



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

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Sheetkonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.80
Ganzjährlich 5.70
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 28

Wien, den 1. Oktober 1913.

21. Jahrg.

Die Zukunft des Südbahnpersonals.

Die Bediensteten eines Betriebes, der vor dem unausweichlichen Konkurs steht, tragen das Gefühl der Unsicherheit ihrer Existenz und die Sorge um ihre Zukunft mit sich herum. Eine derartig schwere Sorge lastet wohl nicht auf den Bediensteten der seit Jahren konkursreifen Südbahn. Das Südbahnpersonal weiß recht wohl, daß der Betrieb einer für die ganze Wirtschaft des Landes wichtigen Eisenbahnlinie keine reine Geschäftssache ist und es ist außer Sorge betreffs der dauernden Betriebsführung der Südbahn, an welcher dauernden Betriebsführung nicht nur Tausende Bedienstetenexistenzen hängen, sondern deren Lähmung auch katastrophale wirtschaftliche Erscheinungen auslösen und die Staatsinteressen nach vielen Richtungen hin schwer schädigen müßte.

Das Südbahnpersonal hat sich gegenüber jener Betriebsführung, die nicht auf geordneter finanzieller Grundlage ruht, in Sicherheit gewiegt, da den Südbahnbediensteten von ihrer Bahnverwaltung die gleichen Rechte garantiert wurden, als sie die Staatsbahnbediensteten besitzen, und da man den Südbahnbediensteten zusicherte, für sie die gleichen Verbesserungen eintreten zu lassen, als sie für das Staatsbahnpersonal eintreten werden. Nun ist das Südbahnpersonal mit einem Schlag aus seiner Ruhe und Sicherheit aufgeschreckt.

Verbesserung erzielen heißt für das österreichische Eisenbahnpersonal nicht mehr, als sich immer in der annähernd gleichen Existenzlage erhalten. Das englische Handelsministerium hat eine internationale Statistik veröffentlicht, in der konstatiert wird, daß in Oesterreich vom Jahre 1900 bis 1912 die Lebensmittelpreise um 35 Prozent gestiegen sind. Mit den Lebensmitteln sind im gleichen Verhältnis die Wohnungszinse und die Preise aller Bedarfsartikel gestiegen. Was bedeuten dem gegenüber die eingetretenen Verbesserungen in der Entlohnung des österreichischen Eisenbahnpersonals?

So sich das österreichische Eisenbahnpersonal seine Existenzlage nicht herabsehen lassen will, ist es genötigt, weiteren Verbesserungen des Entlohnungsverhältnisses nachzustreben. Es kann auf solche ebensovienig verzichten, wie es sich auch mit dem steten Hinweis auf die gestiegenen Personalkosten nicht stets abspeisern lassen kann. In der gleichen Lage als das gesamte österreichische Eisenbahnpersonal sind natürlich auch die Südbahner.

Die Südbahn steht vor einer Sanierung. Gelingt, wie es allen Anschein hat, diese Sanierung, ist damit die Südbahn verstaatlichungsfähig geworden und die Verstaatlichung dieser Bahn ist dann nur mehr eine Frage der Zeit. Die österreichischen Eisenbahnen sind schon zu 80 Prozent Staatsbahnen und die Linien der Südbahn sind vielfach im Staatsbahnetz eingewachsen, so daß ja auf Südbahnlinien Staatsbahnzüge peagieren. Diese Sachlage drängt förmlich zur Verstaatlichung. Das einer Eisenbahnverstaatlichung vorangehende Stadium und die Zeit des Ueberganges vom Privatbahnbetrieb zum Staatsbahnbetrieb ist für das Personal der zu verstaatlichenden Bahn betreffs Durchsetzung von Forderungen eine tote. Das hat das österreichische Eisenbahnpersonal bei Verstaatlichungen vielfach erfahren. Das Wohl und Wehe der Bediensteten einer verstaatlichten Bahn nach der erfolgten Verstaatlichung wird stark beeinflusst von den Modalitäten der Verstaatlichung, davon, ob die Betriebsübernahme unter für den neuen Unternehmer, den Staat, günstigen Bedingungen erfolgte. Auf diesem Gebiete drohen nun dem Südbahnpersonal schwere Gefahren.

Nach den Mitteilungen, die die Südbahnverwaltung über den Stand der Sanierungsaktion in den

Tagesblättern verbreiten läßt, hängt die Sanierung von der Beibehaltung des nur für vorübergehende Zeit bewilligten 7 Prozent Tarifizuschlages ab, und in einem gleichfalls durch die Presse verbreiteten Bericht, den Generaldirektor Weber dem Verwaltungsrat der Südbahn erstattete, wird erklärt, der Gütertransport der Südbahn sei zurückgegangen, die höhere Personenbeförderung gleiche das Minus der Güterbeförderung nicht aus, und den geringer gewordenen Einnahmen ständen erhöhte Ausgaben, namentlich erhöhte Ausgaben für das Personal gegenüber. Man merkt sofort das Tendenzlose in diesen Veröffentlichungen und der unkontrollierbare Bericht des Generaldirektors der Südbahn hätte gewiß wesentlich anders gelaute, wenn es sich etwa darum gehandelt hätte, öffentlichen Kredit in Anspruch zu nehmen.

Schlecht wirtschaftende Landesverwaltungen nehmen unvermeidliche Erhöhungen von Lehrergehältern zum Anlaß, um weit über das Ausmaß der Lehrergehältererhöhung hinaus, Landessteuern neu einzuführen, oder um solche zu erhöhen. An den Lehrern des betreffenden Landes lastet dann das Odium, daß zu ihren Gunsten die neuen Steuern eingeführt werden mußten. Die Beibehaltung des 7 Prozent Tarifizuschlages auf der Südbahn soll am Südbahnpersonal lasten, will die Generaldirektion und der Verwaltungsrat der Südbahn. Die Personalkosten sollen vorgeschoben werden, wenn man den Besitzern der Südbahnobligationen und Südbahnprioritäten höhere Rechte sichern will, und so man noch eine Zeitlang von der Generaldirektion der Südbahn Exposé an die Wiener Tageszeitungen ausgibt, sind die Südbahnbediensteten schuld an der ganz beispiellos ungeunden Finanzlage der Südbahn, nicht die Nichtschicks.

Die Südbahner müssen sich entschieden gegen die Zumutung für Beibehaltung des 7prozentigen Tarifizuschlages Vorpanndienste zu leisten, verwahren. Sie wissen, daß auf Grund derart künstlich erhöhter Einnahmen dereinst der Staat die Südbahn höher einzulösen haben wird, und sie wissen, daß dieses Mißverhältnis zwischen Einlösungsquote und Erträgnisfähigkeit auf ihre Entlohnungsverhältnisse in künftiger Zeit ungünstig einwirken muß. Die Südbahnbediensteten müssen es sich ferner vorbehalten, zur Erhaltung ihrer Existenzmöglichkeit auch künftighin alles Notwendige vorzulehren.

Wie immer sich die Dinge gestalten mögen, sie treffen das Südbahnpersonal nicht unvorbereitet. Dies bewies die mächtige Kundgebung, über die wir an anderer Stelle berichten. Die Solidarität der Südbahner wird alles Uebel, daß das Südbahnpersonal heimsuchen kann, abzuwenden wissen. Das lebende Material der Südbahn hat zu denken begonnen und es ist nicht gewillt, widerstandslos alles über sich ergehen zu lassen. So man auf die Gleichmütigkeit des Südbahnpersonals spekuliert, können schlimme Komplikationen der schwebenden Fragen eintreten.

Es ist eine schwere Zeit, der das Südbahnpersonal entgegen geht. Aber es sind schon die Zeiten vorbei, in denen man die verwerlichsten Finanzoperationen ohne Rücksicht auf die Existenz Tausender unternehmen konnte. Die Zeit der Einflußlosigkeit der erhaltenden und arbeitenden Elemente des Staates auf die Beaufsichtigung jener Betriebe durch den Staat ist vorbei, an denen die Öffentlichkeit interessiert ist. Die Organisation und die parlamentarischen Vertreter des Personals werden ihren Einfluß geltend machen, und sie werden zu verhindern wissen, daß man auf Kosten der Bediensteten Kuhhandel abschließt.

Christlichsoziale Eisenbahnverwaltung.

Die christlichsoziale Presse bringt in der letzten Zeit spaltenlange Berichte über die Personalfürsorge auf den niederösterreichischen Landesbahnen und sie ist bemüht, die Personalfürsorge auf dieser Bahn über den grünen Klee zu loben. Veranlaßt wurde sie zu diesen Lobeshymnen zweifellos durch das Erscheinen einer Broschüre mit dem Titel: „Die beste und glänzendste Verwaltung von ganz Europa. Ein christlichsoziales Panama bei den niederösterreichischen Landesbahnen!“. Nach dieser Broschüre stehen allerdings die Verhältnisse auf den niederösterreichischen Landesbahnen ganz anders da als nach den Lobesartikeln der christlichsozialen Presse. Eine schrankenlose Protektions- und Korruptionswirtschaft hat sich nach dieser Broschüre unter dem Regime des Landesauschusses Sturm seit dem Jahre 1909 auf diesen Bahnen etabliert. Schon unter dem Landesauschuss Patti waren recht sonderbare Dinge zur Kenntnis der Öffentlichkeit gelangt. Aber das wird alles weit aus übertroffen von dem, was nunmehr gegen die christlichsoziale Wirtschaft auf den Landesbahnen ins Treffen geführt wird.

Landesauschuss Sturm hat bekanntlich über die Wirtschaft seines Vorgängers arg geschimpft und unter seiner Herrschaft ist eine ganze Reihe von Oberbeamten pensioniert und durch andere, aber, wie sich aus der Broschüre ergibt, keineswegs bessere ersetzt worden. Noch im Jahre 1909 wurde der Leiter des niederösterreichischen Landesbahnenamtes, Direktor Wolf, seines Postens enthoben und am 1. Dezember 1909 durch einen Herrn Titus Kleiner ersetzt, den sich Herr Sturm am 1. Mai 1909 aus Salzburg für den niederösterreichischen Landesbahndienst geholt hat.

Kleiner hat folgende Karriere zurückgelegt. Bei den Staatsbahnen brachte er es bis zum Unterbeamten im Bahnerhaltungsdienst und kam dann in gleicher Eigenschaft zum Verkehrsdienst. Gegen Ende der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde er zum Assistenten ernannt und stand zuletzt als Adjunkt mit einem Gehalt von 2400 Kr. und einem Quartiergeld von etwa 600 Kr. in Zell am See als Betriebsleiter der 53 Kilometer langen Pinzgauer Lokalbahn in Verwendung. Bei seiner am 1. Mai 1909 erfolgten Uebernahme in den Dienst der niederösterreichischen Landesbahnen erhielt er sofort den Titel Oberkommissär, obwohl er nicht einmal über eine Mittelschulbildung verfügte, mit den entsprechend erhöhten Bezügen und den Diäten als Verkehrskontrollor. Nach wenigen Monaten wurde er zum Direktor der niederösterreichischen Landesbahnen ernannt und bezog als solcher einen Gehalt von 10.000 Kr. nebst einem Quartiergeld von 3328 Kronen und außerdem 18 Kr. Tagesdiäten und ziemlich große Remunerationen. Nach der kurzen achtmonatigen Dienstzeit bei den niederösterreichischen Landesbahnen steigerten sich also seine Bezüge von 3000 Kr. auf 13.328 Kronen. Das ist gewiß ein ganz außerordentliches Avancement.

Direktor Kleiner, der Liebling und auch das willfährige Werkzeug Sturms, übte eine förmliche Gewalt Herrschaft aus. Seine erste große Tat bestand darin, daß er alle leitenden Beamten und Abteilungs-vorstände klopste. Der langjährige Vorstand der Abteilung I, Inspektor Josef Kunnerl, ein gut vorgebildeter Mann im besten Mannesalter, mußte nach einer vorzüglichen und kaum zehnjährigen Dienstzeit in den Ruhestand gehen. Ein gleiches Schicksal widerfuhr dem jetzigen Betriebsdirektor der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft, diplomierten Ingenieur und autorisierten Geometer Robert Kratochwil, der sich als ein tüchtiger Bauingenieur beim Bau der Mariazellerbahn bewährt hatte. Der nächste in der Serie der Geföpften war der Vorstand der Abteilung IV, Inspektor Karl Heiß, der mit fünf effektiven Dienstjahren pensioniert wurde; Kleiner setzte an seine Stelle einen alten Freund, den ehemaligen Stationsaufseher

*) Im Selbstverlag des Verfassers (Anton Silberbauer). Auch durch die Wiener Volksbuchhandlung, Ignaz Brand u. Komth., Wien VI, Gumpendorferstraße 18, zu beziehen. Preis 40 S.

der Staatsbahnen, den Italiener Karl Polli. Polli wurde unter Einrechnung von 20 Dienstjahren in den Pensionsfonds übernommen und kostet nun dem Lande als Oberinspektor jährlich an Gehalt und Quartiergeld 9468 Kr., die Tagesdiäten von 16 Kr. und die ausgiebigen Remunerationen ungerchnet! Der nächste Beamte, der zum Opfer fiel, war der während der Bauperiode und seit der Eröffnung der Mariazeller Bahn als Betriebsleiter verdiente und belobte Kommissär Karl Seifert-Rigg, den Kleiner durch einen aus Tirol mitgebrachten Freund, den früheren Adjunkten der k. k. Staatsbahnen Friedrich Alvinger, ersetzte. Alvinger, der vermöge seiner einseitigen Ausbildung seinem Vorgänger weit nachstand, wurde trotzdem mit höheren Bezügen als sein Vorgänger angeworben.

Daß eine solche Massenpensionierung für die Landeskasse besonders vorteilhaft gewesen wäre, wird wohl auch Herr Sturm, der diese Pensionierung billigte, nicht behaupten können; und daß die neuen Männer in die Landesverwaltung mehr Reinlichkeit gebracht hätten, schon gar nicht. Herr Sturm selber war freilich mit seiner Wirtschaft immer sehr zufrieden.

Eine ähnliche Karriere als Direktor Kleiner legte auch Inspektor Fieber bei den Landesbahnen zurück. Dieser wurde im Jahre 1909 als Honorarbeamter über vieles Bitten aufgenommen und der Abteilung für den kommerziellen Dienst als Hilfskraft zugewiesen. Er verstand es innerhalb weniger Wochen, sich zum Betriebskontrollor aufzuschwingen und hat diesen Posten bis heute behauptet. Fieber setzte nicht nur die Erhöhung seiner Bezüge durch, sondern erwirkte sogar, daß er mit Umgehung aller bestehenden Bestimmungen der niederösterreichischen Landesbahnen mit statusmäßigen Bezügen, das ist mit einem Jahreseinkommen von 6500 Kr. und Tagesdiäten von 14 Kr. eingereiht wurde. Die Broschüre hält dem Inspektor Fieber zwei grobe Anstände vor, wegen welcher er seinerzeit von seinem Posten als Magazinvorstand der O. N. W. B. in Wien versetzt wurde. Fieber ließ sich auch, nachdem er bei einer Dienstreife im Hotel „Bahnhof“ in St. Pölten übernachtet hatte, dem Stubenmädchen dieses Hotels bei der Betriebsleitung St. Pölten eine Freikarte mit Nr. 39.837 nach Mariazell und zurück ausstellen.

Um Sturms von ihm selbst vielgerühmte „Objektivität“ im rechten Licht erscheinen zu lassen, wird in der Broschüre die Sammlung von Protektionsgeschichten wie folgt fortgesetzt. Zuerst überseht Sturm den Landesfinanzbeamten Manninger als Oberrevidenten zur Landesbahn; am 1. Jänner 1912 erfolgte die Einreihung der beiden Honorarbeamten und Pensionisten, des Inspektors Eduard Prinz und des Inspektors Fieber mit den statusmäßigen Bezügen der Oberrevidenten nach dem Rangschema der niederösterreichischen Landesbahnen. Dann erfolgte die Uebersetzung des nicht vollwertigen Technikers Inspektor Leonhard Rinnerer aus dem Status II in den Status I (Hochschulstatus), ferner die Aufnahme und gleichzeitige Anstellung des Richters Franz Kunschak (Bruder des Abgeordneten Leopold Kunschak und des Mörders Schuhmeiers) als Obervermann mit Gehalt und Quartiergeld und mit einem unfindbaren Vertrag bis zum 65. Lebensjahr, trotzdem der Mann bereits bedeutend die Altersgrenzen überschritten hatte. Die Uebersetzung des persönlichen Freundes des Professors Sturm, Landesratheff H. Matiaschek, wurde nur durch einen scharfen Protest der Personalkommission verhindert. Trotzdem hat er diesen Landesbeamten auf einen sehr wichtigen Posten der Landeseisenbahn gesetzt, um vielleicht zu einem günstigeren Zeitpunkt seine Uebernahme zu vollziehen.

Im Lieferungsweesen macht sich natürlich die ärgste christlichsoziale Freunderlwirtschaft breit. Ueber Sturms Tätigkeit auf diesem Gebiet wird berichtet: Die Schwellenlieferung für die Strecke Pyrawarth-Bistersdorf wurde der Firma Baumgartner zum Preise von Kr. 285 per Schwelle übertragen und Offerte zum Preise von Kr. 204 per Schwelle wurden unberücksichtigt gelassen. Wie schlechtig der antisemitische Vorwand ist, den Herr Sturm gewiß nun bringen wird, erhellt aus der Tatsache, daß ein Teil der bei der christlichen Firma Baumgartner bestellten Schwellen gleich bei den wirklichen, jüdischen Lieferanten (Jakob und Josef Kohn u. s. w.) übernommen wurde. Eine ähnliche Manipulation ist bei der Vergabung der Kohlenlieferungen zu verzeichnen. So wurde die gesamte Kohlenlieferung für die niederösterreichischen Landesbahnen der Kreditanstalt übergeben, die einen Preis von 22 bis 24 Kr. per Tonne notierte. Preise von 16 bis 18 Kr. per Tonne blieben unberücksichtigt. An diese netten Fälle reiht sich würdig die Vergabung einer Dellieferung für die niederösterreichischen Landesbahnen an den Greißler Thomas Freund, der ein mittelmäßiges Gemischtwarengeschäft in Mistelbach besitzt, das also auf größere konkurrenzfähige Lieferungen nicht eingerichtet ist; trotzdem wurde ihm mit Zahl 4911 ex 1911 die Lieferung von 12.000 Kilogramm Del im Betrag von mehreren tausend Kronen übertragen. Direkte Dellieferanten blieben trotz billigerer Offerte unberücksichtigt. Des Rätsels Lösung? Herr Thomas Freund ist zwar Greißler, aber auch niederösterreichischer Landtagsabgeordneter. Das ist zwar eine Erklärung, aber gewiß keine Begründung für die Verschleuderung von öffentlichen Geldern, die die steuerzahlende Bevölkerung Niederösterreichs ruhig hinnehmen könnte.

Ähnliche Freunderlgeschäfte werden noch mehrere aufgedeckt: so auch, daß Herr Sturm dem Hofschüler Müller und dessen Frau wiederholt unentgeltlich den Salonwagen der Mariazeller Bahn nach Guhwert zur Verfügung stellte, ja ihm sogar ganze Waggonsteine aus dem Steinbruch in Buchenstuben, der vom Land für das Stauwerk zum Elektrizitätswerk am Detzler eröffnet worden war, schenkte und mit Regiebezügen von Buchenstuben nach Guhwert in Steiermark

führen ließ, damit sich Herr Müller dort billig eine Villa bauen konnte!

Daß auch ein Eisenbahnamt, wenn es von Christlichsozialen beherrscht wird, zum Wahlschwindel mißbraucht wird, ist fast selbstverständlich. Dazu liefert die Broschüre folgende interessante Beiträge. Der in Laubenschmühle stationierte Assistent Klement, der einmal in Margareten gewohnt hatte, mußte bei der Stichwahl Sturms gegen Genossen Domes im Jahre 1911 über telegraphischen Auftrag der Direktion der Landesbahnen, Sturm wählen gehen, wiewohl er bereits in seinem jetzigen Stationsort Laubenschmühle, Landgemeindenbezirk Scheibbs (Wahlkreis des Pfarrers Vauchinger), gewählt hatte und in Wien kein Wahlrecht mehr besaß, da er bereits seit 30. Dezember 1909 von Wien verzoogen war und auch seit diesem Tage behördlich abgemeldet war. Klement begab sich in das ihm vom Direktor v. Kleiner bezeichnete Agitationslokal, wo er sofort mit einer Wahllegitimation ausgerüstet wurde und zur Wahl ging. Die christlichsozialen Wahlschwindler zahlten sich ihren Wahlschwindel nicht selber, sondern nahmen dafür die öffentlichen Gelder des Landes Niederösterreich in Anspruch. Assistent Klement legte nämlich über Auftrag des Direktors v. Kleiner am 30. Juni 1911 eine Reiserrechnung, die am 12. Juli 1911 liquidiert und am 17. Juli 1911 in Laubenschmühle ausbezahlt wurde. Als Zweck der Dienstreife wurde auf der Reiserrechnung der Vermerk eingetragen: „Ueber Auftrag des Herrn Direktors“, bestätigt wurde sie vom Direktorstellvertreter und jetzigen interimistischen Direktor Karl Polli; der Betrag wurde auf das Konto XII/9 gebucht und als Rechnungsbeleg 3 eingereicht. Sturm hat auch im Jahre 1911 durch Wochen hindurch niederösterreichische Landeseisenbahnbeamte ihrem Dienste entzogen, indem er es duldete, daß diese für seine Person im fünften Wiener Bezirk Wahlagitationsdienste leisteten.

Das Jahr 1911 brachte Reichsratswahlen, und der Bau der elektrischen Eisenbahn Wien-Prestburg, erklärt die Broschüre, schien den Christlichsozialen, die ja gerne öffentliche Interessen in den Dienst ihrer Parteipolitik stellen, ein gutes Agitationsmittel zu sein. So wurden denn am 13. Mai 1911 die Verträge mit den Baufirmen abgeschlossen; am 3. Juni 1911 hat der Landesauschuß vom Eisenbahnministerium auf Grund des alten, gänzlich unzulänglichen Tauberischen Projekts einen bedingten Baukonsens erwirkt, der gänzlich wertlos war, weil das Recht der Enteignung für die Konzessionsurkunde vorbehalten war. Am 4. Juni 1911 hat bereits der erste Spatenstich stattgefunden. Die merkwürdig überstürzte Eile ist darauf zurückzuführen, daß man für den geistigen Führer der klerikalen Partei, Erzellenz Doktor Gehmann, „gute Wahl machen“ wollte. Die „gute Wahl“, die freilich zu einem Durchfall der Jesuitenexzellenz führte, hat aber das Land Niederösterreich mit schlechten Bauverträgen bezahlen müssen. Der als Rettungsgesellschaft für die nunmehr abgetakelte Erzellenz etablierte Landesauschuß hat die Bauverträge in ganz unvollkommenem Zustand genehmigt. Pläne, Beschreibungen und Kostenschätzungen wurden erst viel später beschafft und die Kostenschätzungen auf Grund des alten Tauberischen, gänzlich unzulänglichen Kostenvoranschlages erstellt. Eine Baubeschreibung fehlt bei den Verträgen überhaupt ganz. Der Landesauschuß hat sich bei den Bauverträgen zu bestimmt umschriebenen Leistungen (Zahlungen) verpflichtet, ohne daß der Gegenstand der Gegenleistungen umschrieben gewesen wäre. Innerhalb dieser ganz allgemein gehaltenen Umschreibung haben die Baufirmen alle Rechte, und verlangen deshalb für jede Kleinigkeit, die nicht unbedingt notwendig ist, eine besondere Entschädigung. § 5 der Bauverträge besagt, daß den Baufirmen alle Mehrleistungen, die von der Regierung als solche anerkannt werden, durch Prioritätsaktien zu einem von der Regierung festzusetzenden Kurs zu refinanzieren sind. Die Baufirmen haben also für das, was sie als Mehrleistung hinstellen wollen, einen weiten Spielraum, weil ja eine detaillierte Umschreibung ihrer Leistungen fehlt. Daß solche Bauverträge direkt wie geschaffen sind, Ueberschreitungen herbeizuführen, wird jedem Laien ohne weiteres verständlich sein. Nur eine kleine Probe einer solchen Folgeerscheinung! Auf Grund des § 5 der Bauverträge war der Reservefonds mit 300.000 Kr. nominale Prioritätsobligationen dotiert. Dieser Reservefonds schwand allmählich ganz. Auf Grund des Protokolls vom 22. Mai 1911 erhalten die Baufirmen schon 50.000 Kr. — vom Reservefonds weitere 100.000 Kr. — erhalten sie auf Grund des Vertrages vom 31. Mai und 4. Juni 1912 und schließlich noch 96.000 Kr. Diese Art von Wirtschaft läßt auch die Gerüchte ziemlich glaubhaft erscheinen, daß den Baufirmen ganz beträchtliche Summen in barem Gelde für Mehrleistungen ausbezahlt worden sind.

Zu der skandalösen Mißwirtschaft kommt auch noch brutale Willkür und Drangsalierung der Beamten- und Bedienstetenschaft. Das gehört eben einmal zum Wesen der „allerchristlichsten“ Herrschaft. In der letzten Zeit fanden auf den Landesbahnen verschiedene Maßregelungen von Beamten und Bediensteten statt, nur aus dem Grunde, weil die betreffenden sich beim Reichsbund deutscher Eisenbahner Österreichs oder beim Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenverein betätigten. Die Broschüre führt nun zwei haarsträubende Fälle willkürlicher Maßregelungen an.

Damit ist das Bild, das diese Broschüre von der Wirtschaft auf den niederösterreichischen Landesbahnen entwirft, keineswegs vollständig wiedergegeben. Es wird noch eine Reihe anderer schmutziger Geschichten, so auch die Wirtschaft mit dem Pensionsfonds, in der Broschüre erzählt, aber unsere Auslese wird genügen, um nachzuweisen, daß es auf den niederösterreichischen Landesbahnen nicht so glänzend aussieht, als in den christlichsozialen Blättern behauptet wird und daß im Gegenfah hiezu unter dem Regim Sturm auf diesen Bahnen eine

Korruptions- und Protektionswirtschaft gedieh, wie sie kaum in einem anderen Zweige der christlichsozialen Verwaltung überboten wird. Und das will viel heißen.

Die christlichsozialen Blätter berufen sich bei ihren Lobpreisungen der Personalfürsorge bei dieser Bahn auch darauf, daß ein Disziplinierungssystem und ein Disziplinarverfahren bei Dienstesvergehen für die Bediensteten der niederösterreichischen Landesbahnen eingeführt wurde. Was sind diese beiden Einführungen in den Händen der christlichsozialen Machthaber aber anderes als Strangulierungsmittel!

Man kann gespannt darauf sein, was die Christlichsozialen der Dessenlichkeit als Verteidigung auf diese schmerzlichen Anlagen vorlegen werden. Eine Vertrauensfundgebung der Beamten dieser Bahn für Sturm wurde bereits inszeniert und publik gemacht. Aber diese, den Beamten jedenfalls abgepreßte Kundgebung besagt nichts gegenüber den schweren Anschuldigungen, über die man sich nicht wird hinwegsehen können.

Die Sanierungsverhandlungen der Südbahn und das Südbahnpersonal.

Es ist sehr zu befürchten, daß bei der jetzt wiederum versuchten Sanierung der Südbahn den Südbahnprioritäten finanzielle Zugeständnisse gemacht werden, die dann den Betrieb belasten und damit die Aufwendungen für das Personal herabdrücken. Es ist ferner zu befürchten, daß die schwebenden Personalangelegenheiten der Südbahner in einem Vorstadium vor der mit Sanierung nähergerückten Südbahnverstaatlichung auf einen toten Punkt gelangen, wie ja auch das Personal der O. N. W. B. und der Linien der Staatsbahngesellschaft die Zeit von der Verstaatlichung der Linie bis zur Uebernahme des Personals in den Staatsbahnstatus, die Zeit der Betriebsführung dieser Bahnen durch die Privatverwaltung auf Rechnung des Staates, als eine für ihre Bestrebungen verlorene bezeichnen muß. Dann droht auf der Südbahn mit einer Aenderung in der obersten Leitung ein neuer, schärferer Kurs gegen das Personal. Die für das Südbahnpersonal in Betracht kommenden Bedienstetenorganisationen vereinigten sich zu einer gemeinsamen Aktion in diesen Fragen, und die am 18. d. M. in den „Drei Engelfälen“ stattgefundene große Südbahnerversammlung, die zu dieser Frage Stellung nahm, stand unter dem Zeichen der Einmütigkeit des Südbahnpersonals. Der Versammlungssaal war schon vor Beginn derselben dicht gefüllt, und viele Bedienstete fanden keinen Einlaß mehr. Alle Kategorien des Südbahnpersonals waren vertreten. Der Sekretär Weigl des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines begrüßte die Erhörtenen, speziell die erdhienenen Reichsratsabgeordneten. In das Präsidium wurden als Vertreter der einzelnen Vereine die Herren Weigl, Cerba, Coufal, Sachofer, Herzog und Peterka gewählt. Zur Tagesordnung: „Die Sanierung der Südbahn und das Personal“ sprach als erster Redner Reichsratsabgeordneter Dr. Wilhelm Ellenbogen.

Er entschuldigte zunächst, daß er seine Ausführungen in gedrängter Kürze halte. Es werde seit einigen Jahren von der Sanierung der Südbahn gesprochen, führte er sodann aus. Die Südbahn wäre ein einträgliches Unternehmen, wenn sie nicht die Finanzgeschichte hätte, die sie besitzt und die gleichzeitig die Geschichte der österreichischen Finanzpolitik ist. Der Grund, warum es dieser Bahn so schlecht geht, ist in ihrer beispiellosen korrupten Finanzwirtschaft, von der Ueberkapitalisierung korrupten bei der Gründung an, zu suchen. In Bittern ausgedrückt, ist die Sache folgendermaßen: Die Südbahn basiert auf einem Nominalkapital von 2819 Millionen Franken. In Wirklichkeit sind jedoch für die Lizenzen nur 1590 Millionen Franken eingezahlt worden. Es sind also 1229 Millionen Franken den Gläubigern zu vergüten, obwohl diese Millionen niemals eingezahlt wurden. Das ist der Grund, warum die Südbahn schlecht steht, warum man sie sanieren will. Es wäre sehr interessant, über die damaligen Böhmenländer zu erzählen, bei welchen budstäblichen Diebstählen die Regierung beide Augen zudrückte, wiewohl sie einen Vertreter in den Sitzungen des Verwaltungsrates hat. Zu allen Mäuserien wurde nicht nur geschwiegen, man billigte diese sogar unter dem Minister Prad, als Oesterreich überall Niederlagen erlitten hatte, machte man mit der Südbahngesellschaft sogar ein prachtvolles Geschäft. Man verkaufte ihr Lizenzen, die 215 Millionen Gulden gekostet hatten, um 135 Millionen Gulden, und es ist wohl nicht unbillig, wenn man auch einmal das Personal etwas vom Staat verlangt. Auf eines der Böhmenländer will ich noch mit drei Worten zurückkommen: auf die Aufnahme der schwebenden Schuld der Südbahn im Jahre 1866, wobei die Rothschilds einen ganz besonderen Fischzug unternahmen. Die schwebende Schuld von 2527 Millionen Gulden wurde durch künstliche Niederhaltung der Kurse auf der Börse bloß mit 995 Millionen begeben und mußte in zwei Jahren der vereinigten Plusmachertompagnie zum vollen Betrag rückgezahlt werden. Die Millionäre, zu deutsch „Mäuser“ (Stürmische Zustimmung der Versammlung), hatten in zwei Jahren bei Einrückung der Staatsausicht 153 Millionen Gulden eingekassiert. Nun hat aber dieses wohlwollende Verhalten der Staatsausicht damit nicht sein Ende. Es ist da noch die Geschichte mit dem Kauffällingsrest. Die südbahnen Linien wurden der Südbahn nicht nur billig verkauft. Der Kauffällingsrest von 30 Millionen Gulden war auch in einer ewigen Zeit nicht zu bezahlen, er war erst dann zu bezahlen, wenn der Reingewinn 7 Prozent überschreitet. Dieser hohe Moment ist noch nicht erschienen und wiewohl dann dieser Modus der Rückzahlung geändert wurde, sind 16 Millionen noch nicht zurückgezahlt. Wir finden auch noch in der letzten Zeit dieses Wohlwollen gegen die Südbahn. Wiewohl die Sozialdemokraten in den Parlamentsausschüssen heftigen Protest erhoben, wurde der Südbahn eine Tarifierhöhung von 7 Prozent und Tarifzuschläge bewilligt. Das sind Tarifierhöhungen, die alle anderen Leute zu tragen haben, nur nicht die, die die Notlage der Südbahn verschuldeten. Wie kommen die Leute, die in der dritten Klasse fahren, dazu, das Defizit der Südbahn zu tragen? Mit dieser Bewilligung hat sich der Staat sehr schädlich präjudiziert. Es ist die Rede von der Verstaatlichung und der Staat hat bei höheren Entnahmen der Südbahn diese dann teurer zu bezahlen. Man redet dann auch von einer Staatsgarantie der Sanierung, ohne daß die Südbahn verstaatlicht würde. Dem gegenüber muß ich bemerken, daß wir elende und traurige Erfahrungen mit den Staatsgarantien gemacht haben, da unser ganzes Staatsdefizit auf die Garantien in der liberalen Ära zurückzuführen ist. Gegen eine Staatsgarantie

müßten die Sozialdemokraten die entschiedenste Stellung nehmen, denn man kann die Bezahlung von Schulden durch den Staat nicht gutheißen, die andere Leute machen. Es gibt andere Mittel zur Sanierung. Vor allem bei den Prozentigen Prioritäten, die zuerst daran kommen müssen, wenn die Südbahn verfloßt oder verpfaßt wird. Die Prozentigen Prioritäten bezahlen nicht den vollen Nominalpreis von 500 Kr. für ihre Prioritäten. Die Börse hat einen feinen Instinkt für den wahren Wert von Papieren, und diese Prioritäten stehen von 270 bis 280 Kr. im Kurs, manchmal wohl auf 300, dann aber wieder nur auf 260. Es geschähe den Prioritäten gar kein Unrecht, wenn ihr Anspruch auf die Hälfte reduziert würde. Ebenso haben die Prozentigen Obligationäre nicht den vollen Wert eingezahlt. Von der Sanierung der Südbahn hängt der Kredit des Staates ab. Mit Unrecht, aber es ist einmal so. Die Franzosen sind die Geldgeber der ganzen Welt und wir brauchen immer Geld. Herr Verchold hat uns die letzten Heller, die Millionen Kronen sind, aus den Taschen gezogen. Wir sollen Lokalbahnen bauen, man will neue Militärausrüstungen, es ist der Bau von Elektrizitätswerken notwendig, Schulen und Automobilstraßen sollen gebaut und andere Kulturaufgaben erfüllt werden. Wenn wir an Frankreich herantreten, heißt es: Macht Ordnung mit der Schlamperlei eurer Südbahn; solange wir nicht wenigstens wissen, wie wir bei dieser daran sind, gibt es kein Geld für Oesterreich. Das ist der Grund der Heße französischer Börsenblätter gegen Oesterreich. Warum sollten wir auch gerade mit Frankreich nicht verfeindet sein? Hat uns doch dieser Balkanrum Rumänien und beinahe auch das nibelungentreue Deutschland verfeindet. Die Südbahn sucht ihre finanziellen Kalamitäten auch auf die Erhöhung der Personalkosten zu schieben. Sie hat der Regierung mitgeteilt, daß die Personalkosten von 35 Millionen Kronen im Jahre 1900 auf 53 Millionen Kronen im Jahre 1908 gestiegen seien und sie hat dies als Folge der passiven Resistenz bezeichnet, bei der ihr die Regierung nicht gegen die Eisenbahner zu Hilfe kam, da diese mit dem eigenen Personal auf den Staatsbahnen genug zu tun hat. Man kann dem Riesenunternehmen der Südbahn natürlich bei dem Umsatz hoher Millionen nicht nachrechnen, ob seine Angabe betreffs der Aufwendungen für das Personal richtig sind und es handelt sich auch nicht darum. Der Eisenbahner muß wohnen, essen und seine Familie erhalten können, unbekümmert darum, ob die Rothschilds mehr oder weniger profitieren. Wir erklären daher: Es kann keine Südbahnfinanzierung erfolgen, ohne die Berücksichtigung der Forderungen des Personals. (Stürmischer Beifall.)

Revident **Krauer**, der Präsident des Verbandes der absolvierten Mittelschüler, führte aus: Einträchtig in einer Kameradschaftlichkeit sind wir heute zusammengekommen, um unseren Standpunkt bei den in naher Zukunft zu gewärtigenden Verhandlungen zu präzisieren. Wir müssen vereint marschieren, um getrennt nicht geschlagen zu werden. Wir sind das letzte Rad im Zuge der Verhandlungen der Südbahn, das wissen wir. Es handelt sich um viele Millionen, aber kein Paragraf der Sanierungsverhandlungen befaßt sich mit uns, dem lebenden Material. Nostra res agitur. Wir müssen aber verlangen, daß gleichzeitig mit dem Projekt für die Sanierung der Südbahn ein Projekt für unsere Sanierung ausgearbeitet wird. Wir verlangen, daß unsere Forderungen unbedingt auch von der eventuellen neuen Verwaltung anerkannt werden; um aber unseren Forderungen den nötigen Nachdruck zu geben, ist es notwendig, daß wir geeint und gewappnet dastehen. (Lebhafte Zustimmung.)

Abgeordneter **Josef Tomšič** führte sodann, lebhaft begrüßt, aus: Ich will die Frage in Erwägung ziehen: Was haben die Südbahner von einer eventuellen Verstaatlichung zu erwarten? Wenn auch die Verstaatlichung der Südbahn im gegenwärtigen Augenblick nicht zu empfehlen ist und sich wahrscheinlich im Parlament keine Majorität für sie finden dürfte, muß sie in der heutigen Versammlung doch besprochen werden. Bei den ersten Verstaatlichungen ist auf die Wünsche des Personals überhaupt nicht Rücksicht genommen worden, da dieses unorganisiert war. Bei der Verstaatlichung der Nordbahn, der Nordwestbahn, der böhmischen Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft war es anders. Da hat die Organisation Einfluß zugunsten des Personals genommen, aber trotzdem haben sich noch viele empfindliche Schädigungen einzelner Bediensteter oder ganzer Kategorien und Jahrgänge ergeben. Und so ist auch für die Südbahner, hauptsächlich für die Unterbeamten, Diener und Arbeiter bei einer eventuellen Verstaatlichung nicht viel zu erwarten, ja mancher würde von dem, was er bereits hatte, noch einbüßen. Der eine oder der andere, der bei der Einreichung nichts profitiert, könnte wohl darauf beharren, im Südbahnstatus zu verbleiben, wobei ihm aber jeder Weg für seine spätere Zukunft abgeschnitten würde. Es ist also von der Verstaatlichung nichts oder mindestens nicht viel für das Südbahnpersonal zu erwarten. Bei der Sanierung ist für uns am wichtigsten die Feststellung, daß an der schlechten finanziellen Lage der Südbahn das Personal nicht die geringste Schuld trifft, sondern die Herren Aktionäre, Prioritäten und Obligationenbesitzer, die ihren Gewinn schon längst im trodenen haben und jetzt noch gern vom Staate herauspressen wollen, was noch herauszupressen ist. Das Personal mit seinen wichtigen und dringenden Forderungen ist beunruhigt, da es heißt, es soll ein Wechsel in der Leitung der Südbahn eintreten. Es wird als Leiter der Südbahn Erzengel Dr. Sieghart genannt, der die bekannte Treurede im Herrenhause gegen das Koalitionsrecht der Staatsbediensteten anlässlich der Beratungen über die Dienstpragmatik der Staatsbeamten gehalten, aber selbst dem Staate die Treue nicht gehalten hat und dem größeren Einkommen nachgelaufen ist. Er ist treulos dem besseren Verdienst nachgelaufen. Die Südbahnbediensteten verlangen auf das entschiedenste, daß bei den bevorstehenden Sanierungsverhandlungen die wichtigsten Forderungen des Personals nicht vergessen werden, daß man die Sanierung nicht auf Kosten des Personals macht und beim Wichtigsten, beim Personal, spart, unbekümmert um die Schaffensfreudigkeit des Südbahnpersonals. (So ist es!) Die Südbahner haben allerdings vor der Regierung nicht viel zu erwarten. Sie müssen sich auf sich selbst, auf ihre Stärke verlassen können, dann werden ihre Widersacher auf Granit beißen. (Lebhafter Beifall.) Sie müssen fest und treu zu ihrer Organisation stehen und die noch Fernstehenden auf die Gefahren aufmerksam machen, die ihnen drohen. Sind Sie gut organisiert und einig, dann braucht Ihnen nicht bange vor der Zukunft zu sein. Darum auf zur Organisation! (Langanhaltender Beifall.)

Oberrevident **Cerva** führte für den Südbahnerverband aus: Es kämpfen zwei Gruppen um die Ehre, das Unternehmen über Wasser zu halten. Keine fragt aber nach den Wünschen von 45.000 Angestellten. Durch die Erfahrung gewichtig, können wir auch von einer neuen Verwaltung keine Besserung erwarten. Die gegenwärtige Verwaltung erklärt, die Südbahner seien maßlos in ihren Forderungen. Es seien 1500 Anträge in Verhandlung. Die Forderung ist natürlich unrichtig und dann handelt es sich nur um die dringlichsten Forderungen, die für uns das Brot, gegenüber den vielen bei der Sanierung in Betracht kommenden Millionen aber nichts bedeuten. Der Nachfolger wird wieder die Versprechungen seines Vorgängers nicht anerkennen wollen. In den leitenden Stellungen sitzen Juristen, die vom Verkehredienst keine Ahnung haben, von denen haben wir noch nichts Gutes erfahren. Das beste wäre, eine Reserve zu

schaffen, die durch Abstempelung der Obligationen erlangt werden könnte. Sie würde für die Sicherstellung unserer Forderungen genügen, selbst wenn sie prozentuell sehr klein wäre. (Beifall.)

Genosse **Ruzicka**, Sekretär des Lokomotivführervereines: Die Sanierung der Südbahnbediensteten darf nicht von der Sanierung der Bahn abhängen. Es ist und muß eine Sache der Solidarität aller Kategorien der Angestellten bleiben. Schon einmal vereinigten sie sich, um ihre Forderungen durchzusetzen. Aber die Solidarität hielt nur so lange an, als die Forderungen der Beamenschaft erfüllt wurden. Nach heute sind wieder verschiedene Kategorien versammelt. Nicht nur die Beamten, auch die Unterbeamten und die Arbeiter stehen heute als gerecht Fordernde hier. Aber diesmal darf und wird hoffentlich die Solidarität nicht in die Brüche gehen. Wir alle wollen nichts als ein Stückchen besseres Brot. Ich spreche hier vor allem für das Proletariat der Eisenbahner, für die Arbeiter, die sich endlich zum Worte melden müssen. (Beifall.)

Unter stürmischem Beifall wurde einstimmig folgende Resolution beschloffen: „Die Versammlung nimmt zu den Sanierungsverhandlungen der Südbahngesellschaft mit der Regierung und den auswärtigen Kapitalvertretern insofern Stellung, daß sie die Erwartung ausspricht, daß bei den Sanierungsverhandlungen nicht Ersparungen beschloffen werden, die das Personal in irgendeiner Weise schädigen. Es muß besonders hervorgehoben werden, daß das Personal an der schlechten finanziellen Lage der Südbahn keine Schuld trägt. Die Südbahnbediensteten verlangen auf das entschiedenste, daß bei den bevorstehenden Sanierungsverhandlungen die wichtigsten Forderungen des Personals nicht vergessen, sondern in Rechnung gezogen werden. Angeichts der Gerüchte von einem Wechsel in der Leitung der Südbahnverwaltung erklären die Südbahnbediensteten gleich im Vorhinein, daß sie jeder Schmälerung ihrer Rechte sowie ihres Koalitionsrechtes auf das entschiedenste entgegenzutreten und jeden solchen Versuch energisch zurückzuweisen werden. Gleichzeitig fordert die heute stattfindende Südbahnerversammlung die gesamten Südbahnbediensteten auf, treu zur Organisation zu halten; die noch Fernstehenden sollen der Organisation beitreten, damit die Südbahnbediensteten einig und geschlossen jederzeit gerüstet für ihre Rechte eintreten können.“

Ueber Antrag des Genossen **Sondl** werden in die Deputation zur Weiterreichung der Resolution folgende Herren gewählt: Ludwig **Verchold**, Lokomotivführer, Mürtzaustrag, Josef **Schmidt**, Revident, Wien, Adolf **Kleingl**, Oberkondukteur, Wien, Julius **Jais**, Wagenaufseher, Wien, Gustav **Matiausch**, Revident, Josef **Wagner**, Weichensteller, Mahleinsdorf, Franz **Glaser**, Schlosser, Wien, Ferdinand **Rabinger**, Zimmermann, Mahleinsdorf.

In seinem Schlusswort führte Genosse **Rudolf Weigl** folgendes aus: „Verehrte Versammlung! Mit der einstimmigen Annahme der vorgeschlagenen Resolution sind wir eigentlich an das Ende unserer heutigen Tagesordnung gelangt. Es obliegt mir aber noch die Pflicht, allen Rednern für ihre so vortrefflichen Ausführungen herzlichen Dank zu sagen. Durch ihren einstimmigen Beschluß, die beantragte Resolution anzunehmen, haben Sie klipp und klar kundgetan, daß nicht nur die Gesellschaft, sondern auch Sie saniert werden müssen. Wenn Sie aber saniert werden wollen oder müssen, dann ist es mir einleuchtend, daß unter allen Umständen ein geschlossenes Vorgehen erforderlich ist. Ich bin auch der festen Ueberzeugung, daß die Südbahner gegebenenfalls Solidarität im vollsten Umfang und in der vollsten Bedeutung des Wortes wahren und hierdurch zur Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche und Forderungen gelangen werden.“

Damit war die imposante Versammlung zu Ende.

Am 25. September sprach die Deputation beim Generaldirektor vor und brachte ihm die Resolution der Versammlung zur Kenntnis.

Der Generaldirektor erwiderte zunächst, daß bezüglich eines Wechsels in der Verwaltung die Befürchtungen des Personals nicht begründet seien, da den Gerüchten jegliche reelle Basis fehle. Er könne gleichzeitig versichern, daß es Aufgabe einer jeden Verwaltung sein müsse, den Wünschen des Personals und dem guten Einvernehmen mit demselben Rechnung zu tragen.

Hinsichtlich der Erfüllung der Wünsche des Personals angeichts der bevorstehenden Sanierung müsse zunächst ein Einklang zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Unternehmens gefunden werden. Es sei allerdings zu befürchten, daß bei Mindereinnahmen den Personalforderungen nicht vollauf Rechnung getragen werden könnte.

Der Generaldirektor wies ferner darauf hin, daß die Forderungen der Südbahngläubiger nicht so tief einschneidend seien, daß hierdurch die Stellung der Bediensteten übel getroffen werde; in höherem Maß behindernd für die Verwaltung sei das Bestreben, den siebenprozentigen Tarifzuschlag gegenüber dem Bareme der Staatsbahnen aufzuheben. Dies wäre allerdings gleichbedeutend mit einer Mindereinnahme, wodurch selbstverständlich die Erfüllung der Pflichten der Verwaltung sowohl den Gläubigern als auch dem Personal gegenüber beeinträchtigt wäre.

Zum Schluß versicherte der Generaldirektor, daß er hoffe, über alle diese Schwierigkeiten hinwegzukommen.

Die Reichratswahl in der Leopoldstadt.

Am 8. Oktober 1913 findet in der Leopoldstadt die Ersatzwahl für das durch die Ermordung Schuhmeiers erledigte Reichratsmandat statt. An diesem Tage soll es sich entscheiden, ob die Vertretung dieses Bezirkes neuerdings einem Sozialdemokraten anvertraut werden oder ein klerikaler Streber das Erbe Schuhmeiers antreten soll.

Die Eisenbahner bilden in diesem Wahlkreis die stärkste geschlossene Berufsgruppe, ihre Abstimmung wird von größter Bedeutung für den Ausgang dieser Wahl sein. Kann es noch einen Zweifel geben, wie die Eisenbahnerwähler stimmen werden? Die Tätigkeit der Christlichsozialen in allen öffentlichen Vertretungskörpern bildet ein erdrückendes Anlagematerial gegen diese volksfeindliche, korrupteste aller politischen Parteien in Oesterreich. Von jeder die Knechte der jeweiligen Regierung, haben sie den herrschenden Ge-

walten immer willfährig Scherendienste geleistet, jederzeit Verrat geübt an den Volksrechten. Durch Jahre haben sie es verübt, auch die Eisenbahner an ihrer Organisation zu hindern, sie durch persönliche Verleumdungen der sozialdemokratischen Vertrauensmänner gegen deren Werbearbeit mißtrauisch zu machen. Der Erfolg war für sie ein klägliches, aber vergessen soll es nicht werden, wie gemein und skrupellos die Christlichsozialen immer gegen uns gekämpft haben. Vergessen soll es nicht werden, daß die christlichsozialen Vertreter im Parlament jederzeit gegen die berechtigten Forderungen der Eisenbahner gestimmt haben, daß sie — in ihrer großen Mehrheit aus Agrariern bestehend — den Wünschen der Eisenbahner gegenüber immer nur die Faust gezeigt haben! Verräter an den Volksinteressen waren sie im Grund aus, und sind es geblieben bis zum heutigen Tage.

Auch als Konsumenten müssen die Eisenbahner aufs entschiedenste gegen die christlichsoziale Kandidatur in der Leopoldstadt Stellung nehmen. Die christlichsoziale Partei hat mit Rücksicht auf ihre agrarischen Wähler alle städtischen Interessen preisgegeben. Anlässlich der Beratungen über Maßnahmen gegen die Teuerung der Lebensmittel im Parlament stimmte der christlichsoziale Heerbann fast geschlossen gegen alle sozialdemokratischen Anträge, die eine Verbilligung der Lebensmittel bezweckten. Unter dem Diktat des berüchtigten Hohenblum haben sie alles getan, was den Brot- und Fleischwucher begünstigte. Jeder Eisenbahner, der christlichsozial wählt, begeht Verrat an seinen und seiner Kinder Lebensinteressen. Es ist zweifellos, daß der christlichsoziale Kandidat Dr. **Matataja**, der die Entwicklung vom begeisterten Deutschnationalen und „Los von Rom“-Schreier zum klerikalen Stadtrat in so kurzer Zeit durchgemacht hat, durch dick und dünn mit den christlichsozialen Agrariern im Parlament gehen würde.

Jeder Eisenbahner, der Kopf und Herz am rechten Fleck hat, wird also zum Nachfolger Schuhmeiers nur den bewährten Vertreter der Interessen des arbeitenden Volkes, den sozialdemokratischen Kandidaten

Matthias Eldersich,
Privatbeamter, VI, Loquaniplatz 9

wählen.

Es genügt aber nicht, seine Stimme abzugeben. Die eifrigste Werbearbeit wird notwendig sein, um dem sozialdemokratischen Kandidaten zum Siege zu verhelfen. Unsere Genossen müssen an alle indifferenten Kollegen herantreten und sie über die Bedeutung dieser Wahl aufklären. Sie müssen ihnen vor Augen halten, daß die Regierung in einem Sieg der Christlichsozialen ein Symptom dafür erblicken würde, daß die Bevölkerung mit dem durch die Christlichsozialen vertretenen kapitalistisch-militaristischen System einverstanden ist und sich gegen den Druck der Steuern, gegen den Lebensmittelmacher, gegen die ungenügende Besoldung nicht mehr wehrt... Das zu verhüten, muß der Sozialdemokrat gewählt werden. Die Eisenbahner müssen das äußerste anbieten, um unsere Sache zum Siege zu verhelfen, ihre Agitation muß von Kollegen zu Kollegen und über die Grenzen des Berufes hinaus, von Wähler zu Wähler geführt werden. Unsere Kollegen kommen vielfach mit Gewerbetreibenden und Staatsbediensteten zusammen. Auch in dieser Wählerkreise muß intensiv gearbeitet werden.

Wenn jeder das seine tut, wird der 8. Oktober ein Ehrentag für unsere gute Sache werden, er wird Zeugnis geben, daß Schuhmeiers Angedenken in uns lebt. Auf zum Kampf! Auf zum Sieg!

Achtung! Achtung!

Mittwoch den 1. Oktober 1913, 7 Uhr abends

findet in der

Jaroschauer Bierhalle, 2. Bez., Prater-Biadutt
eine frei zugängliche

Eisenbahner-Wählerversammlung

statt.

Tagesordnung:

1. Die Behandlung der Eisenbahnerfrage im Parlament.
2. Die Reichratswahl im 6. Wahlkreis. Referenten: Reichratsabgeordneter **Josef Tomšič** und Kandidat **Matthias Eldersich**.

Eisenbahner! Kollegen und Genossen!

Erscheint Mann für Mann, ohne Unterschied der Partei, in dieser unsere vitalsten Interessen behandelnden Versammlung.

Jedermann vollste Redefreiheit!

Die Forderungen des Wächter- und Verschubpersonals der Südbahn.

Die tiefe Unzufriedenheit, die wie beim gesamten Personal auch unter dem Wächter- und Verschubpersonal herrscht, veranlaßt die Zentrale unserer Organisation, eine Konferenz der Vertrauensmänner dieser Kategorien einzuberufen.

Die Konferenz des Wächterpersonals

fand am 7. September in **Marburg** statt. Anwesend waren 62 Delegierte von 37 Ortsgruppen, die Genossen **Weigl** und **Adolf Müller** von der Zentrale, die Personalkommissionsmitglieder **Serzig**, **Wagner**, **Verger**, **Wesffer** und **Ludner**, Genosse **Kopac** vom Triester Sekretariat und neun Gäste. Das Prä-

fidium bildeten die Genossen Berger (Graz), Sowijsch (Marburg) und Wagner (Wien).

Zum ersten Punkt der Tagesordnung erstatteten die Genossen Pfeiffer und Herzog ausführliche Berichte über ihre Tätigkeit als Personalkommissionsmitglieder. In der hiezu folgenden Debatte gaben die Delegierten ihrer Ansicht unverbundenen Ausdruck, daß das gesamte Wächterpersonal der Südbahn nicht mehr länger gemißt sei, ruhig zuzusehen, wie die Verwaltung ihre Forderungen unerfüllt läßt und sie teilweise sogar ignoriert. Die Konferenz gab dem tiefen Unwillen des gesamten Wächterpersonals durch die einstimmige Annahme folgender Resolution Ausdruck:

Die Konferenz bedauert auf das Heftigste, daß die Verwaltung auch allen übrigen Personalforderungen des Wächterpersonals vollkommen interesselos und weisfremd gegenübersteht und hiedurch eine stetig zunehmende Verdrossenheit des Wächterpersonals züchtet. Insbesondere beklagen es die Wächter und die heutige Konferenz tief, daß die Verwaltung in der Frage der Nachdienstzulage die vom Personalkommissionsmitglied Herzog schon in mehreren Sitzungen der Personalkommission gegebene Begründung mit leeren Redensarten quittiert, auch die Stredenbegehrgulage, obwohl ohnebeides beibehalten gehalten, nicht auf die verlangte Höhe bringen will, ja sogar statt zu pauschalieren, wie bei anderen Kategorien, dieselbe noch entzieht, das Schuttpauschale und die allgemeine Wächterzulage nicht gewähren will und auch andere Forderungen, wie einheitliche Instruktion, Titeländerung auf „Aufseher“, Rangstatus nach abgelegter Prüfung und Instruktionen für die Wächterhaltung aus Wächterkreisen, welche Forderungen meist nicht einmal materieller Natur für die Verwaltung sind, Jahr für Jahr unter den niedrigsten Ausflüchten beiseite schiebt. Durch diese in den letzten Jahren immer mehr zutage tretende Gleichgültigkeit gegenüber den Forderungen des Wächterpersonals von seiten der Verwaltung ersehen dieselben, daß sie von der Verwaltung mit voller Absicht zum Paria des Eisenbahnerpersonals herabgedrückt werden sollen und somit von der Verwaltung selbst, statt ein zufriedenes und dienstfreudiges Personal zu erzielen, ein verbittertes Personal geschaffen wird.

Die heutige Wächterkonferenz verlangt daher einmütig und mit allem Nachdruck, daß die Verwaltung die Forderungen des Wächterpersonals, welche ihr durch den Mund der Vertreter in der Personalfonds- und Personalkommission schon wiederholt bekanntgegeben wurden, rasch einer baldigen Erfüllung entgegenführt, um das Wohl sowohl der Bediensteten als auch der Verwaltung nicht zu gefährden.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung „Die Taktik hinsichtlich der anderthalbfachen Anrechnung in die Pension“ sprach Genosse Herzog. Er erklärte, im Auftrag des gesamten Wächterpersonals zu handeln, wenn er den Standpunkt vertritt, daß derzeit nicht nur dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal, sondern auch gleichzeitig dem gesamten übrigen Exekutivpersonal die anderthalbfache Anrechnung, zumindest aber gleichzeitig die Herabsetzung der Dienstzeit von 35 auf 30 Jahre gewährt werden müsse. Er habe deshalb auch im Personalausschuß diesen Standpunkt vertreten und es sei Sache der Konferenz, ihn zu beauftragen, daß er auch fernerhin diesen Standpunkt zu vertreten habe. Genosse Herzog begründete diese seine Stellungnahme damit, daß es die Wächter und auch die anderen in Betracht kommenden Kategorien fast hätten, zuzusehen, wie die Zugbegleiter und das Lokomotivpersonal Verbesserungen bekommen und die anderen leer ausgehen müßten, obwohl ihre Leistung und Verantwortung dieselbe sei wie die der anderen. Schließlich beantragte er eine im Sinne seiner Ausführung gehaltene Resolution zur Annahme, in der auch enthalten war, daß er von der Konferenz beauftragt wird, gegen die Gewährung der anderthalbfachen Anrechnung in die Pension in der Sitzung dann zu stimmen, falls nicht den Wächtern gleichzeitig zumindestens die Herabsetzung der Dienstzeit von 35 auf 30 Jahre gewährt wird.

Genosse Berger (Graz) brachte der Konferenz den Beschluß des Wächterpersonals der Ortsgruppe Graz zur Kenntnis, monach die Gewährung der anderthalbfachen Anrechnung an das Fahrpersonal begrüßt und dann weiter solidarisch gearbeitet werden soll, damit sie auch die anderen Bediensteten bekommen.

Die Genossen Weigl und Adolf Müller vertreten in längerer Ausführungen den Standpunkt der Gesamtorganisation. Es sei selbstverständlich, daß die in Rede stehenden Verbesserungen auch für die übrigen Bediensteten gefordert wurden und an diesen Forderungen auch festzuhalten ist. Aber darum handelt es sich nicht, sondern darum, daß man teilweise Verbesserungen nicht zurückweisen könne und auch nicht dürfe. Der Standpunkt, den Genosse Herzog mit seinem Antrag vertritt, daß das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal nichts bekommen dürfe, solange die anderen nichts erhalten, sei unvernünftig und unflug. So kann ein zielbewußter Kampf nicht geführt werden. Genosse Adolf Müller schlägt der Konferenz die nachstehende Resolution zur Annahme vor, die bereits in einer am 1. August d. J. im Reichlinger Arbeiterheim stattgefundenen Südbahnerversammlung mit circa 400 gegen 4 Stimmen angenommen worden war.

Genosse Gottwald (Wien) schlug der Konferenz eine Resolution zur Annahme vor, die am 18. Juli d. J. in Wien bei einer Versammlung im Gasthaus Wimmer Annahme gefunden hatte. In derselben wird erklärt, daß der Vertreter im Personalausschuß (Genosse Herzog) beauftragt wird, die Gewährung der anderthalbfachen Anrechnung an das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal mit allen Mitteln zu verhindern, falls dieselbe Verbesserung oder die 30jährige Dienstzeit nicht zugleich an die anderen Kategorien gewährt werden sollte.

Es folgte noch eine ausführliche Debatte, in der sich die meisten Redner gegen die unkluge Haltung einiger Genossen aussprachen.

Bei der Abstimmung wurde die Resolution des Genossen Gottwald (Wien) aus der Wimmer-Versammlung mit allen gegen drei Stimmen und die Resolution des Genossen Herzog mit allen gegen vier Stimmen abgelehnt.

Die nachstehende Resolution der Zentrale wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen:

Die am 7. September in Marburg stattfindende Konferenz des Wächterpersonals konstatiert, daß das Personal keinerlei Absicht hat, gegen die Gewährung der anderthalbfachen Anrechnung an das Fahrpersonal Stellung zu nehmen. Die Delegierten konstatieren vielmehr, daß auch für die gesamten anderen Kategorien die endliche Gewährung der schon so lange erhobenen Forderung wegen anderthalbfacher Anrechnung und Herabsetzung der Dienstzeit von 35 auf 30 Jahre erfüllt werden muß. Die Konferenz erwartet auch von der Organisation, daß diese in selbstverständlicher Weise alles daransetzt wird, damit nicht nur das Fahrpersonal, sondern auch alle anderen Kategorien des exekutiven Dienstes dieser Verbesserung endlich teilhaftig werden.

Weiters wurde folgender Antrag des Genossen Herzog einstimmig angenommen:

Die auf der Konferenz versammelten Bahnwächter beauftragen ihren Vertreter im Personalausschuß, Genossen Herzog, eine Statutenänderung in dem Sinne zu beantragen, daß zur Wahl von Ausschussmitgliedern für die Gruppe Bau- und Bahnerhaltung mindestens das Betriebs-

inspektorat Wien als berechtigter Mandatenkreis anerkannt wird.

Ferner wurde folgender Antrag des Genossen Pfeiffer einstimmig angenommen:

Die auf der Konferenz versammelten Wächter der beiden Gruppen beauftragen ihre gewählten Vertreter im Krankenlauseauschuß, dahin zu wirken, daß das Statut der Krankenliste eine Aenderung dahin erfährt, daß auch Provisionsisten oder Pensionisten weiter teilversicherte Mitglieder im Sinne des Regierungsprogramms zum Krankenversicherungsgesetz werden können und somit der im § 16, Abs. 1 (freien ärztlichen Behandlung) und § 18, Abs. 1 (Verdickungskostenbeitrag) der Statuten vorgezeichneten Unterstellungen teilhaftig werden.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung: „Vertrauensmännerystem“ und „Dispositionsfonds“ wurden folgende Bestimmungen einstimmig beschlossen:

A. Vertrauensmänner.

1. Solche sind auf sämtlichen österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien in der Weise einzuführen, daß in Strecken mit Begeherdienst für je einen Streckenbegeher ein Rahonsvertrauensmann und aus diesen innerhalb einer Bahnerhaltungsektion ein Sektionsleiter zu wählen ist, welche Mitglieder des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines sein müssen.

2. In Strecken ohne Begeherdienst (Nebenlinien zc.) sind diese Rahonsvertrauensmänner stationsweise zu wählen.

3. Die Wahl derselben erfolgt mit Stimmenmehrheit in Wächterversammlungen und ist der Punkt: „Wahl von Vertrauensmännern“ bei Einberufung der Versammlung unbedingt auf die Tagesordnung zu setzen und entsprechend zu verlaufbaren. Bei Nachwahlen genügt es, wenn dieser Punkt vor Eingang in die Tagesordnung festgesetzt wird.

4. Die Funktionsdauer sowohl der Rahonsvertrauensmänner als auch der Sektionsleiter währt so lange, als nicht die Hälfte der Wächter seines Rahons, respektive Sektion die Wahl eines anderen für zweckdienlicher hält oder derselbe seine Funktion aus gewichtigen Gründen niederlegt, verfehlt oder pensioniert würde oder aber gestorben ist.

5. Von jeder solchen Aenderung ist unverzüglich das in Wien oder in der Nähe von Wien stationierte Personalkommissionsmitglied dieser Gruppe zu verständigen.

6. Die Stelle eines solchen Vertrauensmannes ist eine Ehrenstelle und hat sich jeder dementsprechend zu verhalten, seinen Kollegen mit Rat beizustehen sowie Wünsche und Beschwerden, die eine Intervention notwendig machen oder Auskunft erheischen, durch die Ortsgruppe an die Zentrale, eventuell an das Personalkommissionsmitglied in Wien zu leiten. Ebenso haben die Vertrauensmänner über Verlangen der Personalkommissionsmitglieder dieser Gruppen stets wahrheitsgetreue Berichte über alle das Dienstverhältnis der Kollegen betreffende Fragen zu senden, damit diesen die Möglichkeit geboten ist, gegenüber der Südbahnverwaltung mit wirklichem Material auszutreten sowie überhaupt dieses Vertrauensmännerystem dazu beitragen soll, der Verwaltung Achtung und Respekt vor dem bisnun leider immer noch zurückgebliebenen Wächtern einzufloßen.

B. Dispositionsfonds.

1. Zur Deckung der im Punkt A, Abs. 6, erwähnten Portoauslagen sowie Vergütung für Delegierungen zu wichtigen Versammlungen und Konferenzen des Wächterpersonals u. s. w. wird ein Dispositionsfonds geschaffen, zu dem jeder Wächter der Bahnerhaltung monatlich 20 S. zu leisten hat.

2. Der Fonds wird von einem in Wien oder in der Nähe von Wien stationierten Personalkommissionsmitglied dieser Wächter verwaltet. Als Kassenrevisoren ist je ein Vertrauensmann der Bahnerhaltungsektion Wien und Wiener Neustadt zu bestimmen, welche die Kasse und deren Befuge so oft als möglich, zumindestens aber vierteljährlich zu prüfen und durch Unterschrift den Nichtigkeitsbefund zu bestätigen haben. Diese sind auch verpflichtet, jede vorgefundene Unregelmäßigkeit in der Gehahrung in geeigneter Weise den Wächtervertrauensmännern der Provinz zu melden.

3. Die Einkassierung der Fondsbeiträge obliegt den Rahonsvertrauensmännern, welche diese allmonatlich mittels Postanweisung oder Wertmarken an das namhaft gemachte Personalkommissionsmitglied in Wien, nach Abzug der etwa in diesem Monat vorausgabten Postport zu senden hat.

Ueber größere Ausgaben (für Delegierungen zc.) entscheidet der Hauptkassier (Personalkommissionsmitglied) in Wien mit den zwei Revisoren.

4. Entstandene Streitigkeiten aus diesem Verhältnis schlichtet ein Schiedsgericht aus zwei Vertretern einer jeden Partei, die sich einen Fünften als Obmann wählen, endgültig.

5. Die Leistung der Beiträge zu diesem Fonds darf die Beiträge zum Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein in keiner Weise tangieren.

Die Konferenz des Verschubpersonals der Südbahn

fand am 8. September ebenfalls in Marburg statt. Anwesend waren 34 Delegierte von 25 Ortsgruppen. Die Genossen Weigl und Adolf Müller von der Zentrale, Genosse Kopic vom Triester Sekretariat, Personalkommissionsmitglied Genosse Münster und zwei Gäste. Im Präsidium saßen die Genossen Katschauer (Zunnsbruck), Sondl (Wien) und Firm (Steinbrück).

Zum ersten Punkt der Tagesordnung stand die Frage der Taktik in der anderthalbfachen Anrechnung für das Verschubpersonal. Hiezu erstattete Genosse Weigl das Referat. Er schilderte die Entwicklung dieser Angelegenheit bis zum heutigen Tag. Für das Verschubpersonal der Südbahn steht die Frage so, daß die Südbahn bekanntlich infolge für diese Verbesserung nicht zu haben sei, als nicht bei den k. k. Staatsbahnen dieselbe Verbesserung früher eingeführt sei. Außerdem hat sich die Südbahn bisher auf den Standpunkt gestellt, daß sie auf Grund des Zirkulars 335 A von 1907 gar nicht verpflichtet sei, auch Verbesserungen, die nicht direkte Lohnforderungen bilden, durchzuführen. Dieser Standpunkt ist aber unberechtigt, weil jederzeit nachgewiesen werden kann, daß dieses Zirkular eine unrichtige Wiedergabe des bezüglichen, offiziellen Protokolls sei. Im betreffenden Protokoll heißt es ausdrücklich, daß sich die Südbahn verpflichtet, alle Verbesserungen der Staatsbahnen auch ihrem Personal zu gewähren. Bei den Staatsbahnen liegt derzeit die Zustimmung des Eisenbahn- und Finanzministeriums in der Frage der anderthalbfachen Anrechnung für das Verschubpersonal vor und es handelt sich noch um die endgültige Genehmigung durch die genannten Behörden. Es ist eine selbstverständliche Pflicht der Organisation, dafür einzutreten, daß auch das Verschubpersonal dieser Verbesserung baldmöglichst teilhaftig wird. Genosse Weigl kennzeichnete weiter die unkluge Art, wie von einem Teil des nicht den Fahrdienst angehörigen Personals in dieser Frage vorgegangen wird. In der hierauf folgenden Debatte gaben die Delegierten ihre Zustimmung zu dem Vorgehen der Organisation und es wurde darauf die am Vortag von der Wächterkonferenz beschlossene Resolution in der Frage der anderthalbfachen Anrechnung einstimmig angenommen.

Beim zweiten Punkt erstattete Personalkommissionsmitglied Genosse Münster einen ausführlichen Bericht über seine Tätigkeit. Die Debatte bemante sich hauptsächlich um die

Fragen betreffend die Regelung der Personalzulage und der Ueberstellung in andere Kategorien. Auch in dieser Debatte zeigte sich bei den Ausführungen der Delegierten die tiefe Unzufriedenheit und die Erregung, die unter dem Personal allerorten darüber herrscht, weil die berechtigten und minimalen Forderungen noch immer unerfüllt sind.

Die Konferenz beschloß einstimmig folgende Resolution:

Die heute am 8. September in Marburg in Brody' Gasthaus tagende Delegiertenkonferenz des Verschubpersonals der Südbahn konstatiert mit Bedauern, daß die Verwaltung der Südbahn die berechtigten und dringenden Forderungen des Verschubpersonals bisher nicht erfüllt hat. Insbesondere bedauert die Konferenz, daß in der Frage der Regelung der Personalzulage noch immer keine endgültige Entscheidung erfolgt ist. Die Konferenz erklärt, entschieden auf der erhobenen Forderung, monach die Personalzulage nur um 40 Kr. per Avancement gekürzt werden soll und alle in Betracht kommenden Verschubbediensteten die dementsprechenden Nachzahlungen zu gewähren sind, zu verharren. Die Konferenz betrachtet die Erklärung des Vorsitzenden der Personalkommissionsktion vom 2. und 3. Mai als die einzige Möglichkeit, diese Frage endlich zufriedenstellend zu erledigen. Die Konferenz fordert deshalb den Vertreter in der Personalkommission sowie die von der heutigen Konferenz zu wählende Deputation auf, an der erhobenen Forderung festzuhalten und sie energisch zu vertreten.

Ferner beschließt die Konferenz die Frage der Ermöglichung des Uebertrittes des Verschubpersonals in andere Kategorien neuerlich zu urgieren und hat die Deputation sowie die Zentrale diese, sowie alle übrigen Forderungen des Verschubpersonals, die noch immer unerfüllt sind, neuerlich zu urgieren.

Schließlich wurde noch über den Ausbau des Vertrauensmännerystems beraten und verpflichtet sich die Delegierten allerorts dafür zu sorgen, daß dasselbe zweckentsprechend ausgebaut wird.

Die Arbeitsverhältnisse der Kohlenarbeiter.

Die Arbeit, die die Kohlenarbeiter der k. k. Staatsbahnen leisten müssen, ist eine sehr anstrengende. Dies hat das Eisenbahnministerium schon im Jahre 1898 gefunden, indem es anordnete, daß überall dort, wo die Kohlenarbeiter die 24stündige Dienstabteilung hatten, die zwölfstündige Ablosung zur Einführung zu gelangen habe. Das Eisenbahnministerium hat also mit einem Schlag die Arbeitsdauer bei den Kohlenarbeitern, Puhern zc. um 50 Prozent herabgesetzt. Freilich, wenn wir genau zusehen, ist zu konstatieren, daß das monatliche Arbeitsquantum jedes einzelnen in keiner Weise tangiert wurde und daß auch die Anzahl der Arbeitsstunden im Monat die gleiche blieb; allein die auf die Schicht entfallende Arbeitslast hat sich durch die Reduzierung der Schicht um 50 Prozent verringert, was gewiß anerkannt werden kann.

Das Eisenbahnministerium lieferte sich hier selbst den Beweis, daß durch eine gute Kalkulation Maßnahmen getroffen werden können, die nichts kosten und doch wohltätig wirken können. Aber dieses Eisenbahnministerium hat weder Kraft noch Macht, einen sicheren Standpunkt in Bezug auf gute Sozialpolitik einzunehmen; es ist inkonsequent bis zum Exzeß, was wir durch seine eigenen Erlasse jederzeit nachweisen können. So ist die 24stündige Arbeitszeit seither wieder eingeführt worden, zwar noch nicht bei den Kohlenarbeitern, jedoch bei anderen Arbeiterkategorien, unter welchen die Wagenputzer besonders leiden. Aber wie lange wird es dauern, wird dieses Diktat auch die Kohlenarbeiter erreichen, denen man nunmehr den Afford anbietet und, falls sie das Anbot nicht annehmen würden, eben den 24stündigen Turnus vorschreiben wird. Auch die Kohlenarbeiter haben eine Arbeitszeitverschlechterung erhalten, denn ihre Arbeitszeit beträgt im allgemeinen nicht mehr 12, sondern 18 Stunden. Daß bei einer solchen Raderei die Kräfte allzu schnell verbraucht werden, ist klar, deshalb haben auch die Kohlenarbeiter durch viele Jahre petitioniert, daß man ihre Arbeitszeit reduziere. Ursprünglich haben sie wohl um einen 12/24stündigen Turnus angejucht, ein Turnus, der der Herausgabung der Kräfte entsprechen würde, um sich wieder erholen zu können. Aber das Eisenbahnministerium konnte sich zu einer solchen Maßnahme durchaus nicht entschließen und nach langem Zögern erklärte der Eisenbahnminister, daß er anerkenne, daß der Dienst der Kohlenarbeiter ein schwerer sei; es handle sich bei dieser Frage bloß um das Geld und um die Norm, wie eine Arbeitszeitverfürzung vorgenommen werden könne, ohne daß auch die anderen Arbeiterkategorien listern gemacht werden, solche Forderungen zu stellen. Da aber die Wiener Kohlenarbeiter auf die Entscheidung drängten, erschien endlich nachfolgender Erlaß:

Zl. 10.462/21 ex 1911.

Die k. k. Staatsbahndirektion wird ermächtigt, im Kohlenabedienst beim Heizhaus Wien I und Wien II den 12/24-, 12/24stündigen Turnus unter nachfolgenden Voraussetzungen und Zugeständnisse einzuführen:

1. Die Einführung hat nicht allgemein zu erfolgen, sondern nur in jenen Kohlenstationen Platz zu greifen, in denen der Nachdienst sich derart intensiv gestaltet, daß den Kohlenladern des Nachts keine dreistündige Ruhepause zur Verfügung steht, und

2. die sonstigen Dienstverhältnisse der für die Einführung dieser Diensterteilung ins Auge gefaßten Kohlenstationen die Einführung als absolut notwendig erscheinen lassen.

3. Als teilweise Vergütung des für den Kohlenabedienst durch Einführung dieser Diensterteilung resultierten Verdienstentganges gelangt eine Verdienstentgangsschädigung im nachfolgenden Ausmaß zur Auszahlung.

4. Dieser Verdienstentgangsschädigung kommt jedoch nicht der Charakter einer Lohnerhöhung zu. Diese Entschädigungssätze werden durch eintretende Lohnerhöhungen gekürzt, und zwar so lange, bis sie vollständig aufgebraucht sind. Die Kürzung erfolgt auf die Weise, daß bei Lohnerhöhungen von 10 S. die per Arbeitsstunde festgesetzte Entschädigung um 1 S., für die Ueberstunde um 1 2/3 S. gekürzt wird; bei Lohnerhöhungen von 20 S. per Arbeitsstunde um 2 S. und die Ueberstunde um 2 1/2 S.

Table with 3 columns: Lohn Kohlenarbeitern mit dem Tagelohne von, pro Arbeitsstunde, pro Ueberstunde. Rows show amounts like 270 bis 330, 340, über Kr. 4- and corresponding percentages and amounts.

5. Diese Verdienstentgangentschädigung wird nur jenen Kohlenarbeitern zuerkannt, welche bis 1. Juni 1911 in den Dienst als Kohlenarbeiter eingeteilt waren und nach dem neuen Dienstturnus als Kohlenarbeiter beschäftigt werden.

Es wird daher das Kohlenaufladen von dem Kohlenausladen vollständig getrennt. Die vorgenannte Entschädigung bekommen daher, wie schon erwähnt, nur die Kohlenauflader, welche auch ständig beim Kohlenabladendienst verwendet werden.

6. Die festgesetzte Entschädigung ist nur mit dem 12/12-, 12/24stündigen Dienstturnus dieses Dienstes verknüpft und bei eventueller Wiederaufassung dieses Dienstes unverzüglich einzuziehen. Die Auszahlung der Entschädigung geschieht monatlich am 3. eines jeden Monats.

Wer ermüdet die Arbeit, bis ein solcher Erlaß zustande kommt? Wer zählt die vielen Gesuche seitens der Arbeiter, die schriftlichen Eingaben unserer Organisation; die vielen Vorschläge seitens des Abgeordneten Genossen Tomisch und die Deputationen der Vertrauensmänner! Man sollte nun meinen, daß der so schwer erkämpfte Erlaß auch in allen in Betracht kommenden Kohlenstationen durchgeführt wird. So haben die Kohlenarbeiter in St. Pölten an dem Zustandekommen des Erlasses redlich mitgewirkt, aber sie dürfen an ihm nicht partizipieren.

Nur die Stationen Wien I und Wien II wurden für würdig befunden, derartige Kohlenstationen zu sein, um diese Begünstigung zu erhalten. Allein auch in St. Pölten bestehen dieselben Verhältnisse. Als es einen solchen Erlaß zu erstreben galt, als alle Vorbereitungen bereits dazu getroffen waren, hatte es der ehemalige Ortsgruppenobmann des Reichsbundes in St. Pölten für nötig erachtet, die Kohlenarbeiter um sich zu versammeln, um sich den Anschein zu geben, als ob er und der Reichsbund sich tatsächlich für das Zustandekommen des Erlasses einsetzen möchten. Herr Böhm spielte jedoch ein Doppelspiel. Während die Arbeiter ehrlich an sein Bestreben glaubten, fand es Herr Böhm angezeigt, daß die Einführung einer dreistündigen Ruhepause die Durchführung des Erlasses illusorisch machen werde. Die Kohlenarbeiter stützten mit Entrüstung aus einer solchen verräterischen „Organisation“, die sich die altherwürdigen Sitten der Germanen auf die Fahne schrieb, um den Verrat desto sicherer zu betreiben. Darauf wurde Herr Böhm zur Geißel der Kohlenarbeiter. Man hat ihnen in aller Eile einen Kastenwagen zur Verfügung gestellt, um in demselben die „dreistündige Ruhepause“ vorbringen zu können. Aber auch die Behandlung der Kohlenarbeiter änderte sich mit einem Schlag: Herr Böhm sieht in den Kohlenarbeitern nur Arbeitstiere, die mit der Peitsche traktiert werden müssen. Er findet es auch nicht unter seiner Würde, auf die Kohlenarbeiter mit dem Gewehr loszugehen, hat sogar einen Arbeiter angepöbeln und traf denselben in den Fuß. Aber wir müßten ein ganzes Buch schreiben, um hier die Leiden der Kohlenarbeiter in St. Pölten aufzuzählen.

Auf was wir jedoch heute in unseren Ausführungen besondere Rücksicht nehmen wollen, das ist der in sanitärer Hinsicht bedenkliche Zustand, dem die Kohlenarbeiter in St. Pölten durch das dreistündige Verweilen in dem Kastenwagen bei der Nacht ausgesetzt sind. Es ist einfach prächtig, was sich hier die k. k. Staatsbahnverwaltung leistet und geht weit unter das Niveau der berüchtigten geordneten Kajematten der Kohlenarbeiter der Nordbahn, ein Zustand, der uns im „Archiv für Soziale Medizin und Hygiene I“ von Dr. Ludwig Tscheky sehr ausführlich und abschreckend genug vor die Augen gerückt wird. Aber wenn es auch begreiflich ist, daß Herr Böhm als Reichsbündler für die Kohlenarbeiter weder Herz noch Verstand aufbringt, so ist es doch einer k. k. Staatsbahnverwaltung unübersehlich, hier Zustände zu dulden, die nicht nur die Kohlenarbeiter, sondern auch die Bevölkerung angefaßt des Fortschreitens der Cholera in größte Gefahr bringen. Wir wollen demnach hoffen, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung, die durch die gegenwärtigen Mitteilungen Kenntnis erhält, ungeachtet Ordnung macht!

In jenen großen Kohlenstationen aber, wo die Kohlenarbeiter durch Heberanstrengung infolge unmäßiger ausgedehnter Arbeitszeit menschlich vollständig herabkommen, ist es hoch an der Zeit, daß man sich derart vollkommen organisiert, daß diese unmündigen und unheimlichen Zustände mit aller Kraft beseitigt werden können.

F. S.

Verhandlungen des VIII. internationalen Transportarbeiterkongresses.

Abgehalten zu London am 26. August 1913 und den folgenden Tagen.

(Fortsetzung.)

Dritter Verhandlungstag.

Signorini Camillo (Italien): Ich bedaure, daß man die Zeit des Kongresses mit unheimlichen Sachen verschwenden hat. (Heiterkeit bei den Deutschen und Oesterreichern.) Es scheint, als ob man gekommen ist, die wichtigsten Fragen wieder wie auf früheren Kongressen an den nächsten Kongress zu verweisen. Wenn wir die Verlegung des Sitzes des Zentralrates verlangen, so geschieht dies nicht etwa aus Gründen der nationalen Voreingenommenheit, sondern weil wir glauben, daß die Verlegung des Sitzes nach London der Bewegung neues Leben einflößen wird. Glauben Sie nicht, daß wir über die Bewegungen des Auslandes nicht informiert sind. Ich möchte die deutschen Kollegen fragen, ob es nicht wahr ist, daß sich in ihrem Lande die Eisenbahner nicht organisieren dürfen. In einem Lande, wo die Bewegungsfreiheit der Arbeiter so gering ist, sollte man den Sitz des Zentralrates nicht lassen. Wir sehen nicht ein, weshalb wir ihn nicht nach einem Lande mit freierem Einrichtungen verlegen sollten. Wir wissen die Arbeit, die die Deutschen in Bezug auf die ordnungsmäßige Führung der internationalen Föderation geleistet haben, voll zu schätzen. Aber den Deutschen fehlt die Initiative zur Einleitung von Bewegungen, die der Kraft unserer Organisation angemessen sind. In Anbetracht der neuen Fragen und Probleme, die beständig auftauchen, müssen wir deshalb trachten, neues Leben, einen neuen Geist in die Bewegung zu bringen. Ferner verstehen die deutschen Kollegen die Bewegung in den romanischen Ländern nicht. In Deutschland hat man das Proletariat nach militärischem Muster organisiert, aber man hat es nicht auf das Endziel unserer Bewegung, den Sieg der Arbeiterschaft über den Kapitalismus vorbereitet. Wir dagegen legen mehr Gewicht auf die Begeisterung und die Kampflust unserer Mitglieder. Wir hegen

keinerlei Antipathie gegen Sie oder Ihre Bewegung. Wir kommen hier als Kameraden zusammen, die von demselben Wunsch, unsere Klasse zu befreien, bejezt sind und unterscheiden uns nur in der Auffassung über die zu wählenden Mittel. Ich bin im Gegensatz zu Tillet der Ansicht, daß sich London sehr wohl als Sitz des Zentralrates eignet. Wir denken uns den künftigen Zentralrat zusammengesetzt aus den Vertretern aller Nationen. Bei diesem neuen System würde die Arbeit aller in einem Zentrum vereinigt werden und fruchtbringend wirken. Es ist bedauerlich, daß so viel Zeit verschwunden worden ist. Ich weiß wirklich nicht, was ich den Kameraden zu Hause sagen soll, wenn sie mich fragen, ob denn nichts als der Bericht des Zentralrates diskutiert worden sei. Ich beantrage Eintritt in die Debatte über die Anträge.

Der Vorsitzende macht bekannt, daß außer fünf Mitgliedern des Zentralrates, 61 Delegierte anwesend sind, die 30 Organisationen mit 587.000 Mitglieder vertreten.

Es wird auch ein Begrüßungsschreiben der ungarischen Transportarbeiter vorgelesen, die dem Kongress zu seinen Arbeiten Glück wünschen.

Präutigam (Holland) weist die Angriffe Kenners auf die Vorkammer zurück. An der Treulosigkeit der syndikalistischen Gruppe sind die Einigungsverhandlungen seinerzeit gescheitert. Die Vorkammer ist keine wilde Organisation, sondern ist der holländischen modernen Gewerkschaftszentrale angeschlossen, die von der internationalen Gewerkschaftsorganisation allein anerkannt wird. Die Internationale Konferenz der gewerkschaftlichen Landeszentralen hat seinerzeit beschlossen, daß nur die Organisationen zugelassen sein sollten, die den anerkannten Landeszentralen angeschlossen sind. Die nicht anerkannte holländische Zentrale läßt sich mit der modernen anerkannten Gewerkschaftszentrale nicht vergleichen, die über 75.000 Mitglieder verfügt, während die nicht anerkannten nicht einmal 8000 zählen. Diese Syndikalisten verdienen also mit vollem Recht den Namen Separatisten. Der bekannte holländische Anarchist Cornelissen hat übrigens jüngst die Einberufung eines internationalen revolutionären Kongresses angeregt, auf dem neben der parlamentarischen Internationale der Gewerkschaften, die, wie er sagt, in allen Punkten der sozialdemokratischen Partei gehorcht, die Gründung einer unabhängigen revolutionären Gewerkschaftszentrale beschlossen werden soll. Diesen Kongress sollen die holländischen Syndikalisten in die Wege leiten. Der von Kenners vertretene Bund verzieht hier Krotobitränen über den Mangel an Einigkeit unter den holländischen Seeleuten, dabei ist er tapfer am Werke, die Organisationen nicht nur national, sondern international zu zersplittern. Mit diesen Anarchisten können wir nicht zusammengehen. Die F. T. S. mag die Verhältnisse in Holland ruhig weiterentwickeln lassen. In Kopenhagen vertrat ich als Gast 400 Seeleute, heute sind es 1600. Damit haben wir die Mitgliederzahl des Verbandes der syndikalistischen Seeleute beinahe erreicht. Die Delegation unserer modernen Organisation auf diesem Kongress vertritt fast 10.000 Mitglieder, die der Syndikalisten etwas mehr als 3000.

Werner (Deutschland): Es ist mir nicht möglich, hier auf alle die Einzelheiten einzugehen, die gegen den Zentralrat und die deutsche Bewegung vorgebracht worden sind. Ich will mich nur auf zwei Punkte beschränken. Kenners besaß sich darüber, daß der Zentralrat die Frage des Massenstreiks gegen den Krieg nicht auf die Tagesordnung gesetzt hat. Die deutsche Delegation ist mit dem Vorgehen des Zentralrates vollkommen einverstanden. Wir betrachten in Deutschland die Arbeiterbewegung zwar als etwas Einheitliches, aber wir sind der Ansicht, daß jeder Zweig der Bewegung gewisse Spezialaufgaben hat. Die Frage des Generalstreiks gegen den Krieg ist mehr eine politische Frage, mit der sich die politische Arbeiterbewegung zu befassen hat. Wir stehen hier auf dem Standpunkt des internationalen Gewerkschaftskongresses. Der Internationale sozialistische Kongress zu Stuttgart im Jahre 1907 hat sich klar und deutlich darüber ausgesprochen, was das Proletariat im Falle eines Krieges zu tun hat. Die angemessene Resolution heißt alle Mittel — auch den Massenstreik — zur Verhinderung eines Krieges gut. Und ich kann unseren Kollegen versichern, daß wir Deutschen, wenn man uns zu den äußersten Schritten auffordert, voll und ganz unseren Mann stellen werden. Dafür und für den Erfolg einer solchen Aktion bürgen nicht nur unsere starken, geistigen Organisationen, sondern auch unsere Vergangenheit, in der wir stets praktische internationale Solidarität geübt haben. Der Kollege Guinchard hat gesagt, daß die französischen Gewerkschaften stärkere Ziele hätten als wir, daß sie das Ziel, die Lohnsklaverei abzuschaffen, nie aus den Augen verlieren. Auch wir tun das nicht, aber wir sind uns bewußt, daß wir nur ein Teil der großen modernen Arbeiterbewegung sind, deren Kampffeld nicht allein das wirtschaftliche, sondern auch das politische Gebiet ist. Alle unsere leitenden Personen gehören der politischen Arbeiterbewegung Deutschlands, der Sozialdemokratie an, und das trifft auf den weitaus größten Teil unserer Mitglieder zu. Aber den Gewerkschaften fällt ein besonderer Teil der zu leistenden Arbeit zu: die Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Wir betrachten diesen besonderen Kampf der Gewerkschaften nicht von einem engen Gesichtswinkel aus, sondern als ein Stück von dem großen Klassenkampf. Wenn man unsere Freunde aus Frankreich und Italien hört, so könnte man meinen, die deutschen Gewerkschaften seien nichts als Institute zur Sammlung von Beiträgen und zur Herausgabe von Statistiken. Von unseren Kämpfen haben sie scheinbar noch nichts gehört. Vielleicht kommt das daher, daß sie sich infolge unserer strengen Organisation geräuschloser abspielen als in manchen anderen Ländern. Aber gestatten Sie mir, zu erklären, daß der deutsche Transportarbeiterverband in diesem Jahre allein für Kampzzwecke anderthalb Millionen Mark ausgegeben hat. Gewiß waren all diese Kämpfe nicht erfolgreich, aber wir sind dank unserer Organisation aus unseren Niederlagen nicht entmutigt zurückgekehrt.

So weit habe ich für meine Kollegen gesprochen. Persönlich bin ich der Ansicht, daß bei den heftigen kritischen Ausfällen, die ich gehört, mehr das Temperament als der Kopf sprach. Bei ruhiger Ueberlegung werden Sie sich sagen müssen, daß es wohl möglich ist, eine Grundlage der Verständigung zwischen uns zu finden. Lassen Sie uns diese Grundlage finden und gemeinschaftlich gegen unseren gemeinsamen Feind weiterkämpfen. (Lebhafte Beifall, auch bei den Engländern.)

Der Vorsitzende: Es ist ein Begrüßungstelegramm vom dem Lokomotivführerverein in Wöhrten eingelaufen.

Die britische Sektion wünscht folgende Erklärung zu Protokoll zu geben: „Die britische Sektion wünscht zu konstatieren, daß entgegen der Bemerkung des Kollegen Tillet der Kollege J. D. Wilson, der ordentlich beglaubigte Vertreter der Nationalen Transportarbeiterföderation ist. Er wurde auf der Jahresversammlung des Allgemeinen Rates zu Newport gewählt und bekleidet genau dieselbe Stellung, wie die übrigen Delegierten.“ Gezeichnet: S. Gosting, J. Williams.

Forstner (Oesterreich): Es ist dem Zentralrat zum Vorwurf gemacht worden, daß er die Zeit verdröbelt hat. Dieser Vorwurf kommt mit einiger Präzision von den französischen und italienischen Delegierten, die am ersten Tag die Zeit des Kongresses durch unangenehme Geschäftsbekanntmachungen vergeudet haben. Es heißt, es müsse Remedur geschaffen werden, aber ich vermute die Vorschläge, wie es der Zentralrat besser zu machen habe. Wenn über Verzögerung bei der Zustellung der Druckschriften geklagt wird, darf man nicht

bergeffen, daß dem Zentralrat nicht die nötigen Mittel zur Ausführung aller seiner Verpflichtungen zur Verfügung stehen. Ribelli meint, die Einrichtungen der deutschen Gewerkschaften seien ganz gut, aber der Zentralismus verlege sich nicht mit dem romanischen Temperament. Der Zentralismus hat nichts mit dem Temperament zu tun. In Oesterreich haben wir acht Nationen und sind alle modernen Gewerkschaften auf zentralistischer Grundlage organisiert. Zu diesen acht Nationen gehören auch die Italiener, und wäre in Triest und im Trento nicht der starke französische und italienische Einfluß vorhanden, so stünde es auch dort um die Organisation besser. Man imponiert den Unternehmern nicht mit revolutionären Reden. Was den Unternehmern imponiert, ist der geschlossene Aufmarsch und der einmütige Abbruch eines Kampfes. Aber zu einer solchen Kampfesweise braucht man Geldmittel. Dadurch, daß die Führer der Gewerkschaften rote Hemden und Kravatten tragen, erzielt man nichts. Es nützt auch nichts, daß man, wie es vorgekommen ist, zehntausenden streikenden Kollegen im Ausland ein begeistertes Telegramm schickt, das mit den Worten endet: Anbei 20 Mk. für die Streikkasse. Viel wichtiger als alle Massenversammlungen und glänzenden Reden ist es, daß man in einem Betrieb, wo auch nur fünf Mann arbeiten, jeden der fünf Kollegen in die Organisation bringt. Wir organisieren jede unserer Lohnbewegungen bis in die kleinste Einzelheit und versuchen auch ohne Streik, durch die bloße Drohung mit dem Streik, unser Ziel zu erreichen. Wir haben gefunden, daß ein Sieg, den wir lediglich vermöge unserer Machtposition erringen, viel nachhaltiger ist. Durch Rufe und Sabotage kann man vielleicht in den romanischen Ländern etwas erreichen, nicht aber in Ländern mit geschlossener Unternehmerorganisation. Unser Unternehmertum wäre nur zu froh, wenn wir die Gewalt predigten. Dann könnte man die Polizei und das Militär gegen uns hehen.

Daß die Eisenbahner in Deutschland sich nicht organisieren dürfen, ist kein Grund dafür, den Sitz des Zentralrates von Berlin zu verlegen. Weshalb denn diese Fragen, ob die deutschen Eisenbahner sich organisieren dürfen? Wenn die italienischen Kollegen die Berichte des internationalen Sekretärs gelesen hätten, müßten sie die Antwort der Deutschen auf diese Frage wissen, dann müßten sie auch wissen, daß nicht das deutsche Gesetz, sondern das Dienstreglement der Staatsbahnen den Eisenbahnern den Beitritt zur Organisation verbietet. Mit diesem Reglement muß eben aufgeräumt werden. Wir in Oesterreich betrachten nur das als unser Recht, was wir uns erzungen. Wir haben uns in Oesterreich über die Dienstpragmatik, das Verbot, Flugblätter auf der Straße zu verteilen, den Versuch, unsere Versammlungsfreiheit zu beschränken, einfach kraft unserer Organisation und unserer Vertretung im Parlament hinweggesetzt. Wir haben die Gesetze und Bestimmungen gebrochen, und die Regierung hat nichts ausrichten können. Es scheint der Grundfals zu bestehen: Nur nichts von Deutschland. Aber meine werthen Kollegen, es kann uns doch gleichgültig sein, woher etwas kommt, wenn es nur gut ist. Wenn wir unseren Kollegen in Oesterreich erzählen würden, der Kamerad Wilson habe sich geäußert, daß das Geld bei einem Streik nicht die Hauptsache sei, würden sie nur über diese sonderbare Auffassung lachen. Deutschland will keineswegs den anderen Ländern die Zentralisation aufzwingen. Das geht überhaupt nicht. Denn wenn die Einfachheit in die Möglichkeit dieser Organisationsform nicht vorhanden ist, kann alles andere nichts helfen. Der italienische Kollege meinte, die deutschen Arbeiter würden nicht zum Klassenkampf erzogen. Das beweist nur, daß er keine Idee von der deutschen Arbeiterbewegung hat. Dann wurde dem Zentralrat der Vorwurf gemacht, daß er die Frage des Generalstreiks gegen den Krieg nicht auf die Tagesordnung setzte. Wenn die Italiener so sehr von der Wirksamkeit dieser Waffe zur Verhütung des Krieges überzeugt sind, weshalb haben sie denn nicht den Tripolisstreik verhindert? (Heiterkeit!) Wir Oesterreicher und Deutschen reden nicht so viel, aber wir tun mehr. Während der Balkanwirren haben wir durch Demonstrationen, durch die Presse und durch das Vorgehen unserer starken Fraktion im Parlament die Regierungen eingeschüchtert und sie zurückgehalten.

Wir stimmen dem Antrag des Zentralrates bei, die von Kollegen Döring genannten Anträge einer Kommission zu überweisen, möchten aber, daß unser Antrag V, davon ausgenommen wird. Er bezieht sich auf die Ausgestaltung der internationalen Organisation, die Rechte der zureisenden Mitglieder anderer Nationen. Zwischen den verschiedenen Ländern sollen Abmachungen geschlossen werden, wie sie schon zwischen Oesterreich und der Schweiz und Oesterreich und Italien bestehen.

Die Sitzung wird um 12 Uhr 15 Minuten geschlossen, da die Delegierten um halb 2 Uhr auf Einladung der englischen Kollegen per Dampfer eine Besichtigung des Londoner Hafens vornehmen.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Genosse Bobrowski im Wahlbezirk des Statthalter's Korytowski in den Reichsrat gewählt.

Im Städtewahlbezirk Bohnia-Wieliczka-Bodgorze fand die Ergänzungswahl für das Reichsratsmandat statt, das der bisherige Abgeordnete Korytowski nach seiner Ernennung zum Statthalter niedergelegt hat. Die Wahl brachte der polnischen Sozialdemokratie einen großen Erfolg, denn ihr Kandidat, der Genosse Dr. v. Bobrowski, wurde im ersten Wahlgang gegen den „demokratischen“ Kandidaten Kutowski, für den der ganze amtliche Wahlsapparat mit Gendarmen und Stimmenkauf tätig war, gewählt. Noch bei den letzten Wahlen im Jahre 1911 siegte Korytowski mit 3664 Stimmen über den sozialdemokratischen Kandidaten, der es immerhin schon auf 2654 Stimmen brachte. Bei den ersten Wahlen unter dem allgemeinen Wahlrecht hatten die Sozialdemokraten bloß 1581 gegen 3792 konservativ Stimmen aufgebracht. Der emsigen Agitationsarbeit der Genossen sowohl in Bodgorze, das der Fabrikort von Krakau ist, wie unter den Arbeitern der Salzbergwerke von Wieliczka und Bohnia ist es gelungen, diesen Wahlkreis nun für die Sozialdemokratie zu erobern. Bobrowski erhielt (von abgegebenen 5144 Stimmen) 2919 Stimmen; sein Gegenkandidat Kutowski nur 2224 Stimmen. Es ist also ein glänzender sozialdemokratischer Wahlsieg, zu dem wir unsere polnische Bruderpartei herzlich beglückwünschen.

Genosse Dr. Emil v. Bobrowski ist Chefarzt der Bezirkskranken- und Gemeinderat in Bodgorze. Er ist 38 Jahre alt, seit 1901 gehört er der Exekutive der polnischen Partei an. Von 1901 bis 1911 war er Parteisekretär. Der Klub der polnischen sozialdemokratischen Abgeordneten zählt mit dem neugewählten Abgeordneten nun neun Mitglieder. Im Wahlbezirk herrscht natürlich großer Jubel über den herrlichen Sieg.

Genosse Karl Höger als Jubilar.

Genosse Karl Höger feiert das 40jährige Jubiläum seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit, und die Zeitung der Buchdrucker, der „Vorwärts“, hat Festgedankt angelegt, um den Jubilar zu ehren. Es ist eine wohlverdiente Ehrung. Wenn die Buchdruckerorganisation eine vorbildliche ist, ist dies zum guten Teil Högers Verdienst, und auch andere Gewerkschaftsorganisationen danken Genossen Höger Rat und Hilfe, stand er doch an der Wiege der österreichischen Gewerkschaftsbewegung. In den Jahren 1882 und 1891 befandete Höger als Leiter großer Lohnbewegungen der Buchdrucker mutige Entschlossenheit und er führte als Redakteur des „Vorwärts“ und der „Volkstribüne“ eine schneidige Feder. So dankt dem Genossen Höger die Arbeiterschaft viel und sein gewinnendes Wesen und seine Herzengüte erwarb ihm einen großen Kreis persönlicher Freunde und Verehrer. Wir gratulieren Genossen Höger zu seinem Jubiläum herzlichst.

Ein neuer Dreadnoughttyp für die österreichische Marine.

Wie die „Zeit“ erfährt, wird die Serie der nächsten österreichisch-ungarischen Dreadnoughts, deren Pläne bereits ausgearbeitet seien, eine Armierung von 36 Zentimeter-Geschützen erhalten. Das neue Geschütz wird von den Skoda-Werken in Pilsen erzeugt. Das Rohrgewicht des Geschützes, das eine Rohrlänge von 45 Kalibern (fast 16 Meter) besitzen wird, beträgt 70.000 Kilogramm. Die neuen Dreadnoughts sollen je zehn solcher schwerster Geschütze erhalten, die in fünf Doppeltürmen in der Mittelschiffslinie derart installiert werden, daß alle Kanonen gleichzeitig nach einer Breitseite zur Verwendung gelangen können. Auf den neuen Dreadnoughts ist auch ein verstärkter Deckschutz im Hinblick auf eine mögliche Beschädigung aus Luftfahrzeugen sowie eine Armierung mit Ballonabwehrkanonen vorgesehen. Alle diese Einrichtungen bedingen eine erhebliche Displacementsteigerung, so daß die projektierten Schiffe eine Wasserdrängung von mindestens 25.000 Tonnen aufweisen werden. ...

Nur immer frisch drauf los im Rüstungswahnsinn, bis dem Volk der letzte Blutstropfen ausgepreßt ist. Wenn es dann unter der schweren, unerträglichen Last murren und nicht mehr recht vorwärts will, vielleicht gar Zeichen der Auflehnung verrät, dann haben wir ja auch auf dem Lande noch genug Gewehre, genug Kanonen. ...

Ein Sozialdemokrat als Verwaltungsrat.

Die „Arbeiter-Zeitung“ teilt mit: Der niederösterreichische Landtag hat zur Sicherstellung des Baues der seit langem geplanten elektrischen Bahn Wien-Breßburg den größten Teil der Aktien der Gesellschaft erworben und überdies die Landesgarantie übernommen. Es mußte daher auch die Mehrzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates vom Lande bestimmt werden. Die Landtagsmehrheit wendete sich an die sozialdemokratische Fraktion mit der Aufforderung, zum Zweck der Kontrolle ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu entsenden. Der Klub unserer Abgeordneten bestimmte hierfür seinen Obmann Seitz. Genosse Seitz erklärte, sich diesem Beschluß nur deshalb zu fügen, weil die Ablehnung des Angebots ein Verzicht auf das oft reklamierte Recht der Opposition auf Teilnahme an der Kontrolle bedeuten würde. Er nahm aber auch den ominösen Titel und die Funktion eines „Verwaltungsrates“ nur unter der ausdrücklichen Bedingung an, daß damit weder Diäten noch irgendwelche andere Entschädigungen verbunden werden. Diese Bedingungen wurden akzeptiert und die konstituierende Versammlung der Aktiengesellschaft wählte tatsächlich den Genossen Seitz in den Verwaltungsrat.

Großer Sacharinsmuggel.

Eine große internationale Speditionsfirma, die auch in Fiume eine Filiale besitzt, beschäftigt sich im Ausland mit der Expedition von Sacharin. In der letzten Zeit wurde nun konstatiert, daß die nach Sachsin adressierten Sendungen eine Verminderung erfahren, obgleich das Quantum, das sich in den Händen der Konsumenten befand, das gleiche geblieben ist. Die sächsischen Zollämter leiteten eine Untersuchung ein und stellten fest, daß nur ein Drittel der im Land vorhandenen Sacharinnmengen zur zollamtlichen Behandlung kam. Die Untersuchung blieb jedoch erfolglos, bis endlich ein in den jüngsten Tagen erfolgter Eisenbahnunfall den Mißbrauch aufdeckte. Bei diesem Eisenbahnunfall, der sich in Sachsin ereignete, wurde der Gasbehälter eines Personenwaggons beschädigt und es fielen große Mengen Sacharin heraus. Es stellte sich heraus, daß acht Personenwaggons des verunglückten Zuges, in dieser Weise präpariert waren. Man konnte feststellen, daß bei dieser Gelegenheit nicht weniger als sechs Meterzentner Sacharin eingeschmuggelt werden sollten. Gegen sechzig deutsche und österreichische Eisenbahnbedienstete wurde das Verfahren eingeleitet.

Ausland.

Ein Budapest Omnibus von einer Lokomotive erschlagen.

Die Budapest Staatsbahndirektion teilt am 23. September mit: Heute um 10 Uhr 40 Minuten vormittags stieß eine Lokomotive, die von der Mangierstation Rakos nach Abgabe der vorgeschriebenen Signale in der Richtung des Budapest Westbahnhofes abgegangen war, bei der Straßenkreuzung Hungariastraße mit einem mit Passagieren besetzten Omnibuswagen zusammen. Der Omnibusfahrer Josef Fibis und eine Arbeiterfrau, die noch nicht agnosziert wurde, wurden sofort getötet, der Schaffner des Omnibuswagens Steiner schwer verletzt. Von den Passagieren wurden die Schauspielerin Solik, der Fuhrmann Fischer, die Fuhrmannsgattin Wehlik, die Friseurin Veichter und ein kleiner Knabe schwer, ein Mann leicht verletzt. Den Feststellungen zufolge waren die Bahnschranken nicht abaeisvert, doch haben nach Aussage von Augen-

zeugen der wachhabende Polizist und zwei Schrankenwächter den Omnibuswagen anhalten wollen, bevor er die Schienen erreichte. Der Kutscher fuhr trotz der Mahnung auf das Geleise, wo die Lokomotive den Wagen erfaßte und zertrümmerte.

Dazu wird weiter mitgeteilt, daß der Zustand der Schwerverletzten lebensgefährlich ist, da sämtliche eine Gehirnerschütterung, einen Schädelbruch und Quetschungen erlitten. Bahnwächter Geza Nemes und Alexander Hajnal, die unterlassen haben, die Bahnschranken zu schließen, wurden in Haft genommen.

Heberfall auf einen Zug der Transbaikalbahn.

Auf der Transbaikalbahn wurde am 25. September ein frecher Raubüberfall vollführt. Räuber, die im Zug mitfahren, zogen plötzlich die Westinghousebremse. Einige der Banditen stürzten sich, nachdem der Zug zum Stehen gebracht worden war, auf den Lokomotivführer und fesselten ihn. Andere Mitglieder der Räuberbande schossen zwei Bahnwächter, die sich ihnen entgegenstellten, nieder. Hierauf überfielen die Banditen einen Beamten, der zur Entlohnung von Bahnarbeitern mitfuhr und einen Betrag von 100.000 Rubel bei sich führte. Die Banditen beraubten den Bahnbeamten und flüchteten. Von den Räubern fehlt bisher jede Spur.

Anschlag auf den Schnellzug Ostende-Köln.

In der vergangenen Nacht wurde auf den Schnellzug Ostende-Köln auf belgischem Gebiet ein verbrecherischer Anschlag verübt. Beim Nachsehen der Strecke zwischen den Stationen Gent und Loenen entdeckte der Streckenwärter fünf auf die Schienen gelegte Eisenbahnschwellen, welche offenbar dazu bestimmt waren, den Schnellzug zum Entgleisen zu bringen. Unmittelbar vor Eintreffen des Zuges hatte der Streckenwärter das letzte Hindernis beseitigt, so daß ein Unglück mit unabsehbaren Folgen vermieden wurde. Die Untersuchung ist eingeleitet.

Eisenbahnkatastrophe in Amerika.

Wie aus Newyork telegraphiert, ereignete sich auf der Insel Long Island ein Eisenbahnunfall, wobei vier Personen getötet und vierzig schwer verletzt wurden. Ein Vortrain nach Newyork war dicht mit Leuten besetzt, die ins Geschäft führen, zum Teil junge Mädchen, Verkäuferinnen und Bureauangestellte. Im Augenblick der Katastrophe herrschte starker Nebel. Der Zugführer glaubte freie Durchfahrt zu haben und fuhr in voller Fahrt vom Nebengeleise auf das Hauptgeleise, als plötzlich ein aus Newyork kommender Personenzug ihm in die Flanke fuhr. Da die Waggons aus Stahl gebaut waren, wurden sie nicht zusammengepreßt. Sonst wäre die Katastrophe noch viel ärger ausgefallen. Die Verwirrung war weit geringer, als man annehmen sollte. Viele Mädchen verloren nicht einen Augenblick die Ruhe und leisteten wertvolle Hilfe bei den Rettungsarbeiten. Sie verbanden die Verwundeten, ehe ärztliche Hilfe kam.

An alle Ortsgruppen- und Bahnhauptstellen-Vorstände sowie an alle Mitglieder!

Der Zentralvorstand machte die Wahrnehmung, daß sein Beschluß, der im „Eisenbahner“ Nr. 19 veröffentlicht worden ist, nicht beachtet wird. Wir bringen unseren Genossen Kassieren und sämtlichen Vertrauensmännern nochmals zur Kenntnis, daß von jenen Mitgliedern, die dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds angehören und länger als drei Monate mit der Bezahlung ihrer Beiträge im Rückstande sind, keine Beiträge angenommen werden dürfen. Diese rückstehenden Mitglieder haben ihre etwaige Benachteiligung durch ihre Versäumnisse sich selbst zuzuschreiben.

Mitglieder, die dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds angehören und länger als drei Monate im Rückstande sind, müssen dem Verein neuen beitreten. Da es sich bei der Auszahlung der Hinterbliebenenunterstützung schon um größere Summen handelt, so muß der Zentralausschuß in dieser Beziehung auf große Pünktlichkeit dringen. Die Abrechnung der Kassiere mit der Verwaltung der Zentrale muß gleichfalls pünktlich jeden 10. im Monat erfolgen. Der Vorstand.

Aus dem Gerichtssaal.

Rentenzerkennung. Nikolaus Reimann, Lokomotivführer der Südbahn, erlitt am 16. November 1910 in der Station Wiener-Neustadt einen Unfall, indem er durch Sturz über ein Hindernis am Wege sich den rechten Fuß verletzte. Reimann trat schon nach wenigen Tagen den Dienst wieder an und verfas ihn dann mit Unterbrechung bis ins Jahr 1912. Am 7. Dezember 1912 trat Herr Reimann in den Krankenstand, in dem er dann bis Februar 1913 verblieb. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt lehnte es nun ab, diese wiederholten Erkrankungen Reimanns als Unfallfolge anzusehen. Gegen diesen Bescheid brachte Reimann durch Dr. Anton Braß beim Schiedsgericht der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt die Klage ein. Die erste vor dem Schiedsgericht durchgeführte Verhandlung mußte verlagert werden, weil die ärztlichen Sachverständigen selbst mit Rücksicht auf die Schwierigkeit des Falles die Aufnahme eines Röntgenbildes des verletzten Fußes als notwendig bezeichneten. Bei der am 12. September 1913 neuerlich vor dem Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Doktor Cap durchgeführten Verhandlung wurde die Röntgenaufnahme vorgelegt und gaben die Sachverständigen, die Herren Dr. Günner und Dr. Robinson, der Meinung Ausdruck, daß ein Zusammenhang der wiederholten Erkrankungen Reimanns mit dem Unfall sehr wohl möglich sei. Der Klagevertreter beantragte hierauf Stattgebung der Klage, worauf das Schiedsgericht die beklagte Anstalt verurteilte, dem Kläger zunächst für die in der Klage bereits einbezogene Zeit der Erkrankung eine Nachzahlung von Kr. 125-08 sowie sämt-

liche Prozeßkosten zu bezahlen. Für die nach eingebrachter Klage neuerlich aufgetretenen Erkrankungen wird die Anstalt auf Grund dieses Erkenntnisses selbst nunmehr die neuerliche Rentenbemessung einleiten.

Rentenzerkennung. Johann Konstanziq verunglückte am 23. Juni 1911, indem er beim Tragen von Schwellen zu Boden stürzte, wobei er sich eine schwere Schwellen mit aller Gewalt in die Rippengegend stieß. Konstanziq stand nach diesem Unfall zirka ein Jahr in ärztlicher Behandlung und wurde schließlich aus dem Bahndienst entlassen. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt hatte Herrn Konstanziq zwar die Heilverfahrensbereite zuerkannt, nach Einstellung des Heilverfahrens aber jede Entschädigung verweigert, weil angeblich keine Unfallfolgen mehr vorliegen. Gegen diese Entscheidung brachte Konstanziq durch Dr. Anton Braß Klage beim Schiedsgericht der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ein. Bei der am 12. September unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap durchgeführten Verhandlung gaben die Sachverständigen Professor Dr. v. Stejskal und Dr. Neuter ihr Gutachten dahin ab, daß bei Konstanziq tatsächlich noch Unfallfolgen vorliegen, die seine Arbeitsfähigkeit um zirka 30 Prozent beeinträchtigen. Der Klagevertreter beantragte hierauf, dem Kläger zumindest eine 20prozentige Rente zuzugestehen. In Gemäßheit dieses Antrages verurteilte das Schiedsgericht hierauf die beklagte Anstalt, dem Kläger eine Nachzahlung von Kr. 380-68 sowie ferner eine 20prozentige Rente monatlicher Kr. 16-82 und die Prozeßkosten zu bezahlen.

Zugstreifung in Komotau. Unter der Anklage der Hebertretung nach § 432 St.-G. stand vor dem I. I. Bezirksgericht in Komotau der Lokomotivheizer Anton Flömmich aus Kuffig. Der Tatbestand, welcher der Anklage zugrunde lag, war folgender: Am 8. Juni 1913 hatte die Lokomotive des Zuges Nr. 19 die leere Garnitur in die sogenannte Schottergrube gedrückt. Sie bekam hierauf das Zeichen zur Vorwärtsfahrt in das Heizhaus und da sowohl der Semaphor auf freie Fahrt zeigte und sämtliche Weiche für die Fahrt dieser Lokomotive ins Heizhaus gestellt waren, fuhr der Lokomotivführer Walter vorwärts. Bei der Fahrt mußte er unter anderem die Weiche 43 passieren. Auf zirka 15 bis 20 Meter vor der Weiche sah der Heizer Flömmich, daß die Grenze der Weiche 43 verstellt sei, rief dem Lokomotivführer dies zu und betätigte die Tenderbremse, während der Lokomotivführer die automatische Bremse anzog. Die Streifung war aber nicht mehr zu verhindern und wurde der zum Teil über die Grenze stehende Hüttelwagen, an den die Lokomotive anfuhr, als auch die Lokomotive selbst beschädigt. In dem Hüttelwagen befand sich ein Manipulant, dem aber glücklicherweise nichts geschah, dagegen hatte der Lokomotivführer Walter einen Nervenschuß erlitten und meldete sich krank.

Dem Flömmich war zur Last gelegt, daß er nicht rechtzeitig die Verstellung des Geleises wahrgenommen hat und daß infolge seiner Unachtsamkeit die Streifung erfolgte. Bei der Verhandlung gab Lokomotivführer Walter über Fragen des Verteidigers Dr. Epstein, Advokat aus Kuffig, an, daß Flömmich seiner Pflicht voll und ganz nachgekommen sei, daß es unmöglich sei, auf weitere Entfernung als höchstens 15 bis 20 Meter zu erkennen, ob die Grenze verstellt sei, wenn man aus derselben Richtung kommt, in welcher die Wagen, welche die Grenze bedecken, stehen, daß Flömmich sofort, als er die Verstellung wahrnahm, ihm dies zurief und geistesgegenwärtig sofort die Tenderbremse anzog, daß endlich infolge der kolossal knappen Raumverhältnisse am Bahnhof zu Komotau derartige Verstellungen gang und gäbe wären, und daß es nur dem unglückseligen Zufall, daß der angestrichelte Hüttelwagen ungefähr 10 Zentimeter über die Grenze herausstand, zuzuschreiben sei, daß die Streifung erfolgte.

Der Verteidiger Dr. Epstein wies auch an der Hand einer Skizze nach, daß es unmöglich sei, früher als 15 bis 20 Meter vor der Grenze die Verstellung zu bemerken, wenn die Verstellung nur eine minimale — im vorliegenden Fall zirka 10 Zentimeter — war. Er wies ferner in seinem Plaidoyer an der Hand der Instruktion nach, daß der Heizer seiner Pflicht nachgekommen ist, und daß er mit Rücksicht auf die Freifahrtstellung des Semaphors und die richtige Stellung der Weichen für die Fahrt nicht ahnen konnte, daß die Grenze verstellt sei, um so mehr, als der zirka 15 Schritte von der Weiche postierte Weichenwächter ihnen kein Haltzeichen gab. Der Richter schloß sich den Ausführungen des Verteidigers vollinhaltlich an und sprach Flömmich von der ihm zur Last gelegten Hebertretung frei. Da der staatsanwaltliche Funktionär erklärte, keine Berufung zu erheben, ist dieses Urteil in Rechtskraft erwachsen.

Ungezügelter Mordung der Rente um 30 Prozent. Der ehemalige Konduktur Karl Kreißl erlitt am 7. Dezember 1909 in der Station Karlsbad der B. G. W. einen Verkehrs-unfall. Beim Herabsteigen von einem Waggon fiel er über ein auf der Stufe liegendes Stück Kohle, verrenkte sich das linke Bein und brach sich den Oberarm. Der Heilungsprozeß war ein äußerst langwieriger. Das verletzte Bein wurde durch den Bruch um 5 Zentimeter kürzer; überdies hatte sich während des langen Krankentages bei Kreißl eine Affektion der Lunge eingestellt, welche, wie die behandelnden Ärzte konstatierten, eine Folge der dem verunglückten Konduktur ungewohnten Zimmerluft bildete. Kreißl erhielt nach Abschluß des Heilverfahrens von der beklagten Anstalt eine 75prozentige Rente monatlicher Kr. 118-28. Diese Rente wurde ab 1. Mai 1913 auf eine 45prozentige Rente monatlicher Kr. 70-97 herabgesetzt. Gegen diese Reduzierung brachte Kreißl durch Dr. Hapner eine Klage ein. Bei der kürzlich stattgehabten Schiedsgerichts-verhandlung erklärten die Sachverständigen, daß das Leiden im linken Bein keine Besserung zeige; auch das Allgemeinbefinden Kreißls habe keine Besserung erfahren. In der Verhandlung ergab sich, daß seitens der beklagten Anstalt anlässlich der Zuerkennung der 75prozentigen Rente nicht nur die Verletzung des Beines, sondern auch die durch das Krankentage hervorgerufene Lungenerkrankung Kreißls sowie seine allgemeine Schwäche berücksichtigt worden war. Auf Grund dieser Feststellung wies der klägerische Vertreter darauf hin, daß eine Besserung im Befinden Kreißls nicht eingetreten sei; die Anstalt sei keineswegs berechtigt, wenn sie in ihrem ursprünglichen Bescheid die übrigen Krankheitserscheinungen Kreißls als Unfallfolgen anerkannt habe, nunmehr Entschädigung für die Verletzung zu leisten. Er beantragte die Verurteilung der beklagten Anstalt zur Bezahlung der früheren Rente. Das Schiedsgericht gab diesem Antrag statt und verurteilte die beklagte Anstalt, für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1913 den Betrag von Kr. 38-50 nachzuschlagen, ab 1. Oktober 1913 an Kreißl eine 75prozentige Rente von monatlich Kr. 118-28 zu zahlen und die Prozeßkosten zu ersetzen.

Streiflichter.

Die beleidigten Reichsbündler. Dieselben Leute, die systematisch die Lüge weiterverbreiten, Genosse Tomisch besitze drei Häuser und dieser Besitz sei auf seine hohen Einkünfte zurückzuführen, tun unheimlich janzfühlend, wenn man ihnen die Urteile vorhält, die ihre eigenen Leute über sie fällen. Wir haben mitgeteilt, was das Zglauer deutliche Arbeiterblatt über den außerordentlich avancierten, durch Rothschilds Gnaden zum Landtagsabgeordneten gewählten Reichsbundführer Jung schrieb, daß er bei seiner Streber-

politik lediglich auf sich bedacht sei und daß sein ganzes Sinne danach gerichtet sei, ein Reichstagsmandat zu erringen, wozu er selbst die Deutsche Arbeiterpartei vernichten würde, wenn sie ein Hindernis zu seiner Streberei wäre. Darauf stimmte der „Deutsche Eisenbahner“ Klagehine über den gefährlichen persönlichen Kampf an, den die Sozialdemokraten führen. Er l und Jung wünschen, wenn wir sie recht verstehen, also einen Freibrief für ihre Mandatspolitik, die einmal den Klassenstandpunkt herporholt und die das anderemal die Hilfe industrieller in Anspruch nimmt. Der „Deutsche Eisenbahner“ mag doch zunächst wegen des persönlichen Kampfes mit der Sozialdemokratie „Wolfswehr“ abrechnen. Außer der bereits mitgeteilten scharfen Verurteilung der Streberpolitik Jungs brachte die „Wolfswehr“ auch nachstehende Äußerungen über Jung:

... Da Herr Jung im Verdrehen nicht nur der Augen, sondern auch der Tatsachen und seiner eigenen Worte Künstler ist...

... Herr Jung ist es nicht um das Gedeihen der Arbeiterenschaft zu tun, sondern nur um seine eigene Person... Von dem Doppelspiel, welches Herr Jung in Jglau treibt...

... Wenn Herr Jung mit seiner Streberpolitik den deutschen Arbeitern Schaden zufügt und den größten Feinden des Deutschtums in die Hände arbeitet...

Sein Grundfah ist: Zuerst ich und dann die anderen, wie er durchkommt, ob mit Hilfe der Juden oder anderer, ist ihm wurst.

So man jetzt nicht eine Verführung angebahnt und die, diese Spaltung im deutscheligen Arbeiterlager betreffenden Zeitungspolemiken eingestellt hätte, wäre gewiß noch mehr Erbauliches über Jung und seine Streberei zu erfahren gewesen. So verträgt sich momentan das Rad wieder, das sich kurz zuvor geschlagen. Wir haben keine Ursache, unseren Lesern diese Kritik über Jung vorzuenthalten, die seine ehemaligen und wohl nach der Verführung wiederum seine dauernden Spießgesellen fällten. Und diese Ursache haben wir umsoweniger, als die Reichsbänder im persönlichen Kampf nicht, wie wir dies tun, bei den zulässigen Kampfmitteln verbleiben, sie schrecken vor den verwerflichsten Dingen nicht zurück.

Die Stieffinder der Südbahngesellschaft. Aus Bahnerhaltungskreisen teilt man uns folgendes mit: Wl. haben schon in einigen Artikeln unseres Fachblattes über die Behandlung des Personals von seiten der Vaudirektion der Südbahn berichtet, und sind leider gezwungen, uns neuerdings mit dieser Angelegenheit zu befassen. Wenn das Personal der Vaudirektion seine Wünsche durch seine gewählten Vertreter bei den Sitzungen vorbringen läßt, und wenn diese Vertreter betonen, man möge das Personal der Vaudirektion doch auch so behandeln wie bei den übrigen Direktionen, und man solle dieselben nicht immer als Stieffinder gelten lassen, weil ihre Leistungen und ihre Verwendbarkeit für die Direktion gerade so notwendig ist als wie der Arbeiter von den übrigen Abteilungen, kommen dann die warmen Worte und es heißt dann, das ist doch selbstverständlich, und es fehlt der Direktion ja gar nicht ein, das Personal der Bahnerhaltung als Stieffinder zu betrachten. Das seien nur Einbildungen von einzelnen Personen und es wird die Dienstleistung der Bahnerhaltungskräfte gerade so gut anerkannt als die der Arbeiter von den anderen Abteilungen, und man erkenne auch an, daß die Bahnerhaltungskräfte gerade so notwendig sind, wie die Arbeiter der anderen Abteilungen. Man habe auch das weiteste Entgegenkommen bezüglich der Wünsche des Personals, ganz gleichgültig, ob dieselben bei dieser oder jener Abteilung seien, natürlich nur insoweit es die finanzielle Lage erlaubt. So ist die Erklärung der Herren Direktoren bei einer Sitzung. Man möchte glauben, daß es wirklich so ist, und daß das kein Unterschied gemacht wird. Wir werden aber nachweisen, daß diese warmen Worte nicht auf Wahrheit beruhen, und können unter gar keinen Umständen glauben, daß die Bediensteten der Vaudirektion gleich behandelt werden, wie die bei den anderen Abteilungen. Dazu diene folgender Beweis:

Seit dem Jahre 1910 kämpfen die Professionisten und Aushilfsbahnrichter der Vaudirektion um die Gleichstellung der Entlohnung mit den Professionisten und Partieführern der Werkstätten. Wiederholt haben die Arbeiterauschussmitglieder der Gruppe Bau- und Bahnerhaltung diese Bitte bei den Sitzungen vorgebracht, begründet und ersucht, man möge doch diesem vollkommen gerechten Wunsch Rechnung tragen. Bis zum Jahre 1913 war es nicht möglich, diesen gerechten Wunsch der Professionisten und Aushilfsbahnrichter zum Durchbruch zu bringen. Im Jahre 1913, am 7. Mai, wurde bei der Gruppensitzung für die Abteilung der Bau- und Bahnerhaltung über neuerliches Verlangen der gesamten Professionisten und Aushilfsbahnrichter diese Bitte der Vaudirektion durch den Arbeiterauschuss neuerlich vorgebracht, begründet, und es wurde ersucht, der so lange gehegten Bitte doch endlich Rechnung zu tragen und diese bescheidene Bitte baldmöglichst zu erfüllen, zumal doch nur um das gebeten werde, was die gleichen Bediensteten in den anderen Abteilungen schon lange haben. Es wurde bei dieser Sitzung von der Direktion erklärt, daß sie geneigt sei, diesem Wunsch — den sie als gerecht anerkenne — Rechnung zu tragen, und daß sie denselben bei der Generaldirektion befürworten wird. Man weiß ja doch, daß die Generaldirektion das genehmigt, was ihr von den Direktionen zur Genehmigung empfohlen wird.

Eine weitere Bitte des gesamten Tagelohnpersonals der Vaudirektion war, daß an allen Samstagen die Arbeiter bei Bezahlung des ganzen Taglohnes so Arbeitslohn haben wie die Arbeiter der Maschinenabteilung. Zu diesem Punkt wurde erklärt, daß die Vaudirektion Erhebungen pflegen lassen wird. Wenn diese Erhebungen ergeben, daß bei der Maschinenabteilung tatsächlich an allen Samstagen die Arbeiter früher Arbeitslohn haben, obwohl gar kein Anstand, daß auch die Arbeiter der Vaudirektion den gleichen Arbeitslohn erhalten wie die Arbeiter bei der Maschinenabteilung. Nun noch eine Angelegenheit. Bei denselben Sitzungen wurde auch von den Arbeiterauschussmitgliedern das Ersuchen gestellt, daß alle Arbeiterauschussmitglieder ein Abschriftprotokoll von der Gruppensitzung erhalten mögen, was denselben auch von seiten der Direktion zugesichert wurde. Solche und ähnliche Bitten wurden mehr vorgebracht und deren Berechtigung begründet. Aber wir wollen uns einstweilen mit diesen drei Punkten begnügen und der Öffentlichkeit so auch unseren Kollegen, welche in anderen Abteilungen sind und endlich auch der Vaudirektion zeigen, wie berechtigt und begründet der Vorwurf ist, wenn wir sagen, daß wir alle, die wir bei der Vaudirektion beschäftigt sind, wahrhaftig stiefmütterlich behandelt werden gegenüber unseren Kollegen, welche in einer anderen Abteilung beschäftigt sind; dazu diene noch folgende Aufklärung:

Wir haben in unserem ersten Punkt ausgeführt, daß die Professionisten und Aushilfsbahnrichter schon seit dem Jahre 1910 die Vaudirektion immer um Gleichstellung der Entlohnung mit den Professionisten und Partieführern der Werkstätten, respektive der Maschinenabteilung ersuchen und daß es denselben bis zum Jahre 1913 nicht möglich war, selbe Bitte zur Durchführung zu bringen. Weiters haben wir angeführt, daß am 7. Mai 1913 bei der Gruppensitzung, Abteilung Bau und Bahnerhaltung, über Verlangen sämtlicher Professionisten und Aushilfsbahnrichter diese alte und gerechte Bitte der Vaudirektion neuerdings durch den Arbeiterauschuss vorgebracht wurde und daß die Vaudirektion infolge der Begründung selbst erkannt hat, daß diesem alten Wunsch doch endlich Rechnung getragen werden muß. Erklärten die Herren ja selbst zum

Schluss, daß sie geneigt seien, sämtliche Professionisten, mit Ausnahme der Maurer und Steinmehnen, von der Lohngruppe 4 in die Lohngruppe 2 zu überstellen, so auch die Aushilfsbahnrichter, welche heute ebenfalls in der Lohngruppe 4 sind, in die Lohngruppe 2 zu überstellen. Die Maurer und Steinmehnen, welche ebenfalls in der Lohngruppe 4 sind, seien in die Lohngruppe 3 zu überstellen. Es wäre dies eine Lohnerhöhung von 40 % bei den Professionisten und Aushilfsbahnrichtern und eine von 20 % bei den Maurern und Steinmehnen. Das war am 7. Mai 1913. Man darf aber nicht glauben, daß die Vaudirektion das gegebene Versprechen etwa heute schon durchgeführt hat. Es ist heute bei den genannten Kategorien noch gerade so wie vor dem 7. Mai. Sie sind heute noch zirka fünf Monaten und trotz des Versprechens der Vaudirektion noch immer in der Lohngruppe 4, wiewohl es die gewählten Arbeiterauschussmitglieder mit Anfragen, wann das Zustandnis eigentlich durchgeführt werde, nicht fehlen ließen. Ist das nicht stiefmütterliche Behandlung? Die Vaudirektion erklärte ferner, sie werde Erhebungen betreffs des früheren Arbeitsverhältnisses an Samstagen pflegen und sie tat so, als ob sie gar nichts davon wisse, daß für die Arbeiter der Maschinenabteilung an allen Samstagen früher Arbeitslohn ist. Nun hat sie aber fünf Monate Zeit gehabt, Erhebungen zu pflegen und wir glauben, daß sich dabei auch kein anderes Resultat ergeben hat, als unsere gewählten Arbeiterauschussmitglieder am 7. Mai 1913 bei der Gruppensitzung mitteilten. Wir glauben nun, daß die Erhebungen doch schon endlich beendet sein sollten und daß nun endlich an die Durchführung geschritten werden solle. Das Personal der Vaudirektion ist so immer das Bescheidenste. Das selbe bittet und ersucht ja nur immer um das, was die anderen Abteilungen schon jahrelang haben. Daher glauben wir, daß es nicht mehr so früh ist, wenn endlich mit der raschesten Erledigung begonnen wird. Nun noch zur dritten Angelegenheit. Mit Ausnahme der Gruppe Bau und Bahnerhaltung erhalten alle Arbeiterauschussmitglieder ein Abschriftprotokoll von der Gruppensitzung, aber unsere Arbeiterauschussmitglieder haben selbes bis heute trotz des Versprechens noch nicht. Warum? Weil wir Stieffinder sind und weil die Vaudirektion eine Stieffinderin ist.

Diese kleinen Tatsachen lassen sehen, wie die Vaudirektion mit ihrem Personal umspringt. Wo soll das Personal zu einer solchen Direktion das Vertrauen hernehmen? Wir lassen nochmals die Bitte erschallen, die Vaudirektion möge nach fünfmonatigem langen Warten das Versprechen, das sie unseren gewählten Vertretern am 7. Mai 1913 gegeben hat, erfüllen. Auch die Bahnerhaltungskräfte sind ihres Lohnes wert. Aber an euch Stieffinder der Vaudirektion, vom jüngsten Arbeiter bis zum höchsten Beamten, der von dieser Abteilung so stiefmütterlich behandelt wird, vereinigt euch in jener Organisation, die die Interessen des Personals in richtiger Weise vertritt und die sie jederzeit vertreten hat. Dann können wir unserer Vaudirektion entgegenzutreten und können sagen und zeigen, daß auch die Arbeiter und Bediensteten der Vaudirektion gerade so notwendig sind, als die Arbeiter aller übrigen Abteilungen.

Das Straffsystem beim Bodenbacher Bahnbetriebsamt. Die Strafen, die das Bodenbacher Bahnbetriebsamt verhängt, nehmen immer bedenklichere Dimensionen an und es wird höchste Zeit, daß sich die Bediensteten geschlossen dagegen zu wehren beginnen. Für jedes noch so geringfügige Vergehen, ja selbst in Fällen, wo Bedienstete pflichtgemäß die Sicherheit des Verkehrs und damit die Interessen der Bahnverwaltung zu wahren bestrebt sind, regnet es Geldstrafen in Stille und Fülle. So wurden erst kürzlich wegen Entgleisung eines Wagens, was ja im Eisenbahnbetrieb gewiß kein besonderes Ereignis ist und sich kaum je aus der Welt schaffen lassen wird, sechs Bedienstete mit nicht weniger als 13 Kr. bestraft. Dabei muß bemerkt werden, daß der entgleiste Wagen von den an der Verchiebung beteiligten Leuten ohne Zuhilfenahme anderer Kräfte wieder in das Geleise gehoben wurde, also der ganze Vorfall mit keinerlei Separatauslagen für die Bahnverwaltung verbunden war. Aber das ist nun einmal ein alter, eingewurzelter Grundsatz bei der Eisenbahn, daß an Stelle des Erforschens der wahren Ursachen fast jedes Ereignisses mindestens ein Schuldtagender, wenn nicht mehrere, gefunden werden muß. Der Sündenbock wird dann bestraft und die Sache ist erledigt. Der Bedienstete mag zusehen, wie er mit seiner schuldlosen Familie durch Schmälzung der ohnehin unzureichenden Mahrung die in Abzug gebrachten Kronen verschmerzt. Ein Refus bleibt in der Regel erfolglos. Wenn die straffälligen Herren aus den Dingen die richtigen Schlüsse zu ziehen vermöchten, müßten sie schon einsehen gelernt haben, daß mit Strafmaßnahmen allein der Zweck nicht erreicht wird. Werden doch die Starambale, Entgleisungen und Streifungen immer häufiger. Die Ursachen sind darin zu suchen, daß auf der einen Seite die Anforderungen immer größere werden und auf der anderen Seite an Personal so geknauert wird, daß immer weniger Leute beschäftigt werden. So soll beispielsweise jede Verschubpartie aus fünf Mann bestehen, einem Oberverschieber und vier Verschieber. In Wirklichkeit aber sind meist nur drei bis vier Mann vorhanden. Die Folge davon ist, daß sehr viele Verschubmanipulationen gegen die Dienstvorschriften vorgenommen werden, das heißt die letzteren in halbscherischer Weise übertreten werden. Da nennen wir nur die Fahrten zur und von der alten k. k. Staatsbahn. Bei diesen Fahrten wird keine Rücksicht mehr darauf genommen, ob das Brutto gebremst ist oder nicht. Es sollen nicht mehr als 150 Achsen angehängt werden. In Wirklichkeit aber werden oft 200, ja es ist schon vorgekommen, daß 230 Achsen auf einmal geschleppt wurden, auf denen nur zwei Mann zum Bremsen postiert waren, weil die vorhandenen Leute nicht ausreichten. Was für gefährliche Experimente das sind, wird jeder erkennen können, der mit dem Eisenbahndienst vertraut ist und im besonderen die lokalen Verhältnisse auf den Bodenbacher Bahnhöfen kennt. Die waghalsigen Manipulationen haben auch schon ihre Folgen gehabt. Bei einer solchen Nachtstellung von 100 Wagen, welche auf dem Beistellungsgeleise des Duzer Bahnhofes nicht ausgingen, mußten 15 Wagen auf ein anderes Geleise gestellt werden. Die Wagen wurden abgestoßen und prallten an einen auf demselben Geleise entgegenrollenden Schlußwagen mit solcher Wucht, daß der darauf postierte Verschieber W. heruntergeschleudert wurde. Glücklicherweise kam er mit einer vorübergehenden Erschütterung davon. Im den permanenten Mangel an dem erforderlichen Verschubpersonal einigermaßen auszugleichen, werden Wächter beordert, auf den Beistellungen als Bremser mitzufahren. Diese müssen ihren Dienstposten verlassen, tragen jedoch, und daran ändern die mündlichen Erklärungen des Herrn Fanta absolut nichts, sondern da gilt eben der Wuchstabe der Instruktion, während ihrer Abwesenheit vom Posten für alle Eventualitäten die Verantwortung. Aber von der Instruktion, beziehungsweise deren praktischen Anwendung wollen alle jene Faktoren, welche es auf die Ausschmückung des Personals abgesehen haben, nichts wissen. Sie fürchten sich davor wie der Teufel vom Weihwasser. Geschieht jedoch etwas, dann ist die Instruktion oberstes Gesetz, womit man den wehrlosen Bediensteten, der, wie es der Grundsatz des Herrn Fanta will, jeden Auftrag und sei es noch die größte Dummheit, in stummer Ergebung durchzuführen hat, den Strick dreht. Ja, in der Schule, da verstehen es die Herren über Instruktionen zu predigen, selt man dort doch häufig im Trodenen und braucht sich die Finger nicht zu verbrennen. Daß das Predigen der reinste Firlefanz ist, geht schon daraus hervor, daß die meisten Bediensteten gar nicht mit den notwendigen Instruktionen bekennt sind. Offenbar soll damit verhindert werden, daß die Bediensteten deren Sinn und Zweck nicht gründlich erfassen, um sie dann mitunter zu ihrem Vorteil anzuwenden. Es ließe sich gewiß auf noch manche Ungutmütig-

keit verweisen, deren Vorhandensein das Produkt rücksichtsloser und brutaler Anordnungen ist, aber es muß leider auch gesagt werden, daß zu einem großen Teil die Bediensteten selber schuld sind. Würden wir eine geschlossene Masse bilden, öfter in Versammlungen zusammenkommen und miteinander Besprechungen pflegen, wie dem und jenem zu steuern sei, wie wir uns jeder einzelne im Dienst sowohl gegeneinander als Lebensgenossen als auch den Dingen gegenüber zu benehmen und zu verhalten haben, würde es sehr bald in so mancher Hinsicht um uns besser bestellt sein. Es würde die Augenweide bald verschwinden, weil es unter uns nicht mehr geübt würde und damit allein schon wäre der bedeutendste Schritt auf dem Weg zur Beseitigung vieler Übel getan. So lange wir Leute unter uns haben, die sich dazu hergeben, ihre Kollegen, wo es angeht, zu desabouieren, um dabei selber in den Augen der Vorgesetzten in einem schönen Licht zu erscheinen, wird es, dessen können wir uns vergewissern, nicht anders werden. Es muß endlich das Bewußtsein in uns einkehren, daß wir solidarisch zu handeln haben.

Die Abwehr der Tuberkulose auf den k. k. Staatsbahnen. Das Eisenbahnministerium läßt zur Abwehr der Tuberkulose folgende Verhaltensmaßregeln anfragen:

R. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Zur Abwehr der Tuberkulose.

Die Lungentuberkulose (Lungenschwindsucht), die häufigste Form der Tuberkulose, ist eine ansteckende Krankheit. Die Ansteckung erfolgt hauptsächlich durch den Auswurf der Kranken! Man kann sich vor der Tuberkulose schützen! Lungenkranke, welche die nachstehenden Verhaltensmaßregeln genau befolgen, sind für ihre Umgebung nicht gefährlich! Heilung ist möglich, wenn rechtzeitig ärztliche Hilfe gesucht wird.

Verhaltensmaßregeln.

- Spucken: Nie auf den Fußboden spucken! Niemand anhusten! Zu Hause in einen mit Wasser gefüllten Spudnapf spucken! Den Spudnapf täglich entleeren, mit heißem Wasser reinigen und wieder mit Wasser füllen.
Wäsche: Gebrauchte Wäsche Lungenkranker, insbesondere Taschentücher, gesondert aufbewahren, sobald als möglich auswaschen!
Ausfehren: Nicht trocken ausfehren! Den Fußboden mit Wasser besprengen! Den Wiesen mit einem feuchten Tuch umwickeln! Das Tuch nach dem Ausfehren auswaschen! Wohnung immer rein halten! Möbel feucht abwischen!
Lüften: Täglich oft und lange lüften! In der Nacht (auch im Winter) womöglich einen Spalt im Fenster offen lassen. Den Kranken gut zudecken.
Mahrung: Kräftige, einfache Mahrung, gemischte Kost; viel abgekochte Milch. Mahrung für Kinder nie mit demselben Löffel vorkosten.
Alkohol: Mißbrauch des Alkohols gefährlich! Trinker erkranken immer am häufigsten, Kinder sollen überhaupt nie Alkohol bekommen.
Körperpflege: Körper und Kleidung rein halten! Mund und Rachen öfters ausspülen, Zähne bürsten.
Tunlichkeit oft haben! Kinder nie auf den Mund küssen!

Eisenbahner! Beherrzigt diese Abwehrmaßregeln in und außer Dienst und sorget für deren Beachtung durch andere!

Man schreibt uns nun aus der Werkstätte Wien I, wie von der Staatsbahnverwaltung die Abwehr der Tuberkulose in Wirklichkeit ernst genommen wird. In der Werkstätte Wien I sind keine Spudnapfe aufgestellt, wiewohl diesbezüglich schon Anregungen im Ausschuß der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen gemacht wurden. Privatunternehmer werden durch Staathaltererlässe zum Aufstellen von Spudnapfen gehalten. Die Staatsbahnverwaltung hilft sich durch papierene Verhaltensmaßregeln, für sie ist das Aufstellen von Spudnapfen in den Werkstätten eine zu kostspielige, unerschwingliche Sache. Das Personal dieser Werkstätte verlangt wiederholt, daß das Ausschreiben nach der Arbeitszeit vorgenommen werde. Die Erfüllung dieses Wunsches scheiterte an den Kosten, die für einige Ueberstunden den Hilfsarbeitern hätten gezahlt werden müssen. Eine Lüftung kennt man in dieser Werkstätte überhaupt nicht. Wie der letzte Arbeiter die Werkstätte verläßt, wird alles fest abgeschlossen, damit ja nicht ein bißchen frische Luft hineinkommen kann. Es kommt sogar vor, daß in die Montierungen angebrachte Maschinen hineingestellt werden, so daß der austretende Rauch an der Decke der Werkstätte sich wie eine Gewitterwolke hinzieht und auf die Atmungsorgane wie ein Alpdrück. Kräftige, einfache Mahrung, gemischte Kost! Wer sollte die bei den Lohnverhältnissen der k. k. Staatsbahnen beschaffen können? Und welche Zustände treiben den Arbeiter dem Alkohol zu? Auch die Reinhaltung des Körpers und der Kleidung kann nur dann von einem Arbeiter verlangt werden, wenn dieser eine gewisse soziale Höhe erklommen hat. Und wie wird nicht den Arbeitern der Werkstätte Wien I diese Reinhaltung erschwert. Die Maschinen müssen so schmutzig abmontiert werden, wie sie von der Strecke kommen, weil man ja nicht zwei, drei Hilfsarbeiter zur Reinigung derselben einstellen will. Diese Verhaltensmaßregeln mögen ja recht wohl gemeint sein, aber es weiß halt wieder einmal die linke Hand, das Sanitätsdepartement, nicht, was die rechte Hand tut.

Von der Mittenwaldbahn. Kürzlich wurde durch die Innsbrucker bürgerliche Presse der Öffentlichkeit mitgeteilt, daß die Leistungen der neuen elektrisch betriebenen Mittenwaldbahn im ersten Betriebsjahr die Erwartungen übertrafen habe und daß die Betriebseinnahmen im ersten Dreivierteljahr schon größer seien, als man für das ganze Betriebsjahr erhoffte. Man berichtete von Hunderttausenden Personen, die befördert wurden u. s. w. Alles Sachen, die denjenigen interessieren mögen, der in der Form von Lantienen und Remunerationen an den Einnahmen ein Interesse hat oder vielleicht Aktionär ist. Nichts berichtet wurde aber von allen jenen Tatsachen, die andere Menschen interessieren und die weit mehr verdienen, der Öffentlichkeit bekanntzugeben zu werden, daß der Betrieb einer Eisenbahn, nicht von Aktionären und lantienemehrigen Beamten ausgeführt wird, sondern von den kleinen Bediensteten, die das ganze Jahr geduldig ihren Dienst versehen, nicht achtend der eigenen Sicherheit. Von diesem Reingewinn schaffenden Menschen schreibt die bürgerliche Zeitung nichts, warum denn auch, sie sind ja keine Bediensteten, sie sind nur Betriebsmittel, allerdings lebende. Obendrein haben diese minderen Bediensteten die angenehme Eigenschaft, aufgeopfert werden zu können, wenn es gilt, die Schlamperci und Gewissenlosigkeit Höherer zu verschweigen und zu verdecken. Es wird in Oesterreich kaum eine Bahn geben, wo so eine auffichtsbehördlich geduldeten Schlamperci herrscht, wie bei der Mittenwaldbahn, und nirgendwo wird man eine solche Ausbeutung des Personals finden. Was wir vorausgesagt haben, ist eingetroffen. Die Mittenwaldbahn ist das Versuchsojekt für die billigste Betriebsführung und das will in Oesterreich was heißen. Auf Einzelheiten bei dieser Bahn werden wir später zurückkommen. Für diesmal sei nur bemerkt, daß der Schuldige dieser standalösen Zustände der Offizial Kohler ist, ein Mann, der angeblickt

reshalb diesen Posten erhielt, weil ihm die zu erwartenden Remunerationen nicht schaden sollen. Man hat ihn auch aus anderen ganz bestimmten Gründen von seinem früheren Dienstposten entfernt. Wenn Herr Kohler ein Antreiber wäre, wie es viele andere gibt, wollte man nichts sagen; so aber wissen wir, warum er antreibt und darum können die Bediensteten ihn nur nach Gebühr respektieren. Durch diese Zustände auf der Mittelsbahn leidet besonders auch das Personal von Innsbruck (Westbahnhof). Eine Unmenge von Mehrarbeit ist den Bediensteten durch dieselben erwachsen, und es wäre nur billig, wenn man den Bediensteten eine entsprechende Entschädigung dafür geben würde. Der Dienst am Westbahnhof ist ohnehin ein schwerer, besonders bei Nacht, weil bekanntlich der Staatsbahnhof in der Landeshauptstadt Innsbruck noch immer mit Petroleumlampen „beleuchtet“ ist. Auch ein Beweis der beispiellosen Gleichgültigkeit der Staatsbahndirektion Innsbruck gegenüber der Verkehrsunfähigkeit.

Von der Aspbahn. Vor einigen Jahren war es bei der E. W. A. in Wien noch möglich, regelrechten Versuchs- und Wächterdienst zu machen; heute ist das ein Ding der Unmöglichkeit geworden. Der Grund hierfür liegt in den Misständen, die in der Station Wien, dem Hauptpunkt der Strecke, herrschen, während man an fast allen Stationen demselben abhelfen konnte. Seit Eröffnung der Wechselbahn ist natürlicherweise der Verkehr gestiegen, die Züge sind mehr geworden und der Platz weniger. Die Stationen auf der Strecke sind größer, die Maschinen sind stärker und sie wurden vermehrt, der Unterbau wurde für einen stärkeren Verkehr hergerichtet, kurz, es geht nirgends mehr mit dem alten Material, den alten Anlagen und Leuten, aber in Wien muß es gehen. Überall, selbst in den Kanzleien, wurde das Personal vermehrt; in Wien besteht nach wie vor die Versuchspartie aus sieben Mann samt dem Wächter — und das ist so eingerichtet: Da wird während der Sommermonate an Samstagen eine zweite Versuchsmaschine kommandiert, zwei Bremser werden vom Verkehr dazugegeben, und diese sieben Mann werden geteilt. Selbstverständlich sind dann bei jeder Maschine die Leute zu wenig; der Platz ist zu klein, weil lauter Ein- und Ausfahrten, Maschinenausschleusen und dergleichen dem Verkehr vorangehen. Da heißt es dann mühselig arbeiten, um allen Herr zu werden. Ein Geleise, genannt Schindergeleise, wird jeden Tag mit Wagen vollgestopft; wenn sie nun dann einmal vom Berg herunterlaufen, kann 24 Stunden keine Lokomotive vom Heizhaus heraus und kein Zug verkehren. Es werden sehr viele Zirkulare für den Stationsdienst beim Versuchs herausgegeben; wollte das Personal aber diese Vorschriften einhalten, da wäre es sehr schlecht mit diesem bestellt. Da wird nämlich alles verboten und man darf nirgends Wagen abrollen lassen. Aber das macht nichts, daß bei den Wechsellern 35 und 38 und am Aramergeleise oberhalb der Brücke Wagen ausgehängt und daß solche auf die verbotenen Ziegel-, Kohlen- und Maschinengeleise kommen. Das Versuchspersonal hat keinen Ausblick und muß sich mit den Zurufen des Wächters begnügen. Das Versuchsgeleise hat nämlich eine Krümmung und in letzter Zeit wurde das Heizhaus vergrößert; aber ein Mann zum Signalgeben wurde nicht beigelegt, obwohl er verlangt wurde. Den Wächtern und Türsteher geht es nicht besser als den Versuchsleuten. Man weiß alles oben, aber wenn nichts passiert, macht es nichts. Passiert aber etwas, wird der Betreffende mit 3 Ar. bestraft, also mit dem Gehalt von zwei Tagen. Wobon er mit seiner Familie diese zwei Tage leben soll, wird nicht gefragt; die Hauptsache ist, daß er recht viel arbeitet, gegen die Vorschriften natürlich, und zahlt. Solche Zustände blühen hauptsächlich seit Herr Robena, der sogenannte Verkehrschef, zur Aspbahn gekommen ist. Weber er noch der Herr Stationsvorstand getrauen sich dem Herrn Direktor gegenüber ihren Standpunkt zu behaupten. Es fällt ihnen nicht ein, zu sagen: Herr, bis hierher und nicht weiter. Die Station Wien ist zu klein, das Personal zu wenig. Natürlich das zu sagen, würde man nicht in zwei Jahren vom Offizial zum Inspektor befördert werden sein. Da ist es schon besser, still zu schweigen, das Versuchspersonal recht zu strafen und den Leuten mit Versetzungen zu drohen. Dabei fährt man besser. Wäre es da nicht angezeigt, wenn sich die löbliche Generalinspektion einmal von den Tatsachen überzeugen möchte! Selbstverständlich ohne vorherige Anmeldung, weil sonst schon die nötigen Vorkehrungen getroffen sind. Die löbliche Generalinspektion soll einmal an einem Samstag abends kommen und dem Versuchs die ganze Nacht folgen, ohne von jemand gesehen zu werden, da fände man schon, wo der Hund begraben liegt. Freilich ist das nicht nur Samstag so, sondern dies ist jederzeit so zu finden, so daß es so nimmer weitergehen kann. Wir haben bei der E. W. A. einen Zugrechtiger, Herrn Jindra; der kommt immer revidieren, ohne daß der Kondukteur oder sonst jemand es weiß. Meistens findet er auch etwas, und wenn es auch nur eine Lappalie ist. Würde er sich aber vorher anmelden, fände er ebenso nie etwas, wie die löbliche Generalinspektion. Wir hoffen auf baldige Behebung der Uebelstände.

Der Bahnhofsbau in Bodenbach. Am Mittwoch den 24. September fand im Sitzungssaal des Bürgermeisterrates in Bodenbach eine Kommission wegen des Bahnhofsbauwerks statt. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums gab bekannt, daß die vorliegenden zwei Projekte nur als generelle Projekte aufzufassen sind. Das Eisenbahnministerium würde sich für eines der beiden Projekte je nach dem Resultat der heutigen Kommission entscheiden. Der Umbau umfaßt folgende Hauptpunkte: Das Bahnhofgebäude soll vollständig umgebaut und durch Verbauung der Vorgärten vergrößert werden. Das Bahnhofsamt erhält ein eigenes Gebäude gegenüber der Stillstraße. Es wird eine Bahnhofshalle erbaut und außer dem am Gebäude liegenden Perron seien zwei Inselperrons gedacht, die mit dem Gebäude und untereinander durch drei Tunnel verbunden sind. Die Gesamtlänge der Perrons würde zirka 150 Meter betragen. Zwischen der Duger Strecke und dem Bahnhof ist eine direkte Verbindung geplant. — Ueber die beiden Projekte bestehen nun unter den Interessentengruppen verschiedene Meinungen. Alles in allem war aus den Verhandlungen zu ersehen, daß hier lediglich die Interessen des Profits ausschlaggebend waren, ob sich der einzelne für das erstere oder zweite Projekt zu entscheiden hatte. An Allgemeininteressen wurde dabei am allermeisten gedacht. Welches Projekt nun vom Eisenbahnministerium zur Ausführung bestimmt werden wird, das ist abzuwarten. Bismutenswert wäre nur, daß die Befürchtungen einzelner, die Regierung würde den Widerstreit in den Meinungen der Parteien benützen, um den Bau neuerdings hinauszuschieben, sich nicht bewahrheiten möchten, denn an der Unzulänglichkeit der jetzigen Anlagen zweifelt doch kein Mensch.

Der Film als Fremdenverkehrsforerder. Unter Befehligung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten betrautet die Südbahngesellschaft am 29. September, 18 Uhr abends, im großen Saal der Urania (Aspernplatz 2) eine Vorführung von neuartigen Kinematogrammen mit Naturaufnahmen, Freilicht-Dramen und Komödien. In den Filmen erscheinen dramatische Vorgänge und heitere Episoden im Milieu landschaftlich hervorragender Gegenden des österreichischen Reisegebietes. Diese Neuerung stellt sich gewiß als eines der wirksamsten Propagandamittel zur Hebung des Fremdenverkehrs dar, nur sollte hierbei auf das Bewerk der berechtigten Kinodramatik verzichtet werden.

Aus den Amtsblättern.

Unentgeltliche Uebertragung der Ueberfiedlungseffekten aus Naturalwohnungen. Nachfolgender Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, Zahl 1259/4, vom 29. Juli 1913, wurde behufs einheitlichen Vorgehens und Danachachtung durch die Staatsbahndirektionen zur allgemeinen Kenntnis gebracht: „Die k. k. Direktion wird ermächtigt, bei Ueberfiedlungen aus einer Naturalwohnung in eine Privatwohnung oder umgekehrt, mit Wechsel des Stationsortes, welches zufolge Vererbung aus Dienstverhältnissen erfolgen, dem betreffenden Bediensteten außer dem in dem § 78 der Dienstordnung, beziehungsweise § 21 des Gebührenregulativs, festgesetzten Ueberfiedlungspauschale auch die unentgeltliche Uebertragung der Ueberfiedlungseffekten aus der Naturalwohnung zum Eisenbahnwagen oder umgekehrt zu bewilligen, sofern die Uebertragung der Möbel und Effekten in den, beziehungsweise aus dem Eisenbahnwagen durch Arbeiter der Bahnanstalt bewerkstelligt werden kann.“

Korrespondenzen.

Stauding. (Richtigstellung.) In dem in der Nummer 25 des „Eisenbahner“ erschienenen Artikel „Aus dem Heizhaus der Stauding-Stramberger Eisenbahn“ hat sich eine Verwechslung eingeschlichen. Es heißt in diesem Artikel: „Auf die Bitte des Personals wegen der dienstfreien Zeit erhielt die Deputation folgende Antwort: „Bei der Eisenbahn, da gibt es kein frei, da heißt es Dienst machen.“ Nach langem Debattieren wurde der dienstfreie Tag zugesichert.“

Richtig soll es heißen: Als eine Deputation des Lokomotivpersonals um Verbesserung der Lage und der dienstfreien Zeit beim Herrn Oberinspektor Klauy vor sprach, wurde von seiten des Herrn Oberinspektors die Regelung des Dienstturnusses sogleich zugesichert und über die weiteren Forderungen die Deputation auf den Dienstweg im Gesuchwege verwiesen. Den Ausspruch: „Bei der Eisenbahn, da gibt es kein frei, da heißt es Dienst machen“ leistete sich ein unmittelbarer Vorgesetzter, aber nicht der Herr Oberinspektor. Dies sei hiemit richtiggestellt.

Pragerhof. (Heizhaus.) Unter dem Lokomotivpersonal des Heizhauses Pragerhof befindet sich ein junger Anwärter namens Nowak. Wenn wir uns heute mit diesem Kollegen befassen, so geschieht dies nur, um einiges Licht in das Dunkel dieser Protektionswirtschaft zu werfen. Zu der Zeit, als dieses Protektionskind in Pragerhof ständig als Heizer fahren sollte, mußte von den jeweiligen Diensthabenden im Heizhaus bei Entstellung der Diensterteilung so manchemal auf diesen Liebling Rücksicht genommen werden, und so kam es, daß ältere Anwärter als Heizer fahren mußten und Nowak als Jüngster als Führer fuhr. Dies war aber noch nicht genug. Er wurde sogar dem wirklichen Führer vorgezogen. Zum Beispiel: Wurde in Pragerhof ein Zug eingeleitet, so konnte sonst niemand dazu verwendet werden als der jüngste Anwärter Nowak. Ein wirklicher Führer mußte ihm dann den Vorspanndienst bis Konig leisten. Wurde bei einem Personen- oder Schnellzug die Lokomotive schlechter, so war in den meisten Fällen wieder nur der Nowak da, um den Zug weiterzuführen. Mühte er sich einmal als Heizer eingeleitet werden, so mußte der Heizmeister Öl ablassen und entweder selbst oder durch einen anderen Arbeiter die Maschine für Nowak insand setzen, denn der Herr kam regelmäßig ein paar Minuten vor der Abfahrt. Als Führer sahien er alles andere als Hauptsache zu betrachten, nur nicht seinen Dienst, dem sonst nicht es nicht möglich, daß sein Ablöser eine Lokomotive mit einem verlegten Wechsell oder total verlegten Kesselwasserstand übernehmen mußte. Wurde von einem Führer darüber eine Meldung erstattet, so blieb es eben nur bei der Meldung. Einmal wurde Nowak vom Diensthabenden im Heizhaus verständigt, zu einer Stationsreise zu kommen. Nowak, den der Dienst ungelassen kam, ersah in der Heizhausangabe und erklärte dem Diensthabenden: „Und ich mache keinen Dienst.“ Auch darüber wurde eine Meldung erstattet. Eine Amtshandlung in diesem Falle ist aber bis heute noch nicht erfolgt. Nun wurde Nowak, trotzdem er noch Anwärter ist, zum ausführenden Maschinenmeister abgerichtet, und zwar heißt es: „Ueber Auftrag von oben.“ Darauf müssen wir etwas näher eingehen. Es hat diesen Dienst bis zum Herbst 1912 der Lokomotivführer Haury versehen. Derselbe ließ sich als Maschinenmeisterpostulant von seiten einiger Beamten das Eingreifen in seine Rechte nicht gefallen und es kam wegen eines solchen Falles zu protokolllarischer Einvernahme zwischen ihm und einem Beamten. Haury war auch nicht geneigt, bei jeder Gelegenheit so zu tanzen, wie ihm vorgepfiffen wurde, und da er auch sein Personal in Schutz nahm, so sah er bald ein, daß damit nicht das Wohlwollen seiner Vorgesetzten zu erreichen sei. Haury ersuchte deshalb, man möge ihn von diesem Dienst entheben. Dessen Ansuchen wurde erst entsprochen, als die beiden Artikel im „Eisenbahner“ erschienen, wo über die Zustände im Heizhaus Pragerhof berichtet wurde. Haury wurde als der Artikelschreiber bezeichnet. Nun wurde der richtige Mann mit den nötigen Fähigkeiten in der Gestalt des Nowak gefunden. Schon das Eintreten der drei Maschinen zur Dienstleistung (mehr Maschinen hat das Heizhaus Pragerhof nicht) verurteilt dem Nowak schon sehr viel Kopfzerbrechen. Zum Beispiel: Kommt das Personal, welches den Dienst antreten soll, rechtzeitig ins Heizhaus, so darf es nicht die im Heizhaus stehende dispositive Maschine nehmen, sondern es muß auf eine Maschine warten, die noch im Dienst steht und oft die letzten Minuten vor der Abfahrt des Zuges ins Heizhaus kommt. Jetzt soll diese Maschine in ein paar Minuten vollkommen insand gesetzt werden, damit das Personal antandlos seinen Dienst antreten kann. Das aber zum Umdehnen, auf den Kanal zu fahren, Feuerzünden, Aushelfen und Rauchfassen ausspülen, Wassernehmen und Kohlenaufliegen, Öl ablassen und sämieren und Aulertuchen der Lokomotive ein paar Minuten nicht hinreichen, das wird jeder Laie einsehen, nur nicht Herr Nowak. Desio besser versteht er das Personal auszunutzen. Obwohl daselbe laut Turnusdienst genug macht, so wird es nebst den turnusmäßigen Touren auch zu unregelmäßigen Touren bestimmt. Wird Nowak auch im Falle eines Unglückes die Verantwortung übernehmen? Kommt ein Heizmeister mit dem Erlauchen, eine Maschine zu übernehmen, so erhält er oft zur Antwort: „Warten Sie, bis ein Führer kommt, der muß es dann tun.“ Wehe aber demjenigen, der sich getrauen würde, einen von Nowak an den Heizmeister ergangenen und von diesem dem Lokomotivführer übermittelten Auftrag zu widersprechen. Derselbe würde sofort wegen Dienstverweigerung angezeigt und sicher eine größere Geldstrafe oder gar die Schaufel zu gewärtigen haben. Der Fall des Anwärters Sonne beweist dies. Als Maschinenmeister zeigt Nowak auch einen hohen Grad von Intelligenz. Betritt man zur Tageszeit die Kanzlei und grüßt man ihn, so kommt es sehr häufig vor, daß man entweder seinen Dank erhält oder daß man nur einen unverstündlichen Brummlaut zu hören bekommt. Betritt man die Kanzlei zur Nachtzeit und grüßt man, so wird oft mit tiefem Schnarchen geantwortet. Wird ein anderes Personal beim Schlafen antreten, so wird selbes bis zu 4 Ar. bestraft. Es darf sich auch niemand wundern darüber, wenn Nowak den Großteil der Nacht zum Schlafen benötigt, denn von der vielen Arbeit, wie so eine Bahnhofsromenade und die Bierbankpolitik, muß er seinem ermüdeten Körper wohl in der Nacht die nötige Er-

holung gönnen und er hat nicht Zeit, sich um seinen Dienst zu kümmern. Daher kam es auch, daß am 23. Februar, als das Personal für Zug 803 um Vorspann ins Heizhaus kam, um daselbst die Lokomotive Nr. 151 zu übernehmen, selbe beiseitegestellt werden mußte, eine andere Lokomotive für Zug 803 zum Vorspann bereitgestellt und die Lokomotive Nr. 151 zur Untersuchung nach Marburg geschickt werden mußte. In Pragerhof trägt niemand das Verlangen, mit der Lokomotive Nr. 151 einen zweiten Fall Deutschlandsberg zu erleben. Auf der Bierbank entsprang einem Gehirn die Idee, ein Memorandum zu verfassen, welches die Vererbung des Lokomotivführers Haury bezwecken sollte. In so einer Bierlaune fiel es nicht schwer, die Unterschriften von mehreren Kollegen zu erreichen und dann schnell der Heizhausleitung zur Weiterbeförderung zu übergeben. Aber so kluglich wie so manches Unternehmen in Pragerhof Schiffbruch gelitten, so ereilte auch dieses Unternehmen das gleiche Schicksal, denn die Mehrzahl vom Personal sah das Unrecht einer solchen Handlungsweise rechtzeitig ein und ließ seine Unterschrift wegen Mangel an Gründen von diesem Memorandum streichen. Daß es eine Gewohnheit Nowaks ist, durch herumfahren und viel Lärm seine Fehler zu verdecken, daß er es auch versucht, so manche von diesen Fehlern anderen Kollegen in die Schuhe zu schieben, ist uns zur Genüge bekannt. Es sei ihm hier gesagt, er möge zuerst den großen Haufen Mist, welcher vor seiner Tür lagert und der schon ganz gewaltig zu stinken anfängt, wegfahren und die Kollegen in Ruhe lassen, denn sonst könnte einmal alles aufgedeckt werden. Es wäre an der Zeit, wenn die Maschinenleitung hier Remedur schaffen würde, und zwar durch die Vererbung des wirklich Schuldigen.

Mistel. (Von der Städtebahn.) Das Zugbegleitungspersonal der Städtebahn wird von der k. k. Nordbahndirektion seit Jahren stiefmütterlich behandelt. Hier sind Zugbegleiter, die nach 23jähriger Dienstzeit immer noch beim Lastzug fahren, trotzdem sie die vorgeschriebenen Prüfungen haben. Wenn irgendein Posten als Zugführer in Mistel frei wird, flugs wird aus irgendeiner fremden Station ein Ueberzähliger oder ein Protektionskind hierher veretzt und in kurzer Zeit zum Zugführer und Oberkondukteur befördert. Durch diese Transferierungen wird den Zugbegleitern in Mistel die Möglichkeit zur Vorrückung genommen. Ebenso ist es beim Abgang von Personal. So ist zum Beispiel für die Kondukteure Bajakalske, Hablicek und Pucka bis heute niemand ernannt, trotzdem diese drei Mann schon lange aus dem Dienst geschieden sind. Jüngeres Personal zum Nachwuchs ist in Mistel gewiß genug vorhanden und hätten sich diese Leute eine Vorrückung erhlich und schon längst verdient. Man denke nur an jene Zeit zurück, wo in den meisten Stationen der Städtebahn noch kein Versuchs- und Auslabepersonal war, wo der gesamte Dienst vom Zugpersonal allein durchgeführt werden mußte. Ein weiteres Uebel für das Personal ist, daß auf der Strecke Pielich-Kojetein bei den Lastzügen der Schiebedienst eingeführt wurde. Welche Gefahren der Nachschub bei den außergewöhnlichen Steigungen und Krümmungen auf dieser Strecke in sich birgt, kann nur derjenige beurteilen, der solche Köllenfahrten schon mitgemacht hat. Es wäre gewiß einfacher und vorteilhafter, wenn die Züge anstatt mit Nachschublokomotiven in zwei Züge geteilt würden. Erspart wird beim Nachschub höchstens ein Bremser, da schon wegen des erforderlichen Bremsbruttos die bestimmte Anzahl von Bremsen vorhanden sein muß. Zudem sind auch die Anlagen in den Stationen viel zu kurz, um Nachschubzüge aufnehmen zu können. So muß in der Station Hölleschan der Zug Nr. 221 in drei Teile auf verschiedene Geleise gestellt werden, um die Kreuzung mit dem Zug Nr. 224 zu ermöglichen. In Anbetracht der angeführten Tatsachen erlaubt sich das gesamte Zugbegleitungspersonal der Station Mistel eine k. k. hohe Nordbahndirektion zu bitten, bei Besetzung von freierwerdenden Zugführerposten und Beförderungen die Zugbegleiter nach Maßgabe des Dienstalters und Rangordnung tunlichst zu berücksichtigen.

Jägerndorf. (Bahnhofsstätte.) Zu wiederholten Malen haben wir uns genötigt, das Treiben einiger nationaler Vorgesetzter, die mehr Agitatoren als Vorgesetzte sind, in der Öffentlichkeit zu brandmarken, ohne daß eine Besserung eingetreten wäre. Das läßt den Schluss zu, daß man oben nicht nur diese Tätigkeit der Aufsichtsorgane wahrnimmt, sondern ihr geradezu wohlwollend gegenübersteht. Das Werkstättenpersonal war bisher allerdings anderer Ansicht und lebte in der Meinung, daß die Herren Vorgesetzten ganz unpartheiisch nur im Interesse des Betriebes ihre dienstlichen Aufgaben zu erfüllen haben. Darf es einem dann murren, wenn die Herren durch die Anhäufung der Parteigefühle ihre dienstlichen Arbeiten vernachlässigen und dadurch die grenzenlose Miswirtschaft herausbeschwören, die dann wieder auf Kosten der Arbeiter wettzumachen versucht wird? Einer, über den das Werkstättenpersonal am meisten zu klagen hat, ist der Werkmeister Stanzi. Der gute Mann scheint ganz vergessen zu haben, wer er früher war, und daß er seinen Posten nicht seinen geistigen Kenntnissen, sondern vielmehr der Ehrenbläse und der Unselbständigkeit des Werkstättenvorstandes verdankt. Der Mann hat es sich zur Aufgabe gemacht, anders Denkende nicht nur roh und brutal zu behandeln, sondern ihnen auch bei jeder Gelegenheit durch Seltator die Arbeit geradezu zu vereiteln. Gerade dieser Werkmeister hätte es nötig, sich anderer Umgangsformen zu bedienen. Unzählig sind die Böde, die zum Schaden des ganzen Betriebes von diesem geistreichen Meister geschaffen und von den Arbeitern dann wieder gutgemacht wurden. Ein besonderes Meisterstück sind die vier Fundamente für die elektrische Hebebrücke. Diese sind nun derart bloß eingebaut, daß größere Maschinen nach mittels separater Hebebrücken gehoben werden müssen, so daß dann der ganze Ein- und Ausgang verarmelt ist. Es ist geradezu ein Wunder, daß sich an der Stelle noch kein Unfall ereignet hat; sollte es doch einmal der Fall sein, dann ist Stanzi der alleinige Schuldige. Das alles sieht man nicht und läßt den Werkmeister Stanzi weitermurren. Herr Stanzi läte wahrlich gut, sein kindisches und nachlässiges Benehmen beiseite zu lassen und sich mehr um den Dienst und die Dienstvorschriften zu kümmern. Die Vorgesetzten des Herrn Stanzi sollten aber einsehen, daß durch Stanzi die Arbeitslust nicht gefördert, sondern das Personal nur mit Unwissenheit in den Dienst versetzt. Wenn bis jetzt nicht größere Dummheiten gemacht wurden, so ist das ein Verdienst der Arbeiter, die, unbekümmert um die berrückten Ideen des Werkmeisters Stanzi, ihren Dienst pflichtgemäß erfüllen. Dem Personal muß aber gesagt werden, daß es nur dann möglich sein wird, bessere Verhältnisse zu erringen, wenn sie alle der Organisation beitreten.

Wandorf. (Rangierbahnhof.) Am 6. September ereignete sich am Südbende der Station Wandorf-Rangierbahnhof bei der Regüübersehung ein gräßlicher Unglücksfall, dem leider ein Menschenleben zum Opfer fiel. Von dem um 3 Uhr 8 Minuten nachmittags durchfahrenden Personenzug Nr. 11 wurde bei genannter Regüübersehung eine Frau von der Maschine dieses Zuges erfasst, zur Seite geschleudert und sofort getötet. Wir haben bereits im Monat Juni dieses Jahres an die k. k. Staatsbahndirektion Willach eine Anfrage betreffs dieser gefährlichen Regüübersehung gerichtet, zugleich mit der Bitte, selbe zu sperren, bevor noch ein größeres Unglück geschieht. Doch bevor eine k. k. Staatsbahndirektion Willach zur Einsicht kommt, um für die Sicherheit des Verkehrs oder des Publikums etwas durchzuführen, müssen zuerst immer Menschenleben zugrunde gehen. An dem Tode dieser Frau ist die Staatsbahndirektion Willach schuld.

Leset die „Arbeiter-Beitung“!

Pragerhof. (Verhütung folgenreicher Unglücksfälle in der Station Pragerhof durch die Aufmerksamkeit der Bediensteten.) Am 4. September d. J. stand die Lokomotive vom Güterzug Nr. 948 in der Nähe des Heizhauses am ersten Hauptgleise beim Kran, als der vom Norden kommende Güterzug Nr. 929 auf demselben Gleise eingelassen wurde. Nur der Aufmerksamkeit und der Geistesgegenwart des Lokomotivführers vom Zuge 929 ist es zuzuschreiben, daß ein Zusammenstoß, welcher ganz gewiß Menschenleben sowie Materialschaden zur Folge gehabt hätte, verhütet wurde. Der zweite Fall, welcher so manchen von den Augenzeugen das Blut in den Adern zum Stocken brachte, trug sich am Abend des 8. September zu. Der Sachverhalt war folgender: Der Triest-Wiener Postzug Nr. 32, welcher um 7 Uhr abends in Pragerhof ankam, brachte eine große Anzahl von Reisenden für Ungarn. Bald darauf kam von Graz ein Sonderpersonenzug mit Ballfahrern, welcher in Pragerhof aufgelöst wurde, da die meisten Passagiere von Ungarn waren. Um 8 Uhr abends kam der Wien-Triester Postzug Nr. 31, welcher Anschluss an den ungarischen Postzug Nr. 207 hat, der um 8 Uhr 30 Minuten von Pragerhof abfährt. Da auch die Züge mit den kroatischen Oberbauarbeitern verkehren, so war die Bahnhofshalle dicht gedrängt von Menschen. Da der Zug Nr. 31 erst um 8 Uhr 50 Minuten abgeht und zum Einsteigen für den ungarischen Postzug Nr. 207, welcher am dritten Gleise zur Abfahrt bereit steht, verstellt, so wird bei Zug Nr. 31 täglich folgendermaßen manipuliert: Gleich nach der Ankunft des Zuges Nr. 31 wird derselbe in der Nähe des Postwagens abgekuppelt und der vordere Zugteil zirka fünf Wagenlängen vorgezogen, um das Einsteigen zum ungarischen Postzug Nr. 207 zu ermöglichen. Ist dies geschehen, so wird mit der Lokomotive des Zuges Nr. 31 ein kleiner Verschieb gemacht. Es wird täglich vom Zug Nr. 31 ein Güterwagen abgestellt, welcher auf das erste ungarische Gleise durch die Halle hinaufrollt, um die Ausladung, beziehungsweise eine notwendige Zuladung zum ungarischen Postzug bewerkstelligen zu können. Sodann wird ein Güterwagen abgeholt. Ist dieser Verschieb beendet, so erteilt der diensthabende Beamte den Portier den Auftrag, „zum Einsteigen für den ungarischen Zug“ auszurufen. An diesem Abend fand es der diensthabende Beamte aus uns unbekanntem Gründen für notwendig, den Portier den Auftrag zum Einsteigen zu einer Zeit zu erteilen, wo der Verschieb noch nicht beendet war. Der Portier kam diesem Auftrag nach und rief aus: „Einsteigen nach Peitau, Friedau, Szafarnu u. s. w.“ Die Passagiere strömten scharenweise zum Zug, um einzusteigen. Plötzlich trat eine Stodung ein und der Großteil der Reisenden blieb am ersten ungarischen Gleise, welches überschritten werden mußte, um zum Zug zu gelangen, stehen. Der Verschieber, welcher den Verschieb bei Zug Nr. 31 ausführte, hatte keine Ahnung, daß schon zum Einsteigen ausgerufen wurde, und so kam der abgetriebene Wagen mit großer Geschwindigkeit in dem Moment auf das erste ungarische Gleise dahingekrollt, als daßelbe dicht mit Menschen besetzt war. Eine Katastrophe schien unvermeidlich. Augenzeugen dieses Vorfalles sagen, daß sie nicht instande gewesen sind, sich vom Platze zu rühren oder auch nur einen Laut von sich zu geben. Da, im Augenblick der höchsten Gefahr, stürzte der Kuppler (Johann Gorican) auf der Höhe des Bahndammes in rascher Erkenntnis der Sachlage mit einem Fangseil in der Hand herbei, hielt mit eigener Lebensgefahr den Seil auf den Schienen fest und brachte so den Wagen auf eine Entfernung von einem Meter vom ersten Passagier zum Stillstand. Welch grenzenloses Unglück dieser Mann durch seine Geistesgegenwart verhütete, darüber kann sich nur derjenige eine Vorstellung machen, welcher sich diese Situation genau vor Augen hält. Wäre der Wagen nicht durch die heldenmütige Tat des Kupplers Gorican zum Stehen gebracht worden, so wäre derselbe in die Passagiere hineingekrollt und es hätte viele Tote sowie Verletzte gegeben. Da müssen wir doch die Frage aufwerfen, warum gerade an diesem Tage zum Einsteigen ausgerufen wurde, bevor der Verschieb beendet war. Oder waren Gründe vorhanden, welche diesen Vorgang rechtfertigen? Auch sonst kommen derlei Unfälle vor. So stand am 18. August der Postzug Triest-Wien Nr. 34 in der Halle, als der Güterzug Nr. 980 ohne vorherige Verständigung eingelassen wurde. Da die Züge von Süden von Norden in einem großen Bogen in die Station Pragerhof einfahren und es sehr schwer zu unterscheiden ist, ob das zu befahrende Gleise frei ist, so gehört dieser Unfall, die Züge ohne vorherige Verständigung auf besetzte Gleise einfahren zu lassen, wohl nicht mehr auf die Tagesordnung. Bei dem genannten Zug hat nicht viel gefehlt, daß derselbe in den Postzug Nr. 34 hineingefahren wäre. Ein weiterer Fall, welcher deutlich zeigt, mit welcher „Aufmerksamkeit“ der Dienst gemacht wird, trug sich am 18. März d. J. zu. Der Laibstand war folgender: Der Postzug Wien-Triest Nr. 33 läßt den Schnellzug Nr. 3 in Pragerhof vor und wird zu diesem Zweck auf das erste ungarische Gleise überstellt. Ist der Schnellzug Nr. 3 abgefahren, so folgt im Intervall Zug Nr. 33. Der Beamte, welcher den Zug Nr. 33 abfertigt, steht zirka vier Wagenlängen von der englischen Weiche entfernt, über welche Zug Nr. 33 fahren muß, um auf das Hauptgleise zu gelangen. Der Beamte sah damals nicht, daß die englische Weiche noch nicht für die Ausfahrt steht. Auch der diensthabende Platzmeister Belan, welcher dabei stand, sah den Wechsel nicht. Der Beamte erteilte den Auftrag: „Zur Abfahrt!“ Der Zugführer gab das Abfahrtsignal mit dem Horn und der Zug fuhr wohl in der Richtung nach Triest, aber nicht am Hauptgleise, sondern in das Stockgleise zur Umklammerampe. Nur der Wachsamkeit des Wächters bei der Ueberfegung, welcher den Zug sofort anhält, ist es zu danken, daß ein Unglück verhütet wurde. Einen munden Punkt bildet auch das Abfertigen der Güterzüge. Ist der Zug fertig und die Zeit zur Abfahrt gekommen, so wird die Ausfahrt frei gemacht und der Zugführer gibt, nachdem er sich überzeugt hat, daß die Weiche für seinen Zug stehen, das Abfahrtsignal. In vielen Fällen läßt sich der diensthabende Beamte gar nicht bliden. Wahrscheinlich besitzen die Herren eine unerlöschliche Abneigung gegen die Güterzüge. Sonderbarerweise handelt es sich bei den Beamten durchwegs um lauter stramme Verfechter des Deutschtums, die vom Politisieren berart in Anspruch genommen sind, daß sie ihrem zwölfstündigen Dienst nicht die notwendige Aufmerksamkeit widmen können. Es sei diesen Herren gesagt, sie mögen weniger Politik treiben, slowenische Bedienstete in Ruhe lassen sowie auch Durchreisende nicht belästigen, ihrem Dienst mehr Aufmerksamkeit widmen, dann werden derlei Fälle nicht so häufig vorkommen. An die Verkehrsdirektion stellen wir aber die Anfrage, ob sie gewillt ist, im Pragerhof einmal gründlich Remedur zu schaffen oder ob erwartet wird, bis sich ein zweites Uberschlagen der Lokomotive ereignet. Unter diesen Umständen ist es klar, daß man als Passagier mit gerechter Angst die Station Pragerhof passiert. Da eine Anzeige im Dienstweg nur den Erfolg hat, daß der betreffende Herr, welcher zu einer Einberufung entlassen wird, vor lauter Händeschütteln gar nicht zur eigentlichen Sache kommt, und wenn schon, so selbe mehr als Nebensache betrachtet wird, so sind wir gezwungen, dies der Öffentlichkeit zu übergeben. Hoffentlich haben diese Zeilen den gewünschten Erfolg.

Weipert. Einer Notiz in unserem Jahrbuch vom 1. September zufolge hat sich der von tschechischen Eltern stammende Reichsbändler S. Nadek, seines Reichens Magazinsaufseher und Bollbesitzer, Unterhaltungen von Zollgebühren in bezüchtlicher Höhe (wie verlautetete, bis jetzt 4000 Kr.) zu-

schulden kommen lassen. Wir würden davon nicht nochmals Notiz nehmen, wenn es nicht notwendig wäre zu zeigen, wie Nadek und seine Kumpane zu dieser Handlungsweise förmlich erzogen wurden. Seinerzeit strebte der Magazinsaufseher Genosse Siehr seine Verfehlung nach Weipert an, weil seine Frau von dort ist und weil sie dort als geübte Heimarbeiterin der Textilbranche die Gelegenheit gehabt hätte, durch einen Nebenverdienst den Lebensunterhalt der Familie, der infolge des niedrigen Einkommens des Mannes kein allzu rosiges ist, zu erleichtern. Als aber die Absichten Siehrs bekannt wurden, sehte Nadek und der Magazinsmeister Köhl (letzterer ebenfalls eine tschechische Stütze des Reichsbundes) im Verein mit Herrn Vorstand Müller, der Direktor dieser beiden, alle Hebel in Bewegung, eine Verfehlung Siehrs nach Weipert zu hintertreiben. Ob dies aus politischen Gründen erfolgte oder ob man vielmehr einen unerwünschten Beobachter fernhalten wollte, entzieht sich unserer Kenntnis. Möglich, daß beides maßgebend war. Herr Vorstand Müller, welcher Siehr weber in privater noch in dienstlicher Beziehung kannte, äußerte sich gelegentlich eines mit der Schwiegermutter des Genossen Siehr geführten Gespräches: „Solange ich Vorstand bin, kommt Ihr Schwiegersohn nicht nach Weipert.“ Ein Beweis, wie gegen ihn schon intrigiert wurde. Als aber Siehr, dem man weber in privater noch in dienstlicher Beziehung nahegetreten konnte, doch nach Weipert verfeht wurde, war die Hölle los und alle Mienen mußten springen, um denselben wieder von dort wegzubringen. Als Genosse Siehr, dem daran gelegen war, daß das Ansehen der Eisenbahnbediensteten gegenüber der Öffentlichkeit sowie gegenüber der Verwaltung nicht untergraben werde, auf Grund gemachter Beobachtungen Erhebungen wegen unkorrekter Manipulation im Magazin verlangte, da zeigte es sich, daß Ehrlichkeit beiweitem nicht so eingeschätzt wird als politische Anschauung, was wir durch nachstehenden Fall beweisen wollen. Der Herr Revisor Zegler von der Generaldirektion, welcher mit den Erhebungen beauftragt war, führte erst eine lange Konferenz mit dem Herrn Vorstand Müller sowie mit dem Magazinsmeister Köhl, um dann erst Siehr einzuberufen. Nicht genug an dem. Als Siehr seine Angaben machte, unterbrach ihn Herr Zegler mit der Bemerkung: „Hören Sie mir schon auf, es ist schon genug.“ Man wollte die Wahrheit also nicht erfahren, weil sie belastend für die Reichsbundstücken war. Vorstand Müller scheute selbst eine nackte Erpressung nicht, da er den zwei Magazinsarbeitern drohte, wenn sie zugunsten Siehrs aussagen werden, werde dann ihr Definitivum verhindert werden. Diese ließen sich einschüchtern. Die Folge dieser vom Parteistandpunkt geleiteten Erhebungen war, daß Siehr nach Dahnitz verfeht wurde und die Herren von Weipert bekamen für ihre Handlungsweise freie Hand. Wären die Erhebungen objektiv geführt worden, hätte man, statt dem Wunsch dieser Gesellschaft Rechnung zu tragen, Siehr zu verfehen, dessen Angaben Beachtung geschenkt und wäre man, statt die schützende Hand über diese Leute zu halten, mit ernstlichen Vorstellungen und Ermahnungen gekommen, wir sind überzeugt, die Verwaltung hätte heute nicht diesen Schaden zu verzeichnen und es wäre sicher nicht so weit gekommen, daß Familienexistenzen geopfert werden müssen, was das Bedauerliche an der Sache ist. Weiter ist es sehr bedauerlich, daß es erst jetzt unter der Leitung des jetzigen Vorstandes zum Ausbruch kam, da dieser bis jetzt, dies sei zu seiner Ehre gesagt, sich von seinem Vorgänger darum unterscheidet, daß seine Vorgangsweise eine unparteiische ist. Zum Schluß wollen wir nur noch betonen, daß es moralische Pflicht der Verwaltung ist, das Unrecht, welches sie an Siehr, der sie nur vor Schaden bewahren wollte, durch die Verfehlung nach Dahnitz begangen hat und womit sie ihn finanziell schädigte, wieder gutzumachen und daß sie denselben wunschgemäß nach Weipert zurückverfeht.

Ober-Gerspitz. (Die Zustände in unserer Station.) Seit langer Zeit wartet das gesamte Stationspersonal auf einen gerechten und menschenfreundlichen Stationsvorstand, der endlich wieder Ordnung in diese jahrelang verfahrenen Zustände bringen würde. Durch den jetzigen Stationsvorstand, Herrn Offizial Swizdal, hat sich so manches verbessert, aber dennoch wäre noch vieles, für das Personal Verfümte nachzuholen. Nehmen wir nur die Quartiergelber in Ober-Gerspitz in der Nähe von Brunn und die fortwährende Steigerung des Wohnzinses an, bei dem das Personal von seinem Gehalt auf das Quartiergeld draufzahlen muß. Es sind schon mehrere Gesuche eingebracht und Deputationen entsendet worden, aber bis heute bekam das Personal kein erhöhtes Quartiergeld. Es hat sogar das Aussehen, als ob für Ober-Gerspitz noch ein Menschenalter vergehen müßte, bevor das Personal ein dem Mietzins entsprechendes Quartiergeld bekommen wird. Es ist auch mit den Stationsanlagen in Ober-Gerspitz so. Seit Jahren entsprechen diese nicht mehr. Die südliche Blockhütte hat keine Aussicht auf die Einfahrtsignale der einfahrenden Züge sowie auf den Verschieb. Die Blockhütte selbst ragt in die Straße hinein. Auf der entgegengesetzten Seite ist der Schranken mit dem eisernen Gitter. Der Schranken ist für den diensthabenden Blocksignaldienner so schwer zu schließen, daß dieser Gefahr läuft, ein Krippel zu werden. Es haben schon mehrere Vorgesetzte sich persönlich davon überzeugt, und sie haben versprochen, daß etwas gemacht werden muß. Schon vor Jahren war ein Menteur zur Reparatur gekommen; dieser konnte aber schon damals die Reparatur nicht machen, sondern sagte, es müßte eine andere, neue Konstruktion kommen. Leider ist bis heute weiter nichts geschehen. Wenden wir uns auf die Nordseite, dort hat der Blocksignaldienner zwei Wechwerfungen, den Blockapparat und das Telefon zu bedienen, 11 Wechwerfungen, 6 Signallampen und Laternen zu reinigen und zu füllen, die Wechwerfungen der Anlage, den Hebelapparat, die Weichenstellriegel und die Transmissionsen zu reinigen und zu ölen. Er muß auch telephonische Aufträge für das Magazin übermitteln. Es ist dem diensthabenden Rangledienner nicht möglich, allen diesen von ihm geforderten Arbeiten gerecht zu werden, indem fast sämtliche Lokomotiven der Prerauer Züge von Brunn über über die Filiale nach Ober-Gerspitz ins Heizhaus und sodann retour fahren. Dazu kommen die Filialwagenzüge selbst, und die Auswechslung der St. E. G. Lokomotiven von der Südseite. Dazu fahren noch die Heizhausbediensteten mit den Bahnwagen vom Heizhaus zum Magazin und retour sowie von der Streckenleitung beladene oder leere Wagen, Drahtlinien und Bahnwagen. Der Blocksignaldienner hat neun Weichen selbst zu reinigen und ölen. Wir fragen, wie ist es möglich, dies alles von einem Bediensteten ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit zu verlangen? Wäre es nicht schon die höchste Zeit, daß der diensthabende Blocksignaldienner von dem Reinigen und Ölen der Weichen entbunden würde, Weiters wäre noch die Verfehlung der Reparaturwagen auf den Reparaturgleisen zwischen dem Heizhaus und dem Aufnahmsgebäude zu erwägen. Die Enge des zur Verfehlung stehenden Raumes kann leicht einen Unfall herbeiführen. Durch die ein- oder ausfahrenden Lokomotiven des Heizhauses, und die Verfehlungen der Lokomotiven des Heizhauses selbst wird die Sicherheit des reisenden Publikums gefährdet, und es wird auf diesem gefährlichen Orte der Uebergangsstieg zu den Personen befördernden Zügen nicht eher gemacht, bevor nicht Menschenleben oder Millionen Kronen geopfert werden.

Troppan. (Staatsbahnhof.) Ein ständiger Beobachter teilt uns mit, daß am Staatsbahnhof Troppan ein schwarzgelber Verfehlungsaufseher Namens Kirchner haust, der angeblich, wie er sich schon selbst ausgebrüht hat, ein so gutes Herz hat, daß er nicht instande ist, jemand zu verfehlen. Wie die Erfahrung aber gelehrt hat, ist das Gegenteil

wahr. Er hat nur ein gutes Herz, wenn er mit seinen Vorgesetzten spricht, da traut er sich nicht ein Wort zu sagen; sollte es gar der Fall sein, daß ihm von seinen Vorgesetzten etwas bemängelt wird, so wird dieser baumlange Mann so klein und kriecht so zusammen, daß man ihn kaum bemerkt. Ganz anders ist es, wenn er mit seinen Untergebenen spricht; da vergißt er auf sein gutes Herz und benimmt sich brutal und ordinär und dabei wird er straf und energisch. Er sagte zum Beispiel vor kurzem zu seinen Verfehlern und Arbeitern, er werde jetzt keine Rücksicht mehr nehmen, bis sie nicht alle draußen sind. Dieser schwarzgelbe Herr hat sich jetzt ein neues Mittel zurechtgelegt. Da sich jetzt die Gelegenheit geboten hat, seine Macht zu vergrößern, weil ein neuer Vorstand hierher verfeht wurde, so muß er alles aufbieten, um bei diesem Verfehlung zu werden. Aus diesem Grunde denunzierte und verfehlerte er seine Verfehlere berart, daß man den armen Teufeln die Ruhezeit wegnahm und während der Ruhezeit diesen andere Arbeit aufbürdete. Das war ihm noch nicht genug; er denunzierte weiter, daß diese Arbeiter in ihren Ruhepausen viel zu wenig von den zugewiesenen Arbeiten machen. Wehe aber demjenigen, der sich getraut, nur eine Silbe über sein Tun und Lassen zu sagen. Sofort ist er beim Kabi und bevor dann der Verfehlte vorgerufen wird, ist er schon so schwarz gemacht, daß derselbe überhaupt kein Recht mehr bekommt. Aber nicht nur die Verfehlere haben durch den Denunzianten zu leiden, sondern auch die Stellvertreter sekkert derselbe nach allen möglichen Mitteln. Er läuft von einem Wechsel zum anderen, um nur etwas zu entdecken, er denunziert die Leute und dabei stellt es sich heraus, daß ihm das überhaupt nichts angeht. Die Revision der Wechsel obliegt ganz anderen Organen als dem Herrn Kirchner. Auch die Revision der Anlagen obliegt ganz anderen Leuten, nicht solchen, wie Herr Kirchner einer ist. Auch das Maschinenpersonal läßt er nicht in Ruhe; wo nur etwas zu verfehlern ist, mengt er sich hinein, um diesen den Dienst zu verfehlern; da ist aber keine Macht zu klein und sein Gehirn nicht ausreichend. Sogar die Streckenwächter müssen von ihm denunziert werden, obwohl diese ihn schon gar nichts angehen. Der gutherzige Kirchner vergißt ganz und gar auf sich selbst, daß er eigentlich derjenige ist, der von Tag zu Tag nichts macht und sich mit dem Bahnstocher die Zähne ausspürt. Hoffentlich wird sich der Herr Vorstand nicht von diesem Mann die Ohren mit Denunziationen vollblafen lassen, wenn er als gerechter Vorstand gelten will. Er wird sich selbst überzeugen müssen, um einzusehen, daß der Mann von einem deutschnationalen Agitator aufgelehrt wurde und jedenfalls eine Freude hat, Andersgesinnte zu schädigen. Die f. l. Staatsbahn täte gut, wenn sie schon an Personal sparen will, den Herrn Kirchner von Troppau zu verfehen, denn der Mann ist ganz und gar überflüssig, er wird nicht einmal mit einem Rehnelt ausgenützt. Das hat man am besten während seines Erholungsurlaubes bemerkt, denn der Dienst widelte sich hiebei in aller Ruhe ab, ohne daß man diesen Herrn dabei gebraucht hätte — ein Beweis, daß er ganz überflüssig ist. Sollte der Herr Vorstand diese Augenbinderei nicht merken? Hoffentlich genügen diese paar Zeilen dem gutherzigen Herrn Kirchner. Sollte es nicht der Fall sein, so sehen wir uns bald wieder.

Gloggnitz. (Verfehlung.) Durch die Verfehlung des Bahnmeisters, Herrn Johann Weinpöcker, von Eichberg nach Minkendorf, verlieren die Oberbauarbeiter und das Streckenpersonal einen zwar strengen, doch gerechten Vorgesetzten. Bahnmeister Weinpöcker war sowohl bei seinen Untergebenen als auch unter der Bevölkerung sehr beliebt und erkreute sich überall der größten Verfehlung. Möge es ihm vergönnt sein, in seinem neuen Domizil recht viele und treue Freunde zu finden.

Wiener-Neustadt. (Wie man mit Bediensteten umgeht.) Der Magazinsbeamte in Wiener-Neustadt äußerte sich bei der Erkrankung eines erst im Juli 1913 angestellten Lampisten folgendermaßen: Der soll hin werden, der ist ja so nur immer während krank, seitdem er angestellt ist. Der betreffende Bedienstete ist aber wirklich schwer erkrankt, er hat am Hals sieben Abszesse und ein Geschwür im Magen, und es ist eine Brutalität, sich berartig über kranke Bedienstete zu äußern.

Lienz. (Die Beerenfama.) Die Stadtgemeinde Lienz hat bekanntlich ausgedehnte Waldungen, die zum Teil beerenreich sind. In diese Waldungen fällt auch das Jagdgebiet des Herrn Sulmann, dessen einzige Sorge die Gemien sind. Dieser Herr wollte nun die Beerenjammern aus den Waldungen verdrängen und trat deshalb an die Stadtgemeinde heran, das Beerenjammern zu verdrängen. In der kürzlich stattgefundenen Gemeindefassung kam dieses Ansuchen zur Entscheidung. Das Fortkomitee beantragte, künftig nur mehr Frauen und Kindern das Klauen zu gestatten. Gegen diese Zumutung setzten sich unsere Genossen im Gemeinderat heftig zur Wehr und erreichten, daß der Antrag auch abgelehnt wurde. Genosse Zdl legte dar, wie widerständig es sei, den Männern das Beerenklauen zu verdrängen, da es nicht jeder Frau möglich ist, den Wintervorrat sich allein oder selbst vom Berg herunterzuholen. Da muß der Mann mithelfen und meistens besorgt diese Arbeit zum Beispiel der Eisenbahner an dienstfreien Tagen selbst. Wie kämen diese auf einmal dazu, als Einwohner unserer Stadt, nicht mehr in den städtischen Wald gehen zu dürfen, um einige Beeren sich zu verschaffen. Nein, so weit darf es nicht kommen, zumal eine Gemeinde alle Ursache hat, der Bevölkerung Gelegenheit zu verschaffen, Lebensmittel billig zu erreichen. Merkwürdigerweise hat auch der christlichsoziale Vertreter der Gemeinde für das Verbot gestimmt. An diesem kleinen Schulbeispiel erficht man schon wieder, wie notwendig es ist, daß Arbeiter in der Gemeinde richtig vertreten sind, damit auch ihre Interessen bei jeder Gelegenheit richtig wahrgenommen werden.

Brünn-Staatsbahnhofsgesellschaft. (Todesfall auf der Fahrt.) Am 22. September l. J. starb unser mehrjähriger Mitglied Genosse Anton Stromeck, Oberkondukteur, während seiner Diensttour an Herzschlag in Böhmisches Trübau. Aus diesem Anlaß können wir nicht umhin, die f. l. Direktion für die Linien der St. E. G. auf die Rücksichtslosigkeit und Taktlosigkeit, welche während des Todeskampfes des Oberkondukteurs Stromeck begangen wurde, aufmerksam zu machen, damit sich derartige Unzulänglichkeiten nicht mehr wiederholen. Oberkondukteur Stromeck fuhr mit dem Güterzug 207 nach Böhmisches Trübau. Während der Fahrt besah derselben ein heftiges Unwohlsein, das sich immer mehr und mehr verschlimmerte. Bei der Ankunft in Böhmisches Trübau wurde Stromeck in die Kaserne geleitet und der diensthabende Beamte, Adjunkt Stöger, von der schwereren Erkrankung verständigt mit dem Erlauchen, sofort den Bahnarzt verständigen zu lassen. Da der Bahnarzt lange nicht erschien, wurde abermals aus der Kaserne dem Herrn Adjunkt Stöger telephoniert, worauf derselbe die Rücksichtslosigkeit betog und den telephonierenden Wächter in grobem Ton abfertigte. Als zum drittenmal Herr Adjunkt Stöger von dem mittlerweile eingetretenen Todeskampf des Oberkondukteurs Stromeck um rasche ärztliche Hilfe angegangen wurde, war Adjunkt Stöger über das dreimalige Telephonieren berart erregt, daß er dem Telephonierenden im barschen Ton antwortete, man möge den Herrn Vorstand selbst die Meldung erstatten und ihm Ruhe geben. Erwähnt muß werden, daß die Verkehrsanzlei unmittelbar an jene des Stationsvorstandes anschließt und Adjunkt Stöger die erste Meldung sofort weiter leiten konnte. Als schließlich der Bahnarzt Dr. Orntstein, dem — nebenbei gesagt — seine Praxis für Privatpersonen lieber ist, als die Behandlung der kranken Eisen-

bahner, nach zweimaliger Verständigung kam, hatte Oberfonduktur Strömel ohne ärztliche Hilfe mit dem Leben abgeschlossen. Der Arzt fand nur mehr den Leichnam vor. Wenn schon dessen Tod unausbleiblich gewesen wäre, es doch möglich gewesen, ihm den Todeskampf durch eine Injektion zu erleichtern, was durch die Pietätlosigkeit und das grobe Benehmen des Adjunkten Stöger einerseits und durch die Kommodität des Bahnarztes Dr. OrNSTEIN andererseits verabsäumt wurde.

Graz. (Staatsbahn.) Der im „Eisenbahner“ vom 20. Juli l. J. veröffentlichte Artikel über Diätenshänderei und ungerechtfertigte Verwendung eines Substituten, welcher infolge seines Dienstitels und den bereits erlassenen Verfügungen durch die k. k. Staatsbahndirektion Willach gekennzeichnet wurde, scheint bei der k. k. Betriebsleitung Graz nicht verstanden worden zu sein. Entgegen den Verfügungen wird ein Kasseexpedient zum Verkehrsdienst als Substitut auf die Strecke entsendet, obwohl in Graz selbst mehrere Stationsmeister zur Verfügung stehen, und zwar mit der Bestimmung für die Stationen als Stationsmeister. Dieser von seiten des Herrn Müller protegierte Substitut ist durch seine Unforerfahrenheit und Anstände in jeder Station bekannt und brauchen Fälle wie St. Leonhardt, Weiz, Rohrbach zc. nicht speziell benannt zu werden. Die k. k. Staatsbahndirektion Willach wird ersucht, bei der unterstehenden Betriebsleitung mit Nachdruck dahinzuwirken, daß die erlassenen Verfügungen über die Verwendung dieses nicht verwendbaren Substituten respektiert werden, da man sonst gezwungen wäre, in Form einer Interpellation durch unsere Abgeordneten den Herrn Eisenbahnminister, beziehungsweise das Eisenbahnministerium auf diese Vorkommnisse aufmerksam zu machen.

Wien-Westbahnhof. (Die Bahnhofrestauration III. Klasse.) Was man in der Bahnhofrestauration III. Klasse am Wiener Westbahnhof erleben kann, soll hier in Kürze geschildert werden. Am 26. Juli d. J. bekam ein Kellnerlehrling in Anwesenheit von mehreren Gästen vom Schankoberkellner, dann vom Zählkellner und schließlich vom Speiseträger je eine Ohrfeige. Mehrere Gäste, unter denen sich auch einige Gepäckträger befanden, sagten zwar nichts, verließen aber sofort das Lokal, weil sie diesen Rohheitsakten nicht länger beimohnen wollten. Einige Tage darauf, am 5. August l. J., gab der Schankoberkellner einem anderen Lehrlingen eine solch schallende Ohrfeige, daß die Gäste erschrocken von ihren Sätzen aufsprangen. Als aber die Ursache des Anfalles erkannt wurde, waren alle empört über diese rohe Züchtigung. Ein zufällig anwesender Gepäckträger stellte den Grobian wegen seines Verhaltens zur Rede und wollte diesem begreiflich machen, daß er kein Recht dazu habe, Kinder zu schlagen. Da kam aber unser Genosse recht an: „Das geht Sie nichts an“, sagte der Kellner, „wenn es Ihnen nicht recht ist, so können sie auch gleich ein paar haben“, und er hob dabei die Hand zum Schlag. Zum Zuschlagen kam es nicht, weil es einerseits doch nicht so ungefährlich ist, auf einen kräftigen Mann, wie unser Genosse es ist, zu schlagen, und weil andererseits nun auch die anderen Gäste wegen des skandalösen Vorganges bestigt zu protestieren begannen. Ein zufällig anwesender Gastwirt konnte nicht genug staunen; er erklärte, wenn er einen solchen Kellner hätte, so käme zu ihm kein einziger Gast mehr. Ein Oberkonduktor und ein Gepäckträger begaben sich hierauf zum Restaurateur, Herrn WIMBERGER, wurden aber in dessen Abwesenheit von seinem Geschäftsführer empfangen. Dieser Herr, dem das soeben Vorgefallene vorgetragen wurde, erwiderte hierauf: Da könne man nichts machen, die Dubei seien schlimm und müssen daher öfters geküffelt werden. Wir haben wahrgenommen, daß diese Mißfete der Kellnerjungen am Westbahnhof ziemlich arg betrieben wird. Mit dieser Antwort waren die Gäste jedoch nicht zufrieden und so hat jemand der „Arbeiter-Zeitung“ von dem Vorfalle berichtet. Die böse „Arbeiter-Zeitung“, welche sich um alle Schulnisse immer sehr warm annimmt, brachte hierüber eine Notiz, worin das Vorgehen des Ohrscheingehers sowie dessen Unterstützung durch den Geschäftsführer scharf getadelt wurde. Durch diese Zeilen gerieten nicht nur die Betroffenen, sondern auch merkwürdigerweise einige Bahnbeamte in große Aufregung. So hat der Gepädlaffier gleich nach Erscheinen der Notiz unseren Genossen Gepäckträger, den man für den vermeintlichen Einsender hielt, folgendermaßen zur Rede gestellt: „Was haben Sie denn wieder gemacht? Sie haben die Restauration in die Zeitung gegeben“ u. s. w. Trotz der Versicherung des Genossen, daß er nicht der Einsender war, und daß er übrigens um diese Zeit in Urlaub gewesen sei, wurde ihm nicht geglaubt. Auch der Schankoberkellner ist der Meinung, daß es niemand anderer war, und dem Umstand hat es unser Genosse zuzuschreiben, daß er bei ihm nicht gut angeschrieben ist. In die Ungnade eines Schankburschen vom allmächtigen Herrn WIMBERGER zu fallen, kann aber, wie wir gleich darunten wollen, für einen Bediensteten der k. k. Staatsbahnen verhängnisvoll werden. Eines Tages ging unser Genosse zur Schank, ein Krügel Bier zu trinken. Das Glas war nicht voll und er verlangte daher ein ordentliches Maß. Darauf wurde ihm ein „Hansl“ drausgegossen. Er erklärte einen solchen „Lad“ trinke er nicht, er wolle ein volles Glas vom Faß. Darauf wurde ihm zur Antwort, wenn er dieses Krügel nicht trinke, bekomme er gar keines. Eine solche Behandlung ließ sich der Genosse nicht gefallen und verlangte sein Recht. Darüber beschwerte sich der — Geschäftsführer des Herrn WIMBERGER beim Bahnnamtsvorstand. In Gegenwart des Herrn kaiserlichen Rates Jawadil, des Gepädlaffiers und des anliegenden Geschäftsführers wurde der Gepäckträger zur Verantwortung gezogen. „Sind Sie besoffen?“ war die erste Frage; auf die Verneinung derselben bedeutete man ihm, er habe sich morgen im Magazin zu melden. Ja, und dazu wäre es auch gekommen, wenn sich nicht zwei Zugsbegleiter, die Zeugen des Vorfalles bei der Schank waren, energisch für den Gepäckträger ins Zeug gelegt hätten, so daß Herr kaiserlicher Rat Jawadil indessen doch zur Ueberzeugung gelangte, daß sich der Gepäckträger keiner „Subordinationsverletzung“ gegen den Restaurateur oder dessen Gehilfen zuschulden hat kommen lassen. Zu all dem hier angeführten noch etwas hinzuzufügen, wäre unnütz. Aber auf einen Widerspruch wollen wir aufmerksam machen: Gelegentlich einer Vorgesprache der Vertrauensmänner der organisierten Zugsbegleiter von Wien I beim Herrn Ministerialrat Kollisch wurde auch Beschwerde geführt über die Feuerung und die kleinen und oft schlechten Portionen in den verschiedenen Bahnhofrestaurationen. Der Herr Ministerialrat erklärte damals, keinen Grund zu haben, sich um die Bahnhofrestauration anzunehmen, vielmehr werde er mit aller Strenge gegen denjenigen Bahnhofrestauration, über welchen begründete und konkrete Beschwerden vorgebracht werden, vorgehen. Das glauben wir dem Herrn Ministerialrat aufs Wort, und die Zugsbegleiter der Staatsbahndirektion Wien glauben es schon zu verspüren, daß sie den Restaurateuren auf der Strecke nicht mehr ganz vogelfrei ausgeliefert sind. Wie aber sieht nun Herr kaiserlicher Rat Jawadil und sein wichtig machender Gepädlaffier nach dem oben erwähnten Fall da, im Gegensatz zu ihrem vorgesetzten Staatsbahndirektor? Was wir aber tun können, ist: die Bahnhofrestauration am Wiener Westbahnhof so lange zu meiden, bis es darinnen nicht mehr so gefährlich ist. Wir sind im Dienst Gefahren genug ausgekostet, das ginge uns noch ab, wegen dem Wirt und dessen Hausnecht auch noch Strafen zu erleiden. Die Eisenbahner, insbesondere die Genossen von Wien und auswärts, mögen den Herrn WIMBERGER mit ihrem Besuche verschonen; es ist dies um so leichter möglich, weil unser Vereinswirt (Salomon XV,

Gasgasse 3), welcher eine sehr empfehlenswerte Küche und einen guten Keller führt, nur ein paar Schritte vom Bahnhof entfernt ist.

Stabau. (Die Dienstverhältnisse der Magazinarbeiter.) Die Magazinarbeiter haben bei der großen Tour seit 1. Mai l. J. um einen Mann weniger, die Arbeit muß mit drei Mann geleistet werden, obwohl die k. k. Post 30 Kr. für einen Mann, der bei der Post aus- und zuladen hilft, bezahlt. Infolge dieses Sparsystems ereigneten sich im Laufe der Zeit folgende Unfälle:

Josief Stepař, Fingerquetschung, krank vom 5. bis 22. Juli;
Martin Mahr, Fingerquetschung, krank vom 6. bis 19. Juli;

Matthias Reiter: Ihm fiel ein Kollo mit 240 Kilogramm auf den rechten Fuß und wurde Reiter vom Platz ohnmächtig weggetragen; derselbe ist heute noch im Krankenstand.

Wenn Arbeiten sind eigentlich nur zwei Mann; der dritte Mann muß plombieren, bezetteln zc.

Die Bediensteten sind nicht imstande, einen solch aufreißenden Dienst zu leisten, aber der Inspektor behauptet, dieser Dienst sei von der Direktion so angeordnet worden, weil angeblich die geleisteten Tonnen den vierten Mann nicht rechtfertigen. Wir wollen deshalb einige Leistungsdaten hier anführen:

Am 21. Juni: Eilgutaufgabe: 12.244 Kilogramm; Umladung: 3572 Kilogramm; Eilgutabgabe: 15.213 Kilogramm; zusammen 31.047 Kilogramm.

Am 21. August: Eilgutaufgabe: 12.671 Kilogramm; Umladung: 3334 Kilogramm; Eilgutabgabe: 10.813 Kilogramm; zusammen 26.818 Kilogramm.

Am 23. August: Eilgutaufgabe: 13.330 Kilogramm; Umladung: 8334 Kilogramm; Eilgutabgabe: 11.420 Kilogramm; zusammen 33.294 Kilogramm.

Am 30. August: Eilgutaufgabe: 12.571 Kilogramm; Umladung: 4064 Kilogramm; Eilgutabgabe 9911 Kilogramm; zusammen 26.576 Kilogramm.

Aber ist diese Leistung nicht weit über das Normalmaß, das die Direktion vorschreibt? Als Normalleistung ist nämlich für jeden Mann die Leistung von acht Tonnen vorgeschrieben. Dabei leisten aber diese Arbeiter das alles über das Geleise „händisch“.

Unsere Arbeiter erhielten einmal auch sogar eine Prämie ausbezahlt, und zwar für die Monate März, April und Mai. Es erhielt Genosse Kollner Kr. 13.64, also 14 S. per Tag! Soll man sich angesichts der aufgezählten Leistungen die Prämie nicht als Bettelgeld denken? Fürwahr, die Prämie dekoriert sich als nichts anderes denn als Bettelgeld für die Aufsichtsorgane, während sich die Arbeiter zerradern und zerschinden. Oesterreichische Sozialpolitik!

Versammlungsberichte.

Besprechung der Magazinsdiener aller in Wien einmündenden Bahnen. Am Sonntag den 21. September tagte im Arbeiterheim eine 2-Versammlung der Magazinsdiener sämtlicher in Wien einmündenden Bahnen mit folgender Tagesordnung: 1. Die Forderungen der Magazinsdiener und Stellungnahme hierzu. 2. Eventuelles. Nach Eröffnung stellt Genosse Adolf Müller die Präsenzliste der Teilnehmer wie folgt fest: Von Makleinsdorf waren 18, von Wien-St. E. G. 6 und von Wien-N. S. 5 Magazinsdiener anwesend, von Wien-Westbahn waren 31 Magazinsdiener und Ladesehreiber, von Wien-Nordbahn 2, von Wiener-Neustadt 4, von Leopoldsd. von Graz 1, von Mann 1 und von Laibach 1 Magazinsdiener anwesend. Ferner war Genosse Kollner, Obmann der Ortsgruppe Makleinsdorf, deren Vertrauensmänner die Einberufer der Versammlung sind, erschienen. Nachdem die Tagesordnung zur Kenntnis genommen wurde, wird ein Präsidium, und zwar als Vorsitzender Genosse Kollner und als Schriftführer Genosse Rischka gewählt, worauf Genosse Müller das Wort ergreift, um mit Rücksicht auf die Knappheit der den auswärtigen Besprechungsteilnehmern zur Verfügung stehenden Zeit und mit Rücksicht darauf, daß es sich um die erste Zusammenkunft der Magazinsdiener handle, den Versammelten einen bestimmten Arbeitsplan vorzuschlagen. Die Beratung möge sich darum drehen, wie weit die alten Forderungen geblieben sind, und wie weit die neuen vertreten wurden. Sodann führt Genosse Müller die Hauptforderungen der Magazinsdiener an, welche bereits bei der Reichskonferenz derselben im Jahre 1909, bei welcher die Ladesehreiber, Magazinsdiener und Wagenschreiber vertreten waren, zum Antrag erhoben wurden, und zwar: Die Abänderung des Titels der Magazinsdiener auf Verladeaufseher mit Weibehaltung der sämtlichen Nebengebühren. Automatische Einreihung der Verladeaufseher mit dem erreichten Gehalt von 1200 Kr. in die Kategorie der Unterbeamten. Abänderung des 24/24 auf den 12/24stündigen Dienst und wo das unburführbar ist, die Regelung des Dienstes; ferner das zweijährige Avancement bis zu einem Endgehalt von 2000 Kr. und die Regelung der Montur- und Freifahrtfrage. Zu dem von Genossen Müller vorgeschlagenen Arbeitsplan entwickelte sich eine längere Debatte, an welcher sich besonders die Genossen Kulec, Käfer, Wittnermaier, Jazek, Richter, Kirchner, Kollner, Kollnermann, Rindl und Schuderl beteiligten. Zum Ausbau des Vertrauensmännerstystems wurden zwei Hauptvertrauensmänner der Südbahn und zwei der Staatsbahn, sowie je ein Vertrauensmann der Stationen Wien-St. E. G., Wien-Nordbahn, Wien-St. E. G., Wien-St. E. G., Wien-Westbahn, Wien-N. S., Wien II und Materialmagazin der Westbahn aufgestellt, denen nun die Aufgabe zufällt, im engeren Kreis zu beraten und zu arbeiten, um dann im geeigneten Moment das zusammengestellte Laborat bei einer großen, öffentlichen Versammlung den anderen Mitgliedern dieser Kategorie vorzulegen.

Ober-Gerspit. Die Zahlstelle Ober-Gerspit hielt am 6. September um 6 Uhr abends in Feillers Restauration eine Versammlung ab, welche gut besucht war. Das gesamte Werkstätten- sowie Heizhauspersonal war bis auf den letzten Mann anwesend und trat der Organisation bei. Zu dieser Versammlung war Genosse Koranda aus Brünn erschienen, welcher eine anderthalbstündige Rede hielt, der von den Anwesenden stürmischer Beifall gezollt wurde. Nachdem mehrere Genossen zum Ausbau des Vertrauensmännerstems gesprochen hatten, wurde die Wahl der Vertrauensmänner vorgenommen. Zum Schluß sprach Genosse Strafa, welcher die neu tretenden Mitglieder begrüßte und zum Ausscharen aufrief, damit mit vereinten Kräften und mit Unterstützung der Organisation die berechtigten Forderungen zur Durchsetzung gelangen.

Oftering. Am Sonntag den 14. September fand in Oftering eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Mahr aus Faching den Vorsitz führte. Als Referent erschien Gemeinderat Genosse Weiser aus Linz. Eingangs der Versammlung begrüßte der Vorsitzende Genosse Mahr den auf Einladung der Zahlstelle erschienenen Reichsratsabgeordneten Herrn Kreilmaier aus Kirchberg sowie die Anwesenden und erteilte dem Referenten Genosse Weiser das Wort, welcher sich in einer anderthalbstündigen Rede seiner Aufgabe auf das beste entledigte. Er schilderte ausführlich die Verhandlung des 17 Millionen-Antrages im Parlament und

das Verhalten der bürgerlichen Parteien sowie die geplante etappenweise Aufteilung der 15 Millionen des Eisenbahnministeriums, von welchen wiederum den Löwenanteil die Beamten und Unterbeamten erhalten und die Diener und die Arbeiter wenig oder gar nichts bekommen sollen. Er richtete an die Anwesenden den Appell, sich der Organisation anzuschließen, um doch die größeren Forderungen durchzubringen. Zum Schluß schilderte der Redner die schlechten Verhältnisse der Diener und Arbeiter und es gollten ihm die Anwesenden reichen Beifall. Nach diesem Referat meldete sich Reichsratsabgeordneter Kreilmaier zum Wort, welches ihm auch erteilt wurde. Herr Kreilmaier dankte für die Einladung und gab der Freude Ausdruck, daß seinem Vordredner reichlicher Beifall gezollt wurde, welcher ihm wahrscheinlich nicht gezollt wird, und sagte unter anderem, daß er für das Wohl der Eisenbahner ist, sonst hätte er nicht für den 38 Millionen-Antrag gestimmt. Für den 17 Millionen-Antrag konnte er nicht stimmen, weil sonst das Haus aufgelöst worden wäre und es doch gut ist, wenn es besteht, denn es ist eine kleine Kontrolle der Regierung. Er kam auch auf die Einfuhr von Lebensmitteln zu sprechen und meinte, wenn eine unbeschränkte Einfuhr ist, so wäre die Seuchengefahr eine größere. Auch wünsche er, daß endlich einmal die Sozialversicherung durchgeführt werde, um die Landflucht einzuschränken, und wird er sich dafür einsetzen. Genosse Weiser widerlegte Herrn Kreilmaier sehr treffend und sagte, daß Herr Kreilmaier nicht unabhängig ist, sondern gebunden ist, und würde er für einen Antrag stimmen, für welchen seine Klubgenossen nicht sind, so würde er aus dem Klub ausgeschlossen. Man sieht daraus, daß durch solche Abgeordnete nicht die Interessen der Arbeiter vertreten werden können. Genosse Weiser appellierte an die Anwesenden, nächstens nur unabhängige Abgeordnete zu wählen. Nach einem kräftigen Schlußwort des Genossen Mahr wurde die schöne Versammlung geschlossen, der sich eine gemütliche Abendunterhaltung anschloß.

Simmering. (Werksstättenarbeiterversammlung.) Am 1. September l. J. um 7 1/2 Uhr abends fand im Simmeringer Brauhaus eine große Werksstättenarbeiterversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Verdienstdifferenz und Stellungnahme der Arbeiterchaft. 2. Eventuelles. Zum ersten Punkt der Tagesordnung sprachen die Genossen Hartl, Feul, Weinlich, Kaffa, Schember und Kollege Liska, welche die derzeit in der Montierung herrschenden trostlosen Verhältnisse insbesondere hinsichtlich des Minderverdienstes in überaus scharfer Weise kritisierten. Genosse Kzeha leitete das Vorgebrachte und konstatierte, daß eine weitere Lebensmöglichkeit bei den gegenwärtigen Verhältnissen ausgeschlossen sei. Das Verhältnis zu den Werkmeistern nehme immer krasser Formen an und es sei festzustellen, daß die Arbeiter aus den Schulden nicht mehr herauskommen, weil der tiefreduzierte Afford keinen Arbeiter mehr etwas verdienen lasse.

Die Versammlung war sehr erregt. Glücklicherweise hatte der anwesende Regierungsvertreter keinen einzigen Arbeiter in seinen Ausführungen unterbrochen, sonst hätte vielleicht der Versammlung ein leidenschaftlicher Ausdruck bemächtigt. In dieser Situation ergreift der von der Zentrale ersandene Genosse Swoboda das Wort, der eingangs erwähnte, daß, sofern sich ein Fremder hier aufhalten und zuhören sollte, dieser sagen müßte, es sei eine Schande, wie die k. k. Staatsbahnverwaltung wirtschaftet. Man darf sich darüber nicht wundern, denn es ist nicht möglich, daß die Staatsbahnverwaltung eine andere ökonomische Gebarung durchführt, weil ihr, da auf der einen Seite die größte Verschwendung, ja sogar Untererschlagung verübt wird, auf der anderen Seite nichts anderes übrig bleibt, als zu Repressalien im Afford oder Lohn zu greifen. Genosse Swoboda erörterte die Zustände in Knittelfeld, Heiligenstadt und Trient und behauptete, daß man nunmehr diese Zustände in der Öffentlichkeit klarlegen müsse. Er versprach unter lebhaftem Beifall, diese Angelegenheit zu veröffentlichen. — Genosse Sulka schloß um 10 1/2 Uhr die Versammlung.

St. Pölten. (Die Blamage eines Professionistenvereins.) Am 2. September l. J. um 8 Uhr abends fand in Fuggers Gasthaus eine große Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: 1. Die Forderungen der Bediensteten, insbesondere der Werkstätten- und Heizhausarbeiter, und 2. Eventuelles statt, zu welcher von der Zentrale Genosse Swoboda erschien. Von Vinz wurde dieselbe auch vom Professionistenverein durch einen gewissen Herrn Farnberger beschriftet. Der Referent Genosse Swoboda führte in klarer Weise die Forderungen der Werkstätten- und Heizhausarbeiter, insbesondere der auf Grund in den diversen Konferenzen gefassten Beschlüsse vor Augen und verneinte, daß gegenwärtig wohl mit Rücksicht auf die Solidarität zu allererst die Hauptforderungen des Gesamtpersonals durchgeführt werden müssen. Diese sind: Die Erhöhung des Anfangsgehalts, die zweijährige Automatik bei den Dienern, die Erhöhung des Endgehalts und die Herabsetzung der Dienstzeit, die Erhöhung des Grundlohns, die Einführung einer befriedigenden Lohnautomatik, die Differenzierung des Grundlohns beim Professionisten um Kr. 1.40, ferner Ausgleich aller Stabilisierungsschäden, Aufrechterhaltung des Bilinskischen Erlasses und endlich Kürzung des Provisoriums auf zwei Jahre. Erfahrungsgemäß können solche Forderungen nur durch eine starke und mächtige Organisation einer Erfüllung zugeführt werden. Zu diesen Ausführungen meldete sich der Professionistenvereinsler Herr Farnberger, welcher triumphierend erzählte, daß die Aufhebung des 100 Kr.-Schlüssels einzig und allein der Professionistenverein zustande gebracht habe, um welchen sich leider die „große“ Gewerkschaft nicht kümmerte. Er führte aus, daß eine Deputation des Professionistenvereins am 3. Juli l. J. unangemeldet beim Ministerialrat Voeh erschien, um die Aufhebung des 100 Kr.-Schlüssels zu fordern, worauf der Ministerialrat bereitwillig einen, auf einem Schreibtisch liegenden, im Konzept verfaßten Erlaß vorwies, der die Aufhebung des 100 Kr.-Schlüssels anordnete. Dies sei ein gar gewaltiger Sieg, denn schon am 5. Juli l. J. trat dieser Erlaß in Kraft. Hätte sich der Professionistenverein nicht gekümmert, wer weiß, ob dieser Erlaß überhaupt in Kraft getreten wäre! Herr Swoboda habe auch erwähnt, daß die Forderungen der Werkstättenarbeiter auf Beschlüsse diverser Konferenzen zurückgehen. Beim Professionistenverein seien derartige Konferenzen und Beschlüsse nicht notwendig, denn ein jeder Professionist fühle, welche Forderungen er erheben müsse — deshalb sei eigentlich eine Organisation der Professionisten am Platze. Bei großer Heiterkeit unter den Versammelten widerlegte Genosse Swoboda die beinahe kindisch zu nennenden Ausführungen des Herrn Farnberger, insbesondere betonend, daß der Professionistenverein durch Entsendung einer einzigen Deputation schon die Aufhebung dieses 100 Kr.-Schlüssels bewirkte, während unsere Organisation kolossale Anstrengungen diesbezüglich durch anderthalb Jahre aufwies. Wenn wir näher zugehen, erzeuge die Macht des Professionistenvereins Staunen, denn die Entsendung dieser einzigen Deputation bewirkte, daß der Ministerialrat, jedenfalls im Borgelühl der Gefühle der Professionisten, die Professionistenvereinsler am 3. Juli l. J. vor die fertige Tatsache setzte. Unter Beifall und Gelächter der Versammelten beleuchtete Genosse Swoboda noch die anderen kindischen Ausführungen des Herrn Farnberger, dessen Gefühle in komischer Weise das Niveau des Professionistenvereins aufzeigen, weil dieser Verein im Grunde von dem Prinzip einer Fernwirkung ausgehe und immer rechtzeitig fühle, wann eine gewerkschaftliche Forderung der Er-

füllung entgegenreife, dies als einen Sieg auf seine Fahne zu schreiben! Herr Farnberger entblödete sich nicht, in dieser Versammlung nochmals das Wort zu ergreifen, um von der Tribüne nochmals verschiedene Stumpfsinn herabzujottern. Die Situation, in der sich die Eisenbahner gegenwärtig befinden, veranlaßt jedoch das Präsidium, von einem weiteren Eingehen in einen solchen Stumpfsinn abzusehen und, nachdem noch Genosse Ruch über das Referat Smoboda anerkennende Worte sprach, schloß Genosse Sedlaczek um 1/2 12 Uhr nachts die Versammlung.

Aus den Organisationen.

Zedlesee. Laut Beschluß der Generalversammlung werden die Vereinsabende jeden ersten Samstag im Monat abgehalten. Der nächste Vereinsabend findet demnach am 4. Oktober im Vereinslokal statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Neunkirchen. Die Bibliothek der Ortsgruppe wurde am 1. Oktober 1913 eröffnet. Die Ausgabe und Zurücknahme der Bibliotheksbücher findet jeden 1. und 15. im Monat in der Zeit von 1/2 bis 1/4 Uhr abends im Vereinslokal, Spies' Gasthaus, Wainstraße 47, statt. Weitere Spenden für die Bibliothek werden mit bestem Dank angenommen. Diesbezügliche Sendungen sind an Franz Rucher in Neunkirchen, Würflacherstraße 14, zu adressieren.

Marchegg. Den Mitgliedern wird zur Kenntnis gebracht, daß die Zentralisation der Bibliothek bereits durchgeführt ist. Bücherausgabe jeden Samstag von 7 bis 8 Uhr abends. Bei Entgegennahme von Büchern ist stets das Mitgliedsbuch vorzuweisen.

Technisches.

Der unfaßlichere Eisenbahngang. Dieser Tage wurde, wie Londoner Zeitungen berichten, unweit von London eine neue Erfindung demonstriert, die geeignet sein soll, jede Eisenbahnkollision absolut unmöglich zu machen. Vor drei Jahren kam ein reicher Australier namens A. N. Angus nach England, stieß sich zwölf Meilen von der West-Somerset-Eisenbahn bei Watchet an und kaufte zwei mächtige Lokomotiven der Great Western Eisenbahn, um seine Erfindung fertigzustellen. Dieser Tage führte Mr. Angus die Londoner Berichterstatter nach seiner ausgedehnten Besitzung, durch die er einen Schienenstrang gelegt hat. Seine Eisenbahn entbehrt jeder Signalvorrichtung, wie sie andere Bahnen haben, und ist in drei Sektionen geteilt. Mr. Angus ließ seine Gäfte eine Lokomotive besteigen und fuhr nun mit ihnen über die ganze Strecke in dem Eilzugstempo von 90 Stundenkilometer. Jedesmal, wenn die Lokomotive eine der drei Sektionen betrat, ertönte ein automatisches tiefes Glockenzeichen, zum Zeichen, daß die betreffende Sektion frei sei. Nun kam die Demonstration der neuen Erfindung. Der Australier ließ auf das Geleise der Sektion 3 eine Lokomotive bringen und begann mit den Journalisten auf der anderen Lokomotive wieder die Fahrt. Immer rascher und rascher wurde ihr Tempo und nun tauchte schon auf demselben Geleise die andere Lokomotive auf. Ein warnendes schrilles Pfeifensignal ertönte automatisch und der normale Lokomotivführer hätte darauf erfahren, daß die Strecke nicht frei ist. Aber es wurde bei dieser Demonstration angenommen, daß der Lokomotivführer das Signal, sei es aus Unachtsamkeit, sei es infolge eines Unwohlseins oder weil der Signalapparat nicht funktioniert, nicht hört. Die Lokomotive flog weiter und in der nächsten Sekunde mußte der Zusammenstoß erfolgen. Da plötzlich zischte aus der Maschine ein mächtiger Strom Dampf, alle Bremsen wurden von einer unsichtbaren Macht angezogen und die Lokomotive blieb nach einigen Metern stehen, ohne daß Mr. Angus nur einen Hebel angerührt hätte. Das ganze Wunder war auf elektrischem Weg automatisch zuwege gebracht worden. Mit Hilfe eines genialen Systems von elektrischen Apparaten ertönt das Warnungssignal automatisch, wenn das durch das Gewicht einer Lokomotive oder eines Wagens belastete Geleise einer Streckensektion befahren wird. Reagiert der gewarnte Lokomotivführer nicht auf das Signal, so wird wieder automatisch ein an der Lokomotive attachierter Apparat in Tätigkeit gesetzt, der das Auslassen des Dampfes und das Anziehen der Bremsen befiehlt. Durch dieses System erscheint jedes persönliche Moment, jede Unachtsamkeit oder ein Versehen vollständig eliminiert. Wie es um die vollständige Verlässlichkeit der verwendeten Apparate ausseht, ist natürlich eine andere Frage. Man wird, auch wenn derartige Einrichtungen den Weg in die Bahnbetriebsführung finden würden, der Aufmerksamkeit des Personals nie ganz entzogen können.

Verschiedenes.

Der Zugführer als Schiedsrichter. Die Amerikaner haben bekanntlich eine sehr starke Abneigung gegen das Rauchen der Damen in der Öffentlichkeit, und in den meisten vornehmen Restaurants und Hotels gilt es nicht nur für einen Verstoß gegen den guten Ton, wenn eine Dame raucht; es kam in den letzten Jahren auch oft zu peinlichen Zwischenfällen, in denen rauchende Frauen aufgefordert wurden, das Hotel zu verlassen. Die Abneigung gegen das Rauchen der Frauen führte in diesen Tagen, wie der „New York Herald“ berichtet, zu einem amüsanten Zwischenfall auf einem jener Expreßzüge, die von der Westküste nach New York fahren. Eine reisende Dame, Frau Meab, hatte die Kühnheit, mit einer brennenden Zigarette im Munde den Raucherwagen zu betreten, der immer nur von Herren benutzt wird. Ein Teufel der im Raucherwagen sitzenden Reisenden erhob recht ungalant Einspruch gegen das Erscheinen der Dame. Sie machten geltend, der Raucherwagen sei ausschließlich für Herren bestimmt, und es kam zu einer sachlichen Diskussion, die damit endete, daß man den Zugführer herbeirief, um als Schiedsrichter zu wirken. Der Beamte geriet in große Verlegenheit, da das Reglement die Frage des Zulassens von Damen zu den Raucherwagen anscheinend vollkommen übersehen hat. Aber als echter Sohn des demokratischen Amerika fand der Zugführer die beste Art der Lösung: er arrangierte eine Volksabstimmung im Raucherwagen, und dabei ergab sich, daß die Majorität der Herren ihre Stimme für die Zulassung der rauchenden Dame abgab.

Literatur.

Der Eisenbahner-Kalender 1914.

Die langjährige Praxis bei der Zusammenstellung des Materials sowohl, als auch die Anregungen und die Mitteilung von Wünschen, die aus Eisenbahnerkreisen bei Vorlage des Eisenbahner-Kalenders einlaufen, ermöglichen eine immer rationellere Ausnutzung des Raumes in dem bei den Eisenbahnern verbreitetsten, in seiner neuen Ausgabe vorliegenden Eisenbahner-Kalender 1914. Es ist erstaunlich, was alles auf den 240 Seiten des neuen Kalenders untergebracht wurde. Da sind zunächst die sich als sehr praktisch erwiesenen Vormerkungstabellen, das Kalendarium und Rubriken für die Führung eines Tagebuchs. Es folgt dann eine Ab-

handlung, die bei der Agitation gute Dienste leisten wird, über die durchgeführten Verbesserungen, über die auskündigen Forderungen und über die Leistungen der Organisation. Zur Pensions- und Provisionsberechnung sind zweimäßige Tabellen, mit den notwendigen Bemerkungen versehen, dem Kalender beigegeben. Als sehr zweckmäßig wird sich wohl auch die Aufnahme der Vorschrift über die Behandlung militärdienstpflichtiger Bediensteter, der Vorschrift über begünstigte Gütertransporte, eines Auszuges aus den Signalvorschriften, des Gesetzes über die Erhöhung des eisenbahnrechtlichen Gehaltbetrages, eines Auszuges aus dem Militärtarif und des Erlasses über die Fahrbegünstigung der Militärpersonen erweisen. Der Eisenbahner-Kalender 1914 enthält ferner eine reiche Sammlung wissenschaftlicher Materialien aus den verschiedenen wissenschaftlichen Gebieten, so daß er wohl auch eine belehrende Lektüre abgeben wird. Als Beilage liegt dem Kalender ein Verzeichnis der Fahrbegünstigungen bei.

Mit der Erstausgabe des Eisenbahner-Kalenders ist eine Versicherung auf 200 Kr. für den Fall eines tödlichen Unfalls im Verzuge erworben.

Weiter auf die Vorzüge des schön ausgestatteten Eisenbahner-Kalenders 1914 einzugehen, wird bei dem guten Ruf, der diesem Kalender in Eisenbahnerkreisen vorangeht, nicht notwendig sein.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Unsere Leser machen wir auf das Inserat der Firma Adolf Jirka, Krummau a. d. Moldau, aufmerksam. Dieses altbekannte Haus liefert Nummern, Gold- und Silberwaren, Uhren zc. gegen bequeme Monatsraten und versendet an Interessenten illustrierte Kataloge gratis.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
Kumpersdorf. Am 4. Oktober um 8 Uhr abends in Bahel's Gasthaus in Lipnik.
St. Valentin. Am 4. Oktober um 8 Uhr abends in Hubers Gasthaus Generalversammlung.
Stauding. Am 5. Oktober um 4 Uhr nachmittags im Restaurant „zur Nordbahn“.
Marchegg. Am 5. Oktober um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus Teusch Vortrag.
Luditz. Am 5. Oktober um 1 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur alten Post“.
Böhmisch-Ramnik. Am 11. Oktober um 8 Uhr abends im Vereinslokal.
St. Veit a. d. Glan. Am 12. Oktober um 2 Uhr nachmittags in Hafners Gasthaus Versammlung der Oberbauarbeiter.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 17. September 1913. Beschlusfassung über die Veranstaltung einer Reihe von Kategorienkonferenzen und Vorbesprechungen der Personalkommissionen. — Beratung über die Regelung der Rechtschutttätigkeit im Sekretariat Prag. — Bericht über den Verlauf der Aktion in den Wiener Nordbahnwerkstätten. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.
Verwaltungskomiteesitzung am 21. September 1913. — Berichterstattung über den Bau und die Betriebsführung im Eisenbahnerheim. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen respektive Zahlstellen haben mit 27. September 1913 noch immer nicht das Geld für die Augustcoupons gefendet, obwohl schon mit 10. September der äußerste Termin für die Abrechnung gewesen ist. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, ersuchen wir die Vereinsleitungen der hier angeführten Ortsgruppen, sofort den Rückstand zu begleichen und künftighin darauf zu achten, damit rechtzeitig die Geldabfuhr durchgeführt wird.
 So schuldet die Ortsgruppe **Polchow** die Beiträge per Mai, Juni, Juli und August; **Vudigsdorf**, **Eibogen**, **Galicz**, **Morszow** und **Sucha** die Beiträge per Juli und August, moegen nachfolgende Ortsgruppen die Beiträge per August schulden: **Valov**, **Böhmisch-Ramnik**, **Chodorow**, **Goritzow**, **Gloggnitz**, **Heidenschaft**, **Jaslo**, **Nizin**, **Kalusz**, **Kanib**, **Marchegg**, **Michelob**, **Morszhu**, **Neudau**, **Rudolfsmeri**, **Spitala. d. D.**, **Wadowice**, **Wien XVI/L Trient I** und **Zwettl**.
 Von **Olmütz** wurden uns Kr. 5850 miederzuehlich in Abzug gebracht.

Sprechsaal.

Warnung.

Seit geraumer Zeit werden in ununterbrochener Reihenfolge gegen meine Person sowie über meine privaten Familienangelegenheiten von gewissen Personen in Dahnitz, beiderlei Geschlechts, Verleumdungen vom Stapel gelassen, die den Zweck haben sollen, mich im Ansehen meiner Parteizugehörigkeit und meiner Mitmenschen herabzuwürdigen. Ich warne daher jedermann, diese unwahren Gerüchte weiter zu verbreiten, da dieselben erlogen und erdichtet sind; gleichzeitig betone ich hier öffentlich, daß ich jeden, ohne Unterschied, unnachlässiglich gerichtlich verfolgen werde. Diejenigen aber, die sich bisher erdreisteten, diese unwahren Gerüchte zu einem Tagesgespräch zu machen, bezeichne ich öffentlich als Lügner, Schraßschneider und Verleumder, solange sie dafür nicht den Wahrheitsbeweis erbringen.

Dahnitz, am 26. September 1913.

Karl Siehr,
Magazinausseher.

Aviso!

Die Ortsgruppen und Zahlstellen, die die Sammlung von Abhandlungen des Genossen Adolf Braun „Die Gewerkschaften. Ihre Entwicklung und Kämpfe“ zum Subscriptionspreis von Kr. 480, gebunden, zu bestellen gedenken, mögen die Bestellung umgehend an die Frankfurter Verlagsanstalt und Buchdruckerei, Nürnberg, gelangen lassen, da die Subskription bald geschlossen wird und dann das Buch im Buchhandel Kr. 720 kostet.

Dankagung.

Anlässlich des Ablebens meines Vaters, des Oberkonduktors Josef Engelmann, sind mir so viele Beweise aufrichtigster Teilnahme zugekommen, daß ich außerstande bin,

jedem einzelnen zu danken. Ich spreche daher auf diesem Wege allen jenen, die mich durch Trostworte aufrichteten oder die den Verstorbenen zur letzten Ruhestätte begleiteten, in meinem wie im Namen meiner Kinder den herzlichsten Dank aus. Insbesondere danke ich den gewerkschaftlichen und politischen Organisationen sowie den Herren Berufskollegen vom Bahnpersonal, die sich am Leichenbegängnis beteiligt haben.

Marie Engelmann.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck!

Die Bahnwärter der Strecke Golling-Gulzau erlauben sich die höfliche Anfrage, wann der von ihnen bestellte und bereits bezahlte Brennstoß, als Holz und Kohlen, zur Verteilung gelangt. Nachdem der in Frage kommende Brennstoß schon längere Zeit in der Station Gulzau lagert, so bitten die Betroffenen, die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck möge anordnen, daß die Verteilung sofort durchgeführt werde.

Briefkasten der Redaktion.

N. S. N. W. 51. Nach Ihren Angaben haben Sie keinen Anspruch auf einen zweiten Gärtenausgleich und rücken demnach in die 1200 Kr. am 1. Jänner 1916 vor. (681/3. M. 913.) — G. M. Sie rücken in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. (704/3. M. 913.) — Wegen Raummangel mußten mehrere Einfendungen zurückbleiben. Wir ersuchen die Einfender, sich diesbezüglich zu gedulden.

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

Nur kurze Zeit

mit Wasser gekocht, ergeben

MAGGI'S Suppen

In Päckchen

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

1 Päckchen für 2—3 Teller 12 h.

Billige Bettfedern und Daunennissen

1 Kilo grau geschlossene K 2—, bessere K 240, halbweiße prima K 280, weiße K 4—, prima daunenweiße K 6—, hochprima K 7—, 8— und 860. Daunennissen grau K 6—, 7—, weiße prima K 10—, Brustnissen K 12—, von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 16—, Halbdaunen K 20—, Daunennissen K 24—, Einzelne Tuchente K 10—, 12—, 14—, 16—, Einzelne Koppolster K 8—, 860, 4—, Tuchente 200x140 cm gross K 18—, 16—, 18—, 20—, Koppolster 90x70 cm gross K 480, 5—, 660. Untertuchente aus bestem Bettgradel 180x116 cm gross K 18— und K 16— versendet von K 10— an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald

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

Moderner Raglan

für Herren, zweireihig Kr. 18—, 22—, 30—, 40—, **Subvertsmantel**, wasserdicht Kr. 18—, 28—, **Ueberzieher** Kr. 20—, 30—, 35—, **Cheviotanzug** Kr. 15—, 25—, 30—, 40—, **Winterrock** Kr. 28—, 40—, 48—, **Wetterfragen**, 110 cm bis 125 cm Kr. 980 bis Kr. 22—.

Anaben- und Kinderkleider staunend billig. Wegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten Preisen.

ALBERT KERN, GRAZ

ANNENSTRASSE 28.

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket schlesischer Reste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Best für Hemden und Kleider, Wandtuch, Wäse und Kleiderstoffe, Leinwand zc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Maßnahme. Die Länge der Reste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteilohn

Leopold Witzel, Handweber
in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisationen.



Ohrenlaufen
Ohrschmerz, Schwerhörigkeit, nicht
angeborene Taubheit beseitigt in
kurzer Zeit

Gehöröl Marke Sants
Preis 4 Kronen. Versand:
Stadtpothke Waffenhofen
a. d. Alm 154 (Bayern).

Grässlich
hohe Preise werden oft für
Herrn- und Damenstoffe
gezahlt. Dies kann jeder Privater
vermeiden, wenn er seinen Bedarf
in diesen als auch in
schlesischen Leinen- und
Waschwaren

direkt vom Fabrikplatz deckt.
Verlangen Sie daher kostenlos
Zusendung meiner reichhaltigen
Herbst- und Winter-Musterkollektion.
Führe nur erstklassige Erzeugnisse.
Tuohversandhaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schles.)

Porzellanpfeifen
Kopfpfeifen, Strampfpfeifen, Mundstücke,
Beischelchler und alle Rauchpfeifen.
Bester Engländer Gesundheitspfeifen 3 Kr.

Photographien
auf Porzellangegenständen in uner-
reichlicher Ausführung. Schönerer
Schmelz als auf Porzellan. Auf
Rauchpfeifen nur beim Erzeuger.
Verlangen Sie Preisliste. Sammeln
von Aufträgen hoher Rabatt.

Josef Engler
Weisenfabrik und Porzellanmalerei
Eing. a. d. Donau, Melldarlgasse 4.
Preis und gratis Spezialgeschäft der
Rauchpfeifenbranche Oesterr.

Frauen! + Hilfe!
Gegen Störungen hilft nur mein Refor-
mator, sicher und prompt. Preis 3 Kr. 46
(auch in Marken). Direkter Versand!
Interessanter illustrierter Katalog
und Preisliste über edle Pariser
Schmuckmittel für Herren und Damen
sowie berühmter Schönheitsmittel
gratis und franko. (Verschließen
20 Heller.) Kosmetischer Versand,
Wiener-Neustadt 17.

Erbsen, la . . . 100 kg K 5.80
Zwiesel . . . 100 „ 10.-
Aopel . . . 100 „ 20.-
Krautkörbe . . . Stück 6 bis 7 Heller
Sauerkraut in Fässern zu 50, 100
und 200 kg. per 100 kg. K 14.-
Schweinefett, heimisches, 1 kg.
K 1.20 versendet jedes Quantum per
Nachnahme Ivana Colnar, Landes-
produktengeschäft, Krainburg
(Krain), k. k. Staatsbahn.

1913 er
Junggeflügel
Garantiert lebende Ankunft, franko
jeder Station. 20 St. grosse, fetto
Brathühner K 20.-, 12 St. grosse,
fette Kaponen K 21.50, 6 St.
grosse, fetto Henschen K 24.-
franko per Nachnahme liefert
S. MANDEL, Skalat 300 (Oest.).

! 500 Kronen !
zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzel-
vortilger
„Ria-Balsam“ Ihre Hühner-
augen, Warzen,
Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerz-
los entfernt. Preis eines Tiegels samt
Garantiebrieff 1 Krone.

Kemeny, Kaschau (Kassa)
I., Postfach 12/115, Ungarn.

Postentwurf.
Weichensteller der I. I. Staats-
bahn wünscht mit einem Weichen-
steller in Villach, Staatsbahnhof
oder Rangierbahnhof, Familien-
verhältnisse halber zu tauschen.
Genannter Weichensteller hat
schöne Naturwohnung, Gras-
nutzung, schönen Acker und Gar-
ten, sehr billig in schöner Obst-
gegend. Wochenertrag und 70 Pro-
zent Quartiergeld.
Gefällige Anfragen unter
„Schöner Posten“ an die Ad-
ministrations des „Eisenbahner“.

Von Herrschaften
abgelegte Herrenkleider
spottbillig nur bei
Heinrich Weinberger
I. Bez., Singerstraße Nr. 6.
Kleider auch leichtweise.

Bei Flechtenleiden
aller Art, bestell bei nährenden und
schmerzstillenden unübertrefflich,
Dautauschlägen, Schmorrbal-
denschlägen, selbst in den hartnäckigsten
Fällen, wo alle bisher angewandten
Mittel versagen, verschafft
Apotheker Stauders

Euzema-Balsam
sofort Hilfe. — Euzema-Pur ohne jede
Verursachung. — Patentamtlich gesch.
141.365. Preis 5 Kr.
Probepfeifen 3 Kr.

Mein nur echt durch die Rostische Apo-
thek, Kaufmann D. 37 (Badr. Al-
gäu). Zahlreiche Dankbriefe von
Geheilten, insbesondere von solchen,
die jahrelang alle möglichen Schmie-
ren ohne jeden Erfolg angewandt.

Kropf
dicken Hals, Drüsen beseitigt
man rasch und gründlich durch
Hollerbauer Kropfbalsam
Flasche 4 Kronen.
Stadtpothke Waffenhofen
a. d. Alm 154 (Bayern).

**Klassenlotterie-
Lose**
der I. I. Klassenlotterie
sind noch bei unterzeichneter
Geschäftsstelle zu haben.
Günstigste aller Staatslotterien.
Gewinnpotenziale eventuell:
1,000.000 K
Spezialisiert
700.000 „
300.000 „
200.000 „
2 à 100.000 „ u. s. w.
Ziehung I. Klasse
12. und 14. November 1913.
Preis der Lose I. Klasse: 1/5 5 Kr.,
1/10 10 Kr., 1/20 20 Kr., 1/40 40 Kr.
Bestellungen baldigst erbeten.
Geschäftsstelle der
I. I. Klassenlotterie
Paul Appel, Salzburg.

Dankagung. Für die vielen
heilbringenden, welche mich während
des Weibens meines untergeordneten
Gatten Dominikus Wurzer, Ober-
werkmann, entgegengebracht wurden,
sage ich meinen aufrichtigsten Dank.
Ebenso danke ich allen, welche dem
teuren, so unverhofft Entschlafenen das
letzte Geleit gaben.
Feldkirch-Bezirk, im September 1913.
Franziska Wurzer.

Kleine Wohnung
mit Garten und Lusthaus zu
vermieten. Weidlingau, Wur-
zbachthal, Mühlbergstraße 14.

Betreter und Reisende
werden gegen hohe Provision
ausgenommen. Kann auch als
Reisenbeschäftigung betrieben
werden. Offerte unter „Großer
Verdienst 18“, Postfach 33,
Saaz, Böhmen.

Billige böhmische Bettfedern
5 Rilo: neue geschlossene K 2.40 bessere
K 1.20, weiße baumwollene geschlossene
K 1.80, K 2.40, schneeweiße baumwollene
weiße geschlossene K 3.00, K 3.60, K 4.20,
aus vortem Bettfedern, gefüllt, 1 Ducht
oder 1 Unterbett
150 cm lang, 116 cm
breit K 1.10, K 1.20, K 1.30, K 1.40, K 1.50, K 1.60, K 1.70, K 1.80, K 1.90, K 2.00, K 2.10, K 2.20, K 2.30, K 2.40, K 2.50, K 2.60, K 2.70, K 2.80, K 2.90, K 3.00, K 3.10, K 3.20, K 3.30, K 3.40, K 3.50, K 3.60, K 3.70, K 3.80, K 3.90, K 4.00, K 4.10, K 4.20, K 4.30, K 4.40, K 4.50, K 4.60, K 4.70, K 4.80, K 4.90, K 5.00, K 5.10, K 5.20, K 5.30, K 5.40, K 5.50, K 5.60, K 5.70, K 5.80, K 5.90, K 6.00, K 6.10, K 6.20, K 6.30, K 6.40, K 6.50, K 6.60, K 6.70, K 6.80, K 6.90, K 7.00, K 7.10, K 7.20, K 7.30, K 7.40, K 7.50, K 7.60, K 7.70, K 7.80, K 7.90, K 8.00, K 8.10, K 8.20, K 8.30, K 8.40, K 8.50, K 8.60, K 8.70, K 8.80, K 8.90, K 9.00, K 9.10, K 9.20, K 9.30, K 9.40, K 9.50, K 9.60, K 9.70, K 9.80, K 9.90, K 10.00, K 10.10, K 10.20, K 10.30, K 10.40, K 10.50, K 10.60, K 10.70, K 10.80, K 10.90, K 11.00, K 11.10, K 11.20, K 11.30, K 11.40, K 11.50, K 11.60, K 11.70, K 11.80, K 11.90, K 12.00, K 12.10, K 12.20, K 12.30, K 12.40, K 12.50, K 12.60, K 12.70, K 12.80, K 12.90, K 13.00, K 13.10, K 13.20, K 13.30, K 13.40, K 13.50, K 13.60, K 13.70, K 13.80, K 13.90, K 14.00, K 14.10, K 14.20, K 14.30, K 14.40, K 14.50, K 14.60, K 14.70, K 14.80, K 14.90, K 15.00, K 15.10, K 15.20, K 15.30, K 15.40, K 15.50, K 15.60, K 15.70, K 15.80, K 15.90, K 16.00, K 16.10, K 16.20, K 16.30, K 16.40, K 16.50, K 16.60, K 16.70, K 16.80, K 16.90, K 17.00, K 17.10, K 17.20, K 17.30, K 17.40, K 17.50, K 17.60, K 17.70, K 17.80, K 17.90, K 18.00, K 18.10, K 18.20, K 18.30, K 18.40, K 18.50, K 18.60, K 18.70, K 18.80, K 18.90, K 19.00, K 19.10, K 19.20, K 19.30, K 19.40, K 19.50, K 19.60, K 19.70, K 19.80, K 19.90, K 20.00, K 20.10, K 20.20, K 20.30, K 20.40, K 20.50, K 20.60, K 20.70, K 20.80, K 20.90, K 21.00, K 21.10, K 21.20, K 21.30, K 21.40, K 21.50, K 21.60, K 21.70, K 21.80, K 21.90, K 22.00, K 22.10, K 22.20, K 22.30, K 22.40, K 22.50, K 22.60, K 22.70, K 22.80, K 22.90, K 23.00, K 23.10, K 23.20, K 23.30, K 23.40, K 23.50, K 23.60, K 23.70, K 23.80, K 23.90, K 24.00, K 24.10, K 24.20, K 24.30, K 24.40, K 24.50, K 24.60, K 24.70, K 24.80, K 24.90, K 25.00, K 25.10, K 25.20, K 25.30, K 25.40, K 25.50, K 25.60, K 25.70, K 25.80, K 25.90, K 26.00, K 26.10, K 26.20, K 26.30, K 26.40, K 26.50, K 26.60, K 26.70, K 26.80, K 26.90, K 27.00, K 27.10, K 27.20, K 27.30, K 27.40, K 27.50, K 27.60, K 27.70, K 27.80, K 27.90, K 28.00, K 28.10, K 28.20, K 28.30, K 28.40, K 28.50, K 28.60, K 28.70, K 28.80, K 28.90, K 29.00, K 29.10, K 29.20, K 29.30, K 29.40, K 29.50, K 29.60, K 29.70, K 29.80, K 29.90, K 30.00, K 30.10, K 30.20, K 30.30, K 30.40, K 30.50, K 30.60, K 30.70, K 30.80, K 30.90, K 31.00, K 31.10, K 31.20, K 31.30, K 31.40, K 31.50, K 31.60, K 31.70, K 31.80, K 31.90, K 32.00, K 32.10, K 32.20, K 32.30, K 32.40, K 32.50, K 32.60, K 32.70, K 32.80, K 32.90, K 33.00, K 33.10, K 33.20, K 33.30, K 33.40, K 33.50, K 33.60, K 33.70, K 33.80, K 33.90, K 34.00, K 34.10, K 34.20, K 34.30, K 34.40, K 34.50, K 34.60, K 34.70, K 34.80, K 34.90, K 35.00, K 35.10, K 35.20, K 35.30, K 35.40, K 35.50, K 35.60, K 35.70, K 35.80, K 35.90, K 36.00, K 36.10, K 36.20, K 36.30, K 36.40, K 36.50, K 36.60, K 36.70, K 36.80, K 36.90, K 37.00, K 37.10, K 37.20, K 37.30, K 37.40, K 37.50, K 37.60, K 37.70, K 37.80, K 37.90, K 38.00, K 38.10, K 38.20, K 38.30, K 38.40, K 38.50, K 38.60, K 38.70, K 38.80, K 38.90, K 39.00, K 39.10, K 39.20, K 39.30, K 39.40, K 39.50, K 39.60, K 39.70, K 39.80, K 39.90, K 40.00, K 40.10, K 40.20, K 40.30, K 40.40, K 40.50, K 40.60, K 40.70, K 40.80, K 40.90, K 41.00, K 41.10, K 41.20, K 41.30, K 41.40, K 41.50, K 41.60, K 41.70, K 41.80, K 41.90, K 42.00, K 42.10, K 42.20, K 42.30, K 42.40, K 42.50, K 42.60, K 42.70, K 42.80, K 42.90, K 43.00, K 43.10, K 43.20, K 43.30, K 43.40, K 43.50, K 43.60, K 43.70, K 43.80, K 43.90, K 44.00, K 44.10, K 44.20, K 44.30, K 44.40, K 44.50, K 44.60, K 44.70, K 44.80, K 44.90, K 45.00, K 45.10, K 45.20, K 45.30, K 45.40, K 45.50, K 45.60, K 45.70, K 45.80, K 45.90, K 46.00, K 46.10, K 46.20, K 46.30, K 46.40, K 46.50, K 46.60, K 46.70, K 46.80, K 46.90, K 47.00, K 47.10, K 47.20, K 47.30, K 47.40, K 47.50, K 47.60, K 47.70, K 47.80, K 47.90, K 48.00, K 48.10, K 48.20, K 48.30, K 48.40, K 48.50, K 48.60, K 48.70, K 48.80, K 48.90, K 49.00, K 49.10, K 49.20, K 49.30, K 49.40, K 49.50, K 49.60, K 49.70, K 49.80, K 49.90, K 50.00, K 50.10, K 50.20, K 50.30, K 50.40, K 50.50, K 50.60, K 50.70, K 50.80, K 50.90, K 51.00, K 51.10, K 51.20, K 51.30, K 51.40, K 51.50, K 51.60, K 51.70, K 51.80, K 51.90, K 52.00, K 52.10, K 52.20, K 52.30, K 52.40, K 52.50, K 52.60, K 52.70, K 52.80, K 52.90, K 53.00, K 53.10, K 53.20, K 53.30, K 53.40, K 53.50, K 53.60, K 53.70, K 53.80, K 53.90, K 54.00, K 54.10, K 54.20, K 54.30, K 54.40, K 54.50, K 54.60, K 54.70, K 54.80, K 54.90, K 55.00, K 55.10, K 55.20, K 55.30, K 55.40, K 55.50, K 55.60, K 55.70, K 55.80, K 55.90, K 56.00, K 56.10, K 56.20, K 56.30, K 56.40, K 56.50, K 56.60, K 56.70, K 56.80, K 56.90, K 57.00, K 57.10, K 57.20, K 57.30, K 57.40, K 57.50, K 57.60, K 57.70, K 57.80, K 57.90, K 58.00, K 58.10, K 58.20, K 58.30, K 58.40, K 58.50, K 58.60, K 58.70, K 58.80, K 58.90, K 59.00, K 59.10, K 59.20, K 59.30, K 59.40, K 59.50, K 59.60, K 59.70, K 59.80, K 59.90, K 60.00, K 60.10, K 60.20, K 60.30, K 60.40, K 60.50, K 60.60, K 60.70, K 60.80, K 60.90, K 61.00, K 61.10, K 61.20, K 61.30, K 61.40, K 61.50, K 61.60, K 61.70, K 61.80, K 61.90, K 62.00, K 62.10, K 62.20, K 62.30, K 62.40, K 62.50, K 62.60, K 62.70, K 62.80, K 62.90, K 63.00, K 63.10, K 63.20, K 63.30, K 63.40, K 63.50, K 63.60, K 63.70, K 63.80, K 63.90, K 64.00, K 64.10, K 64.20, K 64.30, K 64.40, K 64.50, K 64.60, K 64.70, K 64.80, K 64.90, K 65.00, K 65.10, K 65.20, K 65.30, K 65.40, K 65.50, K 65.60, K 65.70, K 65.80, K 65.90, K 66.00, K 66.10, K 66.20, K 66.30, K 66.40, K 66.50, K 66.60, K 66.70, K 66.80, K 66.90, K 67.00, K 67.10, K 67.20, K 67.30, K 67.40, K 67.50, K 67.60, K 67.70, K 67.80, K 67.90, K 68.00, K 68.10, K 68.20, K 68.30, K 68.40, K 68.50, K 68.60, K 68.70, K 68.80, K 68.90, K 69.00, K 69.10, K 69.20, K 69.30, K 69.40, K 69.50, K 69.60, K 69.70, K 69.80, K 69.90, K 70.00, K 70.10, K 70.20, K 70.30, K 70.40, K 70.50, K 70.60, K 70.70, K 70.80, K 70.90, K 71.00, K 71.10, K 71.20, K 71.30, K 71.40, K 71.50, K 71.60, K 71.70, K 71.80, K 71.90, K 72.00, K 72.10, K 72.20, K 72.30, K 72.40, K 72.50, K 72.60, K 72.70, K 72.80, K 72.90, K 73.00, K 73.10, K 73.20, K 73.30, K 73.40, K 73.50, K 73.60, K 73.70, K 73.80, K 73.90, K 74.00, K 74.10, K 74.20, K 74.30, K 74.40, K 74.50, K 74.60, K 74.70, K 74.80, K 74.90, K 75.00, K 75.10, K 75.20, K 75.30, K 75.40, K 75.50, K 75.60, K 75.70, K 75.80, K 75.90, K 76.00, K 76.10, K 76.20, K 76.30, K 76.40, K 76.50, K 76.60, K 76.70, K 76.80, K 76.90, K 77.00, K 77.10, K 77.20, K 77.30, K 77.40, K 77.50, K 77.60, K 77.70, K 77.80, K 77.90, K 78.00, K 78.10, K 78.20, K 78.30, K 78.40, K 78.50, K 78.60, K 78.70, K 78.80, K 78.90, K 79.00, K 79.10, K 79.20, K 79.30, K 79.40, K 79.50, K 79.60, K 79.70, K 79.80, K 79.90, K 80.00, K 80.10, K 80.20, K 80.30, K 80.40, K 80.50, K 80.60, K 80.70, K 80.80, K 80.90, K 81.00, K 81.10, K 81.20, K 81.30, K 81.40, K 81.50, K 81.60, K 81.70, K 81.80, K 81.90, K 82.00, K 82.10, K 82.20, K 82.30, K 82.40, K 82.50, K 82.60, K 82.70, K 82.80, K 82.90, K 83.00, K 83.10, K 83.20, K 83.30, K 83.40, K 83.50, K 83.60, K 83.70, K 83.80, K 83.90, K 84.00, K 84.10, K 84.20, K 84.30, K 84.40, K 84.50, K 84.60, K 84.70, K 84.80, K 84.90, K 85.00, K 85.10, K 85.20, K 85.30, K 85.40, K 85.50, K 85.60, K 85.70, K 85.80, K 85.90, K 86.00, K 86.10, K 86.20, K 86.30, K 86.40, K 86.50, K 86.60, K 86.70, K 86.80, K 86.90, K 87.00, K 87.10, K 87.20, K 87.30, K 87.40, K 87.50, K 87.60, K 87.70, K 87.80, K 87.90, K 88.00, K 88.10, K 88.20, K 88.30, K 88.40, K 88.50, K 88.60, K 88.70, K 88.80, K 88.90, K 89.00, K 89.10, K 89.20, K 89.30, K 89.40, K 89.50, K 89.60, K 89.70, K 89.80, K 89.90, K 90.00, K 90.10, K 90.20, K 90.30, K 90.40, K 90.50, K 90.60, K 90.70, K 90.80, K 90.90, K 91.00, K 91.10, K 91.20, K 91.30, K 91.40, K 91.50, K 91.60, K 91.70, K 91.80, K 91.90, K 92.00, K 92.10, K 92.20, K 92.30, K 92.40, K 92.50, K 92.60, K 92.70, K 92.80, K 92.90, K 93.00, K 93.10, K 93.20, K 93.30, K 93.40, K 93.50, K 93.60, K 93.70, K 93.80, K 93.90, K 94.00, K 94.10, K 94.20, K 94.30, K 94.40, K 94.50, K 94.60, K 94.70, K 94.80, K 94.90, K 95.00, K 95.10, K 95.20, K 95.30, K 95.40, K 95.50, K 95.60, K 95.70, K 95.80, K 95.90, K 96.00, K 96.10, K 96.20, K 96.30, K 96.40, K 96.50, K 96.60, K 96.70, K 96.80, K 96.90, K 97.00, K 97.10, K 97.20, K 97.30, K 97.40, K 97.50, K 97.60, K 97.70, K 97.80, K 97.90, K 98.00, K 98.10, K 98.20, K 98.30, K 98.40, K 98.50, K 98.60, K 98.70, K 98.80, K 98.90, K 99.00, K 99.10, K 99.20, K 99.30, K 99.40, K 99.50, K 99.60, K 99.70, K 99.80, K 99.90, K 100.00, K 100.10, K 100.20, K 100.30, K 100.40, K 100.50, K 100.60, K 100.70, K 100.80, K 100.90, K 101.00, K 101.10, K 101.20, K 101.30, K 101.40, K 101.50, K 101.60, K 101.70, K 101.80, K 101.90, K 102.00, K 102.10, K 102.20, K 102.30, K 102.40, K 102.50, K 102.60, K 102.70, K 102.80, K 102.90, K 103.00, K 103.10, K 103.20, K 103.30, K 103.40, K 103.50, K 103.60, K 103.70, K 103.80, K 103.90, K 104.00, K 104.10, K 104.20, K 104.30, K 104.40, K 104.50, K 104.60, K 104.70, K 104.80, K 104.90, K 105.00, K 105.10, K 105.20, K 105.30, K 105.40, K 105.50, K 105.60, K 105.70, K 105.80, K 105.90, K 106.00, K 106.10, K 106.20, K 106.30, K 106.40, K 106.50, K 106.60, K 106.70, K 106.80, K 106.90, K 107.00, K 107.10, K 107.20, K 107.30, K 107.40, K 107.50, K 107.60, K 107.70, K 107.80, K 107.90, K 108.00, K 108.10, K 108.20, K 108.30, K 108.40, K 108.50, K 108.60, K 108.70, K 108.80, K 108.90, K 109.00, K 109.10, K 109.20, K 109.30, K 109.40, K 109.50, K 109.60, K 109.70, K 109.80, K 109.90, K 110.00, K 110.10, K 110.20, K 110.30, K 110.40, K 110.50, K 110.60, K 110.70, K 110.80, K 110.90, K 111.00, K 111.10, K 111.20, K 111.30, K 111.40, K 111.50, K 111.60, K 111.70, K 111.80, K 111.90, K 112.00, K 112.10, K 112.20, K 112.30, K 112.40, K 112.50, K 112.60, K 112.70, K 112.80, K 112.90, K 113.00, K 113.10, K 113.20, K 113.30, K 113.40, K 113.50, K 113.60, K 113.70, K 113.80, K 113.90, K 114.00, K 114.10, K 114.20, K 114.30, K 114.40, K 114.50, K 114.60, K 114.70, K 114.80, K 114.90, K 115.00, K 115.10, K 115.20, K 115.30, K 115.40, K 115.50, K 115.60, K 115.70, K 115.80, K 115.90, K 116.00, K 116.10, K 11