



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Gheftkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich „ 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 21.

Wien, den 20. Juli 1911.

19. Jahrg.

Der Deutsche Nationalverband.

Das sind die Kämpfer für Recht und Licht,
Die sich dir dringend empfehlen:
O deutsches Volk, vergiß sie nicht
Ins — Parlament zu wählen.

Das sind die Kämpfer für Recht und Licht,
Ich seh' manch lieben Bekannten,
Ich seh' auch manches Schicksal
Und manchen Komödianten.

(Georg Herwegh, Politische Gedichte.)

Der Deutsche Nationalverband ist jetzt die Repräsentanz des deutschen Volkes in Oesterreich. Er ist die stärkste Partei des neuen Volkshauses, und für den wahren deutschbewussten Freisinn müßte die Tatsache, daß durch die Niederlage des Klerikalismus der Weg frei geworden ist für den politischen und sozialen Fortschritt, wirken wie der fruchtverheißende Tag, an dem man Kraft sammelte zu neuen großen Taten. Die Stärke und seine einflußreiche Stellung, die der Nationalverband im neuen Volkshaus einnimmt, auferlegen ihm die Pflicht, mit einem positiven Programm hervorzutreten und der Regierung den Weg vorzuzeichnen, den sie zu beschreiten haben wird.

Niemals war vielleicht eine Zeit so geeignet, jenen, die bisher die Phrasen vom „Deutschtum und Fortschritt“ ernst nahmen, zu zeigen, wie jammervoll es um das deutsche Volk in Oesterreich aussehend würde, wenn es wirklich auf die „Generalrepräsentanz“ des Deutschen Nationalverbandes angewiesen wäre. Seit dem 20. Juni wird in der „Ostdeutschen Rundschau“ und in der deutschböhmisches Provinzpresse Tag für Tag auf den großen Fehler hingewiesen, den das Wiener Bürgertum beging, als es statt der Christlichsozialen bei der Stichwahl die Sozialdemokraten unterstützte. Und das ist so ziemlich das einzige, was man von den Nationalverbändlern weiß: daß sie bereit sind, unter allen Bedingungen die klerikale Herrschaft zu unterstützen, wenn es gilt, die Sozialdemokratie niederzuringeln! Dieser einzige positive Punkt des nationalverbändlerischen Programms mag ja für verbissene Scharfmacher und hartgesottene Feinde der Arbeiterschaft Grund genug sein, sich für die Nationalverbändler einzusetzen, sonst aber dürfte ein solches „Programm“ doch ein wenig zu dürftig befunden werden. Kein Mensch weiß bis heute mehr, als daß der Deutsche Nationalverband für „die Einheit des deutschen Volkes“ eintreten werde. Was hinter diesen Phrasen gesucht werden soll, darüber haben die Herren Nationalverbändler selbst noch nicht nachgedacht und ihre Sorge konzentrierte sich vorläufig noch auf andere Fragen, als etwa auf die große „Nebensächlichkeit“, was die Nationalverbändler im Parlament zu tun gedenken. Wie man um Gotteswillen nicht den Born der Klerikalen wachruft, das ist vorderhand das Problem für die wackeren Nationalverbändlersgermanen. Und aus diesem Grunde wurde die Aufnahme des zum Abgeordneten im IV. Wiener Bezirk gewählten Schriftstellers Zenker in den Nationalverband abgelehnt. Zenker kann nicht Mitglied des Verbandes der Deutschfreiheitlichen sein, weil er wirklich deutschfreiheitlich ist! Herr Zenker ist für die Chereform, das heißt, zunächst für das in allen modernen Staaten bestehende Recht auch der katholischen Geschiedenen, eine neue Ehe eingehen zu dürfen. Diese rein bürgerliche, für jeden bürgerlichen Freiheitlichen und Fortschrittlichen selbstverständliche Forderung wird ihm von dem Deutschen Nationalverband als „besonders prononzierte Stellung in der Frage des Kulturkampfes“ verübelt. Ebenso tritt Herr Zenker für die freie Schule und für die Feuerbestattung ein — lauter gutbürgerliche Forderungen. Fragen des Kulturkampfes müssen um jeden Preis vermieden werden, sagen die Deutschfreiheitlichen — das heißt freiheitliche Fragen dürfen

nicht aufgerollt werden und wer im schändlichen Verdacht steht, daß dies von ihm zu erwarten ist, wer deutschfreiheitlich handeln will, paßt nicht in den Verband der deutschfreiheitlichen Abgeordneten!

Es ist gar kein Zweifel, daß diese schändliche Haltung der Deutschnationalen von den Christlichsozialen diktiert ist. Sezmann und seine Gönner bei Hof und Kirche können sich über ihre Niederlage trösten: Die römische Reaktion hat vollwertigen Ersatz für sie bekommen, die Deutschfreiheitlichen besorgen die Geschäfte des Klerikalismus ebenso gut wie Prinz Liechtenstein und Dr. Sezmann.

Daß die Herren im Deutschen Nationalverband geschworene Arbeiterfeinde sind, die, soweit sie dem alten Parlament angehörten, auch die Anträge für die Eisenbahner niederstimmen halfen, weiß man. Aber daß sie auch den bürgerlichen Freisinn abgeschworen haben, noch ehe sie ihre Tätigkeit im Parlament begonnen haben, das wird man festhalten müssen, um die Erbärmlichkeit aufzuzeigen, die hinter den nationalen und freisinnigen Phrasen steckt. Es wäre jetzt eine Zeit, wo in die klerikalen Mauern Bresche gelegt wurde, und wo es nur des Ernstes bedurfte, um den Schutt, der die Entwicklung unseres Landes verschüttet hat, wegzuräumen. Aber der große Augenblick hat im Deutschen Nationalverband ein kleines Geschlecht gefunden. Er hat jetzt andere Sorgen, als sich um politische Ideale und wirtschaftlichen Fortschritt zu kümmern. Er ist der Vollzugsausschuß der besitzenden Klasse, und von seinen Idealen gilt, was Herwegh mit heißem Zynismus dem deutschen Musterbürger ins Stammbuch schrieb:

Gewiß, man tobt sich einmal aus —
Es wär' ja um die Jugend schade —
Doch führt man erst sein eigen Haus
So werden fünfzig plötzlich grade.
In welcher Mühle man uns mahlt,
Das macht uns immer viel beschwerden;
Der ist mein Herr, der mich bezahlt —
Ich will ein guter Bürger werden.

Die Erziehung für die Eisenbahn.

Als vor Dezennien in Oesterreich die ersten Eisenbahnen in Betrieb gesetzt wurden, da war es bekanntlich nicht so einfach, die ersten Passagiere zu gewinnen, die das Vertrauen zu dem neuen Beförderungsmittel besaßen. Die komische Figur, die Rosegger in seinem steirischen Bauernburschen schuf, der, als er den ersten Eisenbahnzug in einen Tunnel verschwinden sieht, fest von der Höllenfahrt eines Teufelspukes überzeugt ist, war keine dichterische Erfindung, sondern ein Typus der Wirklichkeit aus jenen Zeiten, wo das breite Publikum erst für die Eisenbahn erzogen werden mußte.

Heutzutage, wo durch die Verallgemeinerung der modernen Dampfbahnen das segensreiche Verkehrsmittel sozusagen Gemeingut der Nation geworden ist, hat man die kindische Furcht von damals schon längst überwunden, es sei denn, daß hie und da ein altes Weiblein in einem weltabgeschlossenen Gebirgsdorf lebt, das noch an der Sicherheit der modernen Lokomotive zweifelt. Ganz im Gegenteil zu der etwa mehr als skeptischen Auffassung von damals sind wir heute vertrauensfelig geworden und wir bequemen uns mit einer sogar manchmal bewunderungswürdigen Gleichgültigkeit dazu, unsere ehrenswerte Person dem rollenden Fahrzeug anzuvertrauen, ohne daß wir auch nur im geringsten um die uns sonst so teure persönliche Sicherheit besorgt wären. Und dennoch sind wir sonst keineswegs ein so leichtsinniges Geschlecht. Wir versichern unser Leben und unser Eigentum auf alle möglichen Arten, wir beachten zuweilen mit ängstlicher Vorsicht alle erdenklichen hygienischen Vorschriften, um unsere Gesundheit zu wahren, wir regeln unsere Verdauung und verschließen des nachts

unsere Wohnung vor Dieben, kurz, was tun wir nicht alles in sorgfältiger Bedachtnahme auf unser persönliches Wohl? Nur in einem Punkte scheint der Laie im Eisenbahnwesen viel weniger über den kausalen Zusammenhang von Ursache und Wirkung nachzudenken: wenn er die Eisenbahn zu seinen Reisen benützt.

„Ja,“ wird da vielleicht irgendeiner sagen, „sollen wir denn immer schon mit dem Gefühl der bloßen Angst unsern Fuß auf das Trittbrett setzen und die mögliche Voraussicht vor uns haben, mit zerquetschten Leibern in unserem Bestimmungsort anzukommen?“ Das ist nun gewiß nicht nötig, und wir Eisenbahner haben die allerwenigste Ursache, dem Publikum das Reisen verleidern zu wollen, um etwa dadurch die Betriebsergebnisse der Bahnen herabzusetzen, was ja doch nur wieder an uns selbst erspart werden würde. Was wir aber im Interesse unserer eigenen Standeslage, wie im Interesse des reisenden Publikums selbst verlangen können, ist die Erziehung für die Eisenbahn. Und da die Menschheit nun einmal schwer begreift und sich besonders nicht gerne für Dinge erziehen läßt, wo das allerpersönlichste Interesse nicht unmittelbar in die Augen springend ist, wollen wir es versuchen, ein wenig deutlicher zu werden.

So wie die Angst und Furcht der biedereren Landbewohner vor Jahrzehnten in den ersten Eisenbahnzügen nur Schreckliches sah, weil ihr die Kräfte und die Art des Betriebes in geheimnisvollem Dunkel gehüllt waren, so denkt man sich heute über den Eisenbahnbetrieb schlechtweg überhaupt nichts, weil die Gewohnheit darin etwas Selbstverständliches erblickt. Im großen Publikum weiß man ja, daß auch auf der Eisenbahn ein Zusammenstoß oder sonst wie ein Unglück passieren kann, aber muß denn dieses Unglück gerade dann passieren, wenn der A oder B eine Reise unternimmt? Schließlich ist ja wohl die Gefahr, bei einem Eisenbahnunglück verletzt zu werden, gar nicht größer, als etwa von einem Blitz getroffen zu werden. Und dann, wenn es schon geschieht, liegt das eben in der besonderen Eigenart des Betriebes, der ohne Gefahren nun einmal nicht aufrechterhalten werden kann. Auch das Gute hat eben seine Schattenseiten. So ungefähr kalkuliert der gewöhnliche Durchschnittsreisende, wenn man seine Gedanken auf das hier angezogene Thema lenkt. Und da nun einmal die Mehrzahl der Menschen diesem gemüthlichen Durchschnittstypus angehört, ist es nur zu begreiflich, daß man solche Erwägungen, die ja doch keinen anderen Sinn hätten, als daß man sich die Lust an einer der großartigsten Errungenschaften verdirbt, hübsch bei Seite läßt und sich ruhig unter die Fürsorge seines Schutzengels begibt. Passiert dann und wann wirklich einmal auf einer Eisenbahn ein größeres Unglück, wie etwa auf der Pariser Stadtbahn oder bei Spremberg, oder gar eines in unserer Nähe, dann kann es wohl zuweilen vorkommen, daß der biedere Spießer über die Unvorsichtigkeit und Ungeschicklichkeit des Zugspersonals in Wut gerät, das in diesem Falle sicherlich das Unglück verschuldet hat. In einer wunderbaren Eisenbahnstizze hat Maria von Weber diesen Gedankengang der Reisenden gekennzeichnet, wenn in „Eine Winternacht auf der Lokomotive“, während Heizer und Führer mit Wind und Wetter kämpfen, im weichen Pfuhl der I. Klasseabteilung ein Reisender beim Erwachen dem ersten Gedanken Ausdruck verleiht: „Wenn die Kerle vorn auf der Maschine heute nur ordentlich Acht geben wollten!“

Diese ganze eigenartige Psychologie des reisenden Publikums hat, wie wir schon angedeutet haben, ihre Ursache darin, daß dieses den Dingen und tatsächlichen Verhältnissen, wie sie auf den Eisenbahnen bestehen, vollständig fremd und verständnislos gegenübersteht. Was weiß heutzutage auch der Laie von all

dem Wust von Instruktionen und Vorschriften, die in der grauen Theorie den Bediensteten des Verkehrs eingeleitet werden, um in Wirklichkeit schon am Papier zu bleiben, was weiß er davon, daß die schönsten Vorschriften nicht eingehalten werden können und nicht eingehalten werden dürfen, wenn der Verkehr nicht ins Stocken geraten soll. Und erst davon, daß der Bedienstete mit allen möglichen Vorrichtungen überbürdet wird, die ihn zuweilen zur Außerachtlassung der wichtigsten Sicherheitsvorkehrungen zwingen, daß Turnusse erstellt werden, die der Führer nicht, ohne seine klare Besinnung einzubüßen, einhalten kann und die oft genug den unmittelbaren Anlaß zu katastrophalen Ereignissen bilden! Was weiß der größte Teil des reisenden Publikums von jenem Kleinlichen Anauferstehen, das überall am unrechten Platz sparen läßt und wodurch die Sicherheit des Verkehrs im höchsten Grad gefährdet wird. Daß man vielfach, wie in der Eisenbahnerfachpresse zu wiederholtenmalen festgestellt wurde, alte, vorintstliche Maschinen im Verkehr beläßt, daß man Siederohre an schadhafte Stellen verstopft, die später barsten und den Führern Gesundheit und Leben kosteten, davon und von vielen anderen ungezählten Mängeln und Schlamereien im Eisenbahnbetrieb hat der Laie in der Regel keine Ahnung, und es ist solcherart auch gar nicht zu verwundern, daß das große Publikum mit bewunderungswürdiger Ruhe und Gelassenheit Nachrichten von Eisenbahnunfällen zur Kenntnis nimmt, ohne sich darüber weitere Gedanken zu machen. Kommt etwas vor, so dankt man dem lieben Gott, daß man nicht selbst dabei war und die Geschichte ist vorüber.

Und doch könnte gerade von dieser Seite viel, sehr viel geschehen. Das große Publikum für die Eisenbahn so zu erziehen, daß es endlich begreifen lernt, daß man damit, daß man irgendeine Unbequemlichkeit, die einem auf der Reise zustieß, ins Beschwerdebuch einträgt, blutwenig getan hat, um seine Interessen zu wahren, sollte daher vor allem eine wichtige Aufgabe der ehrlichen und unabhängigen Publizistik sein. Das beste Beschwerdebuch für das Publikum ist hier die Presse. Welche Macht von dieser Seite ausgeübt werden kann, wissen wir aus der täglichen Erfahrung. Man nehme nur vergleichsweise den Fall, wo in den letzten Tagen in der europäischen Tagespresse die himmelschreienden Schweinereien bei dem amerikanischen Fleischtruf besprochen wurden. Die Empörung, die da gegen eine Bande von verbrecherischen Kapitalisten in der Öffentlichkeit wachgerufen wurde, als man erfuhr, wie die Gesundheit aller Volksklassen durch das schweineische Treiben in den Fabriken bedroht wurde, hat sicherlich mehr genützt, als alle Antitrustgesetze imstande gewesen wären. Und das kann überall dort bewerkstelligt werden, wo das Interesse breiter Bevölkerungsschichten unmittelbar mit einem Betriebszweig verknüpft ist. In dem Wiener Konfektionsgewerbe hat man feinerzeit Zeichen eingeführt, die in den Auslagen auf den fertigen Kleidungsstücken angebracht werden und die dem Publikum die Kontrolle ermöglichen, daß in den betreffenden Werkstätten nicht unter unhygienischen Bedingungen gearbeitet wird, die auch die Gesundheit der Warentäuser gefährden. Kann man also nicht auch dem

Publikum die Kontrolle über den Eisenbahnbetrieb ermöglichen?

Gewiß kann man das. Hier handelt es sich vor allem um einen Betriebszweig, wo das Interesse aller Bevölkerungsklassen innig mit den Interessen der Bediensteten verknüpft ist. Monopol und Schlamperie, die aus falsch angewandeter Sparsamkeit entstehen, werden hier nicht nur zu einem Uebelstand, unter denen die Bediensteten leiden, sondern sie bedeuten auch eine Gefahr für alle jene, die ihr Leben und ihr Eigentum der Eisenbahn anvertrauen müssen. Und der überanstrengende und im Dienst ermüdete Mann am Regulator ist nicht bloß eine Gefahr für sich selbst, sondern für den ganzen Zug mit allen seinen Insassen. Für diese so naheliegenden Tatsachen muß man Sinn, Verständnis und Empfindung des Publikums schärfen. Diese Wahrheit muß, weil die Menschen nun einmal für Wahrheiten am schwersten zugänglich sind, möglichst oft und laut gesagt werden. Dafür sollte nun die Tagespresse ohne Unterschied der Parteistellung ihre starke Stimmen leihen, und sie würde sich ein hohes Verdienst als Mahnerin öffentlicher Interessen erwerben. Doch in dieser Hinsicht scheint es freilich noch auf lange Zeit hinaus gute Wege zu haben. Die große Mehrheit der Tagesblätter begnügt sich eben damit, über einen Eisenbahnunfall mit derselben Gleichgültigkeit zu berichten, wie etwa über ein scheues Pferd oder über einen Selbstmordversuch eines lebensüberdrüssigen Liebespaars. Soll man über das gewohnte Maß der Zeilenanzahl in der Lokalkronik hinausgehen, dann muß der Unfall schon von ganz besonderer Bedeutung sein und einen katastrophalen Charakter besitzen. Und doch wäre es hier zuweilen am Platze, den Ursachen solcher Erscheinungen mit der Gründlichkeit eines soziologischen Forschers nachzuspüren; die Resultate, die sich ergeben würden, wären lehrreich in mannigfacher Hinsicht. Sie würden vor allem wertvolle Anhaltspunkte dafür bieten, daß es sich schon der Mühe lohnt, den Dienst- und Arbeitsverhältnissen des Verkehrspersonals volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und die internen Betriebsverhältnisse auf der Eisenbahn aufmerksam zu verfolgen und zu kontrollieren. Denn wo scheinbar oft ein unglücklicher Zufall ein Unglück verschuldete, da war es in der Tat Schlamperie und Ueberbürdung des Personals, die namenloses Unheil anrichtete, und das hätte leicht vermieden werden können, wenn man früher schon darauf bedacht gewesen wäre. Dieselbe Tagespresse, die unsere Wißbegierde befriedigt, wenn es sich um die Geburtswehen einer erotischen Regentin handelt, und die uns die Speisezeitel einer fürstlichen Festesserei serviert, sollte also etwas mehr als die üblichen zehn Zeilen haben, wenn es sich um eines der gerade in letzter Zeit wieder sehr oft wiederholten Eisenbahnunglücke handelt. Durch eine zeitweise Statistik der Eisenbahnunfälle und der dadurch verursachten Opfer einerseits, und der Ursachen, die dazu den Anlaß gaben andererseits, könnte in dieser Hinsicht sehr viel zu der Beseitigung der ange deuteten Uebelstände beigetragen werden.

Weil wir Eisenbahner aber keineswegs so naiv sind, zu glauben, daß das von der Tagespresse in der Zukunft ausreichende geschehen wird, erwächst uns um so mehr die Pflicht, für den Ausbau und die Verbreitung unserer Fachpresse zu sorgen. Die Erkenntnis, daß dadurch, daß wir das große Publikum auf

die Gefahren aufmerksam machen, denen es durch die Dienstesüberbürdung des Personals ausgesetzt ist, für unsere wirtschaftliche Besserstellung ein wirksamer Hebel ausgelöst wird, auferlegt uns die Pflicht, mit allen Mitteln dafür zu sorgen, daß unsere Fachpresse auch in den Kreisen des reisenden Publikums gelesen werde, denn sie ist es, durch welche die Legende zerstört wird, daß der Eisenbahner auf Rosen gebettet ist.

Und da kann unseres Erachtens sehr viel geschehen. Der Eisenbahner bildet in vielen Geschäften, ja in ganzen Ortschaften, den Hauptteil der konsumierenden Bevölkerung, so daß er überall in Gast- und Schankwirtschaften verlangen kann, daß neben den vielen Zeitschriften auch die Eisenbahnerfachpresse aufgelegt werde. Sie ist es, die den vielen Klagen und Beschwerden, von denen wir erfüllt sind, Ausdruck verleiht, und die nicht bloß von uns selbst, sondern auch von der großen Masse der Bevölkerung gelesen werden soll. Die Menschheit soll für die Eisenbahn erzogen werden, indem sie die Gefahren begreifen lernt, denen sie ausgesetzt ist, wenn die Bediensteten leiden und gequält werden. Je mehr und je wirksamer dies geschieht, desto nachhaltiger werden wir unsere gerechten Forderungen unterstützen. Die Proteste gegen die Unsicherheit des Betriebes, die wir in der öffentlichen Meinung auslösen, sind Proteste auch gegen unsere eigenen Leiden. Lernen wir auch diese Waffe handhaben, und wir werden damit unseren Kampf wirksam unterstützen und damit gleichzeitig dem öffentlichen Wohle nützen. Erziehen wir so das Publikum für die Eisenbahn!

Fluktuation.

Es geht wieder vorwärts. Immerhin aber nicht so, wie es von jedem guten Freunde des Fortschritts gewünscht wird. Die Ziffer der organisierten Arbeiter als Ganzes steigt, jedoch gleicht dieser Aufstieg leider der berühmten Ethernader Springprojektion: drei Schritte vorwärts, zwei Schritte zurück. Oder drücken wir das Aufrücken in profanischen Zahlen aus:

$$8 + 3 = 11 - 2 = 9.$$

Der Aufstieg der Gewerkschaften als Ganzes besteht zwar in Permanenz, gleicht jedoch im einzelnen einem Auf- und Abfluten, wobei die vorwärts drängende Woge stärker als die zurückflutende ist. Ein starkes Meer, das mit immer stärkerem Wogendrange das kapitalistische Festland mehr und mehr überflutet. Nüchtern ausgedrückt nennt man in der Gewerkschaftsbewegung diesen Zustand Fluktuation, das Wallen und Schwanken der Bewegung, hervorgerufen durch Beitritt und Fahnenflucht, wobei allerdings der erstere die letztere überwiegt.

Die Fluktuation ist eine ebenso alte wie bedauerliche Erscheinung in der Geschichte der Gewerkschaften. Jede Gewerkschaft ist ihr mehr oder weniger unterworfen. Und die verschiedensten Mittel sind schon empfohlen und angewandt worden, um diesen schädlichen Zustand zu beseitigen oder wenigstens abzuschwächen.

Bei der Einführung und dem Ausbau der verschiedenen Unterstützungseinrichtungen innerhalb der Gewerkschaften war und ist ein Hauptargument der Befürworter dieser Einrichtungen stets der Hinweis darauf, daß dadurch auch die Fluktuation beherrscht werden könne. Wenn man den Mitgliedern in den verschiedensten Notlagen materielle Vorteile bietet, dann sei Aussicht vorhanden, sie dauernd an die Organisation zu fesseln, was wiederum von günstigem Einfluß sei

Feuilleton.

Das Eisenbahnunglück.

Dämmerung hatte den kleinen Bahnhof müde gemacht. Er hatte sich mit rotem Grau leicht eingepackt und rührte sich nicht. Nur der riesige Trinfbecher schlug, vom Luftzug bewegt, schläfrig und blechern um seine Pumpe, wie nörgelnd, daß er schon wieder aufgeweckt wurde.

Der Stationsvorstand stand hinter seinem Fenster und fing Drummer. Er schlich ihnen mit der Hand bis an den Rand der Scheibe nach und strich sie rudartig ein. Dann warf er sie mit Wucht gegen das Fensterkreuz. Wenn es zu sehr kripelte, machte er schon vorher die Finger auf.

Pföhllich läutete es vom nächsten Bahnübergang. Der Stationsvorsteher zerquetschte eiligst einen Drummer und ging an seinen Apparat. Aus dem Güterschuppen stürzten zwei Männer mit Dienstmützen, Neukerten über die Geleise und gleich sprangen gelbe und bunte Lichter in das Dämmern.

Der Vorsteher lief mit seiner hochroten Mütze aus dem Gebäude. Ein beladener junger Kellner hinter ihm drein. Sie spähten über die Schienen hin. Die machten kurz vorher eine Wiegung; darum sah man nichts. Die Gläser auf dem Tablett schüttelten sich leise, klirren aneinander. Von fernher atmete es, fauchte, leuchte, pfiff und dröhnte mächtig; dann schossen überhelle Lichter heran. Es knirschte, kreischte, wie wenn zwei Riesennesser geschärft werden, lächerlich grell und nervschneidend. Der Zug stand.

„Mäpshenverda!“ rief der Kleine weißbärtige Zugführer in das Schweigen und sprang ab, sah sich gleich nach dem Raden, wo er etwas Schlimmes hatte. Einzelne Coupésäulen wurden aufgestoßen. Kinder, Frauen stürzten heraus und suchten unsicher bei der trüben Beleuchtung nach der Pumpe. Herren spazierten, tief Luft holend, auf und ab. Der Kellner wand sich mit wankendem Tablett den Perron entlang und schnarrte: Bier! Bier!

„Einsteigen!“ sagte der alte Zugführer für sich, wie um zu probieren. Und dann laut und heiser: „Einsteigen!“ Ein hochwanger Mann steht auf dem Trittbrett und wickelt seine Stullen wieder ein. Pföhllich ruft eine überhörschte Frauenstimme aus dem Wagen ängstlich: „Selma!“

Der Mann schrie hoch und fragt mit saltiger Stimm: „Wo ist denn das Kind nur hin?“ Er springt herunter und läuft stolpernd ins Gebäude. „Selma! Selma!“ schreit die sahblonde Frau aus dem Fenster und dreht den Kopf schnell nach allen Seiten. Der Vater stürzt zurück, der Stationsvorsteher schreitet den Zug entlang: „Hat jemand ein kleines Mädchen gesehen?“ Aus dem Wagen schluchzt die Stimme nervös: „Selma! Selma!“

Der Zugführer meint, es wäre höchste Zeit. Der Vater läuft auf dem Bahnsteig herum: „Haben Sie meine Tochter nicht gesehen?“ und verzweifelt: „Hat denn niemand meine Tochter gesehen?“

Der Stationsvorsteher nähert sich: „Wissen Sie denn genau, daß Sie sie mit hatten?“

„Telephonieren Sie doch an den Eisenbahnminister!“ rät eine Frau.

„Nützt nichts, wir müssen fahren.“ ruft der Zugführer. „Jesses Maria!“ kreischt die dürre Frau auf dem Trittbrett.

Der Mann rennt ins Gebäude, gleich wieder heraus, schreit Unverständliches. Die Mutter hebt eine Hand und spreizt die Finger: „Mein Kind ist tot! Selma!“ Ein Gepäcträger guckt überall unter den Zug, der Stationsvorsteher ruft entschlossen: „In einer Viertelminute abfahren!“

„Selma!“ schluchzt die Frau aus dem Fenster, der Vater ist vorn an der Lokomotive. Der Stationsvorsteher seht die Pfeife an den Mund: „Meine Herrschaften . . .!“

In diesem Augenblick geschah folgendes: Aus der Toilette des Wagens vierter Klasse kam Selma, das vermählte Kleine Mädchen. Und sagte, sie möchte jetzt Abendbrot essen.

„Abfahren!“ schrie der weißbärtige Zugführer. Er zitterte vor Lachen und mußte sich den Raden halten. Fast hätte er verpaßt, auf den letzten Wagen zu springen . . .

Auffi ins Heu.

Im „Tagebuch“ seines „Heimgartens“ erzählt Peter Mosegger folgenden lustigen Schelmenschwan: „Der Bauer stand nahe an seiner Dienstmagd und wisperte ihr ins Ohr: „Du, morg'n, balt dunkel wird, bin i oben im Heu. Kim auffi a biß!“

Die Magd verstand und flüsterte über die Köpfe zurück: „I kim auffi.“

Dann ging sie und dachte: „Is dos oaner, der Bau'r! Dos muas i da Bäurin sog'n, daß sie's woas. 's brav Weiberl, was ma dabormbt. Is dos oaner, der Bau'r!“

Und anstatt daß sich die Magd herrichtete fürs Heu, erzählte sie der Bäurin, wie sie vom Bauer eingeladen sei. Die Bäurin blieb ganz ruhig und fragte sie dann: „Gehst auffi?“

„Owa Bäurin! A so a Sünd!“

„Schob, man er unsift wordat.“

„Bäurin,“ sagte die Magd, „i woas woas. Das er nit unsift wort': Geh du auffi!“

Die Bäurin hieb sich mit der Faust in die hohle Hand und rief: „Das tuar i aa!“

Der Bauer war auf das Feld gegangen und in der frischen Luft zu einiger Besinnung gekommen. „An Eh'brüderl!“ So schen is 's nit. Is sa weit eh noch gonz guat, mein Weib. Wan sie ma sou was antat, wa mar a nit recht. I moant, i loß 's bleib'n. I schid in Knecht auffi, daß d'Mirl nit unsift geht.“

Dem Knecht war's recht. Was der Bauer anschafft, dachte er, das muß man tun.

Und als es am nächsten Tage dunkel war, ging der Bauer anstatt ins Heu in die Eheammer. Die Bäurin war nicht da. Hingegen war die Magd da mit aufgestreckten Aermeln und lusch an den Fenstergläsern die Fliegenpersen ab.

„Mirl, bist du nit auffi ins Heu?“

„Na.“

„Wou is dan die Bäurin?“

„Auffi ins Heu.“

Auf der Stelle wußte der Bauer, was zu tun war. Bei der Magd fand er jetzt gar keine Unterhaltlichkeit. Er tief, was er konnte, „auffi ins Heu.“

Ist er noch früh genug gekommen? Ist er zu spät gekommen? Die alten deutschen Dichter hätten ihn in ihren Lustspielen früh genug kommen lassen ins Heu. Die neuen sicherlich — zu spät. Oder ihn gar zurückbehalten — diesmal in seinem Ehefüßl.

auf die Lohnbewegungen, die die Entfaltung aller Kräfte auf möglichst breiter Grundlage erfordern.

Diese Argumentation hat viel Wahres in sich. Es kann auch ohne weiteres zugegeben werden, daß durch die Einführung der verschiedenen Unterstützungseinrichtungen innerhalb der Gewerkschaften der Fluktuation, wenn auch in noch immer unvollkommener Weise, Einhalt geboten worden ist, und daß dadurch die Kampffähigkeit sich verbessert hat. Zugleich aber muß auch als feststehend betrachtet werden, daß der bedauerliche Zustand, wenn auch in vermindelter Form, noch in jeder Gewerkschaft mehr oder weniger vorhanden ist. Wie ist nun das Wesen und was ist die Ursache dieser Fluktuation und welche Mittel sind außer dem schon genannten am besten geeignet, sie immer mehr und mehr auf ein Minimum zu reduzieren?

Wir beobachten bei inszenierten Lohnbewegungen stets einen stärkeren Zustrom zur Gewerkschaft. Bei solchen Gelegenheiten sind auch die Versammlungen stets besser besucht als in ruhigen Zeiten. Es kommen dann nicht nur die, die von der Notwendigkeit der Gewerkschaftsbewegung voll überzeugt sind und planvoll und zielstrebig für ihre Organisation streben, sondern auch erfahrene Arbeiter, es sei „etwas los“ und durch die Bewegung könne ein höherer Lohn erreicht werden. So etwas wirkt auch auf diese Leute anziehend, sie werden mit in die Bewegung gerissen und gerade sie sind es auch dann in der Regel, die dabei die radikalsten Forderungen vertreten, obwohl sie bisher für den Kampffonds so gut wie nichts aufgebracht haben. Ist aber die Bewegung zu Ende, dann flaut auch nach und nach das weitere Interesse an der Organisation ab. Entweder man hat den höheren Lohn durchgesetzt und sich bald an den neuen Zustand der Dinge gewöhnt und der monotone Gleichklang des Tages schläfert die Gemüter wieder ein, oder die Bewegung ist ergebnislos verlaufen, womit für diese Mitläufer der „unwiderlegliche“ Beweis erbracht erscheint, daß „alles nichts nützt“. Das Interesse für die Gewerkschaft erlahmt bald, die prompte Beitragszahlung läßt nach und bald muß wieder ein Teil der soeben gewonnenen Mitglieder von der Liste gestrichen werden.

Bei der Agitation liegt es ähnlich. Der Referent erscheint, nachdem seine Zuhörer unter oft großem Aufwand von Opfern zusammengetrommelt sind, und hält einen Vortrag über die Notwendigkeit der Organisation. Er erweckt mit seiner Rede Begeisterung und oft melden sofort Dutzende ihren Beitritt zur Organisation an. Nach einigen Wochen oder Monaten jedoch läßt das Interesse nach, das Beitragszahlen wird als lästig empfunden und wieder muß ein Teil von der Mitgliederliste gestrichen werden. . .

In beiden Fällen gehen allerdings die gewonnenen Mitglieder nicht restlos verloren. Ein Teil bleibt, überzeugt sich nach und nach von der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation, rückt in den festen Mitgliederbestand auf und verstärkt damit den stabilen Teil der Gewerkschaft. Das ist der Uebersehruß aus Bewegung und Agitation, der wirkliche Gewinn an Mitgliedern, der fast alljährlich in den Abrechnungen der Verbände festgestellt wird und das Wachstum der Organisation illustriert.

Zur Hebung der Mitgliederzahlen und Bekämpfung der Fluktuation ist eben fortgesetzte Agitation nötig. Die Unterstützungseinrichtungen tun dabei ein übriges und der eigentliche Kernpunkt der gewerkschaftlichen Bewegung, der Kampf um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen, darf gleichfalls unter keinen Umständen vernachlässigt werden. Hierfür tritt auch jede echte gewerkschaftliche Organisation ein und diesen drei Faktoren ist es zu verdanken, daß die Ziffern der Gewerkschaftsmitglieder steigen und die Fluktuation mehr und mehr beherrscht wird. Das vornehmste und bestwirkende Mittel unter den drei genannten bildet jedoch unter allen Umständen das erstgenannte, die Agitation, und zwar nicht nur die mündliche, sondern auch die schriftliche.

Wenn Arbeiter in der Gewerkschaftsbewegung unsichere Kantonsisten sind, dann trägt die Schuld daran vor allem ihre Unerfahrenheit und ihr noch beschränkter geistiger Horizont. Ein nur geringer Teil wird aus Egoismus oder gar Bosheit der Gewerkschaft fernbleiben oder ihr untreu werden. Wir meinen, wenn es möglich ist, den geistigen Horizont des Arbeiters auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete zu erweitern, und ihm auf diese Weise die zwingende Notwendigkeit der Organisation und des Klassenkampfes ins Hirn zu pflanzen, daß dann auch am ersten und sichersten erreicht wird, den Betreffenden dauernd für die Bewegung zu gewinnen. Alle äußeren Anlässe zur Beteiligung an der Organisation, wie Lohnbewegungen und Unterstützungseinrichtungen, wirken nie so durchschlagend zur Bekämpfung der Fluktuation wie die auf einem bestimmten Grad von Wissen aufgebaute Ueberzeugungstreue. Und diese kann vor allem nur erreicht werden durch nachhaltige Agitation! Unausgesetzte zähe Aufklärungstätigkeit ist nötig, und zwar nicht nur von den hierzu besonders Berufenen, sondern von jedem einzelnen!

Die Agitation von Mund zu Mund ist hierbei immer noch das bestwirkende Mittel. Und wenn dann noch die geeignete Lektüre hinzukommt, und die ist ja immer vorhanden und sie braucht nur verbreitet und gelesen werden, dann kann uns um die weitere Zurückdrängung der Fluktuation in den Gewerkschaften nicht bange sein. Agitiert in verstärktem Maße, weckt die Geister, führt sie zum Wissen und damit zur Erkenntnis und zur Ueberzeugungstreue, dann werden auch die Gewerkschaften noch mehr als bisher wachsen und an Stabilität gewinnen!

Jeder erfülle also seine Pflicht im steten Aufwachen und Wachen der Geister und der so bitter notwendigen Aufklärung. Erfüllt die Köpfe der Arbeiter mit Klassenbewußtsein. Wissen bedeutet Macht auch bei der Bekämpfung der Fluktuation und wird diese mit der Zeit auf ein solches Minimum beschränkt,

daß jeder an dem daraus erwachsenden schnelleren Tempo im Aufstieg der Gewerkschaften seine helle Freude haben wird!

Der Nationalismus dient dem Kapitalismus.

Ein deutschnationales Geständnis.

In den „Deutschen Hochschulstimmen aus der Ostmark“, einem schroff antisozialdemokratischen Blatt, stellt ein Schwärmer, der das Wesen des Nationalismus offenbar noch nicht begriffen hat, folgende wehmütige Betrachtungen über die mit Fabrikantengeld erfochtenen deutschnationalen Siege an:

Bei Beobachtung des Kampfes, der von deutschnationaler Seite gegen die internationale Sozialdemokratie geführt wird, habe ich mich stets eines tiefen Unbehagens nicht erwehren können. Dieses Unbehagen konnte ich auch dann nicht bannen, wenn ich von Siegen über die Sozialdemokratie hörte oder las und es steigerte sich noch, wenn ich mich in die nationalen Provinzzeitungen vertiefte, die jene Siege in Jubelauffähen feierten. Ich kann mir nun einmal nicht helfen: bei diesen Siegen muß ich immer an künftige Niederlagen denken. Ich muß an solche denken, weil ich wahrnehme, daß die Freude über die Niederlage der Internationalen sehr häufig auch eine innige Freude derer ist, die ihrem Geldsack zu dienen glauben, indem sie Geld opfern, um die Niederlage der Internationalen herbeiführen zu helfen. Wenn zum Beispiel der Bund der Industriellen Deutschnationalen Wahlgelder zur Verfügung stellt (dieser Fall ereignete sich tatsächlich während der letzten Wahl), so glaube ich trotzdem nicht, daß es die Begeisterung für den nationalen Gedanken ist, der den Bund der Industriellen wertig teilnehmend läßt an dem Kampf gegen eine Partei, die immerhin noch über machtvolle gewerkschaftliche Organisationen verfügt, über Organisationen, die Einfluß ausüben können auf die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Ich will nicht mißverstanden werden. Es gibt genug Industrielle, die national denken, empfinden und handeln. Aber der Bund der Industriellen als solcher denkt, empfindet und handelt nicht national. Das ist auch nicht seine Aufgabe. Diese besteht vielmehr in der Vertretung und Wahrnehmung der Interessen des Standes der Industriellen. Wenn er daher als Bund der Industriellen einem deutschnationalen Wahlfonds Gelder zufließen läßt, so spricht er durch diese Unterstützung aus, daß er in der Wahrnehmung der Interessen des Standes der Industriellen Wert darauf legt, statt eines sozialdemokratischen einen deutschnationalen Wahlwerber siegreich aus dem Wahlkampf hervorgehen zu sehen. Und das ist es, was mein Unbehagen hervorruft und was mich bei deutschnationalen Siegen an künftige deutschnationale Niederlagen denken läßt, die kommen müssen, wenn die Masse erkennen sollte, daß die Hoffnungen des Bundes der Industriellen nicht unbegründet waren — daß mit der nationalen Politik der durch den Bund der Industriellen unterstützten Deutschnationalen auch der Bund der Industriellen zufrieden sein kann, in dem, nicht nur nebenbei bemerkt, sondern besonders hervorgehoben, das internationale Geldjudentum nicht nur eine hervorragende, sondern die führende Rolle spielt.

Ich glaube, daß die mit Hilfe des Bundes der Industriellen erfochtenen deutschnationalen Siege zu teuer stehen kommen werden, daß sie dem nationalen Gedanken und seiner Ausbreitung nicht nur nicht nützen, sondern ihn noch viel schaden werden, mehr schaden werden, als der nationalen Sache durch eine Niederlage deutschnationaler Wahlwerber hätte geschadet werden können. Und ich erinnere mich da an die alte judenliberale Partei und an ihre Verbindung mit dem industriellen und spekulierenden Großkapital, an die Partei, die, als sie maßgebenden Einfluß im Staate besaß, diesen nicht dem Volke dienlich machte. Warum nicht? Weil sie den Großindustriellen, dem Geldjudentum dankbar sein mußte für dieselben Leistungen, die heute auch von Deutschnationalen nicht abgelehnt werden. Ist der Judenliberalismus umsonst zusammengebrochen? Wollen wir die Lehren dieses Zusammenbruches nicht berücksichtigen? . . . Die Partei des programmatischen Klassenkampfes kann nicht überwinden werden, indem ihre nationalen Gegner eine totrbringende Waffe liefern durch die Tatsache, daß sie selbst Werkzeuge der Klasseninteressen der im Bunde der Industriellen organisierten industriellen Großunternehmer werden. Diese Tatsache vergißt der denkende und organisierte Arbeiter nie und sie wird immer gegen die Deutschnationalen zeugen, die sie geschaffen haben.

Ob die Schriftleiterpresse diesen Worten eines überzeugten Nationalen eine weitere Verbreitung geben wird?

Unsere Delegiertenkonferenz.

(Schluß.)

Brodecky führt der Delegiertenkonferenz in einer sachlichen, grobangelegten Rede die Ursachen der Entstehung des autonomistischen Gedankens sowohl in der politischen wie auch in der gewerkschaftlichen Organisation vor Augen. Die politische Organisation trage dem nationalen Zeitgeist zu sehr Rechnung und während bei ihr die autonome nationale Sache einer gesunden Entwicklung entgegensteht, ist die Uebertragung der nationalen Idee in die Gewerkschaften in der Form deren Spaltungen für das gesamte Proletariat schädlich. Was der politischen Partei nützt, muß nicht immer der Gewerkschaft frommen. Der Nationalismus hat in den Reihen der Eisenbahner nichts zu suchen. Wir sehen dies klar an den Nationalen. Zuerst gingen Sklofac und Bukival einerseits und Kroh und Weidenhoffer andererseits an die Gründung nationaler Organisationen. Dann gründete man eine tschechoslawische Liga mit den Slowenen, Polen u. einerseits, andererseits suchte man den Zusammenschluß aller deutschen Vereine. Tschechen gegen Deutsche und umgekehrt

war Trumpf, die nationale chauvinistische Sache blühte und schon dachte man so die sozialdemokratische Organisation umzubringen. Sie blieb aber feststehen. Und was sahen Sie, wer te Genossen, bei den letzten Personalkommissionenwahlen auf der St. G. G. und O. N. W. B.? Die zwei feindlichsten Elemente die Tschechnationalen und die Deutschnationalen, vereinten sich in brüderlicher Eintracht zum internationalen Block gegen die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation.

Dieser Fall lehrt uns schon, wo unser Heil zu suchen ist. Wir wollen gute Anhänger der tschechoslawischen politischen Organisation sein, wir wollen aber mit unseren deutschen und anderen Genossen eine gewerkschaftlich zentralistische Eisenbahnerorganisation haben. Gewerkschaftlich wollen wir eine Einheit bilden mit dem gesamten Proletariat ganz Oesterreichs, und niemand ist imstande, uns nur einen Schritt von dieser unserer Ueberzeugung abzubringen, politisch wollen wir unserer Organisation angehören. (Beifall.)

Genosse Brodecky verliest sodann eine längere Resolution, welche die tschechischen Genossen in der Konferenz der tschechischen Delegierten beschlossen haben.

Koranda schildert sodann ebenfalls in längeren Ausführungen die Verhältnisse in Mähren und den Konflikt in der mährischen tschechoslawischen Landespartei und wünscht ebenfalls mit Umsicht, daß vor allem Klarheit in dieser Frage geschaffen werde.

Rudolf Müller (Wien): Im Laufe dieser Verhandlungen ist wiederholt auf die Gefahren hingewiesen worden, von denen die Eisenbahner bedroht werden. In dieser Zeit wird der Versuch unternommen, uns auseinanderzuzerren, anstatt unsere Macht zu stärken. In solchen Zeiten sollte, selbst wenn Differenzen vorhanden wären, uns die gemeinsame Not zusammenschließen. Die deutsche und die tschechische Bourgeoisie mobilisieren gegen unser Koalitionsrecht. Werden da die Separatisten noch immer nicht, daß wir mit einer Trennung nur den Bahnerwartungen einen Dienst erweisen würden? Unsere Organisation zerschneiden, heißt uns vor die Kanonen unserer Feinde führen.

Nachdem noch eine Reihe von tschechischen und deutschen Genossen zu dieser Frage dahingehend ihre Meinung zum Ausdruck brachte, daß an der jetzigen zentralen Organisation festzuhalten sei, wurde einstimmig nachstehende Resolution angenommen:

„Die in Wien tagende Delegiertenkonferenz der österreichischen Eisenbahnerorganisation beschließt in Uebereinstimmung mit den Vertretern der tschechoslawischen Ortsgruppen und Zahlstellen:

Als die einzig mögliche, dem wirtschaftlichen Kampf der Eisenbahner nützliche und zweckdienliche Form der gewerkschaftlichen Organisation sei einzig und allein die bisherige zentralistische Form zu betrachten. Aus diesen Gründen und weil jede Absonderung, sei es nach Kategorien oder nach Nationalitäten, geeignet ist, unsere Macht zu schwächen, erklärt die Konferenz, an der bisherigen Form der Organisation für die Eisenbahner festzuhalten, wobei den tschechischen Eisenbahnern, sowie bisher ihren sprachlichen Bedürfnissen Rechnung tragend, auch fernerhin die ihnen zugestandene Selbstverwaltung gewahrt bleiben soll. Den tschechischen Genossen wird hinsichtlich ihrer Zugehörigkeit zur tschechoslawischen Partei kein Hindernis in den Weg gelegt. Die Vertreter der tschechoslawischen Ortsgruppen erwarten, daß sie in diesem Bestreben von der tschechoslawischen Partei im Interesse des gegenfeitigen freundschaftlichen Einvernehmens nicht gehindert, sondern zum Zwecke der Führung eines wirksamen Klassenkampfes unterstützt werden.“

Ein weiterer Antrag verlangt, daß die Konferenz den Wunsch ausspricht, es seien unter Mitwirkung der tschechoslawischen Parteiführung zwischen der Verwaltung der tschechischen Eisenbahnerorganisation und dem neugegründeten tschechoslawischen Verband unter Zuziehung von zwei in der Konferenz gewählten Genossen Verhandlungen einzuleiten, um die Einheitlichkeit aufrechtzuerhalten. Auch diese Resolution wurde einstimmig angenommen.

Beim 6. Punkt der Tagesordnung:

Sicherheitsmänner im Eisenbahnbetrieb

referierte Genosse Rudolf Müller in ausführlicher Weise die Inspektion im Eisenbahnbetrieb bedürfe einer modernen sozialpolitischen Ausgestaltung. Mit Rücksicht auf die besondere Gefährlichkeit des Bergbaues sind durch ein Spezialgesetz Sicherheitsmänner im Bergbau eingest. Auch Eisenbahnen sind ein sehr gefährlicher Betrieb, auch hier wären Sicherheitsmänner unbedingt nötig, nicht nur im Interesse der Eisenbahnerschaft, sondern auch im Interesse des ungefähren Betriebes. Redner schildert nun den Wirkungsbereich und den Wert dieser Institution für die Eisenbahner. Die Sicherheitsmänner können aber ihre Aufgabe nur dann voll erfüllen, wenn sie vom Personal frei gewählt werden würden, von den Verwaltungen ganz unabhängig und für die Zeit ihrer Wirksamkeit immun wären. Sie müßten auch immer in engem Kontakt mit der Organisation bleiben. Mit der Einführung der Sicherheitsmänner werde der Arbeiterschutz sehr viel gewinnen. Redner beantragt schließlich nachstehende

Resolution.

Seitdem eine Eisenbahnerorganisation besteht, wird das Verlangen nach unabhängigen Bahninspektoren gestellt. Dieser Wunsch wurde im Laufe der Jahre ein stets lebhafter und fand in dem Antrage (Gesekentwurf) im Parlament bereits seinen Ausdruck. Von diesen Erwägungen geleitet, beschließt die im Juni 1911 im Arbeiterheim favoriten tagende Delegiertenversammlung:

Die Zentralleitung wird aufgefordert, mit thätigster Raschheit alle Vorbereitungen zu treffen, damit ein Stück gesetzlicher Personalschutz (Arbeiterschutz) auf den Eisenbahnen geschaffen werde.

Derselbe wäre durch Eingaben an das k. l. Arbeitsstatistische Amt als auch durch eine Petition an die beiden Häuser des Reichsrates und durch selbständige Anträge im Parlament zu betreiben.

Diese Bahninspektoren sollen nach dem Muster der Sicherheitsmänner beim Bergbau verlangt werden, welche durch freie Wahl gewählt und mit Immunität ausgestattet sind. Diesen Bahninspektoren (Sicherheitsmännern) soll die Kontrolle über die Einhaltung der bahnpolizeilichen und jener Vorschriften obliegen, die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassen wurden und hätten sie namentlich die Vorkchrungen für die persönliche Sicherheit zu bewachen.

Nach einer Bestätigung dieser Anregung durch Genossen Lerch (Rauhnitz) wird der Antrag des Referenten Genossen Müller einstimmig angenommen.

Beim 4. Punkt der Tagesordnung:

Die Sozialversicherung

erörtert ebenfalls Genosse Müller in einer ausführlichen Darstellung die Verhandlungen im Sozialversicherungsausschuß, wo es unseren sozialdemokratischen Vertretern oft mit Aufbietung aller zulässigen Kräfte gelungen ist, sowohl bezüglich des Krankenkassengesetzes als auch des Unfallversicherungsgesetzes einige schlechte, schädliche Bestimmungen durch gute zu ersetzen. So ist im Krankenversicherungsgesetzentwurf die Bestimmung hervorzuheben, die erkrankten Personen mit variablen Bezügen nach länger als dreitägiger Krankheits-

bauer trotz Bezug des Gehaltes als Entgelt für den Verlust der variablen Bezüge das halbe Krankengeld zuzuprüfen, weiter, daß wertvolle Verbesserungen für Frauen geschaffen würden, und daß die Verwaltung aller Krankenkassen ähnlich den industriellen Betriebskrankenkassen geregelt werde.

Auch bezüglich des Unfallversicherungsgeheimnisses ist es gelungen, so manche beabsichtigte Schädigung der Eisenbahner hintanzuhalten. Aber es bleiben noch immer genug Bestimmungen, die die Eisenbahner in ihren Rechten verkürzen. Insbesondere ist durch § 232 die Zusammenlegung der Rente mit der Pension vorgeschrieben, und eine wie tief einschneidende Schädigung der Eisenbahner diese Bestimmung bedeutet, haben wir seitherzeit bei der Nordbahn gesehen. Die Eisenbahner sollen daher gerüstet sein, um nötigenfalls ihre Rechte selbst zu verteidigen. Schließlich beantragte Redner, die im Jahre 1909 angenommene Resolution nochmals anzunehmen.

Nach einer kurzen Debatte, an der sich die Genossen Gattinger, Grüll, Zapletal, Tantsin, Somitsch beteiligten, wurde der Antrag des Referenten Genossen Müller einstimmig angenommen.

Zur Frage des

Genossenschaftswesens,

7. Punkt der Tagesordnung, referierte ebenfalls Genosse Rudolf Müller. Die politische und die gewerkschaftliche Organisation haben sich eingehend und lange mit der Frage des Genossenschaftswesens befaßt und schließlich einmütig anerkannt, daß die Genossenschaften in den Händen der Arbeiter ein weiteres Mittel im Emanzipationskampf des Proletariats bilden, sie daher möglichst zu unterstützen sind. Hierbei sind hauptsächlich die Konsum- und ähnliche Genossenschaften gemeint.

Die Eisenbahner haben sogenannte Lebensmittelmagazine, die als Wohlfahrtsrichtungen gelten. Da sie für diese zur Beförderung von Lebensmitteln Regietarife haben, wäre zu empfehlen, wenn möglich die genossenschaftliche Form mit jener eines Wohlfahrtsinstitutes zu vereinigen und die Selbstverwaltung möglichst rein anzustreben. Als Muster einer guten Lebensmittelverwaltung sei das der O. N. B. D. zu empfehlen.

Eine zweite Art von Genossenschaften sind die Baugenossenschaften. Diese stehen im Zusammenhang mit der industriellen Entwicklung des Staates. Leider werden solche Genossenschaften mehr von unberufenen als von berufenen Faktoren gegründet. Bei den Eisenbahnen ist die Wohnungsfürsorge schon im Entstehen begriffen und sind schon viele Bauten durchgeführt. Die Bahnverwaltung hat ja schließlich das Interesse, ihre Bediensteten nahe dem Dienstort wohnend zu haben, und ihre Pflicht ist es, aus Betriebsmitteln Wohnhäuser mit billigem Zins zu bauen. Von den Eisenbahnbaugenossenschaften haben besonders ersprießlich gewirkt jene in Knittelfeld, Sütteldorf und Heiligenstadt.

In neuester Zeit werden auch Genossenschaften für Einfamilienhäuser propagiert. Es soll jeder sein Haus haben. Diese Genossenschaften sind nicht zu empfehlen, weil deren Programm für die Masse undurchführbar ist, und wo es durchführbar ist, machen sie den Menschen ganz abhängig. Der ein Häuschen besitzende Eisenbahner hat jedes Selbstbestimmungsrecht verloren und kann sich an keinen Kampf um die Verbesserung der allgemeinen Lage mehr beteiligen, ohne Gefahr zu laufen, sein Hab und Gut durch Verletzung zc. zu verlieren. Er wird sich deshalb auch jeden Kampfes enthalten und reaktionär werden. Die Erfahrung lehrt, daß eigene Häuser die Kampfeslust und Kampfesmöglichkeit unterbinden. Beispiel: Jägerndorf, Rosseggergründe und schlesische Weber. Die größten Gelehrten auf dem Gebiete der Wohnungsfrage prüfen noch immer mißtrauisch die Zweckmäßigkeit des neuen Einfamilienhäuserprojektes, empfehlen aber doch die Arbeiterwohnhäuser als gegenwärtig zweckmäßigstes Mittel zur Bekämpfung des Wohnungswuchers.

An der Debatte beteiligten sich noch Scholz (Klosterneuburg), Forstner (Laibach), Weninger (Meran), Pövar (Makleinsdorf), Weiser (Linz) und Tantsin (Floridsdorf). Hierauf wird folgende Resolution einstimmig angenommen:

Resolution.

Auf Grund allgemeiner Erkenntnis und insbesondere auf Grund der Beschlüsse der Parteitage und Gewerkschaftskongresse, wurde das Genossenschaftswesen, speziell aber die Konsumgenossenschaften als eine wichtige Ergänzung in unserem Emanzipationskampf erklärt.

Von dieser Voraussetzung ausgehend, beschließt die heutige Delegiertenversammlung, daß unsere Organisationsleitung und unsere Vertrauensmänner ein größeres Augenmerk, wie bisher, dieser Bewegung schenken und dieselbe in ihrer Vorwärtsbewegung wie und wo immer es sei, fördern mögen.

Inbesondere muß bei Wahlen in diesen Körperschaften ein einmütiges Vorgehen erzielt und dafür Sorge getragen werden, daß die Einrichtungen in den Genossenschaften derartige sind, daß diese dem Eisenbahnerpersonal wirtschaftlich wertvoll werden.

Da aus notwendigen geschlichen Voraussetzungen, wie Expropriationsgesetz, Erbbaurecht, Steuernachlässe, Erleichterungen in der Bauordnung zc. zur Bekämpfung des Wohnungswuchers und zur Linderung der Wohnungsnot durch Errichtung von Genossenschaften für den Bau von Einfamilienhäusern noch nicht vorhanden sind, erscheint es als eine Pflicht der Zentralorganisation, ihren Mitgliedern abzurufen, derartige Genossenschaften zu gründen oder ihnen beizutreten.

Dagegen fordert die Delegiertenkonferenz die Zentralleitung auf, die Wohnungsfürsorge aus Fonds-, Betriebs- oder staatlichen Mitteln mit allem Nachdruck zu fördern.

Auch ein analoger Antrag des Genossen Weninger (Meran) fand Annahme.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung: Anträge und Anfragen wurde folgende

die Teuerung

Betreffende Resolution einstimmig angenommen.

„Die im Juni 1911 tagende Delegiertenkonferenz der Eisenbahner Oesterreichs erblickt in der fortschreitenden Teuerung aller Lebensmittel und sonstigen Bedarfsartikel einen Zustand, der sich insbesondere für das gesamte Eisenbahnerpersonal Oesterreichs immer unerträglicher gestaltet. Alle bis jetzt erreichten Gehalts- und Lohnsteigerungen sind durch die Teuerung längst überholt und das Eisenbahnerpersonal ist sich auch darüber im klaren, daß sich nicht eher eine wirksame Verbesserung seiner Lage erreichen läßt, bis die Ursachen der Teuerung beseitigt sind.

Die Delegiertenkonferenz erwartet, daß die sozialdemokratische Fraktion des neuen Volkshauses alle Mittel anwenden wird, die geeignet sind, die Wirkungen der Teuerung zu beseitigen. Bei einem Kampf gegen die Teuerung werden der Sozialdemokratische Verband sowie die gesamte arbeitende Bevölkerung der Eisenbahner Oesterreichs stets bereit finden, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln wirksam einzugreifen.“

Es wurden auch noch einige andere sachliche Anträge gestellt und teils angenommen, teils der Zentrale zur geeigneten Erledigung überwiesen.

Nachdem die Tagesordnung erschöpft war und sich niemand mehr zum Worte meldete, schloß Obmann Genosse Schwab nach einem wirkungsvollen Schlusswort diese fünf Tage währende Delegiertenkonferenz.

Die 21. ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Am 24. Juni 1911 fand unter dem Vorsitz des I. Obmannstellvertreters der Anstalt, des Herrn Generalsekretärs Dr. Alfred Herrmann, die 21. Generalversammlung der genannten Anstalt statt.

Anwesend waren 39 Delegierte aus der ernannten Kurie und 49 aus der gewählten Kurie, von welchen die ernannten 1083 Stimmen und die gewählten Delegierten 1012 Stimmen vertraten.

Vor Beginn der Verhandlung stellt der Vorsitzende den erschienenen Aufsichtskommissär Herrn Wolfgang Grafen von Wolfenstein-Rodeneck, Oberinspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, der Versammlung vor.

Als Schriftführer ernennt der Vorsitzende den Sekretär der Anstalt Herrn Mag. Ewert zum Protokollführer.

Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung, „Geschäftsbericht des Vorstandes“, konstatiert der Herr Vorsitzende vorerst, daß der Geschäftsbericht samt Betriebsrechnung und Bilanz per 1910 den Delegierten bedeutend früher, als es § 19 des Anstaltsstatutes bestimmt, zugehend wurde, und eröffnet ihn, da auf Verlesung des Berichtes von der Versammlung verzichtet wird, die Diskussion über den Geschäftsbericht selbst.

Der Delegierte Genosse Robert Scherbaum (k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft) erklärt, daß er, bevor er auf eine Besprechung des Geschäftsberichtes eingehe, namens der gewählten Delegierten einer Pflicht der Dankbarkeit zu genügen habe. Seitdem Herr Sektionschef Adolf Kaiser als Obmann an die Spitze des Vorstandes berufen wurde, sei den wiederholt geäußerten Wünschen und Anregungen der gewählten Delegierten Rechnung getragen worden und für alle diese Beweise des Entgegenkommens fühlen sich die gewählten Delegierten verpflichtet, Herrn Sektionschef Kaiser ihren aufrichtigsten Dank auszusprechen. Redner bittet den Herrn Vorsitzenden, diesen Ausdruck des Dankes Herrn Sektionschef Kaiser in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen, und gibt der Erwartung Ausdruck, daß auch der künftige Obmann den berechtigten Wünschen der gewählten Delegierten in gleicher Weise entgegenkommen werde, wie sein Vorgänger.

Zur Besprechung des Geschäftsberichtes übergehend, betont der Redner, daß die gewählten Delegierten den Bericht zur Kenntnis nehmen und nicht anstehen werden, dem Vorstand das Abolutorium zu erteilen. Die Ziffern des Geschäftsberichtes weisen im allgemeinen eine steigende Tendenz auf, was in der Natur der Sache begründet sei. So sei beispielsweise eine Steigerung der Verwaltungskosten und insbesondere der Kosten der ärztlichen Untersuchungen zu verzeichnen. Hierbei sei jedoch zu erwägen, daß diese Kosten im schiedsgerichtlichen Verfahren auch dann aufgewendet werden müssen, wenn sich die Ansprüche des Klägers als unbegründet herausstellen. Wie die gewählten Delegierten sich überzeugt haben, werden die Ansprüche der Versicherten im Vorstand gewissenhaft geprüft und so komme es, daß der überwiegende Teil der Klagen vom Schiedsgericht als unbegründet abgewiesen wird. Auf diesen Umstand müßten die Vorstandsmitglieder, wenn sie zum Zwecke der Berichterstattung mit den Versicherten in Fühlung treten, hinweisen, um mutwillige Klagen, die der Anstalt unnötige Kosten verursachen, hintanzuhalten. Weiters bemerkt der Herr Delegierte, daß er erfahren habe, daß die Anstaltsräumlichkeiten sich schon als nahezu zu klein erwiesen haben und die Anstalt daher darangehen müsse, neue Räume zu erwerben. Im Interesse der Anstalt liege es, diese Frage rasch zur Lösung zu bringen, weil die Preise für günstig gelegene Bauplätze in ständigem Steigen begriffen sind. Beim Baue eines Anstaltshauses könne vielleicht darauf Rücksicht genommen werden, daß die Wertpapiere der Anstalt bei dieser selbst in entsprechenden Räumen untergebracht werden, wodurch die für die Verwahrung der Papiere zu entrichtenden Räume erspart werden könne. Redner ersucht um Auskunft darüber, wo gegenwärtig die Wertpapiere untergebracht sind und was die Verwahrung derselben koste.

Redner geht sodann zur Besprechung der Frage der Hinausgabe der Bescheide in den einzelnen Landes Sprachen über. Er gebe zu, daß es für die Anstalt ein Ding der Unmöglichkeit sei, in allen Landes Sprachen zu antworten; die Lösung dieser Frage sei aber dadurch zu bewerkstelligen, daß die einzelnen Bahnverwaltungen den Rentenbezugsberechtigten, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, Uebersetzungen der Bescheide der Anstalt beigegeben. Er richte also namens der gewählten Delegierten an die heute anwesenden Vertreter der Eisenbahnerunternehmungen neuerdings das Ersuchen, in diesem Sinne auf ihre Verwaltungen einzuwirken.

Schließlich erinnert der Herr Delegierte an die Stellungnahme der Versicherten zum neuen Sozialversicherungsgesetz und betont, daß dieselben nach wie vor gegen jeden Versuch einer Verschlechterung des gegenwärtigen Zustandes in energischer Weise Stellung nehmen müßten. Es sei möglich, daß die Anstalt aufgefordert werde, zu dem Gegenstand Stellung zu nehmen. Hierbei werde es ihre Sache sein, die maßgebenden Faktoren über die Ansicht der Bediensteten aufzuklären. Ebenso aber bitte er den anwesenden Vertreter der Aufsichtsbehörde, die Regierung von den Wünschen der Versicherten zu informieren und sie nicht im unklaren darüber zu lassen, daß jeder Versuch, die bisherigen Bestimmungen über die Unfallversicherung durch ungünstigere zu ersetzen, in den betroffenen Kreisen einen Sturm der Entrüstung hervorzurufen und sie zur schärfsten Abwehr veranlassen müßte.

Der Delegierte Genosse Friedrich Preiß (k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck) schließt sich den Ausführungen des Vorredners in Bezug auf das neue Sozialver-

sicherungsgesetz an. Nach wie vor bleibe es ferner ein besonderer Wunsch der Delegierten, daß der Vorstand der Frage der Erbauung von Arbeiterwohnhäusern sein Augenmerk zuwenden möge. Mit dem Charakter der Anstalt als Humanitätsinstitut verträge es sich nicht gut, daß die Gelder der Anstalt ausschließlich in Wertpapieren angelegt sind, während mit denselben von allerorten bestehenden Wohnungsnot in wirksamer Weise und ohne die Kapitalien zu gefährden, abgeholfen werden könne. Der Einwendung, daß die auf diese Weise angelegten Kapitalien keine entsprechende Verzinsung abwerfen, sei entgegenzuhalten, daß Staat und Gemeinden notorisch teurer bauen als Private, so daß es sich empfehlen würde, Gelder der Anstalt vertrauenswürdigen Baugenossenschaften zur Verfügung zu stellen. Redner führt als Beispiel für die bestehende Wohnungsnot an, daß in Landeck ehemalige Schweineställe an Eisenbahnbetriebsstellen vermietet wurden, in Bludenz überhaupt keine freie Wohnung zu finden ist, so daß Bedienstete schon öfters um ihre Verlesung von dort einkommen müßten. Ungesunde und ungenügende Wohnungen aber haben einen Einfluß auf die Gesundheitsverhältnisse der Versicherten und damit auf die Verkehrssicherheit. Die Anstalt sei also an der Schaffung von gesunden und billigen Wohnungen direkt interessiert und werde sich hierdurch den Dank vieler Tausende von Eisenbahnbetriebsstellen erwerben.

Der Delegierte Genosse Franz Gattinger (der Staatsbahndirektion Linz) weist darauf hin, daß sich oft Ersparungen für die Anstalt machen ließen, wenn die Bahnen diejenigen Verletzten, die eine kleine Unfallrente beziehen, im Uebrigen aber noch zum Teil arbeitsfähig sind, wieder zu einer entsprechenden Dienstleistung verwenden würden. Es gebe Hunderte von kleinen Rentnern, die gerne arbeiten würden, aber mit Rücksicht darauf, daß sie eine Unfallrente beziehen, nicht mehr angestellt werden. Er wolle also die Aufmerksamkeit der Vertreter der Eisenbahnerunternehmungen auf diese Frage lenken und insbesondere darauf hinweisen, daß durch die Praxis, Unfallrentner nicht wieder anzustellen, nicht bloß die Unfallversicherungsanstalt, sondern auch der Provisionsfonds in Mitleidenschaft gezogen wird.

Der Delegierte Genosse Anton Solub (k. k. Staatsbahndirektion Prag) schließt sich den Ausführungen seiner Vorredner an und teilt bezüglich der Frage der Uebertragung der Bescheide in die Landes Sprachen mit, daß die Staatsbahndirektion Prag in dankenswerter Weise solche Uebertragungen eingeführt hat. Was bei dieser Direktion möglich sei, könne gewiß auch anderwärts durchgeführt werden.

Außerdem bezeichnet es der Delegierte als wünschenswert, daß die Vertrauensmänner der Anstalt, welche zu Unfallerkundungskommissionen entsendet werden, ebenso wie die untersuchenden Ärzte der Muttersprache der betreffenden Versicherten mächtig sein sollen.

Der Delegierte Genosse Georg Pinfer (k. k. Staatsbahndirektion Pilsen) erklärt sich gleichfalls mit den Ausführungen der Vorredner einverstanden. Was die Verwaltungskosten anbelangt, so könnten gewiß viele unnötige Ausgaben erspart werden, wenn die Organe der Bahnen, die mit den Unfallsachen zu tun haben, auch entsprechend informiert wären. Es sei kaum glaublich, aber Tatsache, daß es heute, nach 21-jährigem Bestand der Unfallversicherung, noch Dienstvorstände gibt, die sich über die Ansprüche der Verletzten nicht im klaren sind. So habe sich erst vor kurzem ein Fall abgespielt, bei welchem ein Wächter, dem von der Anstalt unter Einstellung der 60prozentigen Heilverfahrensrente eine 15prozentige dauernde Rente zuerkannt wurde, nicht den ihm gebührenden Zuschuß bekommen habe, weil dem betreffenden Dienstvorstand die einschlägigen Vorschriften nicht bekannt waren. Erst über Intervention des Redners bei der Staatsbahndirektion Pilsen sei dem Verletzten der ihm gebührende restliche Zuschuß von zirka 400 Kr. nachgezahlt worden.

Wenn aber schon die Vorgelegten nicht wissen, was die Verletzten zu beanspruchen haben, um so weniger wissen es die Bediensteten selbst. Hier könnten neben den Vorstandsmitgliedern auch die Delegierten aufklärend wirken. Diese erhielten jedoch keinen Urlaub zu diesem Zwecke.

Was die Uebertragung der Bescheide in die Landes Sprachen anbelange, so scheine es ihm nicht recht begreiflich, warum das, was bei der Staatsbahndirektion Prag durchführbar war, nicht auch bei der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen und anderen möglich sein soll. Man habe dies sogar schon von gegnerischer Seite gegen seine Person zu agitatorischen Zwecken bemerkt, weil dies im Direktionsbezirk Pilsen bis jetzt noch nicht durchgeführt wurde. Er gebe der Hoffnung Ausdruck, daß dem von den Delegierten schon so oft geäußerten Wunsche baldigst seitens aller Bahnen Rechnung getragen werde.

Der Delegierte Vinzenz Hanus (k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft) appelliert an den Vorstand, es möge getrachtet werden, daß die politischen Behörden die ihnen obliegenden Erhebungen, insbesondere aber bei Todesfällen, mit tunlichster Beschleunigung durchführen.

Der Vorsitzende gibt zunächst namens des Vorstandes der Befriedigung darüber Ausdruck, daß die gewählten Delegierten mit der Tätigkeit des Vorstandes einverstanden sind.

Was die Schiedsgerichtsfälle anbelange, so sei aus der letzten Geschäftsperiode zu ersehen, daß die Zahl der eingebrachten Klagen und die Zahl der abgewiesenen Fälle so ziemlich die gleiche bleibe. Im letzten Jahre seien 85 Prozent der eingebrachten Klagen abgewiesen worden. Wenn man erwäge, daß auch diese 85 Prozent der Prozesse namhafte Kosten an Untersuchungshonoraren, Reiseauslagen u. s. w. verursachen und daß auch in den restlichen 15 Prozent der Fälle dem Klagebegehren oft nur zum geringen Teil stattgegeben wurde, so käme die Anregung, es möge durch Auffklärung dahin gewirkt werden, daß mutwillige Klagen unterbleiben, nur begrüßt werden.

Daß die Anstaltsräumlichkeiten auf die Dauer unzulänglich seien, ist im Vorstand bereits mehrfach erörtert worden. Da schon die letzte der seinerzeit an Privatpersonen vermieteten Wohnungen in die Bureauräumlichkeiten einbezogen worden sei, so werde sich bei dem beständigen Anwachsen der Akten der verfügbare Raum in absehbarer Zeit als zu klein erweisen.

Es sei daher im Vorstand erwogen worden, einen geeigneten Bauplatz zu erwerben und ein den Bedürfnissen entsprechendes Gebäude aufzuführen. Nach einem derartigen Bauplatz halte der Vorstand gegenwärtig Umschau.

Auf die Frage des Delegierten Herrn Scherbaum erwiderte der Vorsitzende, daß die Wertpapiere der Anstalt zum überwiegenden Teile bei der k. k. priv. allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt, zum kleinen Teile beim k. k. Postsparkassenamt deponiert sind und daß die Anstalt eine Depotgebühr von 0.3 Promille, insgesamt von rund 21.000 Kr. zu entrichten habe. Die Depotscheine seien bei der Anstalt hinterlegt.

Was die Anregung anbelange, diese Wertpapiere in dem zu erbauenden Anstaltsgebäude zu verwahren, so halte er es nicht für ratsam, die etwa 80 Millionen betragenden Werte der Anstalt im Hause der Anstalt selbst zu verwahren. Für die verhältnismäßig geringe Depotgebühr habe die Anstalt absolute Sicherheit.

Rücksichtlich der Uebersetzung der Rentenbescheide in die einzelnen Landessprachen müsse der Wunsch, daß die der deutschen Sprache nicht mächtigen Versicherten durch eine Uebersetzung vom Inhalt der Bescheide Kenntnis erhalten, im Prinzip gewiß als berechtigt anerkannt werden.

Die Durchführung allerdings müsse aus den schon öfters erörterten Gründen den Mitgliedern überlassen bleiben.

In welcher Weise hiebei vorzugehen sei, zeige das Beispiel der k. k. Staatsbahndirektion Prag. Die Anstalt amtiere nach wie vor ausschließlich in deutscher Sprache und der deutsche Text der Bescheide sei der allein maßgebende und rechtsverbindliche. Für Fehler in den Uebersetzungen treffe die Anstalt keine Haftung. Den von den Delegierten an die Bahnverwaltungen gerichteten Appell, diese Uebersetzungen allgemein durchzuführen, könne die Anstalt nur unterstützen.

Anlangend die bezüglich des Sozialversicherungsgesetzes geäußerten Befürchtungen müsse er darauf verweisen, daß die Anstalt nicht zu jenen Faktoren zählt, welchen in dieser Sache ein ausschlaggebendes Votum zukommt. Die Anstalt werde besten Falles um ihre Ansicht gefragt, es stehe das von ihr gesammelte statistische Material zur Verfügung, im übrigen aber stehe ihr keine Einflußnahme auf die Legislative zu.

Der mehrfach berührten Frage der Erbauung von Arbeiterwohnhäusern stehe der gesamte Vorstand durchaus sympathisch gegenüber. Der auf Grund des Gesetzes vom 22. Dezember 1910 demnächst zu errichtende staatliche Wohnungsfürsorgefonds werde es ermöglichen, die Mittel der Anstalt nach dieser Richtung hin nutzbar zu machen.

Bezüglich der von Herrn Delegierten Stättinger gegebenen Anregung, es möge die Notwendigkeit zur Zahlung kleinerer Renten dadurch aus der Welt geschafft werden, daß die betreffenden Rentner von ihrer Bahnverwaltung wieder beschäftigt werden, bemerkt der Herr Vorsitzende, daß dies gewiß im Interesse der Anstalt gelegen und daher sehr wünschenswert sei.

Auf die Bemerkung, daß die zu den Unfallserhebungen entsendeten Vertrauensmänner der Anstalt und die Ärzte der Muttersprache des Verletzten mächtig sein sollen, müsse erwidert werden, daß dies ohnedies zumeist der Fall sein wird, soweit dies aber nicht zutrefte, könne die Anstalt zur Erfüllung dieses Wunsches wohl nichts beitragen.

Daß auch höher stehende Organe der Bahnen über die aus dem Unfallversicherungsgesetze fließenden Rechte und Verpflichtungen nicht genau informiert seien, sei, wo es vorkomme, gewiß bebauerlich und eine Aufklärung in diesen Fällen gewiß am Platze.

Was die vom Herrn Delegierten Hanus berührte Verzögerung bei der Behandlung von Todesfällen anbelangt, so müsse darauf hingewiesen werden, daß die Ursachen dieser Verzögerung nicht bei der Anstalt, sondern bei den politischen Behörden oder bei den betreffenden Bahnverwaltungen zu suchen sind. Im übrigen verweist der Herr Vorsitzende auf den alljährlich im Rechnungsabschlusse eingestellten Fonds zur Gewährung von außerordentlichen Unterstüzungen an Hinterbliebene tödlich verunglückter im Taglohn gestandener Bediensteter, aus welchem, falls der Erledigung der Ansprüche der Hinterbliebenen sich Hindernisse in den Weg stellen, namhafte, nicht rückzahlbare Unterstüzungen gewährt werden.

Da sich niemand mehr zum Worte meldet, bringt der Herr Vorsitzende den Antrag des Vorstandes: „Die geehrte Generalversammlung wolle den Geschäftsbericht zur Kenntnis nehmen“ zur Abstimmung, welcher Antrag angenommen wird.

Zum zweiten Gegenstand der Tagesordnung: „Bericht der Revisoren über den Rechnungsabschlus per 1910 und Erteilung des Absolutiums an den Vorstand“ erstattet im Namen der Revisoren der Delegierte Herr Robert Scherbaum (k. k. priv. Südbahngesellschaft) nachfolgenden Bericht:

„Die gefertigten, von der XX. ordentlichen Generalversammlung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen am 28. Juni 1910 gewählten Rechnungsrevisoren haben die ihnen vorgelegte Betriebsrechnung für das Jahr 1910 mit ihren Beilagen einer eingehenden Prüfung unterzogen und die Bilanz der Anstalt per 31. Dezember 1910 postenweise mit den Büchern verglichen, wobei dieselben vollständig übereinstimmend befunden wurden.

Sienach beehren sich die Revisoren den Antrag zu stellen: „

Die geehrte Generalversammlung wolle die Betriebsrechnung und die Bilanz per 1910 genehmigen und dem Vorstande hiesfür das Absolutorium erteilen.“

Da niemand zu dem Berichte und Antrage der Revisoren das Wort ergreift und auf die Anfrage des Herrn Vorsitzenden keine stimmberechtigte Person auf der Abstimmung mittelst Stimmzettels besteht, bringt der Herr Vorsitzende den Antrag durch Handerheben zur Abstimmung.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zum dritten Gegenstand der Tagesordnung: „Wahl: a) eines Vorstandsmitgliedes, b) von neun Ersatzmännern durch die Kurie der ernannten Delegierten“ weist der Herr Vorsitzende zunächst auf die Bestimmungen der §§ 20 und 21 des Statuts hin und gibt bekannt, daß die zur Besetzung gelangenden Mandate, da es sich um eine Er-

gänzungswahl für die restliche Dauer der Funktionsperiode der in der XVIII. ordentlichen Generalversammlung am 13. Juni 1908 von den Vertretern der Eisenbahnunternehmungen gewählten Vorstandsmitglieder und Ersatzmänner handelt, von denselben Verwaltungen zu besetzen sind, welche im Jahre 1908 die Vorstandsmitglieder und Ersatzmänner entsandten, so daß also die k. k. Staatsbahndirektion Wien das Vorstandsmitglied und fünf Ersatzmänner, die k. k. priv. Südbahngesellschaft, die k. k. Nordbahndirektion, die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die k. k. Nordwestbahndirektion je einen Ersatzmann zu entsenden haben.

Der Delegierte Herr Robert Kollárz (k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft) beantragt, von einer Wahl mittelst Stimmzettel Umgang zu nehmen und die Wahl per Affikation vorzunehmen. Da auf die Anfrage des Herrn Vorsitzenden, ob jemand gegen den vorgeschlagenen Wahlmodus Einsprache erhebt, sich niemand zum Worte meldet, schlägt der Delegierte Herr Robert Kollárz zum Vorstandsmitglied:

Herrn Dr. Viktor Rudek, k. k. Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium;

zu Ersatzmännern der Vorstandsmitglieder die Herren:

Dr. Ferdinand Tize, Inspektor der k. k. Nordwestbahndirektion,

Kornel Kobylanski, Oberinspektor der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft,

Dr. Johann Blazicek, Bahnsekretär der k. k. Staatsbahndirektion Wien,

Dr. Anton Stumpf, k. k. Ministerialbizeseekretär im k. k. Eisenbahnministerium,

Dr. Otto de Martin, k. k. Ministerialsekretär im k. k. Eisenbahnministerium,

Dr. Anton Böschmann, k. k. Ministerialsekretär im k. k. Eisenbahnministerium,

Dr. Heinrich Schlesinger, k. k. Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium,

Dr. Stephan Sonverb, Inspektor der k. k. Nordbahndirektion,

Franz Bölleryer, Inspektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft,

vor, welche Vorschläge die Kurie der ernannten Delegierten einstimmig zum Beschlus erhebt.

Zu Rechnungsrevisoren wurden per Affikation gewählt und zwar:

Josef Horak, kaiserlicher Rat, Oberinspektor und Oberbuchhalter der k. k. priv. E. W. A.

Dr. Karl Wessely, k. k. Regierungsrat, k. k. Staatsbahndirektorstellvertreter in Linz.

Robert Scherbaum, Zugrevisor der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien.

Zu Ersatzmännern derselben:

Dr. Stephan Sonverb, Inspektor der Nordbahn.

Georg Pinker, Oberkondukteur der Staatsbahndirektion Pilsen und

Dr. Anton Stumpf, k. k. Ministerialbizeseekretär im k. k. Eisenbahnministerium.

Um halb 11 Uhr vormittags schließt der Vorsitzende nach Erledigung der Tagesordnung die XXI. ordentliche Generalversammlung.

Eine Lohnbewegung der Innsbruder Lokalbahnbediensteten.

Die Innsbruder Lokalbahn trachtet mit ihren Fahrpreisen die teuersten Kleinbahnen Oesterreichs zu erreichen. Die Fahrpreise, welche in Innsbruck, besonders auf der Jalzer, der Stubaital- und der Hungerburgbahn nach der am 1. Juli eingetretenen Erhöhung bezahlt werden müssen, zeigen, daß dieses Streben beinahe erreicht ist. Die Verwaltung der Innsbruder Lokalbahn weiß wohl für die periodisch immer wiederkehrenden Fahrpreiserhöhungen Argumente ins Treffen zu führen, wovon der Hinweis auf die „stets steigenden Personalausgaben“ jedesmal im Vordergrund steht. Auch die letzte Fahrpreiserhöhung wurde mit den angeblich „vermehrten Personalausgaben“ begründet. Wäre dieses Argument wahr, so trüge die Bevölkerung die erhöhten Tarife sicherlich williger, weil das Bewußtsein, mit einer Bahn sich fahren zu lassen, deren Angestellte einen menschenwürdigen Lohn beziehen, wohl bei allen Fahrgästen, denen soziales Empfinden nicht gänzlich fremd ist, doch ein gewisses Gefühl der Befriedigung erweckt, das den Ärger über die teuren Preise herabmindert. Nun ist die Bezahlung der Lokalbahnangestellten aber die denkbar traurigste: Seit Jahren sind die Löhne gleich geblieben; ja anlässlich der Elektrifizierung der Linie nach Hall hat man ein neues Gehaltsregulierung herausgegeben, das die Anfangsgehälter nicht unwesentlich verschlechterte. Die wiederholten Ansuchen der Bediensteten, durch eine Aufbesserung die Entwertung der Bezüge durch die maßlose Verteuerung der Wohnungen, die Erhöhung der Lebensmittelpreise u. s. w. halbwegs auszugleichen, wurden zwar nie brüskt abgelehnt, aber auch nie erfüllt. Jedesmal hat die Lokalbahn die Bediensteten vertröstet, bis die Bahn rentabler werde. Die Bediensteten ließen sich auch vertrösten und haben bei der äußerst mageren Bezahlung ihre Pflicht gewissenhaft erfüllt.

Im Laufe des Monats Juni im heurigen Jahre machten die Lokalbahnbediensteten neuerlich eine Eingabe an den Verwaltungsrat. Wir drucken das Schriftstück weiter unten wörtlich ab. Jeder, der es durchsieht, wird uns beipflichten, daß die Forderungen wahrhaft bescheiden sind, das Minimum, das ein Mensch verdienen muß, um bei der Teuerung halbwegs sein Auslangen zu finden. Die Lokalbahnbediensteten und jeder, der von den Forderungen Kenntnis hatte, war der sichereren Hoffnung auf Erfüllung der Forderungen, wenigstens in ihren Hauptpunkten. Diese Hoffnung war um so berechtigter, als ja die mit 1. Juli in Kraft getretene Fahrpreiserhöhung der Bahn sicherlich eine Mehreinnahme bringen wird, welche die gestellten Forderungen schon um ein Beträchtliches übersteigen muß.

Wer konnte erwarten, daß die Lokalbahnverwaltung ausschließl. nur auf die Dividenden der Aktionäre Rücksicht nimmt? So viel soziale Einsicht, daß in einer Aktiengesellschaft nicht bloß die Aktionäre eine Verzinsung ihrer Kapitalien erreichen, sondern auch die Bediensteten eine Bezahlung erhalten müssen, bei der sie leben können, hat man der Lokalbahnverwaltung schon zugetraut.

Es ist anders gekommen als erwartet: Die Lokalbahnverwaltung, die sich bei der Fahrpreiserhöhung auf „gesteigerte Personalausgaben“ berufen hat, lehnte das Ansuchen des Personals um eine Aufbesserung der Bezüge rundweg ab. Nicht brüsk, sondern sehr höflich: Die Lokalbahn wurden, wie wiederholt, auf einen „geeigneteren Zeitpunkt“ vertröstet. Die Bevölkerung Innsbrucks wird sich über die Lokalbahnverwaltung, welche die Fahrpreise erhöht unter Berufung auf angeblich gesteigerte Personalkosten, eine Aufbesserung der niedrigen Gehalte aber „dermalen“ ablehnt, selbst ein Urteil bilden, wenn sie die Eingabe der Lokalbahn und die Antwort der Lokalbahnverwaltung durchsieht und sich erinnert, wie die Aktiengesellschaft die Erhöhung der Fahrpreise motivierte.

Hier wörtlich die Eingabe des Personals:
An den hohen Verwaltungsrat der Lokalbahn Innsbruck—Hall i. T., Innsbruck.

Nachdem es den Fahrbediensteten unter den gegenwärtigen Verhältnissen ganz unmöglich wird, mit dem jetzigen Einkommen für eine entsprechende Ernährung das nötige Auslangen zu finden, unterbreiten dieselben dem geehrten Verwaltungsrat die dringende Bitte um Berücksichtigung der hier angeführten Wünsche.

Es ist sehr leicht nachzuweisen, wie viel jedem einzelnen zum notwendigen Lebensunterhalt übrig bleibt, wenn die Abzüge für Wohnung, Pension, Krankentasse, Versicherungen, Steuer u. s. w. abgerechnet sind. Die unregelmäßigen Erzhelten verteuern den Haushalt bedeutend, ob verheiratet oder ledig.

Wir können nicht umhin, zu bemerken, daß in den letzten Jahren doch mindestens hier in Innsbruck in allen Berufen Verbesserungen der Lohnverhältnisse mit Rücksicht auf die fortwährende Preissteigerung der Wohnungen und notwendigsten Lebensmittel durchgeführt wurden.

Das bei der Lokalbahn im Jahre 1909 in Kraft getretene neue Gehaltschema sollte auch eine Verbesserung des Einkommens des Fahrpersonals bedeuten, war es aber nur in einzelnen Fällen, während es beim größten Teil des Fahrpersonals nicht nur keinen Vorteil, sondern direkten Nachteil verursachte. Was es durch die kürzeren Vorrückungszeiten zu verbessern schien, wurde durch die Zurücksetzung des Anfangsgehaltes von 1000, 900 und 800 Kr. auf 700 Kr. genommen. Der Endgehalt des neuen Schemas wurde erhöht, wird aber von keinem Fahrbediensteten erreicht.

Der Fahrbedienstete verlangt vom Personal anstrengende körperliche und geistige Tätigkeit, welche Kräfte bei mangelhafter Ernährung vorzeitig geschwächt werden.

Um für den einzelnen eine nicht große, aber doch zu verspürnde Verbesserung zu erlangen, ersucht das gesamte Fahrpersonal, den Anfangsgehalt, wie derselbe früher schon bezogen wurde, für Motorführer mit 1000 Kr., für Zugführer und Kondukteure mit 900 Kr., mit den Vorrückungszeiten des neuen Schemas rückwirkend auf den Anstellungstermin, eintreten zu lassen.

Ferner werden die nächtlichen Separalfahrten immer häufiger, wodurch das Fahrpersonal seine notwendige Ruhezeit einbüßen muß. Es ist einzusehen, daß es anders schwer möglich ist, aber die Entlohnung entspricht dieser Dienstleistung nicht. Das gleiche gilt von der Uebernachtungsgebühr in der Station Hall sowie vom Reserbedienst in der Station Berg Isel, wo ein Fahrbediensteter von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends ohne Stundengeld, trotzdem er zu verschiedenen Dienstleistungen verwendet wird, bleiben muß, und sehr oft, besonders zur Winterzeit, passiert es, daß einer abends für einen anderen in Dienst treten muß, ohne eine Erzhzeit zu haben.

Es wird das Ansuchen gestellt, dem Fahrpersonal dadurch Rechnung zu tragen, daß für Extrafahrten bei Nacht für jede Stunde 1 Kr. bewilligt wird. Ueber eine halbe Stunde wird für ganz gerechnet. Als Uebernachtungsgebühr 1 Kr. und als Vereinstschaftsuzulage die Hälfte der Fahrzulagen.

Die Aushilfsmotorführer und Aushilfskondukteure stehen in einem sehr mäßigen und unsicheren Dienst- und Lohnverhältnis. Dieselben bitten daher um Aufbesserung ihres fixen Taglohnes, und zwar: für Aushilfsmotorführer Kr. 3.20, jezt Kr. 2.80, für Aushilfskondukteure Kr. 2.80, jezt Kr. 2.20. Dieselben ersuchen auch um Mitteilung, ob und in welchem Zeitraum eine definitive Anstellung zu erhoffen wäre.

Das Fahrpersonal ersucht um günstige Erledigung des Ansuchens und dieselbe mit 1. Juli in Kraft treten zu lassen. Ferner wird ersucht, der geehrte Verwaltungsrat wolle mit Vertretern des Fahrpersonals verhandeln und die Entscheidung über dieses Ansuchen bis 10. Juli 1911 dem unterfertigten Personal bekanntgeben.

In der sicheren Hoffnung, der geehrte Verwaltungsrat wolle den Wünschen des Personals wohlwollend entgegenkommen, zeichnen sich

Hochachtungsvoll
(folgen die Unterschriften.)

Mit einem Schreiben vom 5. Juli 1911, Zahl 916/L, lehnte die Lokalbahnverwaltung das so berechtigte Ansuchen ihrer Bediensteten ab. Das Antwortschreiben war die gewohnte Vertröstung „auf einen späteren Datum“, der die Lokalbahn immer in hoffnungsvoller Arbeitsfreude zufrieden erhalten soll. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Ihre Eingabe vom 21. Juni l. J. um Erhöhung Ihrer Bezüge hat der Verwaltungsrat wohlwollend zur Kenntnis genommen. Derselbe wird nicht ermangeln, zum geeigneten Zeitpunkt die Angelegenheit in Erwägung zu ziehen, sobald sich die dermal ungunstigen Verhältnisse wieder geändert haben.“

Dr. Wadernell, Dr. Fall.

Die Lokalbahnbediensteten sind nicht gewillt, den ablehnenden Bescheid der Verwaltung wie die früheren ganz ruhig und stillschweigend als ihr unabwendbares Geschick hinzunehmen. Es ging deshalb eine Deputation der Bediensteten zum Präsidenten der Lokalbahnverwaltung, Dr. v. Wadernell, um ihn zu ersuchen, dem in Hinblick auf die Teuerung wohl mehr als gerechtfertigten Ansuchen Rechnung zu tragen. Herr Doktor v. Wadernell erklärte, daß es zunächst von der Stadtgemeinde Innsbruck abhängt (welche bekanntlich die Fahrpreise zu genehmigen hat), ob sie in die vorläufig „provisorisch“ vorgenommene Erhöhung der Fahrpreise einwilligt. Auf die Erklärung der Deputation, daß sie morgen auch beim Bürgermeister vordringen werde, und

ob für den Fall, als die Stadtgemeinde den bereits erfolgten Ausschlag genehmige, das Personal auf eine Erfüllung der Forderungen zu rechnen hätte, erklärte Dr. v. Wadernell, daß zuerst die „Wirkung“ der Fahrpreiserhöhung abgewartet werden soll. Man erfährt schon daraus, daß es Herr Dr. v. Wadernell vorzüglich versteht, immer wieder mit neuen Mitteln das Personal hintanzuhalten.

Die Lokalbahnbediensteten ließen sich aber nicht abhalten, die begonnene Aktion fortzusetzen. Unter Führung des Reichsratsabgeordneten Abram sprach am 8. d. M. Oberkondukteur Scheibein als Obmann der organisierten Eisenbahnerschaft und zwei Vertreter der Lokalbahnbediensteten beim Statthalter vor, um denselben über die große Erregung des Personals zu informieren und um seine Intervention zu bitten. Bevor die Deputation sich zum Statthalter begab, hatte diese Herr Hofrat v. Falser über die große Unzufriedenheit, die im Personal herrscht, ausführlich berichtet und ihm das Gehalt, sowie das Gehaltsschema vom Jahre 1905 und 1909 überreicht. Der Statthalter empfing Abgeordneten Abram mit der Deputation und ließ sich ebenfalls informieren. Er versprach der Bitte, Verhandlungen zwischen den Vertretern der Verwaltung und dem Personal anzubahnen, soweit es ihm möglich ist, nachzukommen und nachdem Abgeordneter Abram nach Wien zur Parlamentsöffnung fahren muß, den Bescheid an Oberkondukteur Scheibein gelangen zu lassen.

In einer von fast sämtlichen Bediensteten der Lokalbahn besuchten Versammlung, die nachts abgehalten wurde, berichtete Genosse Scheibein sodann über den Stand der Bewegung, wobei er auf die sogenannte Lohnregulierung des Jahres 1909 zurückkommend, nachwies, daß die Innsbrucker Lokalbahn ganz unzureichend entlohnt seien. Anschließend an diesen Bericht erklärte Genosse Scheibein, daß nun die Sache ihren Gang nehmen und das Komitee den Bediensteten nur den Vorschlag unterbreiten könne, ruhig ihre Pflicht weiter zu erfüllen und die nächsten Tage abzuwarten. Spätestens in acht Tagen werde wieder eine solche Vollversammlung wie die heutige stattfinden, in der sodann die Bediensteten selbst zu entscheiden haben werden über die weiteren Aktionen. Notwendig sei jedoch, daß das Solidaritätsgefühl, welches heute die Bediensteten aller Kategorien beherrscht, aufrecht erhalten bleibt, daß alle persönlichen Differenzen und politischen Gegensätze in den Hintergrund gedrängt werden, um als geschlossene Körperschaft auftreten zu können. Nur in der Einigkeit liegt die Macht! Schließlich schlug der Referent vor, das Memorandum von 1909, ergänzt durch die Eingabe vom 21. Juni l. J. als Grundlage für die bevorstehenden Verhandlungen gelten zu lassen und ein Komitee zu wählen, welches diese Verhandlungen mit der Verwaltung der Lokalbahn zu führen hat.

Ueber das Referat und die Art der Führung des Lohnkampfes entspinnt sich nun eine lange Debatte, in der eine ganze Reihe von Bediensteten aller Kategorien das Wort ergriff. Von allen Rednern wurde betont, daß nur ein solidarisches Vorgehen aller Gruppen von Bediensteten und aller Kategorien einen Erfolg herbeiführen kann. Dem Vorschlage, das Memorandum vom Jahre 1909 und die letzte Eingabe als Grundlage zur Verhandlung zu nehmen, wurde zugestimmt. In das Komitee wurden gewählt: Payer, Seyerl, Kindelmann, Steger, Rühdorfer und Verri.

Es entwickelte sich noch eine Debatte über die einzuschlagende Taktik, worauf Gewerkschaftssekretär Genosse Flöding das Wort ergriff und die Lokalbahn der Sympathie der gesamten organisierten Arbeiterschaft versicherte. Sollte der Konflikt nicht friedlich zu lösen sein, dann werden die Organisationen dieser Sympathie auch durch die Tat Ausdruck geben. Notwendig sei die Einigkeit und das Vertrauen zu den leitenden Personen.

Samstag den 8. d. M. begab sich auch noch eine Deputation der Lokalbahn unter Führung des Genossen Scheibein zum Bürgermeister, welcher versprach, seinen ganzen Einfluß auf die Gesellschaft geltend zu machen, um diese zu veranlassen, in Verhandlungen mit ihrem Personal einzugehen. Der Statthalter hat den Bezirkshauptmann Herrn v. Vallarini bestimmt, an den Verhandlungen zur Beilegung der Lohnbewegung teilzunehmen. Der Bürgermeister konferierte mit dem Bezirkshauptmann und letzten sich beide Herren mit dem Verwaltungsrat der Lokalbahn in Verbindung.

Für Donnerstag den 13. d. M. vormittags wurden die Vertreter der Bediensteten in die Statthaltereie zu einer Konferenz berufen, die lediglich einen informativen Charakter trug. Die Vertreter der verschiedenen Kategorien waren vollständig erschienen. Der Bezirkshauptmann Vallarini eröffnete mit der Mitteilung die Konferenz, daß er vom Statthalter den Auftrag übernommen habe, bei den obschwebenden Differenzen zwischen der Lokalbahnverwaltung und den Angestellten in Vertretung desselben als Vermittler zu fungieren. Seitens der Angestellten wurde hervorgehoben, daß das Memorandum, worin die Angestellten ihre Anliegen dem Verwaltungsrat zur Kenntnis brachten, am 21. Juni überreicht wurde und daß zu dem Zeitpunkte weder die Öffentlichkeit, noch das Personal irgend eine Kenntnis besäßen, daß der Verwaltungsrat mit 1. Juli eine Erhöhung der Fahrpreise vornehmen werde. Da erst am 24. Juni diese Absicht bekannt wurde, so sei es unrichtig, wenn angenommen wird, die Forderungen der Lokalbahnangestellten stünden mit der Tarifierhöhung in Zusammenhang. Herr Vallarini nahm nach dieser Darlegung zur Kenntnis, daß seitens der Angestellten eine Ausnützung der Situation mit der Fahrpreiserhöhung nicht vorliege, sondern daß die Lohnbewegung lediglich durch die mäßlichen Lohnverhältnisse hervorgerufen wurde. Die Vertreter der Angestellten informierten über die Lohnverhältnisse ihrer Kollegen der verschiedenen Kategorien, worauf sich Herr Bezirkshauptmann Vallarini bereit erklärte, mit dem Betriebsinspektor Herrn Lwerdy und mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates Herrn Dr. Wadernell Verhandlungen herbeizuführen. Herr Bezirkshauptmann Vallarini teilte noch der Deputation mit, daß Herr Dr. Wadernell seine Bereitwilligkeit geäußert habe, eventuell im tele-

graphischen Wege eine Sitzung des Verwaltungsrates einzuberufen.

Unter dem Personal herrscht Ruhe und strenge Disziplin und wartet dasselbe vorläufig das Ergebnis der Verhandlungen ab, mit der Hoffnung, daß Einsicht und Vernunft der maßgebenden Faktoren eine baldige Erfüllung der nur zu berechtigten Forderungen des Personals ergeben werden.

Inland.

Parlamentsanfang. Am 17. Juli tritt das neu-gewählte Parlament zusammen. Die Sommertagung soll bis zu Beginn des Monats August währen, worauf erst die Ferien folgen sollen. Selbstverständlich sollen in der Sommertagung, nach dem Wunsche der Regierung, nur die nach ihrer Ansicht allerdingendsten Staatsnotwendigkeiten Erledigung finden, wie Bankvorlage, Wehrvorlage und dergleichen. Die Steuervorlagen sollen erst im Herbst darankommen. Im Herbst soll auch eine kurze Session der Landtage einberufen werden, um die Einbahnung eines nationalen Ausgleiches zwischen Deutschen und Tschechen in Böhmen zu ermöglichen. Soweit die Absichten der Regierung. Ob ihr nicht ein dicker Strich durch ihre Rechnung gemacht wird, ist eine andere Frage.

Der Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten hat beschlossen, einen Antrag auf Erhebung der Ministeranklage gegen die Mitglieder des Kabinetts Wienert, wegen des Verfassungsbruches durch Mißbrauch des § 14 einzubringen und die sozialdemokratischen Klubs der anderen Nationen einzuladen, sich an dieser Aktion zu beteiligen.

Die Erfahrungen bei den Reichsratswahlen haben gezeigt, daß die schon im Jahre 1907 beobachteten Wahlmißbräuche sich ins Ungemessene gesteigert und verallgemeinert haben. Zugleich sind die technischen Mängel der Wahlordnung noch empfindlicher geworden. Der Klub beschloß daher, nicht nur die vielfachen Mißbräuche, die insbesondere in den Sudetenländern in der Form des Mißbrauches der Amtsgewalt durch die Gemeindevertretungen und Gemeindegewalt und durch die Konivenz der Behörden gegenüber dem Unternehmerterrorismus verübt wurden, parlamentarisch zur Sprache zu bringen, sondern auch die Initiative zur Aenderung der technischen Bestimmungen der Wahlordnung zu ergreifen.

Angeichts der Gerüchte, daß die Regierung beabsichtigt, die Wiedereinbringung der Sozialversicherung hinauszuverschieben, wurde der Vorstand beauftragt, in geeigneter Form eine energische Gegenaktion vorzubereiten.

Der Klub wird ferner einen Antrag einbringen, worin die Regierung aufgefordert wird, die mit 1. Juli verfügte Erhöhung der Preise der Zigarren und Zigaretten in Bezug auf die billigen Sorten, die von den breiten Schichten konsumiert werden, rückgängig zu machen. Ueberdies wird der Klub, um ähnlichen fiskalischen Uebergriffen in Zukunft vorzubeugen, einen Gesetzesentwurf einbringen, welcher das Recht der Tarifierung dem Reichsrat vorbehält.

Da zum erstenmal seit Jahrzehnten die Wählerschaft aller Nationen Oesterreichs ein antikerikales Parlament gegeben hat, so hält es der Klub für geboten, diesen Wünschen der Wählerschaft Rechnung zu tragen und die Initiative zu ergreifen, um die konfessionelle Gesetzgebung, insbesondere das Cherecht, einer Reform zu unterziehen. Der Klub wird dem Parlament geeignete Anträge unterbreiten.

Es wurde sodann beschlossen, eine Reihe weiterer Initiativanträge und Interpellationen einzubringen, unter ihnen solche handelspolitischen Inhalts und einen Antrag bezüglich der drohenden Milchteuerung. Ferner wird der Klub die schon in den früheren Sessionen eingebrachten Gesetzesentwürfe programmatischen Inhalts, insbesondere die den Arbeiterschutz in allen seinen Zweigen betreffenden, neuerlich einbringen, unter ihnen auch die schon vom Parlament in der vorigen Legislaturperiode beschlossenen, im Herrenhause liege-gebliebenen Gesetze.

Die Gemeindegewalt arrangieren eine öffentliche Vettelei für die Deutschgelben! Die „Arbeiter-Zeitung“ veröffentlicht folgendes Zirkular:

Gemeindegewalt Großpriesen, am 29. Juni 1911.

Lübliche Gemeindevertretung!

Die deutsche Arbeiterpartei hat durch ihr rücksichtsloses Auftreten gegen die Schädlinge des deutschen Volkstums, durch Verletzung strenger Parteidisziplin und durch ihr opferreiches Eingehen für die deutschfreiwirtschaftlichen Bestrebungen anlässlich der Reichsratswahlen den Kampf zu unseren Gunsten entschieden. Von erstem Totendrang besetzt, spornte sie die Säumigen und Wankelmütigen an, am Wahltag zu zeigen, daß sie deutsche Männer sind.

Hierfür sind wir der deutschen Arbeiterpartei Dank und Anerkennung schuldig.

Der siegreich geführte Kampf kostete der deutsch organisierten Arbeiterschaft Tausende Kronen und es bietet sich jetzt die beste Gelegenheit, unsere Dankeschuld dadurch wenigstens zum geringen Teile abzuzahlen, daß wir für die Wiederherstellung der sehr geschwächten Klasse der deutschen Arbeiterpartei Sorge tragen.

Von mehreren Seiten aufgefordert, die Durchführung dieser Sache in die Hand zu nehmen, erlaubt sich der Gefertigte, das Ersuchen zu stellen, dortorts unter der bemittelten Bevölkerung eine Sammlung von freiwilligen Spenden einzuleiten und den erzielten Betrag unter Benützung des mitfolgenden Posterslagscheines bis spätestens 15. Juli 1911 an das Gemeindegewalt Großpriesen einzuliefern.

Ueber den Erfolg wird später, gelegentlich eines Vorsteuertages, Bericht erstattet und Rechnung gelegt werden.

Mit treudeutschem Gruß

Kammel, Gemeindevorsteher.

Höher kann die Pflichtvergessenheit der Gemeinden schon nimmer geben! Die Gemeindegewalt sammeln für die nationale Arbeiterpartei, als hätten sie für Ortsarme zu sammeln. Ein Gemeindegewalt gibt sich offiziell zum Kaffier her und benützt dazu die amtlichen Posterslagscheine. „Gelegentlich eines Vorsteuertages“ wird dann Bericht erstattet, das wird also förmlich ein Programm sein. Die von Wienert instruierten staatlichen Behörden sehen dem schamlosen Mißbrauch der Gemeindegewalt natürlich wohlwollend zu! Und erst die famose Arbeiterpartei, die gelegentlich wieder ihren Klassenstandpunkt betonen

wird! Unter der „bemittelten Bevölkerung“ wird für sie auf „Anregung“ jener Gemeindevertretungen gesammelt, die den Arbeitern so gut gesinnt sind, daß sie ihnen konsequent das gleiche Wahlrecht in die Gemeindevertretung vorenthalten! Diese brave Arbeiterpartei hat sich Dank und Anerkennung wüthender Arbeiterhafter errungen. Sie hat Agrariern zum Sieg über Arbeiterkandidaten verholfen und wird jetzt entlohnt. Von der Entwürdigung dieser öffentlichen Vettelei nicht zu reden, denn auf Würde geben die Deutschgelben, die Geld vorziehen, natürlich nichts!

Die Ausgestaltung der Stadtbahn. Die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen hat eine Plenarsitzung abgehalten, in welcher der Bericht des Subkomitees über seine Beratungen betreffend das am 28. März d. J. der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen vorgelegte Elektrifizierungs- und Schnellbahnenprojekt erstattet wurde.

Nach diesem Projekt soll bekanntlich die alte Stadtbahn elektrifiziert und gleichzeitig der Bau zunächst zweier Schnellbahnenlinien:

1. Ottakring—Westbahnhof—Stephansplatz—Praterstern;

2. Gersthof—Währingerstraße—Graben durchgeführt werden, während einer späteren Bauperiode die Herstellung der Linien Kaiserplatz (Brigittenau)—Ring—verlängert Mährnerstraße—Südbahnhof (Favoriten respektive Verbindungsbahneinbindung) vorbehalten werden soll. Die Linien sind als normalspurige Bahnen, aber mit kleinerem Profil, als dies bei den alten Stadtbahnlinien möglich war, geplant. Die erstgenannte Linie soll späterhin vom Praterstern im Zuge der Kunststraße über die neue Donaubrücke nach Floridsdorf geführt werden. Das Plenum der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen nahm den Subkomiteebericht zu seinem endgültigen Kenntnis und ermächtigte dieses gleichzeitig, für die Durchführung dieser großzügigen Aktion Offerte von Privatunternehmungen einzuholen und mit diesen über jene Offerte verbindlich zu unterhandeln sowie auf Grund dieser Verhandlungen dereinst entsprechende Anträge an das Plenum der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen zu erstatten. Auch die Gemeinde wird vielleicht ein Projekt vorlegen. Der Kapitalbedarf, zu dessen Beistellung eventuell auch das Auslandskapital in Betracht kommen könnte, wird auf etwa zweihundert Millionen Kronen veranschlagt, da die zu bildende Bau- und Betriebsgesellschaft wohl auch die alten Stadtbahnlinien zu übernehmen und zu betreiben haben wird.

Die Betriebseinnahmen der Buschtiehrader Bahn. Der Monat Juni brachte der Buschtiehrader Bahn eine Mehreinnahme von 79.800 Kr., wovon 37.800 Kr. auf die A-Linie und 42.000 Kr. auf die B-Linie entfielen. Dieses Plus rührt zur Gänze aus dem Personenverkehr her, der eine ungewöhnliche Steigerung aufzuweisen hatte. Es wurden rund 372.000 Reisende, das ist um 52.000 Reisende mehr befördert als im Juni des Vorjahres. Die Frequenzzunahme erklärt sich durch die Verchiebung der Pfingstfeiertage und das günstige Wetter. Die B-Strecke hat aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 54.000 Kr. mehr eingenommen als im Juni vorigen Jahres, während das Plus der A-Linie aus demselben Verkehr 25.000 Kr. betrug. Andererseits war infolge der geringeren Zahl der Werkstage der Kohlenverkehr beschränkt. In der ersten Junihälfte gab es bloß neun Fördertage, während an sechs Tagen, den Samstag vor Pfingsten und den 13. als Tag der Reichsratswahlen eingerechnet, nicht gearbeitet wurde. Durch diese vielen Ruhetage konnte sich der Kohlenverkauf nicht entfalten, trotzdem aber wurden auf der Linie der Buschtiehrader Bahn nur um zirka 100 Waggons Kohle weniger verfrachtet als im Juni 1910. An Gütern wurden zirka um 2100 Waggons mehr befördert als im Vorjahre. Die Regulierung der Einnahme für den Monat Februar ergab ein Plus von 1450 Kr. für die A-Strecke und von 663 Kr. für die B-Strecke. Die Gesamteinnahmen für das erste Halbjahr, welche nur für zwei Monate definitiv und für vier Monate provisorisch ermittelt sind, beziffern sich mit 11.375.798 Kr., das ist um 260.719 Kr. mehr als im Vorjahre.

Ausland.

Die Internationale der Unternehmer. Es ist eine altbekannte Tatsache, daß die Unternehmer nicht so kurz-sichtig sind, ihre Organisationen nach Nationen einzuschichten, sondern daß sie eine Internationale bilden. Zwar werden sie nie müde, uns vorzuwerfen, daß wir keinen Sinn für das eigene Vaterland haben, daß wir immer internationale Tendenzen propagieren, und das Wort von der vaterlandslosen Sozialdemokratie ist dem Phrasenschatz der Ausbeuter der ganzen Welt einverleibt worden. Trotzdem sind es gerade die Unternehmer, welche für sich und ihre arbeitserfreundlichen Bestrebungen die Internationalismus fördern, fördern in dem volks-feindlichsten Sinne, indem sie sich international vereinigen gegen die eigenen Volksgenossen, um sie in Armut, Elend und Sklaverei zu erhalten.

In der Zeit vom 28. September bis 1. Oktober d. J. findet in Turin ein internationaler Kongreß der Unternehmer statt, der sich vornehmlich mit folgenden Dingen beschäftigen wird: 1. Die Taktik und das Wirken der Unternehmerorganisationen. 2. Die Beziehungen der Unternehmerorganisationen und die Arbeiter. 3. Die Stellung der Unternehmerklasse zur Arbeiterschutzgesetzgebung. Schon aus diesen Verhandlungsgegenständen ist zu schließen, daß die Diskussion sehr interessant werden wird, sind es doch Angelegenheiten, in welchen sich die Ausbeuter aller Länder einig fühlen, wenn sie auch durch Länder und Meere getrennt sind. Die Verschiedenheit der Sprache wird es nicht hindern, daß sie sich zusammenfinden, geht es doch gegen die Arbeiter.

Massenausperrungen in Skandinavien. Nachdem es erst im Frühjahr mit viel Mühe und Not gelungen war, die Massenausperrungsgelüste des dänischen Unternehmertums abzuwehren, ist jetzt das Unternehmertum in Schweden und Norwegen dabei, gewaltige wirtschaftliche Kämpfe zu entfesseln. Bereits am 10. Juli d. J.

Begann in Schweden die allgemeine Ausperrung im Baugewerbe und den verwandten Berufen, soweit die Macht des hier maßgebenden „Zentralen Arbeitgeberverbandes“ reicht. Die Ursache des Kampfes ist, daß das Unternehmertum einem Teil der Arbeiterschaft Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen aufzuzwingen sucht, was die Arbeiter sich nicht ruhig gefallen lassen. Die norwegische Arbeitgebervereinigung hat zum 8. Juli eine allgemeine Ausperrung der Sägewerks-, Zellulose- und Papierfabrikarbeiter beschlossen, wobei ungefähr 17.000 Mann in Frage kommen, und zum 15. Juli eine ungefähr 15.000 Mann umfassende allgemeine Ausperrung in der Eisen- und Metallindustrie, so daß also in Norwegen rund 32.000 Arbeiter zum Feiern verdammt werden sollen. Die Ursache ist hier, daß die 3000 Bergarbeiter eine bescheidene Aufbesserung ihrer Löhne verlangen. Die norwegische Regierung hat sich bemüht, eine Einigung zwischen den Parteien zustandzubringen, und auch in Schweden versucht man, durch die staatsangestellten Vermittler der Massenauusperrung, die hier gegen 40.000 Mann treffen wird, vorzugehen. Aber die Friedensbestrebungen scheiterten hier wie dort an der Unnachgiebigkeit des Unternehmertums, das offenbar in beiden Ländern übereingekommen ist, gleichzeitig gegen die Arbeiterschaft vorzugehen, um dadurch leichteres Spiel zu haben. Die Arbeiterschaft ist jedoch auf diese Kämpfe gefaßt und wird sie, da sie sich als unvermeidlich erwiesen haben, auch mit Erfolg zu führen wissen.

Die Wiedereinstellung der Eisenbahner in Frankreich. In der französischen Deputiertenkammer begründete der Deputierte Colly einen Antrag, der auf die Wiedereinstellung der entlassenen Eisenbahner abzielt. Ministerpräsident Caillaux erinnerte an die Verpflichtung, die in dieser Beziehung in der Regierungserklärung übernommen worden sei und fügte hinzu, die Regierung sei aus Menschlichkeit zu den weitestgehenden Maßregeln bereit, aber sie werde keine Störung der Ordnung dulden. Gemäß der Forderung Caillaux, der die Vertrauensfrage stellte, wurde die Priorität für die Tagesordnung Colly mit 409 gegen 90 Stimmen abgelehnt, desgleichen die Priorität für einen Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung, der von Beauregard gestellt und von der Regierung bekämpft worden war, mit 365 gegen 171 Stimmen. Die Tagesordnung Nachadre, die die ministerielle Erklärung billigte und der Regierung das Vertrauen ausdrückte, wurde mit 361 gegen 81 Stimmen angenommen.

Eine furchtbare Eisenbahnkatastrophe in Amerika. Aus Newyork wird gemeldet: Eine furchtbare Eisenbahnkatastrophe hat sich in der Nähe von Bridgeport, dem Haupthafen des Staates Connecticut, zugegetragen. Der Washington-Boston-Express entgleiste in voller Fahrt, gerade in dem Augenblick, als er einen zehn Meter hohen Windkuff überfeste. Der ganze Zug stürzte hinab in die Tiefe. Dreißig Passagiere des Zuges blieben auf der Stelle tot, mehr als hundert Personen haben sehr schwere Verletzungen davongetragen. Mehrere Personen wurden vor Schreck wahnsinnig. Ueber die Ursachen der Katastrophe ist noch nichts bekannt. Weitere Details fehlen vorläufig.

Ein großes Eisenbahnunglück in Deutschland. In der Station Müllheim (Baden) entgleiste am 17. d. M. um 1/9 Uhr früh der um 8 Uhr früh aus Basel abgegangene D-Zug Basel-Frankfurt a. Main-Berlin. Die Lokomotive sowie der Tender und ein Wagon erster und zweiter Klasse sprangen sofort aus dem Geleise, während zwei Wagons dritter Klasse ineinanderfuhren. Der Rest des Zuges blieb stehen. Der dem Tender folgende Gepäckwagen fiel rechts, ein Wagon erster und zweiter Klasse links aus dem Geleise. Zwei nachfolgende Wagons dritter Klasse wurden ineinandergeschoben. 13 Reisende fielen dem Tode zum Opfer, denen noch einige Schwerverletzte folgen dürften. Das Unglück erfolgte, weil in der Station Müllheim, welche die Umsteigestelle der Zweigbahn nach Baden ist, gegenwärtig Geleiseausbesserungen vorgenommen werden und inzwischen eine provisorische Geleisekurve gelegt worden ist. Als der Zug mit einer Geschwindigkeit von 70 Kilometer in der Station ankam, gelang es dem Lokomotivführer, wie er angibt, nicht, die Geschwindigkeit zu mäßigen, da die Luftbremse versagte. Er fuhr also mit voller Geschwindigkeit über diese provisorischen Geleisekurven hinweg, wodurch das Unglück entstand. Augenzeugen behaupten, daß der Lokomotivführer in dem Moment, als er das Nichtfunktionieren der Luftbremse wahrnahm, eine Gebärde der Verzweiflung machte.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein erster Unfall in Kolin. Die Station Kolin, wo die Strecken der gelbesenen Oe. N. W. B. und der St. G. G. zusammentreffen, ist durch die Unvollständigkeit ihrer Einrichtungen berüchtigt. Unzählige Unfälle sind daselbst schon vorgekommen. Es ist weder um genügende Beleuchtung, noch um sonstige Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen. Diesem Umstand ist es auch zuzuschreiben, daß es am 4. November 1910 auf der Nordwestbahnseite zu einem Zusammenstoß gekommen ist, der ein Opfer an Menschenleben gefordert hat. An diesem Tage hätte um 7 Uhr 22 Minuten abends der Lastzug von Kuttentberg ankommen und auf das zweite Geleise einfahren sollen. Da jedoch noch Verschiebungen vorzunehmen waren, disponierte der diensthabende Beamte, Assistent Benzel Hora, 10 Minuten vor Ankunft des Zuges, daß der Lastzug Nr. 61 auf das vierte Geleise und der nachfahrende Personenzug auf das zweite Geleise fahren solle. Er gab den diesbezüglichen Auftrag auch der Kuttentberger Seite bediensteten Stationsmeister Johann Zeman, welcher die Umstellung der Weiche anordnete und sohin die Distanzscheibe deblodierte. Als der Güterzug auf das Geleise Nr. 4 einfuhr und die Weiche Nr. 12 passierte, kam vom Geleise Nr. 6 eine verschiebende Lokomotive angefahren und stieß mit dem Lastzug zusammen. Bei diesem Zusammenstoß wurde der Verschieber Johann Pazska getötet und zwei weitere Bedienstete leicht beschädigt. Die Anklage wegen Vergehens nach § 337, St. G. B. wurde gegen den Stationsmeister Johann Zeman erhoben, und zwar auf Grund der Aussage des Stationsvorstandes Gladina, welcher behauptete, daß es Pflicht des Angeklagten war, die Verschiebepartie von der veränderten Einfahrt zu verständigen und auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen Jbl, welcher behauptete, daß Zeman seine Pflichten schlecht verstanden hat,

seine Aufmerksamkeit der weniger wichtigen Ausfahrt des gleichzeitig ausfahrenden Personenzuges gewidmet hat und die gefährlichere Einfahrt des Lastzuges auf ein unrichtiges Geleise unbeachtet ließ. Ueber die Anklage verhandelte das Kreisgericht Kuttentberg unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Pfeifer. Die Anklage vertrat der Staatsanwalt Moravec, den Angeklagten verteidigte über Auftrag des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines Dr. Alfred Meißner aus Prag. Der Angeklagte erklärte: Es war nicht seine Pflicht, die Verschiebepartie zu verständigen, da dies Sache des anderen Stationsmeisters war, welcher auf der entgegengesetzten Seite Dienst hatte. Der Dienst in der Station Kolin ist in der Weise eingeteilt, daß der auf der Offener Seite diensthabende Stationsmeister alle Verschiebungen überwacht. Dieser Stationsmeister ist jedoch vom diensthabenden Assistenten Hora nicht verständigt worden. Der Angeklagte selbst konnte gar nicht voraussehen, daß die Verschiebepartie auf das vierte Geleise fahren werde, da die Weiche nicht für diese Partie gestellt waren, und da der Angeklagte von dieser Partie überhaupt nichts gewußt hat, denn bei der herrschenden Dunkelheit, Unwetter und starkem Regen hat er das blaue Licht der Reserverlokomotive überhaupt nicht gesehen.

Das einvernommene Bahnpersonal bestätigte die Angaben des Angeklagten betreffs der Einteilung des Dienstes. Der Weichenwärter Kacolik gab an, daß er damals vom diensthabenden Beamten nicht verständigt worden ist, da es durch die angeordnete Einfahrt des Lastzuges auf das abnormale Geleise Nr. 4 leicht zu einem anderen Unfall hätte kommen können, weil auf diesem Geleise von der entgegengesetzten Richtung ein Personenzug erwartet wurde. Der Staatsanwalt beantragte die Verurteilung des Angeklagten und berief sich hauptsächlich auf die Aussage des Stationsvorstehers Gladina und das Gutachten des Sachverständigen. Der Verteidiger Dr. Meißner wies auf die Unrichtigkeit des Gutachtens des Sachverständigen hin. Der Angeklagte war objektiv nicht verpflichtet, das Verschiebepersonal zu verständigen, da diese Verständigung nicht in den Bereich seiner Verpflichtungen fiel. Auch objektiv kann von einem Verschulden nicht gesprochen werden, da er das blaue Licht der Reserverlokomotive nicht gesehen hat, was auch beim Lokalaugenschein festgestellt worden ist, deshalb konnte der Angeklagte nicht wissen, wo sich die Lokomotive befindet und daß sie auf das vierte Geleise fahren wird, da für diese Einfahrt die Weiche nicht gestellt waren. Zeman war nebstdem verpflichtet, bei der Ausfahrt des Personenzuges zu stehen, da dies vor Jahren infolge eines Unfalles seitens des Stationsvorstehers angeordnet worden ist, und wäre der Unfall bei der Ausfahrt passiert, so hätte höchstwahrscheinlich der Sachverständige in der Ausfahrt die größere Gefahr erblickt. Auf Grund dessen beantragte er die Freisprechung seines Klienten. Der Gerichtshof fällt sohin ein freisprechendes Urteil, und zwar aus dem Grunde, weil in subjektiver Hinsicht von einem Verschulden des Angeklagten nicht gesprochen werden kann, da er von der Anwesenheit einer Lokomotive und von den vorzunehmenden Verschiebungen keine Kenntnis hatte.

Ingenieur Jung, I. I. Adjunkt und Obmann der Reichsbundvorsitzgruppe Jglau, wegen verleumderischer Ehrabschneiderei zu 48 Stunden Arrest und zur Tragung sämtlicher Kosten verurteilt. Wir wollen Ingenieur Jung keine Popularität verschaffen. Ingenieur Jung stellt uns, bei vollständiger Beiseitlassung seiner Person, bloß den Verfechter jenes Systems vor, welches sich Gehässigkeit und Anfeindungen niedrigster Sorte als Parole ausgespielt hat, um durch Lügen und Verleumdungen, durch entstellte Wiedergaben und Verdrehungen politische Gegner dem Spotte und der öffentlichen Verachtung preiszugeben, damit dadurch der gehedelte Edelmut, die aufgesetzte Reinheit und Uneigennützigkeit der „einzig selig“ machenden deutschnationalen Ueberzeugung um so frapperender hervorleuchten. Um so erbärmlicher ist ein Lügenheld, der als Mann nicht den Mut findet, offen und ohne Hehl auch auf dem neutralen Boden des Gerichts seine Worte zu wiederholen und für dieselben einzustehen, sondern feig zu Beteuerungen und Sophismen seine Zuflucht nimmt und sich ängstlich hinter das Wort „Kritik“ wie ein Kuckuck unter die schützenden Flügel der Bruthenne versteckt. Der ganze Vorfall wird besonders unsere Genossen interessieren und auch die Direktion darüber belehren, daß Herr Ingenieur Jung in seiner Zügellosigkeit und durch seine Arroganz in Jglau unmöglich geworden ist. Der Beamte, welcher dem Dienstpersonal ein Muster von Objektivität, Pflichterfüllung, Anstand und Entgegenkommen sein soll, wird wegen verleumderischer Ehrabschneiderei abgestraft. Welche Achtung und Würde ein solch abgestrafter Herr I. I. Adjunkt bei seinen Untergebenen und Dienern genießt, wollen wir dahingestellt sein lassen. In Ebersdorf — in einem abseits gelegenen, stillen Dörflein, wo ländliche Einfachheit und Sitte ihre Heimat hat — hielt Herr Ingenieur Jung am 23. April eine Volksversammlung ab und schlug hier die vollen Töne seines prächtigen Sprachrohrs in „Liebesreden“ gegenüber den Sozialdemokraten an. Wie er sich so in seinem Lieblingsstigma über die doppelte Moral der Sozialdemokratie vertiefte, rief ein unberufener Besucher: „Was ist mit Köllner aus Oberleutensdorf?“ Diesen Zwischenruf nahm Herr Jung auf und erklärte: „Köllner aus Oberleutensdorf war früher auch Sozialdemokrat. Als solcher entwendete er Vereinsgelder, und nachdem er den Sozialdemokraten einen Rebers unterschrieb, verblieb er noch neun Jahre in der Partei. Erst als er sich von den Sozialdemokraten verabschiedete, verfolgten ihn dieselben wie ein gejagtes Wild.“ Hierauf fuhr er in einem Atemzug fort: „Meine Herren, ich kann Ihnen noch ein zweites Beispiel anführen: Brodecky, der Sekretär der tschechischen Eisenbahner in Prag, hat dasselbe Delikt (Unterschlagung von Vereinsgeldern) begangen, ist dafür einige Monate Kerker gesessen und ist noch heute Sekretär in der Partei.“ Als hierauf in der Versammlung darob, daß ein abwesender und den Teilnehmern unbekannter Mann ohne jede Veranlassung in seiner Ehre angegriffen werde, heller Unwille ausbrach und hiegegen seitens eines Genossen energisch protestiert wurde, wurde Herr Ingenieur Jung, ahnend die Folgen seiner Vorlautigkeit, bloß und wiederholte in künstlicher Verstellung mit bebender Stimme: „Ich bin bereit, meine Worte zu wiederholen. Vor einem Jahre stand im „Deutschen Eisenbahner“, daß Genosse Brodecky einige Wochen im Kerker gesessen ist, weil er dasselbe begangen hat, was Köllner“ und fügte ironisch bei: „... und heute sitzt er noch immer in der Partei.“ Auf einen Zwischenruf erwiderte Herr Ingenieur Jung noch in der höchsten Ekstase: „Wenn es nicht dasselbe Geld war, so war's halt ein anderes.“ Dieser Vorfall bildete den Gegenstand der Anzeige des Genossen Wilhelm Brodecky gegen Ingenieur Jung, über welche am 14. Juni d. J. vor dem I. I. Bezirksgericht in Steden verhandelt wurde. Bei der Strafverhandlung selbst trümmte sich Herr Ingenieur Jung wie eine Schlange und erklärte zu wiederholtenmalen, daß er keine Absicht hatte, Brodecky zu beleidigen, und daß er auch nicht voraussehen konnte, daß seine Worte in beleidigendem Sinne aufgefaßt werden. Er habe nichts mehr als in Ausübung der Parteikritik nur den Grundfak zur Geltung bringen wollen, daß Leute, welche nicht einwandfrei sind, sich nicht auf Moralprediger hinauspielen dürfen. Die im Laufe des Beweisverfahrens unter Eid einvernommenen Zeugen haben aber den infrimierten Ausbruch sowohl dem Inhalt als auch dem Wortlaut nach übereinstimmend bestätigt und hat der verhandelnde Richter Dr. Jindřich, welcher mit größtem Interesse und ohne jede Parteilichkeit

die Verhandlung führte, eine ganze Reihe von Zeugen gar nicht weiter einvernommen, weil der strafbare Tatbestand über jeden Zweifel hin erwiesen war. Denn selbst die von Ingenieur Jung geführten Entlastungszeugen, insbesondere dessen Mitgeber Johann Wölfl, mußte zugegeben, daß die Leugnung des Ingenieurs Jung nicht anders zu verstehen war, als daß Brodecky sich anvertraute Vereinsgelder angeeignet hatte. In der größten Klemme, als dem Ingenieur Jung der Schwere in großen Tropfen auf der vieldeutenden Stirne hervortrat, kam er mit einem Wahrheitsbeweis und berief sich auf den „Deutschen Eisenbahner“ als Gewährsquelle, insbesondere auf einen unter dem klingenden Schlagwort „Sozialdemokratische Ueberlegen“ anlässlich einer Gerichtsverhandlung in Prerau veröffentlichten Schmuckartikel, der dem ganzen System deutschnationaler Gehässigkeit und Lumperei die Krone aufs Haupt setzte. Es war eine Lächerlichkeit, sich zur Erbringung eines Wahrheitsbeweises auf tendenziöse Ausgebirnen deutschnationaler Schmierfinken zu berufen und war es dem Vertreter des Genossen Brodecky ein Leichtes, diese Ueberheit zu kennzeichnen. Ingenieur Jung hat sich einmal tief ins Fleisch geschnitten. Ohne Leidenschaft, kalt und bedacht verkündete der Richter das Urteil:

„Im Namen Seiner Majestät.“

Das Bezirksgericht in Steden hat über die Privatanklage des Herrn Wilhelm Brodecky in Prag, vertreten durch Herrn Dr. Ludwig Späček, Advokat in Jglau, in Angelegenheit des Angeklagten Herrn Ingenieur Rudolf Jung über Antrag zu Recht erkannt:

„Der Angeklagte Rudolf Jung, am 18. April 1882 geboren, nach Bilovic bei Brünn zuständig, ist schuldig der Uebertretung gegen die Sicherheit der Ehe im Sinne des § 487 St.-G., begangen dadurch, daß er am 23. April 1911 bei einer in Ebersdorf abgehaltenen Volksversammlung Herrn Wilhelm Brodecky unter Hinweis auf Köllner von Oberleutensdorf, von dem er zuvor behauptet hatte, daß er Vereinsgelder entwendet habe, mit den Worten: Brodecky, der Sekretär der tschechischen Eisenbahner in Prag, hat dasselbe Delikt begangen“ u. s. w. fälschlich einer strafbaren Handlung beschuldigt habe und wird hierfür nach § 493 St.-G. zu einer Geldstrafe von 20 Kr. oder Arrest von 48 Stunden, nach § 389 St.-R.-O. zum Ersatz der Kosten der rechtsfreundlichen Vertretung per Kr. 9775 verurteilt.“

Also Herr Jung, wo bleibt nun Ihr Prinzip, daß Leute, welche sich gegen das Strafgesetz vergewaltigen und nicht einwandfrei sind, sich nicht auf Moralprediger hinauspielen dürfen?

Ingenieur Jung verurteilt den Mitgliedern der hiesigen Ortsgruppe des Reichsbundes durch seine teuren Lustbarkeiten recht viel überflüssige Ausgaben. Der Fall Brodecky verschlingt an Geldstrafe 20 Kr., an Vertretungskosten Kr. 9775, an Kosten des Strafverfahrens 144 Kr., zusammen das Summchen von Kr. 26175. Dabei ist Jung eigentlich noch recht glimpflich davongekommen. Für eine derart niedere Verleumdung sollte strafgesetzlich eine weit höhere Strafe vorgesehen sein. Mit Jung ist hierbei auch sein Gewährsmann, der „Deutsche Eisenbahner“, moralisch gerichtet worden.

Streiflichter.

Personalausbeutung bei der Buchstiehrader Eisenbahn. Von der D. G. B. ist schon längere Zeit nichts in die Öffentlichkeit gedrungen und man müßte glauben, daß hier alles in bester Ordnung wäre. Besonders in der letzten Zeit machten es uns die Wahrheiten unmöglich, über die schauerhaften Zustände, die von Tag zu Tag dem Personal unerträglich werden, etwas zu veröffentlichen.

In der Station Komotau herrschen in der letzten Zeit Zustände, wie solche in Rußland nicht anders sein können. Ein Revisionsorgan jagt das andere, ja sogar vier bis fünf Herren belagern täglich diese Station, fahren mit den Güterzügen, um sich zu überzeugen, wie viel man einem Zug Brutto mit möglichst wenig Personal anhängen kann und kontrollieren, ob die herausgegebenen Erlasse genau befolgt und durchgeführt werden. Einer dieser Herren bediente kürzlich bei einem Gebirgszug sogar selbst eine Bremse. Was auf der einen Seite dem Personal an Kilometer- oder Stundengeldern abgezwaht wird, das wird den Revisionsorganen zehnfach an Diäten gezahlt.

Wenn ein Zugführer einen Mann nur eine Station mit im Dienste führt, und er hat denselben zu Bremsen des Brutto nicht unbedingt notwendig gebraucht, so kommt schon in kurzer Zeit ein grüner Wagen mit den Bemerkungen: Warum, weshalb, Sie haben, Sie hätten, Sie sollen u. s. w. zur Rechtsfertigung innerhalb 24 Stunden oder zwei Tagen, und eine Krone als Strafe für diese Ordnungswidrigkeit ist fällig, weil der betreffende Bremser vielleicht 3 oder 4 Kr. zu viel verdient hat.

Ob bei den Manipulationszügen in den einzelnen Stationen, wenn ein Zug oft 15 bis 20 Ausladungswagen hat, genügend Personal vorhanden ist, fragt die Direktion mit samt den Revisionsorganen nicht.

Diese Kilometer- und Stundengelderschneiderei hat besonders in der letzten Zeit ihren Höhepunkt erreicht, so daß ein so armer Tagelohn- oder Reservebeamter 15 bis 20 Kr. im Monat weniger an Kilometerbezüge hat, als im Jahre 1910.

Sehr oft kommt es vor, daß das Personal in Regie zu ihrem Zug nach Eger fährt, und wenn der betreffende Mann dort nicht gebraucht wird, kann er in Regie bis Tirschnitz oder Falkenau fahren, und wenn dort noch nicht genügend Brutto für den Zug ist, kann er noch weiter in Regie fahren, eventuell gar bis Komotau. Der Tag und die Nacht, sowie das Essen ist weg und der Mann hat nichts verdient und solche Fälle sind täglich.

Anders ist es, wenn in Karlsbad ein Pferderennen stattfindet. Bei solchen Anlässen werden Separatzüge eingeleitet, ganz abgesehen davon, ob die Regie gedeckt ist oder nicht. So wurde auch zu dem am 25. Juni l. J. in Karlsbad stattgefundenen Pferderennen ein Separatzug, bestehend aus sieben Personenwagen und einem Gepäckwagen, von Saaz bis Karlsbad eingeleitet. Das Personal bestand aus drei Konduktoren, einem Zugführer, dem Lokomotivpersonal und vier Direktionsorganen.

Passagiere hatten 35 dritte und 8 zweite Plätze besetzt. Also wohlgezählte 43 Personen, wo jedoch die Mehrzahl nicht wegen dem Pferderennen nach Karlsbad gefahren sein mag.

Am Rückweg waren nur 32 Personen. Wir glauben kaum, daß sich ein Direktionsorgan einmal mit den wenigen Kellern eines Bremfers begnügen würde, und wollen gar nicht erst durch Ziffern nachweisen, was solche Luvszüge samt dem Personal kosten. Aber es nützt nichts, das Personal muß ausgefaugt werden.

Wegen des niedrigen Wasserstandes in der Elbe haben wir in Komotau derzeit einen derart starken Verkehr, daß täglich drei bis vier Separatzüge verkehren, ohne die ankommenden Separatzüge, deren es ebenso viele gibt. Diese Mehrleistung, die nicht einmal im Winter mit 81 Partien stattfand, wird jetzt mit 29 Zugpartien bewerkstelligt, dazu kommen noch die Materialzüge.

Kann es eine größere Ausbeutung geben? Wo steht denn eigentlich der Reichsbund mit seinen Radamachern, die immer alles machen und den „Noten“ vorwerfen, sie machen nichts für das Personal. Ist doch Herr Jglau, Obmann der Ortsgruppe

Oberdorf, der den Mund immer am meisten voll nimmt, geht bei Laßjagen, oder meint er, daß er gut tun muß, um Unterbeamter zu werden?

Trotz des riesigen Materials, das uns zur Verfügung steht, müssen wir Raummangels halber abbrechen, und werden es bei nächster Gelegenheit verwenden, solange nicht bessere Verhältnisse eingetreten sind, und wollen nachstehend etwas von der Uebernahme der A. T. E., welche demnächst stattfinden soll, erwähnen.

So viel uns bekannt, waren schon öfters Kommissionen wegen Erweiterung des Bahnhofes, da er sich schon viele Jahre als zu klein erweist.

Es wurden Pläne ausgemessen, Pläne entworfen u. s. w., doch konnte man bis heute zu keinem Entschluß kommen, denn so etwas kostet Geld und die Dividenden könnten geschmälert werden.

So ging man daran, mit der A. T. E. in Unterhandlung zu treten, ob es nicht geeigneter wäre, die B. E. W. mit der A. T. E. unter einem Betrieb in der Station Komotau zu leiten, da dadurch erstens große Betriebskosten, zweitens Personal erspart würde und drittens könnte man Platz gewinnen, weil jene Geleise, die derzeit nur die A. T. E. nützt, auch von der B. E. W. mit in Anspruch genommen werden könnten und die Sache wäre etwas billiger abgetan.

Dieser Plan ist fein ausgedacht, aber noch nicht durchgeführt.

Die Uebernahme soll, so viel wir erfahren haben, mit 1. Oktober d. J. zur probeweisen Durchführung gelangen, und ab 1. Jänner 1912 definitiv in Kraft treten. Nun plant man auch hier wieder eine unverschämte Ausbeutung. Besonders die beiden Herren Vorstände der A. T. E. und B. E. W. der Station Komotau geben sich alle Mühe, Personal zu ersparen. Das Personal der A. T. E. soll zum großen Teil versetzt werden und Herr Inspektor Fischer will es durchsetzen, mit nur geringer Personalstärkerhöhung diesen Verkehr aufrecht zu erhalten, ja, bei einigen Kategorien soll gar keine Personalvermehrung eintreten.

Wir können Herrn Fischer schon heute sagen, daß er mit Gewalt und Brutalität nichts richten wird, und wenn er ein ordnungsliebender Mann ist, so muß eben auch das in Betracht kommende Personal genügend am Platz sein, außer er würde für die Folgen, die sich eventuell dadurch ergeben werden, die Verantwortung übernehmen.

Ueber einzelne Details wollen wir heute nicht eingehen und wollen der Dinge, die da kommen sollen, entgegensehen, werden aber, sobald Herr Inspektor Fischer seinen Plan nicht ändern sollte, etwas ausführlicher berichten.

Intelligenztest eines Bahnarztes. Herr Dr. Karl Nagler, Bahnarzt in Absdorf, über dessen bahnrätliche Wirksamkeit wir in der letzten Nummer unseres Blattes eine Besprechung aus den Kreisen der Krankenfassenmitglieder zu veröffentlichen genötigt waren, sieht sich veranlaßt, die gegen ihn erhobenen Anwürfe zu „widerlegen“. Nachdem dies jedermann seiner Charakteranlage und seinem Intelligenzgrad entsprechend zu tun erlaubt sein muß, so haben wir natürlich auch das nachfolgende Schreiben, das Herr Dr. Karl Nagler, Bahnarzt in Absdorf, gegen uns ausgesprochen hat, zur Kenntnis genommen. Der akademisch gebildete Herr Doktor schreibt nämlich:

Verehrter Herr Redakteur!

Ihre liebenswürdigen und geistreichen Worte über meine bahnrätliche Tätigkeit habe ich mit großem Vergnügen gelesen. Hoffentlich liefern Ihnen meine zahlreichen Verehrer aus dem Eisenbahnerstand reichlich Stoff zu weiteren Gehirnmalzproduktionen. Sollten Sie sich dabei überanstrengen, so bitte ich nicht zu ermangeln, einen Erholungsflug zu Ihren Gesinnungsgenossen nach Absdorf zu machen, wobei ich bitte, mich zu besuchen. Ich werde Ihnen den Kopf gründlich waschen und durch Massage mit der Hundspitze Ihre Gedanken über meine ärztliche Tätigkeit zu zerstreuen suchen. Aus Wunsch bin ich bereit, diese Kur in Wien in Ihrem Redaktionslokal auszuführen. Jedenfalls bitte ich um pünktliche Zusendung Ihres geschätzten Blattes.

Achtungsvoll

Dr. Nagler.

Nachdem dem Verlangen nach einem Erholungsurlaub nach Absdorf augenblicklich nicht willfahrt werden kann, so sei hiermit dem Herrn Dr. Karl Nagler, Bahnarzt in Absdorf, der Wunsch, er möge die uns angetragene Kur in unserem Redaktionslokal ausführen, zur besonderen Kenntnis gebracht. Wir erwarten den Herrn Doktor bereits in aufgestülpten Hemdärmeln, und falls er mit genügend numerierten Gebeinen bei uns eintrifft, so dürfte er, falls er beim jüngsten Bericht schon seine Teilnahme angefragt hat, nicht später wegen anatomischer Unvollständigkeit in peinliche Verlegenheiten kommen. Sonst aber haben wir als gute Menschen, die wir sind, die Strafanzeige gegen den Herrn Dr. Karl Nagler einstweilen unterlassen. Mag vorläufig über den feinen Herrn, der so vertraut mit der Hundspitze zu sein scheint, die Oeffentlichkeit urteilen. Die wird schon wissen, wie beneidenswert fränke Eisenbahner sind, die einem Arzt anvertraut sind, der Zeitungsredakteuren solche Atteste über seinen akademischen Bildungsgrad zur Verfügung stellt.

Von der Südbahn. Die Blocksignaldiener der Station Innsbruck vom nördlichen Turm haben schon wiederholt an die Verkehrsdirektion mittels Gesuch gebeten, eine Abänderung in der Ablosung zu gestatten. Alle bisherigen Eingaben, man soll in Anbetracht der äußerst strengen Dienstverrichtung im Sinne des Ministerialerlasses vom 14. Februar 1898, Zahl 2725, das ist 12 Stunden Dienst und 24 Stunden frei, bei ununterbrochenem Verkehr, gewähren, blieben ohne Erfolg. Auf Grund von vielen amtlichen Erhebungen und auf Grund ihrer sozialen Einsicht hat sie sich endlich bemüht gesehen, daß am nördlichen Weichturm ein Blocksignaldiener (der 12 Stunden Dienst und darauf 24 Stunden frei hatte) den anstrengenden Dienst nicht mehr versehen kann. — also gut, solange ein von der Direktion bei der Dienstverrichtung anwesender Kontrollor mit zuzuf, wurde ein zweiter Mann für den Turm bewilligt. Als den hohen Herrn der Schlaf packte, ging er, und richtig — anstatt 6 Mann für den Turm — 2 zu je 8 Stunden Dienst — einzuteilen, gab man 5 Mann in den Turnus und verschlechterte diesen gegen früher sehr wesentlich. Die Direktion läßt von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh durch 1 Mann am Turm den Dienst versehen; sie ist offenbar der Meinung, daß in der oben erwähnten Zeit in Innsbruck, Nordseite, kein Verkehr ist — dem ist aber nicht so, sondern es verkehren von 11 Uhr nachts folgende Züge: Nr. 120, 67 W, 90, 7, 8, 105, 88, 119, 36, 151, 84 und 112. Verspätet werden in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh die Züge. Nr. 120, 90, 36, 151, 112, 88, 87 St. B., 66 St. B. und 84. Es werden die Garnituren in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh für die Züge Nr. 35/36, 15/16, 56/51, 17, 309/310 (15/16 St. B. umgewechselt und verschoben). Außerdem ist Fracht- und Güter für Loko Innsbruck auszurangieren, und zwar Magazins-, Zoll-, Parteiein-, Güter-, Lebensmittelmagazin- und Postambulanzgeleise. Es wird in dieser Zeit auf der nördlichen Seite mit zwei Verspätungsmotiven verschoben und tritt nicht eine Pause von fünf Minuten ein. Die Südbahn riskiert also gerade zu jener Zeit, wo der menschliche Organismus nachläßt, den so anstrengenden Dienst mit einem Mann. Wir erwarten von der Ver-

kehrsdirektion der Südbahn, daß diese endlich so viel Einsicht aufbringen wird, und den längst erbetenen sowie notwendigen Turnus mit sechs Mann für den nördlichen Turm in Innsbruck bewilligt. Der Bedienstete S. ist in Innsbruck für diesen Dienst abgerichtet und braucht nur eingeteilt zu werden.

Elektrizitätswerk Heiligenstadt. Zum Kapitel „Sparwit bei den k. k. Staatsbahnen“ diene folgender Beitrag. Im k. k. Elektrizitätswerk Heiligenstadt beruhen infolge der Sparwit Zustände, die jeder Beschreibung hohn sprechen. Um den Betrieb des genannten Werkes recht billig zu gestalten, reduziert Inspektor Hansberger fortwährend das Maschinenpersonal. Anegblich geschieht diese Reduktion im Auftrag der k. k. Staatsbahndirektion. Wir sind jedoch der Meinung, daß die k. k. Staatsbahndirektion jede Personalreduzierung unterlassen würde, wenn sie mit den Betriebsverhältnissen vollständig vertraut wäre. Doch nicht genug mit dem, daß das zurückbleibende Personal mit Arbeit überhäuft wird, spielt Inspektor Hansberger auch noch mit den gesunden Knochen, ja sogar mit dem Leben der im Betrieb stehenden Arbeiter. Zur Illustration dienen folgende Tatsachen:

Im Jänner 1909 strömte mit einemmal aus der Verkleidung des Hochdruckzylinders der 700 P. S. Dampfmaschine während des Betriebes Dampf aus, welcher Fall darauf hindeutet, daß der Hochdruckzylinder einen Defekt erlitten haben mußte. Anstatt die Maschine sofort einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen, arbeitete Maschinenmeister Kulina immer am Zylinderdeckel herum und ließ auch von den Maschinenisten Asbestschnüre zwischen den Zylinder und den Deckel einfüllen, da seiner Meinung nach die Dichtung des Deckels schadhaft war. Nachdem dies alles jedoch nichts nützte, drang das Personal anfangs März 1910 auf eine eingehende Untersuchung. Als man darauf den Zylinderdeckel abhob, zeigte sich ein über einen Meter langer Sprung, der vom oberen Ausströmkanal aus sich dem Umfang nach erstreckte. Selbstredend mußte der Zylinder ausgewechselt werden. Im zweiten Fall handelte es sich um eine Dynamomaschine, wo von sechs Speichen des Ankers derselben, deren fünf eingerissen waren. Werkmeister Tuma wurde des öfteren auf die bestehende Gefahr aufmerksam gemacht. Genannter Herr lächelte jedoch jedesmal darüber und meinte, es kann ja nichts passieren. Noch besser und auch bezeichnender ist jedoch, die Aeußerung des Inspektors Hansberger, welcher auch Maschineningenieur ist, selbst, die er gegenüber zwei Oberingenieuren getan hat. Er sagte nämlich auf die Frage einer der Herren, ob die Gefahr doch nicht zu groß wäre, folgendes: Es könne absolut nichts passieren, denn, wenn wirklich die Speichen ganz abreißen könnten, so würde sich die Ankerwelle mit dem Paufen und Speichen eben ruhig weiter drehen, der Anker jedoch würde an den Magneten hängen bleiben. Im dritten Fall handelt es sich im wesentlichen um das gleiche wie im vorhergehenden. Bei dieser gegenwärtig noch im Betrieb stehenden Dynamomaschine zeigen sich im Guß des Ankers ebenfalls Sprünge. Wie Inspektor Hansberger und die beiden Werkmeister Tuma und Kulina dieser Tatsache gegenüberstehen, soll kurz in folgendem beschrieben werden. Als kürzlich ein Herr im Werk erschien und ein Mittel zum Verkauf bringen wollte, mittelst welchem gebrochene Gußeisenteile wieder dauernd miteinander verbunden werden könnten, zeigte man diesem Herrn die Sprünge im Anker mit der Bemerkung, er möge dieselben mit seinem Präparat versetzen. Dieser Herr stellte sich nun als Maschineningenieur vor und betonte ausdrücklich, daß in diesem Fall es am vernünftigsten wäre, die Maschine sofort außer Betrieb zu setzen, um eine mögliche Katastrophe zu verhüten. Auch diese Warnung blieb unbeachtet. Erst als die Zentrale unserer Organisation von diesen Zuständen in Kenntnis gesetzt worden war und man deren Einschreiten befürchtete, wurde diese Maschine sofort außer Betrieb gesetzt.

Ein gräßlicher Sportmann über die Gefahren der Uebermüdung von Fahrzeuglenkern. In der Sportkurier eines Wiener Blattes schreibt Graf Alexander Kolowrat einen Artikel, den wir nachstehend wiedergeben:

„Wenn man im Automobil einschläft.“

Das Schlafen im Automobil ist, wie vielleicht mancher Leser aus Erfahrung weiß, keine gerade unangenehme Sache. Es geht ganz leicht nach einer anstrengenden Tagesstour. Man sinkt dann in die Polsterung zurück, das rhytmische Geräusch des Motors und die schaukelnden Bewegungen des Wagens, all das wirkt vorteilhaft auf den schlafenden Widlen. Ich weiß, das meine Passagiere oft in meinem Wagen geschlafen haben und gewöhnlich erst wach wurden, wenn der Motor aufhörte zu arbeiten. Doch auch der Lenker eines Automobils ist mitunter vor dem Einschlafen nicht gesichert, freilich lange nicht in dem Maße wie der Passagier, der ja nicht beschäftigt ist.

Ich erinnere mich dabei eines Vorkommnisses, bei dem ich mich gänzlich außerstande sah, dem Schlafbedürfnis zu widerstehen. Es war in Böhmen, und ich kehrte nach einer anstrengenden Tagesstour nach Haus zurück. Einige Pneumatikbelle hatten mich längere Zeit aufgehalten, und die Nacht war schon weit vorgeschritten. Die Fahrt verlief in einträglicher Weise. Wie ein endloses Band zog sich, von den Scheinwerfern grell beleuchtet, die Straße dahin. Allmählich begann ich müde zu werden. Ich fühlte, wie die Augenlider allmählich schwerer wurden, und plötzlich ertappte ich mich dabei, daß ich sie für Momente schloß. Ich war mir der Gefahr dieses Zustandes wohl bewußt, riß krampfhaft die Augen auf und blickte nach vorne. Doch nach einer Weile begann die Müdigkeit wieder zuzunehmen und mir fielen die Augen abermals zu. Ich merkte jetzt, daß es ganz unmöglich sei, diesem Schlaftrübsinn zu widerstehen. Zwei oder drei Sekunden und ich würde in tiefem Schlaf verfallen. Mit dem Aufgebot meiner ganzen Willenskraft schob ich den Schnellhebel auf Leerlauf und stieg taumelnd auf das Trittbrett. Ich hatte nur den einen Wunsch, mich irgendwo hinzulegen und auszusprechen. Doch was war das? Mein Wagen bewegte sich unter meinen Füßen und ich hatte doch, wie ich bestimmt wußte, ausgekuppelt. Dieses Gefühl machte mich plötzlich wach. Ich riß die Augen auf und sah, daß mein Wagen tatsächlich in Bewegung war, aber nicht nach vorwärts, sondern nach rückwärts. Ich hatte wohl den Hebel auf Leerlauf gerückt, aber nicht die Bremse angezogen und befand mich gerade auf einer Steigung. Ich fand noch Zeit, schnell um den Wagen herumzulaufen und die Handbremse anzuziehen. Es war freilich schon die höchste Zeit, denn der Wagen war auf der Rückwärtsbewegung schon in beträchtliche Nähe des Straßengrabens geraten. Noch wenige Zentimeter, und er wäre abgestürzt.

Dies ist von meinen automobilistischen Erlebnissen für mich wenigstens das interessanteste, denn ich hätte vorher nie geglaubt, daß man in der Lenkung derart ermüden kann, daß man tatsächlich in aller Form einschläft. Vielleicht ist diese Geschichte gleichzeitig ein Appell an jene, die oft ihre Chauffeure nach anstrengenden Tagesetappen noch eine Weile während der Nacht fahren lassen....“

Diese Schilderungen dieses Sportmannes bezeugen recht deutlich, in welche gefährliche Lage ein ermüdeten Lenker eines Fahrzeuges geraten kann. Mit Recht warnt Graf Kolowrat jene, die oft ihre Chauffeure nach anstrengenden Tagesetappen noch eine Weile während der Nacht fahren lassen....“

vor) bei Annäherung an irgend ein Signal auf der Strecke, oder auf der Fahrt gegen eine Station in einem Zustande wie ihn Graf Kolowrat schildert! Könnte diesem Manne, der nicht wie der Lenker eines Automobils im weichen Kissen sitzt, nicht Wehliches passieren? Wenn auch bis nun durch Aufbietung der ganzen Willenskraft derartige Vorkommnisse, die katastrophal hätten enden müssen, verhindert worden, die Bahnverwaltungen und an ihrer Spitze die der k. k. Staatsbahnen haben nichts dazu getan. Im Gegenteil, sie dulden noch weiter 14- bis 16stündige ununterbrochene Dienstleistungen beim Lastzuglokomotivpersonal.

Als Beispiel wollen wir den Lastzugturnus in Stadlau hier anführen:

Erster Tag: Zug 283 Stadlau ab 10 Uhr 35 Minuten nachts bis Mähly, an 7 Uhr 53 Minuten früh; zweiter Tag: von Mähly Regie mit Zug 264, ab 9 Uhr 17 Minuten Stadlau, an 2 Uhr nachmittags; dritter Tag: Maschinenzug 298 Stadlau 2 Uhr 30 Minuten früh nach Wien, mit Zug 273 ab Wien 4 Uhr früh bis Mähly, an 7 Uhr 55 Minuten früh, daselbst Ruhezeit bis zum Zug 282 5 Uhr 10 Minuten nachmittags. Diese Ruhezeit soll das Personal in einem Zimmer ausnützen, in dem die Station Mähly ein Schreibere etablirte. Als dieser über diesen Vorfall Beschwerde führte, versprach man Abhilfe. Aber anstatt dieser wurde, wie zum Trost, noch ein zweiter Mann als Schreiber in dieses Zimmer kommandiert. Man kann sich leicht einen Begriff machen, wie die Ruhe unter solchen Verhältnissen aussieht. Nun kommt das Personal mit Zug 282 um 11 Uhr 45 Minuten nachts in Stadlau an und fährt am selben Tag mit Zug 217 Regie nach Grubbach; von dort mit Zug 275 nach Brünn, Ankunft, wenn keine Verspätung eingetreten, 3 Uhr 20 Minuten früh; von Brünn mit Zug 272 3 Uhr 20 Minuten nachmittags bis Grubbach, an 8 Uhr 45 Minuten abends; als Maschinenzug 267/II ab 12 Uhr 33 Minuten nach Brünn, an 4 Uhr früh; von Brünn mit Zug 218 ab 11 Uhr 55 Minuten mittags bis Mähly, von da mit Zug 278 nach Stadlau, an 8 Uhr 45 Minuten abends. Dies sind in sechs Tagen drei ganze und zwei halbe Nächte hintereinander Dienst. Man kann es da ruhig der Beurteilung der Oeffentlichkeit überlassen, wer bei einem Verjagen der physischen Kräfte die Verantwortung für eintretende Folgen zu tragen hat.

Aus den Amtsblättern.

Vorrückungsfristen für Diener. (An alle Dienststellen. Zirkular Nr. 159.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 16. Juni 1911, Z. 20.425/4, die Ermächtigung erteilt, in teilweiser Abänderung der Bestimmungen des Erlasses vom 11. Jänner 1909, R.-Z. 70.178 ex 1908, jener Dienern, welche am 1. Jänner 1899 mit 700 Kr. angestellt und am 1. November 1899 in die Gehaltsstufe von 800 Kr. eingereiht wurden, unter Bedachtnahme auf die allgemeinen mit Erlaß vom 5. Dezember 1908, R.-Z. 63.322 (Amtsblatt, LXII. Stück, ex 1908) vorgesehenen Voraussetzungen die nächste regelmäßige Vorrückung um ein Jahr zu kürzen, wobei eine den betreffenden Bediensteten im Sinne des Erlasses R.-Z. 70.178 ex 1908 etwa bereits zuerkannte halbjährige Kürzung einzurechnen ist.

Desgleichen ist den am 1. Juli 1899 mit 700 Kr. angestellten und am 1. November 1899 in den Gehalt von 800 Kr. eingereihten Dienern die nächste Vorrückungsfrist um ein halbes Jahr zu kürzen.

Wien, am 4. Juli 1911.

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

Korrespondenzen.

Graz. (Südbahn.) Im Monat Juni mußte der Magazinsdiener Gustav Kufz in Graz den in Gratwein befindlichen Magazinsaufseher Brečko substituieren, weil sich derselbe krank gemeldet hatte. Da Brečko von der dortigen Papierfabrik eine monatliche Zulage bezieht, kam er dennoch, obwohl im Krankenstand, zur Waghütte bei der Fabrik, um gewisse Arbeiten für die Fabrik selbst zu machen, damit ja nicht seine Zulage in Gefahr kommt. Bei dieser Gelegenheit entstand ein Wortwechsel zwischen ihm und dem Substituten Kufz, weil sich Kufz verbat, sich in seinen Dienst hineinzumischen, zumal Brečko im Krankenstand ist. Dieser Wortwechsel veranlaßte den offenbar „schwerkranken“ Brečko, den Kufz sofort zu denunzieren, weil Kufz noch am selben Tage von der Substitution abberufen wurde. Am nächsten Tage darauf verlangte Kufz ein Protokoll und da wurde ihm vorgehalten, daß er jeden Tag abends eigenmächtig nach Hause fahre. Selbstverständlich war das auf die Denunziation des Brečko zurückzuführen. Kufz konnte sich diesbezüglich damit rechtfertigen, daß er vom Stationschef in Gratwein die Bewilligung hatte. Kufz konnte es aber auch dem Brečko nicht erpart bleiben lassen, den wahren Grund seiner Krankmeldung und den des Konfliktes zu Protokoll zu geben. Da nun Brečko offenbar wegen seiner Peldentaten zur Verantwortung gezogen wurde, läuft er zu jeder in Gratwein anhaltenden Zugspartei und will derselben weismachen, daß er von einem Ausschußmitglied der Ortsgruppe denunziert worden sei und er müsse deshalb aus der Organisation austreten. Das erzählte Brečko dem Zugs- und Maschinenpersonal, vergißt aber ganz und gar darauf, daß er bei unserer Organisation gar kein Mitglied ist. Kommentator überflüssig!

Ober-Gerspitz. Bei den Vorgängen im hiesigen Heizhaus kann man nicht mehr stillschweigend vorübergehen; denn was alles hier mit den Arbeitern getrieben wird, geht über alle Maßen. Die Hauptrolle spielt der Maschinenmeister Barucki, der jedenfalls glaubt noch irgendwo in Galizien zu sein. Die hiesige Arbeiterschaft wohnt durchwegs in den umliegenden Stationen, weil sie miserabel bezahlt wird und ein Professionist mit einem Tagelohn von Kr. 2.70 doch nicht leben kann. Ja viele Arbeiter haben einen noch geringeren Lohn. In die Arbeit fahren diese Arbeiter per Bahn und müssen schon um 5 Uhr früh in Gerspitz eintreffen, denn wehe dem Arbeiter, der erst mit dem zweiten Frühzug um 7 Uhr früh eintreffen möchte. Die paar Minuten Verspätung kommen ihm teuer zu stehen: Geldstrafen, wochenlange Ausschließung aus der Arbeit und Entstellung des Lohnes, das sind die üblichen Strafen. Und zehnmal wehe dem sozialdemokratisch gesinnten Arbeiter, denn einen solchen kann Herr Barucki schon gar nicht leiden. Verschärzungen und Kleinliche Anlagen beim Vorstand, Schikanen und Verflabung der Arbeiter, das sind seine Manieren. Will die Arbeiterschaft eine Versammlung einberufen, und die Kollegen einladen, dann schneift der eble Herr überall herum, ob nicht irgendwo ein Flugzettel angeheftet wurde, was ihm in jedem Falle eine willkommene Gelegenheit ist, unsere Genossen wegen „Agitation im Dienste“, „Verhöhnung der Arbeiter“ und dergleichen mehr beim Vorstand anzugehen und ihre Verfolgung zu verlangen. Der eble Herr dürfte jedenfalls schon darauf vergessen haben, wie es ihm in Osowicim ergangen ist, und kann deshalb nicht draufkommen, daß die hiesige Arbeiterschaft es nun genug hat, sich von ihm noch weiter verflaben zu lassen. Er möge sich das merken und — kehrtmachen.

Steinbrück. (Mähruf.) Alle Kollegen, Freunde und Genossen der Umgebung Steinbrück rufen dem nach Opčina als Verschubsaufseher versetzten Genossen Josef Penzl, Obmann der Ortsgruppe Steinbrück, politischer Vertrauensmann

und Gemeinderat, sowie seiner lieben Familie ein inniges und herzliches Lebewohl zu. In der Ueberzeugung, daß der verfehlte Genosse und Freund auch in der Ferne den Parteiprinzipien treu bleibt so wie er einen Kampfgesossen in der Erinnerung für immer bleiben wird, empfehlen wir ihn den Genossen so wie der dortigen Umgebung des genannten Ortes auf das allerwärmste.

Die organisierten Eisenbahner von Steinbrunn.

Komotau. (Ein kleiner Czernegroß.) Wie überall, so gibt es auch unter dem Eisenbahnerpersonal Leute, die sich auf ihren Stand etwas einbilden und in dem Wahn leben, bessere Menschen zu sein als die übrigen. Obwar der Raum in unserem Blatt etwas knapp bemessen ist und wir uns mit solchen Angelegenheiten nicht gern befassen, können wir es nicht unterlassen, uns mit der Person des jungen Herrn Richter, Assistent der B. E. W., näher zu beschäftigen. Herr Richter, ein Jüngling, der vor zirka zwei Jahren bei der B. E. W. als Beamtenaspirant aufgenommen wurde, stellte vor kurzer Zeit einen im Dienst ergrauten Diener, ob er nicht wisse, daß er ihn (Herrn Richter) zu grüßen habe, obwar derselbe schon im Eisenbahndienst stand, als Herr Richter noch Knöpfelhofen trug oder gar die Störche noch nach ihm fischte. Wir erachten einen Gruß als eine Höflichkeit und auch die Bediensteten wissen, was ihnen einem Vorgesetzten gegenüber für Pflichten obliegen. Daß sich aber dieser Junge nicht schämt, einen Mann wegen eines Grußes anzuhalten, der durch seine langjährige Praxis im Bahndienst jedenfalls mehr im Kleinen Finger hat als Herr Richter im Kopf, indem Herr Richter bis heute nur einen Schreiberdienst zu verrichten hat und eine gar jämmerliche Rolle spielen würde, wenn er sein Amt als Beamter wirklich ausführen und deimal Verkehrsdiener machen sollte.

Wir wollen diesem im Eisenbahndienst noch sehr unfähren Jüngling anraten, in Zukunft alte Bedienstete wegen eines Grußes nicht mehr zu belästigen, vielmehr würde es sich gebühren, einen solchen alten Diener zu respektieren, und würde ihm von seiner Beamtenlehre niemand etwas nehmen, um so mehr, als wir wissen, unter welchen Verhältnissen er es zum Assistenten bei der A. T. E. gebracht hat. Möge Vorerwähntes Herrn Richter vorläufig als Nichtschur dienen, sich eines besseren Anstandes zu besinnen, eventuell fleißig Gehörungen mit dem Degen und Ehrenbezeugungen zu machen, und wenn er etwas älter sein wird, dann könnte er einmal ein solches Verlangen an einen Diener stellen. Doch bis jetzt, Herr Richter, wollen Sie solche Späße beiseite lassen, nachdem das gesamte Eisenbahnerpersonal Sie als Sohn des an Affären so reichen Telegraphisten Richter kennt, der sich schon manche Wamagie gegelt hat.

Wilsch. (A. I. Staatsbahn.) Eine Freunderlwirtschaft muß der Vorgang genannt werden, der im Anfang dieses Monats sich hierorts ereignete. Wurde da durch alku Invidisches Einmischen von Parteiführern für die Bediensteten der A. I. Staatsbahn (was eben bei der großen Masse der Konsumenten gewiß der Fall ist) ein Ueberschuß erzielt, der zur Aufteilung gelangte. Wie das gemacht wurde, soll Zweck dieser Zeilen sein. Eine offizielle Verändigung zwecks Verteilung dieses Ueberschusses an die Bediensteten erfolgte nicht; nur ein ganz kleiner Kreis war von vornherein ausersessen, von dem angesammelten Vorrat sich einen entsprechenden Anteil zu sichern. Man glaube ja nicht, daß man damit vielleich die Absicht verfolgte, den ärmsten Teufeln, den Bedürftigsten im Tagelohn oder den in niedrigerem Gehalt stehenden Bediensteten die Möglichkeit zu gewähren, sich ein entsprechendes Quantum dieses Ueberschusses zu sichern. Zuerst mußte doch gesorgt werden, daß jene Herren, denen es obnehin so gut geht, und die die heutige unerträgliche Feuerung durch „Heil“ schreiben aus der Welt schaffen wollen, sich ihre Keller von den abgewandten Kohlen der niederen Bediensteten füllen. Denn zu der Anhäufung dieses Ueberschusses von 150 bis 180 Tonnen Kohlen haben diese Herren, die sich durch diese Machination einen ganz respektablen Vorteil zu verschaffen wußten, gewiß am allerwenigsten beigetragen, da ersparungsgemäß diese Herren bei der Verabfolgung der Kohlen obnehin nicht zu kurz kommen.

Also, jene Bediensteten, die sich mit dem schlechtesten Miß und mit dem kleinsten Quantum Kohle jahraus und jahrein begnügen mußten, von denen dieser Ueberschuß eigentlich herrührt, haben mit wenigen Ausnahmen nichts bekommen. Bei dieser Kohlenaufteilung hat man eben den deutschen Volksgenossen von Arbeiter und niederen Bediensteten nicht mehr benötigt. — Ja, ja, die Sozialdemokraten wollen halt immer teilen; es ist nur schade, daß sie es nicht so gut verstehen als unsere deutschen Volksglieder. Für ein eingezahltes Quantum wurden 50 Prozent vom Ueberschuß daraufgegeben, damit wollte man eben erreichen, daß besserstuierte, die in der glücklichen Lage waren, sich zum Beispiel drei Tonnen zu kaufen, 4 1/2 Tonnen ausgefolgt erhalten. Den Proletariern des gesegneten Rades war es eben dank unserer bürgerlichen Verleumdungspolitik zur gegebenen Zeit in den wenigsten Fällen möglich, die paar Kronen für eine Fuhr Kohle aufzubringen, wenn sie auch von der Sache zufällig Kenntnis hatten. Es mußte eben verhindert werden, um im Tone der Willacher Intelligenzzeitung zu sprechen: „daß diese Sozialweiber für ihr hermanwachsendes Rattengeziicht öfter, als es jetzt noch möglich ist, eine warme Suppe kochen zu können“.

Zum Schluß eine offene Anfrage an Herr Hofrat Ostheim: Läßt sich ein derartiger korrupter Vorgang einer Ihnen unterstellten Dienststelle mit der bei Ihrem Amtsantritt versprochenen Objektivität vereinbaren?

Deblarn. (Ein herzliches Lebewohl) rufen die Oberbauarbeiter von Deblarn anlässlich seiner Veretzung nach Mohr ihrem Bahnmelster Herrn Klingseisen nach und gratulieren den dortigen Kollegen zu ihrem neuen Vorgesetzten.

Neumarkt-Kallham. Am 4. d. M. wurde der Vorarbeiter Johann Schöfleiter der Bahnerhaltungsektion Frankmarkt bei Ausübung seines Dienstes vom Lokomotivzug 251 überfahren und getötet. Schöfleiter war ein braver und guter Familienvater und ein überzeugter Genosse. Möge ihm die Erde leicht sein!

Eben (Fongau). Am 21. Juni l. J. feierte der hiesige Bahnmelster Herr Legerer sein 25jähriges Dienstjubiläum, zu dem auch viele Oberbauarbeiter erschienen waren, die dadurch ihren humanen und gerechten Vorgesetzten ehrten. Nun fand sich auch der Anstrodler und Obmann der Verkehrsband-ortsgruppe Bischofshofen Franz Schattauer hierzu ein, der den Jubilar in einer sinnlosen Rede feierte, wobei er die anwesenden Oberbauarbeiter zu seinen Parteiangehörigen stempelte. Den weiteren Verlauf der Feier benützte er dazu, um dem Verkehrsband Mitglieder zu erobern, womit er allerdings kein Glück hatte.

Es wäre besser gewesen, er wäre zu Hause geblieben, denn ein Clown stand bei dieser Feier nicht auf dem Programm und als Agitator sich zu betätigen, ist gerade für Schattauer eine sehr un dankbare Beschäftigung. Die Oberbauarbeiter von Eben bedanken sich für die zweifelhafte Ehre, als Verkehrsbandler betrachtet zu werden, und weisen diese Anschuldigung energisch zurück.

Brünn. (Staatsbahngesellschaft.) Wie unerfreulich sich die Personalverhältnisse in Brünn gestalten, erscheint wieder einmal durch das Jubiläumsvortrecht deutlich bewiesen. In der zweiten Sektion sind im ganzen 95 Unterbeamte außer der Rangstour vorgerückt, wovon auf Brünn nur 22 entfallen, obwohl diese Station allein beinahe 200 Unterbeamte zählt. Somit ergibt sich eine Verdrückung von

ungefähr einem Neuntel des Unterbeamtenstandes bei der auertourlichen Vorrückung. Von den Dienern aber, deren Gesamtstand ja naturgemäß ein mehrfacher ist, sind in der ganzen zweiten Sektion überhaupt nur 82 außer der Rangstour vorgerückt, davon acht Mann in Brünn. Es sind demnach von dem gesamten Brünnner Unterbeamten- und Dienerstand im ganzen 30 Bedienstete außer der Rangstour vorgerückt. In der Rangstour sind bei der zweiten Sektion vorgerückt zwei und ernannt wurden 47 Unterbeamte. Von den Dienern sind 40 in der Tour vorgerückt und 87 wurden ernannt. Unter den ernannten Dienern befinden sich auch 58 Brünnner Kondukteure und ist die Ernennung dieser Bediensteten der einzige lichte Punkt des ganzen Avancements. Aber auch dieser mußte erst durch unsere Organisation schwer erkämpft werden, es mußte — bis die Ernennung erreicht wurde — wiederholt bei der Direktion interveniert werden und eine Reihe von Vorgesprächen und schriftliche Eingaben mußten erfolgen. Von den in Brünn selbst erfolgten auertourlichen Vorrückungen entfallen auf Kapitel IV und V je 1 Fall, auf Kapitel XII 4, auf Kapitel XIII 3 und auf Kapitel XV 13 Fälle. Um recht klar darzutun, wie stiefmütterlich die Station Brünn das ihr unterstehende Personal behandelt, wollen wir auf folgende Gegenüberstellung hinweisen. Es rücken auertourlich vor:

Oberkondukteure:

- in Prag-Staatsbahnhof 47 von 89 = die Hälfte;
- in Böhmisches-Trübau 5 von 5 = alle;
- in Ebozen 13 von 20 = zwei Drittel;
- in Brünn 3 von 52 = ein Siebzehntel.

Dieses Mißverhältnis tritt aber noch krasser zutage, wenn erogen wird, daß in Brünn beim Zugförderungsdienst von 43 Lokomotivführern 13 auertourlich vorgerückt sind, also beinahe ein Drittel, während von 48 Unterbeamten des Stations- und Verkehrsdiensbeses bloß vier, das ist ein Zwölftel, und von den Oberkondukteuren gar nur ein Siebzehntel auertourlich vorgerückt sind. Nun wirft sich die Frage auf, wo denn die Ursache dieses Mißverhältnisses zu suchen ist. Und da soll festgestellt werden, daß diese bei der Stationsleitung allein liegt. Denn bei der Qualifikationsbeschreibung wurden viele Unterbeamte und Diener durchwegs vorzüglich notifiziert. Aber selbst die tadelloseste und vorzüglichste Note wurde in der Rubrik „Würdigung zur Beförderung“ durch das kaltblütige „in der Rangstour“ entkräftet. Ja, was nützen den altgedienten Unterbeamten und Dienern die schönsten Noten, wenn sie von dienstjüngeren Kollegen überholt werden! Wie anders gingen zum Beispiel die Vorrückungen in Ebozen, Prag, Trübau und im Heizhaus in Brünn vor, wenn auch dort von einem Glück des Personals nicht gesprochen werden kann. Aber beim Bahnbetriebsamt in Brünn rivalisieren die beiden Herren Inspektoren, der obere kann den unteren, der untere den oberen nicht anschauen und das ganze Personal soll darunter leiden. Was der eine Vorrückung für das Personal mitunter tun möchte, wird von dem zweiten vereitelt, weil jeder von ihnen nach oben hin als der „bessere Defonom“ erscheinen will. Dabei hat jeder von den beiden seine Kanzleikohorte, die in der Regel macht, was ihr beliebt. Ein Kanzleischreiber oder Assistent ohne Prüfungen, kann in Brünn Gesuche des Personals zurückweisen, bei Personalverschiebungen mit entscheiden und sich überhaupt auf den großen Herrn hinauspielen. Ein wahrer Augiasstall, der gründlich zu räumen sein wird.

Ebensee. Ein „Christlichsozialer von edlem Schrot und Kern, der sich durch Verleumdung und Denunziationen recht unangenehm bemerkbar macht, ist der Verchieber Forstinger in Ebensee. Forstinger ist Mitglied des christlichsozialen Verkehrsbandes geworden, weil ihm bei seinem Beitritt versprochen wurde, daß er einen besseren Posten erhalten werde. Da nun die Macher der hiesigen Zählstelle des Verkehrsbandes dieses Versprechen nicht durchzuführen können, so versucht Forstinger durch die niederträchtigsten Mittel auf den angestrebten Posten zu kommen. Dieses, jeden anständigen Menschen ansehnliche Treiben gegen einen Kollegen, der eine siebenköpfige Familie zu erhalten hat, zeigt uns die christlichsoziale Nächstenliebe in ihrer wahren Gestalt. Ein Bild des Efels und der widerlichsten Dummheit. Und dieser christlichsoziale Held, der von seiner besseren Ehehälfte mit allen erdenklichen Kostenamen im reichlichsten Maß bedacht wird, will sich justament an einem älteren Kollegen rächen. Unter dem gesamten Personal in Ebensee ist man darüber einig: Forstinger hat durch den Beitritt zum Verkehrsband das Bild vervollständigt. Jetzt sind die rechten Besammern. Vielleicht wählen die Verkehrsbandler Forstinger zum Obmann? Möglich ist bei diesen Leuten alles.

St. Pölten. Durch die Veretzung des Assistenten Schönig, der in St. Pölten als Schulbeamter fungierte, ist dem Zugbegleitungspersonal ein längst ersehnter Wunsch in Erfüllung gegangen. Herr Schönig wird nun bei der Abteilung V Stundenpässe revidieren, um vielleich in kurzer Zeit Prüfungskommissär zu werden. Als Prüfungskommissär könnte er das gesamte Personal der Direktion mit seinen nationalen Allüren beglücken und Schikanieren nach Herzenslust. Hoffentlich werden die St. Pöltnner einen Schulbeamten bekommen, der objektiver als Herr Schönig sein wird, dann wird er auch ein pflichterfüllendes und zufriedenes Personal erziehen.

Brud a. d. M. (Südbahnerverband.) Wie sich dieser Direktionsverein seine Mitglieder fängt und erhält, zeigen folgende Beispiele:

Hat ein Arbeiter einen Dienst, der viel mit den Beamten und Schreibern zu tun hat, so wird er stets angebetelt, Mitglied zu werden und so lange geht die Dressur fort, bis er ja sagt. Tut er dies nicht, so wird er von den Schreiberleins als Abantgarde der Herren Beamten fekkert und damit er nicht in Ungnade bei seinen Vorgesetzten fällt, läßt er sich einschreiben. Es erfolgt nun der Abzug vom Lohn u. s. w. bei der Auszahlung. Viele davon kommen zur Erkenntnis, daß dieser Verband Ab für nichts taugt oder schämen sich, von den anderen Eisenbahnern als Kriecher und Streber oder gar als Gefinnungslumpen zu gelten und melden ihren Austritt aus dem Südbahnerverband durch Einsenden der Mitgliedskarte an. Trotzdem wird den Ausgetretenen gegen ihren Willen der Beitrag abgezogen.

Dieser Vorgang kann und muß als gewalttätiger Mitgliederfang und Mitgliedschaftsbettel bezeichnet werden. Wäre nicht ein solcher Terrorismus in den Kanzleischreibern drinn, so würde dieser Südbahnerverband bald bei den paar Beamten und den paar Schreibern angelangt und nicht in stande sein, soviel Abschützen aufzubringen, um den Ausschuß zu stellen.

Gullein. (Machruf.) Unser Mitglied Karl Capka, Ladtschenschreiber, ist im Krankenhause in Kremstier an Kopf- und Bauchtyphus gestorben. Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Welsch. (Heizhaus.) Schon zu wiederholtenmalen beschwerten sich die Heizer über die Sektauren, die von einigen Lokomotivführern und Vorgesetzten geübt werden. Da sich der Heizhausleiter, Herr Oberkommissär Maher, zu einer Untersuchung, respektive Abstellung dieser Uebelstände nicht aufraffen will oder kann, so glaubt mancher Lokomotivführer, daß er sich durch das fortwährende Schikanieren seines unterstellten Heizers ein Verdienst in den Augen des Heizhausleiters erwerben kann. Sollten diese zwecklosen Sektauren und die vollständige Mißachtung des Heizerpersonals nicht bald aufhören, so müßte an kompetenter Stelle schon eine deutlichere Sprache geführt werden. Wir erwarten jedoch,

daß Herr Oberkommissär Maher dieser Angelegenheit sein besonderes Augenmerk widmen möge und noch früher Ordnung machen wird, bevor es zum Neupfersten kommt.

Eisenerz. (Freisprechung eines Hilfsarbeiters zum Schlosser.) Als nach der Freisprechung des Hilfsarbeiters Leopold Wigeling zum Schlosser ein Artikel diesbezüglich im „Eisenbahner“ erschien, war der Expediturleiter, Herr Marady, ganz aus dem Häuschen. Er hatte nichts Eiligeres zu tun, als einen Lokomotivführer als mutmaßlichen Eisersender, einem dreiviertelstündigen Verhör, hinter verschlossener Tür zu unterziehen. Er kam jedoch an die gefehlte Adresse. Der betreffende Lokomotivführer gab Herrn Marady den wohlmeinenden Rat: wenn Herr Marady unrecht geschehen ist, könnte er ja auf Grund des § 19 eine Verdrückung einreichen oder eine Preßklage einreichen. Er lehnte jedoch beide Ratschläge ab. Während dieser Auseinandersetzung zeigte Herr Marady auch den Lehrbrief des Wigeling. Zum Schluß sagte er noch: „Ich kann Ihnen nur garantieren, daß Wigeling auf das Kommen wird, was er anstrebt, nämlich zum Lokomotivführer.“ Er dürfte aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht haben, da der ganze Stand der Schlosser und Lokomotivführer über den bereits amtlich festgestellten Schwindel und die Protektionwirtschaft entrüstet ist und diesbezüglich energisch Protest erhebt.

Am 12. März 1911 hatte die Eisenerz Genossenschaft ihre Generalversammlung. In dieser verlas der Geschlossenmann den Artikel über die Freisprechungsangelegenheit. Hierbei hatte er gegen die Genossenschaftsvorstellung sowie gegen den Gemeindefretär, Herrn Eigenberger, und auch gegen Schlossermeister, Herrn Furlinger, beleidigende Äußerungen gebraucht. Daher wurde der Geschlossenmann von den vorerwähnten Herren wegen beleidigender Äußerungen verklagt und vom l. l. Bezirksgericht in Eisenerz zu acht Tagen verdonnert. Die Freude dieser Herren dauerte nicht lange, da der Verurteilte die Berufung anmeldete. Bei der betreffenden Verhandlung wurde er freigesprochen. Der Rechtschutz bestellte Herrn Dr. Eisler aus Graz zum Verteidiger. Da die betreffenden Herren aus gewissen Gründen eine Preßklage scheuten, hatte der Vertreter auch die Aufgabe, diese ungeschickliche Freisprechung amtlich feststellen zu lassen, um dadurch das nötige den kompetenten Behörden zur Kenntnis zu bringen, damit diese den ausgestellten Lehrbrief für ungültig erklären und die Schuldtragenden zur Verantwortung ziehen können.

Die Berufungsverhandlung hat ergeben, daß die Freisprechung Wigelings in ganz unzulässiger und ungeschicklicher Weise erfolgte. Der über Antrag des Verteidigers als Zeuge vernommene Vorstand der Genossenschaft der Schlossermeister in Leoben gab an, daß die Freisprechung eines Schlossergehilfen überhaupt nur durch die den ganzen Sprengel der Handels- und Gewerbekammer Leoben umfassende Genossenschaft der Schlossermeister Leobens erfolgen dürfte, und daß eine Freisprechung durch die Eisenerz Kollektivgenossenschaft überhaupt nicht zulässig war, weil Schlosser dieser Genossenschaft gar nicht angehören können. Im vorliegenden Fall war aber Leopold Wigeling gar nicht Lehrling und daher auch von keinem Genossenschaftsmitglied als solcher gemeldet, und seine Freisprechung war daher ein reiner Willkürakt ohne jede gesetzliche Grundlage.

Der gleichfalls über Antrag des Verteidigers vernommene Schlossermeister Leopold Furlinger gab selbst an, daß Wigeling eines Tages zu ihm kam und ihn ersuchte, seine Freisprechung zu erwirken, weil er dann im Heizhaus unterkommen könnte.

Furlinger gab bei Gericht an, daß er eine solche Freisprechung selbst für unzulässig hielt, und infolgedessen von dem Ersuchen Wigelings nichts hören wollte. Daraufhin hat ihn Wigeling, ihm wenigstens zu gestatten, daß er bei Furlinger ein Gesellenstück anfertige, was Furlinger nach längerem Witten auch geschehen ließ. Furlinger behauptet jedoch, daß er jede Teilnahme an dieser Freisprechung von vornherein ablehnte und Wigeling an den Genossenschaftsvorstand Weber wies. Auch über das Gesellenstück hat er ihm nur einen mit Bleistift geschriebenen Zettel ausgestellt, worin kurz bestätigt war, daß dieses Stück von Wigeling in der Werkstatt Furlingers hergestellt wurde. (Anmerkung: Ueber diesen Punkt können wir an kompetenter Stelle wichtige Aufschlüsse geben.)

Aus diesen Aussagen geht hervor, daß die Freisprechung Wigelings nicht nur ungeschicklich war, sondern die Unzulässigkeit dieser Freisprechung den Beteiligten auch bekannt war. Es ist nun Sache der Genossenschaftsvorstellung der Schlossermeister in Leoben, die Standesinteressen zu wahren und die bei der l. l. Bezirkshauptmannschaft als Gewerbebehörde bereits eingelangte Anzeige zu vertreten. Eventuell hierzu benötigte Zeugen werden durch Herrn Dr. Eisler, Advokat in Graz, bekanntgegeben.

Wegen Raummangel können wir uns heute mit dem Expediturleiter, Herrn Marady, nicht beschäftigen. Als eine Anfrage vom Gericht über die frühere Tätigkeit des Wigeling über Antrag des Verteidigers erfolgte, langte von ihm eine Darstellung ein, welche sich in Schwärmungen der sozialdemokratischen Arbeiterkraft erging und auf das entschiedenste in Abrede stellte, daß seitens irgend eines Funktionärs der Heizhausgenossenschaft auf die Freisprechung Wigelings Einfluß genommen wurde. Was ist es mit der Zeugenbeeinflussung?

Es wird nun Sache der l. l. Staatsbahndirektion sein, in dieser Angelegenheit reinen Tisch zu machen. Auch hat eine l. l. Direktion die Pflicht, auf Grund des Protokolls der Kreisgerichtsverhandlung sowie auf Grund der noch ausstehenden Verhandlung bei der l. l. Gewerbebehörde, eine Untersuchung einzuleiten. Man hat ja nichts dagegen, wenn die l. l. Staatsbahndirektion den Wigeling als Hilfsarbeiter, beziehungsweise Werkgehilfe anstellt, aber Schlosser, beziehungsweise als Werkmann oder Lokomotivführer ist es gänzlich ausgeschlossen, da sich heute die ganzen Berufsfolger energisch zur Wehre setzen müßten, wenn man über Recht und Gesetz hinweg einen Hilfsarbeiter als qualifizierten Schlosser einreichte, beziehungsweise in dieser Eigenschaft belassen würde. Es kann durch Zeugen nachgewiesen werden, daß Wigeling keinen Dunst vom Schlosserhandwerk hat.

Es wäre hoch an der Zeit, daß man Herrn Marady den wohlverdienten blauen Bogen überreichen würde. Sollte eine l. l. Staatsbahndirektion das vorliegende Material außer acht lassen, und die Standescheure der Schlosser und Lokomotivführer durch eventuelle Intimierung oder Stabilisierung des ungeschicklich freigesprochenen Wigeling zum Werkmann aufs tiefe verleben, so würde man genötigt sein, diese Angelegenheit auch vor das l. l. Eisenbahnministerium, beziehungsweise vor das Parlament bringen.

Verwaltungsberichte.

Wien. (De. N. W. B.) Am 12. d. M. fand in Karlthys Restauration im XX. Bezirk eine äußerst erregte Verchieberversammlung statt, zu welcher auch von allen bis Stoderau befindlichen Stationen Delegierte entsendet wurden, um die unhaltbare Lage zu besprechen, in welche die Verchieber durch das jüngst erschienene Avancement veretzt wurden. Als Vertreter der Zentrale erschienen Genosse Swoboda; die Genossen Holzger und Deder waren über spezielle Einladung der Ortsgruppe gekommen. Der einzige Punkt der Tagesordnung: „Die Lage des Verchieberpersonals der De. N. W. B.“ beherrschte nahezu vier Stunden die Versammlung, weil die Direktion auf dem Standpunkt steht, daß die Staatsbahnen genug definitive Verchieber hätten, so daß es nicht notwendig sei, noch solche zu ernennen. Zu dieser äußerst brutalen Stellung-

nahme seitens der Direktion, welche die Lage des Verschubpersonals dieser Bahn auf die unterste Stufe der Lebensbedingungen drückt, ergriß eine ganze Reihe von Verjammlungssteuernern das Wort, um darzulegen, daß ihre Existenzmöglichkeit in Frage gestellt sei. Nach den sachlichen Ausführungen der Genossen Schwab, Swoboda, Holzner und Decker wurde schließlich folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Das heute in Karlsbads Restauration versammelte Verschubpersonal beschließt, auf die Antwort der Direktion bis längstens 20. Juli 1911 zu warten. Sollte bis zu dieser Zeit keine genügende Antwort gebracht worden sein, so wird die Zentrale aufgefordert, die schärfste Tonart anzuschlagen.“

Penzing. (Eine Oberbauarbeiterversammlung.) Am 12. d. M. fand in Marisch's Gasthaus in Penzing eine 2-Verammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher die Lage der Oberbauarbeiter besprochen wurde. Die Versammlung nahm einen sehr stürmischen Verlauf und zeigte sich, daß die Oberbauarbeiter auf dem Punkt angelangt sind, wohin man Arbeiter bringt, wenn man sie immer wieder verdrängt und ihnen nicht einmal soviel Lohn gibt, damit sie als Menschen halbwegs leben können. Von der Zentrale war Genosse Rodler anwesend, der die Lage der Oberbauarbeiter besprach und die Versammelten aufforderte, sich anzupressen, wie sie über ihre Lage denken. Die nachfolgende Diskussion entwickelte sich dann äußerst stürmisch. Aus den Ausführungen der einzelnen Redner ging hervor, daß der Unmut über die elende Entlohnung unter den Oberbauarbeitern groß ist und daß ihre Geduld erschöpft ist. Die Versammlung beschloß dann einstimmig, sich Mann für Mann in der großen am 19. d. M. stattfindenden Oberbauarbeiterversammlung zu beteiligen und soviel in ihren Kräften steht, mitzuwirken, daß die Lage der Oberbauarbeiter verbessert wird.

Aus den Organisationen.

Unter-Sißtsa. Bei der am 4. Juli abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Udobč, Obmann, Franz Lukešič, Stellvertreter; Jakob Kováč, Kassier, Alois Dolinar, Stellvertreter; Wilhelm Rudolf, Schriftführer, Johann Šepin, Stellvertreter; Karl Křiváček und Johann Veltavský, Bibliothekare; Anton Dolžnič und Vinzenz Ošgan, Kontrolloren; Karl Kanonič, Josef Mhar, Josef Paulin und Anton Kocjančič, Ausschußmitglieder. Nach der Wahl brachte Genosse Kováč aus Triest einen Bericht über die Ende Juni in Wien stattgefundenen Delegiertenkonferenz. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Josef Udobč in Unter-Sißtsa, in Geldangelegenheiten an Jakob Kováč dorthin zu senden.

Aufftein. Bei der am 12. Juli stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß nachgewählt: Johann Berger, Obmann, Franz Blaha, Stellvertreter; Georg Sellmeier, Revisor; Guido Benetti, Schriftführerstellvertreter; die übrigen Ausschußmitglieder sind die gleichen.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Johann Berger, Krankenhausegasse 14, in Geldangelegenheiten an Genossen Leonhard Stotter, Franz Josef-Platz 12, zu richten.

Am 28. Juli findet im Gasthaus „zur Gräfin“ eine Monatsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Bericht über die Generalversammlung der Zentrale (Referent Genosse Scheibin, Oberkondukteur aus Innsbruck). 3. Eventuelles. Es wird jedem Mitglied zur Pflicht gemacht, bei dieser wichtigen Versammlung pünktlich zu erscheinen. Alle Mitglieder werden ersucht, ihre Adressen beim Portier bekanntzugeben, da durch die neue Straßenbenennung und Nummerierung leicht Unregelmäßigkeiten in der Zusendung eintreten könnten.

Alt-Pata. Bei der am 2. Juli 1911 hier stattgefundenen Generalversammlung sind folgende Funktionäre gewählt worden: Eward Krejčí, Weichenwächter, Alt-Pata Nr. 26, Vorsitzender; Josef Stolin, Schriftführer; Franz Lusk, Weichenwächter, Alt-Pata, Kassier. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Vorsitzenden, Geldsendungen an den Kassier zu richten. Die Ausschuß- sowie Mitglieder-versammlungen werden stets durch die Fachpresse bekanntgemacht.

Laiwad. Bei der am 3. Juli stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Kirsch, Oberkondukteur, Obmann, August Forstner, Magazinsdiener, Stellvertreter; Anton Mojetič, Bahnmeister, Schriftführer, Franz Zupanič, Kondukteur, Stellvertreter; Ernst Pohl, Sekretär, Kassier, Franz Paulič, Kondukteur, Kaspar Sternšek, Kondukteurzugführer, Stellvertreter, Karl Čop, Revisor, Albin Jerin, Schmied, Alois Grebien, Magazinspartieführer, Franz Jalopič, Zimmermann, Matthias Trepše, Lokomotivführer, Ferdinand Čebela, Bahnrichter in Prezdice, Franz Laučič, Bahnrichter in Saafa, Substanzier; Franz Veržič, Oberkondukteur, Bibliothekar, Franz Hauptmann, Schlosser, Stellvertreter; Franz Lebar, Oberkondukteur, Revisor, Franz Kopitar, Magazinsdiener, Stellvertreter; Jakob Sojer, Wächter, Johann Kuper, Tischler, Anton Klun, Lokomotivführer, Ausschußmitglieder. Sämtliche Briefe sind an den Genossen Pohl, Meselestraße Nr. 22, zu senden.

Die regelmäßigen Vereinsversammlungen finden jeden Zweiten im Monat statt. Die nächste Ausschußsitzung wird am 25. Juli, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal abgehalten.

Bielitz. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Mitgliedsbücher und Interimskarten samt den im letzten Halbjahr erhaltenen Quittungscoupons bei der Abstempelung dem Kassier vorzulegen. Ferner wollen jene Mitglieder, welche ihre Beiträge den Substanzieren übergeben, stets den Quittungscoupon des zuletzt gezahlten Monatsbeitrages vorweisen.

Wilfleinödorf. Jene Mitglieder, die sich mit den Mitgliedsbeiträgen im Rückstand sind, werden aufgefordert, dieselben ehestens nachzuzahlen, da sonst nach den Statuten vorgegangen wird. Um in Zukunft dem Kassier die Arbeit zu erleichtern, werden die Genossen ersucht, ihre Monatsbeiträge pünktlicher zu begleichen.

Dahnitz. Bei der konstituierenden Versammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Krämer, Bahnrichter, Obmann, Josef Sommer, Weichenwächter, Stellvertreter; Wenzel Ziemer, Weichenwächter, Kassier; Josef Siegl, Weichenwächter, Schriftführer, Georg Böhm, Bahnwächter, Stellvertreter; Anton Fischer und Josef Kraus, Oberbauarbeiter, Revisoren; Josef Uhlir, Zimmermann, Ausschußmitglied; Wenzel Zeiber, Oberbauarbeiter, und Franz Siegl, Weichenwächter, Königsberg, Substanzier. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Anton Krämer, Bahnrichter, und in Geldangelegenheiten an Wenzel Ziemer, Weichenwächter, beide in Dahnitz, zu richten! Die Monatsversammlungen finden jeden Samstag nach dem 18. eines jeden Monats in Herrn Grimms Gasthaus in Dahnitz statt!

Verschiedenes.

Aus der Predigt des niederbayerischen Pfarrers Balthasar Zoglhuber über die Feuerbestattung. Geliebte in Christo! A ganz schöne Erfindung von den modernen Heiden ist das Verbrennen der Toten. Die alten Heiden hant's tan, die neuen tun's erst recht und in Preußen hant sie's sogar eing'führt. Und wenn in Preußen was eing'führt ist, nachher kimmt's a bald nach Bayern. Dös waah's ma ja.

Undächlige, hab't's ös schon amal zug'schaut, wenn a Papierl verbrennt? Wie si dös krümmt und zamballt! Grad a so mach'n's dös Leichnam a, wenn s' verbrennt wern. Wißt's warum s' dös tun? Ja weil der Teufel neben eahna steht und auf dös arm Seel wart. Der is ja d' Hitz gewöhnt und dem mach'ts Feuer nig. Er freut si grad, wenn's recht schön warm is. Und da steht er halt neben dem Toten, lacht höhnlich und sagt: „So is recht, mein Liaba, gewöh'n di nur brav ans Feuer, wirt es bald brauch'a können. Wer sie verbrenna laßt, kommt z'tiefst in d' Höll. Da is no viel hoaher als da herin!“ ... Jetzt merkt aber dös arme Seel, was ang'stellt hat und sie tang't's Wimmern an und der Leichnam streckt vor lauter Verzweiflung d' Arm in d' Höh und krümmt si und nachher rührt er d' Füß, sperret's Maul weit auf und schneid't G'sichter. Der Teufel, der lacht jetzt gradnaus und sagt: „Wart nur, wennst unten bist, geb't's dir no ganz anders. Werd nimmer lang dauern, nachher hab' i di.“ Und jetzt tang't dös arme Seel wieder's Weinen an, daß an Stan derbarma könnt. Aber der Teufel derbarnt si net. Der kennt toa Derbarma, liebe Leut! Und jetzt nimmt er sei lange glühende Ofengabel, spießt die arme Seel an und rutschidibulsch verschwind er mit ihr in der Erden und bringt s' dahin, wo Heulen und Zähneklappern is.

Undächlige! Viele, viele tausend Jahr san dös, dös wo si verbrenna lassen, im höllischen Feuer. Und alle hoffen, daß unser Herrgott mit eahna wenigstens am jüngsten Gericht Erbarm'a hat. Aber Schnecken! Da san s' erst recht dös Ladierten. Da werd der Himmel ganz schwarz und überall werd's lohterbrennaucht. Blöhi tuat si der Himmel auf und Christus kommt raus mit alle Engel und Erzengel. Und dös Erzengel blasen auf große Posaunen, dös länger san wie i: „Tutuuh! Tutuuh!“ Dös klingt so schauerlich, viel viel schauerlicher, als wenn's in der Nacht im Dorf brennt und der Feuerlärm geht. Und jetzt öffnen sie dös Gräber, dös Toten steigen in langen weißen Hemden raus und stellen si auf. Aber dös Verbrennten können nicht komma. Von dene is ja nix mehr da als ein kleins Häufel Asche und dös is in am eisernen Kasl drin, dös wo ganz fest zuag'macht is. Da töna s' net raus, denn davon steht nig in der Heiligen Schrift, daß dös Kasl'n aufgangen beim jüngsten Gericht. Und a wenn s' aufgeh'n könnten, lä't's dene, dös wo si ham verbrenna lassen, nig helfen, weil s' toane Knochen mehr ham und drum gar net aufsteih'n könnten.

Wie s' merken, daß s' jetzt erst recht dös Peischierien san, werden dös armen Seelen von dös Verbrennten ganz verzweifelt. Sie fangen z'wimmern und z'mcina an, daß ma fast dös Posauna von dös Erzengel nimmer hört und daß alle Auf-erstandenen fast nunterlaufft. Dazwischen aber lacht der Teufel, daß von alle Berg widerhallt, und ruft: „Möcht's aufsi und könn't's net. Haha! Haha! Alles hilft euf nig; aus der Höll' kimmt's nimmer raus!“

Ja, Geliebte in Christo, so geh't's dene, dös, wo si verbrennen lassen. Merk't's euf nur dös: Der Mensch stammt von der Erden und g'hört a wieder in d' Erden. Und wer net net will, der ist verdammt in alle Ewigkeit. Amen!

Fachtechnisches.

Die neue Schwebebahn zum Montblanc. Ueber ein werdendes Meisterwerk der modernen Technik, über die große Hängebahn, die von Chamoniß bis hinauf zu den Firnen des Montblanc führen wird und damit allen Touristen die mächtige Gebirgskette bequem erreichbar macht, teilt Dr. Gradenwiz in der „Nature“ einige interessante Einzelheiten mit. Die ersten beiden Sektionen dieser großangelegten Schwebebahn, die in einer Höhe von 1000 Meter über dem Meeresspiegel in Chamoniß ihren Ausgangspunkt hat, führen über La Para und über den Gletscher von Bossons bis zu 2500 Meter Höhe empor. Die Drahtlänge der ersten Sektion beträgt 1870 Meter, auf welcher Strecke 750 Meter Steigung gewonnen werden; die zweite Sektion bringt bei 1190 Meter horizontaler Länge die gleiche Steigung, so daß auf 100 Meter Steigungen von durchschnittlich 50 bis 63 Meter überwunden werden. Der „Bahnkörper“, also die mächtigen Drahtseile, an denen die Waggons durch die Lifte schweben, ist nach Kräften dem Gefälle angepaßt; in Abständen von 40 bis 90 Meter ragen die kunstvoll konstruierten Eisenpfeiler empor, auf denen die Seile ruhen. ... Nur an zwei Stellen sind die Tragepfeiler 200 Meter von einander entfernt, so daß man von einem Schwebeobjekt sprechen kann. Die dritte und vierte Sektion der Bahn führen bis zum Col du Midi in eine Höhe von 3500 Meter empor, und die fünfte letzte Sektion hat als Endpunkt den Gipfel der Aiguille du Midi, womit die Bahn in einer Höhe von nicht weniger als 3843 Meter über dem Meeresspiegel anlangt. Bei diesen letzten Sektionen hat man infolge der steilen Gebirgsformationen zu noch größeren Kabelspannungen seine Zuflucht nehmen müssen. Die Waggons dieser einzig dastehenden Schwebebahn, die 20 bis 24 Personen fassen, laufen auf drei verschiedenen Kabeln, einem großen, von 30 Millimeter Durchmesser, auf dem die Räder des Gestells ruhen, an dem der Wagen hängt, darunter ist der eigentliche Zugabel, der die Fortbewegung übernimmt; ein drittes Drahtseil erfüllt den Zweck einer Bremsvorrichtung, mit deren Hilfe die elektrische Kraft automatisch ausgeschaltet werden kann. Unmittelbar unter dem Gipfel der Aiguille du Midi, in 3800 Meter Höhe, wird zwischen den Bergfelsen ein prachtvolles modernes Hotel errichtet. Hier soll auch ein kleiner Aufzug gebaut werden, der zu dem Gletscherfeld des „weißen Tales“ führt, das bisher im Winter überhaupt unzugänglich und im Sommer nur durch langen, schwierigen Aufstieg zu erreichen war. — Sehr bequem macht's die Technik denen, die es dazu haben.

Patentrecht, mitgeteilt von Dr. Fuhs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII., Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zweier Monate Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentamt-bureau mäßig berechnet.

Oesterreich, Ausgelegt am 1. Juni 1911, Einspruchsfrist bis 1. August 1911. Friedrich Leonhard und Ladislav Jelskita, beide Maschinenkloster in Budapest. Schmier- vorrichtung für Achslager von Eisenbahnfahrzeugen mit einem in das Lagergehäuse eingesetzten Delbehälter, dadurch gekennzeichnet, daß dieser Behälter durch eine in eine Rille des Achszapfens gelegte, den Achszapfen umschließende und daher das Eindringen von Staub und dergleichen verbindende Scheibe und durch eine an die Stirnfläche des Zapfens gelehnte Schraube aufgehängt und gegen seitliches Eindringen von Staub und dergleichen durch unter die Ansätze der Lagersehle ragende Lederbelege geschützt ist. — Hugo Vohn, Metallarbeiter in Neu-Präditz bei Aussig.

Selbsttätige Kuppelung bei Eisenbahnwagen und dergleichen mit pfeilförmigen Kuppelungsenden, dadurch gekennzeichnet, daß die Pfeilspitzen die Enden langer, federnder Zugstangen bilden, derart, daß beim Zusammenstoßen der Wagen das Aufeinandergleiten der Pfeilspitzen die Kuppelstücke unter Durchfederung beider Zugstangen bis zum Einschnappen der hakenförmig ausgebildeten Rückseiten der Kuppelstöpfe erfolgt.

Deutschland. Ausgelegt am 26. Mai 1911, Einspruchsfrist bis 26. Juli 1911. Rudolf Wölfe, Leipzig, Gottschiedstraße 17. Verfahren zur Herstellung von Eisenbahnwagen aus Beton verschiedener Zusammenlegung. — Ausgelegt am 29. Mai 1911, Einspruchsfrist bis 29. Juli 1911.

Hans Fischer, Stuttgart, Tübingerstraße 67. Vom Wagen aus bedienbare Stellvorrichtung für Weichen.

D. R. G. M. Josef Cramer, Bönning bei Herne. Schienenbefestigung. — Königliches Sittenamt, Gleisw. Hebe- und Schiebevorrichtung für Gleisrückmaschinen. — Cornel Esser Köln, Nachenerstraße 23. Einteilige Schienenklemme. — „Atlas“, Gesellschaft für Grubenausbau m. b. H. Essen a. d. Ruhr. Schienenhalter. — Paul Garthe, Wilspe i. W. Staubsichtungsring aus Holz für die Achsbüchsen von Eisenbahnwagen. — Bergmann-Elektrizitätswerke A. G., Berlin. Außer Rahmen für Schmalspurlokomotiven mit nach innen eingezogenen Lagerstellen für die Kurbelachse.

Literatur.

Eine Gedenschrift an die Reichsratswahlen. Zur Erinnerung an die Reichsratswahlen der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich am 13. und 20. Juni ist im Verlag der Wiener Volksbuchhandlung eine Gedenschrift erschienen, die in allem ein Ausdruck ist für die herrliche Jubelstimmung, die jeden Arbeiter über den Ausgang dieser Wahl im tiefsten Innern erfaßte, eine Jubelstimmung, die noch immer mit ungehemmter Kraft nachwirkt. Die Gedenschrift ist bildlich und tertiell auf das vorzüglichste ausgestattet. Ein ungemein packendes Titelbild zeichnet das Heft aus. Auf dunklen Feldschollen steht ein Arbeiter, der, einige Augenblicke ruhend, über die rauchenden Fabriken hinweg der aufgehenden Sonne entgegenstarrt. Die symbolische Bedeutung des Bildes tritt auf das klarste zutage. Den textlichen Inhalt leitet ein Aufsatz „Wahlkampf“ von Otto Bauer ein. Der Artikel schildert in gedankenvollen Worten das das Innerste aufwühlende Wesen des letzten Wahlkampfes und klingt aus: „Erkennt die Masse erst ihre Kraft, ist sie vom Willen zur Macht erfüllt, dann ist sie unbesiegbar. Sie wird sich die Macht zu erobern wissen; mit dem Stimmzettel, wenn es geht, mit anderen Waffen, wenn es sein muß. Eine Quelle proletarischen Massenwillens zur Macht ist jeder Wahlkampf. Darin liegt seine revolutionäre Bedeutung.“ In einem sehr anschaulich gehaltenen Aufsatz: „Wien und Niederösterreich“ spricht Karl Renner über das große geschichtliche Werk, das die Arbeiterschaft vollbracht, indem sie die „Reichshauptstadt Wien und das Stammland des Staates des Herz Oesterreichs der Herrschen Reaktion entriß.“ Viel Auffällendes bringt ein Artikel von Oswald Hillbrand über die Wahlen in Deutschböhmen. Eine äußerst lebendige Schilderung ist in einer Skizze „Wahltag“ gegeben. Wertvolle statistische Daten bringt Gustav Walter in seiner Zusammenfassung: „Die Reichsratswahlen in Ziffern.“ In einem Aufsatz: „Helden des Klassenkampfes“ zeichnet Karl Gernat in treffenden Worten die opfervolle Arbeit unserer Genossen. Ein „Wie die Gegner kämpften“ betitelter Artikel von Julius Deutsch charakterisiert in ebenso scharfer Weise die Programmlosigkeit unserer Gegner wie auch deren Strupplosigkeit im Kampfe gegen die Sozialdemokratie. Ungemein wertvolle Anregungen gibt Robert Danneberg in seinem Beitrag „Zu neuer Arbeit“. Einen sehr hübschen Schmuck des Heftes ergeben die sehr gut ausgeführten Bilder der neu-gewählten 43 Sozialdemokraten. Aus dem Angeführten läßt sich entnehmen, von welcher Reichhaltigkeit diese Gedenschrift ist, die gewiß dem Verlangen jedes Klassenbewußten Arbeiters entspricht und nur neue Begeisterung wecken kann. Sie kostet 20 Heller und sollte in keiner Arbeiterfamilie fehlen. Wo die Gedenschrift bei den Parteiführern ausnahmsweise nicht erhältlich sein sollte, da empfiehlt sich die Einbindung von 25 Hellern — 25 Pfennig in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien, 6. Bez., Gumpendorferstraße 18, worauf die sofortige Zusendung derselben an den berechtigten Besteller franco erfolgt.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 6. Juli 1911. Die vorliegenden 122 Unterstützungsanfragen werden wie folgt erledigt: Für 103 Fälle werden Unterstützungen im Gesamtbetrage von 2180 Kr. bewilligt, 19 Fälle abgewiesen. Der Reichsschutz wird für 49 Fälle bewilligt, ein Fall abgewiesen. Erledigung des vorliegenden Einlaufes. Beschlusfassung über den Ankauf eines Baugrundes zur Erbauung eines Eisenbahnerheimes in Wien, Gründung neuer Ortsgruppen und Errichtung neuer Zahlstellen, Erledigung einiger Personalangelegenheiten.

Bekanntmachung der Administration.

Wiso
an alle unsere Obmänner, Kassiere und Kolporteurs?
Wir bringen hiemit nochmals den Funktionären in Erinnerung, daß in den verschiedenen Ortsgruppen und Stationen eine größere Anzahl von Kolporteurs den „Faschingsturier“, den wir im Februar d. J. herausgegeben haben, noch nicht abgerechnet haben. Außerdem ist noch eine große Reihe von Kalenderabnehmern für das Jahr 1910 und 1911 mit der Abrechnung im Rückstand. Wir machen alle jene Restanten darauf aufmerksam, im Falle die vollständige Abrechnung und Geldabfuhr bis 15. August 1911 nicht erfolgen sollte, wir auf Grund eines Beschlusses des Zentralvorstandes gezwungen wären, dieselben namentlich im „Eisenbahner“ auszuweisen. Wir bitten daher dringendst um Regelung dieser Angelegenheit.
Der Kalenderverlag.
Verlag „Der Faschingsturier“.

Sprechsaal.

Maschinisten, Pumpen- und Kesselwärter aller Bahnen!

Am Donnerstag den 27. Juli, um 9 Uhr vormittags, findet eine Versammlung der oben angeführten Kategorien in den Gasthauslokalitäten des Herrn Dubenk in Pizkov, Ecke der Karlsstraße und Gavlicetgasse mit folgender Tagesordnung statt: Bericht der Deputation aus dem Eisenbahnministerium. Die Wichtigkeit des Programmes erheischt es, daß alle

Abonnieret die „Arbeiter-Zeitung“.

Genossen und Kollegen, hauptsächlich die älteren Diener sich an dieser Versammlung zu beteiligen. Auf Wiedersehen am 27. Juli in Prag.

Signalmeister in Mähren.

Das Aktionskomitee der Signalmeister hält seine nächste Sitzung am 5. August 1911, um 7/8 Uhr abends, im Gasthof des Herrn Pollat in Brünn, Adbergasse Nr. 21. ab. Die Genossen und Kollegen werden hierzu höflich eingeladen. Die Tagesordnung ist äußerst wichtig.

Bahnrichter der Südbahn Achtung!

Am Sonntag den 6. August 1911, um 9 Uhr vormittags, findet in Graz, Kufensäle, nach § 2 des Vereinsgesetzes eine Bahnrichterversammlung mit der Tagesordnung statt: 1. Die nächsten Forderungen der Bahnrichter; 2. Forderung nach einer Vertretung in der Personalkommission; 3. Beschlussfassung zu Punkt I und II; 4. allgemeine Angelegenheiten. Es ist Pflicht eines jeden Bahnrichters zu dieser wichtigen Versammlung zu erscheinen, wenn sie ihre derzeit bestehenden Verhältnisse bessern wollen.

Die Einberufer.

An die organisierten Eisenbahner in Tirol.

Am 20. Juli, abends 8 Uhr, finden in Innsbruck im Arbeiterheim, am 22. Juli, abends 8 Uhr, in Wien im Vereinslokal, am 24. Juli, abends 8 Uhr, in Franzensjeie im Gasthof Ranalter, am 26. Juli, abends 8 Uhr, in Klufstein „Gasthof zur Bräun“ und am 27. Juli, abends 8 Uhr, finden in Bozen im Gewerkschaftshaus Eisenbahnerversammlungen statt, in welchen Genosse Scheibler über die Delegiertenversammlung, die vom 25. bis inklusive 29. Juni 1911 in Wien getagt hat, Bericht erstatten wird. Die Eisenbahner werden eingeladen, zahlreich zu erscheinen.

Offene Anfragen.

An die k. k. Nordbahndirektion.

Das in Privatwohnungen untergebrachte Personal der Station Szakowa bittet um gütige Erledigung ihres am 15. Mai 1911 übergebenen Gesuches um Ausfolgung von Reisegeldern.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Bilsen.

Die Streckenwächter der Strecke Kaschitz-Bilsen bitten eine k. k. Staatsbahndirektion um baldige Einführung eines Diensturnusses (16 Stunden frei und 16 Stunden Dienst), da bei dem gegenwärtigen Verkehr von 88 regelmäßigen und 10 bis 12 Ersatzwächtern auf einer eingeseigten Strecke ein 16stündiger Dienst mit nur 12stündiger Ruhezeit für das Wächterpersonal zu anstrengend ist. Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs erhoffen die Bittsteller eine baldige Erledigung ihres Gesuches, welches schon im Monat März im Dienstweg eingekendet wurde.

Ferner bitten die Oberbauarbeiter der Sektion Roderham eine k. k. Staatsbahndirektion in Bilsen um baldige Erledigung ihres Gesuches, welches ebenfalls schon vor drei Monaten eingekendet wurde.

Das betroffene Wächter- und Oberbaupersonal.

An die k. k. Generaldirektion der a. priv. Buschtiehrader Eisenbahn in Prag.

Ist einer k. k. Generaldirektion bekannt, daß das Personal des Zuges 753 in Weipert zur Dienstleistung für Zug 778 herangezogen wird, trotzdem dasselbe mit Zug 708 in Regie nach Komotau zurückfahren soll?

Braucht die Station Weipert das Personal für Zug 778 nicht, so wird dasselbe in Krims-Neudorf für Zug 754 abgesetzt, wovon jedoch größtenteils nur einige Mann im Dienste fahren und die übrigen, anstatt mit Zug 708, erst mit dem Zug 754 in Regie nach Komotau zurückfahren, wo dem Personal an seiner Ruhezeit viel verloren geht, indem die ganze Partie in der Nacht wieder den Zug 151 nach Eger und retour im Dienste zu fahren hat.

Um dringende Abhilfe der ungerechten Vorgangsweise der Stationen Weipert und Krims-Neudorf bittet das gesamte Güterzugpersonal der Station Komotau.

An die Verkehrsdirektion der Südbahn.

Die Personalkommission der Sektion A führt darüber Beschwerde, daß bei Anständen mit den Fahrlegitimationen nicht mit dem wünschenswerten Takt vorgegangen wird, und wird das Revisionspersonal mit J. S. A. Nr. 25 vom 24. Juli 1911 darüber befehrt, diesen wünschenswerten Takt bei Beanstandungen zu wahren.

Demgegenüber stellt das gesamte Revisionspersonal an die Verkehrsdirektion das Ersuchen, der Personalkommission der Sektion A zur Kenntnis bringen zu wollen, daß eine Beanstandung ganz leicht vermieden werden kann, wenn sich die Herren Beamten mit gültigen Fahrkarten versehen.

Es wäre der Personalkommission der Sektion A beizubringen, daß es gewiß nicht dem Anstand entspricht, wenn die Herren Beamten (nicht alle) ohne oder mit ungültigen Karten fahren wollen, oder wenn sie schon eine solche haben, die Revisionsorgane bitten oder auch direkt verlangen, man möge dieselbe nicht dekupieren, um sie nochmals verwenden zu können oder wieder zu retournieren.

Es entspricht aber auch nicht dem wünschenswerten Takt, wenn man bei solchen Gelegenheiten einen Druck auf das Personal ausübt oder bei Gelegenheit, weil das Revisionspersonal gültige Fahrkarten verlangt, im Dienste Rache ausübt.

Es ist daher durchaus nicht notwendig, das Beanstandungen vorkommen, aber sehr dringend notwendig ist es, daß die Herren sich zu Fahrten mit gültigen Fahrtausweisen versehen und nur in denjenigen Abteilen Platz nehmen, für welche ihre Fahrtausweise lauten.

Das Revisionspersonal hat nur die Karten zu kontrollieren, nicht aber nachzuforschen, ob der Reisende der Sektion A angehört oder nicht.

Mit dem Schwarzfahren und fahren wollen, sollte im Interesse des Dienstes endlich gründlich aufgeräumt werden. Das Revisionspersonal.

An die k. u. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft in Wien.

Das Personal der Station Bessely a. d. M. hat im Jänner 1911 ein Gesuch im Dienstweg um Erhöhung des Quartiergeldes sowie um Verabfolgung von Einkaufszertifikaten eingekendet. Nachdem bis heute, nach einem halben Jahre, noch keine Antwort erfolgte, so erlauben sich die Bittsteller, das im Jänner gestellte Ansuchen nochmals zu wiederholen und um eine baldige Erledigung zu bitten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Laut Zirkular vom 25. Februar 1910, Zahl 673, wurde von der k. k. Staatsbahndirektion angeordnet, daß den Professionisten der k. k. Bahnerhaltungssektionen das erforderliche Werkzeug stets von der Dienststelle beigegeben werden soll. Bei der k. k. Bahnerhaltungssektion Gmünd wird diese Vorschrift nicht eingehalten und die Professionisten müssen deshalb heute noch mit ihrem eigenen Werkzeug arbeiten, obwohl das den Professionisten zugehörige Werkzeug bereits seit mehreren Monaten im dortigen Magazin lagert. Um baldige Abhilfe wird gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Josefstadt-Zarowier. Sonntag den 23. Juli, um halb 10 Uhr vormittags, findet im Grand Hotel eine öffentliche Eisenbahnenbedienstetenversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die jetzige Situation. 2. Die wirtschaftliche Frage und das neue Parlament. Referent aus Prag. Die Kollegen werden ersucht, zahlreich zu dieser Versammlung zu erscheinen.

Ortsgruppe Raaden-Brunnersdorf. Es wird den geehrten Mitgliedern hiermit zur Kenntnis gebracht, daß am 23. Juli 1911 im Gasthaus „zur Linde“ in Brunnersdorf, um 3 Uhr nachmittags, eine öffentliche Ortsgruppenversammlung stattfindet. Wegen interessanter Referate, die in dieser Versammlung erstattet werden, wollen die Mitglieder so zahlreich wie möglich erscheinen.

Ortsgruppe Neubel. Die Generalversammlung findet Sonntag den 23. Juli, um 6 Uhr abends, in Herrn Sandners Gasthaus statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Widwiz. Alle dienstfreien Mitglieder der Ortsgruppe Widwiz werden freundlichst ersucht, in der am 23. Juli, 8 Uhr abends, im Vereinslokal in Widwiz stattfindenden öffentlichen Mitgliederversammlung bestimmt zu erscheinen. Referent Genosse Kraus aus Gallenau wird über die Vorkommnisse der im Juni stattgefundenen Delegiertenkonferenz und anschließenden Generalversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines Bericht erstatten.

Ortsgruppe Gannsdorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß am 23. Juli 1911, um 3 Uhr nachmittags, im Gasthause des Herrn Josef Weith in Geppersdorf die Monatsversammlung abgehalten wird. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Zahlstelle St. Ulrich. Am 23. Juli, um halb 3 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus des Herrn J. Tomizi in Angern eine Versammlung statt. Die dienstfreien Genossen werden ersucht, vollzählig zu erscheinen. Gäste herzlich willkommen.

Ortsgruppe Saaz. Am 30. Juli findet in Schaboglad im Gasthaus des Herrn Schuhmann eine öffentliche Versammlung statt. Die Genossen der Ortsgruppe Rudig und Krieger werden ersucht, sich zu dieser wichtigen Versammlung einzufinden.

Ortsgruppe Mielobitz. Die nächste Monatsversammlung findet am 23. Juli, 9 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Josef Eisenstein statt. Die Kollegen werden ersucht, zahlreich zu dieser Versammlung zu erscheinen.

Inhalt der Nummer 20 vom 10. Juli 1911.

Artikel: Der moralische Verfall des deutschen Nationalismus. Was lehren uns die letzten Reichsratswahlen? Die Opfer unserer neuen Verkehrswege. Die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahner im Ausland. Der VIII. deutsche Gewerkschaftskongress. Unsere Delegiertenkonferenz. Reichskonferenz der Rangleidner der k. k. Staatsbahnen. Von der Personalkommission der Südbahn.

Feuilleton. Der Schnauz.

Inland: Die Einberufung des Reichsrates. Die Geldgeber der Deutschradikalen. — Deutschnationale in Bodenbach ermorden einen sozialdemokratischen Arbeiter! Die Christlich-sozialen für eine neue Auflösung des Reichsrates. Wem haben die Deutschbürgerlichen gekostet? Deutschradikale Nachsicht. Neue Staatsbahndirektionen in Böhmen. Die Niederlage der Christlichsozialen — eine Fügung Gottes. Der 82. Sozialdemokrat gewählt.

Ausland: Der Streik der Seeleute. Die Pennsylvania Railroad gegen das Organisationsrecht der Eisenbahnverftättenarbeiter. Frauen als Bahnwärter. Maßregelungen organisierter preußischer Eisenbahnarbeiter.

Aus dem Gerichtssaal: Der „Schuldige“ an dem Zugzusammenstoß bei Komotau. Erlösung als Unfallfolge. Unfall infolge unbeleuchteten Stadtwagens.

Streiflichter: Ein Schwabentreich der k. k. Staatsbahndirektion Linz. Bremsinstruktoren bei den k. k. Staatsbahnen. Generalversammlung des Pensionsinstituts der österreichischen Lokalbahnen. Wie Eisenbahnenbedienstete im Krankheitsfall behandelt werden. Eine Deputation von Lokomotivführeranwärtern bei der Staatsbahndirektion Wien.

Korrespondenzen: Wien I. Czernowiz. Mährisch-Odrau-Oberfurt. Klostergrab. St. Pölten. Weiz. Gloggnitz. Rudig.

Aus den Organisationen: Braunau am Inn. Studig.

Verschiedenes: Oesterreich das Land der Hungerlöhne. Der Triumph des Aluminiums.

Literatur: Oesterreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Pöschels Gebichte.

Sprechsaal. Offene Anfragen. An das hohe k. k. Eisenbahnministerium. Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Kuffstein. Walachisch-Referat. Staubing. Neusattel. Jägerndorf. Kürschau. Parschnitz. Budweis. Apling.

Briefkasten der Redaktion.

H. P. in J. Sie haben vollkommen recht. Es zeigt gewiß von sehr wenig Entgegenkommen, wenn der Einsender den Bericht doppelseitig und mit Weisheit geschrieben an die Redaktion einpendet. — S. J. Stationsmeister. Nach den derzeit geltenden Bestimmungen werden bei Verleihung von Stationsmeisterposten Zertifikatisten vor allen Bewerbern zuerst berücksichtigt. Das schließt aber die Verleihung solcher Posten an andere Bewerber nicht aus.

Interate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. o o antwortung. o o

Dankagung.

Die vielen und prächtigen Kranzspenden sowie das reichliche Sammlungsresultat anlässlich des Ablebens und der Beerdigung meines innig geliebten Vaters, des Stationswärters Johann Widinger in Bilsen der Eisenbahn Wien-Prag, veranlassen, mich auf diesem Wege allen Spendern, Wohlwätern und Helfern teils der Bediensteten an dem Leidenbegangnis den herzlichsten Dank auszusprechen. Die tieftrauernde Witwe Johanna Widinger.

Männerkrank.

Leiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Müller. Neueste, reichhaltige und bewährte zur Verstärkung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankung, Geschlechtsnervenerkrankung, Folgen nerveninterner Leiden, Schwäche und Ermüdung aller sonstigen geistigen Kräfte. Für jeden Mann von geradem unschlüssigem gesundheitslichem Nutzen. Für Krone 1.00 Briefmarken franco von Dr. med. Müller, Genf 881 (Schweiz).

Aufruf.

Leopold Seifer, geboren am 9. Oktober 1838 in Brachath (Böhmen) und dahin zurückgekehrt, vom 1. Juni 1875 mit der am 5. Mai 1870 verstorbenen Marie geborenen Schumachermeister in Wien, V. Franzensgasse. Um diese Zeit gab er das selbständige Gewerbe auf und arbeitete in der Folge als Gehilfe bei verschiedenen Meistern, während seine Frau sich als Köchin fortbeschäftigte. Im Jahre 1876 verheiratete er sich mit der Wittwe Seifer, geborene Köstler, in Wien. Am 17. Mai 1878 erhielt er ein Aufstellungsbefehl der Kronprinz Rudolf-Bahn als Stationsdiener für die Station Tarbis. Infolge dieses Befehls verließ er am 18. Mai 1878 von Steyr ab und traf am 19. Mai 1878 in Tarbis ein. Seit 19. Mai 1878 verließ ihn jede Spur.

Da die gesetzliche Vermutung des Todes des Vermissten begründet sein könnte, wurde auf Ansuchen seiner Schwägerin Julie Zeltner, Kantienwittwe in Laatzkirchen bei Gmunden, Oberösterreich und der Kinder und Enkel seiner zweiten Schwägerin Aloise Seifer, Maria Mühlberger, Mathias Quemer, Julie Waffendauer, Maria Stockinger, Georg Redberger jun. und Otto Seifendacher sowie des Georg Redberger sen., sämtlich vertreten durch Herrn k. k. Notar Roman Buglinski in Gmunden, das Verfahren zur Todeserklärung des Vermissten eingeleitet.

Der Gefertigte, welcher vom k. k. Landesgericht in Zivilrechtsfachen Wien zum Kurator des abwesenden Leopold Seifer bestellt wurde, ersucht hiermit jeden, der über den Verbleib des Vermissten irgendwelche Mitteilungen machen kann, ihm diese mitzuteilen zu lassen. Herr Leopold Seifer selbst wird ersucht, dem gefertigten Kurator Kenntnis von seinem Leben und seinem Aufenthalt zu geben.

Dr. Leopold Kach.

Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, I. Wipplingerstraße 41.

Achtung! Eisenbahner!

Möbel auffallend billig! 2 St. Bajonetaufbetten 20 K., Divan mit Matrache 30 K., Schlafsofa 16 K., 2 Kissen 26 K., 2 Doppelpolster 60 K., Bettelsofa 8 K., 2 Doppelpolster mit Schublade 72 K., Matrache 10 K., Dekorationsdivan 42 K., Ottomane 24 K., Schreibtisch 20 K., 2 Kleiderbüchsen 20 K., Stimmer- und Kücheneinrichtung (spottbillig). EISLER (beidh. Schätzmeister), Tischler- und Tapezierer-Möbel, Wien XV, Sperrgasse 2 (Haltstelle Hotel, Holzwarth), „Zum Eisenbahner“.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigen billigen en gros-Preis ohne Nachnahme zu Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unwürstlich! Größte Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse Nr. 3

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern 2364 oder 3545 der modernst eingerichteten DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“ Wien, V. Wienstrasse 89A

Billige böhmische Bettfedern. Fertige gefüllte Betten. 5 Kilo: neue geschlossene K 9.00 bessere K 12.00, weiche daunenreiche geschlossene K 18.00, K 24.00, idem weiche daunenreiche weiche gefüllte K 20.00, K 28.00, K 48.00, aus sotten Bettinlett gefüllt, 1 Buchent über 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10.00, K 12.00, K 15.00 und K 18.00, 2 Meter lang, 140 cm breit K 13.00, K 15.00, K 18.00, K 21.00, 1 Stoffkissen 80 cm lang, 68 cm breit K 3.00, K 3.50, und K 4.00, 90 cm lang, 70 cm breit K 4.50 und K 5.50. Anfertigung auch nach jeder Befehle. Mahangabe 3-teilige Saare-Matrache auf 1 Bett à K 27.00, bessere K 33.00, Versand franco per Nachnahme von K 10.00 aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Vorkontierung gestattet. Benedikt Sachtel, Lobes Nr. 170 bei Bilsen, Böhmen.

Kollegen! Eisenbahner!

Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8.

Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut

„Flugrad“

übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit

4 1/2 Prozent

vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.

Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr außer der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelegeten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.

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

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

Billige Bettfedern und Daunenn

1. Klasse graue geschlossene K 2.-, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.-, prima daunenweiße K 6.-, hochprima K 7.-, 8.- und 9.60, Daunenn, graue, K 6.-, 7.-, weiße prima K 10.-, Brustflaum K 12.- von 5 Stk an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtem, rotem, blauem, gelbem oder weißem Julett (Raufling), 1 Tuchent, ca. 180 Cm. lang, 60 Cm. breit, samt 2 Koppkissen, jeder ca. 80 Cm. lang, 60 Cm. breit, genügend gefüllt mit neuen, grauen, haunigen und dauerhaften Bettfedern K 16.-, Halbdaunen K 20.-, Daunennfedern K 24.-, Einzelne Tuchent K 10.-, 12.-, 14.-, 16.-, Einzelne Koppkissen K 3.-, 3.50, 4.-, Tuchente, 200x140 Cm. groß, K 13.-, 15.-, 18.-, 20.-, Koppkissen, 90x70 Cm. groß, K 4.50, 5.-, 5.50. Unterfütterung aus bestem Bettgras, 180x110 Cm. groß, K 13.- und K 15.-, versendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Max Berger in Deschowitz Nr. 423 a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illust. Preisliste aller Bettwaren gratis.

Die **„Patent-Korkkappe“** ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken **Wilhelm Beck & Söhne**

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

NUR IN DER FABRIK ohne Anzahlung

nur unter Zahlung der ersten Monatsrate, mit drei Jahre Garantie, erhalten Sie die modernste, beste Sprechmaschine mit und ohne Trichter, auch Platten ohne Apparat zu selbst Zahlungsbedingungen. Reparaturen und Umtausch alter Apparate und Platten kulantest. Kataloge Nr. 100 gratis und überallhin.

Einzigste Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs **Leop. Kimpink**
Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.
Kein Gassonladen. Billigste Kassapreise. Vorführungssäle der Fabrik.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne

durch direkten Einkauf beim Erzeuger. 40 Meter Reste, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschbar, prima Qualität, sortiert, Kanavas, Bephr, Blaudruck, Handtücher u. um Kr. 16.- per Nachnahme. Dieselben Reste in hochfeiner Qualität, darunter Atlas-Satin für ein Kleid Kr. 20.-, fertige Hemden aus hochfeinem Bephr Kr. 2.30 per Stück. Angabe der Halsweite genügt.

Geurich Goldschmied, Bystrei Nr. 188
bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Militär-Leintücher
200x140 cm groß, reinleinen, unverwundlich, mit Stempel: Heeres-Ausrüstung versehen. 1 St. K 2.75. 6 St. franko.

TIGERDECKEN
200x125 cm groß, als Sofa- od. Schlafdecke jahrelang verwendb., K 2.40, 5 St. franko, versendet gegen Nachnahme das

Bettwaren-Versandhaus **MAX BERGER, Deschowitz Nr. 1143 (Böhmerwald)**. Umtausch gestattet oder Geld retour. Bettwaren-Preisliste gratis u. franko.

Gutbezahlte Stellung

finden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerte „System Karnachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum **Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Form- und Gießereimeister, Gießereitechniker, Bauwärtler und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateur, Elektroingenieur**. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnachfeld“ werden auf Verlangen jedermann **kostenlos** zugesandt von **Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.**

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!
Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irländer Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11.50
6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachleinwand, 160x225 Zentimeter gross . . . K 16.20

Reste sehr schöner weisser Wäschewebe
feinfädig, für jede Wäscheart haltbarst . per Meter 55 h
Mindestabgabe 3 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.

1 Dutzend Leinenzwilohandtücher 60x110 Zentimeter gross . K 8.-
1 Doppeldamast Prachthandtücher, reinl. 60x120 gross K 12.-
Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).
Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung gratis.
44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Achtung, Eisenbahner!
Biel Geld ersparen Sie beim Einkauf von Verfassämtern. Feinste neue und gebrauchte Herrenanzüge von 14 Kr. aufwärts. Modeüberzieher, Wettermägen von 8 Kr. aufwärts. Feine Smoking- und Salonanzüge. Arbeitsjopfen 3 Kr.

Größte Auswahl

in Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettüberzüge in weiß oder farblich 6 Kr., mit Säumen Kr. 6.50, mit Stickerelastik Kr. 8.50, Leinwand Kr. 1.50, Schwere Bettzeuge Kr. 8.50, Damastgabel Kr. 9.50, Bettuchschiffen, Anginaube Kr. 8.20, Zischtücher, Handtücher u. Stoff- und Spitzenvorhänge 3 Kr., Steppdecken, Planeldecken Kr. 1.80, Bettgarnituren Kr. 4.50, Laufteppiche, Matratzen, Kissen, einzig in Wien bei **S. Gaidstern, VII. Kaiserstr. 40**, Provinzaufträge prompt und reell per Nachnahme.

Gratis!
Neuer illustrierter Katalog!
(Verschlossen für 20 Heller-Marke.)
Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuholt für Herren: Stück K 2.-, Dauernrd verwendbar!
2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.-, 6.-, 8.-, 10.-.
Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Präzisions-Uhren! Moderne Pendeluhrer!
Vertretung und Lager der **UNION HORLOGÈRE**

Omega, Glashütte, Schaffhausen, Alpina, Zenith, Helvetia u. s. w.

Johann Lad bürgerlicher Uhrmacher, k. k. gerichtlich beidseitig Schätzmeister
Wien II, Kaiser Josefstrasse Nr. 35.
Viele Anerkennungen Gegründet 1890
Billigste Bezugsquelle! Reelle Garantie! Katalog gratis!

Zur Erfrischung

im Dienst, besonders in der Nacht, empfiehlt sich eine kräftige Rindsuppe aus

MAGGI Würfeln
(fertige Rindsuppe)
à 5 h.

Nur mit kochendem Wasser zu übergießen.
Man achte auf den Namen MAGGI und die Schutzmarke Kreuzstern.

Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen **verschenken**

ich liefere diese vier extra starken, echten, hochmodernen, reinen **Aluminium-Kochtöpfe** m. Deckeln für nur Kr. 27.- und gebe diese wunderrolle **Aluminium-Kuchenform** und einen **Patent-Topfreiniger** umsonst dazu. Keine Nachnahme, sondern 3 Monate Credit! Niemand verläumt diese Gelegenheit!
Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse 3

Naturwein
echten Dalmatiner Blutwein, Istrianer, Wippacher, roten und weissen Wein zum Preise von **56 h per Liter** aufwärts, in Gebinden von 30 l an, liefert die Firma **Gottlieb Ponka in Triest.**
Sendungen mittels Regiefrachtbrief gegen Nachnahme und nach Vereinbarung auch ohne Nachnahme.
Italienischer Wermuth (Magenwein) à K 1.10 per Liter.
Medizinalweine zu billigsten Preisen.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Paket **fehlerfreier Reste**, enthaltend: **Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanavas, starke Hemdenleinand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.**, alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K
per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4-10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

MÖBEL Aufzut an die Herren Eisenbahner!
Wien's beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, o langjährig bestehende **Fünfhäuser Möbelniederlage**

M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Schwärda)
politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240, Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. - Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 250. - Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. - Patentbettelinge von Kr. 9.- und Matrasen, dreiteilig von Kr. 12.- aufwärts. - Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preisverant für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Bestellliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
Anfahr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine V. L. Kunden vor Schaden Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbelniederlage**, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. l. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsorte!

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

Werner Herrl
Erlaube mir Ihnen mitzuteilen, daß die Möbel, welche am 23. v. B. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.
hochachtungsvoll **Louis Stadler** Tischmeister in Saalfelden.

Pendeluhr mit Musikwecker und Schlagwerk

in prachtvollem natur-nussbaumfarbigem Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt u. spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde.

Preis per Stück Kronen 14.-, ohne Musik . . . 10.-
3 Jahre schriftliche Garantie. Umtausch oder Geld retour. Versand per Nachnahme.

Uhren-Exporthaus **Max Böhnel**
Wien, IV. Margaretenstrasse 27/9.

Roskopf-Uhr K 8.-, Eisenbahner-Roskopf-Uhr K 4.-, Silber-Uhr K 7.-, Dora-Uhr K 12.-, Omega K 20.-, Silberkette K 2.-, Gold-Uhr K 18.-, Goldkette K 20.-, Goldringe K 5.-, Wecker K 2.-, Turmglocken-Wecker K 5.-. Verlangen Sie meinen grossen Preisverant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann ohne jeden Kaufzwang franko umsonst zugesendet wird.

Jeder Parteigenosse, der den Wert unserer wirtschaftlichen Organisation würdigt, fördere dieselbe durch ständigen Bezug

VON

Hammer Brot

Verkaufsstellen sind durch unsere bekannten Schilder erkenntlich

Herausgeber **Josef Tomisch**. - Verantwortlicher Redakteur **Franz Zill**.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ **Swoboda & Co.**
Wien, V., Wienstraße 89 a.