller Lebensmittel- und Wohnungspreise, welche von den furchtbaren Wirkungen auf die Gesamtbevölkerung unseres Vaterlandes begleitet ist, hat besonders bei der Eisenbahnerenschaft eine Erregung ausgelöst. Von dieser Erregung ist auch die Eisenbahnerenschaft der K. D. B. nicht verschont geblieben, wie sich kürzlich in einer in Teichen abgehaltenen Versammlung zeigte. Mögen die Herren in Budapest ihr österreichisches Personal noch so in Schreden erhalten und noch so brutal mit ihm verfahren, um es von der Organisation abzuhalten, mögen die Herren Stationschef in Teichen Herr Inspektor Klein und Verkehrskontrollor Sauerisen noch so drohen und das Personal vor den Gefahren warnen: die furchtbare Teuerung und die unerträglichen Dienst- und Entlohnungsverhältnisse — trotz der famosen Regulierung im Jahre 1909 — treiben das Personal mit elementarer Kraft

in die Organisation, von welcher sie eine Rettung erwarten, welche trotz Bitten und Betteln ihnen verjagt geblieben ist. Die Herren haben eben nichts gelernt und auch nichts vergessen.

Wir wollen ein klares Bild dieser Verhältnisse entwerfen, damit die maßgebenden Faktoren sich der armen Sklaven, die da auf der K. D. B. Frondienst um einen Hungerlohn leisten müssen, besonders aber die österreichische Regierung, welche auf dem österreichischen Teil der Strecke der K. D. B. die Oberaufsicht führt, und die es geschehen hat lassen, daß die Bediensteten dieser Bahn in einer Zeit, wo die K. E. österreichischen Staatsbahnen darangehen mußten, den eigenen Bediensteten Zugeständnisse zu machen, so stiefmütterlich bedacht wurden. Die Bestätigungs Klausel, welche die Zahl 71.711/4 ex 1908 des österreichischen Eisenbahnministeriums trägt, bildet eine Schmach für diese hohe Behörde, durch welche österreichische Staatsbürger dem vereinigten deutsch-magyarischen Kapitalismus ausgeliefert wurden.

Die österreichische Strecke der K. D. B., deren Trasse von Südosten gegen Nordwesten läuft, beginnt im Süden mit der Station Mosty und endet in Oberberg und ist 63-82 Kilometer lang und umfaßt 11 Stationen und 10 Haltestellen, von denen die bedeutendsten die Stationen Oberberg, Orlau, Karwin, Teichen und Jablunkau sind. Die Strecke hat bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden und ist besonders der südliche Teil als Gebirgsbahn mit bedeutenden Steigungen anzusehen. An der Strecke liegen bedeutende Industrien, wie das große Eisenwerk in Trzyniek sowie sehr viele Kohlengruben, die der Bahn Massentransporte sichern; ebenso sind bedeutende Transittransporte aus Ungarn nach dem Ausland zu verzeichnen. Zwischen Trzyniek, Karwin und Gáca-Jablunkau ist die Strecke doppelgleisig ausgebaut. Die K. D. B. ist für die österreichischen Strecken ab 26. Juni 1866 konzeffioniert und konnte seit 18. März 1903 vom österreichischen Staat eingelöst, das heißt verstaatlicht werden; warum dies nicht geschah, warum sich der österreichische Staat die günstige Gelegenheit, sich diese ertragreiche Bahn zu sichern, entgehen ließ, wissen nur die, welche in die Geheimnisse der österreichischen Eisenbahnpolitik Einblick haben.

Die K. D. B. ist eine Aktiengesellschaft und hat ein Aktienkapital von 22.641.000 Gulden in Silber in 113.205 Aktien à 200 Gulden Silber. Selbstredend hat diese Bahn auch eine bedeutende Prioritätenschuld, die aber die Bahnertragsfähigkeit in gar keiner Weise tangiert. An einem Beispiel wollen wir die Ertragsfähigkeit der Bahn illustrieren, die Zeugnis davon ablegt, daß die im Bericht vom Jahre 1909 ausgestoßene Jeremiade, daß durch die stete Steigerung der Arbeitslöhne und Arbeitspreise der Betrieb sich nicht ökonomisch abwickeln konnte, und daß die Einnahmen und Ausgaben nicht in das richtige Verhältnis gelangten, nicht ernst zu nehmen ist. Die Einnahmen der Bahn betragen im Jahre 1909 im ganzen 25.441.365 Kr. (gegen 24.321.444 Kr. im Jahre 1908); der Reingewinn betrug im Jahre 1909 für die ungarische Strecke 1.027.751 Kr., der der österreichischen Strecke 1.736.632 Kr., und zwar nach Abschlag aller Ausgaben, auch jener des Finanzdienstes, das heißt die Verzinsung der ausgegebenen Obligationen und Prioritäten. Fürwahr kein Grund zur Klage, da trotz allem noch ein Gewinnvortrag der österreichischen Strecke von 513.068 Kr. resultiert. Gewiß ein hübsches Sümmchen an arbeitslosem Einkommen, das da den Aktionären mißlos in den Schoß fällt.

Nachdem wir dies vorausgeschickt, wollen wir uns der „Regulierung“ der Gehälter und Löhne zuwenden, mit welcher die Bediensteten und Arbeiter (auch Beamte) beglückt werden.

Wir wollen uns hier nur mit den Unterbeamten und Dienern und zum Teil auch mit Arbeitern, insoweit sie in der Vorchrift (Regulativ) vorkommen und uns über ihre Verhältnisse berichtet wurde, beschäftigen.

Die Unterbeamten und Diener werden in 35 Gehaltsgruppen eingeteilt. Die Gruppen 1 bis 10 und 14 umfassen die Unterbeamten; Gruppen 12 und 13 die Manipulanten; die Gruppen 11, 15 bis 35 die Diener. Der Anfangsgehalt der Unterbeamten beträgt bei den Gehaltsgruppen 4, 7 und 9 1200 Kr.; bei der Gruppe 3 1400 Kr.; bei den Gruppen 2, 6, 8 und 10 1800 Kr.; bei der Gruppe 5 2400 Kr.; bei der Gruppe 1 2500 Kr. Der Endgehalt und die Zuwartefristen sind sehr verschieden; so bei Gruppe 1: Lokomotivführer I. Klasse und Oberwerkführer 3600 Kr. in dreimal zu je vier Jahren; Gruppe 2: Lokomotivführer II. Klasse, Ober-Lokomotivführer und Ober-Motorwagenführer 2800 Kr. in zweimal zu je drei und zweimal zu je vier Jahren; Gruppe 3: Werkführer 2800 Kr. einmal in zwei, einmal in drei und viermal zu je vier Jahren; Gruppe 4: Lokomotiv- und Motorwagenführer 2000 Kr. zweimal zu zwei und dreimal zu drei Jahren; Gruppe 5: Revisions-Oberkondukteur (Zugsrevisor) 3200 Kr. zu dreimal je vier Jahren; Gruppe 6: Revisionskondukteur (Zugsrevisor) und Oberkondukteur 2600 Kr. zu zweimal je drei und zweimal je vier Jahren; Gruppe 7: Kondukteur (im Rang des Unterbeamten) 2000 Kr. zu zweimal je zwei und dreimal je drei Jahren; Gruppe 8: Gasmeister I. Klasse, Trajektführer I. Klasse, Telegraphenaufseher I. Klasse, Semaphor- und Elektrizitätsaufseher I. Klasse, Stationsvorstand (Unterbeamter), Kanzleimanipulant I. Klasse, Obertelegraphist, Bahnaufseher I. Klasse, Obermagazineur, Oberdepotaufseher, Oberwagenrevisor, Oberwagenmeister 3200 Kr. zu dreimal je drei- und viermal zu je vier Jahren; Gruppe 9: dieselben Kategorien, nur führt in dieser Gruppe der Stationsvorstand den Titel eines Stationsaufsehers, 2000 Kr. zu zweimal zwei, einmal drei und zweimal vier Jahren; Gruppe 10: Brückenmeister I. Klasse, Maschinenführer I. Klasse, Lampenmeister, Übergärtner, Buchbindermeister, Oberbruder 2600 Kr. zu zweimal je vier und zweimal je fünf Jahren; Gruppe 14: Oberportier 2600 Kr. zu zweimal je vier und zweimal je fünf Jahren.

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß die Unterbeamten der K. D. B. gerade nicht auf Rosen gebettet sind, obwohl die Mehrzahl der Herren mit dieser Regulierung sehr zufrieden sind und viele von ihnen nach der Regulierung der Organisation den Rücken aefehrt und als zufriedene Elemente den Bürgerlichen

die Bruderhand zur Verjöhnung gereicht haben und in dem Hafen des „Reichsbundes“ gelandet sind. Nun, wir wünschen den Herrschaften viel Glück.

Ganz anders schaut es bei den Bediensteten aus, denen es überhaupt selten möglich ist, aus dem Fegefeuer der Dienerschaft in das Paradies, welches durch die Gehaltsgruppen 1 bis 10 und 14 umgrenzt ist, hineinzugelangen. Nur einzelne Glückliche gibt es, denen es gelungen ist, diesen Rubikon zu überschreiten. Bei den Gehaltsgruppen, die wir Raummangels wegen nicht alle aufzählen können, gibt es Anfangsgehälter von 800 bis 1300 Kr., wobei bemerkt werden muß, daß dies eigentlich gleiche Dienstkategorien sind, die wieder in zwei oder gar drei Unterabteilungen geteilt sind, zum Beispiel: Vorheizer I. und II. Klasse; die der II. Klasse (die sich aus den Heizern rekrutieren) fangen mit 1100 Kr. an und enden mit 1400 Kr. nach zehnjähriger Zuwartzeit, und werden, wenn ihnen das Glück hold ist, mit 1400 Kr. Vorheizer I. Klasse und rücken in zwölf Jahren in den Endgehalt von 1700 Kr.; ebenso die Heizer, deren erste Unterabteilung mit 800 Kr. Anfangsgehalt angestellt und entweder nach zwölf Jahren den Endgehalt von 1300 Kr. erreichen, oder aber in der Stufe von 1200 Kr. (Anfangsgehalt der höheren Abteilung) in die höhere Abteilung einrücken, um mit 1600 Kr. nach einer Zuwartzeit von 17 Jahren den Endgehalt zu erreichen. Demnach hat ein Bediensteter, welcher mit 800 Kr. angefangen hat, bei normaler Vorrückung in 24 Jahren seinen Endgehalt von 1600 Kr. erreicht. Der Verschieber wird zum Beispiel als Rangiermeister mit einem Anfangsgehalt von 800 Kr. angestellt, und erreicht, wenn er die Prüfung macht, das heißt zur Prüfung zugelassen wird, nach 13 Jahren den Gehalt von 1200 Kr. und wird gleichzeitig zum Verschiebler ernannt; dieser Glückspilz erreicht sodann nach 16 Jahren den Endgehalt von 1600 Kronen, er muß demnach 29 Jahre dienen, um diesen höheren Gehalt zu erreichen; um nichts besser sind die Zugbegleiter daran. Dieser Bedienstete wird mit 800 Kr. angestellt; wenn alles gut geht und man ihm erlaubt die Prüfungen zu machen, so rückt er nach 14 Jahren bis zu einem Gehalt von 1200 Kr. und wird zum Kondukteur ernannt, als solcher dient er 13 Jahre bis zum Endgehalt von 2000 Kr., er hat demnach 24 Jahre gebraucht. Zum Oberkondukteur es zu bringen, gilt als ausgeschlossen und wird diese Würde nur den wenigsten zuteil. Ja es wird behauptet, daß man, um billige Kräfte zu haben, unter allerlei Vorwänden den Zugspader gar nicht zur Prüfung zuläßt, und dann muß ein solcher armer Teufel 23 Jahre dienen, um den Endgehalt von 1400 Kr. zu erreichen. Sollen wir noch von den Wächtern reden? Auch die Wächter werden in Klassen eingeteilt: in Wächter I. und II. Klasse, ebenso Weichenwächter. Der Wächter II. Klasse hat 600 Kr. Anfangsgehalt und muß 15 Jahre dienen bis zum Endgehalt von 900 Kr. Wächter I. Klasse ist schon ein großer Herr, er fängt mit 800 Kr. an, um nach 15jähriger Dienstzeit mit 1100 Kr. Gehalt seine Laufbahn zu beschließen. Der Weichenwächter II. Klasse hat einen Anfangsgehalt von 800 Kr. und endet nach 20 Jahren mit 1300 Kr.; der erstklassige beginnt mit 1300 Kr. und schließt mit 1600 Kronen nach 19 Jahren ab.

Und dann staunen die Herren, daß dieses verelendete Personal seine Stimme erhebt und sich um ein Stückchen Brot mehr meldet, und die Herrschaften, die teils von den Schwielen dieser ausgehungerten Leute leben oder auf deren Schultern sich zu besseren Lebensstellungen aufschwimmen, die schreien Beter und Mordio über die Heizer, die das Personal aufwiegeln.

Wir wenden uns der kurzen Besprechung dieses famosen Regulativs zu und fangen gleich bei § 2 an, welcher sich mit den Gebühren des nicht mit Jahresgehalt angestellten Personals befaßt. Wir greifen nur die Diurnisten, die mit Taggeld angestellt sind, und die Arbeiter heraus. Das geringste Diurnum beträgt Kr. 2-50, der geringste Taglohn 2 Kr. Dabei sei bemerkt, daß die Fixierung der Löhne von den Lokalvorständen abhängt und daß der Höchstlohn eines in Teichen beschäftigten Arbeiters, der nicht Professionist ist, täglich Kr. 2-40 beträgt. Das sind einfache unbillbare Zustände und da muß die österreichische Regierung den magyarischen Herren in Budapest das Handwerk legen; es geht doch wohl nicht an, daß österreichische Staatsangehörige von Fremdlingen auf eine so impertinente Art ausgebeutet werden.

In dem Regulativ, amtlich „Vorchrift über die gebührenden amtlichen Titel und Gebühren des Personals auf den österreichischen Strecken der K. D. B.“ betitelt, ist im § 5 auch die Bestimmung über die erste Ernennung enthalten, nach welcher jene mit Monatsgehalt, Taggeld oder Taglohn Angestellte, welche für einen in der Gehaltsabelle A und B dieser Vorchrift verzeichneten Bediensteten durch mindestens drei Jahre einwandfrei und anstandslos den Dienst verrichten, in definitiver Eigenschaft ernannt werden sollen, wenn eine entsprechende systemisierte Stelle vakant ist. Darum gibt es bei der K. D. B. Leute, die trotz erforderlicher Qualifikation jahrelang auf das Definitivum warten müssen.

Bezeichnend für die Rechte der K. D. B.-Bediensteten ist die Bestimmung des § 6, Absatz 5, wonach die Beförderung nur nach Maßgabe der systemisierten Stellen vorgenommen werden kann. Also ein Recht, das durch Bedingungen präpariert wird.

Wir wollen von der Besprechung der Paragraffe über Verlängerung der Wartzeiten sowie auferentliche Beförderung und anderes mehr absehen und wenden uns gleich der Besprechung des § 12, welcher sich mit dem Quartiergeld beschäftigt, zu. Die Bediensteten der K. D. B. sind in fünf Quartiergeldklassen eingeteilt, und zwar 1. Budapest, 2. Teichen, 3. Oberberg, 4. Orlau, Dombrau, Karwin und 5. die übrigen Stationen. Das Quartiergeld erreicht folgende Höhe:

Jahresgehalt	II. Quartiergeldklasse				
	I.	II.	III.	IV.	V.
2900 bis 3600	800	640	560	480	400
2400 " 2800	700	560	490	420	350
1800 " 2300	600	480	420	360	300
1200 " 1700	500	400	350	300	250
900 " 1100	400	320	280	240	200
600 " 800	300	240	210	180	150

Es muß darauf hingewiesen werden, daß das in der vorstehenden Tabelle ausgewiesene Quartiergeld für

Unterbeamte und Diener gütlich ist. Wenn wir noch die unglaubliche Bestimmung bei Verletzungen auf eigenes Ansuchen erwähnen, so enthüllen wir den ganzen Jammer, in dem die Bediensteten der K. D. B. stecken. An diesem Regulativ soll sich so mancher Kollege der österreichischen Staatsbahnen ergötzen.

Einen breiten Raum dieser Vorschrift nehmen die diversen Zulagen ein; wir erfahren da, daß es eine Funktions- oder Personalzulage gibt, die speziell in den höheren „Ragen“ gewiß den Bedürfnissen der hochmögenden Herren Oberbeamten entsprechen, dafür in den „unteren Schichten“ der Bediensteten kaum erwähnenswert sein wird. Die „Vorschrift“ hüllt sich nämlich bei dieser Zulage in diplomatisches Schweigen und enthält über die Höhe der Zulage gar keine Normen. Es gibt weiter Bau- und Wohnungszulagen; Zulagen für Kartenausgabe von 6 bis 24 Kr.; ferner eine Wasserzulage, welche jene Bediensteten bekommen, die an ihrem Dienstort kein Wasser haben und dasselbe aus weiterer Entfernung holen müssen; es handelt sich hier besonders um Streckenwächter und jene Stationsbediensteten, die in den wasserarmen Gebirgsgegenden stationiert sind; merkwürdigerweise wird die Höhe der Wasserzulage nicht nur nach der Höhendifferenz und Entfernungen, sondern auch nach den Gehaltsgruppen bestimmt, wobei selbstredend die den niedrigsten Gehaltsgruppen angehörigen Bediensteten, die aber wegen ihrer höheren Kinderzahl und infolgedessen größeren Wasserverbrauches auch höhere Kosten mit der Wasserführung haben, die geringste Entschädigung erhalten. Es gibt dann auch Reisediäten, die für die Unterbeamten und Diener je nach deren Gehalt mit 2 Kr. bis 7 Kr. bemessen sind; daß die Diäten der höheren Herren Beamten höher sind, ist selbstverständlich, sie betragen von 6 Kr. bis 30 Kr. täglich. Ein sehr lehrreiches Kapitel für unsere Kollegen von der Staatsbahn. Es folgen Diäten innerhalb des Domizils, Diäten im Ausland, Wagengebühren, Gebäud- und Wagenmietzulagen; Reisepauschale, Substitutionsgebühren, Nachtdienstzulage, die natürlich der Generosität der K. D. B. Direktion vollkommen entspricht. Beamte zc. erhalten 1 Kr., Bedienstete 50 S. Was uns interessiert, sind die Reisestundengelder, die in folgendem Ausmaß bestimmt werden:

1. Für das Lokomotivpersonal:

Table with 4 columns: Position, Stundengelder (on main lines, on branch lines, in reservation), and a fourth column. Rows include Lokomotivführer, Lokomotivheizer, and Zugbegleitungschloffer.

2. Für die Zugbegleiter:

Table with 4 columns: Position, Stundengelder (on main line, on branch lines, on all lines), and a fourth column. Rows include Zugführer, Manipulations- u. Korrespondenzkondukteur, Revisionskondukteur, and Bremser.

Man muß schon sagen, daß angesichts des Umstandes, daß alle Bahnen in der Zeit der allgemeinen Not für ihre Bediensteten halbwegs die Fahrgebühren gerechnet haben, die Regelung bei der K. D. B. recht schäbig ausgefallen ist.

Es gibt weiter eine Kasernenzulage, Diäten für das Reisepersonal (Lokomotivführer und Zugbegleitungspersonal), welche nach einem mehr als 72stündigen Ausbleiben aus der Domizilstation ausbezahlt wird; es gibt auch Uebersiedlungspauschalen, die bei den Unterbeamten und Dienern je nach der Höhe des Gehaltes 20 bis 120 Kr. betragen. Während bei den k. k. Staatsbahnen das Uebersiedlungspauschale, je nach der Natur der Uebersiedlung, aus einer Naturalwohnung in eine andere in einer anderen Station oder aus einer Naturalwohnung in eine Privatwohnung oder umgekehrt im Stationsort selbst, eine Entschädigung für entstandene Schäden an Möbeln oder Reisekostenentschädigung, eventuell Fuhrkostenentschädigung besteht, bei Uebersiedlungen aber aus einer Privatwohnung in eine Naturalwohnung, beim Wechsel des Stationsortes, neben der Möbelentschädigung auch noch Fuhrkosten- und Reiseentschädigung gewährt wird, umfaßt das Uebersiedlungspauschale bei der K. D. B. einfach nur einen Betrag in der obenangeführten Höhe, welcher bei den verschiedenen Arten der Uebersiedlung noch auf drei Viertel, die Hälfte oder gar ein Viertel des normierten Pauschalens reduziert wird. Uebersiedelt daher ein Wächter zum Beispiel von dem innegehabten Wächterhaus in ein anderes derselben Ingenieursektion und benützt er zur Uebersiedlung seiner Effekten einen Bahnwagen, so hat er nur auf ein Viertel des normierten Pauschalens Anspruch. Es gibt dann noch Kanzelt-, Amts- und Uniformierungspauschalen, die wir einer Besprechung des Raummangels und ihrer Unbedeutendheit wegen nicht unterziehen.

§ 42 dieser Vorschrift regelt die Auszahlung der Bezüge während desurlaubes, während der Erfüllung der Militärdienstpflicht, während der Krankheit, der Suspension, im Falle der Abdanfung, des Austrittes oder der Kündigung, ferner im Falle der Entlassung und des Ablebens, und alle diese Maßnahmen sind gegenüber den Bestimmungen des Regulativs der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedeutend ungünstiger und bedürfen dringend einer Korrektur.

Alles in allem müssen die Verhältnisse der Bediensteten der K. D. B. als unerquickliche bezeichnet werden, deren Einfluß auf die Lebenshaltung um so verderblicher ist, als die Protektion in der höchsten Blüte steht und durch die außergewöhnliche Ausbeutung der Arbeitskraft bedeutend verschärft wird.

Es ist daher notwendig, daß eine Remedur geschaffen wird und daß das österreichische Eisenbahnministerium sein Augenmerk der K. D. B. etwas mehr zuwendet und die Verwaltung zwingt, die Entlohnungsverhältnisse analog den der österreichischen Staatsbahnen auszugestalten.

Wir sind jetzt an der Arbeit, das gesamte Material zu sichten, und sind wir mit dieser Arbeit fertig, werden

wir noch über die Dienst- und Arbeitsverhältnisse sowie über die Altersversicherung in einem weiteren Aufsatz die Öffentlichkeit aufklären; bis zu dieser Zeit richten wir aber an die Bediensteten der K. D. B. die erste Mahnung, die Organisation auf den Linien der K. D. B. auszubauen und eine diesbezügliche Aktion derselben durch einen massenhaften Beitritt zu unterstützen.

Die Bediensteten der K. D. B. müssen von dem Gedanken durchdrungen sein, daß nur im Zusammenschluß aller in Betracht kommenden Angestellten und Arbeiter es möglich ist, eine durchgreifende Aenderung ihrer elenden Lage herbeizuführen. Wir hoffen, daß die Bediensteten unserem Mahnruf Folge leisten und sich an der Organisationsarbeit mehr betätigen, als es bis heute der Fall war.

„Wer kein Feigling ist...!“

Aus Deutschland.

Die Herrschaft, die von der preussischen Eisenbahnverwaltung über ihre Arbeiter und Angestellten ausgeübt wird, hat am letzten Sonntag im Riesenaal der Berliner „Neuen Welt“ eine empfindliche Niederlage erlitten. Von den 5000 Eisenbahnern, die dort versammelt waren, um über Maßnahmen gegen die Teuerung zu beraten, verließen etwa 2500 zum Zeichen des Protestes den Saal, als der Vorsitzende — der Not gehorchend, nicht dem eigenen Trieb — den sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten Genossen Adolf Hoffmann zur Tür hinausgewiesen hatte.

In einer früheren Eisenbahnerversammlung war es aus Anlaß der Anwesenheit des Abgeordneten Genossen Ströbel zu stürmischen Kundgebungen für die Sozialdemokratie gekommen. Seitdem scheint an den Vorstand des Verbandes deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter der Befehl ergangen zu sein, die Anwesenheit sozialdemokratischer Abgeordneter in seinen Versammlungen nicht mehr zu dulden. Es ist bezeichnend, daß in der Versammlung vom letzten Sonntag von den geladenen konservativen und liberalen Abgeordneten kein einziger erschienen war, während es Hoffmann für seine Pflicht hielt, die Versammlung zu besuchen, um sich über die Wünsche der Eisenbahner zu informieren. Aber obwohl Hoffmann erklärte, er sei nur gekommen, um zu hören, nicht um zu reden, hielten sich die Vorsitzenden für genötigt, auf der Ausweisung zu bestehen, weil sie sonst den Verlust ihrer Stellung befürchten mußten. Wie peinlich es diesen Leuten war, im Auftrag des Ministeriums solchen Mitteldienst verrichten zu müssen, geht aus den verzweifelten Rufen hervor, in denen sie sich ergingen, als ihnen aus der Versammlung eine Woge der Empörung über ihr trauriges Verhalten entgegenstieß. „Wir dürfen keine sozialdemokratischen Abgeordneten hier dulden!“, schrie der zweite Vorsitzende. „Wir werden nur neue Madenschläge erhalten, wenn Hoffmann bleibt“. Klagte ein anderes Vorstandsmitglied.

Und Hoffmann ging — aber da geschah etwas ganz Unerwartetes: „Wer kein Feigling ist, folge!“, rief eine Stimme aus der wilderregten Versammlung, und Tausende erhoben sich, um dem ausgewiesenen Abgeordneten das Geleit zu geben. Kein Dramatiker hätte eine eindrucksvollere Massenszene erfinden können, als diese wortlose Kungebung der Geknechteten für die Partei der Freiheit. Diese dem Gefühl der Massen entspringende Demonstration hat das ganze Gebäude der königlich preussischen Gefinnungszucht in Scherben geschlagen. Und der preussische Eisenbahngewaltige, der sich von 330.000 stummgehörigen Sklaven umgeben wähnte, wird von diesem Tage an wissen, daß er es mit schweigenden Rebellen zu tun hat, die ihre Ketten nur knirschend tragen und ungeduldig der großen Gelegenheit harren, sie abzutreiben.

„Wer kein Feigling ist...!“ Dieser Ruf ist aus der Psychologie einer getretenen Masse geboren. Er ist ein Appell an die Reste des Gefühls für Bürgerfreiheit und Menschenwürde, die auch in dem Stumpfensten so leicht nicht auszurotten ist. Außerhalb Preussens mag man erstaunt fragen: „Was gehört denn groß Mut dazu, um durch das Verlassen eines Versammlungsortes gegen einen so offensibaren Akt der Ungerechtheit zu protestieren?“ Für einen halbwegs freien Menschen gehört dazu freilich kein besonderer Mut. Aber ein königlich preussischer Eisenbahnsklave, der solche Tat wagt, muß mit der Gefahr rechnen, am Tage darauf mit Weib und Kind auf der Straße zu liegen.

Noch heute ist der preussische Staat eine Art Groß-einkaufsgesellschaft für Gefinnungen. Es genügt nicht, seine Pflicht zu tun und seine Arbeitskraft bis zum letzten Hauch dreinzugeben, um von diesem väterlichen Arbeitgeber den kärglichen Lohn zu erhalten; nein, man muß sich ihm ganz verkaufen mit Sinn und Herz, mit allen Gedanken und Gefühlen. Ob Professor oder Tagelöhner, gilt gleich: ein jeder, der seinen Brocken erhalten will, muß schönmachen und seine untertänige Gefinnung bezeigen. Züngst hat ein Professor auf dem Hochschullehrertag bekannt, im preussischen Kultusministerium würden von Althoff alle Dozenten beandacht, als ob sie Schufte und ordinäre Streber wären, und ein paar Tage darauf tönt in der Versammlung der Eisenbahner der Rebellenruf: „Wer kein Feigling ist, folge!“

Na, Schufte und ordinäre Streber, Feiglinge und Liebediener, Kriecher und Heuchler züchtet sich dieses preussische System zu Hunderttausenden! Aber während sich die Professoren ducken, die Beamten eine Faust in der Tasche machen und auf die Wahlen warten, die ihnen — nach dem vertraulichen Geständnis vieler — gar nicht rot genug ausfallen können, haben sich die Arbeiter in der Berliner Versammlung zu einer machtvollen spontanen Demonstration erhoben, die den Herren da oben einen panischen Schreck in die Glieder jagen wird.

„Wer kein Feigling ist, folge!“ Und sie folgten! Sie bewiesen dadurch aufs neue, daß der Appell an Mannesmut und Staatsbürgerreife in Proletarierherzen immer noch eine Stätte findet, selbst wenn sie in die preussische Eisenbahneruniform gepreßt sind. Es war eine wadere Tat. Wie ein Wetterleuchten geht es von ihr durch das ganze Land.

Der Verband der Eisenbahnhandwerker und Arbeiter, der 92.000 Mitglieder umfaßt, hatte, wie wir den Berliner Montagsblätter entnehmen, vor einigen Tagen nach der „Neuen Welt“ in der Hagenheide eine öffentliche Versammlung einberufen, um zur Teuerung Stellung zu nehmen. Der Riesenaal und die Galerien waren von etwa 5000 Anwesenden bis auf den letzten Platz gefüllt. Der Vorsitzende, Eisenbahnhandwerker Stehr, eröffnete die Versammlung mit der Aufforderung an sämtliche Nicht-Eisenbahner zum Verlassen des Saales. Hierauf meldete sich der sozialdemokratische Landtagsabgeordnete Adolf Hoffmann zur Geschäftsordnung, und als ihm der Vorsitzende erklärte, hier gäbe es nicht das Wort zur Geschäftsordnung an „Nicht-Eisenbahner“, erhob sich ein ungeheurer Tumult. Neben lassen! — „Die Abgeordneten sind eingeladen!“, so erscholl es durcheinander. Abgeordneter A. Hoffmann versuchte lange Zeit vergeblich, die Versammelten zu beruhigen; als das endlich geschehen war und Hoffmann sprechen wollte, wurde vom Vorstandsmitglied gerufen: „Sie haben nicht das Wort!“ und aus der Versammlung: „Sie sind nur hergekommen, um zu stören.“ Erneut entstand ein ungeheurer Lärm, und die „Maus“-Rufe wechselten mit „Hoch“-Rufen auf Hoffmann ab. „Ich fordere den Abgeordneten Hoffmann nunmehr auf, den Saal zu verlassen!“ schrie der Vorsitzende. Hoffmann, dem es durch einige Handbewegungen gelungen war, die Ruhe leidlich wieder herzustellen, forderte den Vorstand auf, die Versammlung entscheiden zu lassen, ob er dableiben könne oder nicht; er habe kein persönliches Interesse an dem Gange der Dinge, lediglich seine Pflicht als Landtagsabgeordneter habe ihn veranlaßt, zu erscheinen. Stürmischer Beifall auf der einen und „Schwindel“-Rufe auf der anderen Seite folgten seinen Ausführungen. Der Vorsitzende verlegte die Versammlung auf 5 Minuten, aber auch während dieser Zeit gelang es nicht, die Ordnung wieder herzustellen. Ueberall im Saale bildeten sich Gruppen und bald entstanden zwischen den beiden Parteien lebhafteste Erörterungen.

Die Versammlung wurde vom Vorsitzenden darauf wieder mit der Aufforderung an Hoffmann eröffnet, im Interesse der Sache der Eisenbahner den Saal zu verlassen. Hoffmann wisse genau, daß Mißbeurteilungen entstehen würden, wenn der Vorstand ihn in der Versammlung dulden wollte. (Stürmische Zwischenrufe.) „Sie werden doch einen preussischen Abgeordneten nicht hinauswerfen wollen.“ („Nein, Nein“, Rufe im ganzen Saal.) „Geben Sie im Interesse der Sache.“ rief es vom Vorstandsmitglied. „Ich werde bleiben“, antwortete Hoffmann, mit seinem starken Organ den Lärm überhörend, „und zwar im Interesse der Sache; denn wenn ich gehe, fürchte ich, daß die halbe Versammlung mir folgt. Ich verpflichte mich aber gern, kein Wort zu sprechen, sondern will nur, um die Sache der Eisenbahner im Parlament vertreten zu können, ruhig hier sitzen bleiben und mich informieren.“ (Stürmischer Beifall.)

Der Vorsitzende mußte abermals eine Vertagung der Versammlung eintrüben lassen, und als auch nach der Wiedereröffnung Hoffmann im Saale war, wurde dieser aufgebodert, endgültig zu gehen. „Gut“, rief Hoffmann, „ich konstatiere, daß Sie einen Abgeordneten auszuweisen haben, der Ihre Interessen vertreten wollte.“ nahm Hut und Mantel und ging. „Wer kein Feigling oder Liebediener ist, folge Hoffmann!“ rief es aus der Versammlung, und gleichzeitig erhoben sich über tausend Eisenbahner und verließen mit Hochrufen auf Hoffmann den Saal. Die Ruhe in der Versammlung war nicht wieder herzustellen. In dem Vorraum wurden Ansprachen gehalten; der Lärm war dadurch so groß, daß in der Hauptversammlung kein Wort zu verstehen war. Schließlich wurde eine Resolution angenommen, in der die Eisenbahnbehörde aufgefordert wurde, unberzüglich Teuerungszulagen zu gewähren.

Das Hinausweisen von Sozialdemokraten aus den Eisenbahnerversammlungen erfolgt augenscheinlich auf „höhere“ Anweisung. Welche Erfolge mit dieser Taktik erungen werden, zeigt der Verlauf der Berliner Versammlung, und die Reichstagswahlen werden es noch viel deutlicher zeigen.

Vom Professionistenverein in den Staatsbahnwerkstätten.

Was macht man, um in den Staatsbahnwerkstätten vorwärts zu kommen? Man schimpft auf die sozialdemokratische Organisation, daß sie nichts macht, sucht sich Gefinnungsgenossen, die ja nie schwer zu finden sind, und gründet einen neuen Verein. So war es auch bei der Gründung des sogenannten Professionistenvereines für die Werkstätten auf den k. k. Staatsbahnen. Einige Elemente, die gern vorwärtskommen wollten, die dies aber auf andere Art nur schwer erreichen könnten, suchten sich unter den unzufriedenen, indifferenten Professionisten Anhänger und gründeten eine separatistische Professionistenorganisation. Um aus den bestehenden Organisationen Anhänger zu gewinnen, erklärten sie ihre Organisation als wirtschaftlich und unpolitisch.

Eine sehr gemischte Mitgliedschaft war beisammen, meist Indifferente, dann zuzufriedene Christlichsoziale, Deutschnationale und von den Sozialdemokraten hinausgeschickte. Daß eine solche Mitgliedschaft nicht eine dauernde sein konnte, war jedem vernünftigen Menschen von vornherein klar. Laß eine muß gesagt werden, in ihrem Haß gegen die sozialdemokratische Gemeserschaft waren in Linz fast alle Mitglieder des Professionistenvereines einig, nur aus dem Grunde, weil angeblich die Sozialdemokraten für die Professionisten noch gar nichts geleistet haben sollen.

Wir gingen über die ganze Sache ruhig hinweg, weil wir wußten, daß dieses Gebilde bald wieder verschwinden werde, daß wieder Vernunft einkehren und die Ehrlichkeit obsteigen werde. Und wir haben uns nicht getäuscht. Nach nun fast zweijähriger, ganz resultatloser Tätigkeit dieses Vereines können wir in Linz sagen: es war einmal ein Professionistenverein. In einigen Wochen zerfiel diese Organisation und, bis auf ein Duzend unverbesserliche Egoisten, sind fast alle Mitglieder des Professionistenvereines nun unsere Anhänger geworden. Und das kam so:

Die Gründer des Professionistenvereines erwarteten nach dem Gründungsrummel einen Zuwachs an Mitgliedern, der ausblieb, die Mitgliederzunahme wurde immer spärlicher und es florierten auch die in einigen anderen Werkstätten Oesterreichs von der Zentrale Linz des Professionistenvereines errichteten Ortsgruppen und Zählstellen nicht. Miewohl mit allen demagogischen und egoistischen Mitteln gearbeitet wurde, flaute die Bewegung ab, da vom Professionistenverein nicht das geringste für seine Mitglieder erreicht wurde. Im Gegenteil, es wurde nur Haß und Zwietracht unter die Werkstättenarbeiter getragen, was von den diversen Aufsichtorganen sofort ausgenützt wurde. Man suchte und suchte

nach irgendeinem Mittel, um sich populär und wichtig zu machen und um so den Verein zu heben.

Nun beging unser Genosse SchmirI aus Linz das fürchterliche Vergehen, die Tätigkeit des Professionsvereines bei einer Versammlung in Landeck zu kritisieren. Flugs fand sich ein Professionsanhänger, der dies nach Linz berichtete, und die Vereinsleitung strengte gegen Genossen SchmirI sofort einen Ehrenbeleidigungsprozess an. Der Prozess ging verloren, in drei Verhandlungen, zuletzt über Berufung beim Landesgericht Innsbruck, wurde Genosse SchmirI freigesprochen. Die Kosten des ganzen Prozesses sowie die Vertretungskosten von vier Advokaten, mußte der Professionsverein bezahlen. 500 Kr. sind die Kosten des Prozesses, schrieb in der letzten Nummer des Organs des Professionsvereines irgend ein Kundiger und nicht 1000 Kr., wie wir in einem Artikel behauptet haben. Uns kann dies wohl recht sein, als aber die Mitglieder des Professionsvereines von dem verlorenen Prozess erfahren und erjahren, wie leichtsinnig mit ihrem Gelde umgegangen wurde, gab es einen kleinen Aufbruch. Einer gab dem anderen die Schuld, und zum Schluß war der Streit allgemein.

In der letzten Vereinsversammlung des Professionsvereines ging es daher etwas lebhaft zu. Einer, der eifrigsten Anhänger des Professionsvereines, wurde, wiewohl er dagegen heftig protestierte, ausgeschlossen, und zwar Louis Mathies, der früher auch aus unserer Organisation geliefert worden war.

Wir wollen aber über einen besonderen Streitfall berichten, über den nachzudenken die Staatsbahnprofessionsisten von ganz Oesterreich Ursache haben.

Der erste Zentralobmann des Professionsvereines, Viktor Bardroff, wurde vom Zentralkassier, Parsche, beschuldigt, daß er an den klerikalen Landeshauptmann Hausner von Oberösterreich ein Schreiben gerichtet habe, worin er um Protektion zur Erlangung eines Werkmeister- oder anderen besseren Postens bat. Hierbei soll sich Bardroff verpflichtet haben, mit dem neugegründeten Professionsverein die sozialdemokratische Organisation der Werkstättenarbeiter von Linz und der anderen Staatsbahnwerkstätten zu vernichten.

Es soll aber leider der Landeshauptmann zu dem Sozialistenvertilger kein rechtes Vertrauen gehabt haben und der Brief soll in die Hände des Obmannes des Verkehrsverbandes, Pischik in Linz, gekommen sein. Mit dem Werkmeisterposten ist es nun selbstverständlich bis heute nichts, im Gegenteil, da immer mehr Sozi in den Werkstätten werden, ist auch für andere Streber keine Aussicht zum Vorwärtkommen mehr vorhanden. Auf diese ungeheuerliche Beschuldigung hin erhob sich nun selbstverständlich ein Geschimpfe, welches widerlich wirkt. Wir haben es im voraus kommen, daß sich diese Gesellschaft bald in den Haaren liegen wird. Bardroff erklärte sofort, daß er seinen Kollegen Parsche klagen werde, da dieser Unwahrheit über ihn behauptete. Parsche erklärte wieder, er sehe ruhig der Gerichtsverhandlung entgegen, denn er habe Beweise in Händen. Nun ist die Sache schon etwa vier Wochen alt, ohne daß eine Klage verhandelt worden wäre.

Wir werden diese ganze Angelegenheit im Auge behalten und über sie berichten. Klagt Bardroff nicht, dann ist er gerichtet, klagt er, dann werden wir ja sehen, was für Dinge herauskommen werden. Es ist nicht zu verwundern, daß die Mitglieder dieses Vereines, welche ja vielfach aus Unkenntnis der Verhältnisse beitraten, da sie hofften, dadurch ihre Lage zu verbessern, fluchtartig diese unpolitische, wirtschaftliche Organisation wieder verlassen.

Wir haben bis jetzt immer geschwiegen, und werden noch einige Tage warten, aber dann werden wir unseren Genossen und Kollegen in den Werkstätten die Augen öffnen. Material haben wir durch zwei Jahre gesammelt und werden unbarmherzig damit an die Öffentlichkeit gehen. Die Lage der Werkstättenbediensteten ist an und für sich eine trübe, durch solche gewissenlose Machinationen, wie sie die Gründung der Professionsorganisation ist, wäre sie bald noch schlechter geworden. Darum haben ja auch die Aufsichtsorgane und Werkstättenleiter, insbesondere die in Linz, seinerzeit bei der Gründung gar so gejubelt und gemeint: „Nun ist die Macht der Sozialdemokraten gebrochen.“

Genossen und Kollegen! Aus dem Ausgeführten merdet ihr zu erkennen vermögen, wo ihr eure wahren Freunde zu suchen habt, in der sozialdemokratischen oder in der separatistischen Organisation!

### Die Eisenbahner und die Tagespresse.

Es gibt Zeiten, in denen der Eisenbahner nur mit dem größten Scharfsinn seine heuchlerischen Feinde von seinen zuverlässigen Freunden zu unterscheiden vermag. Bei großen Bewegungen des Eisenbahnerpersonals läßt die bürgerliche Presse diesen Bewegungen ein Interesse angeheben, das leicht als Wohlwollen für die Bediensteten umgedeutet werden kann, so man der Sache nicht auf den Grund sieht. Wenn heute noch Hunderte von Eisenbahnern zum Schaden ihrer Klasse die Politik des Bürgertums schützen, so erklärt sich dies lediglich aus der Tatsache, daß ihnen der Scharfsinn fehlt, die Freunde von den Feinden zu unterscheiden. Sie vermögen sich der Umstrickung, der geistigen Beeinflussung der bürgerlichen Presse nicht zu entziehen.

Für alle Angehörigen der arbeitenden Klasse, sie mögen manuelle Arbeiter oder Bedienstete in Staats- oder Privatbetrieben sein, ist die Umstrickung durch die bürgerliche Presse eine der größten Gefahren. Sie entfremdet sie, ohne daß sie es merken, ihrer Klasse, sie entzieht ihnen die Möglichkeit, sich über die Geschehnisse in Politik und Wirtschaft zu unterrichten, wie es ihr Interesse erheischt. In der bürgerlichen Presse wird verschwiegen, was sie im Kampfe gegen das Ausbeutertum läßt. In der bürgerlichen Presse fehlt alles, was den Arbeiter begeistern könnte zu gemeinsamem Wirken mit seinen Klassengenossen. So entfremdet die bürgerliche Presse den Arbeiter, der sich aus ihr unterrichten will,

feiner Klasse, sie entzieht ihn der richtigen Vertretung seiner Interessen, sie klärt ihn nicht auf über die Gegenstände von Arbeit und Kapital, sie verschweigt ihm die Absichten, die die bürgerlichen Parteien zur Schädigung der Arbeiter planen. Die bürgerliche Presse hütet sich, den Arbeitern die Klassenpolitik zu enthüllen, sie verschweigt ihnen den Charakter der Rechtspflege als Klassenjustiz. Die bürgerliche Presse hütet sich, die Arbeiter aufzuklären über Wirksamkeit der Kartelle, der Arbeitgeberverbände. Die deckt die wirtschaftlichen Zusammenhänge nicht auf und verschweigt die tatsächlichen Ursachen der Wohnungsnot und Teuerung. Die bürgerliche Presse beschönigt, was die Regierung, die bürgerlichen Parteien, die Gerichte und die Behörden gegen die Arbeiter ausführen. Die bürgerliche Presse lullt die Arbeiter ein, sie entfremdet sie ihren Kameraden, sie unterjocht die von ihr in Unwissenheit erhaltene Arbeiterklasse dem Bürgertum. So entzieht die bürgerliche Presse zum Teil bewußt, zum Teil instinktiv tagtäglich Zehntausende Arbeiter der Wahrung ihrer Interessen.

Das ist eine schwere Gefahr für die politische Arbeiterbewegung, aber es wäre eine bedenkliche Auffassung, wollte man die Schädigung den Gewerkschaften, die auf die bürgerliche Presse zurückzuführen ist, verkennen oder auch nur unterschätzen. Die größten Erfolge der Gewerkschaften, aber nicht bloß ihre letzten, sondern auch die heutigen, hängen von der Zusammenfassung aller Bediensteten des gleichen Berufes in den Gewerkschaften zusammen. Es ist eine der Voraussetzungen der gewerkschaftlichen Erfolge, daß wir den Kreis der ungeschulten, der indifferenten, der nicht klassenbewußten Eisenbahner immer mehr einengen, daß wir uns Woche für Woche bemühen müssen, neue Mitglieder der Organisation zuzuführen. Wir werden mit dieser uns durch die gewerkschaftlichen Interessen ausgenutzten Aufgabe um so größere Erfolge erzielen, je mehr Hindernisse der Aufklärung der Arbeiter von uns entfernt werden. Eines der größten und jeden Tag von neuem wirkenden Hindernisse der Organisation der Arbeiter ist die bürgerliche Presse. Die bislang indifferente, ungeschulten Eisenbahner der Beeinflussung durch die bürgerliche Presse zu entziehen, ist eine unserer höchsten, bedeutendsten, aber auch schwierigsten Aufgaben. Neben dieser Aufgabe, der wir unter höchstem Interesse zu widmen haben, gibt es näherliegende, sehr wichtige, um einen beschämenden Zustand aus der Welt zu schaffen. Dieser beschämende Zustand, über den einmal offen und rückhaltlos in jeder Versammlung gesprochen werden muß, ist die Tatsache, daß selbst in einer Stadt wie Wien, vielleicht noch weit mehr in der Provinz, eine außerordentlich große Zahl von organisierten Eisenbahnern heute noch über die Arbeiterbewegung, über den jeweiligen Stand von Bewegungen auf den österreichischen Bahnen, über die Unternehmerorganisationen, über die Kartelle, über die Ursachen der Teuerung, über die Regierung und die bürgerlichen Parteien, über die Gewerkschaften, über die Sozialdemokratie unterrichtet werden aus den Organen der Gegner.

Da erfahren die Organisierten, wie sich ihre Feinde über die „Begehrlichkeit der Arbeiter“ entrüsten, wie die volksfeindlichen Reden der Minister und der bürgerlichen Parteiführer gelobt werden, wie die Leistungen und die Reden der Arbeitervertreter verhöhnt oder gar vollständig totgeschwiegen werden. Es ist ein Zustand, wie man sich ihn nicht trauriger und bedenklicher vorstellen kann, wie er leider in seinen Wirkungen viel zu sehr von uns selbst unterschätzt wird. Deswegen müssen wir mit aller Kraft wirken, daß die bürgerliche Presse nicht mehr die geistige Nährmutter der Eisenbahner sein darf. Das ist ein unerträglich Zustand, das ist ein Zustand, den wir heute schwerer empfinden als jemals vorher.

Wir wurden die Arbeiter, die durch die Teuerung zur Verzweiflung getrieben wurden, gehöhnt und beschimpft. Mob und Gesindel wurden die Arbeiter genannt, die sich nicht in schweigender Demut die ununterbrochen steigende Teuerung einfach gefallen lassen wollten. Dieser Mob und dieses Gesindel sollen die bürgerlichen Zeitungsverleger bereichern, sollen weiter zum Erfolg derjenigen beitragen, die die Arbeiter mit Schmutz überhäufen.

Die bürgerliche Tagespresse dient sich nur selbst, der Sensationslüsternheit ihrer Leser, wenn sie die Öffentlichkeit von Angelegenheiten unterrichtet, die unter Umständen störend in unser Wirtschaftsgetriebe eingreifen können. Der bürgerlichen Presse ist der Eisenbahner, der bei seinem Lohnkampfe seine Haut zum Markte trägt, nichts anderes als ein Akteur in einem spannenden Drama. Sie überläßt es ruhig der Arbeiterpresse, jahraus jahrein den Kleinkampf der Eisenbahner zu unterstützen, an den Zuständen auf den Bahnen Kritik zu üben und über die Bestrebungen der Eisenbahner zu berichten.

Die Eisenbahner leben jetzt in schweren Zeiten und müssen mit noch schwereren Zeiten in der nächsten Zukunft rechnen. Jeder Blick auf die parlamentarischen Verhandlungen, jede Rede der Minister, jede Handlung der Behörden beweisen es, daß Haß und Verachtung gegen die Arbeiter geübt und werden, daß den Arbeitern jede Lohnbewegung erschwert wird, daß man die Kämpfe der Arbeiter verbittert. Gerade diejenigen fallen ihnen in den Rücken, die von den Arbeitern bereichert werden, deren Existenz die Arbeiter ermöglichen: die bürgerlichen Zeitungen.

Es ist eine der wichtigsten Aufgaben des Befreiungskampfes der Arbeiterklasse, die Arbeiter von diesen Beeinflussungen loszulösen, den Kampf der Arbeiter zu führen gegen die Vergiftung des proletarischen Bewußtseins, die Arbeiter richtig zu informieren, den Arbeitern täglich das Bewußtsein ihrer Kraft zu schaffen. Sie mit Begeisterung und Solidarität, mit stets neuer und erhöhter Kampfeslust zu erfüllen, sie mit proletarischem Geiste zu durchdrängen, sie zur Kritik der heutigen Ordnung der bürgerlichen Parteien, der politischen und wirtschaftlichen Gegner zu erziehen, das werden stets die bürgerlichen Zeitungen verhindern oder doch erschweren.

Die Eisenbahner müssen aufgeklärt

werden über das, was ihre Feinde planen, über das, was ihre eigenen Genossen und ihre Vertreter erstreben, erkämpfen, durchsetzen. Die Eisenbahner müssen aufgeklärt werden über die Macht und Bedeutung der Arbeiterbewegung in der Heimat wie in anderen Ländern. All das muß den Eisenbahnern geboten werden, es muß täglich ihren Geist und ihr Gemüt, ihr Wollen und ihr Streben beeinflussen. Das ist nur möglich, wenn sich alle entschließen, den Kampf zu führen gegen die papiernen Feinde der Arbeiterklasse, gegen die bürgerlichen Zeitungen, die den Geist der Arbeiter vergiften, die ihren Willen lähmen, die ihr Selbstbewußtsein untergraben.

Hinaus aus den Taschen und Wohnungen der Eisenbahner die Zeitungen der Massengegner! Jeder Eisenbahner werde aufmerksam gemacht auf den Verrat, den er übt, wenn er die Zeitungen seiner Feinde fördert, sie selbst liest und von seiner Frau und seinen Kindern lesen läßt. Wir müssen uns entschließen, nicht nur den Feind abzuwehren, sondern uns auch zu stärken und zu kräftigen. Wir müssen die Zeitungen unserer Feinde verbannen, wir müssen dahin wirken, daß es bald keinen Eisenbahner gibt, der nicht täglich liest seine

Arbeiter-Zeitung.

### Vom Vertrauensmännerrat des gewerkschaftlich organisierten Wiener Lokomotivpersonals.

So erfreulich die Tatsache des Steigens der Erkenntnis ihrer Klassenlage bei den breiteren Massen und der mit dieser Erkenntnis verbundene Aufschwung unserer Organisation an sich ist, so gestaltet doch dieser Aufschwung die Arbeit der in der Bewegung tätigen Vertrauensmänner immer schwieriger und verantwortungsvoller. Das zahlenmäßige Anwachsen der Mitglieder der Organisation löst allein schon bei vielen Parteigenossen ein im allgemeinen wohl erwünschtes Machtgefühl aus, welches aber wiederum geeignet ist, Unzufriedenheit zu stiften, wenn es nicht zugleich von dem Bewußtsein begleitet ist, daß der zahlenmäßige Mitgliederzuwachs noch lange nicht die machtvoll erstarkenden Unternehmerorganisationen und den Einfluß aller sich gegen die Ausbeuterklasse zusammenschließenden Elemente im Staat paralisieren. Eine weitere nicht zu unterschätzende Schwierigkeit, denen unsere Vertrauensmänner begegnen, sind die Verleumdungen unserer Gegner, insbesondere der nationalen und christlichsozialen Arbeiterorganisationen. Seitdem diese entdedten, daß auf ein Vordringen ihrer Ideen auf normalem Wege nicht zu rechnen sei, suchen diese das Heil ihrer Organisation ganz und gar nur mehr in Verleumdung unserer Organisation, worin sie sich einen ziemlichen Grad von Routine aneigneten, der ihnen allein heute noch vorübergehend Mitglieder zuführen kann. Trifft das Vorausgesagte bei allen Organisationen im allgemeinen zu, so ist dies noch in verstärktem Maße bei der Organisation des Eisenbahnerpersonals der Fall. So wenig gute Seiten die kapitalistische Ausbeutung sonst besitzen mag, das eine ist an ihr für unsere Organisation wertvoll, daß sie in ihrer grenzenlosen Ausbeutungswut weder rechts noch links schaut und nur trachtet, auf die billigste Art das möglichste aus jedem einzelnen herauszupressen. Hierbei kann sie sich natürlich nicht Scheuler und Kriecher in größerer Zahl in ihrem Betrieb züchten oder auf die Dauer erhalten, weil sie bei diesen Objekten nicht auf ihre Rechnung kommt. Ganz anders ist dies bei den Eisenbahnen und da voran bei den L. E. Staatsbahnen. Ohne daß man hier das Ausbeutungsbestreben vermissen würde, entfällt hier die vorangeführte gute Seite der privaten Ausbeutung. Es wird auf den Bahnen das Kriecher- und Heuchlertum von einer engherzigen und unfähigen Bürokratie großgezogen. Fähigkeiten, Charakter zählen nichts und können das Individuum nur in seiner Karriere schädigen. Die Streberei wird hoch eingeschätzt und das Kriechertum ist auf den L. E. Staatsbahnen schon so etwas Selbstverständliches geworden. Unter solchen Verhältnissen ist es nur der selbstlosen Aufopferung der Vertrauensmänner zu danken, wenn noch organisatorische Erfolge erzielt werden. Bald gilt es einen, der schon an der Ehrlichkeit seiner Kollegen verzweifelt, zu überzeugen und anzueifern, bald heißt es einen von Radikalismus Ueberhäufenden zur Bedachtsamkeit zu mahnen. Das eine trägt den Titel eines Heuchelapostels und Demagogen, das letztere den eines Beschwichtigungshorates ein. Der Vertrauensmann muß der Allgemeinheit Rechnung tragen, soll aber auf keinen Fall seine besonderen Standesinteressen außer acht lassen. Dazu werden diese besonderen Standesinteressen oft noch recht verschieden definiert, je nachdem einer sein Steckpferd reitet. Ordnung in dieses Chaos zu bringen war schon früher eine heikle Aufgabe, ist es aber mit der Verstaatlichung mehrerer Privatbahnen noch mehr geworden. Wenn nun schon alle diese Erschwernisse der Organisationsarbeit dem Eisenbahnerpersonal hindernd in den Weg treten, so ist die gewerkschaftliche Betätigung des Lokomotivpersonals bei dessen kompliziertem Dienst eine noch schwierigere. Der Lokomotivführer, der mit seinem Zug durch Hunderte von Stationen fährt, wechselt in jeder Station seinen Vorgesetzten, der ihm bei keinem Anlaß objektiv entgegentritt, sondern zumeist feindselig. Der Lokomotivführer ist durch seine Dienstverpflichtung mitverantwortlich für die Fehler oder Unterlassungen anderer Bediensteten. Der Lokomotivführer findet auch in seinem Domizil keinen Schutz bei seinem Vorgesetzten, weil dieser etwaige Beschwerden gar nicht hört oder sie ignoriert, im wohlverstandenen eigenen Interesse, weil eben diese Beschwerden nur geeignet sind, seine Arbeit, aber niemals seine Lantime zu vermehren, dieser Lokomotivführer ist oder wird mißtraut gegen seine Mitbediensteten und will dann nur mehr mit seinen eigenen Standeskollegen verkehren, was ihm dann gar oft fälschlich als Kostengeiß oder Standesdübel ausgelegt wird. Hier tritt nun die Funktion des tüchtigen Vertrauensmannes in Aktion, welcher den indifferenten Kollegen aufklärt, wie er Ursache und Wirkung auseinanderhalten soll, und nicht selten muß vermittelnd eingegriffen werden, sollen nicht bestehende gewisse Differenzen weiterwuchern. Um solche schwierige Funktionen

wie die eines Vertrauensmannes auch vollständig auszufüllen, ist es notwendig, daß diese Vertrauensmänner sich dort, wo es notwendig ist, zusammenschließen, um im gegenseitigen Gedankenaustausch und sozialistischer Schulung sich die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten aneignen und ihr Solidaritätsbewußtsein zu vertiefen. Diesen Zweck verfolgt das Vertrauensmännerkomitee des gewerkschaftlich organisierten Wiener Lokomotivpersonals, welches sich noch weiters die Aufgabe gestellt hat, durch eingehende Vorberatungen und Vorbereitung aller aktuellen Fragen den Genossen Lokomotivführern und -Heizern der Provinz, so oft es gefordert wird, mit Rat und Tat an die Hand zu gehen.

In der kurzen Zeit seines Bestandes haben die im Komitee vereinigten Vertrauensmänner über manche wichtige Standesangelegenheit wertvolle und lehrreiche Diskussionen abgeführt, die im Komitee gefaßten Beschlüsse werden für das Lokomotivpersonal für die Zukunft gewiß von großem Nutzen sein. Es ist selbstverständlich, daß sich bei der gegenwärtigen Bewegung unter den Eisenbahnern auch das Vertrauensmännerkomitee in mehreren Sitzungen mit der Lage des Lokomotivpersonals beschäftigte und zu den bekannnten Forderungen desselben Stellung nahm. Wie bekannt, sah sich die Koalition, gedrängt durch die außerordentliche Teuerung und die geringsten Entlohnungsverhältnisse, genötigt, auf das geringste Maß beschränkte Forderungen zu stellen. Diese Forderungen lassen nun nach dem Bericht der Vertrauensmänner unter dem Lokomotivpersonal die Meinung aufkommen, als hätten unsere Vertreter alle anderen Forderungen gänzlich fallen gelassen, was natürlich gänzlich ausgeschlossen ist. Unsere alten Forderungen und noch einige durch die Zeit bedingten neuen bleiben vollkommen aufrecht und werden von dem gewerkschaftlich organisierten Lokomotivpersonal in folgender Fassung aufgestellt:

**Forderungen der Lokomotivführer:**

1. Erreichung des Endgehalts innerhalb der anderthalbfachen Dienstzeit, für ältere Diener einjährige Vorrückungsfristen. Zur teilweisen Erreichung dieses Ziels Auflassung der 1300 Kr.-Kategorie.
2. Prämienpauschalierung in der Minimalhöhe von 70 Prozent.
3. Wahrung der erworbenen Anrechte bezüglich der materiellen und sozialen Stellung innerhalb des Gesamtstatus des Personals entsprechend der Schwierigkeit, Verantwortung und Gefährlichkeit der Dienstleistung.
4. Reservierung von geeigneten Unterbeamtenposten für abgezogene Lokomotivführer.
5. Erhöhung des Quartiergeldes um 25 Prozent.
6. Ausdehnung der Quartiergeldquote von 40 Prozent auf die Hinterbliebenen.
7. Urlaubsanrechnung entsprechend der anderthalbfachen Dienstzeit.
8. Bezahlung der 8 S. für alle Dienstleistungen.
9. Prüfung der Sinnesorgane entsprechend den praktischen Anforderungen des Dienstes.

**Forderungen der Lokomotivheizer.**  
**Automatik.**

1. Anfangsgehalt 1000 Kr., Endgehalt 2000 Kr. Erreichung des Endgehalts innerhalb der anderthalbfachen Dienstzeit.
2. Prämien und Stundengeld, respektive Kilometergeld 70 Prozent des von dem Lokomotivführer ins Verdienen gebrachten Nebenverdienstes.
3. Festsetzung des Urlaubs analog den bereits eingebrachten Anträgen der Angestellten und übrigen Bediensteten.
4. Für die Zeit des Urlaubes ist den im Taglohn stehenden oder auf systemisierten Posten befindlichen Heizern der Taglohn zu bezahlen.
5. Nach einjähriger Verwendung als Lokomotivheizer unbedingte Zulassung zur Dienstprüfung, jedoch soll diese nur auf die zur Dienstausübung notwendigen Befehle beschränkt werden. Nach zweijähriger Verwendung hat die Anstellung zu erfolgen.
6. Erhöhung des Taglohnes der im Taglohn stehenden Heizer auf Kr. 3.20.
7. Enthebung des Lokomotivheizers vom Kohlenausrüsten, Auspugen der Aschenfaßen und sonstigen Arbeiten, die mit dem Heizerberuf nicht identisch sind.

Das Vertrauensmännerkomitee des gewerkschaftlich organisierten Wiener Lokomotivpersonals wird jederzeit und bei jeder Gelegenheit diese wichtigen und gerechten Forderungen des Lokomotivpersonals mit allem Nachdruck vertreten. Am gegenwärtigen Zeitpunkt ist es jedoch die wichtigste Ehren- und Standespflicht der gesamten Lokomotivmannschaft, die im Zuge befindlichen parlamentarischen Verhandlungen über die Lage des Eisenbahnpersonals mit größter Aufmerksamkeit zu verfolgen, um aus den daraus resultierenden Lehren die richtige Nutzenanwendung für später zu ziehen.

**Von den Salzburger Lokalbahnen.**

Erfolgreicher Abschluß der Bewegung bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Am 21. Februar 1911 überreichten die Vertrauensmänner des Personals der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft der Direktion die Forderungen wegen Aenderung der Dienstordnung und des Normalbesoldungsstarifs, beziehungsweise wegen Einführung eines entsprechenden Gehaltsschemas. Die Direktion bezeichnete bei der ersten Vorprache die gewiß berechtigten Wünsche als übertriebene und gänzlich undurchführbare. Bei den nachfolgenden Verhandlungen gelang es doch den Vertrauensmännern, den Präsidenten, Herrn Josef Saliger, von der Notwendigkeit der Erfüllung der Forderungen zu überzeugen. Bei der am 27. Juni stattgefundenen Verwaltungssitzung wurden der von den Vertrauensmännern vorgeschlagene Besoldungsplan für Diener sowie die vorgeschlagene Erhöhung der Nebengebühren gänzlich und die vorgeschlagenen Verbesserungen der Besoldung der Unterbeamten zum Teil bewilligt.

Nachstehend die erreichten Verbesserungen:

**Für Beamte.**

Der Anfangsgehalt der Assistenten wurde von 1200 Kr. auf 1400 Kr. und der Endgehalt von 1500 Kr. auf 2000 Kr. erhöht. In der Gehaltsstufe von 1400 Kr. wurde statt der dreijährigen eine zweijährige Vorrückungsfrist gewählt.

Für die Adjunkten betrug der Anfangsgehalt früher 1600 Kr., jetzt 2200 Kr., der Endgehalt früher 2000 Kr., jetzt 2600 Kr. Die Vorrückungsfristen blieben gleich.

Für die Offiziale und Kontrolloren war der Anfangsgehalt früher 2300 Kr., jetzt 2500 Kr., der Endgehalt früher 2900 Kr., jetzt 3200 Kr.

Auch die Quartiergelder wurden einer Regelung unterzogen, wenn auch nicht im Sinne der Wünsche der Beamenschaft. Denn die Quartiergelddausmaße wurden in fast sämtlichen Gehaltsstufen verringert. Trotzdem gewinnen aber die Beamten im Gesamtbezug, Gehalt und Quartiergeld zusammen genommen, gegenüber den früheren Verhältnissen, und zwar gewinnen die Assistenten:

- in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. = 10 Kr. jährlich;
- in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. = 160 Kr. jährlich;
- in der Gehaltsstufe von 1800 Kr. = 210 Kr. jährlich;

**Die Adjunkten:**

- in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. = 500 Kr. jährlich;
- in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. = 500 Kr. jährlich;
- in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. = 300 Kr. jährlich.

Die Berechnung der Quartiergelder haben wir nach dem Salzburger Ausmaß genommen und erreicht die Erhöhung für die Beamten auf der Strecke fast dieselben Beträge.

**Für die Unterbeamten.**

Der Endgehalt der Werkmeister betrug früher 1900 Kr., jetzt 2800 Kr. Die Vorrückungsfristen waren früher in allen Gehaltsstufen mit zwei Jahren, jetzt in sechs Gehaltsstufen mit zwei Jahren, in den übrigen Gehaltsstufen mit drei Jahren festgesetzt.

Für die Bahnmeister wurde der frühere Endgehalt von 1900 Kr. auf 2400 Kr. erhöht; derselbe kann in vier je zweijährigen und vier je dreijährigen Fristen erreicht werden, das heißt früher erreichte der Bahnmeister in 20 Dienstjahren 1900 Kr., jetzt in derselben Zeit 2400 Kr.

Für die Fahrmeister, Stationsleiter, Lokomotivführer, Wagenführer mit Lokomotivführerprüfung und Zugschreiber wurde der Endgehalt von 1900 Kr. auf 2400 Kr. erhöht. Die Vorrückungsfristen betragen für neuangenehmen Unterbeamte in den Gehaltsstufen 1200, 1300 und 1400 Kr. drei Jahre, in den übrigen Gehaltsstufen zwei Jahre, für die Unterbeamten, die mindestens fünf Jahre im Dienerstand zugebracht haben, in allen Gehaltsstufen zwei Jahre.

Oberkondukteure, Fahrmeistergehilfen, Ranglisten, Maschinisten und Obermonteure hatten früher einen Anfangsgehalt von 1100 Kr., jetzt 1200 Kr. und einen Endgehalt von 1600 Kr., jetzt 2200 Kr. Die Vorrückungsfristen sind wie für die vorgenannten Bediensteten festgesetzt.

Die Quartiergelder wurden für die Unterbeamten ebenfalls erhöht, und zwar in folgender Weise:

Gehaltsstufe	früheres Quartiergeld		jetziges Quartiergeld	
	in Salzburg	auf der Strecke	in Salzburg	auf der Strecke
	Kronen			
1.200	300	250	300	240
1.300	300	250	350	280
1.400	300	250	350	280
1.500	300	250	350	280
1.600	300	250	400	320
1.700	300	250	400	320
1.800	300	250	400	320
1.900	300	250	450	360
2.000	—	—	450	360
2.200	—	—	450	360
2.400	—	—	500	400
2.600	—	—	500	400
2.800	—	—	500	400

Die Erhöhungen betragen per Jahr 30, 50, 70, 100, 110 und 150 Kr. per Jahr.

**Für die Diener.**

Der Endgehalt der Lokomotivführeranwärter, Leitungsaufseher, Rangleihilfen, Oberwerkstätten und Monteur wurde von 1300 Kronen auf 1800 Kr. erhöht.

Für die Bahnrichter, Blocksignaldienner, Kondukteure, Lokomotivheizer, Wagenführer, Stationsaufseher, Telefonaufseher, Revisionschlosser, Rangleidienner und Werkstättenarbeiter wurde der Endgehalt von 1100 Kr. auf 1600 Kr. erhöht.

Den Brücken-, Weichen- und Streckenwächtern, Stationsdienern, Wagenputzern, Lampisten und Werkgehilfen wurde der Anfangsgehalt von 750 Kr. auf 800 Kr. und der Endgehalt von 1000 Kr. auf 1400 Kr. erhöht. Die Vorrückungsfristen sind folgendermaßen festgesetzt: In der letztgenannten Gruppe in den Gehaltsstufen von 800 Kr. und 900 Kr. mit zwei Jahren, in der Gruppe II in den Gehaltsstufen von 800 Kr. und auch in der Gruppe I in den Gehaltsstufen von 900, 1000 und 1100 Kr. mit zwei Jahren und in allen übrigen Gehaltsstufen für sämtliche Diener mit drei Jahren. Die Gehaltsstufen von 850 und 950 Kr. wurden für alle Diener aufgelassen.

Auch für die Diener wurden die Quartiergelder erhöht, und zwar in folgender Weise:

Gehaltsstufe	früheres Quartiergeld		jetziges Quartiergeld	
	in Salzburg	auf der Strecke	in Salzburg	auf der Strecke
	Kronen			
800	210 (170)	170 (150)	250	200
900	210 (170)	170 (150)	250	200
1000	260 (170)	220 (150)	300	240
1100	260	220	300	240
1200	260	220	300	240
1300	260	220	350	280
1400	—	—	350	280
1500	—	—	350	280
1600	—	—	400	320
1700	—	—	400	320
1800	—	—	400	320

Die Quartiergelberhöhungen bei den Dienern betragen 20, 30, 40, 50, 60, 80, 90 und 100 Kr. per Jahr.

Die Nebengebühren wurden für die Beamten und Unterbeamten und Diener in folgender Weise verbessert: Streckenpauerschale für Bahnmeister jährlich früher 100 Kronen, jetzt 240 Kr.

Streckenpauerschale für Leitungsaufseher jährlich früher 60 Kr., jetzt 120 Kr.

Vertretungen im Stationsdienst:

- a) ohne Uebernachtung früher 60 S., jetzt über acht Stunden Beamte 2 Kr., Unterbeamte Kr. 1.50, Diener 1 Kr.;
  - b) mit Uebernachtung (in der Kaserne) früher 1 Kr., über 12 Stunden Beamte 3 Kr., Unterbeamte 2 Kr., Diener Kr. 1.50;
  - c) mit Uebernachtung (in Gasthäusern) früher 2 Kr., jetzt Unterbeamte von 2000 Kr. aufwärts 4 Kr., von 1900 Kr. abwärts 3 Kr., Diener 3 Kr.;
- Kilometergelder per Kilometer:  
Lokomotiv-, Motor- und Zugführer (Personenzüge), früher S. 1.2, jetzt S. 1.5;  
Heizer, Kondukteure und Bremser (Personenzüge), früher S. 0.8, jetzt 1 S.;

Lokomotiv-, Motor- und Zugführer (Güterzüge), früher S. 1.5, jetzt S. 1.8;

Heizer, Kondukteure und Bremser (Güterzüge), früher 1 S., jetzt S. 1.3.

Gemischte Züge, früher gleich Personenzug, jetzt gleich Güterzügen.

Aus der vorstehenden Darlegung geht hervor, daß es dem stramm organisierten Personal der S. E. L. G. und ihren tüchtigen Vertrauensmännern gelungen ist, wenn auch nicht alles, so doch ganz nennenswerte Verbesserungen durchzusetzen. Möge nun das Personal auch ferner treu zu seiner Organisation stehen, um die Erwerbungschaften festhalten und im gegebenen Zeitpunkt weitere Verbesserungen erreichen zu können. H. W.

**Von der k. k. Nordbahn.**

Die k. k. Nordbahndirektion hat nachstehenden Erlaß die Gewährung der Möbel- und Fuhrkostenentschädigung bei Uebersiedlungen wie folgt eingeschränkt:

Mt Nr. 131.073/I ex 1910.

Wien, am 3. Februar 1911.

**Erlaß.**

An alle Organe.

Inhalt: Nachweisung des Besitzes eigener Wohnungseinrichtungsgegenstände seitens der (lebigen) Bediensteten bei Vorlage von Uebersiedlungsartikularien.

Gemäß § 21, Punkt 6 des Gebührenregulativs gebührt den Bediensteten die normierte Möbel- und Fuhrkostenentschädigung im vollen Ausmaß nur unter der Bedingung, daß sie eine eigene Wohnungseinrichtung besitzen, anderenfalls nur die Hälfte dieser Entschädigung.

Nun besagt allerdings der Erlaß der bestandenen Generaldirektion vom 24. August 1885, Zahl 4490/6 a (Gebührenregulativ Seite 74), daß es keiner Besätigung bedürfe, ob ein lebiger Bediensteter zur Zeit seiner Uebersiedlung im Besitze von Einrichtungsgegenständen ist oder nicht, und daß die diesbezügliche Einstellung der betreffenden Ausgabepost in das Partikulare vollkommen genüge.

Diese Maßnahme aber, welche seinerzeit den k. k. Staatsbahndirektionen aus Konnibenz, zur Erleichterung des Dienstganges zugestanden wurde, entbindet die Bediensteten keineswegs von der Verpflichtung, die Uebersiedlungsartikularien hinsichtlich der Angaben betreffend den Besitz einer eigenen Wohnungseinrichtung den Tatsachen entsprechend zu erstellen.

Die wiederholten Mißbräuche nun, welche hierseitige Bedienstete in letzterer Zeit behufs widerrechtlicher Erlangung des vollen Uebersiedlungsbetrages bei Vorlage der Uebersiedlungsartikularien sich haben zu schulden kommen lassen, zwingen die k. k. Nordbahndirektion von der im obigen Erlaß der Generaldirektion eingeräumten Befugnis, von der Beibringung bestimmter Nachweise abzusehen, bis auf weiteres keinen Gebrauch zu machen, daß die Bediensteten in jedem Falle den Besitz eigener Wohnungseinrichtungsgegenstände detailliert und mit Belegen (Frachtbriefen, Frachtkartenabschriften mit einem Verzeichnis der aufgegebenen Effekten etc.) nachzuweisen haben.

Ebenso haben die Bediensteten, welche vorgezogen haben, ihre Einrichtungsgüter in dem früheren Domizilorte zu veräußern, um sich in der neuen Station andere zu kaufen, den Nachweis über die bewerkstelligte Veräußerung der alten und den bewirkten Ankauf der neuen Wohnungseinrichtung formell, das ist mit Belegen nachzuweisen, um sich den Anspruch auf den vollen Uebersiedlungsbetrag zu wahren.

Die Herren Dienstvorstände werden demnach, und zwar bei eigener Haftung angewiesen, strengste Kontrolle zu üben und auf das unterstehende Personal mit allem Nachdruck dahin zu wirken, daß die Uebersiedlungsartikularien den Tatsachen entsprechend verfaßt und ordnungsgemäß belegt zur Vorlage gelangen.

Im Falle neuerlicher Mißbräuche wird gegen die Beteiligten mit unnachlässiger Strenge vorgegangen werden.

Der k. k. Direktor: Vanhans m. p.

Hierzu hat die Personalkommission der k. k. Nordbahn folgenden Antrag eingebracht:

Antrag sämtlicher Personalkommissionsmitglieder:

Zusolge Gebührenregulativ § 21, Punkt 6 gebührt den Bediensteten, welche aus Dienstrückichten an einen anderen Dienstort versetzt werden, die volle Möbel- und Fuhrkostenentschädigung unter der Bedingung, daß sie eine eigene Wohnungseinrichtung besitzen und bestimmt hierzu ein Erlaß der Generaldirektion vom 26. August 1885, Zahl 4460/6 a (verlautbart im Gebührenregulativ Seite 74) folgendes:

Es bedarf keinerlei Bestätigung, ob ein lebiger u. s. w. Bediensteter zur Zeit seiner Uebersiedlung im Besitze von Einrichtungsgegenständen überhaupt und für ein Zimmer insbesondere ist oder nicht; in dieser Beziehung genügt die diesbezügliche Einstellung der betreffenden Ausgabepost in das Partikulare vollkommen und soll es den Bediensteten allerdings unbenommen bleiben, ihre Einrichtungsgüter in dem früheren Domizilorte zu veräußern, um sich eventuell in der neuen Station andere zu kaufen, daher ebensowenig die Vorweisung des Frachtbriefes gefordert werden kann.

Dieser Erlaß geht gegenwärtig im allgemeinen noch voll in Kraft, wurde jedoch durch einen Erlaß der k. k. Nordbahndirektion, Zahl 131.073/I vom 3. Februar 1910, für den hierseitigen Amtsberreich gänzlich umgestoßen, und zwar fordert der letztgenannte Erlaß von den Bediensteten in jedem Falle den Nachweis über den Besitz eigener Wohnungseinrichtungsgegenstände, und zwar detailliert und mit Belegen (Frachtbriefen, Frachtkartenabschriften) und ebenso einen Nachweis über eine eventuelle Veräußerung der Einrichtungsgüter.

Zuerkennung von Fahrbegünstigungen an Familienangehörige von Bediensteten.

Die k. k. Nordbahndirektion hat nachstehenden Erlaß herausgegeben:

k. k. Nordbahndirektion.

Mt Nr. 78.195 ex 1911.

Wien, am 4. Oktober 1911.

**Erlaß.**

An alle Dienststellen.

Fahrbegünstigungen.

Inhalt: Evidenzhaltung der in dauernder Hausgemeinschaft mit den Bediensteten lebenden Familienangehörigen. Die Zuerkennung von Fahrbegünstigungen an die Familienangehörigen setzt — sofern in den einzelnen Punkten der Instruktion Nr. XII/1 nicht ausdrücklich etwas anders normiert ist — bei den Frauen der Bediensteten und Arbeiter den gemeinsamen Haushalt, bei den anderen Familienmitgliedern überdies deren vollständige Erhaltung durch den Bediensteten (Arbeiter) voraus.

Da eine genaue Ueberprüfung dieser Daten in jedem einzelnen Falle, speziell bei den Dienststellen mit großem Personalstand erhebliche Schwierigkeiten verursacht, ist bei jeder Dienststelle ein ständiger Beauftragter für die Ueberprüfung der vorgenannten, den Fahrbegünstigungsanspruch begründenden Gesuchangaben zu bestellen.

Zu diesem Behufe ist jedem einzelnen Bediensteten und Arbeiter von der unmittelbar vorgeordneten Dienststelle ein Verzeichnis zur genauen Ausfüllung auszufüllen; eine Anleitung über die Art der Ausfüllung bietet das am Schlusse dieses Erlasses angefügte Beispiel.

Die nötige Anzahl von Exemplaren dieses Verzeichnisses haben die Dienststellen direkt bei der Lithographie (Bureau II/6) anzusprechen.

Die Verzeichnisse sind nach Rückfragen zu überprüfen und in Fällen, in denen Bedenken gegen die Richtigkeit derselben obwalten sollten, von dem Personal der strikte Nachweis durch Vorlage von gemeindeamtlichen oder polizeilichen Bestätigungen zu verlangen, beziehungsweise die Richtigkeit der Daten durch bahnsseitige Erhebungen sicherzustellen.

Das Personal ist verpflichtet, jede Änderung der in dem Verzeichnisse angegebenen Daten unverzüglich zu melden. Bei einer allfälligen Ergänzung des Verzeichnisses hat der gleiche rigorose Vorgang der Ueberprüfung einzutreten.

Die richtig befundenen Verzeichnisse sind alphabetisch zu ordnen und die Gesuchangaben jeweils mit den Daten der Verzeichnisse zu verknüpfen.

Das Personal ist gelegentlich Verlautbarung dieses Erlasses neuerdings zu belehren, daß der Begriff „gemeinsamer Haushalt“ sich nicht anwenden läßt, wenn irgend jemand zum Besuche vorübergehend in Hausgemeinschaft mit dem Bediensteten lebt, und daß andererseits der Begriff „vollständige Erhaltung“ jeden wie immer gearteten Erwerb und jedes Einkommen des betreffenden Anverwandten ausschließt.

Dem Personal ist schließlich zu bedeuten, daß unrichtige Angaben, abgesehen von der Anwendung der Bestimmungen des Art. XI der Instruktion Nr. XII/1 unter Umständen bei Bediensteten und Auszubildenden die Verhängung strenger Disziplinarstrafen, bei Arbeitern die Entlassung zur Folge haben würden.

Der I. I. Direktor: Vanhans m. p.

Hierzu hat die Personalkommission der Nordbahn folgenden Antrag eingebracht:

Antrag sämtlicher Personalkommissionsmitglieder:

Mit Erlaß der I. I. Nordbahndirektion Nr. 73.195 vom 4. Oktober 1911. betreffend die Evidenzhaltung der in dauernder Hausgemeinschaft mit den Bediensteten lebenden Familienangehörigen wurde verfügt, daß die Zuerkennung von Fahrbegünstigungen an die Familienangehörigen und deren vollständige Erhaltung durch den Bediensteten vorausgesetzt, daß der Begriff „vollständige Erhaltung“ jeden wie immer gearteten Erwerb und jedes Einkommen des betreffenden Anverwandten ausschließt.

Diese Verfügung kann so weit führen, daß ein Bediensteter, dessen Kinder in irgendeinem Unternehmen mit einer kaum nennenswerten Besoldung betätigt sind, zum Beispiel Praktikant mit 10 Kr. monatlich, oder zum Beispiel dessen Mutter, deren Gnadengehalt oder Pension kaum für die Bezahlung des allerbestehenden Wohnraumes hinreicht und sonach eigentlich doch von dem Betreffenden vollständig erhalten werden muß, keinen Anspruch auf eine Fahrbegünstigung für diese Angehörigen hat. Wenn auch mit Rücksicht auf die diesbezüglichen Bestimmungen der Instruktion, Nr. XII/1, für die Erlangung der fraglichen Fahrbegünstigung eine Minimalgrenze für das Einkommen nicht gezogen werden kann, so könnte doch eine mildere Interpretation dieser Bestimmungen (wie dies bei anderen I. I. Staatsbahndirektionen gewiß erfolgt) gehandhabt werden.

Es wird gebeten, unter den Begriff „vollständiger Erhaltung“ nicht jeden wie immer gearteten Erwerb und jedes Einkommen des betreffenden Anverwandten auszuschließen. Ferner wird die I. I. Nordbahndirektion gebeten, allgemeine Verfügungen nicht stets zu ungunsten des hierseitigen Personals zu interpretieren, wie es in vorliegendem Falle, wir auch in der Angelegenheit betreffend die Ueberfiedlungsgebühren der Fall ist.

Der beschriebene Erlaß der Generaldirektion beinhaltet keinesfalls ein Verbot (wie es in dem Nordbahnerlaß heißt) von der Verbringung bestimmter Nachweise abzusehen und auch nicht lediglich eine Konnivenz zur Erleichterung des Dienstganges, sondern ganz bestimmt ein Entgegenkommen gegen den durch die Verfügungen aus Dienstesrückichten ohnedies größtenteils geschädigten Bediensteten.

Tatsache ist, daß bereits einigen Bediensteten wegen „nicht standesgemäßer Wohnungsrichtung“ die halben Ueberfiedlungsgebühren gestrichen wurden. (Abteilung V.)

Es wird gebeten, bei Zuerkennung von Ueberfiedlungsgebühren im Sinne des zitierten Erlasses der Generaldirektion vorzugehen und den Erlaß der I. I. Nordbahndirektion als widersprechend nicht in Anwendung zu bringen.

### Von der Südbahn. Protokoll

über die am Donnerstag den 8. Juni 1911 in Wien stattgefundene Beratung der Personalkommission, und zwar der Gruppe des Stationspersonals des Verkehrs und der Gruppe der Lohnerhaltung der Sektion für Diener, betreffend allgemeine Angelegenheiten der Bediensteten dieser Gruppen.

(Fortsetzung.)

Zu Punkt 11 bemerkt Personalkommissionsmitglied Herzog noch, daß viele in einer Versammlung die alten Titel zurückverlangt hätten. Er habe sich jedoch dagegen erklärt.

Nach längerer Debatte zieht auch Personalkommissionsmitglied Wagner seinen Antrag betreffend den Titel „Weichenwärter“ zurück.

Inspektor Berger sagt, betreffs der Schonung der Wächterstrukturen sei bereits ein Erlaß hinausgegangen. Die Ansichten darüber, was notwendig sei und was nicht, seien immer zwischen den Wächtern und den Bahnmeistern geteilt. Ueber Verlangen werde ohnedies ein Nachschlag gewährt. Die Wächter hätten allerdings wenig davon, denn um das Geld können sie das Futter nicht kaufen.

Personalkommissionsmitglied Herzog wünscht, man solle die Organe, welche dem erwähnten Erlaß der Baudirektion zuwiderhandeln, ermahnen und bestrafen. Bei den I. I. Staatsbahnen kämen solche Ermahnungen in die Amtsblätter. Betreffs der Bahndischungen sei eine Beschwerde aus Warburg gekommen. Bis für drei Jahre gültigen Pachtverträge seien Verträge zwischen Personal und Verwaltung. Das Personal dürfe nichts weiter verpacken, aber die Verwaltung entziehe, wenn sie wolle, dem Betreffenden auch den Grund vor Ablauf der Vertragsdauer. Wer sich widersetzt, würde bestraft.

Personalkommissionsmitglied Herzog liest die bezüglichen Anordnungen der Sektion vor.

Der Vorsitzende wie der Direktionssekretär betonen, daß es sich im vorliegenden Fall nicht um Verträge im juristischen Sinne, sondern um Zuwendungen von Seiten der Bahn handle; was auf den Gründen wachse, werde zu einem billigen Zins dem Wächter überlassen. Der Revers solle nur den Wächter an gewisse Bedingungen knüpfen. Der Revers sei kein Vertrag, sondern ein einseitiges Rechtsgeschäft.

Personalkommissionsmitglied Herzog meint, daß auch die Verwaltung gebunden sein solle.

Inspektor Berger erklärt, er wisse nicht, welcher Grund im erwähnten Falle vorliege, man dürfe dies nicht so allgemein nehmen.

Personalkommissionsmitglied Stöcklinger und Herzog führen einige Beispiele dafür an, daß die Pachtzinse nicht sehr billig seien. Diese Leute müssen für die Reversse auch Stempelgebühr zahlen.

Punkt 14.

Gewährung des Uebertrittes in andere Kategorien nach abgelegter Prüfung.

Personalkommissionsmitglied Herzog erklärt diesen Punkt für gegenstandslos, falls er sich mit der vom Herrn Inspektor Berger oben gegebenen Zusicherung decke.

Punkt 15.

Abkündigung der Geldstrafen. Dafür Belehrung.

Personalkommissionsmitglied Herzog erklärt, auch diese Forderung sei eine Ueberschneidung. Heute werde der Wächter wegen jeder Kleinigkeit bestraft. Die Geldstrafe treffe den Wächter mit zahlreicher Familie sehr hart und rufe nur Unlust zum Dienst hervor; Mühen oder Belehrungen würden viel besser wirken. Die Strafe soll in ein Verzeichnis kommen und nach einem Jahr gelöscht werden, wenn der Betreffende in zwischen keine Strafe aus dem gleichen Anlaß erhalten habe. In die Diensttabelle sollen die Strafen überhaupt nicht eingetragen werden.

Personalkommissionsmitglied Osmež erklärt, daß seinerzeit mehrere Vorgesetzte Verschieber ohne Protokollaufnahme bestraft wurden. Er legt vier Gehaltszettel vor, aus denen die Strafen ersichtlich sind.

Personalkommissionsmitglied Wendl erklärt, er habe eine schriftliche Mitteilung zweier Verschieber erhalten, die er Herrn Inspektor Pölleritzer übergeben werde. Ein Verschieber sei durch seinen Kollegen zehn Minuten vor der festgesetzten Zeit abgelöst und hierfür mit 3 Kr. bestraft worden.

Am 6. Juni habe in Graz eine Protestversammlung der Station Graz gegen die „schikanöse und infame Behandlung“ des Personals durch einige Beamte stattgefunden. Redner überreicht dem Inspektor Pölleritzer die dort gefasste Resolution.

Inspektor Pölleritzer bemerkt, daß in der letzten Sitzung der Zugbegleiter die gleichen Beschwerden vorgelegt wurden; er habe diesbezüglich an das Inspektorat hinausgeschrieben, aber noch keine Antwort erhalten.

Punkt 16.

Einführung der Schule wie beim Verkehr, aber durch eigene Wächterinstruktoren aus dem Wächterstand.

Personalkommissionsmitglied Herzog bemerkt hierzu, daß in allen Dispositionsstationen ein Beamter der Verkehrsabteilung da sei, der die Instruktionen erläutere und Schule halte. Zu den Wächtern komme nur einmal bis zweimal im Jahre ein Beamter, und das sei zu wenig, denn wenn der Wächter sich instruktionsgemäß an den vorgegebenen Bahnmeister um Auskunft wende, bekomme er keine Antwort oder nur eine grobe.

Inspektor Berger erklärt, daß allerdings der Inspektor jetzt jährlich höchstens einmal bis zweimal in eine Sektion komme, die übrige Schulung sollten die Sektion und die Bahnmeister vornehmen, eventuell auch die Inspektorate. Ein Zusammenziehen der Wächter zu Schulzwecken sei undurchführbar.

Personalkommissionsmitglied Herzog meint, daß allerdings der Revident Wallner zu Instruktionszwecken herumreist; die Wächter aber wollen einen Wächter als Instruktor.

Inspektor Berger bezweifelt, daß sich genug intelligente Wächter finden würden, und daß die Instruktion durch einen Beamten den gleichen Zweck erfülle.

Der Vorsitzende findet jedoch die Anregung des Personalkommissionsmitgliedes Herzog nicht schlecht, weil die Wächter vielleicht lieber ihren Kollegen um Auskunft fragen als einen Beamten.

Personalkommissionsmitglied Osmež beantragt, eine Reihe von Punkten der Tagesordnung auf einmal zu beraten. Der Antrag wird angenommen.

Punkt 17

lautet daher:

In Strecken mit dichter Zugfolge für Wächter 12/24stündigen Dienst. Auf Nebenlinien mit schwächerem Verkehr 16/24stündigen Dienst. Anerkennung der freigewählten Vertrauensmänner des Wächterpersonals und Heranziehung bei Erstellung neuer Dienstturnusse. Ernennung derjenigen Wächter, welche als Blocksignaldiener verwendet werden, als Blocksignaldiener. Endlich Durchführung der Regelung der Dienst- und Ruhezeit für die Wächter des Verkehrs analog den eingebrachten Anträgen, und zwar:

- In Bruttostationen 12 Stunden Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit;
übrige Hauptlinie 16 Stunden Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit;
auf allen Nebenlinien 16 Stunden Dienst mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit.

In jenen Stationen, wo der 16stündige Dienst besteht oder eingeführt wird, soll unbedingt ein freier Tag im Monat gewährt werden.

Personalkommissionsmitglied Herzog erklärt, bezüglich der Semmering-Strecke sei er bereits bei der Baudirektion eingeschritten, es solle auch schon eine Entscheidung ergangen sein, die aber dem Personal nicht recht sei. Seit her wäre auf der Lokalfreie 12/12 Stunden Dienst gewesen. Voriges Jahr sei mit der neuen Dienstverteilung auch beim Block 16/16stündiger Turnus eingeführt worden. Die Blockwächter hätten früher alle Wochen eine freie Tour, um die sie jetzt gekommen sind. Auf der Strecke Weidling-Modling zum Beispiel waren früher 18/18 Stunden, die Weichenwächter hatten den gleichen Dienst. Wenn schon eine Reform geschaffen wird, sollte etwas Besseres, das bereits besteht, gewahrt bleiben. Die Wächter nehmen den 16/16stündigen Turnus an, aber, um nicht um 26 freie Tage geschädigt zu werden, wollten sie alle Monate zwei freie Touren und hierbei von den Nebenarbeiten entbunden werden. Die Behauptung der Verwaltung, daß früher die Wächter sechs Nächte hintereinander Dienst machten und jetzt nicht, treffe nicht zu, weil früher die Leute sich um 12/12 Uhr abgelöst hätten, nicht um 6/6 Uhr. Sie hätten somit jede zweite Nacht frei gehabt. Im allgemeinen wollen die Bahnwächter einen 12/24stündigen Turnus, nur auf den Nebenlinien einen 16/24 stündigen Turnus.

Personalkommissionsmitglied Wagner bespricht die obenangeführte Turnusforderung der Wächter des Verkehrs; es komme zum Beispiel in Gloggnitz vor, daß ein Wächter 12/24, ein anderer 16/24stündigen Dienst habe.

Personalkommissionsmitglied Osmež meint, am schlechtesten sei die Dienstverteilung für das Verschub- und

Wächterpersonal in Kuffstein. Die Leute müßten den ganzen Tag verschoben und hätten nur 30 Minuten mittags und 30 Minuten abends frei. Ein diesbezüglich eingebrachtes Gesuch um Abhilfe sei abgewiesen worden.

Inspektor Pölleritzer erwidert, daß in anderen Stationen die Leute überhaupt nicht weggehen können. Kuffstein habe weniger Verkehr als andere Stationen. Wenn ein vorgelegtes Gesuch abgewiesen wurde, sei dies jedenfalls auf Grund von Erhebungen geschehen.

Personalkommissionsmitglied Wendl bespricht die Dienstzeit der Lampisten in Graz. Er habe diesbezüglich schon einmal bei Inspektor Pölleritzer angefragt. Die Lampisten hätten früher einen Turnus von 12/12, 24/24. Heute haben die Zuglampisten (zwei in jedem Dienst) 24 Stunden. Bis vor kurzem konnten sie sich durch Taglampisten ablösen lassen und zum Mittagessen nach Hause gehen, jetzt wurde das verboten. Sie müßten 24 Stunden am Bahnhof bleiben und haben 78 Züge zu bedienen, die Ausrüstungsgegenstände zu reinigen u. s. w. Die Zuglampisten bitten um Wiederherstellung des früheren Turnusses. Die Lampisten meinen, der Plakatsch sei ihnen ungünstig gesinnt und habe sie beim Stationschef als faule Kerle hingestellt.

Personalkommissionsmitglied Wagner vertritt die Bitte der Wächter der Station Graßnigg um Verlängerung der Ruhezeit. Sie hätten darum schon im August 1910 angefragt, ohne Antwort zu erhalten.

Die Verschieber in Bruttostationen verlangen die 12/24 Stunden (in den großen Stationen besteht dieser Turnus schon). In den übrigen Verschubstationen 16/24.

Personalkommissionsmitglied Herzog erklärt, die Bahnrichter verlangen jeden zweiten Sonn-, beziehungsweise Feiertag frei. An den übrigen Sonn- und Feiertagen sollen sie nicht zu anderen Dienstleistungen herangezogen werden, als ihnen zukommen, zum Beispiel zum Substituieren von Wächtern und Wächterinnen.

Inspektor Berger meint, es sei ihm unbekannt, daß dies geschehe, es liege auch nicht in seiner Absicht.

Personalkommissionsmitglied Wagner begründet die Forderung der Weichenwächter um Gewährung einer Stationszulage in jenen Stationen, wo Verschubpersonal in Verwendung steht, damit, daß auch die Wächter beim Verschub helfen.

Personalkommissionsmitglied Herzog vertritt die Forderung auf Anerkennung der freigewählten Vertrauensmänner des Wächterpersonals und Heranziehung bei Erstellung neuer Dienstturnusse, wie es gegenwärtig bereits bei den Verschubarbeitern und Zugbegleitern und verschiedenen anderen Kategorien der Fall sei.

Personalkommissionsmitglied Wendl verweist auf einen Umstand, der viele Bedienstete schwer treffe. Wenn ein Magazinsaufseher oder Magazinsmeister aus einer Bruttostation in eine kleine Station auf Substitution geschickt wird, so erhalte er nur die Stationsgebühren und verliere für die Zeit der Substitution die Affordzulage, die er in der Bruttostation beziehe. Er ersucht um Gewährung der Affordanteile an diese Bediensteten auch für die Zeit, wo sie auswärts auf Substitution seien.

(Fortsetzung folgt.)

### Inland.

Eine Anerkennung der Sozialdemokratie. Gelegentlich der Feuerungsdebatten im Abgeordnetenhaus kam in der vorigen Woche einer der Redner, der christlichsoziale Abgeordnete Reunteufel, auf den Einfluß zu sprechen, den die sozialdemokratische Denkweise auf das öffentliche Leben ausübt. Mit seltener Offenheit anerkannte der Redner, daß weit über die Kreise der Sozialdemokratie hinaus die Gesamtheit der Gebildeten in Oesterreich sich den sozialdemokratischen Theorien und ihren praktischen Schlußfolgerungen nicht entziehen kann. Er führte aus:

Wird den Regierungen unter dem Eindruck dieser Zustände nicht bange um die Zukunft? Man scheint die Demonstrationen und ähnliche Ereignisse doch etwas zu leicht zu nehmen. Diese Dinge mögen vielleicht gemacht sein, wenn aber die Grundlage hierfür nicht vorhanden wäre, könnte derlei nicht geschehen. Heute befindet sich die Regierung und ein großer Teil des Hauses in der Gefolgschaft der Sozialdemokraten. Die Argumentation der Sozialdemokratie ist das Gemeingut der Gebildeten in Oesterreich geworden. Man hat ja sonst nichts. Wenn man nicht selbst eine Idee hat, die auf einem anderen Weg liegt, muß man als ehrlicher Mensch dorthin, wo diese Idee vorhanden ist. Man kommt gegenüber dem Zeitläußel nicht mehr aus; Neues wird aber auf dem Boden, auf dem wir stehen, aus den Köpfen nicht geboren. Das rücksichtslose Vorschreiten der kapitalistischen Großindustrie hat ebenso die Proletarisierung zur Endstation wie das rücksichtslose Aufkaufen von Grundbesitz der Bauern infolge der Bauernlegung. Das Ende der heutigen Wirtschaftspolitik ist also die Proletarisierung und der Sieg der Sozialdemokraten; denn nicht bloß das Vorschreiten der sozialdemokratischen Ideen, sondern die wirtschaftliche Entwicklung führt diese Partei zum Siege.

Diese christlichsoziale Rede wurde natürlich in den christlichsozialen und deutschnationalen Blättern totgeschwiegen.

Die Teuerung. ... Inzwischen macht die Teuerung auf der ganzen Erde den rapidesten Fortschritt. Die Leute sind empört darüber, daß sie für ihre Ware so viel bezahlt bekommen. Die Regierungen haben nun ein wirksames Mittel gegen die Teuerung ergriffen; sie haben den Verkauf von Milch und Fleisch gänzlich einstellen lassen, so daß auch der größte Verschwender nichts mehr ausgeben kann, weil man auch für Geld nichts mehr bekommt. In Oesterreich hat die Teuerung die Leute so gegen die Agrarier verbittert, daß sich die Städte gegenseitig die Köpfe einschlagen. Um kleineres Unglück zu verhüten, rückt das Militär aus. Die Polizei schritt lange nicht ein, weil sie erst abwartete, bis die Mehrzahl der Demonstranten das vierzehnte Lebensjahr erreicht und damit das Recht erlangt hatten, mit Kerker bestraft zu werden. Viele Ergebenden wanderten direkt aus dem Mutterland zu Gerichte. Bei der ungeheuren Teuerung kann auch von den Richtern keine Billigkeit erwartet werden. Sie verhängten so viele Jahre, als Oesterreich in der Kultur zurück ist.

Robert Schen („Simplizissimus“).

Die Reduzierung des Zugbegleitungspersonals auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Oktober l. J. brachte Genosse Reichratsabgeordneter Tomšič nachstehende Interpellation ein:

Interpellation

der Abgeordneten Tomšič und Gertöffen an den Herrn Leiter des I. I. Eisenbahnministeriums betreffend die beabsichtigte Reduzierung des Zugbegleitungspersonals auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn.

Dem Zugbegleitungspersonal in Mitteldorf wurde von maßgebenden Organen ungewidmet erklärt, daß die I. I.

Staatsbahnverwaltung die bestimmte Absicht hat, sämtliche Züge der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn mit nur einem Zugbegleiter, und zwar mit dem Zugführer zu führen. Begründet wird diese Maßnahme mit dem Hinweis auf die Betriebsverhältnisse der Berliner Stadtbahnen.

Die Verwirklichung dieser Absicht würde aller menschlichen Voraussicht nach unabsehbare Gefahren für die Sicherheit des Betriebes des reisenden Publikums und des diensttuenden Personals zur Folge haben. Es darf nicht übersehen werden, daß die Einrichtungen der Berliner Stadtbahnen, insbesondere die Bauart der Wagen und Stationen bezüglich des Ein- und Ausstiegs grundverschieden von jenen der Wiener Stadtbahn sind und für die Begleitung der Züge mit nur einem Zugbegleiter entsprechend eingerichtet erscheinen, was bei der Wiener Stadtbahn durchaus nicht der Fall ist, da insbesondere die Stationen derselben alle in Krümmungen erbaut sind und die Wagen erhöhte Luftstöße haben. Auch sonst sind bei den Berliner Stadtbahnen eine Reihe von Einrichtungen und Verbesserungen, insbesondere aber hinreichend Stationspersonal vorhanden, welche Vorkehrungen bei der Wiener Stadtbahn nirgends getroffen sind.

Die Verwendung von zwei Zugbegleitern bei den Zügen der Wiener Stadtbahn ist eine Einrichtung, die sich aus Verkehrsbedürfnissen unumgänglich notwendig erweist. Das Verfügen der automatischen Bremse ist eine wiederholt vorkommende Erscheinung bei den Zügen der Wiener Stadtbahn, und es erfordert daher schon die Sicherheit des Zuges in dieser Hinsicht die unbedingte Anwesenheit eines zweiten Zugbegleiters beim Zuge, der in solchen Fällen gemeinsam mit dem Zugführer und dem Heizer die Handbremsen bedienen muß, wenn Karabole vermieden werden wollen. Der Zugführer ist mit dem Heizer allein nicht in der Lage, in solchen Fällen das erforderliche Brutto zu bremsen. Auch dann nicht, wenn die Absicht besteht, die Wagenanzahl bei den Zügen um zwei verringert werden sollte. Der Umstand allein also, daß durch die beabsichtigte Reduzierung der Zugbegleiter im Falle des Verfügens der automatischen Bremse jede Sicherheit des Zuges in Frage gestellt erscheint, reicht hin, um die Unmöglichkeit der Verwirklichung der genannten Absicht durch die I. L. Staatsbahnverwaltung hinreichend darzutun.

Auch die Frage muß erwogen werden, wer bei momentan eintretenden Ereignissen auf der Strecke die Deckung der Züge vornehmen wird. Es ist ganz ausgeschlossen, daß die absolut notwendige Verrichtung der Zugführer, der mit der Überwachung des Zuges und tausendlei daraus resultierenden Arbeiten vollumfänglich beschäftigt ist, verrichten kann. Also eine neue, große Gefahr für die Sicherheit des Zuges, der nur durch das Vorhandensein eines zweiten Zugbegleiters borgebeugt werden kann.

Und wer soll, wenn der Zugführer allein beim Zuge ist, die erste Hilfeleistung bei den zahlreichen, in jedem Eisenbahnbetrieb vorkommenden, aber ganz besonders auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn häufigen Verunglückungen der Passagiere vornehmen? Wer soll die Intervention bei Streitigkeiten besorgen und schlichten, Auskünfte erteilen u. s. w.? Diese zahllosen Arbeiten sollen dem Zugführer nebst der Überwachung des Zuges aufgebürdet werden, ohne Rücksicht darauf, ob die erforderliche Möglichkeit vorhanden ist, daß er sie leisten kann und daß durch solche Maßnahmen tausend andere wiederholt vorkommende und auch ungeahnte furchtbare Gefahren heraufbeschworen werden.

Der Gedanke an die Verwirklichung dieser Absicht an sich erscheint so absurd, daß das Bestehen dieser Absicht ungläubig erscheinen könnte. Und doch soll diese Absicht nach den vorhandenen Gerüchten in kürzester Zeit verwirklicht werden.

Aus den vorstehenden Erwägungen allein darf diese Absicht im Interesse der Sicherheit des Lebens des Wiener Stadt- und Verbindungsbahn benutzenden Publikums, des diensttuenden Personals, aber auch im Interesse der I. L. Staatsbahnverwaltung bei den gegenwärtigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen nicht verwirklicht werden. Ersparnisse können durch diese Maßnahme nicht erzielt werden, denn ein einziges Karabole würde die geringen Ersparnisse tausendfach an Mehrausgaben überwiegen. Außerdem ist es klar, daß an Stelle der reduzierten Zugbegleiter die Perrondienner fast in der gleichen Anzahl vermehrt werden müßten, welche zweifellos nicht den Ersatz für die reduzierten Zugbegleiter bieten können.

Die Gesehtigten richten daher an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums die Frage:

Ist dem Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums diese Absicht der I. L. Staatsbahnverwaltung bekannt?

Wenn ja, ist der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums bereit, sofort zu verfügen, daß diese Absicht nicht verwirklicht wird?

Die Nationalverbändler als Lakaienheulen. In dem Bericht von der am Dienstag voriger Woche abgehaltenen Volksversammlung des Nationalverbandes finden wir den folgenden interessanten Satz: „Weiter wurde der vom Abgeordneten Seidel heute im Abgeordnetenhause eingebrachte Antrag betreffend die Heranziehung der Mitglieder des Kaiserhauses und der Offiziere zur Steuerleistung besprochen und hierbei festgestellt, daß der erwähnte Antrag lediglich eine Aktion der Deutschen Arbeiterpartei, nicht aber des Deutschen Nationalverbandes darstelle.“ — Das sind dieselben elenden Demagogikheulen, die in den Wählerversammlungen Volkskümlichkeit vorschwindeln.

Eine Ständeserhöhung auf Laternenpfählen. Der „Alpenländische Kaufmann“, das offizielle Organ der Kaufleute der Alpenländer, schreibt in seiner Nummer vom 15. Oktober: „Neue Erhöhung der Zuckerpriese. Nächster Tage findet eine Nachlieferung für den inländischen Konsum statt, und es verlautet, daß mit Rücksicht auf die seit Ende Dezember eingetretene Steigerung der Rohzuckerpreise die Raffinadepriese hierbei eine Erhöhung um 3 bis 4 Kr. per Meterzentner erfahren werden.“ Das ist eine auferlegte Gaunerei. Die Zuckerbarone treiben es noch so weit, bis das fortgesetzt ausgeblüdete Volk ihnen gelegentlich eine Ständeserhöhung auf Laternenpfählen bereitet.“ Dieser Kritik wäre nur noch zuzufügen, daß das Volk auch denen diese „Ständeserhöhung“ zukommen ließe, die Schuld daran sind, daß die Bäume dieser Volksauswucherer so üppig gedeihen.

Aus dem Verwaltungsrat der Südbahn. In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Südbahn berichtete der Generaldirektor Sektionschef Dr. Ritter v. Weber über den weiteren Verlauf der mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen und über die infolge der beabsichtigten Maßnahmen zugunsten des Staatsbahnpersonals auch für die Südbahn zu gewärtigenden Mehrausgaben. Im übrigen wurden laufende Angelegenheiten, unter anderen auch die beabsichtigte Förderung der vom Personal der Gesellschaft geplanten Gründung einer Bau- und Wohnungsgenossenschaft, beraten. — Der Generaldirektor führte aus, daß sich die finanzielle Belastung, welche der Südbahn aus den Maßnahmen zugunsten des Personals erwachsen wird, ziffer-

mäßig nicht angeben lasse. Es stehe nämlich vorläufig absolut noch nicht fest, welche Zugeständnisse den Bediensteten der Staatsbahnen gemacht werden sollen, und deshalb könne auch die Rückwirkung auf die Südbahn, die sich ja verpflichtet hatte, ihrem Personal die gleichen Gehaltsaufbesserungen zuzuwenden, nicht abgeschätzt werden. Ebenso sei es ungewiß, in welcher Weise die Mehrausgaben bei den Staatsbahnen gedeckt, und welcher Teil davon durch Tarifierhöhungen, welcher Teil aus allgemeinen Mitteln aufgebracht werden soll. Auch hier könne nicht beurteilt werden, ob und in welcher Weise die Südbahn in die Lage versetzt werden wird, die Kosten der Maßnahmen für ihre Bediensteten durch Tarifierhöhungen hereinzubringen. Die Verhandlungen mit der Regierung seien deshalb ins Stocken geraten und könnten erst aufgenommen werden, bis es feststeht, welche finanzielle Lasten der Südbahn künftig obliegen werden. Für die Wohnungsfürsorge soll seitens des Personals eine eigene Genossenschaft gegründet werden. Nach dem Gesetze für den Wohnungsfürsorgefonds sollen von diesem Fonds zweite Hypotheken gewährt werden, wenn 10 Prozent des Kaufpreises in barem seitens der Interessenten aufgebracht sind. Die Beschaffung dieses Kapitals soll durch die zu gründende Genossenschaft unter Mithilfe der Südbahn erfolgen. In der Sitzung wurde auch berichtet, daß der Personenverkehr heuer stationär ist und nicht die gleiche Entwicklung wie in den letzten Jahren aufweist, hauptsächlich deshalb, weil der Verkehr nach Italien und den Adriaufhäfen durch die Cholera eine wesentliche Abschwächung erfahren hat. Der Güterverkehr sei nicht ungunstig, wenngleich sich die Getreideexporte aus Ungarn bisher in mäßigen Grenzen halten.

### Ausland.

Das Einkommen der Angestellten bei den amerikanischen Eisenbahnen. Das Amt für eisenbahnwirtschaftliche Fragen (Bureau of Railway Economics) hat die Einkommensverhältnisse der Angestellten von 15 amerikanischen Eisenbahngesellschaften in den 10 Jahren 1900 bis 1909 statistisch verfolgt. Da die Aufzeichnungen, die die verschiedenen Verwaltungen führen, nicht nach einheitlichen Grundföhen bearbeitet werden, so hat der Vergleich natürlich manche Schwierigkeiten, es geht aber aus der Veröffentlichung ohne Zweifel hervor, daß die persönlichen Ausgaben der Eisenbahngesellschaften nicht nur ihrer Geldsumme nach, sondern auch im Verhältnis zu dem bewältigten Verkehr in diesem Zeitraum erheblich zugenommen haben. Im Jahre 1900 betragen die persönlichen Ausgaben (mit Ausnahme derjenigen für die Oberbeamten) 500.000.000 Dollars, im Jahre 1909 972.000.000 Dollars. Im Jahre 1907 haben sie sogar die Summe von 1.000.000.000 Dollars überschritten. Dabei betragen die persönlichen Ausgaben etwa drei Fünftel der gesamten Betriebsausgaben, und wenn noch berücksichtigt würde, daß von den Ausgaben für die Beschaffung von Betriebsmitteln, Baustoffen u. dgl. wiederum ein Teil für Löhne aufzuwenden ist, so ist wohl gar ein Bruchteil von vier Fünftel der Betriebsausgaben auf Gehälter und Löhne zu rechnen. Von 1900 bis 1909 sind die Betriebsausgaben der amerikanischen Eisenbahnen um etwa 77 Prozent gestiegen und die persönlichen Ausgaben haben mit ihnen ungefähr gleichen Schritt gehalten. Das gilt natürlich nur vom großen Durchschnitt, bei den einzelnen Verwaltungen, deren Zahlenangaben der Untersuchung zugrunde gelegt worden sind, haben diese Verhältnisse ganz erheblich geschwankt. Das gleiche gilt von dem Verhältnis der Gehälter und Löhne zu den Einnahmen, von denen im großen Durchschnitt 40 Prozent für persönliche Ausgaben verwendet werden. Die Einnahmen, bezogen auf Verkehrseinheiten (Tonnenmeilen und Personenmeilen) sind von 1900 bis 1909 um 3-8 Prozent gestiegen, die persönlichen Ausgaben, die auf die Verkehrseinheiten entfallen, haben dagegen um 9-5 Prozent, also in einem erheblich höheren Verhältnis zugenommen, was mit der in der letzten Zeit bei fast allen amerikanischen Eisenbahnen gewährten Erhöhung der Löhne und Besoldungen zusammenhängt. Bei einzelnen Gruppen von Eisenbahngesellschaften hat die Erhöhung des täglichen Einkommens bis 33-5 Prozent betragen.

Die Untersuchung des Amtes für eisenbahnwirtschaftliche Fragen stellt schließlich die Erhöhung der Löhne der Zunahme der Nahrungsmittelpreise gegenüber und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß mit wenigen Ausnahmen die Zunahme der Löhne die Preissteigerung der Lebensmittel übertroffen hat.

Teuerungsbekämpfung in Budapest. Die ungarische Hauptstadt hat, gezwungen durch die furchtbare Not an Kleintwohnungen, seit zwei Jahren 4500 Kleintwohnungen, zum Teil in Kleinhäusern, erbaut und zum Selbstkostenpreis vermietet, um 30 bis 50 Prozent billiger als die ortsüblichen Mietpreise. Die Pferdefleischauschrottung ist Stadtmonopol, es werden an keinen Käufer mehr als zwei Pfund abgegeben, um Wiederverkäufer auszuschließen. In 22 Verkaufsstellen wird zum Selbstkostenpreis verkauft. Die seit zwei Jahren bestehende städtische Profabrik wird zurzeit auf eine Tageserzeugung von 80.000 gegen bisher 25.000 Kilogramm vergrößert. Die Stadt errichtet 14 Verkaufsstellen für Fleisch, Bohnen, Erbsen und Schmalz zum Selbstkostenpreis und hat eine 20 hoch große Schienen- und Magazinanlage für die Kohlenversorgung herstellen lassen. Die 11.500.000 Gebierrkloster großen städtischen Grundstücke sollen nach Ablauf der gegenwärtigen Pachtverträge nur noch an Gemüsegärtner verpachtet werden, die sich verpflichten, ihre Produkte nur auf die Budapester Märkte zu bringen.

### Aus dem Gerichtssaal.

Unfall in der Stadtbahnstation Praterstern. Am 14. April d. J., gegen 1/6 Uhr früh, wurde der in der Stadtbahnstation Praterstern von Hauptpostamt auf Geleise II angekommene Stadtbahnzug Nr. 2312 aus diesem Geleise herausgezogen und sollte nunmehr über das Verbindungsgeleise, das ist über die Weichen 4 und 5 auf das Geleise I geschoben werden, um von hier aus wieder nach Hauptpostamt zurückzufahren. Der mit der Stellung des Hauptpostamts 4 betraute Weichenwärter Ferdinand Lindenthal hatte auf seiner Uhr 5 Uhr 17 Minuten und nahm deshalb an, daß der um

5 Uhr 16 Minuten fällige Zug in der Richtung nach Hauptpostamt auf Geleise I bereits fort sein müsse, so daß für die Einfahrt der auf diesem Geleise zu schiedenden Garnitur kein Hindernis sei. Er stellte deshalb den Wechse 4 in die Ablenkung auf das Geleise I, was der Verschieber Leopold Strebing er für ein Zeichen ansah, daß die Fahrt auf das Geleise nunmehr freigegeben sei. Strebing er gab die Rückwärtsignale. Die Garnitur fuhr über den Verbindungswechsel auf das Perrongeleise I ein und stieß hier in den Schluß des Stadtbahnzuges hinein, der unglücklichweise noch in der Station stand. Die Verletzung mehrerer Personen war die Folge des Unfalles.

Da durch die gerichtliche Untersuchung die Verletzungen als leichte erwiesen waren, verfügte die Staatsanwaltschaft, welche ursprünglich das Verfahren beim Landesgericht einleitete, die Abtretung an das Bezirksgericht Leopoldstadt.

Dortselbst hatten sich vor dem Bezirksrichter Dr. Weiser Weichenwärter Lindenthal und Verschieber Strebing er zu verantworten. Die durch Dr. Leopold Kay vertretenen Angeklagten gaben an, die Stellung der Weiche in die Ablenkung gelte als stillschweigendes Zeichen, daß nunmehr die Zurückführung der aus dem Geleise II gegangenen Garnitur auf das Geleise I zu erfolgen habe. Der Oberverschieber Wleek bestätigte als Zeuge sogar, daß er Strebing er in diesem Sinne geradezu unterrichtet habe.

Der Verteidiger erbrachte ferner den Nachweis, daß die Garnitur des um 5 Uhr 16 Minuten fälligen Zuges damals ungewöhnlich weit vorne stand, so daß das Personal entgegen der sonstigen Gepflogenheit den Zugschluß von der Nordseite des Bahnhofs nicht sehen konnte. Der Verteidiger wies außerdem nach, daß Lindenthal, der zur kritischen Zeit in der ersten Dienststunde stand, zur Zeit auch noch den Dienst eines zweiten Wächters neben dem seintigen verrichten mußte und daß er eine Minute lang im Lausfchritt sich von seinem Platz aus, an dem er die verschiedenen Berrichtungen allein besorgen mußte, hätte entfernen müssen, um einen Ausblick auf den Zugschluß des um 5 Uhr 16 Minuten fälligen Zuges zu gewinnen.

Der Sachverständige, Oberinspektor Feigl, mußte bezüglich des Angeklagten Strebing er zugilligen, daß er seine Pflicht erfüllt hatte, wenn er in der Station Praterstern, die keine Rangierscheibe besitzt, die Stellung der Weiche 4 als das übliche Zeichen zur freien Einfahrt auf das Geleise I aufnahm. Bezüglich Lindenthals gab er an, daß mit einer Uhrendifferenz von 2 Minuten auf der Bahn gerechnet werden müsse. Allerdings hätte Lindenthal vorkaufen und sich von der Freiheit des Geleises I überzeugen sollen, jedoch müsse man bedenken, daß er im kritischen Moment außergewöhnlich viel zu tun hatte, mit normalen Verhältnissen, also damit rechnete, daß der Zug nicht in der Station stehe, weil er dessen Schluß von seiner Hütte nicht sah. Man müsse ferner bedenken, daß auf der Stadtbahn ein flottes Arbeiten geboten sei, und daß es nicht gern gesehen werde, wenn der Arbeiter durch übertriebene Venglichkeit eine Verlangsamung der Dienstesabwicklung herbeiführe.

Bezirksrichter Dr. Weiser sprach daher gemäß dem Antrag des Verteidigers beide Angeklagte frei.

Der staatsanwaltschaftliche Funktionär Dr. Friedjung meldete die Verurteilung an

Zusammenstoß in Franzensfeste. Am 6. Mai d. J. stieß in der Station Franzensfeste der Lokomotivführer des Schnellzuges 411, Thomas Wutte, während einer Verschiebung auf einen vor ihm stehenden Zugteil, wodurch eine in diesem befindliche Person verletzt wurde.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich der Lokomotivführer Thomas Wutte sowie der Verschieber der Station Franzensfeste, Gottfried Oberleiter, vor dem Bezirksgericht Sterzing zu verantworten und zwar ersterer, weil er durch unvorsichtiges und zu rasches Fahren einen Unfall herbeigeführt habe, letzterer, weil er es unterlassen habe, den Lokomotivführer auf den am nördlichen Ende der Station stehenden Zugsteil aufmerksam zu machen.

Bei der Verhandlung verantwortete sich der angeklagte Verschieber damit, daß er nur das Vorwärtsignal gegeben habe, wobei er eine besondere Verständigung nicht zu erteilen habe, und daß diese Verschiebung tagtäglich erfolge, so daß die Lokomotivführer ohnedies von dem am Ende der Station stehenden Zugsteil Kenntnis hätten. Daß im vorliegenden Fall der Lokomotivführer erst das dritte mal in dieser Station fahre, sei ihm nicht bekannt gewesen, und er habe daher hierauf keine Rücksicht nehmen können.

Der Lokomotivführer Thomas Wutte, von Dr. Leopold Kay verteidigt, gab zu seiner Verantwortung an, daß er von dem Norden der Station befindlichen Zugsteil keinerlei Kenntnis gehabt habe, daß dessen letzter Wagen nicht beleuchtet war, und daß er seitens der Verschubpartie das Haltesignal offenbar zu spät erhalten habe, da es ihm trotz sofortiger Anziehung der Bremse nicht mehr möglich gewesen sei, seinen Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Außerdem sei an jenem Tag ein heftiges regnerisches Wetter gewesen, so daß auch durch den nassen Zustand der Schienen die Bremswirkung teilweise aufgehoben worden sei.

Zur Erhärtung der Verantwortung stellte sein Verteidiger eine Reihe von Beweisunterlagen, welche jedoch vom Richter abgelehnt wurden, der den angeklagten Verschieber freisprach; dagegen aber den Lokomotivführer zu einer Arreststrafe in der Dauer von zwölf Stunden verurteilte.

Der hiegegen von Dr. Leopold Kay eingebrachten Verurteilung gab das Kreisgericht Bozen statt, hob das angefochtene Urteil auf und trug dem Bezirksgericht Sterzing auf, die vom Verteidiger gestellten Beweisunterlagen durchzuführen.

Das Beweisverfahren ergab nunmehr, daß den angeklagten Lokomotivführer ein Verschulden an dem Zusammenstoß in der Station Franzensfeste tatsächlich nicht treffe, worauf er vom Bezirksgericht Sterzing freigesprochen wurde.

Wiederherstellung einer 45prozentigen Rente. Der Oberkondukteur der Südbahn Martin Doblreiter hatte am 12. Mai 1905 in der Station Eichberg einen schweren Verkehrsunfall erlitten. Durch einen heftigen Zusammenstoß zweier Zugsteile wurde er im Kammerwagen mit solcher Wucht zu Boden geschleudert, daß er bewußtlos liegen blieb und sich in diesem Zustand auch noch befand, nachdem er mit dem Triester Postzug nach Payerbach und dann mit einem Güterzug nach Wiener-Neustadt gebracht worden war, wo er im Krankenhaus durch ungefähr drei Wochen blieb.

Durch den Unfall hatte er eine Gehirnerschütterung und mehrere Wunden am Kopfe erlitten. Die Folgen der Verletzung machten sich in andauernd beständigem Kopfschmerzen, Schwindelanfällen und eirem Kräfteverfall geltend, so daß Doblreiter nicht mehr imstande war, eine andauernde Arbeit zu verrichten. Einer Veruch, einen Postierposten bei der Bahn zu bekleiden, mußte er nach einiger Zeit aus diesem Grunde wieder aufgeben.

Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hatte ihm nach Abschluß des Heilverfahrens eine 45prozentige Rente zuerkannt, welche sie ihm unter Annahme einer Besserung seines Zustandes ab 1. November 1910 auf 30 Prozent herabsetzte. Doblreiter brachte hiegegen durch Dr. Gustav Harpner die Klage beim Schiedsgericht ein.

Die Sachverständigen gaben ihr Gutachten in der Richtung ab, daß tatsächlich ein Teil der objektiven Symptome nunmehr weggefallen sei und man somit auf eine Besserung im Befinden Doblreiters schließen könne, welche der von der

berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt angenommen Einbuße entspreche.

Dr. Gustav Harri. er machte demgegenüber geltend, daß mit Rücksicht auf den außerordentlich schweren Unfall Doblreiters das Befallen einiger nervöser Symptome nicht als wesentliche Verringerung in Betracht gezogen werden könne und daß, da die Sachverständigen die Angaben Doblreiters über seine Beschwerden als glaubwürdig anerkannt haben, sein Zustand noch immer ein derartiger sei, daß er die Annahme einer höheren Einbuße rechtfertige.

Das Schiedsgericht schloß sich auch diesen Ausführungen an und sprach Doblreiter die frühere 45prozentige Rente und eine Nachzahlung von Kr. 274 68 zu.

Verfagen der Bremse. Beim Auswechseln der Lokomotiven in der Station Warburg wollte der Lokomotivführer Johann Schwaiger am 25. Juli 1911 um 1/2 Uhr nachmittags an die gebremst stehende Garnitur des Schnellzuges 2, den er nach Würzburg zu führen hatte, ansahren. Er fuhr mit circa 6 Kilometer Geschwindigkeit und wollte auf circa drei Wagenlängen rebersieren und Bremsen geben, doch verjagte plötzlich sowohl der Luftschraube als die Vakuumbremse. Auch der Heizer, dem er zurief, die Spindelbremse zu betätigen, vermochte die Geschwindigkeit nicht entsprechend zu mäßigen, wodurch bei Auffahrt an den Zug ein einigermaßen heftiger Anprall und eine Erschütterung der ersten Zugwagen erfolgte. Die Verletzung des Zugführers und einiger in den ersten Waggons befindlicher Reisenden war die Folge des Anpralles.

Anlässlich dieses Vorfalles hatten sich am 5. Oktober 1911 vor dem Bezirksgericht Warburg (Bezirksrichter Mostlinal) Lokomotivführer Johann Schwaiger und Heizer Franz Dragar wegen Übertretung nach § 402 St.-G. zu verantworten.

Der durch Dr. Leopold K a h verteidigte Lokomotivführer Johann Schwaiger erbrachte den Nachweis, daß er einem Tage vor dem Unfall den Defekt an der Schnellzugmaschine, der ihm schon früher aufgefallen war, dem Heizhause zur Reparatur angezeigt hatte, aber vom Schlosser, der nichts gefunden hatte, beruhigt worden war. Der öffentliche Ankläger berief sich auf den Befund der Heizhausleitung, wonach nur eine ganz geringe Unbedeutendheit der Stopfbüchsen gefunden wurde. Dieser unbedeutende Defekt, meinte er, könne nicht ein ganzliches Verfagen der Maschine herbeigeführt haben. Lokomotivführer und Heizer hätten vielmehr zu spät gebremst. Der Verteidiger wies auf die Bahnprotokolle hin, aus denen hervorgeht, daß die Heizhausleitung erst nach dem Unfall den angezeigten Defekt behoben hatte. Seither funktioniert die Maschine tadellos; die Ursache des Unfalles sei also nur an jenem Defekt gelegen, von dem der Lokomotivführer unmöglich voraussehen konnte, daß ihn die Heizhausleitung trotz seiner rechtzeitigen Anzeige nicht beheben werde. Auch der Heizer konnte nicht mehr tun, als die Bremse betätigen.

Der Richter schloß sich diesen Ausführungen an und sprach beide Angeklagte frei.

Nervöse Störungen als Unfallfolge. Herr Heinrich S a h s e l, Fuhrerheizer der k. k. Staatsbahnen, erlitt am 18. Dezember 1909 in der Station Schwarzach einen schweren Unfall. Während er auf der Fensterbank neben dem Maschinenfessel saß, rollten acht Waggons gegen die Lokomotive an und S a h s e l wurde infolge des Anpralles auf die Maschinendeckel geworfen.

S a h s e l litt seit diesem Unfall an nervösen Beschwerden. Die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt erkannte Herrn S a h s e l für die Folgen des Unfalles eine 45prozentige Rente monatlicher Kr. 46.43 zu. Wegen dieser Bemessung brachte S a h s e l durch Dr. Anton Braß beim Schiedsgericht die Klage ein, über welche kürzlich vor dem Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Doktor Anton C a p die mündliche Verhandlung stattfand.

Bei der mündlichen Verhandlung erklärten die Sachverständigen, die Herren Dozenten Bischof und Stranek, daß bei dem Kläger tatsächlich begründete nervöse Störungen bestehen und geben über Befragen des klägerischen Vertreters, ob mit Rücksicht auf die Unmöglichkeit der weiteren Verwendung des Herrn S a h s e l im Fahrdienst seine Einbuße nicht höher eingeschätzt werden müsse, ausdrücklich an, daß sie mit Rücksicht auf diesen Umstand die Einbuße durch den Unfall infolge der nervösen Beschwerden auf circa 50 Prozent einschätzen würden.

Dr. Braß beantragte hierauf, dem Kläger eine 45prozentige Rente zuzusprechen. Das Schiedsgericht verurteilte auch die beklagte Anstalt, dem Kläger eine 45prozentige Rente, monatlicher Kr. 69.64, und eine Nachzahlung von Kr. 232.10 und die Prozesskosten zu bezahlen, wobei der Vorsitzende Oberlandesgerichtsrat Dr. C a p in der Begründung hervorhob, daß das Gericht darauf Bedacht nehmen mußte, daß S a h s e l, der beim Fahrdienst verwendet wurde, sicherlich vorläufig im Verkehrsdienst nicht weiter verwendet werden könne.

### Streiflichter.

Das Sparsystem auf der Strecke Zittau-Stutsch. Wenn behauptet wird, daß die im Jahre 1908 den Eisenbahnen gemachten Zugeständnisse bereits alle erfüllt sind, muß konstatiert werden, daß das Eisenbahnministerium im Jahre 1908 doch auch die schrittweise Verbesserung der Turnusse des Zugs- und Maschinenpersonals versprochen hat. Da erlaubt sich nun das Personal der Strecke Zittau-Stutsch der Öffentlichkeit bekanntzugeben, wie die k. k. Staatsbahndirektion Olmütz, seitdem bei dieser Direktion der Beamtenstand um einen Direktorstellvertreter und um einige höhere Beamte vermehrt wurde, auf dieser Strecke dem Zugpersonal durch Reduzierung eines Kondukteurs der Turnus v e r s c h l e c h t e r t e, dem Maschinenpersonal durch Einführung der Fahrttagelder die Nebengebühren verkürzt (das Zugpersonal hat ebenfalls Fahrttageld und verliert ein Drittel des Stundengelbes) und den Stationsarbeitern in Stutsch-Stadt durch Reduzierung eines Arbeiters eine täglich 16 stündige Arbeitszeit auf d r a n g. (Die Magazinarbeiter in der Station Politz haben ebenfalls noch eine täglich 16 stündige Schinderei.) Es warten ferner die Streckenbegeher bis heute auf die mit Ministerialerlaß 4374/19 vom 7. März 1908 herausgegebene neue Streckeneinteilung. Die Staatsbahndirektion Olmütz hatte nicht einmal so viel Einsicht, diese vier Streckenbegeher definitiv anzustellen, wie wohl dieselben bereits acht bis zehn Jahre den Dienst anstandslos versehen und täglich 14 Kilometer Strecke zu begehren haben. Daß durch diese Reduzierungen das Personal zwar geschädigt wird, daß sie aber auch der Bahnverwaltung keinen Nutzen bringen, wollen wir hier nachweisen. Den Zugbegleitern der Strecke Zittau-Stutsch wurde durch die Reduzierung eines Kondukteurs eine durch fünf Tage dauernde, täglich 16 stündige ununterbrochene Dienstzeit aufgedrungen. (Am Papier ist die Diensttoure natürlich bedeutend kürzer.) Die Zugbegleiter beschwerten sich gelegentlich einer Inspektion bei Herrn Oberinspektor L a t e i n e r, daß diese Touren nicht auszuhalten seien. Der Herr Oberinspektor meinte, man müsse sparen und es sei am besten, die Kondukteure provisorisch zu lassen, denn es wachsen den Kondukteuren die Hörner zu hoch, wenn sie definitiv sind. Derart werden begründete Beschwerden abgetan. Wie das erzielte Ersparnis aussieht, sei nachstehend mitgeteilt: Durch Einführung dieses Turnusses zahlt die Bahn monatlich um 10 Kr. mehr an Fahrttageldern, da seit 1. Juni der Stand der Kondukteure um einen Mann reduziert wurde, mußte bereits durch drei Monate

ein Kondukteur hier bei Materialzügen u. s. w. substituieren. Wenn bei diesem anstrengenden Dienst im Winter ein oder der andere Kondukteur marod wird, ist der ganze Gehalt des reduzierten Kondukteurs verbraucht, und unter Umständen können diesen Gehalt die Substitutionskosten noch überschreiten, wöhingegen früher für das Zugpersonal das ganze Jahr kein Heller Substitutionskosten ausgelegt wurde. Das Personal war früher trotz des anstrengenden zweitägigen Dienstes zufrieden. Dem Maschinenpersonal wurden die Nebengebühren v e r k ü r z t. Die Herren haben aber vergessen, daß beim Verkehren des Zuges 2472 der Heizer eine 18 stündige ununterbrochene Dienstzeit hat, und früher oder später wird schon die Direktion gezwungen sein, eine Abänderung zu treffen, was wieder kein Ersparnis für die Bahn bedeuten wird. Wir wünschen nur dem Herrn Oberbaurat S e d l a t, der der eigentliche Macher bei der Reduzierung des Personals ist, einen solchen 16- bis 18 stündigen Dienst als Heizer oder als Kondukteur auf unserer Lokalbahn selbst, mit eigenem Leibe durchmachen zu müssen. Vielleicht würde dieser Dienst dann sofort geändert. Durch die Reduzierung des Oberbauarbeiters in Stutsch-Stadt, welcher jeden zweiten Tag beim Verkehr einen halben Tag aushalf, welche Einführung bereits seit 12 Jahren bestand, ist der Bahnverwaltung kein Ersparnis gemacht aber den Stationsarbeitern in Stutsch-Stadt der Dienst erschwert worden. Was die Schinderei der Magazinarbeiter in der Station Politz betrifft, so ist zu bemerken, daß der Stand des Kanzleipersonals (Stationsmeister) in dieser Station seit einigen Jahren von drei auf sechs erhöht wurde, was gewiß beweist, daß sich der Verkehr bedeutend gehoben hat. Man hat aber auf die E r h ö h u n g des Standes der Magazinarbeiter ganz einfach vergessen und ihnen Monat für Monat mehr Arbeit aufgebürdet, was diese lange Arbeitszeit zur Folge hatte. Was die Direktion damit bezwecken will, daß sie den Streckenbegehern eine 14 Kilometer lange Strecke zuweist, die der Streckenbegeher gerade täglich ablaufen kann, ohne aber sonst etwas für die Bahn leisten zu können, ist nicht einzufassen. Man hat für das niedrige Personal schon sehr viel Reduzierungen und Verschlechterungen vorgenommen. Dem Personal hat man den Dienst bedeutend verschlechtert, ohne daß man damit der Bahnverwaltung geholfen hätte. Der Herr Oberbaurat vergaß aber bisher, an einer Stelle zu sparen. In besonderer Blüte steht bei uns die Diätenscinderei der höheren Beamten, zu der der Herr Oberbaurat auch beiträgt. (Denn Herr Oberbaurat kam heuer schon mehrmals hierher, jedesmal in Begleitung von mehreren Inspektoren oder Oberinspektoren.) Vom 1. Jänner bis 30. September 1911 waren auf unserer 525 Kilometer langen Strecke 76mal Beamte kontrollieren. Dieses Kontrollieren verfährt unangeheuer viel Geld, und wir empfehlen, den Versuch zu machen, drei Monate lang die Strecke nicht mit den unnötigen hohen Diäten zu belasten, vielleicht würde das der Lokalbahn mehr nützen und dem Personal nicht schaden.

Diese Schädigungen des Personals können nur durch die Einigkeit desselben und durch die Kraft der Organisation verhindert werden. Aber es gibt bedauerlicherweise noch viele Bedienstete, die zwar die Fäuste im Saß halten, die aber auf das Glend, die Not und die Schinderei vergessen, wenn es gilt, gemeinsam für die Interessen aller einzutreten. Solange dies nicht besser wird, wird es auf der Strecke Stutsch-Zittau nicht besser werden. Dies sollen sich alle der Organisation fernstehenden Bediensteten gesagt sein lassen!

Ein neuerlicher Erfolg unserer Organisation. Wie wir bereits in der Nr. 22 des „Eisenbahner“ vom 1. August d. J. ausführlich darlegten, verfügte die k. k. Staatsbahndirektion L i n z, daß jene Werkstättenbediensteten, die auf Grund ihres Tagelohnes mit dem Jahresgehalt von 700 Kr. stabilisiert wurden, keinen Anspruch auf eine begünstigte Vorrückungsfrist im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahnministerialerlasses Z. 63.322 vom 5. Dezember 1908 haben, weil sie auf Grund ihres Lohnes statt in der damals bestandenen Anfangsgehaltstufe von 600 Kr. in der Gehaltsstufe von 700 Kr. stabilisiert wurden.

Diese Verfügung der k. k. Staatsbahndirektion L i n z hat begreiflicherweise die beteiligten Werkstättenbediensteten empört, um so mehr, als von der k. k. Staatsbahndirektion L i n z wiederholt die Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums zu ungunsten des Personals interpretiert wurden.

Die Zentrale intervenierte in dieser Frage wiederholt beim Eisenbahnministerium und ist nun endlich ein erfreuliches Resultat unserer Aktion zu verzeichnen, welches im nachstehenden Erlaß der Staatsbahndirektion L i n z zum Ausdruck kommt:

A m t s b l a t t N r. 42 der k. k. Staatsbahndirektion L i n z vom 7. Oktober 1911.

Nr. 206. An alle Dienststellen. Vorrückungsfristen für Diener.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlaß vom 17. August 1911, Z. 36.123/4, um allfällige, durch Ueberholungen entstehende Härten tunlichst zu vermeiden, in zeitweiser Abänderung der erläuternden Bestimmungen des Erlasses vom 11. Jänner 1909, Z. 70.178 vom 1908, verlaublich im hierseitigen Amtsblatt Nr. 5, Kurrende 21 von 1909, die Staatsbahndirektion ermächtigt, auch für jene Diener, deren Anfangsgehalt nach dem seinerzeitigen Gehaltsschema 300 fl. = 600 Kr. betragen hat, welche aber aus irgend einem Grunde (zum Beispiel in Berücksichtigung ihres höheren Tagelohnes) mit dem Gehalt von 350 fl. = 700 Kr. zur definitiven Anstellung gelangten, die Begünstigung des Erlasses vom 5. Dezember 1908, Z. 63.322 des Eisenbahnministerialamtsblattes, LXII. Stück von 1908, zur Anwendung bringen.

L i n z, am 4. Oktober 1911. (Z. 217/14) Für den Staatsbahndirektor: Dr. W e s s e l y m. p.

Die skandalösen Kasernenzustände auf der Tiroler Linie der Südbahn. Das Zug- und Lokomotivpersonal hat gewiß einen anstrengenden und verantwortungsvollen Dienst und die Ausbeutung dieses Personals hat einen Umfang angenommen, der jeder Beschreibung spottet. Für das Reservepersonal dieser genannten Kategorien ist im Monat keine freie Nacht in der Heimatstation vorgesehen und da wäre doch zu erwarten, daß die Südbahnverwaltung so viel Humanität ausbringt, ihrem Personal einwandfreie Kasernen und reine Betten zur Verfügung zu stellen, um diesem zu ermöglichen, sich von dem nervenzersetzenden Nachtdienst auszuruhen. Wir wollen hier an einigen trassen Fällen der Öffentlichkeit zeigen, daß diese Erwartung leider nicht erfüllt ist und daß die Südbahn auf Kosten der Gesundheit und notwendigen Ruhezeit mit ihrem Personal Schindluder treibt.

In Kuffstein ist für das Zuteilungspersonal der Züge 108 und 125 keine Kaserne vorgesehen. Dieses Personal muß, wievohl es drei komplette Nächte Dienst zu machen hat (Züge 81/84 — 108 — 125/119), in dem Reservezimmer Unterkunft suchen, wo dessen Ruhe durch fortwährendes Kommen und Gehen unterbrochen wird. Obwohl das Personal in Kuff-

stein den Stationschef gebeten hat, er wolle eine andere Einteilung treffen, ist bis heute alles beim alten geblieben. In Kuffstein ist keine Kasernennot, der dortige Stationschef Nachbauer müßte nur eine andere Einteilung machen und die Skala mit wäre behoben.

In Innsbruck führt das Personal durch Jahre hindurch über das Bereitschaftszimmer Klage. Alles umsonst. Dieses Durchzugsfauloch, das man keinem Hund zum Aufenthalt wünscht, ist noch immer für das Reservepersonal der sogenannte Ruheraum, in dem das Personal stundenlang umsonst bei Nacht auf Verwendung wartet. Alle bisherigen Vorstellungen waren ohne Erfolg; auch hier wird mit der Gesundheit des Personals gefrevelt und daselbe dem Alkohol in die Arme getrieben.

In Franzensfeste: Wir müssen eingangs anführen, daß hier der Neffe vom Kuffsteiner Nachbauer Stationschef ist. Von diesem Manne etwas zu verlangen (der Franzensfester Chef ist Direktionskontrolloranzwärter), ist ganz aussichtslos. Die Kasernen, welche absolut nicht mehr für Kasernenzwecke geeignet sind, sind noch immer als solche in Verwendung und durch alle 24 Stunden besetzt. Die Betten sind in einem derartigen Zustand, daß man müder aufsteht, als man sich niederlegt. Schon vor zwei Jahren wurde der dortige Stationschef auf die elenden Betten aufmerkiam gemacht, alles umsonst — es wird keine Matratze ausgewechselt — es bleibt alles — im gleichen Dred. Die Reservezuglokomotive in Franzensfeste (die „Kaz Nr. 207“), welche drei Wagen in der Bergstraße zieht, schnauft die ganze Nacht vor den Fenstern und so hat man zu den Arrestantenlagern noch die Ruhe durch den Verschub gestört.

Nun zu den Reservezimmern in Franzensfeste. Für das Innsbrucker Reservepersonal sind drei Zimmer mit 21 Betten bestimmt. Wir konstatieren, daß täglich 30 bis 40 Zugbegleiter aus der Reserve, ja manchen Tag bis 50 Mann und die Zuteilung mit acht Mann in den 21 Betten Platz suchen. Wir müssen absehen davon, zu schlafen, wie diese Betten, die jahraus, jahrein warm bleiben, aussehen. Aber man muß sich verwundern, wenn man das Reserveverhalten in einer Bergstraße kennt, wo oft den ganzen Monat hindurch das Personal keine einzige Nacht zu Hause ist, wo in Franzensfeste sehr häufig vier Mann in zwei warmen Betten oder am Fußboden liegen oder in den überfüllten sogenannten Küchen sitzen oder sich auswärts, wohlgemerkt a u s w ä r t s, herumtreiben müssen, damit der Aufenthalt verbracht wird, daß bei solchen Umständen der Dienst in der gefährlichen Strecke ohne Anstand abgewickelt wird.

Der Herbstverkehr bringt folglich für jene Stationen, wo die Unterkunftsräume bei normalem Verkehr nicht ausreichen, noch unleidlichere Verhältnisse mit sich. In Franzensfeste haben nun die Vertreter der Kasernenordnungen im Hotel „Bahnhof“ für den Herbstverkehr einige Zimmerchen gemietet. In die Kabinettchen stellte man drei Betten hinein; dazu wird gekocht und die nassen Kleider getrocknet. Und da soll sich der Mann ausruhen? Führwehr, mit Furcht und Bangen muß jeder Zugführer heute einen Zug übernehmen! Ist es Wosheit oder Dummheit, daß man die Wohnung des Verkehrskontrollors Paul Egg seit dem Frühjahr leer stehen läßt? Hätte man das Ordinationszimmer für den zukünftigen Arzt in Franzensfeste nicht auch in den Neubau placieren können? Aber nein, Kopf bleibt Kopf und Baudirektion hat die Südbahn nur eine; ja wenn diese auch vier Verkehrsdirektoren und mehrere Subdirektoren hätte, dann ging's gleich anders.

Die Kasernenverhältnisse in Bozen sind ebenfalls unzureichend. In Alla wurden durch Jahre hindurch Tausende und Tausende von Kronen an sogenannte Hotelbesitzer für Kasernenmiete bezahlt. Für das Bogener Lastzugpersonal ließ man neben dem Frachtenmagazin die Kasernen errichten. In diesen Sauftällen halten sich auf: Ratten, Mäuse, Mäuse zc. Der dortige Stationschef rührt kein Ohr. Alle Versuche, für das Bogener und Kuffsteiner Personal halbwegs menschenwürdige Unterkunftsstätten herzustellen, blieben ohne Erfolg.

In anderer Hinsicht hat die Südbahn das Geld zum Hinauswerfen. Wenn in Alla eine Kaserne neu gebaut und eingerichtet worden wäre, so hätte sie nicht den dritten Teil von dem gekostet, was an private „Bettenpfeulanten“ gezahlt wurde. Haben vielleicht hier einige Herren der Baudirektion sich auf Kosten der Gesundheit des Personals Sinekuren geschaffen?

So wie wir hier die Verhältnisse für das Zugbegleitungspersonal schilderten, so bestehen sie für das Heizer- und Lokomotivpersonal. Wir werden in einigen Folgeartikeln auf andere Uebelstände bei der Südbahn noch zu sprechen kommen.

Die Kasernenverhältnisse in Alla. Das gesamte Zugbegleitungspersonal der Station Bozen-Grieß riefte an die Verkehrsdirektion neuerlich das dringende Ersuchen, endlich entsprechende Kasernen zu bauen. Die wiederholten Beschwerden und Bittgesuche um Abstellung der unhygienischen Kasernenzustände in der Station Alla fruchteten bisher nichts. Das Personal ist bei den bestehenden strengen Dienstrufen nicht mehr in der Lage, in der äußerst kurz bemessenen Ruhezeit auch die nötige Ruhe zu finden. Die Verkehrsdirektion möge endlich die jetzt für Kasernen gemieteten Lokalitäten finden und ehebaldigst zu einem Neubau einer den sanitären sowie hygienischen Anforderungen entsprechenden Kaserne freileiten.

Die Kaserne für das Zugbegleitungspersonal in Alla befindet sich mitten in der Stadt, 20 Minuten von der Station entfernt in einem Gasthaus, welches bis 12 Uhr Mitternacht und nicht selten darüber bis 2 und 3 Uhr früh geöffnet ist, woselbst ohne Rücksicht auf das oben ruhebedürftige Personal gelärmt wird, wie dies in Gasthäusern üblich ist. Knapp anstößend an dieses Gebäude befindet sich auf der einen Seite eine Kupferschmiedewerkstätte, in welcher den ganzen Tag gehämmert wird. Auf der anderen Seite zirkuliert eine elektrisch betriebene Holzsäge, daneben befinden sich die Stallungen eines Fleischhauers, in welchen die untergebrachten Rinder und Kalber ununterbrochen blöken, was gewiß die Ruhe des Personals nicht fördert. Zudem muß die dort befindliche Verkehrsstraße von sämtlichen Fuhrwerken aller Art benützt werden und ist die Pflasterung derselben eine derartige, daß bei jedem Passieren eines Fuhrwerkes das Gebäude förmlich erzittert. Schließlich ist noch der Rächter zugleich Besitzer eines Bierdepots. Tagsüber werden im Hofe leere sowie volle Bierfässer auf- und abgeladen, was auch die Ruhe des Personals bedeutend stört. Diese angeführten Umstände müssen der Verkehrsdirektion zur Genüge beweisen, daß sich eine Gastwirtschaft mit einer Kaserne, worin der Ruhe gepflegt werden soll, nie und nimmer vereinbart, ganz abgesehen davon, daß das eigene Personal zur Verunigung der Gastwirtschaft durch das

\*) Nur für das Lokomotivpersonal in Franzensfeste und Kuffstein (Heizhauskasernen) bestehen vollkommen einwandfreie Kasernen.

Bestehen einer solchen verleitet wird. Die hygienischen sowie sanitären Zustände sind berartig schlecht, daß es einem Wunder zuzuschreiben ist, daß keine Krankheitsfälle vorkommen. Die einzelnen Zimmer sind zu klein, um fünf Personen zu fassen, der Luftstrom ist ungenügend, eine Luftzirkulation ausgeschlossen, da die meisten Zimmer in den Hof münden und nur ein Fenster besitzen, welches man aber mit Mühsicht auf die vorhandenen Insekten, wie Fliegen, Mücken u. s. w. geschlossen halten muß, so daß sich nach einem mehrstündigen Aufenthalt eine Atmosphäre bildet, die die Gesundheit eines jeden einzelnen gefährdet. Außerdem sind die Betten voll ungezeigter, da die Reinigung derselben sowie das Wechseln der Bettwäsche nur selten, und da nur oberflächlich, geschieht. Meistens nur dann, wenn eine Inspektion vermutet oder, besser gesagt, angezeigt wird. Außerdem sind die Taschen des Zugbegleitungspersonals vor den Mäusen nicht sicher. Die Dösen sind ohne Kost und werden im Winter nur mit nassem Holz geheizt, welches mehr dunstet als brennt, was zur Folge hat, daß wegen dieser Ausdünstung jeder Zugbegleiter mit Kopfschmerzen aufsteht. Vor den Dösen befindet sich nirgends ein Schutzblech, so daß auch eine beständige Feuersgefahr besteht. Der Küchen- und Waschkraum sowie der in der Küche sich befindliche Herd erweisen sich für die vielen dort untergebrachten Partien, die teilweise gezwungen sind, zur gleichen Zeit ihre Bedürfnisse, wie Waschen und Kochen zu beden, viel zu klein. Die darin befindliche Einrichtung, wie Tische, Stühle, Wassereimer u. s., ebenso der Fußboden strotzen vor Schmutz, so daß sich außer den unzähligen Fliegen noch eine Menge von Mücken und Schwabenträern ansieht. Der Abfluß der Wasserleitung in der Küche mündet direkt in den hart an der Küche anstehenden Abort, so daß sich in der Küche stets ein edelerregender Gestank entwickelt. Das Kasernenlokal im Restaurationsgebäude am Bahnhof, welches in puncto Reinlichkeit ebenfalls viel zu wünschen übrig läßt, erweist sich für die vielen Personenzugspartien, welche dort der Ruhe pflegen sollen, als unzureichend, da eine Partie die andere im Schlaf stört. Kein einziger Zugbegleiter kann in dieser Kaserne die nötige Ruhe finden, da stets durch das Ankommen und Abgehen sowie Beden der einen Partie die andere im Schlaf gestört wird. In der sogenannten Magazinskaserne, worin allerdings nur Reservepersonal untergebracht wird, müssen die Bediensteten gemeinsam mit Ratten und Mäusen kampieren.

Alle diese hier angeführten desolaten Zustände veranlassen das Zugbegleitungspersonal der Station Wogen-Gries, da es doch im eigenen Interesse der Verkehrsdirektion selbst liegt, stets über ein gut ausgerüstetes Dienstpersonal zu verfügen, die Verkehrsdirektion nochmals dringend zu bitten, da auf eine andere Art und Weise diese Zustände nicht abgeändert werden können, durch einen ehebaldigen Neubau einer Kaserne Abhilfe zu schaffen. Hoffentlich genügen diese Zeilen, alle maßgebenden Faktoren endlich zu der Einsicht zu bringen, daß hier sofortige Abhilfe not tut.

### Korrespondenzen.

**Krems an der Donau. (Rippes' Verächtigung.)**  
 Man schreibt uns von dort: Friedrich Rippes, Heizhausarbeiter in Krems an der Donau, hatte die Kühnheit, das in Form des § 19 des Preßgesetzes abzuleugnen, was er selbst bei seinen Bekannten erzählt. Wir haben uns in seiner Heimat — Gschl — erkundigt und folgendes erfahren: Sein Vater ist ein sehr wohlhabender Mann, Gastwirt in Gschl und erster Gemeinderat. Deshalb wagen sich die Leute mit der Wahrheit nicht heraus. Daß Rippes jun. wiederholt eingesperrt war, geben die Leute zu. Beschäftigt er eingesperrt war, konnten wir nicht erfahren und haben wir uns an seine eigenen Worte gehalten. Wenn er gar so ein braver Mensch ist, wie er sich in dieser Verächtigung hingestellt hat, warum darf er sich vor dem Vater nicht bliden lassen? Wenn er erst wissen würde, was seine Kollegen, mit denen er beim Seere gedient, über ihn sprechen, was sie ihm für Titulaturen tag-frei geben! Dann müßte er sich wohl selbst sagen: „Wenn ich in einem Glashaus sitze, dann darf ich nicht mit Steinen herumwerfen!“ Und wir fragen ihn: Warum hat er die Klage nicht eingereicht, obwohl er selbst gesagt hat, er müsse den „Eisenbahner“ klagen. Eine Verächtigung nach § 19 des Preßgesetzes ist halt billiger — und weniger gefährlich. Sein Prozeß — Herr Fauland — mag noch so oft unseren „Eisenbahner“ als „Schmierblatt“ hinstellen, deshalb werden wir uns keineswegs verbieten, der Wahrheit die Ehre zu geben. Ja, Herr Fauland und Herr Rippes, wenn man Butter auf dem Kopf hat, soll man nicht an die Sonne gehen!

Charakteristisch ist das Vorgehen des Herrn Fauland überhaupt. Er muß jedenfalls auch etwas mehr über Rippes wissen, sonst könnte er nicht behaupten: das, was Rippes früher getan, sei nun verjährt, er sei jetzt ein sehr verlässlicher, rarer Mann geworden. Ja, rar ist der Rippes, aber in einem anderen Sinn!

Im heurigen Frühjahr haben sich einige Herren von der Station, vom Frachtenmagazin und vom Heizhaus, einen ganzen Wagon preussische Kohle bestellt. Die Kohle wurde für jeden Besteller ausgewogen und es sind 18 Körbe, circa 900 Kilogramm, als Ueberschuß übrig geblieben. Anstatt nun diesen Ueberschuß für die diversen Besteller aufzuteilen, hat Rippes über diesen Ueberschuß folgend eigenmächtig verfügt, ohne die an der Bestellung Beteiligten auch nur zu fragen. Sechs Körbe wurden durch Heizhausarbeiter dem Herrn Werkmeister Huzicka, sechs Körbe dem Herrn Maschinenmeister Fauland und sechs Körbe dem Herrn Rippes, der gar nicht bei der Bestellung beteiligt war, in die Wohnung geführt.

Weiters! Heuer war es, als Herr Ehrenmann Rippes' einen Brief per Post hätte expedieren sollen. Es muß ein besonders vertraulicher Brief gewesen sein, weil Rippes selbst um circa 1/2 mit dem Brief fortgegangen, aber nicht auf die Post, sondern zum Wöber ins Gasthaus. Dort ist er den ganzen Nachmittag gesessen. Einigen anwesenden Eisenbahnern zeigte er den Brief und sagte: „Den hätte ich schon aufgeben sollen, ich gib ihn aber nicht auf. Die zwei Herren können mir nichts machen, ich habe sie beide im Saal!“ Ist das wahr, Herr Fauland? Weiter! Im heurigen Sommer kam, da er wünschte, daß der Herr Magazinsmeister Wendl nicht im Dienst war, Rippes ins Delmagazin und nahm eine Sauerbrunnflasche Fluid auf den Namen des Herrn Werkmeister Huzicka mit. Ob Herr Huzicka diese Flasche Fluid bekommen, oder überhaupt erfahren hat, daß auf seinen Namen der Fluid ausgefaßt wurde, konnten wir nicht feststellen. Zugta wurde keine das für abgegeben. Ist das wahr, Herr Fauland? Weiter! Einige Heizer fassen meistens nur Del für ihre Lokomotivführer aus, wenn sie wissen, daß Herr Wendl nicht da ist. Rippes gibt ihnen nämlich auch ohne Coupon das Del. Im September dieses Jahres faßte ein Heizer 5 Kilogramm Waselinschmieröl und 6 Kilogramm Maschinenschmieröl im Delmagazin aus. Nächsten Tag war der Coupon nirgends zu finden. Erst gegen Ende des Monats wurde dieser Coupon, aber nicht mit 5 + 6, sondern mit 4 + 8 vorgefunden. Ob Rippes dies unentgeltlich macht, glauben wir kaum.

Wenn Del abgefaßt wird ohne Coupon, nachträglich kann in den Coupon eingetragen werden nach Belieben, das werden auch Sie, Herr Fauland, verstehen? Weiter!

Ein Heizer hatte eine kleine Erbschaft gemacht und hat den Arbeitern einen Liter Wein gezahlt, weil sie ihn darum ersucht haben. Dies hat Herr Rippes erfahren, und weil die Arbeiter ihm von diesem Wein nichts zum trinken gegeben, so hat er nächsten Tag den betreffenden Heizer wegen dem Wein angerempelt. Der Heizer verantwortete sich damit, daß er ja nicht verboten hat, daß er einen Liter befäme. Rippes dürfte nicht ganz nüchtern gewesen sein, weil er mit offenem Messer sich auf den Heizer stürzte und ihn erstechen wollte. Ist das wahr, Herr Fauland? Wir könnten noch einige solche Fälle anführen, aber wir wollen Ihnen, Herr Fauland, Ihren Schützling erklären, daß wir alles dieses beweisen können.

Vielleicht ist dies auch nicht wahr, daß Rippes schon bereits früher einmal bei der Bahn gearbeitet und nur deshalb den Posten verlassen hat, weil ihm die Arbeit zu schwer und zu viel war! Ja, mit den Leuten kommandieren und sich so zu gebärden, als wie wenn er der Werk- oder Maschinenmeister wäre, sich pathig machen und so tun, als ob er am meisten arbeite, das versteht er aus dem ff. Aber ebenso gut versteht er sich aufs Leutberwamsen.

Was wir bisher über Rippes berichtet, halten wir bis auf den Pausus bezüglich des sittlichen Deliktes, weil wir dies nur nach seinem eigenen Geständnis berichtet, alles aufrecht. Wenn er Beweise haben will, dann soll er dies vor dem Gericht verlangen. Der Unzulänglichkeits-„Oesterreichische Verkehrs-bundzeitung“ imponiert uns nicht. „Rote Nacht.“

**Wildenschwert. (Todesfall.)** Am 6. Oktober geriet der 29 Jahre alte Ausbilfsverschieber Josef Köppler, der mit dem Wagenfangen beschäftigt war, zwischen die Puffer zweier aneinanderrollenden Wagenarten, wobei ihm die linke Seite des Druckkorbes zusammengedrückt wurde, welche Verletzung nach einigen Minuten den Tod zur Folge hatte. Der Dahingegangene hinterläßt eine Witwe mit vier Kindern unter sechs Jahren. Die Schuld an dem Unfall ist hauptsächlich in der Unzulänglichkeit des Verschiebersonals zu suchen. Obwar es die De. R. W. B. und die St. E. G. auch verstanden haben, das Personal genügend auszurüsten, so machten doch auf der De. R. W. B. zwei Verschieber und auf der St. E. G. ein Platzmeister und zwei Verschieber Dienst.

Nach der Verstaatlichung wurde unter dem Regime des damaligen Herrn Vorstandes Sill bei der Zusammenlegung des Dienstes dieses Personal noch um zwei Verschieber reduziert, so daß jetzt nur ein Platzmeister und zwei Verschieber in einer Tour sind. Der eine Verschieber hat das Aushängen, der andere das Wagenfangen. Der letztere muß von einem Geleise zum anderen laufen, damit ihm nicht die abgestellten Wagen zurückgehen, und kann daher seiner persönlichen Sicherheit nicht die nötige Sorgfalt widmen. Wenn ihn bei dieser Arbeit der Platzmeister nicht unterstützen würde, wäre er allein gar nicht imstande, den Dienst anstandslos zu versehen. Im vorliegenden Falle war der Platzmeister an der Aufsicht und Mithilfe behindert, weil er selbst mit einer Reserve dem Zug 262 einen Wagen beigab.

Daß das vorhandene Verschiebersonal wirklich unzureichend ist, ist schon daraus zu ersehen, daß bei den Zügen aus der Richtung von Prag das Zugpersonal ohne Weisung eines Stationsorgans verschoben muß. In unserer Station wurde für die St. E. G.-Linien die Auf- und Abgabe eröffnet, was eine größere Verschiebung bei dem Magazin erfordert. Weiters müssen wir von den Zügen der St. E. G. zu den Zügen der De. R. W. B. und umgekehrt fünfmal täglich direkte Kurswagen begeben und den Manipulationszug 331 bilden, was vor der Verstaatlichung nicht der Fall war. Obwohl sich der jetzige Herr Vorstand für eine Vermehrung des Verschiebersonals eingesetzt hat und diese Angelegenheit von der Personal-kommission vorgebracht wurde, ist bis jetzt nichts geschehen. Es scheint wirklich keine Erleichterung für die Arbeiter möglich zu sein, bevor nicht jemand zum Opfer fällt.

Die Reduzierung des Personals hat noch niemals der Bahnverwaltung einen Nutzen gebracht, denn was auf der einen Seite erspart wird, muß auf der anderen Seite doppelt hinausgegeben werden, wie es auch wegen der Unzulänglichkeit der Stationsarbeiter der Fall war. Als die Stationsarbeiter die Unmanipulierung auf der Rampe nicht bewältigen konnten und die Güter bis drei Wochen herumlagen, wodurch sich circa 80 Stückgutwagen anhäufen, mußte die Bahnverwaltung mehr für Lieferfristüberschreitungen zahlen als die Arbeiter gekostet hätten. Schließlich mußten doch die nötigen Arbeitskräfte zur Aufarbeitung der angehäuften Güter beigelegt werden. Durch den Tod des Verschiebers wird die Bahnverwaltung eine junge Witwe mit vier unmündigen Kindern zu erhalten haben und schließlich doch, um weitere Unglücksfälle zu verhüten, die nötigen Verschieber einstellen müssen.

**Troppau.** Am 7. Oktober d. J. hatte der Oberkondukteur R. Fenzl bei Zug 1228 Gepäddienst. Bei selbem Zuge hatte der Oberkondukteur J. Primus Revisionsdienst. Während des Aufenthaltes in der Station Schönbrunn wurde dem Fenzl unter anderem auch ein Korb Wurst zugewandt. Während sich Fenzl um die Verrechnungsdokumente in die Kasse begab, wurde obgenannter Korb beraubt. Fenzl bemerkte den Schaden, als er kurz vor Abfahrt seines Zuges im Mittelwagen anlangte. Sein Verdacht lenkte sich sofort auf Primus. In Troppau angelangt, wurde der Korb sofort nachgewogen und ein Manko von 2 Kilogramm festgestellt und die fehlenden Würste bei Primus in dessen Tasche vorgefunden. Primus hat dem Herrn Inspektor Lorenz den Diebstahl sofort eingestanden. Herr Lorenz sah darin kein Verbrechen und ließ Primus weiter Dienst machen. Wöfe Jungen behaupten, daß Primus überhaupt keinen Unterschied zwischen Wein und Dem kennt. Hätte man bei Primus unbeschäftigt eine Hausdurchsuchung vorgenommen, so hätte diese eine große Ueberraschung gebracht. Weil aber Primus ein bekannter, frommer Betrüder ist, so läßt man ihn weiter „Dienst machen“. Die Bediensteten sind nicht willens, ihre Haut für Primus zu Markte zu tragen und fordern die L. L. Bahndirektion auf, gegen Primus vorchriftsmäßig vorzugehen.

**Klagenfurt.** Vor kurzer Zeit wurde der Schulbeamte der Südbahnvertretung in Klagenfurt, Herr Eduard Wenzel, von Klagenfurt nach Rittersdorf versetzt. Durch seine ausgezeichneten Fachkenntnisse, den hohen Bildungsgrad und humane Behandlung des Personals hat sich Herr Wenzel die allgemeine Hochachtung und Verehrung des gesamten Zugbegleitungspersonals erworben. Wie ganz anders war der Unterricht gegen seinen Vorgänger, das Personal besuchte mit Lust und Liebe die Schule und freute sich auf den Vortrag des hochgebildeten Fachmannes und humanen Vorgesetzten. Das Zugbegleitungspersonal bedauert den Verlust dieses so liebgewonnenen Vorgesetzten, dankt denselben auf diesem Wege für die humane Behandlung und die erteilten Instruktionen. Gleichzeitig beglückwünscht es das Personal von Rittersdorf zu ihrem personalfreundlichen Vorgesetzten.

**Saalfelden. (Begräbnis.)** Mittwoch den 18. d. M. wurde unser treuer Genosse Konrad Maier zu Grabe getragen. Wie beliebt er bei allen war, zeigte die große Beteiligung am Leichenbegängnis. Genosse Maier erlag der Proletarierkrankheit (Tuberkulose); er war erst 20 Jahre alt. Die Erde sei ihm leicht! Anlässlich des Begräbnisses wurde es von allen Teilnehmern sehr unangenehm empfunden, daß es keiner unserer hohen Herren Beamten der Mühe wert gefunden hat, am Begräbnis teilzunehmen, weder der Herr Vorstand noch die anderen. Es war eben nur ein Diener; wäre er ein Be-

amter gewesen, so würde das Personal einfach zum Begräbnis kommandiert worden sein. Es ist jetzt das vierte Begräbnis, wo wir die Teilnahme der Beamten vermiffen. Zwar ist es uns ganz gleich, ob von den Herren einer teilnimmt oder nicht, aber wie das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Diener oder Arbeiter gepflogen wird, kennt man hier ganz deutlich. Allen Teilnehmern am Begräbnis sei an dieser Stelle der Dank ausgesprochen.

**Innsbruck.** Ein Freund unseres Blattes schreibt uns: Geehrte Redaktion!

Sie würden mich sehr verpflichtet, wenn Sie nachfolgender Beschwerde in Ihrem geschätzten Blatte Raum geben würden.

Im Lebensmittelmagazin der Südbahn in Innsbruck häufen sich in letzter Zeit die Beschwerden ins Unermessene, und soll die Flucht in die Öffentlichkeit Besserung schaffen.

Bei den Einkaufstagen ist es höchst selten, daß die Parteien das gewünschte Quantum erhalten können. Meistens sind es gerade die notwendigsten Artikel, wie Schmalz, Mehl, Zucker u., welche oft nur zum dritten Teil erhältlich sind, was für die Frauen, besonders für solche mit Kindern, äußerst unangenehm ist, weil sie dann des öfteren im Monat sich des unständlich und äußerst zerräubernden Einkaufes unterziehen müssen.

Was aber in letzter Zeit für Brot konsumiert wird, spottet jeder Beschreibung. Dasselbe stammt aus der Fabrik Scherbaum in Warburg. Bringt meine Frau unlängst einen sogenannten „gemischten Beiden“ nach Hause. Schon beim Anschneiden desselben merke ich, daß das Mehl so flehte, als wenn man halbwarmen Leim schneiden würde. Wie staune ich aber, als ich daselbe auseinandergebrochen, nicht vollständig ausgebacken, mit einem äußerst unappetitlichen Geruch behaftet befand. Hielt man das Brot gegen das Licht, so konnte man unzählige kleine Fäden bemerken, während sich schon grünlicher Schimmel zeigte, was man auch schon durch den charakteristischen Geruch konstatieren konnte.

Ich wollte nun sofort zum Verwalter, es war circa 1/3 Uhr nachmittags, um ihm dieses Brot zu zeigen und Beschwerde einzulegen.

Wie sehr aber war ich erstaunt, denselben nicht erwarten zu können, und wurde mir von verschiedenen Seiten erklärt, daß der Herr Verwalter nachmittags fast nie im Bureau, aber sicher in der Bahnrestauration anzutreffen sei. Ebenso erging es einer Frau eines Kollegen, die nebst den angeführten Mängeln im Brot auch noch eine halbe Haarnadel eingebaden vorfand. Sie konnte ebenfalls ihre Beschwerde nicht anbringen, und zwar aus demselben Grunde.

Daß es auch sonst viel zu kritisieren gäbe, erkennt man aus Nachrichten, welche in einem hier viel gelesenen Tagblatt unabweisbar erschienen sind.

Für die Aufnahme bestens dankend  
 Einer im Namen mehrerer.

**Leoben. (Zu Tode gerädert.)** Am 19. Oktober um 1/4 Uhr früh wurde in der Station Thalheim der Strecke Amstetten-Pontafel der Kondukteur Genosse Franz Gahner überfahren. Bei Ausübung seines gefährlichen Berufes geriet er unter die Räder des Güterzuges 977 und wurde im furchtbar verstümmelten Zustand als Leiche hervorgezogen. Die Trauer um den erst 28 Jahre alten Kollegen war eine allgemeine, und eine große Anzahl seiner Berufskollegen und Beamte beteiligten sich an dessen Leichenbegängnis. Der Eisenbahn-Sängerbund „Einigkeit“, dessen Mitglied der Verstorbene war, sang einen ergreifenden Trauerchor, und Genosse Schlagler hielt eine Grabrede.

Genosse Gahner war erst kurze Zeit verheiratet. Möge dem so früh Dahingegangenen die Erde leicht sein.

**Salzburg.** (Die Salzburger Personalhäuser endgültig bewilligt.) Ein freudig bemegtes, halb staunendes „Endlich“ wird sich von den Lippen aller Staatsbahndiensteten Salzburgs lösen, wenn sie diese Nachricht vernahmen. Viele Jahre lang haben die Salzburger Eisenbahner diese Kardinalforderung kämpfen müssen, ehe sie ihnen bewilligt wurde. Schon vor circa 15 Jahren erscholl der Ruf nach Erbauung von Personalhäusern in Salzburg, ohne daß er von den kompetenten Behörden gehört und erfüllt wurde. Als endlich die Verhältnisse immer dringender wurden, als die Wohnungsnot und Wohnungssteuerung für viele Eisenbahner zur Katastrophe wurden, setzte eine mächtige, intensive Bewegung ein, die in einer großen Massenversammlung im November 1907 ihren Ausgang nahm.

Diese Bewegung erfuhr durch die Kurhausversammlung am 9. August 1910 und durch die dort angenommene Resolution einen kräftigen Impuls und erreichte ihren Höhepunkt in der denkwürdigen Versammlung beim Glaser am 22. März d. J., nach welcher über 600 Personen auf den Bahnhofplatz zogen und durch eine Deputation unter Führung des Landtagsabgeordneten Preukler Herrn kaiserlichen Rat Gella als Repräsentanten der Staatsbahnverwaltung ihre Wünsche vortragen ließen. (Siehe „Salzburger Wacht“ vom 25. März 1911.) Dieser Aktion des Salzburger Personals setzten eine Reihe mächtiger feindlicher Gemalten große Hindernisse entgegen, und eine ganze Reihe von Schwierigkeiten, die bald da, bald dort auftauchten, machten unseren Vertrauensmännern sehr viel zu schaffen. In der „Salzburger Wacht“ wurde ja im Laufe der Jahre wiederholt zu der Angelegenheit Stellung genommen, und würde es heute zu weit führen, eine geschichtliche Darstellung über die ganze Aktion zu geben. Trotz aller Mühe und rastlosen Wirksamkeit der Vertrauensmänner sind nun doch fast vier Jahre ins Land gezogen, und mancher Kollege ist — vielleicht mit einem Schein von Recht — zum Zweifler geworden. Als nun vorige Woche die Innsbrucker Kollegen nach wiederholter Intervention des Abgeordneten Genossen Abram die Bewilligung der Erbauung von 100 Wohnungen in zehn Häusern erhielten, da mußten unsere Vertrauensmänner zu einem neuen Nachruf für die Salzburger Sache ausholen. Es sollte eine neuerliche Vorstellung beim k. k. Eisenbahnministerium erfolgen. Der Obmann des Aktionskomitees erschien gestern in Audienz beim Herrn Hofrat Wagner in Innsbruck und wollte unter anderen Aktionen auch in der Personalhäuserfrage um Urgenz bitten. Da wurde ihm seitens des Herrn Hofrates folgendes eröffnet:

Im heutigen Einlauf habe ich soeben die Erledigung der Angelegenheit vom k. k. Eisenbahnministerium erhalten. Das k. k. Eisenbahnministerium stimmt dem vorgelegten Projekt zu, und die L. L. Staatsbahndirektion hat den Auftrag erhalten, unerbüßlich die Ausarbeitung der Detailprojekte und die Ausschreibung der Bauten vorzunehmen und beides ehestens dem Eisenbahnministerium vorzulegen. Damit ist endlich die so sehnlich erwartete endgültige Entschcheidung getroffen, und Herr Hofrat Wagner gab die Ernennung des Salzburger Personal davon zu verständigen. Die k. k. Staatsbahndirektion, die eben an der Verfassung der Detailprojekte für Innsbruck ist, wird jetzt daneben auch die gleichen Arbeiten für Salzburg zu machen haben, und kann hier nur der Wunsch ausgesprochen werden, es möchten diese Arbeiten feinerlei Aufschub erleiden. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß in letzter Zeit, insbesondere seit der Uebernahme der Direktion durch Herrn Hofrat Wagner, von Seiten der L. L. Staatsbahndirektion Innsbruck die Salzburger Aktion warme und tatkräftige Förderung erfuhr, wofür die Salzburger Eisenbahner ihrer vorgelegten Behörde gewiß Dank wissen werden. Schließlich hat auch die Besprechung der Aktion durch die Resolution jener Kurhausversammlung im Landtag sowie die zielbewusste Mit-

arbeit heimlicher Abgeordneter im Parlament gefehlt, sonst wäre wohl ein Erfolg früher zu verzeichnen gewesen.

Die Salzburger Staatsbahner aber mögen diesen wichtigen Erfolg, den sie ihrer Einmütigkeit und Geschlossenheit verdanken, freudigen Herzens zur Kenntnis nehmen und daraus den Schluss ableiten, daß ihnen auch im jetzigen Kampfe um finanzielle Besserstellung nur dann ein voller Sieg werden kann, wenn sie auch hier geschlossen wie ein Mann in die Schanze springen.

Saalfelden. Nachstehendes Beispiel zeigt, wie ohne Rücksicht auf die Sicherheit des Personals und gegen die Bestimmungen der Instruktionen von unserer I. I. Staatsbahndirektion zu sparen gesucht wird. Ein Erlaß, mit dem unsere Zugbegleiter in letzter Zeit beglückt wurden, lautete im Befehlsbuche:

Mit Erlaß Z. 965/2-V vom 5. Oktober 1911 hat die I. I. Direktion angeordnet, daß in Zukunft für Arbeiterzüge von den Zugbegleiterstationen nur mehr die Zugführer und die Zugsausrüstung beizustellen sind.

Masch, Offizial, m. p.

So kurz dieser Erlaß auch ist, so enthält er doch eine Fülle von groben Verstößen gegen die Sicherheit des Personals und Widerprüfungen gegen die Instruktion XX. Was hat nun dieser Erlaß für Folgen? Der Zugführer (ein Kondukteur oder Oberkondukteur führt in Saalfelden keine Arbeiterzüge) erhält in seiner Domizilstation den Auftrag, ab irgendeiner Station einen Arbeiterzug zu führen. Er bekommt nun keinen geschulten oder geprüften Zugbegleiter mit, sondern in der betreffenden Station einen Oberbauarbeiter, der zumeist im Zugbegleitungsdiens nicht geschult ist. Auf unserer Strecke ist es infolge des starken Gefälles für das geschulte Personal keine Kleinigkeit, den Dienst zu versehen, und es heißt Anfälle, die Menschenleben vernichten und großen Materialschaden anrichten können, heraufbeschwören, wenn man ungeschulte Arbeiter bei diesen Zügen verwendet. Wenn durch einen derartigen Arbeiter ein Unfall angerichtet wird, wird der Kondukteur für ihn als Sündenbock herhalten müssen, und die Kondukteure müssen daher schon jetzt jede Verantwortung bei einem derartigen Falle ablehnen. Es wäre bereits ein Unfall zu verzeichnen gewesen, wenn es nicht der Umsicht des Kondukteurs gelungen wäre, diesen zu verhindern.

Wie steht nun der Erlaß mit der Instruktion XX in Einklang? Im Artikel 4, Punkt 1, heißt es: Zum Zugbegleitungsdiens dürfen nur jene Personen verwendet werden, die sich vorher über die ihre Dienstverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntnis verschafft, dies durch eine Prüfung nachgewiesen haben und nach entsprechender Einschulung zur Ausübung des Dienstes für befähigt erklärt wurden. Im Artikel 5, Punkt 3, heißt es: In jeder Zugbegleiterpartie muß sich außer dem Zugführer in der Regel noch ein zum Zugführerdienst geeigneter Zugbegleiter befinden. Im Artikel 81, Punkt 6 und 7, ist wieder nur von verlässlichen und mit den Streckenverhältnissen vertrauten Zugbegleitern die Rede, und was ist es mit dem Artikel 120, wo ausschließlich die Vorschriften für Arbeiterzüge enthalten sind? Wie soll nun der Arbeiter handeln, wenn der Zugführer sich zur Signalausgabe entfernen muß, oder wenn dem Zugführer etwas passiert? Wer trägt die Verantwortung, wenn Fahrzeuge während der Bewegungen auf der Strecke entlaufen, und an allen den vielen Fällen, die wir hier nicht alle schildern können, und wie steht es bei einem Arbeiter mit der Kenntnis der Vorschriften beim Verschiebdiens? Welchen Zweck hat also eigentlich der Erlaß? Er soll die Verrechnung zwischen dem Verkehr und der Bahnerhaltung vereinfachen. Wegen solcher Formalitäten hegt man die Zugführer in eine derartige schwere Verantwortung. Was sagen die Generalinspektion und die Unfallversicherungsanstalt zu diesem Erlaß, der eine wesentliche Erhöhung der Unfallgefahr bedeutet? Wir fordern entschieden, daß dieser Erlaß ehe baldigst aus seiner Wirksamkeit gesetzt werde.

Auffstein. (Wie der christliche Verkehrsband Mitglieder wirbt.) In Auffstein existiert eine Ortsgruppe obigen Vereines, zumindest dürfte wenigstens der „Ausflug“ noch vollständig sein, wenn auch viele Mitglieder fahnenflüchtig wurden. Weil man aber die Existenzberechtigung des Ausschusses nachweisen will, so muß man trachten, nebst dem Ausschuss auch Mitglieder zu haben und muß Mitglieder werben. Dies tut der Verkehrsband auf sonderbare Weise. Da es dem Obmannstellvertreter Gödl, seines Zeichens Oberkampist, nicht einmal gelang, seinen eigenen Bruder zu überzeugen und aufzuklären, daß nur der Verkehrsband der einzige richtige, auf christlicher Basis aufgebaute Verein ist und derselbe trotzdem Reißaus nahm, wollte man sich anders helfen, und zwar in der Weise, daß man zu einem minderbemittelten und schlechtlöhnten Wächter geht und ihn präpariert für die „gute Sache“, trotzdem derselbe seinen Austritt vor Monaten angemeldet und das Mitgliedsbuch zurückgegeben hat. Als alles Nureden nichts half, versprach man ihm, daß er nichts nachzahlen brauche, daß die Ortsgruppe den Rückstand begleihe. Wie schon manche Tiroler hartköpfig sind, so war es auch dieser Wächter, denn er ging noch immer nicht auf den Leim und so mußte man noch weiter gehen, um dieses ehemalige Mitglied zu retten. Man versprach dem Wächter außerdem noch 10 Kr. Unterstützung. Aber „Ach weh“, nicht einmal die 10 Kr. lösten die gewünschte Wirkung aus, denn der gute Mann war eben schon zu viel „überzeugt“ von der Notwendigkeit und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsband, der ja nur mit Demagogie operiert und dessen Hauptzweck die „Vermeidung“ der Sozialdemokratie ist, und trotz alledem an einem unaufhaltbaren Mitgliederchwund leidet. Wir sind der Meinung, daß der Verkehrsband gar nicht so viele „unterstützte“ Mitglieder aufzutreiben vermag, daß er einen solchen Mitgliederfang für längere Zeit betreiben kann und er doch noch dem Verfall anheimgestellt wird.

Franzensfeste. (Die Bahnarztfrage.) In der „Volkzeitung“ vom 12. September l. J. war zu lesen, daß die Vorgangsweise bei der Ausschreibung des Bahnarztpostens in Franzensfeste von seiten der höchsten Sanitätsbehörde der Südbahn einem Schwächer gleiche.

Nachdem die Südbahn-Sanitätsbehörde die Gemeinde Mittelwald-Franzensfeste über ein halbes Jahr genarrt hat, nachdem genannte Behörde die Gemeindeverwaltung genötigt hat, den Posten eines Gemeindefarztes auszuschreiben, ohne Erwähnung zu machen, daß zufolge gepflogener Vereinbarung der Südbahngesellschaft mit der Gemeinde der jeweilige Gemeindefarzt auch Bahnarzt sein wird, nachdem die Südbahn-Sanitätsbehörde das aus dem einfachen Grunde von der Gemeinde Mittelwald verlangt hat, damit um das schändliche Honorar von 1200 Kr. kein kompetent für den Gemeindefarztenposten sich einfinde, damit der Regimentsarzt Dr. Kopp, der zukünftige Schwager des Sektionschefs Nachbauer unbedingt Bahn- und Gemeindefarzt von Franzensfeste werde, und nachdem schließlich trotz der kleinen Ausschreibungsintrige sich dennoch ein Bewerber für den Gemeindefarztenposten in der Person eines Dr. v. Ferrari vorfindet, welcher seit dem 1. Oktober bereits als Gemeindefarzt etabliert ist und so die Gemeinde wie er in sehr berechtigter Weise auf die versprochene Ernennung zum Bahnarzt wartet, findet es die Sanitätsbehörde der Südbahn nicht unter ihrer Würde, die gepflogenen bindenden Vereinbarungen ganz einfach zu übergehen und wagt es jetzt, wo die Sache als erledigt zu betrachten wäre, den Posten eines Bahnarztes in den Zeitungen auszuschreiben. Wir entnehmen den „Zusdrucker Nachrichten“ vom 10. Oktober 1911 folgendes Inserat:

Ausschreibung.

In der Südbahnsation Franzensfeste kommt mit 1. November l. J. die Stelle eines Bahnarztes zur Besetzung. Bewerber müssen Doktoren der gesamten Heilkunde, womöglich in Chirurgie und Augenheilkunde vorgebildet, farbenüchsig sein, normale Sehschärfe aufweisen und dürfen das 35. Jahr nicht überschritten haben. Bezüge zirka 3000 Kr.; außerdem werden Naturalwohnung und Ordinationsräume beige stellt.

Gesuche sind bis 31. Oktober l. J. an die Generaldirektion in Wien X/2, Hehegplatz 4, zu richten.

Nähere Auskünfte erteilen der Chefarzt in Wien und der Stationschef in Franzensfeste.

Wien, am 1. Oktober 1911.

Die Generaldirektion der Südbahn.

Also jetzt schreibt man erst den Posten aus, weil der zukünftige Schwager des Deferegental beglückt. Früher nicht, damit sich außer Dr. Kopp ja kein Bewerber einfinde.

Was gedenkt man nun mit dem hier anfängigen Gemeindefarzt Dr. v. Ferrari zu machen? Was sagt die gefoppte Gemeinde Mittelwald dazu? Wird sie sich diese ganze unqualifizierbare Vorgangsweise der beiden nur zu gut bekannten Herren gefallen lassen?

Warum lassen es sich unsere Südbahnärzte gefallen, daß bei der Vergabung von Posten so vorgegangen wird? Warum wird nicht der nun angestellte Gemeindefarzt von Franzensfeste als interimistischer Bahnarzt verwendet? Haben die Ärzte nicht auch eine Organisation, haben sie nicht eine Ärztekammer?

Was sagt die Sanitätsbehörde zum Vorgang des Chefarztes und des Stationschefs Nachbauer? Hat doch die Landes-sanitätsbehörde den Sanitätsprengel der Gemeinde Mittelwald extra deshalb so klein geschaffen, weil der Gemeindefarzt auch Bahnarzt werden soll.

Haben wir denn nicht schon in der „Volkzeitung“ geschrieben, daß der Posten eines Bahnarztes in Franzensfeste nicht für einen Schwager des Stationschefs Nachbauer in Franzensfeste, sondern für einen Arzt für die Eisenbahner und Gemeindeglieder des Sprengels geschaffen wurde? Zittert denn heutzutage schon alles vor unserem jungen Stationschef?

Damit man uns nicht etwa mit dem Märchen komme, daß wir justament den Dr. v. Ferrari haben wollen, erklären wir, daß die Person des Dr. v. Ferrari uns gleichgültig ist. Wir kennen ihn nicht, nur sein guter Ruf ist zu uns gedrungen. Wir wissen nicht, ob er politisch rot, schwarz, grün oder gelb ist; uns ist seine Bestimmung einerlei. Not wird er sicherlich nicht sein — macht nichts, wenn er nur objektiv und tüchtig ist. Was wir bekämpfen, ist die Intrige.

Freibing-Wieselndorf. (Nahe Behandlung.) Auf der Linie Lieboch-Wies geht man endlich daran, die Sicherungsanlagen herzustellen. Diesen Arbeiten ist der Zentralweihenmeister Raming aus Graz beigegeben. Die Arbeiter sind aus der Umgebung von Freibing, Groß-Florian und Disamitz zc. Was müssen sich aber diese Landleute von einem Städter und noch dazu Unterbeamten denken, wenn ihnen eine solche Behandlung zuteil wird, wie es Herr Raming zu tun pflegt? Statt zu zeigen, daß er den Landleuten mit der Bildung voraus sein sollte, beweist er gerade das Gegenteil. Mit dem wilden Geschrei, ja sogar Herumstoßen befehrt man die Arbeiter nicht. Der Herr Raming scheint den § 42 der allgemeinen Dienstordnung sehr schlecht gelesen zu haben, sonst könnte so etwas nicht vorkommen. Wir möchten ihm daher empfehlen, da er in einer Stadt sesshaft ist, mit Arbeitern am Lande etwas anständiger umzugehen, sonst könnte es vorkommen, daß diese Arbeiter zu der Meinung kommen könnten, daß in Graz lauter Lummel sein müssen.

Versammlungsberichte.

Krems a. d. Donau. In letzter Zeit fanden mehrere Versammlungen statt, wo sich die Referenten mit der Teuerung und den Forderungen des Eisenbahnerpersonals befaßten.

Am 27. September sprachen in Krems die Genossen Scholz und Krobath.

Am 2. Oktober referierte Genosse Krobath in einer gut besuchten Versammlung in Grein.

Am 13. Oktober fand abermals eine gut besuchte Versammlung in Krems statt, wo Genosse Swoboda über die gegenwärtige Situation berichtete.

Bregenz. Am 19. Oktober sprachen hier in einer massenhaft besuchten Versammlung die Genossen Jdl und Ertl über die Forderungen der Eisenbahner.

Nied im Innkreis. Am 15. Oktober sprach Genosse Sornitsch in einer massenhaft besuchten Versammlung über die Forderungen des österreichischen Eisenbahnerpersonals.

Wittmannsdorf. Am 2. Oktober fand in Herrn Gahdens Gasthaus in Leobersdorf die Monatsversammlung statt. Nach Bericht der Funktionäre wurde die Wahl der Vertrauensmänner kategorienweise vorgenommen und folgende Vertrauensmänner gewählt:

K. I. Staatsbahn:

Kategorie Oberkondukteure: Franz Ehardt, Leobersdorf, Hornauerstraße 1.

Kategorie Manipulanten: Hermann Vizing, Leobersdorf, Badenerstraße 24.

Kategorie Personenzugkondukteure: Franz Haubner, Wittmannsdorf, Personalshaus.

Kategorie Güterzugkondukteure: Zulfus Stehstal, Leobersdorf, Hauptstraße 4.

Kategorie Hilfskondukteure: Josef Walzhöfer, Kottlingbrunn, Hügelgasse 10.

Kategorie Lokomotivführerantwärtler: Josef Schürer, Leobersdorf, Wiener-Neustädterstraße 8.

Kategorie Bahnrichter: Johann Glas, Wittmannsdorf, Bahnhof.

Kategorie Magazinsdiener: Fabian Prinz, Leobersdorf, Wiener-Neustädterstraße 5.

Kategorie Verschiedener: Josef Schwab, Leobersdorf, Hügelgasse 7.

Kategorie Wächter: Heinrich Maras, Wittmannsdorf, Personalshaus.

Kategorie Magazinsarbeiter: Franz Strobl, Leobersdorf, Freugasse 10.

Kategorie Oberbauarbeiter: Martin Dörner, Sölls 3 (für Wittmannsdorf); Josef Haslinger, Pottenstein, Bahngasse 57 (für Pottenstein).

Kategorie Heizhausarbeiter: Matthias Brenner, Leobersdorf, Hauptstraße 4.

Südbahn:

Kategorie Stationsdiener: Robert Häuser, Leobersdorf, Siebenhaus.

Kategorie Verschieber: Johann Fißer, Kottlingbrunn, Hügelgasse.

Kategorie Wächter: Ferdinand Propst, Schönau an der Triefling.

Kategorie Oberbauarbeiter: Eduard Schreiber, Kottlingbrunn, Hügelgasse.

Wubens. Am 14. Oktober sprachen hier in einer gut besuchten Versammlung die Genossen Ertl und Preis über die Teuerung und die Forderungen der Eisenbahner, Genosse

Sie sprach über die Wohnungsfürsorge und die bisher getroffenen Maßnahmen.

Pottenstein a. d. Triefling. Am 8. Oktober hielten die Genossen der Ortsgruppe Leobersdorf eine § 2-Versammlung ab, in welcher Genosse Wiebauer über die Forderungen der Eisenbahnbediensteten referierte.

Aus den Organisationen.

Spalato. Am 3. Oktober wurde die Generalversammlung der Ortsgruppe Spalato abgehalten und es wurde bei dieser folgender neuer Ausschuss gewählt: Ljubo Rosic, Obmann; Spiro Krstulovic, Stellvertreter; Johann Krzic, Sekretär; Josef Abanic, Kassier; Karl Ocidental und Marin Segvic, Ausschüsse; Johann Djegovic und Anton Striscevic, Kontrolloren. Sämtliche Schreiben sind an Ljubo Rosic, Heizhaus Spalato, zu senden.

St. Peter (Krain). Sonntag den 16. Oktober tagte hier die diesjährige Generalversammlung, in welcher folgende Genossen gewählt wurden: Ignaz Celic, Lokomotivführer, Obmann; Anton Princ, Lokomotivbeizler, Stellvertreter; Franz Cersek, Verschubaufseher, Schriftführer; Franz Kappotnik, Blocksignaldienner, Kassier; Matthias Svecnik, Verschubaufseher, Stellvertreter; Josef Ambrosic, Bibliothekar; Anton Brunn, Johann Klogel, Johann Penko, Franz Kastelec, Ausschüsse; Josef Tomacic, Magazinsaufseher und Ferdinand Konecny, Bahnmelster, Revisoren; Franz Bogataj, Kassier für die Strecke gegen Rume; Stephan Penko, Kassier für die Strecke gegen Ober-Resele.

Sämtliche Aufschriften sind an den Genossen Ignaz Celic, Lokomotivführer in St. Peter (Krain) zu richten.

Saalfelden. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß im Monat November die Sterbequote für das verstorbenen Mitglied Konrad Maier eingehoben wird. Im Interesse der Mitglieder ist es gelegen, die Sterbequote stets pünktlich zu entrichten, damit es nicht immer fünf bis sechs Monate dauert, bis einzelne Mitglieder ihren Verpflichtungen nachkommen.

Wiesla-Oberleutensdorf. Laut Beschluß der Generalversammlung der Sterbekasse vom 8. August 1911 werden, um einen größeren Reservefonds zu gründen, ab 1. November 1911 durch sechs Monate von jedem Mitglied 10 S. eingehoben. Dieser Beschluß wurde deshalb gefaßt, weil es vorgekommen ist, daß beim Zusammentreffen von drei gleichzeitigen Todesfällen der dritte Fall nicht mehr ausgegahlt werden konnte, weswegen erst die Eingahlungen für den ersten Todesfall abgewartet werden mußten, wodurch der Zweck der raschen Unterstützung ganz und gar verloren geht. Werden die 10 S. von den beteiligten Ortsgruppen, wie oben bemerkt, durch sechs Monate eingehoben, so möchte die Sterbekasse im Monat April 1912 inklusive Saldo vom September 1911 per 193 Kr. über einen Reservefonds von zirka 560 Kr. verfügen, was für sieben Sterbefälle ausreichen möchte, und wäre die Sterbekasse vor allen Eventualitäten geschützt. Selbstverständlich mühten bis April 1912 die Beiträge per 40 S. für etwaige Sterbefälle außerdem weiter gezahlt werden. Die beteiligten Ortsgruppen: Wiesla-Oberleutensdorf, Weiskirchlich, Bilin, Dug, Klostergrab, Obernitz und Brüj werden daher ersucht, am 1. November 1911 mit der Einhebung der besprochenen 10 S. zu beginnen, damit die Auszahlung der Sterbequote stets rechtzeitig erfolgen kann.

Als Subkassier für die Ortsgruppe Wiesla-Oberleutensdorf wurde Genosse Wilhelm Klinger, Lokomotivbeizler in Wiesla, gewählt, an welchen von nun an alle für die Sterbekasse bestimmten Gelder gegen Empfangscoupon abzuführen sind.

Olmütz. Infolge neuer Turnuseinteilung wurden auf der Linie Olmütz-Böhmisches-Triebau folgende Subkassiere bestimmt: Franz Blaha, Kondukteur, Olmütz, Rudolf Seifka, Kondukteur, Olmütz, und Eduard Kunobsky, Kondukteur, Olmütz.

Willach. Die Spar- und Baugenossenschaft für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen in Willach hält am 12. November im Salon des Gasthauses „zum Gambirius“ des Herrn Grebtschiger eine außerordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung ab: 1. Verlesung des letzten Generalversammlungsprotokolls. 2. Berichterstattung über die finanzielle Lage. 3. Statutenänderung und Beschlußfassung hierzu. 4. Vortrag. Die Mitglieder werden ersucht, vollständig zu erscheinen und die Frauen mitzubringen. Gäste willkommen.

Budweis. Den Mitgliedern des Leichenfonds wird hiermit bekanntgegeben, daß die Gattin des Genossen Franz Traxel gestorben ist. Jedes Mitglied hat daher 20 S. an den Leichenfonds zu erlegen.

Verschiedenes.

Der Segen der Kriege. Das schweizerische genossenschaftliche Organ bringt eine sehr interessante Notiz, die Ausgaben für den Militarismus betreffend. In dieser Notiz wird ausgeführt, was nach der offiziellen Mitteilung der Burenkrieg England gekostet hat. Der Betrag ist ein horrender, der über unsere Begriffe geht. Die von England ausgegebene Summe beträgt nicht weniger als 5.575.000.000 Kr. (fünftausendfünfhundertfünfundsechzig Millionen), rechnet man die Auslagen der Buren hinzu, so betragen die Auslagen 6.250.000.000 Kr. (über 6 Milliarden). Um diese Ziffer eher begreifen zu können, diene nachstehendes zur Kenntnis. Für diese ungeheure Summe könnten errichtet werden:

Table with 2 columns: Item description and Amount in Kronen. Includes 100 Gartenstädte, 2,000,000 Alterspensionen, 1000 öffentliche Parks, 50,000 Arbeiterhäuser, 50,000 Spielplätze, 1250 Gebäude zu Studienzwecken, 100 Obdachlosenheime, 500 Kranenhäuser, 200 Hochschulen, 100 öffentliche Bibliotheken, 100 öffentliche Bäder, 200 Armenhäuser, 500 Waisenhäuser, 20 Schulen, 2000 Rettungsbote, 100 schwimmende Krankenhäuser für Seeleute, 100 Seebadorte, 1000 Volkshäuser, 20 Asyl.

Reduzieren wir diesen Betrag auf Arbeitstage, so bekommen wir 1250 Millionen Arbeitstage à 5 Kr. täglich, das bedeutet, daß das ganze Schweizervolk durch 340 Tage, das ist fast ein ganzes Jahr arbeiten müßte, um den oben erwähnten Betrag zu verdienen. Aus den erwähnten Ziffern können wir uns über die „Segnungen“ der militaristischen Einrichtung einen Begriff machen. Große kulturelle Aufgaben, wirtschaftliche Volkswirtschaften werden zu dem Zwecke vernachlässigt, um den Moloch Militarismus zu befriedigen, der doch nur zum Schutze kapitalistischer Privilegien dient. Ein Paradies müßte heute auf

dieser Welt sein, wenn die jährlichen Ausgaben für den Militarismus für Emporhebung der arbeitenden Stände, zur Hebung ihres Lebens- und Kulturstandes angewendet werden würden.

Kann der Wind einen Zug umstürzen? Vor einigen Wochen wurde in Amerika ein Personenzug auf freier Ebene eine Stunde lang durch die Gewalt des Sturmes auf der Stelle festgehalten.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

St. Pölten. Der Vorstand des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen beehrt sich mitzuteilen, daß in St. Pölten, Schulgasse 2, am 26. Oktober l. J. eine Verschleißstelle des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien eröffnet wurde.

Angeichts der großen, andauernden und stets noch überhandnehmenden Teuerung ist eine billige und zuverlässige Einkaufsquelle, wie sie das Lebensmittelmagazin darstellt, von hohem Wert für jedermann.

Wir legen die bestimmte Zusage, daß unser Streben, die Lebenshaltung unseres Standes zu verbilligen und gegen die erdrückende Teuerung erfolgreich anzukämpfen, bei den Eisenbahnern allgemein und tatkräftig Unterstützung finden wird.

Wien, im Oktober 1911.

Der Vorstand.

Korpulenz verkürzt das Leben.

Daß Korpulenz eine Last ist, welche das Dasein verbittert, die Leistungsfähigkeit in jeder Beziehung herabsetzt und den Menschen verunstaltet, weiß jeder Korpulente selbst, wenn er es auch nicht sagt.

Korpulenz bedeutet aber auch eine Verkürzung des Lebens um durchschnittlich einige Jahrzehnte. Das ist statistisch erwiesen und der Lebensversicherungsgesellschaften längst bekannt; sie nehmen korpulente Personen nur ungern, respektive zu erhöhten Sätzen oder gar nicht auf.

Die Verfestung der inneren Organe (Herz, Leber, Nieren, Därme u. s. w.) verhindert das richtige Funktionieren derselben, sie erkranken leicht.

Der Druck der Fettsäure auf die Blutgefäße stört die Blutirkulation, veranlaßt Schlaganfälle, gefährliche Blutstauungen, Hämorrhoiden, Leberleiden, Asthma, innere Entzündungen, Hautleiden, Neigung zu Skatarrhen der Lunge, des Halses und der Nase und viele andere Leiden.

Selten wird eine korpulente Person alt, wenn sie nicht rechtzeitig für eine zweckmäßige Entfernung des übermäßigen Fettes sorgt. Selbst wo Langlebigkeit in der Familie liegt, werden die korpulenten Mitglieder dieser Familien selten 70 Jahre alt, während die mit normaler Körperbeschaffenheit es auf 90 und darüber bringen.

Natürlich gibt es einige Ausnahmen; aber was hat ein Mensch, der mehr als die Hälfte seines Lebens eine Fettsäure von 50 bis 100 Pfund oder mehr mit sich herumträgt, von seinem Dasein gehabt? Hat er es so genießen können wie andere? War er nicht schon mit 40 Jahren schwerfällig und unbeholfen, als wäre er 60 alt? Hat er nicht schon durch Verzicht auf viele Genüsse und Freuden weniger gelebt als andere? Solchen Fragen sollten korpulente Leute nicht aus Gedankenlosigkeit oder Bequemlichkeit ausweichen, sondern daran denken, daß eines Tages die Zeit kommt, wo sie mit Freunden alles, was sie erworben haben, hingeben würden für eine Gnadenfrist von einigen Jahren. Man lebt nur einmal und sollte im eigenen Interesse und im Interesse der Angehörigen sein Leben nach Möglichkeit verlängern, selbst wenn man sich dadurch vorübergehend Unbequemlichkeiten auferlegen müßte.

Lebteres braucht man aber gar nicht einmal! Die Wissenschaft ist heute so weit vorgeschritten, daß sie auch ohne Hunger- und Schwitzkuren, ohne körperliche Strapazen und ohne die gefährlichen, die Verdauung ruinierenden Abführmittel die übermäßige Fettigkeit beseitigen kann, und zwar geschieht das durch Einnehmen gewisser Fruchtsäuren, Fruchtsäfte und Kräuterextrakte, wie sie in kleinen Mengen unter anderem auch in frischen Früchten enthalten sind. Es ist ja bekannt, daß der regelmäßige Genuß von Obst und grünem Gemüse zehrend auf das Fett wirkt.

Man müßte aber, um eine nennenswerte Abnahme zu bewirken, viel mehr Obst und Gemüse essen, als ein gesunder Magen bewältigen kann.

Diese wirksamen Fruchtsäfte und Extrakte vereint werden neuerdings in Form von Tabletten von Professor Doktor v. Santing G. m. b. H. in Berlin unter dem Namen "Vitalita" hergestellt. Sie sind leicht einzunehmen, sind garantiert unschädlich und haben keine lästigen Nebenwirkungen.

Hervorragende Ärzte haben das Präparat eingehend geprüft, wenden es regelmäßig an und äußern sich sehr günstig darüber.

So schreibt uns zum Beispiel Herr Dr. Ripar in Wien:

„Ich verordnete „Vitalita“ wiederholt in Fällen, wo eine Entfettung indiziert erschien, und zwar stets mit außerordentlich gutem Resultat. Selbst in schwierigen Fällen ließ mich daselbe nie im Stich...“

28. Oktober 1910. Dr. R. Ripar, Wien IX.

Jeder Korpulente kann sich davon kostenlos überzeugen, denn wenn man sich unter Berufung auf diese Zeitung an Professor Dr. v. Santing G. m. b. H., Berlin 35, Postfach A 15, wendet, so erhält man ganz kostenlos eine Probebox mit Gebrauchsanweisung und sonstigen ausführlichen Aufklärungen zugesandt.

Nervenschwäche ist die Ursache vieler und hartnäckiger Krankheiten. Wer sich darüber unterrichten will, lese den Prospekt von Dr. Arthur Eberhard, Berlin W 35, der unserer letzten Nummer beilag. Interessenten erhalten gratis Probe und Prospekte.

Zum Fenster hinausgeworfen ist oft das Geld, das man für Bettfedern und fertige Betten bezahlt, wenn man sich nicht an die richtige Quelle wendet. Gerade beim Einkauf von Bettfedern muß man besonders vorichtig sein und sich nur an ein allererstes Haus dieser Branche wenden; wir empfehlen hierzu die bestrenommierte Firma S. Benisch in Deisenhof 158, Böhmen, die durch streng reelle und billige Bedienung alles anbietet, jeden Käufer vollkommen zufriedenzustellen. (Siehe Inserat.)

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben bis zum 28. Oktober mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längstens 10. eines jeden Monats die im vergangenen Monat einkassierten Beiträge zur Abfuhr fällig gewesen sind.

Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, bitten wir die rückständigen Ortsgruppen um ehebaldigste Einsendung des Betrages und künftighin um eine rechtzeitige Abrechnung.

- W a t o n per April, Mai, Juni, Juli, August und September, Böhmisches Lamnig per September, Budigsdorf per September, Cormons per September, Dornbirn per September, Favoriten IV per September, Friedland per April, Gaidenschaft per September, Gaisern per September, Innsbruck III per August und September, Kalusz per August und September, Kanig per September, Kojetein per September, Korzow per September, Raibach per September, Michels per September, Moldau per September, Murau per September, Neuern per September, Neumarkt in Steiermark per September, Ober-Moschnitz per September, Oswiechim per September, Otakring per September, Pölsbach per September, Pzemysl per August und September, Radymno per September, Rudolfswerth per August und September, Meszow per September, Sandau per September, Schwarzenau per September, Steinbrück per September, Sühnenbrunn per September, Teich per September, Trient I per August und September, Trient II per Juni, Juli, August und September, Triest II per August und September, Wadowice per September, Wagram per September, Weiz per September, Zelenka per Mai, Juni, Juli, August und September.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 20. Oktober 1911. Es liegen 114 Unterstützungsanfragen vor, über welche das Verwaltungskomitee wie folgt entscheidet: für 93 Fälle bewilligt: 2210 Kr., abgewiesen 20 Fälle, 1 Fall zur Erhebung zurückgestellt. Der Rechtschutz wird für 72 Fälle bewilligt. Erledigung des vorliegenden Einlaufes und Entgegennahme verschiedener Berichte.

Sprechsaal.

Eine Magazinsmeister-, Magazinsaufseher- und Magazinsdienerkonferenz der Südbahn in Graz.

Es ist eine unbedingt notwendige, daß wir in kürzester Zeit geeignete Schritte zur Besserstellung unserer Existenz unternehmen. Aus diesem Grunde hat sich in Graz eine sehr stark besuchte Versammlung von Magazinsmeistern, Magazinsaufsehern und Magazinsdienern aus dem Inspektorsbezirk Graz entschlossen, eine gemeinsame Aktion zu unternehmen, welche mit einer Konferenz eingeleitet werden soll.

Das zur Einleitung weiterer Aktionen aufgestellte Komitee hat sich nun entschlossen, für Sonntag den 6. November 1911, mit dem Beginn um 9 Uhr vormittags, in den Juliensälen in Graz, Eggenbergerstraße 10, eine

Magazinsmeister-, Magazinsaufseher- und Magazinsdienerkonferenz der Südbahn

mit folgender Tagesordnung einzuberufen:

- 1. Ernennung sämtlicher Magazinsaufseher zu Magazinsmeistern und Erstellung eines Gehalts- und Vorrückungsschemas analog den Bahnmachern.
2. Gehaltsregulierung der Magazinsdiener analog den k. k. Staatsbahnen und Aufhebung der Ueberleitungsbestimmungen vom Jahre 1909.
3. Regelung und Verwandlung der variablen Bezüge der drei Kategorien in fixe Pauschale.
4. Beschlußfassung zu vorangeführten Punkten.
Die Genossen und Kollegen werden in ihrem eigenen Interesse gebeten, so zahlreich als möglich zu erscheinen. Die Konferenz soll uns den Beweis erbringen, daß das Magazinspersonal bereit ist, geschlossenen vorzugehen, um eine Besserstellung ihrer Lebenshaltung herbeizuführen. Die Einigung des Magazinspersonals ist um so schwerer, weil es nach allen Richtungen auf der Südbahn zerstreut ist, und darum ist es notwendig, daß wir uns einmal zusammenfinden müssen, wo jedem einzelnen Gelegenheit gegeben ist, seine Dienstverhältnisse und sonstigen Anliegen offen zum Ausdruck bringen zu können.

Einladungen zur Teilnahme an der Konferenz werden auf Grund des § 2 des Versammlungsgesetzes gegen Vorweisung der Legitimation respektive Freizarte am Eingang ins Konferenzlokal erteilt. Für die Delegiertenkosten müssen die Genossen und Kollegen selbst aufkommen, und glauben wir auch, daß in Anbetracht der Wichtigkeit sowie im Interesse der Beteiligten kein Opfer gescheit werden soll. Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines für

Oesterreich wurde zu dieser Konferenz eingeladen. Die Zahl der Delegierten bitten wir uns bis 1. November unter der Adresse Franz Wendl, Magazinsaufseher in Eggenberg bei Graz, Lilienthalgasse 25/II, bekannt geben zu wollen. Das Aktionskomitee.

In die geehrten Ortsgruppenleitungen in Wien.

Die Hochschule für Maschinenbau, Elektrotechnik, Hoch- und Eisenbahnbau eröffnete am 1. November 1911 im eigenen Anstaltsgebäude, Wien, VI., Laingrubengasse 17, Abend- und Sonntagskurse zur Heranbildung von Werkmeistern, Maschinenmeistern, Maschinenzeichnern und Elektrotechnikern. Den Mitgliedern unseres Vereines wird eine 50prozentige Honorareremäßigung gewährt. Die Zentraleitung

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz.

Sonntag den 5. November l. J., 11 Uhr vormittags, findet im Vereinslokal in Sobolein (Sanna-Bierhalle), vis-à-vis dem Konjumberein, eine Versammlung der Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz statt.

Tagesordnung: 1. Berichterstattung über die am 12. Oktober l. J. stattgefundenen Arbeiterausführung. 2. Eventuelles. Zahlreiches Erscheinen notwendig. Die Ortsgruppenleitung.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

Die Streckenwächter der Nordrampe der Tauernbahn erlauben sich, an die k. k. Staatsbahndirektion Villach die höfliche Anfrage zu richten, warum sie, trotzdem ihnen das Brennstoffgeld almonatisch in Abzug gebracht wird, das ihnen gebührende Brennmaterial nicht erhalten, so daß sie daselbe entweder kaufen oder vielleicht gar stehlen müssen. Um baldige Abhilfe ersuchen Die Betroffenen.

An die Staatsbahndirektion Innsbruck.

Die Magazinsarbeiter beim k. k. Bahnhofsamt St. Johann im Pongau erlauben sich an die löbliche Staatsbahndirektion die höfliche Anfrage zu richten, ob es bekannt ist, daß dieselben nach 24stündiger Dienstzeit anstatt 24 Stunden frei zu sein, wie in allen übrigen Stationen, von 1 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends wieder zur Dienstleistung herangezogen werden. Um baldige Abhilfe ersuchen Die Betroffenen.

An die Verkehrsdirektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft in Wien.

Anlässlich einer Vorfrage der Vertrauensmänner der Zugbegleiter von Klagenfurt bei der Verkehrsdirektion wurde denselben versprochen, der Zug Nr. 482 ab Unter-Drauburg einen Verspätungsbezug zu erhalten und wegen Vergehung eines Radmeisters beim Zug Nr. 486 Erhebungen zu pflegen sowie diese Maßnahmen innerhalb 14 Tagen durchzuführen.

Nachdem seit dieser Zeit schon mehrmals 14 Tage verfloßen sind, fragen sich die Betroffenen an, wann eine löbliche Verkehrsdirektion ihr gegebenes Versprechen einlösen wird.

Das Zugbegleitungspersonal von Klagenfurt, Südbahn.

Offene Anfrage an das k. k. Eisenbahnministerium.

Ist diesem bekannt, daß in der k. k. Staatsbahndirektion Villach die Luruszüge Nr. 1007 und 1008, welche im Maximum sieben vierachsige Wagen haben, nur von einem Zugführer und einem Kondukteur begleitet werden?

Wenn ja, wie stellt sich ein hohes k. k. Eisenbahnministerium die Verkehrssicherheit und die zu leistende Arbeit bei einem solchen Zug vor?

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Subweis. Die nächste Mitgliederversammlung wird Sonntag den 5. November um 9 Uhr vormittags im Vereinslokal abgehalten. Zahlreiches Erscheinen notwendig. Genossen, nehmt eure Frauen mit.

Ortsgruppe Gänserndorf. Die Mitglieder der Ortsgruppe werden aufgefordert, die Mitgliedsbeiträge nur an den Ortsgruppenassessor, Genossen Johann Jofsch in Gänserndorf Nr. 16, zu bezahlen. Für an andere Personen übergebene Zahlungen wird keine Garantie mehr übernommen.

Ortsgruppe St. Valentin. Am Samstag den 4. November 1911 findet im Gasthaus des Herrn Huber in St. Valentin um 8 Uhr abends eine Ortsgruppenversammlung statt. Referent aus Wien. Alle Mitglieder sind hierzu freundlichst eingeladen. Gäste willkommen.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Die Ortsgruppe veranstaltet am 3. November d. J., um 1/2 8 Uhr abends, im Restaurant „zur Schießstätte“ in Klosterneuburg, eine Mitgliederversammlung. Tagesordnung: 1. Bericht über die Generalversammlung der Zentrale. 2. Aufstellung eines Wahlkomitees für die Generalversammlung der Ortsgruppe. 3. Anträge und Anfragen. Vollzähliges Erscheinen unbedingt notwendig.

Am 19. November findet um 9 Uhr vormittags im Restaurant „Schießstätte“ in Klosterneuburg die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe statt.

Zahlstelle Tepliz. Am 5. November, um 8 Uhr abends, findet im Restaurant „zum Spaten“ die Monatsversammlung mit Vortrag des Genossen Dr. Keller statt. Eine halbe Stunde vor Beginn der Versammlung wird eine Ausschussung abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Obernitz. Am 4. November hält die Ortsgruppe eine Versammlung ab, zu welcher ein Referent aus Prag erscheinen wird. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Klostergrab. Am 1. November l. J. findet im Gasthaus „zum Gartenhaus“, um 1/2 9 Uhr abends, eine 2. Versammlung mit folgendem Programm statt: 1. Die Zugeständnisse für die Eisenbahner. 2. Turnusangelegenheiten. 3. Freie Anträge. Gleichzeitig geben wir bekannt, daß die nächste Monatsversammlung statt am 5. November am 12. November abgehalten wird.

Ortsgruppe Steyr. Die Ortsgruppe Steyr veranstaltet am Sonntag den 12. November 1911, um 12 Uhr mittags, eine freie Eisenbahnerversammlung in Herrn Franks Gasthaus in Wolfseisen. Referent aus Steyr. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Widwitz. Die Geschäfte der Ortsgruppe werden bis auf weiteres vom Obmannstellvertreter geführt und sind alle Zuschriften an Josef Hammer jun. in Widwitz Nr. 23 zu richten.

Ortsgruppe Hauptzollamt. Die Generalversammlung wird am 16. November d. J. im Gasthaus des Herrn Peter Lindner, III., Dianagasse 7, um 1/2 7 Uhr abends, abgehalten. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Leobersdorf. Es diene den geehrten Mitgliebrn zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung am 3. November stattfindet.

Ortsgruppe Wobersdorf. Den werten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung am 5. November 1911, um 8 Uhr abends, in der "Volkshalle" in Wobersdorf stattfindet.

Zahlstelle Schwachat-Meberling. Montag den 6. November findet in Herrn Brodits Gasthaus, Wienerstraße 40, um 1/2 8 Uhr abends, die Monatsversammlung statt.

Ortsgruppe Komotau. Um jede Unannehmlichkeit zu vermeiden, werden die Mitglieder ersucht, ihre Monatsbeiträge nur dem Kolporteur, Genossen Anton Wagner, oder in der Privatwohnung des Genossen Stuk in Oberdorf, Meeßstraße Nr. 252, abzugeben.

Zahlstelle Admont. Bei der am 22. Oktober l. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Ganinger, Zahlstellenleiter und Kassier; Josef Prüllner, Schriftführer; Franz Hollinger und Simon Afler, Kontrolle; Matthias Lab, Franz Hollinger und Milan Peritsch, Subkassiere, Schranz, Rudorfer und Bierapl, Beisitzer.

Inhalt der Nummer 30 vom 20. Oktober 1911.

Artikel: Der Nationalverband und die Forderungen der Eisenbahner. Aus dem Reichsrat. "Gefegnet sei der Revolver." Terminhandel und Getreideucher. Teuerung und Kapitalismus. Das Sparsystem auf den l. Staatsbahnen und seine Rückwirkung auf die Verkehrsicherheit.

Feuilleton: "Die" Inland: Der Staatsvoranschlag. Die Schuld der bürgerlichen Parteien. Die Mitglieder des Kaiserhauses und die Kartelle. Wohnungen für die Staatsbahnbediensteten in Graz.

Ausland: Die Eisenbahnen Kanadas im Jahre 1910. Warum streifen Sie? Erhöhung der Bedienstetenbezüge auf den sächsischen Staatsbahnen infolge der Teuerung.

Streiflichter: Der teure Bürokratismus. Reform der Dienstleiter. Ein Erfolg unserer Organisation. Ein großes Eisenbahnunglück in Aulzig. Eine gelungene Charakterisierung der Reichsbündler. Was Wiens Bevölkerung den Sommerbrotwerken zu danken hat.

Aus der Amtsbücherei: Amtsbücherei der l. l. Direktion für die Linien der St. E. G. - Rirkular Nr. 250. Korrespondenzen: Wien XI. Stadlau. Steinbrud. Triest-St. Andrea. Bruck a. d. M. Teschen. Leoben.

Versammlungsberichte: St. Michael ob Leoben. Oberfurt. Teschen. Leoben. Martweg. Aus den Organisationen: St. Valentin. Verschiedenes: Argentinien. Literatur: Die Elektrizität im Eisenbahn-, Telegraphen- und elektrischen Sicherheitsdienst.

Mitteilungen der Zentrale: Zentralsauschussführung. Verwaltungsausschussführung. Mitteilungen des Rechtsbureaus: Sprechstunde.

Sprechsaal: Rangleidenerversammlung. Offene Anfragen: An die Staatsbahndirektion Wien. An die Staatsbahndirektion Triest.

Allgemeiner Rechtsschutz und Gewerkschaftsberein: Rudig. Götz II. Saag. Brunn II. Weipert.

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

Inferate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Zur Erfrischung im Dienst, besonders in der Nacht, empfiehlt sich eine kräftige Rindsuppe aus MAGGI Würfeln (fertige Rindsuppe) à 5 h. Nur mit kochendem Wasser zu übergossen.

Billige Wohnungen für Pensionisten bestehend aus Zimmer, Kabinett, Küche und Zugehör, sogleich beziehbar, bei H. Dvorak, Haketelle Krumpisch bei Mährisch-Schönberg.

Neu! Die Bemeiterung der Krankheiten durch diätet. Kuren ohne Berufshörung. Wenigen ist es bekannt, daß die meisten Krankheiten durch billige diätet. Kuren heilbar sind.

Dankfagung. Außerlands, jedem einzelnen der Teilnehmer an dem Leidensbeginns anferes unversiehbaren Gatten und Kindes persönlich zu danken, spricht die tieftrauernde Familie hiermit allen Leidtragenden den wärmsten Dank aus.

Die neue Adresse unseres Druckereigebüdes bitten wir genau zu beachten: Druck- und Verlagsanstalt, Vorwärts! Swoboda & Co. V, Rechte Wienzelle 97 (früher V, Wienstrasse 89a)

MÖBEL aufruf an die Herren Eisenbahner! Wions beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisläufen altbekannte, o langjährig bestehende o Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerle Schawerda) polsterte Zimmererichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. - Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 250. - Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. - Patentbetten à Kr. 9,- und Matratzen, dreiteilig von Kr. 12,- aufwärts. - Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. - Kleiner Preisvermerk für die Provinz gratis. - Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franco.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne durch direkten Einkauf beim Erzeuger. 40 Meter Reste, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschecht, prima Qualität, sortiert, Kanavas, Flanel, Wolldruck, Handtücher etc. um Kr. 10,- per Nachnahme. Dasselben Rest in hochfeiner Qualität Kr. 20,-. Restige Bänder aus hochfeinem Flanel Kr. 2,20 per Stück. Angabe der Halsweite genügt. Heinrich Goldschmied, Bystrei Nr. 188 bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Für Herren! Winterulster . . . . . Kr. 18,-, 30,-, 40,- Winterrock, lang . . . . . " 24,-, 32,-, 48,- Wetterfragen . . . . . " 9,-, 15,-, 18,- Winteranzug . . . . . " 24,-, 30,-, 40,- und aufwärts. Eigene Abteilung für Maßbestellungen. Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Eisenbahnpersonal und beschäftigten Personal deren Werkstätte 5 Prozent Rabatt von den selbsteigenen ersichtlichen Preisen. - Illustrierte Kataloge gratis.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern! 1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 50; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 5 K; 1 kg Daunenn (Stamm), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustflaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco. Fertige gefüllte Betten aus dichtfüßigem roten, blauem, weißem oder gelbem Tuche, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 3 K 50, 4 K; Tuchenten, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K. Kopfkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Untertuchente aus farbem, gestreiftem Grabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franco. Umiaufsch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

Walfisch u. Gotel in Graz Moreeggasse 7. Auf bequeme Teilzahlung und sehr kulanter Bedienung. Herren-, Damen- und Kinderkonfektion, neueste Modestoffe, Weinen-, Damast- und Baumwollwaren, Teppiche, Vorhänge und komplette Brautausstattungen versendet überallhin. Starke genügt. Muster ins Haus. Dankfagung. Außerlands, mich bei einem jeden einzelnen für die so innige und rege Teilnahme anlässlich des Leidensbeginns meiner Lieber nur viel zu früh verchiedenen und unversiehbaren Gatten Emma und besonders jenen, welche sich an der so herrlichen Kranzgebende Beteiligten, spreche ich auf diesem Wege meinen innigsten Dank aus. D a g n i g, am 15. Oktober 1911. Josef St e a l, Weichenwächter.

Billige Bettfedern und Daunenn. 1 Kilo graue geschlossene K 2,-, bessere K 2,40, halbweiße prima K 2,80, weiße K 4,-, prima daunenweiße K 6,-, hochprima K 7,-, 8,- und 9,60, Daunenn, graue, K 6,-, 7,-, weiße prima K 10,-, Brustflaum K 12,- von 5 Kilo an franco. Fertige gefüllte Betten aus dichtfüßigem, rotem, blauem, gelbem oder weißem Tuche (Rangflaum), 1 Tuchent, ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfkissen, jedes ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen, grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16,-, Halbdaunen K 20,-, Daunenn K 24,-, einzelne Tuchente K 10,-, 12,-, 14,-, 16,-, geschlossene Kopfkissen K 3,-, 3,50, 4,-, Tuchente, 200 x 140 cm, grau, K 13,-, 15,-, 18,-, 20,-, Kopfkissen, 90 x 70 cm, groß, K 4,50, 5,-, 5,50, 6,-, Unteruchente aus bestem Bettgrabl, 180 x 116 cm, groß, K 13,- und K 15,-, versendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung. Max Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umiaufsch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illust. Preisliste aller Bettwaren gratis. 191

Gutbezahlte Stellung fanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtsreihe "System Arnald-Hachfeld" zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinenist, Wermeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Formner und Gießereimeister, Gießereitechniker, Bauhofsler und Installateur, Lokomotivbeizger und -führer, Eisenbahntechniker, Elektrifikations-, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekt und eine 62 Seiten starke Brochüre "Arnald-Hachfeld" werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Billige böhmische Bettfedern. 1 Kilo graue geschlossene K 2,-, bessere K 2,40, halbweiße K 3,00, weiße K 4,20, prima daunenweiße K 6,-, hochprima K 7,20, beste Sorte K 8,40, Daunenn (Flaum) grau K 6,-, weiß K 12,-, allerfeinster Brustflaum K 14,40. Bei Abnahme von 5 kg franco. Fertige Betten aus dichtfüßigem rotem Tuche, 1 Tuchent o. Unteruchent, 180 x 116 cm à K 10,-, 12,-, 15,-, 18,-, 20,-, 24,-, 140 cm à K 13,-, 15,-, 18,-, 21,-, 1 Kopfkissen 60 x 58 cm à K 3,-, 3,50, 4,-, 90 x 70 cm à K 4,50, 5,50, 6,-, Versand franco gegen Nachnahme von K 10,- aufwärts. Umiaufsch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. Proben und Preisliste frei. Artur Wollner, Lobos Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

Wem daran liegt mit dreijähriger schriftlicher Garantie eine moderne Sprechmaschine mit oder ohne Trichter ohne Anzahlung nur unter Zahlung der ersten Monatsrate zu erhalten, ebenso auch Platten allein ohne Apparat zu selben Bedingungen, wende sich an die einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs Leop. Kimpink Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65. Billigste Fabrikassapreise ohne Konkurrenz. Reparaturen sachmännlich billigst. Kein Gassenladen. Verführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. - Katalog 100 gratis. 75

Männerkrankheiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Dumler. Reicherlicher Ratgeber und Begleiter zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankung, Geschlechtsenervererung, Folgen von nervenunterer Leidenchaften und Graue und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Lesen dieses Buches von geradem unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Kronen 1,60 Briefmarken franco von Dr. med. Dumler, Genf 881 (Schweiz).

Billige Bettfedern. 1 Kilo: neue geschlossene K 2,40 bessere K 2,80, weiße daunenweiße geschlossene K 18,-, K 24,-, schneeweiße daunenweiße geschlossene K 30,-, K 36,-, K 42,-, and rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Tuchent oder 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10,-, K 12,-, K 15,- und K 18,-, 3 Meter lang, 140 cm breit K 13,-, K 15,-, K 18,-, K 21,-, 1 Kopfkissen 60 cm lang, 68 cm breit K 3,-, K 3,50, und K 4,-, 90 cm lang, 70 cm breit K 4,50 und K 5,50. Unterfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe 3-teilige Daunennatratzen auf 1 Bett à K 27,-, bessere K 39,-. Versand franco per Nachnahme von K 10,- aufwärts. Umiaufsch und Rücknahme gegen Vorüberzahlung gestattet. Benedikt Sackel, Lobos Nr. 170 bei Pilsen, Böhmen. 185

Eidervolle Dieses vorzügliche nicht einlaufende Strickgarn liefert auch an Private zollfrei Wollgarnspinnerei 210 Heinrich Köster Rendsburg 20, Eider. Katalog gratis. Muster franco.

Achtung! Eisenbahner! Möbel auffallend billig! 2 St. Holzgarnausstattungen 30 K, Divan mit Matratze 30 K, Schlafsofa 16 K, 2 Kissen 30 K, 2 Doppelstühlen 60 K, Bettinlett 8 K, 2 Doppelstühlen mit Schuhschub 72 K, Matratze 10 K, Dekorationsdivan 42 K, Ottomane 24 K, Schreibtisch 20 K, 2 Stuhlentdecken 20 K, Kimmern- und Kücheneinrichtung spottbillig. EISLER (baudetor Schützmeister), Tischler- und Tapezierer-Möbel, Wien XV, Spargasse 2 (Haltestelle Hotel, Holzwarth), "Zum Eisenbahner". 187

Warme, gestricke Arbeiterwesten mit Nermel Kr. 2,40. Kräftige, blaue Schlofferjenden Kr. 1,60. Schwere, blaue Schlofferanzüge Kr. 3,80. Kräftige moderne Herrenhemden Kr. 1,80. Kräftige Unterhosen, innen plüschartig, Kr. 1,20. Wintertrikothenden mit Doppelbrust Kr. 1,10. Warme Flanelbrauchenden Kr. 1,10. Kindertrikotanzüge, innen geraucht, 80 Heller. Prima Plüschbedecken Kr. 1,80. Oberhofen aus bestem Tuchent Kr. 2,80. Arbeitsmäntel, alle Farben, Kr. 5,-. Adolf Zucker, Pilsen 54, Wäsche- und Wirkwarenzeugung. Versand per Nachnahme. Für Nichtpassendes Geld retour. Preisliste gratis und franco. 245

**Haben Sie Schmerzen?** Rheumatische, gichtische, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Feller's Fluid m. d. M. "Eisaplay". Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Reklame! Probeduend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Feller in Stubica Eisaplay Nr. 191 (Kroatien).

**Petroleum-Heizofen**  
 neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27.—, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko.  
**Paul Alfred Goebel**  
 WIEN, VIII. Albertgasse Nr. 3. 230

**Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen**  
 mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigen billigen en gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:  
**Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse Nr. 3**  
 Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Die **„Patent-Korkkappe“** ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.  
 K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken  
**Wilhelm Beck & Söhne**  
 Zentrale: Wien, VIII. Langgasse Nr. 1.  
 Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Die Weltmeisterschaft in der Uhren-Industrie  
 Ertragsflut! endlich erobert! Hochelegant!  
 Cavalier Gold-double Uhr  
 prämiertes Marke nur Nr. 490. Dieselbe besitzt ein gutes 36tünd. Anterwert und ist aus elektrischem Wege mit edlem 18.arat. Gold überzogen. Garantie für prächtigen Gang 4 Jahre. 1 Stück Nr. 490, 2 Stück Nr. 930. Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette unison beigefügt. Gleiche Damenurte in flacher und eleganter Ausführung Nr. 500. Hinfotos, Umtausch erlaubt, eventuell Geld retour. Versand 234 per Nachnahme.  
**Holzer & Wohl, Kratau Nr. 51, Dettersfeld.**

**Brünner Stoffe**  
 für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei  
**Etzler & Dostal**  
 Brünn Nr. 93  
 Lieferanten des Lehrbundes und des Staatsbeamtenvereines.  
 Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabriksplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch das kleinste Mass wird geschnitten. Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Beste billigste Bezugsquelle!  
**Bettfedern, Daunnen**  
 1 Kilo neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße K 2.80, weiße K 4.—, bessere K 6.—, Federkopfsteife, schneeweiß K 8.—, Daunnen, grau K 6.—, 7.— und 8.—, Daunnen, weiß K 10.—, Brustbaum K 12.—, Kaiserbaum K 14.—, von 5 Kilo an franko.  
**Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).**  
 Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

**Mechanische Stridereien und Stridgarnhändler, Kaufleute und Konsumvereine**  
 kaufen Stridgarne (Baumwoll- oder Schafwollgarne) am besten und am vortheilhaftesten in der Ersten Stridgarnfabrik  
**Brosche & Cie., Reichenberg (Böhmen).**  
 Filiale: Wien VII, Schottenfeldgasse 21. Mustertarten gratis.

**Ohne Anzahlung gegen Monatsraten**  
 nur Preiskataloge gratis und franko. nur erstklassige. nur erstklassige. nur Auf Verlangen Auswahlsendungen.  
 Uhren Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren. Gramophone. Theater- u. Reiseuhren.  
**Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.**

Gelegenheitskauf! Garantiert echter **Hirschbart** Prachtexemplar  
 dunkles Haar, buschig, mit sehr schönem Reif, 18 cm lang, samt Altkopfhaube mit Dirschgrändl, verstellbarem Ring und Schraube zusammen  
**nur 6 Kronen**  
 Seltene Gelegenheit!  
 Verleudet per Nachnahme Gernsbartbinder  
**Reichel, Wien IX, Altmutterg. 3/100**

**10.000 Militär-Leintücher**, unverwundlich, mit Stempel 200x140 cm gross, 1 Stück K 2.75.  
**500 Dtzd. Handtücher**, sehr starke Qualität, rohweiss, halbleinen 98x47 cm gross 60 h.  
**500 Dtzd. Glas- und Wischtücher**, Qualitätsorten, Leinen gestreift, 70x70 cm gross 55 h, halbleinen mit rotem Karo, gleicher Grösse 50 h.  
**10.000 Tigerdecken** mit farbiger Bordüre, jahrelang verwendbar, 200x125 cm gross, 1 Stück K 2.40.  
**5000 Lamadecken**, wollartig, schneeweiss, hochelegant, mit farbiger Bordüre, 200x125 cm gross, K 3.20  
 versendet gegen Nachnahme von K 12.— an franko  
**Max Berger, Deschenitz Nr. 331 a Böhmerwald.**  
 Kein Risiko, da Umtausch gestattet oder Betrag zurückgezahlt wird.

**Uhren**  
 in eigener Werkstätte reguliert und repariert, daher streng verlässlich und genau funktionierend.  
**Gold-, Silber- u. optische Waren**  
 in neuen, sorgfältig gewählten Modellen erhalten Sie unter weitestgehenden Garantien gegen  
**mässige Teilzahlungen im Teilzahlungshaus Max Eckstein**  
 handelsgerichtet, protok. Uhrmacher  
**Wien I, wildpretmarkt 5**  
 I. Stock (im eigenen Hause). 190  
 Verlangen Sie meine reich illustrierte Preisliste.

**Parteigenossen!**  
 Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinwand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität  
**40 Meter um 16 K**  
 per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.  
**LEOPOLD WLČEK**  
 Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.  
 Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Neueste Erfindung!  
**RADIUM-Leucht-Wecker-Uhr**  
 20 cm hoch, Nickel, Zifferblatt und Zeiger mit radiohaltiger Substanz eingelassen, leuchtet herrlich schön im Dunkeln, so dass man die Zeit deutlich lesen kann. Leuchtkraft ewig. (Kein Phosphor.)  
 Preis per Stück . . . K 4.—  
 Mit Doppelglocken . . . 5.—  
 Mit vier Glocken . . . 6.—  
 Mit Musikwerk . . . 8.—  
 Baby-Wecker ohne Radium . . . 2.—  
 3 Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme.  
**Max Böhnel**  
 Wien IV, Margarethenstr. 27/9  
 Original Fabriks-Preisliste gratis. 231

**Achtung, Eisenbahner!!** Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf!!  
 Von Bergamanten und von Berchthalen angelegte feinste Herrenanzüge von K 14.—, Ueberzieher, Wetterkrägen von K 8.50, Anabenanzüge von K 8.—, Wollhosen von K 4.— auswärts. Elegante Fracks, Smoking und Salonanzüge.  
**Grösste Auswahl** in Herren-, Damen-, Kinder- u. Frühlingsschleier, Komplette, fertige Bettüberzüge K 4.50, mit Schürchen K 5.50, mit Stickereiblenen K 8.50, Bettüberzüge K 1.80, schwere Bettzeuge, Damastgrübel, Bettuch, Chiffone, Angine, per Stück K 8.50, Handtücher, Zehntücher, Vorhänge K 3.— u. Garantiert nur gediegene Ware, alles erkennlich billig. Wasja in Wien nur bei  
**GOLDSTEIN, VII, Kaiserstrasse 40.**  
 Grösste Kleiderfabrik, per Anzug K 8.—. Bewingverwand teill per Nachnahme. Gewähr auch Zahlungsvereicherung. 256

**„OLLA“ Hygien. Spezialitäten**  
 Beste existierende Marke. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—. Frauenschutz, jahrelang verwendbar, K 3.—, 4.—, 6.—, 10.—. Neuheit für Herren, dauernd zu gebrauchen, Stück K 2.—. — Versand diskret. — Illustr. Preisliste gratis (Verschlossen 20 Heller.)  
**J. Gruner, „OLLA“-Depot**  
 Wien V/2, Schönbrunnerstrasse 141E. 209  
 Jeder Besteller, der sich auf dieses Blatt beruft, erhält ein Geschenk gratis.

**Kaufe bei Kraus**  
 wer edle schöne Leinen schätzt!  
 Zu Reklamopreisen:  
 1 Stück Irisinger Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11.50  
 6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachleinwand, 150x225 Zentimeter gross . . . K 10.20  
**Reste sehr schöner weisser Wäschewebe**  
 reinfädig, für jede Wäscheart haltbar . . per Meter 55 h  
 Mindestabgabe 8 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.  
 1 Dutzend Leinenzwilchhandtücher 60x110 Zentimeter gross . K 6.—  
 1 Doppelumast Prachthandtücher, reinl. 60x120 gross K 12.—  
 Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.  
**Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).**  
 Muster jeder Art nur gediegener Webwaren für Haushalt und Ausstattung gratis.  
 44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Schriften über  
**Bruch, Kropf, Prostatahypertrophie**  
 Hinderdarmverengung, Halbdrüsen und d. Prostata d. Anstalt werden auf Wunsch vom Sanatorium Dr. Jaskin in Pilsen einzeln gratis zugesandt.

**HAMMERBROT**  
**1/8 KILO SCHWERER**  
**BEI DEN STEIGENDEN MEHLPREISEN**  
 bedeutet diese bis zum Jahreschluss andauernde Gewichterhöhung eine erhebliche Mehrbelastung unseres Unternehmens. Wir wollen jedoch damit in den Zeiten der drückendsten Teuerung eine allgemeine Brotverbilligung durchsetzen und erwarten, dass die konsumierende Bevölkerung unsere Bemühungen zur Erreichung dieses gemeinnützigen Zweckes tatkräftig unterstützen wird.  
 DER AUFSICHTSRAT DER  
**HAMMERBROTWERKE UND DAMPFMÜHLE**  
 SKARET, HANUSCH & CO  
**DIESE SCHILDER BEZEICHNEN UNSERE VERKAUFSSTELLEN**  
**BROT**  
 Herausgeber Josef Tomšik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Gill.  
 Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, V., Rechte Wienzeile 97.