

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 einseitige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller, bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 12

Wien, den 20. April 1912.

20. Jahrg.

Der Verzweiflungskampf der Wiener Christlichsozialen.

Zu den Gemeinderatswahlen.

Es ist ein Schauspiel von abstoßender Häßlichkeit und voll des widerlichsten Ekels, das die christlichsoziale Partei die letzten Wochen hindurch aufführt. Man war ja, wenn man die 16 Jahre alte Entwicklung dieser Partei, ihren Aufstieg wie ihren endlich erfolgten Niedergang mit verfolgt hat, an vieles und manches gewöhnt worden, was wahrlich nicht dem guten Geschmack und dem ästhetischen Empfinden entsprach. Und niemals und nirgends hat vielleicht Lüge und Verleumdung so orgienhaft als Mittel zum Zweck im politischen Kampf dienen müssen, als wie das in diesen 16 Jahren der christlichsozialen Böbelherrschaft im Lande und in der Gemeinde in mehr als ausgiebiger Weise geschehen ist. Alle Schläusen der Bosheit und der hinterhältigsten Gemeinheit hatten sich aufgetan, wenn es galt, den Gegner zu bekämpfen, der nicht wie das sonst die Sitte aller Kulturgesellschaften erbeischen mag, sachlich mit den Argumenten einer gegenteiligen Auffassung widerlegt, sondern der mit brutaler Brachialgewalt, mit den Mitteln niedrigster persönlicher Beschuldung und Verunglimpfung niedergerungen und bezwungen werden sollte.

Die Folgen dieser in einem regelrechten System niedergelegten Methode haben wir in mehr als einem Jahrzehnt Vergangenheit schauernd erlebt. Das ganze öffentliche Leben, soweit es in der Reichshauptstadt und im Lande von den politischen und sozialen Problemen beherrscht wurde, sank auf einen moralischen Tiefstand herunter, dem sich vielleicht mancher, der seine Nerven nicht stark genug fühlte, durch eilige Flucht aus der Öffentlichkeit entzog. Außer der Sozialdemokratie, die wie zu allen Zeiten auch in dieser Epoche allgemeiner moralischer Verwüstung Kraft genug fühlte, den Kampf mit dem politischen Apachentum aufzunehmen, war das Bürgertum, soweit es den Rückfall in die resloße pfäffische Reaktion nicht mitmachen wollte, verächtelt und gedestet vor der gewalttätigen Roheit einfach aus dem öffentlichen Leben verschwunden und hatte so das Terrain dem christlichsozialen Strazitum ohne besonderen Widerstand beinahe kampflos überlassen. Daß also die christlichsoziale Partei, die zuletzt ja auch die Arbeiterschaft, ebenso wie sie es beim Kleinbürgertum getan hatte, für sich gewinnen wollte, gerade an der Sozialdemokratie allein den mächtigsten Gegner fand, der ihren Rücken und Lücken standhielt, das hat natürlich nicht nur ihre Wut, sondern auch die Skrupellosigkeit, mit der der Kampf geführt wurde, verschärft. Und daraus ist manches zu begreifen, was der Partei der Arbeiter von dieser Seite angetan wurde, und mancher Schimpf und manche hasserfüllte Bosheit, die wir in diesen Jahren über uns ergehen lassen mußten, finden darin ihre ganz natürliche Erklärung.

Aber es gibt auch Dinge, die über das Maß des Alltags, über das gewöhnliche, mit dem man zu rechnen gewohnt war, hinausgehen. Dinge, die kein Parteihaf rechtfertigt und die sich aus keinem noch so scharfen Gegensatz von Interessen und Meinungen erklären lassen. Und zu solchen ganz außerordentlichen Erscheinungen, die einfach jenseits aller Kulturbegriffe liegen, gehört wohl unbestreitbar jenes wüste und von uns schon gebrauchte leichenschänderische In-die-Woffe-schleifen, das mit dem unaufgefundenen Leichnam unseres braven Genossen Silberer unaufhörlich betrieben wird.

Nur mehr drei Tage trennen jetzt die christlichsoziale Partei von dem Tag, den sie fürchtet wie den Weltuntergang, von den Wahlen in den Wiener Gemeinderat. Und nichts ist vielleicht so geeignet, das ganze innere Wesen dieser Partei und die Psyche, die

sozusagen ihrem letzten Mann innewohnt, mit aller Schärfe bloßzulegen wie diese schandbare Tat, die in unaufhörlich fortgesetzter Verübung als fast einzige Waffe in diesem verzweifelt geführten Wahlkampf benützt wird. Eine beispiellose Mißwirtschaft in der kommunalen Verwaltung einer Zweimillionenstadt hat die Finanzen und die Steuerkraft der Bevölkerung zerrüttet, hat uns Lasten aufgeschuldet, an denen noch die Enkelkinder zu tragen haben werden; rücksichtslos wurden die städtischen Interessen den agrarischen Bedürfnissen des Landes untergeordnet und dem Mittelstand, den man zu retten versprochen hat, geht es, wie die zunehmende Verschuldung an die Banken und das Großkapital beweist, immer schlechter; in allen Zweigen der Verwaltung hat sich eine Welterwirtschaft eingenistet, die im Verein mit der rücksichtslosesten Gefinnungsverfolgung Andersdenkender den schärfsten Mißmut auch unter dem sonst recht geduldbigen Mittelstand hervorgerufen hat. Und zudem sah die ganze Welt, wie Leute ohne Wissen und Talent aus den ärmlichsten Kleinbürgerlichen Verhältnissen zu den höchsten Ämtern und Würden gelangt sind, sich an den Geldern der Steuerzahler bereichert haben. Und die armseligen Gestalten der Händler und Kleinmeister sind noch nicht aus aller Erinnerung verschwunden, die noch, ehe die christlichsoziale Partei Ämter und Titel verlieh, das Wagerl zogen und die heute auf Regimentsunkosten in Karossen und Automobilen fahren.

Und heute, wo der christlichsozialen Partei diese Sünden ihrer Mißwirtschaft, ihrer Auswucherung der Bevölkerung von aller Welt in die Ohren geschrien werden, was antwortet sie darauf? Wir hören das geistreiche „Argument“ aus allen Versammlungen ihrer armseligen Kandidaten und aus fast jeder Nummer ihres publizistischen Zentralorgans: Wo ist der Silberer? Würde bei dieser Methode, die auf den Grundsatz eingeschworen ist: „Neden wir von etwas anderem“, wirklich ein Makel, der an unserem Silberer haften würde, aufgelegt werden können, es wäre noch immer bezeichnend für eine Partei, die, statt sich zu rechtfertigen, einfach die einzelne Person eines politischen Gegners vorschleibt. Wie moralisch verworfen aber erst erscheint eine Partei, wenn man sich immer wieder die Tatsache vor Augen hält, daß heute nicht nur feststeht, daß unser unglücklicher Genosse Silberer seine reine Freude an der Natur — so wie tausend andere vor ihm — mit dem kalten Tod in den schneeigen Bergen bezahlt hat, sondern daß auch weiter gerichtlich festgestellt ist, daß nicht der geringste Verdacht in irgendwelcher Richtung sich an Genossen Franz Silberer knüpft. Aber was geniert es die Verleumder, daß die Spuren des Aufstieges in die Berge nachgewiesen wurden, daß der Koffer des Vermissten gefunden wurde und daß die Staatsanwaltschaft erklärt, Bücher und Kasse seien in bester Ordnung; was geniert es sie, wenn sie den aller menschlichen Berechnung nach Toten zu einem schmutzigen Wahlmanöver brauchen kann! Vor ein paar Tagen erst hat der christlichsoziale Abgeordnete Dr. Ferzabele alle bisherige Gemeinheit übertrumpft, indem er nach einem Bericht der „Reichspost“ in einer Versammlung erklärt hat: „Die ausgesendete Expedition der „Naturfreunde“, die den Leichnam Silberers suchen will, wird jedenfalls nichts Effektives zutage fördern. . . . Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Expedition mit einem Kadaver zurückkehrt, den sie für Silberer ausgibt.“ Eine bodenlosere Gemütsroheit, von der man sich mit Ekel und Abscheu wendet, dürfte wohl kaum je verbroschen worden sein!

Aber die Verleumdungskampagne, die so kunstgerecht gegen einen Toten geführt wird, offenbart diesmal mehr als ein augenblickliches Interesse. Daß sie möglich ist, ohne daß die gesamte öffentliche

Meinung sich zu einem Protest vereint, ist nur ein Beweis, wie sehr unser ganzes öffentliches Leben bis ins innerste Mark korrumpiert wurde und wie die moralische Pest, die die christlichsoziale Herrschaft erzeugt hat, das sittliche Bewußtsein unserer Zeit getrübt hat. Der Fall in seiner abstoßenden Häßlichkeit predigt aufs neue die eindringliche Lehre, daß der Kampf gegen die christlichsoziale Herrschaft, dieses Pestgeschwür am Leibe der Gesellschaft, zugleich ein Kampf für die Zivilisation ist!

Eisenbahner Wiens!

Wählt geschlossen nachstehende sozialdemokratische Kandidaten:

Für den vierten Wahlkörper.

(Wahltag: 23. April.)

- Innere Stadt: Karl Gürlich, Zeitungsbeamter, VIII, Lerchenfelderstraße Nr. 128.
- Leopoldstadt: Georg Emmerling, Administrator, XVIII, Hofstattgasse Nr. 8.
- Landstraße: Rudolf Müller, Arbeitsbeirat, X, Hergasse Nr. 3 A.
- Wieden: Franz Sonnenweitzer, Beamter, VI, Mariahilfergürtel Nr. 14.
- Margareten: Franz Domes, Reichsratsabgeordneter, V, Arbeitergasse Nr. 48.
- Mariahilf: Ludwig Breitshneider, Reichsratsabgeordneter, VIII, Sanettgasse Nr. 4.
- Neubau: Ewald Rieger, Reichsratsabgeordneter, VII, Wimmerberggasse Nr. 12.
- Josefstadt: Johann Gröbner, Schriftsetzer, VIII, Stolzensthalergasse Nr. 24.
- Alsergrund: Alexander Läubler, Redakteur, II, Valeriestraße Nr. 52.
- Favoriten: Jakob Neumann, Reichsratsabgeordneter, XIII, Saphirgasse Nr. 12.
- Simmering: Florian Geborfer, Privatbeamter, XI, Driehüggasse Nr. 4.
- Meidling: Ludwig Wutschel, Reichsratsabgeordneter, XII, Niederhoffstraße Nr. 19.
- Giebing: Emil Polke, Reichsratsabgeordneter, XIII, Breitenfurterstraße Nr. 47.
- Rudolfsheim: Ferdinand Staret, Reichsratsabgeordneter, XIV, Sechshäuserstraße Nr. 68.
- Fünfhaus: August Fortner, Reichsratsabgeordneter, XV, Herkloggasse Nr. 26.
- Ottakring: Franz Schumacher, Reichsratsabgeordneter, XVI, Wilhelminenstraße Nr. 147.
- Sernais: Anton Schrammel, Sekretär, VII, Kaiserstraße Nr. 15.
- Bähring: Quirin Koltra, Beamter, XVIII, Messerschmidgasse Nr. 34.
- Döbling: August Sigl, Landtagsabgeordneter, X, Pagenburgerstraße Nr. 10.
- Brigittenau: Leopold Winarsky, Reichsratsabgeordneter, III, Thongasse Nr. 11.
- Floridsdorf: Anton Schlinger, Reichsratsabgeordneter, XXI, Angererstraße Nr. 14.

Für den dritten Wahlkörper.

(Wahltag: 26. April.)

- Leopoldstadt: Franz Wolf, Zeitungsverfälscher, II, Berengasse Nr. 20.
- Josef Schwab, Offiziant der k. k. Staatsbahnen, II, Klangeasse Nr. 3.
- Josefstadt: Franz Gattermayer, Handelsgärtner, XI, Leberstraße Nr. 10.
- Ottakring: Anton David, Reichsratsabgeordneter, XVI, Wilhelminenstraße Nr. 124.

Für den zweiten Wahlkörper.

(Wahltag: 29. April.)

- Landstraße: Angelo Carrara, städtischer Volksschullehrer, III, Untere Diabuttgasse Nr. 1.
- Leopoldstadt: Leopold Eggenbauer, Beamter, III, Eszlangasse Nr. 20.
- Karl Hofmann, Schriftsetzer, III, Ungargasse Nr. 65.
- Peter Paul Lindner, Gastwirt, III, Dianagasse Nr. 7.
- Johann Peiters, Adjunkt der Apfangbahn, III, Erbbergstraße Nr. 48.
- Mariahilf: Heinrich Rutschera, Privatbeamter, VI, Gumpendorferstraße Nr. 31.
- Johann Worel, Beamter, VII, Apollgasse Nr. 28.
- Neubau: Anton Kreuter, Privatbeamter, VII, Neubaugasse Nr. 50.

- Franz Nothe, Lehrer, VII, Schottenfeldgasse Nr. 1.
- Arthur Schindler, Kunstmaler, VII, Urban Lothipfplatz Nr. 4.
- Josef Stadl: Dr. Ludwig Hartmann, Privatdozent, I, Rathausstraße Nr. 15.
- Johann Kitzner, Privatbeamter, VIII, Hernalsgürtel Nr. 4.
- Heinrich Martinek, Volksschullehrer, VIII, Josefstädterstraße Nr. 26.
- Ujergund: Anton Sözl, Buchdrucker, X, Sagenburgerstraße Nr. 8/10.
- Konstantin Kneibinger, Unterbeamter der I. L. Staatsbahnen, IX, An der Bahn Nr. 1.
- Bernhard Reich, Kleidermacher, IX, Pfluggasse Nr. 6.
- Friedrich Schleifer, Beamter, IX, Säulengasse Nr. 15 O.
- Simmering: Johann Zelenka, Wagenführer und Hausbesitzer, XI, Rabigantstraße Nr. 10.
- Weidling: Josef Pirkebner, Privatbeamter, XII, Herthegasse Nr. 16.
- Mois Banachka, Privatbeamter, XII, Mandlgasse Nr. 17.
- Fünfhäus: Johann Wigmann, Privatbeamter, XV, Neithoferplatz Nr. 7.
- Söbbling: Franz Vill, Schriftsteller und Redakteur, XII, Kochgasse Nr. 43.
- Brigittebau: Athanasius Press, Oberrevident der I. L. Staatsbahnen, XX, Staudingergasse Nr. 21.
- Laxidopf: Ferdinand Pöls, Mechaniker, XXI, Brünnerstraße Nr. 35.
- Ernst Knopp, Offiziant der I. L. Nordwestbahn, XXI, Brömmelgasse Nr. 42.

Kollegen und Genossen!

Benühet die letzten Tage vor der Wahl zur eifrigsten Vorbereitung für die Kandidaten der sozialdemokratischen Arbeiterpartei! Agitiert von Mann zu Mann, um der christlichsozialen Korruptionspartei die verdiente Niederlage zu bereiten! Seht alle Kräfte daran, daß nach der Wahl die rote Fahne über Wien flattert! Eisenbahner, tut eure Pflicht!

Das verängstigte Kapital.

Der gewaltige Kampf der englischen Bergarbeiter hat das Kapital der ganzen Welt nicht wenig erschreckt. Das mächtigste und stolze Parlament der Welt, zu dem das Bürgerium aller Nationen stets mit Bewunderung aufgeblickt hatte, diese stolze Feste hat in all seiner berausenden Machtfülle kapitulieren müssen vor der Belagerungsarmee der Bergarbeiter. Die Massen außerhalb des Parlaments diktierten und die Herren Abgeordneten durften höchstens ein paar Streichungen vornehmen. Die Massen waren auf einmal nicht mehr bloße Wähler, sie erschienen als das, was sie sind, als die Erhalter und Beweger des ganzen gesellschaftlichen Lebens. Der Streik hatte aufgehört, ein bloß wirtschaftlicher Kampf zu sein, er wurde die alles beherrschende Tatsache der Politik. Und das in dem Lande, das uns als das gelobte Land des sozialen Friedens gepriesen wurde, in dem Lande, wo der Sozialismus eine ausländische Erfindung, der Klassenkampf ein unverständenes Fremdwort sein und bleiben sollte.

Kein Wunder, daß die Flammenzeichen, die die englischen Bergarbeiter den Herrschenden ihres Landes entzündet haben, weit hinaus in alle Lande leuchten und daß überall das Kapital mit Angst und Sorge in seine Welt blickt, die in ihren Grundfesten erbebt und bang sich fragt, ob diese Erschütterungen etwas anderes sein können als die Geburtswehen einer neuen Gesellschaft. Und gerade die Mächtigsten und Weitblickendsten im Herrschaftsbereich des Kapitals sind es, die sich solche Zweifelsfragen vorlegen. In der Generalversammlung des Verbandes mächtig-schlesischer Industrieller hat der General-

direktor Schuster der Wifkowitz Eisenwerke, des führenden Werkes des österreichischen Eisenkartells, dessen Hauptaktionär Rothschild ist, eine Rede gehalten, in der diese Furcht vor der kapitalistischen Götterdämmerung zum präziösen Ausdruck kommt. Die „Arbeiter-Zeitung“ ist in der Lage, den Wortlaut dieser natürlich nicht für die Öffentlichkeit bestimmten Rede wiederzugeben. Die wichtigsten Stellen lauten:

„Der ungeheure Kampf, der in England tobt zwischen den Arbeitern einerseits und dem Unternehmertum andererseits, ragt weit hinaus über die Bedeutung eines gewöhnlichen wirtschaftlichen Lohnkampfes, wie wir ihn in den verschiedenen Ländern an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten erlebt haben. Hier handelt es sich keineswegs darum, ob den Arbeitern ein gewisses Maß in der Erhöhung ihrer Bezüge zuerkannt und die Möglichkeit geboten werden soll, ihre Lebenslage zu verbessern, die Lebenshaltung der Arbeiterklasse zu erhöhen, es ist vielmehr ein politischer Machtkampf allerersten Ranges. Denn das, was an Lohn erhöhungen nebenbei mitgefordert wird, ist von vollkommener untergeordneter Bedeutung und ist — so möchte ich sagen — nur nach außen hin die Verbrämung der wirklichen, letzten und wahren Wünsche, die gleichwohl das erstemal in unerbittlicher Deutlichkeit zum Durchbruch kommen.“

Es handelt sich — der Streik ist nur der Rahmen — um eine Generalheerhebung, welche die Gewerkschaften und sozialdemokratischen Vereinigungen des englischen Reiches abhalten, um sich die Gewißheit darüber zu verschaffen, wie die Führer auf die breiten Massen zählen können, wenn sie es auf den letzten Kampf um die Macht ankommen lassen wollen. Ob dies gelingt oder nicht gelingt, in welchem Ausmaß diesen Bestrebungen von den Engländern Rechnung getragen wird, ist von entscheidender Bedeutung für die gesamte Industrie nicht nur Englands, sondern der ganzen Welt.

Wir leben in einer Zeit so rascher Umwandlungen wie nie zuvor. Ich verweise auf die großen politischen Umwandlungen der letzten Jahre, in welchen die Regierungsformen in einzelnen Staaten in einer Kürze sich änderten und umgewandelt haben, wie wir dies niemals früher gesehen haben. Es ist eine merkwürdige Unruhe, in die die Bewohner der Erde gekommen sind. Vor fünf Jahren wäre jemand, der den Standpunkt hartnäckig vertreten hätte, China werde bald eine Republik werden, als verrückt erklärt worden. Die jetzige Erscheinung des plötzlichen Aufkommens einer großen mächtigen Bewegung unter der Arbeiterklasse ist in erster Linie als politisches Moment zu betrachten, das sich aller Voraussicht nach zu einer gewaltigen Umwälzung auswächst, von der wir keineswegs wissen, was sie am letzten Ende an Neugealtungen zu schaffen imstande ist.

Durch die Solidaritätserklärung der deutschen Bergarbeiter mit den englischen ergibt sich eine Perspektive von größter Tragweite. Denn verfolgt man den Gedanken bis zu seinen letzten Konsequenzen, so gelangt man dahin, daß auch das stehende Heer, das sich zum größten Teil aus den Arbeitermassen rekrutiert, den Dienst versagen könnte in dem Moment, wo die herrschende Macht es aufruft zum Kampfe für jene Ideale, für die wir bisher bereit waren, das Schwert zu ziehen. Wenn der Arbeiter in seiner Eigenschaft als Soldat verfaßt, dann eröffnen sich Perspektiven, die geradezu in das absolute Dunkel hinführen. Von diesem Gesichtspunkt und dem schon erwähnten ist der jetzige Kampf außerordentlich wichtig.

Es wäre aber vollkommen verfehlt, wenn wir, die wir als Vertreter jener Wirtschaftsgruppe zu gelten haben, die an der Erhaltung des Bestehenden das äußerordentliche Interesse hat, uns mit der Tatsache abfinden und glauben würden, daß wir uns dieser Erscheinung willenlos zu unterwerfen haben. Verloren ist nur, wer sich selbst aufgibt. Diese Bewegung werden wir nicht aufhalten, können sie aber doch in ein Tempo bringen, daß sie der bestehenden Ordnung nicht zu großen Schäden bringt.“

„Wir werden die Bewegung nicht aufhalten.“ Das sagt in vertrautem Kreise einer der mächtigsten Kapitalherren! Nur zu hemmen hofft er sie noch. Neue Mittel weiß er freilich auch nicht. Der

Herr Schuster ist ein erbitterter Feind des gleichen Wahlrechtes, und da er es nicht beseitigen kann, so sucht er es zu verewaltigen und schlägt seinen Industriekollegen die Schaffung einer mächtigen Wahlorganisation vor, die Unternehmerjünglinge statt Arbeitervertreter ins Parlament schicken soll.

Doch das ist unwesentlich. Interessant ist aber die Erkenntnis dieses Kapitalmagnaten, daß wir uns mitten in der sozialen Revolution befinden, und sein Geständnis, daß die Mächtigsten der alten Welt an diesem Schicksalslauf der Geschichte nichts ändern können. Dieser Feind sieht klar und von ihm dürfen wir lernen.

Die elektrische Eisenbahn als revolutionäre Gefahr.

Bei der allgemein vorherrschenden Tendenz den elektrischen Betrieb bei den Eisenbahnen einzuführen, gewinnen die nachstehenden Ausführungen, obwohl sie sich zunächst nur auf deutsche Verhältnisse beziehen, sicherlich auch für den österreichischen Leser aktuelles Interesse.

Die Redaktion.

Die wirtschaftliche Entwicklung arbeitet für den Sozialismus. Das ist eine Wahrheit, deren Erkenntnis sich bei ruhiger Ueberlegung selbst unsere Gegner oft nicht erwehren können. Denn es kann ja keinem Zweifel unterliegen, daß die großen, die allergrößten Kapitalisten bewußt darauf ausgehen, immer riesenhafte Betriebe unter ihre Botmäßigkeit zu bringen und in immer größerem Maßstab einheitlich zu betreiben. Das heißt, die Planmäßigkeit der Produktion immer weiter auszu dehnen, und dies ist die Vorbedingung des Sozialismus. Nicht minder jedoch arbeitet die wirtschaftliche Entwicklung für die Verbrüderung der Völker und damit für die Beseitigung des Krieges. Auch das kann der aufmerksame Beobachter schon heute ganz deutlich sehen, wenn er nur will.

Ist da neulich ein kurioses Büchlein erschienen, schwarzweißrot im Deckel und mit der flammenden Aufschrift: „Das Vaterland in Gefahr!“ Aber trotz der kindlichen Aufmachung enthält es mancherlei Nachdenkliches, wenn auch im ganz anderen Sinne wie der Verfasser meint. Er wendet sich nämlich mit großem Ungestüm gegen die Absicht, die deutschen Eisenbahnen zu elektrifizieren. Das würde nicht nur riesige Aufwendungen für die erste Einrichtung verschlingen; es würde nicht nur der Betrieb sehr viel unrentabler sein als mit Dampf, und deshalb erhöhte Jahrgelder erfordern; sondern es würden die elektrischen Bahnen auch sehr viel leichter einer Störung unterliegen und zum gänzlichen Stillstand kommen. Und hierin eben sieht er die Gefahr fürs Vaterland. Nach seiner Meinung geht das Streben nach Elektrifizierung der Bahnen nur von den großen Finanzmächten der Elektrizitätsindustrie aus, die neue Aufträge brauchen und deshalb die Regierung wie die große Presse in ihrem Sinn beeinflusst haben.

Ob das stimmt oder nicht, wollen wir dahingestellt sein lassen. Denn trotz aller patriotischen Vorkommungen wird die Elektrizität ihren siegreichen Einzug in den Bahnbetrieb doch halten. Dafür sorgt das unabwendbare Bedürfnis. Soeben hat die preussische Regierung eine Denkschrift über die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn herausgegeben, die mit einem Kostenaufwand von etwa 125 Millionen Mark in den nächsten vier bis fünf Jahren durchgeführt werden soll. Bekanntlich ist die Berliner Stadtbahn militärisch von der allergrößten Bedeutung, weil sie die ununterbrochene Verbindung von der russischen bis zur französischen Grenze herstellt. Ohne uns nun in eine Erörterung der fachtechnischen Gründe für und wider ihre Elektrifizierung einzulassen, scheint uns

Feuilleton.

Bladukt.

Von Karl Gendell.

Mit zornig zischendem Gebräus
Zieh schnob's den hohen Bahndamm her,
Der Schlot warf Wolken weit heraus,
In dunkler Nacht ein dräuend Meer,
Wibschäumend schleuderte der Zug
Zurück den Qualm, zurück die Qual,
Die Lasten, die er vorwärts trug,
Erschütterten das stille Tal.

Auf einmal atmet der Stolz
Mit siegesstolzer Sicherheit,
Erhaben saukt das Riesenroß
Zum Ueberflus der Kraft befreit,
Fern glüht der grünen Augen Brand;
Durch finst'rer Tunnel Rauch und Ruf
Führt nach der Schönheit Sonnenland
Den Zug der Zeit sein Genius.

Die Pariser Untergrundbahn.

Wenn man den Parisern vor zwanzig Jahren hätte plausibel machen wollen, daß man am Anfang dieses Jahrhunderts unterhalb der Metropole auf einen Schienennetz von beiläufig 72 Kilometern fahren werde, so würden sie das sicherlich für eine große „blague“ (Lustschneiderei) gehalten und einen ironischen Wauselwusch darüber gemacht haben. Welche Arbeit die französischen Ingenieure geleistet haben, die diese unterirdische Bahn bauten, welche Summe von Intelligenz, Pflichtigkeit, Energie und — blanke Louisdors erforderlich war, um das staunenswerte Werk anzusagen unter den Füßen von 3 1/2 Millionen Menschen zu schaffen, davon versuchen die nachstehenden Zeilen eine ungefähre Vorstellung zu geben.

Geht man im Zentrum von Paris etwa gegen 12 Uhr mittags oder gegen 6 Uhr abends auf die Straße, so befindet

man sich in einem Gewühl von annähernd 900.000 Fußgängern, die sich nach allen Seiten über die von den Boulevards, Straßen und Plätzen in Anspruch genommenen 7088 Meter zu verbreiten suchen. Gleichzeitig rollt ein ungeheurer „Wagenpark“ über die 972 Kilometer, die an Verbindungslinien durch diese „Wüste von Zeitungen und Ziegelsteinen“ von Menschenhand gebahnt sind. Ungefähr 14.000 Räder und 8500 Mietwagen, 13.500 Omnibusse, Autobusse und Tramwagen, 3200 Automobile (= mehr als ein Zehntel aller Autos in Frankreich) und gegen 55.000 Fahrräder dienen dem Pariser täglich zur Fortbewegung. In einem Verkehrsbrennpunkt, wie zum Beispiel an der Place de l'Opéra, passieren laut einer Feststellung der amtlichen statistischen Bureau innerhalb 24 Stunden rund: 65.000 Fußwerkze, und über 400.000 Menschen. Diese ungeheure Menge würde nicht entfernt mit der Leichtigkeit zirkulieren können, mit der sie sich heute tatsächlich ohne nennenswerte Störungen und Hemmungen überalhin ergießt, wenn nicht unter dem einen alten Paris ein ganz neues konstruiert wäre, das lediglich dem einen praktischen Zweck dient: tagtäglich bis in die tiefe Nacht hinein gegen 350.000 Menschen mit der vierfachen Geschwindigkeit eines Doppelpanners nach allen Richtungen der Windrose zu befördern.

Als erster Grundsatz für den Bau des im Jahre 1898 begonnenen unterirdischen Riesenwerkes galt: möglichst wenig den vorhandenen Verkehr stören, also ganz enge „Brunnen“ schaffen als Zugänge in die Tiefe, beziehungsweise als Auswurfstellen für die herauszuhebende Erdmasse. Die Brunnen wurden, je nach dem Niveau der zu erbauenden Linie, 8 bis 9 Meter (zum Beispiel an der Rue de Rivoli) bis zu 25 Meter tief (zum Beispiel an der Avenue de la République) angelegt. Nach ihrer Fertigstellung baute man die Sohle, soweit als nötig, um die erforderlichen Holzbrücken sowie die Maschinen zum Bohren des Erdtunnels aufstellen zu können. Dem Bau des eigentlichen Tunnels geht die Konstruktion einer anderthalb Meter breiten und 2 Meter hohen „Galerie“ voraus, die mit Holz verflagelt wird. Diese erweitert man allmählich bis zur Größe des endgültigen Tunnels. Bemerkenswert ist für diese Erweiterungsarbeit die Benutzung des sogenannten Bohrschildes, den der englische Ingenieur Brunel im Jahre 1825 erfand, als er den ersten Tunnel unter einem Flußbett

(Themse) herstellte. Nicht immer war diese, für gewöhnliches Erdreich leicht erscheinende Bohrarbeit so einfach, wie man auf den ersten Blick annehmen möchte. Nicht bloß hatte man an vielen Stellen mit dem Grundwasser zu kämpfen, sondern man wurde auch (speziell auf dem Südring des Metro) durch alte, schlecht aufgefüllte Steinbrüche gestört. In diesen befanden sich zudem durch Verwaschungen hervorgerufene leere Räume, sogenannte „Gladen“, die bisweilen eine Höhe bis zu 17 Meter erreichten. Hier mußten außerordentliche Vorsichtsmaßregeln zum Schutze der Arbeiter und zur Sicherung des „Tunnelrohres“ getroffen werden.

Ein Heldentat an Arbeit war aber unter der Place de l'Opéra zu leisten. Dort kreuzen sich (fast unter der Mitte des Places) nicht weniger als drei Tunnel. Sie sind in einem riesigen Mauerblock von dreieckiger Gestalt übereinander montiert, dessen Seitenfläche 28 Meter lang ist. Der tiefste Tunnel läuft 21 Meter unter der Erdoberfläche. Abgesehen von diesem „Problem der Kreuzung“, bestand die Schwierigkeit der Konstruktion darin, einen veritablen Bach zu verlegen, der, von Mémilmontant kommend, bei seinem Lauf unter Paris den Opéraplatz in einer Tiefe von etwa 10 Meter kreuzt, um sich dann in der Nähe der Place de la Concorde in die Seine zu ergießen. Diesem sehr unbequemen Gewässer ging man mit Hilfe von drei gewaltigen, mit komprimierter Luft gefüllten Stahlkästen zu Leibe, wie man sie auch bei der Konstruktion im fließenden Wasser verwendet. Jeder dieser Kästen hatte eine Länge von 25 Metern bei einer Breite von 8 Metern. Sie wurden (als Durchgangspunkte der drei Tunnel) übereinandergestellt und mit einem Zementmauerwerk umgeben, das auf den Quadratmeter einen Druck von 3000 Kilogramm auszuhalten kann.

Die ans Tageslicht beförderte Erdmasse der sämtlichen Linien zusammen genommen, betrug 9 Millionen Kubikmeter, das heißt etwa die volle Ladung von 900 großen Ozeandampfern. Die Bewältigung der Erdaushebung nahm einen Teil der Linien außergewöhnlich viel Zeit in Anspruch, so zum Beispiel für die Strecke Porte Dauphine-Porte de Vincennes fast ein ganzes Jahr.

Die eigentliche Tunnelkonstruktion sah folgende Maße vor: an flacher Weite durchschnittlich 7-8 Meter, an Mauer-

doch durch die antilige Denkschrift das unabwiesbare Bedürfnis nachgewiesen zu sein. Es können beim Dampftrieb in jeder Richtung im äußersten Fall stündlich 24 Züge mit zusammen 11.712 Sitzplätzen befördert werden. Bei dem stets wachsenden Verkehr werden aber schon im Jahre 1916 je 30 Züge mit zusammen 18.300 Sitzplätzen erforderlich sein, und das Bedürfnis wird noch weiter wachsen bis auf je 40 Züge mit 24.400 Sitzplätzen. Eine noch höhere Leistung sieht die Denkschrift als unmöglich an. Wenn die Dinge so liegen, so muß die Verwaltung dafür sorgen, daß wenigstens diese Höchstleistung mit der Zeit erreicht wird. Das kann sie aber nicht mit Dampf, sondern nur mit elektrischem Betrieb, weil hierbei viel weniger Zeit beim Anhalten und Abfahren der Züge verloren geht.

Dies alles sagt die Denkschrift — wohlverstanden — nur für die Berliner Stadtbahn. Es liegt aber auf der Hand, daß es mit der Zeit auch für alle anderen großen Bahnen zutreffen wird. Man denke zum Beispiel an das Industriegebiet von Dortmund bis Köln und darüber hinaus, wo der Verkehr schon heute kaum geringer ist als auf der Berliner Stadtbahn; man denke an Hamburg mit seinen Vororten, die den elektrischen Betrieb zum Teil schon haben, man denke an Ober- schlesien.

Ist somit der Nachweis erbracht, daß das wirtschaftliche Bedürfnis nach und nach für die Elektrifizierung aller wichtigen Bahnen Deutschlands sorgen wird, so verlieren darum die Bedenken, die der Verfasser des kuriosen Büchleins vorbringt, doch nichts an ihrem Gewicht. Sie laufen im wesentlichen darauf hinaus, daß alsdann das Deutsche Reich seinen „äußeren und inneren Feinden“ mehrlos ausgeliefert sein werde. Der elektrische Betrieb erfordert bekanntlich einige wenige große Kraftzentralen. Tritt in einer solchen Zentrale eine Störung ein, so liegt der Verkehr auf der ganzen von ihr versorgten Strecke still. Nun weist der Verfasser darauf hin, daß es eine Kleinigkeit sei, mit Hilfe einer Dynamitpatrone eine elektrische Zentrale zu vernichten, oder durch eine einfache Manipulation eines verräterischen Elektrotechnikers sämtliche Anker der Dynamomaschinen durchbrennen zu lassen. Nun stelle man sich vor, der größte Teil unserer Eisenbahnlinien wäre elektrifiziert und 100 große Kraftzentralen lieferten den Strom im ganzen Reich. Wenn jetzt diese, ihrer Lage nach je dermann, insbesondere aber dem französischen Generalstab genau bekannten Kraftwerke durch Sprenggeschosse von Flugapparaten herab zerstört werden, sind sämtliche Eisenbahnen des Reiches außer Betrieb gesetzt. Damit wäre aber die Mobilmachung des Heeres unmöglich geworden. Sollte die Sache mit Flugapparaten zu schwierig sein, so läßt sie sich auch durch Bestechung erreichen. Weiter ergeht sich der Verfasser dann in erschrecklichen Phantasien, wie schlimm es wäre, wenn bei einem allgemeinen Streik die „Revolutionäre“ auch nur die Berliner Stadtbahn außer Betrieb setzen und sich durch einen „geschickt organisierten Butsch“, sei es auch nur auf ein paar Stunden, zu Herren der Reichshauptstadt machen könnten.

Diese letzten Kindereien beiseite, so läßt sich nicht verkennen, daß der Verfasser in der Hauptsache recht hat. Nur eins hat er vergessen: daß es nämlich auf der anderen Seite, in Frankreich drüben, ebenso liegen wird! Auch Frankreich, auch England werden bei fortschreitender Entwicklung aus denselben Gründen wie Deutschland zum elektrischen Betrieb übergehen müssen. Und dann werden sie an diesem Punkt genau so schwach und verundbar sein wie wir. Und was wird die Folge sein? Daß die drei Reiche sich verdammt hüten werden, einen Krieg oder auch nur eine kriegsgefährliche Situation herbeizuführen! Schon heute sind die wirtschaftlichen Verbindungen der Länder untereinander so innig und so kompliziert, sind die Werte, die der Krieg vernichten würde, so ungeheuer groß, daß jeder denkende Staatsmann dem Krieg so weit wie möglich aus dem Weg geht. Schreitet aber die Entwicklung in derselben Weise weiter, dann kann die Zeit gar nicht mehr fern sein, wo

auch die dummen und brutalen Staatsmänner keinen Krieg mehr anfangen können, weil ihnen die sachliche Möglichkeit dazu fehlt.

So haben wir die Gewißheit, daß die wirtschaftliche Entwicklung selbst die Ideale des Sozialismus eins nach dem anderen mit der Zeit verwirklichen wird.

Die Bewegung der Eisenbahnarbeiter in Großbritannien.

(Eigenbericht des „Eisenbahner“)

I.

Am 19. Dezember 1911 kam die Konferenz der Eisenbahngesellschaften und der vier Gewerkschaften zu einer Verständigung, die von beiden Parteien mit geringen Änderungen angenommen wurde. Fast schien es, als wenn die Periode der Arbeitskämpfe, die über England wie ein Orkan dahingebraust waren, damit ihr Ende erreicht hätte. Die kapitalistische Presse beglückwünschte jubelnd die Öffentlichkeit zu der Wiederherstellung des Friedens: „Gott sei Dank, wir werden friedliche Weihnachten haben“, riefen die radikalen „Daily News“; „Endlich haben wir wieder Frieden!“ sagte die „Times“, und bis zur „Daily Mail“ und zum „Chronicle“ vereinigten sie sich in der frohen Begrüßung des wiedergewonnenen Friedens. Radikale und Konserverlibale umarmten sich vor Freude über dieses große Ereignis.

Noch waren die bürgerlichen Politiker und ihre Presse von Furcht erfüllt von dem mächtigen Riesen, der so unerwartet für einen Augenblick aus seinem Schlummer erwacht war, aber mit einem Seufzer der Erleichterung konnten sie jetzt ausrufen: „Gott sei Dank, nun ist's vorbei!“ Jedermann hätte den großen Friedensstifter Lloyd George und Ramsay MacDonald dankbar sein müssen, war es ihnen doch gelungen, die Eisenbahner durch eine königliche Kommission zu beruhigen, die man eigens zu diesem Zwecke aus der Kumpfkammer hervorgehast hatte, und der im trauten Verein mit einem ehemaligen Polizeioffizier aus Irland und einem — Syndikus der Bahngesellschaften Auchgenosse Henderson angehörte. Dieser Henderson! Obwohl nur ein einfacher Arbeiter, ist er wirklich ein smarter Bursche. Zweifellos ist er ein geborener Führer, ein Staatsmann, gar nicht zu vergleichen mit den unbedachten Draufgängern Ben Tillet, Tom Mann u. Komp. Ramsay MacDonald war voller Freude, er fühlte sich sehr stolz in seiner Rolle als Friedensstifter und hoffte, daß die Beschlüsse der Kommission die Grundlage einer dauernden Verständigung bilden würden.*

„Es wird keine großen Streiks mehr geben“ und die Arbeiterführer werden ruhig und ohne Sorgen im Unterhause sitzen und ihren Kuhhandel weiterreiben. Es könnte ja für sie gar nichts Angenehmeres geben als Halbpfennig-Revolutionen (wie man das berühmte Budget von 1909/10 hier in England nennt) herbeizuführen und sie als wirkliche Revolutionen unserer Zeit hinzustellen.

Aber ist wirklich alles vorüber? Und was war es, das wir jetzt hinter uns haben sollen? „Der Streikfoller“, werden die bürgerlichen Gelehrten und englischen Arbeiterführer* antworten. Aber ach! wenige Tage nur, nachdem diese Freudenhymnen verklungen waren, begann schon ein neuer Streik der Lohndarbeiter in Dundee, von dem 35.000 Proletarier berührt wurden, und der fast zu einem Generalstreik aller Transportarbeiter geführt hätte. Und gleichzeitig traten die organisierten Textilarbeiter in eine Bewegung ein, in deren Mittelpunkt die Frage der Unorganisierten stand. Die Arbeitgeber antworteten mit einer Aussperrung, und die Arbeiter gingen nun dazu über, eine 5prozentige Lohnerhöhung zu fordern, obwohl die Führer sich verpflichtet hatten, die Angelegenheit sechs Monate hintanzuhalten und weiter eine sechsmonatige Kündigung zu geben. Die Arbeiter

* Labour Leader; „Times“, 16. August 1911. 25. August 1911.

warfen ihnen, wie die „Times“ sagt, ihre Verträge zerissen vor die Füße und kämpften weiter. Außerdem verzerrten sie sich, mit den Mitgliedern eines katholischen Gewerkschaftsbundes zusammen zu arbeiten, der von den Pfaffen als Konkurrenz gegen die moderne Gewerkschaft gegriindet worden war. Und der Bergarbeiterverband beschloß mit 450.000 gegen 115.000 Stimmen den Streik zur Erlangung von Mindestlöhnen. Tillet übertreibt nicht, wenn er sagt: „Es stehen jetzt 800.000 Bergarbeiter und 130.000 Textilarbeiter im Streik, und es ist möglich, daß weitere 300.000 Arbeiter aus anderen Industrien gezwungen sein werden, in die Bewegung einzutreten. Da haben wir es also: mehr als eine Million Leute sind unzufrieden, und haben sich entschlossen, für bessere Lebensbedingungen zu kämpfen.“

Nur für den Schmod, der seine Kenntnisse ausschließlich aus Sidney Webbs Büchern*) entnimmt oder die Arbeiterbewegung nur von seinem Bureaufenster aus beobachtet, kamen die letzten Ereignisse wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Für jeden Beobachter aber, der einige Kenntnisse auf dem Gebiet des wirtschaftlichen Lebens der heutigen Gesellschaft besitzt und die englische Arbeiterbewegung der letzten 25 Jahre aufmerksam verfolgt hat, ist es klar, daß die Ereignisse von 1911/12 nur Symptome eines großen Prozesses sind, der unter der Arbeiterklasse dieses Landes wirkt. Das Studium der wirtschaftlichen Lage und der Arbeiterbewegung Großbritanniens während der letzten 25 Jahre zeigt uns ein enormes Anwachsen des Reichtums zugleich mit einem relativen Zurückgehen der Löhne; die Vereinigung kapitalistischer Interessengruppen zu Trusts und Föderationen von Trusts einerseits und auf der anderen Seite das Zurückbleiben der Gewerkschaftsbewegung und ihre Unfähigkeit, mit der modernen Entwicklung Schritt zu halten; eine starke Ausdehnung sozialistischer Anschauungen, Hand in Hand jedoch mit einer organisatorischen Zersplitterung, die es der Arbeiterklasse unmöglich macht, durch Erlangung von politischem Einfluß ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern. So wurde der Gegensatz zwischen dem Wachstum der ökonomischen Kräfte der Nation und der sich ständig steigenden Unsicherheit der Lage der Arbeiter auf die Spitze getrieben durch die Krise von 1908/09, die nicht nur die unorganisierten, sondern selbst die organisierten Arbeiter dem Hungertod nahe brachte, und dadurch eine Menge von Blindstößen schuf, den in Brand zu setzen ein einziger Funke genügte.

Ich erinnere mich da einer öffentlichen Versammlung der Eisenbahner, die ich miterlebt habe. Nachdem die verschiedenen Redner gesprochen hatten, betrat ein als besonders reaktionär bekannter Lokomotivführer die Tribüne. Einer der Zuhörer fragte ihn: „Was ist die wahre Ursache eurer Beschwerden?“ „Nun,“ sagte er, „das ist sehr einfach. Die Kaufkraft des Geldes ist gesunken, die Kosten der Lebenshaltung sind ins Ungemessene gestiegen, die Gesellschaften haben amerikanische Methoden angenommen, die Maschinen verbessert und durch systematischeres Arbeiten die Intensität der Arbeit gesteigert, aber sie haben eines vergessen — die Arbeiter. Nun sind wir hier, um unsere Existenz der Öffentlichkeit ins Gedächtnis zurückzurufen.“

Diese Worte trafen den Nagel auf den Kopf! Wirklich hatten wir seit 1887 keinen ernststen Kampf der Eisenbahner mehr für eine allgemeine Verbesserung ihrer Lage. Von den etwa 400.000 Eisenbahnern waren 1906 nur ungefähr 85.000 bis 90.000 organisiert, und wie so viele andere englische Gewerkschaften waren sie in vier Verbände gespalten. In der Amalgamated Society of Railway Servants (A. S. R. S.), die jedem Eisenbahner

*) „History of Trade Unionism“, „Industrial Democracy“ von Sidney Webb und Beatrice Webb. Das erste dieser Bücher wurde 1894, 1902, 1904 und 1911, das zweite 1897, 1902 und 1911 herausgegeben. Aber die Verfasser haben keine wesentlichen Änderungen vorgenommen, als wenn die Bewegung 1894 aufgehört und keine weiteren Fortschritte gemacht hätte, obwohl die englische Gewerkschaftsbewegung gerade während der letzten 25 Jahre große Veränderungen durchgemacht hat.

wert für die Decke 55 Zentimeter, die Seitenpfeiler 75 Zentimeter, den Boden 50 Zentimeter. Dieses Mauerwerk ist überall im Innern von einer wasserdichten 2 Zentimeter dicken Zementschicht bedeckt. Wo der Tunnel sich über die Erdoberfläche erhebt oder als Viadukt weitergeführt wird (etwa ein Fünftel der ganzen Strecke) ist er aus Eisengitterwerk gebildet, das auf 1 1/2 Meter dicken Pfeilern ruht. Die für den Tunnel, die Kreuzungsblöcke, die Stationen und die Verbindungsgänge verwendete Mauer an Steinen und Zement würde, als 280 Kilometer lange, 4 Meter hohe und 5 1/2 Meter dicke Mauer gefornit, achtmal den Umkreis des Reichbildes der Stadt umfassen.

Nach Vollendung des „Tunnelleibes“ ist die Montierung der Schienen eine Arbeit, die gleichfalls mehr Mühe verursacht, als man zunächst annehmen möchte. Die Schienen können nämlich nicht direkt auf den Tunnelboden gelegt werden. Es bedarf einer Zwischenschicht von Kieselsteinen, und zwar rechnet man 2 1/2 Kubikmeter Unterlage auf den laufenden Meter, das ist für die ganze Strecke eine Kieselsteinladung von etwa 30 Ozeandampfern. Die verwendeten Schienen sind je 15 Meter lang. Ihr Totalgewicht beträgt 14.976.000 Kilogramm; zu ihrer Verbeisung benötigt man 500 Eisenbahnmagons. Nach Fertigstellung des 4 Meter breiten Trottoirs in den Bahnhöfen und der von 25 zu 25 Meter zu Seiten der Strecke angebrachten Schutzschienen, wurden in verhältnismäßig kurzer Zeit die Stationen mit Verblendsteinen ausgemauert, die Signale, Telephon- und Lichtleitungen angelegt. Dann kam die Montierung der Kabel für die elektrische Betriebskraft an die Reihe. Diese Kraft liefert das Dynamowerk am Quai de la Rapée, das einen Gleichstrom von 600 Volt und einen dreiphasigen Wechselstrom von 5000 Volt erzeugt. Ein Teil dieses Stromes wird direkt nach einer Zweigstation des Werkes unter der Place d'Étoile gesandt, um von dort aus die Südlinien zu bedienen. In der Hauptstation werden die Dynamos durch fünf doppelzylinderige Dampfmaschinen, die 2600 Pferdekraft indizieren, in Bewegung gesetzt. Nicht weniger als 18 riesige Kessel mit einer Seigfläche von je 244 Quadratmetern erzeugen den erforderlichen Dampf. In einer besonderen unterirdischen „Galerie“ (unter der Rue

de Berch und dem Boulevard Diderot) befinden sich die Schaltungen für sämtliche Linien, sofern sie nicht von der südlichen Zweigstation abhängen. Die Leitungskabel sind direkt mit den Schienen verbunden; der Strom wird durch eine zwischen den Schienen geführte „Leitungsschiene“ den im Kopfwagen des Zuges befindlichen Motor zugeführt; die nicht benutzte elektrische Energie fließt durch die Schienen selbst zurück. Ueber 650 Wagen befinden sich ständig im Betrieb; jeder Zug hat erste und zweite Klasse; die Wagen sind (speziell auf der zuletzt gebauten „Nord-Süd“-Strecke) mit bequemen Sitzen versehen und gut beleuchtet. Für 25 Centimes in der ersten und 15 Centimes in der zweiten Klasse kann man (infolge der zahlreichen Wechselstationen) kreuz und quer unter den verschiedenen Stadtvierteln herfahren, ohne ein neues Billet lösen zu müssen. Dieser sehr billige Fahrpreis (20 und 12 Pf.) hat nicht wenig zur Popularität des Metro beigetragen, und die Aktionäre der Bahn hüten sich wohl, ihn (etwa nach Art der Berliner Untergrundbahn) zu erhöhen....

Noch ein paar Worte über einige besonders interessante Stellen der Bahn. Zu solchen sind die Ueberkreuzungen, beziehungsweise Unterführungen der anderen Eisenbahnlinien sowie der Seine zu rechnen. Der Metro kommt mit solchen anderen Linien nicht weniger als neunmal, mit der Seine siebenmal „in Konflikt“, und fast jedesmal erfordern die eigenartigen Verhältnisse des Geländes, beziehungsweise der vorhandenen Bauten besondere technische Lösungen. Um zum Beispiel die Linie der Weisbahn zu passieren, ist der Metro im Quartier Batignolles unter dem Tunnel dieser Linie geführt; er überkreuzt ferner die Körper der Nord- und Ostbahn sowie der Bahn Courcelles-Champ de Mars auf eisernen Brücken, läuft ferner ein zweitesmal unter der Westbahn durch. Neben anderen Ueberkreuzungen ist noch die Linie der Bahn von Vincennes bemerkenswert, unter deren Brücke der Metro in einer zweiten Brücke geführt ist. Spezielles Interesse dürften auch die Seineübergänge erwecken. Konstruktionen von eigenartiger Schönheit sind hier die Metroviadukte an dem Pont d'Austerlitz und in der Vorstadt Passy. Die erstere überquert den Fluß in einem einzigen, 20 Meter über dem Stromspiegel eingehenden Bogen von 175 Meter Länge. Diesem im-

posanten Bauwerk steht der Doppelviadukt in Passy würdig zur Seite. Er besteht aus einer Brücke von 114 Meter Länge, die den Quai de Passy mit der Ile des Cygnes verbindet, sowie aus einer zweiten, 90 Meter langen, die von hier zum Quai de Grenelles führt. Mit dem aus gigantischen Quadern bestehenden Verbindungsstück auf der Ile des Cygnes mißt dieser Doppelviadukt 228 Meter. Während der untere Teil der Brücke für den Wagen- und Fußgängerverkehr bestimmt ist, fährt der Metro im oberen Teile in der Höhe von 16 Metern über den Strom, um, am anderen Ufer angelangt, sich gleich wieder in die Erde einzubohren. Zum Bau des Viadukts wurden 4000 Tonnen Stahl verwendet. Die Baukosten betragen gegen 8 1/2 Millionen Franken.

Die interessanteste Ueberwindung des Stromhindernisses bedeutet aber der unter der Seine zwischen dem Pont des Arts und der Citadelle gebohrene Tunnel. Hier ist die Bahn in einem 200 Meter langen „Kohr“ von 5 Meter tiefer Weite geführt, das hinwiederum in ein starkes Mauerwerk eingebettet ist. Letzteres hält einen Druck von 50.000 Kilogramm auf den Quadratmeter aus, das ist mehr als das neunfache der wirklich vorhandenen Pression von 5500 Kilogramm.

Was den Verkehr auf dem Pariser Metro angeht, so ist er dem der New Yorker Elevated Railway ungefähr gleich, er übertrifft den Verkehr des Berliner und des Londoner Metro, und zwar steht er ihm etwa im Verhältnis wie 17 : 13, beziehungsweise 14. Die Zahl der Angestellten ist trotz des großen Reizes merkwürdig klein — sie beläuft sich gegenwärtig auf etwa 2300, das Personal der elektrischen Kraftstationen eingeschlossen.

Die Gesamtkosten des Unternehmens betragen gegen 300 Millionen Franken. Die Summe erscheint gegenüber den ausgezeichneten Betriebsergebnissen nicht hoch. Noch weniger fällt sie ins Gewicht, wenn man bedenkt, daß das jetzt vollendete Netz des Métropolitain zum erstmaligen die Möglichkeit bietet, von irgendeinem beliebigen Punkte der riesigen Stadt nach einem beliebigen, sei es noch so entfernten, anderen Punkt zu gelangen. Und das für drei Sous!

offen steht, waren 70.130, in der General Railway Workers Union, die hauptsächlich ungelernete Arbeiter umfaßt, etwa 8000 Arbeiter, der Rest verteilte sich auf zwei kleine Verbände, die wohl zu den rüstständigsten unter den englischen Gewerkschaften gehören. Die letzteren umfaßten in ihren Reihen besonders Zugführer und Signalwärter, und erwiesen sich stets als ein Hemmnis für jede Bewegung unter den übrigen Eisenbahnern.

Alle diese vier Verbände standen vom ersten Tage ihres Bestehens an unter liberalem Einfluß, ihre Führer waren Mitglieder der liberalen Partei, deren Ziel ja stets war, Frieden zu halten. Daher waren die Eisenbahner wirklich in einer schlechteren Lage, als die Arbeiter in anderen bedeutenden Industrien. Wie aus untenstehender Tabelle der A. S. R. S. aus dem Jahre 1908 ersichtlich ist, gibt es mehr als 100.000 Eisenbahner, die weniger als 1 Pfund Sterling = 24 Kr. wöchentlich verdienen!

Gruppen	England und Wales		Schottland		Irland		Vereinigtes Königreich *)	
	Zahl	Proz.	Zahl	Proz.	Zahl	Proz.	Zahl	Proz.
bis 20 Sh.	81.300	36,7	12.960	45,2	6650	74,6	100.930	38,0
ab 20-30 Sh.	113.780	51,3	134.410	46,7	18.40	18,5	128.810	49,8
über 30 Sh.	26.610	12,0	2.320	8,1	610	6,9	29.540	11,4
Summe	221.690	100,0	28.690	100,0	8900	100,0	259.280	100,0

*) Census of Wages and hours of Labour etc. on the Railways of the United Kingdom, Jänner 1908.

Die Arbeitszeit beträgt wöchentlich 60 bis 75 Stunden. Während die einzelnen Eisenbahngesellschaften feste Vereinbarungen untereinander besaßen, waren die Arbeiter uneinig und erschwerten sich dadurch selbst den Kampf, den sie nicht allein gegen die vereinte Macht der Gesellschaften, sondern gegen die gesamte kapitalistische Klasse zu führen hatten. Als 1899 die Mitglieder der am weitesten fortgeschrittenen Gewerkschaft, der A. S. R. S., einen Streik gegen eine kleine walisische Eisenbahn — die Taff Vale-Bahn — führten, konfiszierte die britische Bourgeoisie, der die Gerichte des Landes stets zur Verfügung standen, durch das seit her als „Taff Vale Decision“ bekannte Urteil das Vermögen dieser Gewerkschaft. Andererseits existierten die anderen Arbeiterorganisationen abgeschlossen voneinander und so hilflos; und den sozialistischen Vereinigungen, die klein und unbedeutend waren, gelang es nicht, irgend welchen Einfluß auf die Arbeiterbewegung zu gewinnen. Aber das Taff Vale-Urteil war die beste Lehre, die die Bourgeoisie der Arbeiterschaft geben konnte. Die englische Bourgeoisie, die sonst als die klügste Europas gilt, glaubte hier so un diplomatisch vorgehen zu sollen wegen der Ausbreitung sozialistischer Erkenntnis innerhalb der Gewerkschaften. Aber durch solche Maßnahmen geht man beinahe ins Feuer. In demselben Jahre nahmen die englischen Gewerkschaften den ersten Anlauf zur Gründung ihrer politischen Partei. Aber die Veränderungen, die jetzt innerhalb der Gewerkschaften Platz griffen, waren von weit größerer Bedeutung, als man aus den Handlungen der kleinen Gruppe von Führern der alten Schule im Parlament ersehen kann. Die Folgen dieser Veränderungen haben bis zu einem gewissen Grad in den neuerlichen Ereignissen ihren Niederschlag gefunden, aber ihr Ende ist noch nicht abzusehen. Dieses Erwachen hat sich vielleicht am handgreiflichsten bei den Eisenbahnern gezeigt.

Nach der Krise am Anfang des Jahrhunderts bemerkten wir bei Beginn der Hochkonjunktur 1907 bei einer der wichtigsten Eisenbahnergewerkschaft den Anfang einer großen Bewegung. Die Gewerkschaft begann eine große Agitation durch das ganze Land, arbeitete ein Programm aus, in dessen Mittelpunkt Anerkennung des Verbandes, Verkürzung der Arbeitszeit, Lohnerhöhung stand. Die Mitgliederzahl wuchs von 70.130 auf 97.561 und die allgemeine Stimmung unter den Unorganisierten war derart, daß, wenn ein Streik ausgebrochen wäre, er sicherlich allgemein geworden wäre. Unglücklicherweise waren die sozialistischen Organisationen unfähig, die in dieser Gewerkschaft vorherrschenden sozialistischen Tendenzen unter ihre Kontrolle zu bringen und so Einfluß auf ihre Entscheidungen zu gewinnen. Inzwischen arbeiteten das Exekutivkomitee, das größtenteils aus Liberalen bestand, und die Arbeitervertreter im Parlament, vereint mit Mr. Lloyd George eine Vereinbarung aus auf der Grundlage eines von der Handelskammer ausgearbeiteten Vorschlages, das von Mr. Bell*) und dem Exekutivkomitee für die Eisenbahner angenommen wurde. An Stelle von Anerkennung der Gewerkschaft wurden Einigungsämter eingeführt, sektorielle sowie zentrale Eisenbahner, die unter ähnlichen Bedingungen arbeiteten, wurden zu einer Sektion vereinigt. Es wurden vier bis sieben derartige Ämter für die verschiedenen Gesellschaften eingeführt. Da in Großbritannien etwa 52 Hauptgesellschaften bestanden, hätten also 312 Sektionsämter eingerichtet werden müssen. Jede Gesellschaft hatte ein Zentralamt. In die Sektionsämter wurden die Vertreter von den Arbeitern der eigenen Sektion gewählt, die Vertreter der Gesellschaft wurden in gleicher Zahl von der Gesellschaft ernannt. Die Zentralämter wurden von Vertretern der Sektionen und der Gesellschaft gebildet. Wenn Schwierigkeiten entstanden, hatten die Bahnarbeiter eine Petition an die Leiter der Gesellschaft vorzubereiten und eine Deputation von ihnen wurde von diesen empfangen. kamen sie zu keiner Verständigung, so wurde die Angelegenheit dem Einigungsamt der Sektion überwiesen; aber wenn dieses zusammenbrach, so bestand es gewöhnlich aus denselben Vertretern der Arbeiter und der Gesellschaft. War es da nicht erklärlich, daß sie, wenn sie als Deputation eine Verständigung nicht erzielt hatten, auch als Einigungsamt keine zustande brachten! Und in der Tat mußten fast alle Fragen an die Zentralämter weitergegeben werden, wo sich die Vertreter der Arbeiter wieder den Vertretern der Gesellschaften gegenübersehen und ebenfalls zu keinem Ergebnis kamen. Dann erschien ein von der Regierung ernannter „unparteiischer“ Schiedsrichter. Er kostete gewöhnlich sehr viel Geld und entschied meist gegen die Arbeiter. Wenn seine Entscheidung den Arbeitern günstig war, so wurde sie von den Gesellschaften

nicht angenommen. Außerdem war die Einrichtung derart, daß eine zur Entscheidung stehende Angelegenheit, um von ihrer Anregung bis vor diesen Schiedsrichter zu kommen, 13 Monate brauchte. Die Folge war, daß die A. S. R. S. allein während des „Wirrens“ dieser Einigungsämter 27.633 Pfund Sterling ausgab und die Arbeiter in Wirklichkeit nichts erhielten. In einzelnen Gesellschaften war einigen Arbeitern Lohnerhöhung von 2 oder 3 Schilling zugesprochen worden, auch ihre Arbeitszeit sollte verkürzt werden, aber in der Regel unterließen die Gesellschaften es, dem nachzukommen.

Konferenz der Heizer der Südbahn.

Am Freitag den 22. März 1912 tagte in den Juliensalen Graz eine Konferenz der Heizer der Südbahn, zu der aus Brud an der Mur, Gloggnitz, Villach, Marburg, Rabresina, Leoben, Innsbruck, Mürzzuschlag, Wiener-Neustadt, Riefing, Franzdorf, Graz, Laibach, Trieste und Wien 24 Delegierte erschienen. Die Zentrale hat zu dieser Konferenz die Genossen Rudolf Weigl und Franz Somitsch entsendet. Das Sekretariat triest war durch Genossen Kopya, die Ortsgruppe Graz durch Landtagsabgeordneten Genossen Kolleger vertreten. Genosse Kuzicka hat einem besonderen Wunsch Rechnung getragen und ebenfalls an der Konferenz teilgenommen.

Genosse Somitsch begrüßte im Namen der Zentrale die erschienenen Delegierten und eröffnete die Konferenz. Bei der Wahl ins Präsidium wurde Genosse Johann Gogg (Graz) zum Vorsitzenden, Genosse Ladislaus Kocian (Wien) zu dessen Stellvertreter und Genosse Viktor Gril (Franzdorf) zum Schriftführer gewählt.

Der Vorsitzende gibt die Tagesordnung bekannt: 1. Die Lage der Heizer bei der Südbahn: Regelung der Bezüge, des Dienstes 2. 2. Organisation und Statistik: Gründung eines Dispositionsfonds. 3. Eventuelles.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung nimmt Genosse Somitsch das Wort und bepricht in kurzen Zügen die Lage der Heizer, die zur Verbesserung der Lage derselben erforderlichen Maßnahmen, die bereits diesbezüglich unternommenen Schritte und die zur Konferenz an die Zentrale eingelangten Anträge. Er betont die Notwendigkeit, die Anträge einer genauen Sichtung zu unterziehen, um sie zeitgemäß zu fassen, ohne die Vertretungen aber allzubiell zu belasten, worunter erfahrungsgemäß der Erfolg von vornherein erschwert wird.

Ueber Antrag des Genossen Gerngroß (Graz) wurden sämtliche Anträge einer Antragsprüfungskommission zur Sichtung zugewiesen, in welche die Genossen Kuzicka, Gerngroß, Rudorfer, Kozian und Präsch gewählt wurden.

Sodann wird die Verhandlung über den ersten Punkt bis zur Beendigung der Arbeiten des Antragsprüfungskomitees unterbrochen und sogleich in die Behandlung des zweiten Punktes eingegangen.

Zu diesem Punkt sprechen die Delegierten aus Marburg über die Notwendigkeit eines Dispositionsfonds. Genosse Somitsch bepricht alle Vor- und Nachteile einer solchen Einrichtung, macht auf die eventuell entstehenden Komplikationen aufmerksam, welche eintreten können, wenn nicht gleich von vornherein größte Klarheit geschaffen wird. Insbesondere beschäftigte sich der Redner mit den prinzipiellen Grundlagen, ob die Einrichtung territorialisiert (lokal) oder zentralisiert, ob sie obligatorisch oder fakultativ sein soll und wie weit, das heißt, auf welche Personen beziehungsweise Kategorien sie sich erstrecken soll. Es entspann sich über alle die eröffneten Gesichtspunkte eine lebhafteste Debatte, an der sich die Genossen Gogg, Doppelkreiter, Kozinger, Gril, Kopya, Somitsch, Lorenzi, Brenner, Weigl, Kolleger, Sattler und Gasser beteiligten.

Nach der Debatte, die nach den einzelnen prinzipiellen Fragen abgeführt wurde, wurden die einzelnen Punkte gesondert abgestimmt und angenommen: Der Dispositionsfonds ist einzuführen, und zwar obligatorisch und zentralisiert. Als Ort der Zentrale wurde Graz und der Beitrag mit 1 Kr. per Quartal beschlossen, ebenso daß mit der Einhebung des Beitrages sogleich zu beginnen ist.

Genosse Kuzicka bespricht sodann in eingehender Weise die Handhabung des Dispositionsfonds, daß derselbe nicht zu anderen Zwecken, als für die er bestimmt ist, gebraucht und auch nicht mißbraucht wird. Er betont die Notwendigkeit klarer Bestimmungen, die ausgearbeitet werden müssen und gibt auch den Rahmen an, in welchem dieselben ungefähr gehalten werden müssen. Mit der Wahl eines Komitees, welches diese Vorarbeiten zu verrichten hat und in welches die Genossen Gerngroß, Kozian, Rudorfer, Präsch und Kuzicka gewählt wurden, war die Verhandlung über diesen Punkt beendet.

In Fortsetzung der Verhandlung des ersten Punktes berichtet Genosse Kuzicka im Namen des Antragsprüfungskomitees über dessen Arbeiten und erwähnt, daß von den vielen Anträgen, die gestellt worden sind, die meisten bereits von der Personalkommission und dem Arbeiterausschuß in ihren Sitzungen eingebracht und dort auch vertreten worden sind, ferner daß sie noch in jenen Memorandums enthalten sind, welche von den Deputationen bereits der Südbahnverwaltung überreicht wurden. Der Antrag des Antragsprüfungskomitees lautet daher: Es ist an den bereits von der Personalkommission und dem Arbeiterausschuß eingebrachten Anträgen und an den in den überreichten Memorandums enthaltenen Anträgen festzuhalten und sind die Kollegen aufzufordern, für eine geschlossene Organisation zu sorgen, damit diese Anträge leichter durchgeführt werden können und hebt die Konferenz als die wichtigsten der Anträge folgende hervor:

1. Der Anfangslohn soll Kr. 3.50 betragen und sich in zweijährigen Vorrückungen à 20 S. per Tag bis zum Endlohn von 6 Kr. erhöhen.

2. Nach einer zweijährigen Verwendung als Lokomotivheizer soll die Anstellung mit einem Anfangsgehalt von 1000 Kr. erfolgen und der Endgehalt von 2000 Kr. in fortlaufenden zweijährigen Avancements erreicht werden.

3. Jenen älteren Bediensteten, welchen es unter Zugrundelegung der jeweiligen Automatik nicht mehr möglich ist, den Endgehalt zu erreichen, sollen die Vorrückungsfristen insoweit gekürzt werden, daß ihnen die Erreichung des Endgehalts ermöglicht wird.

4. Jene Berufsheizer, welche wegen geschwächtem Geschlecht oder Schwerkraft vom Fahrdienst abgezogen und in die Kategorie der Oberheizer überstellt werden, sollen bei der darauffolgenden Vorrückung in den Oberheizerstatus eingereicht werden.

5. Bezüglich der Regelung der variablen Bezüge verlangen die Lokomotivheizer nach wie vor die Pauschalierung dieser Bezüge im Sinne der im Jahre 1907 eingebrachten Anträge. Insofern dieselben aber nicht durchgeführt sind, soll der variable Bezug — Kilometergeld und Prämien — 70 Prozent dieses Verdienstes der Lokomotivführer betragen.

6. Beteiligung mit Dienstkleidern analog der Vorschrift für die Beteiligung der Wagenaufseher mit Ausdehnung um zwei Leinenanzügen jährlich oder anstatt dessen ein Kleiderpauschale von 105 Kr. jährlich.

7. Anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit im Provisionsfonds für die Aushilfsheizer analog wie bei den f. l. Staatsbahnen.

8. Anderthalbfache Verrechnung der Besoldung für Nachdienstleistungen. Als solche gelten jene Dienstleistungen, welche in die Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh fallen.

9. Im Einvernehmen mit dem Ausschuß der Krankenkasse soll das Krankengeld unter Berücksichtigung der variablen Bezüge erhöht werden.

10. Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der Heizer und Oberheizer nach den bereits eingebrachten Anträgen.

11. Beziehung von Vertrauensmännern der Heizer bei der Erstellung der Fahrturnusse.

12. Herabsetzung der erforderlichen Mitgliedsjahre im Provisionsfonds zur Erreichung der Vollprovision von 35 auf 30.

13. Regelung der Urlaube im Sinne der bereits im Jahre 1911 eingebrachten Anträge.

14. Den Oberheizern soll für den Entgang der variablen Bezüge eine Entschädigung von monatlich 80 Kr. gewährt werden.

15. Herausgabe einer Oberheizerinstruktion.

16. Die Reinigung des Mechanismus, respektive der Lokomotive in der Domizilstation soll den Heizern abgenommen werden.

17. Regelung des Strafverfahrens in der Weise, daß die Strafe erst nach einer gründlichen Erörterung des Straf-falles zwischen den Vorgesetzten und dem Beschuldigten und erst dann erfolgt, wenn der Beschuldigte das Strafmaß zur Kenntnis genommen hat.

Nach einer kurzen Debatte wurde der Antrag des Antragsprüfungskomitees einstimmig angenommen und der Zentrale zur weiteren Behandlung übertragen.

Nachdem noch die Genossen Kuzicka, Weigl und Somitsch Anregungen zur Organisation gegeben haben, die die erste Voraussetzung für einen Erfolg ist, wurde die Konferenz geschlossen.

Auf der Konferenz ist gute Arbeit geleistet worden, und es liegt jetzt an den Heizern, durch strammen An-schluß an die Organisation diese wertvolle Arbeit ihrer Delegierten zur Fruktifizierung zu bringen. Besonders hervorgehoben muß werden, daß die in der Konferenz gebrachten Ausführungen aller Delegierten in einer bisher selten beobachteten Höhe sich bewegten und von einer muster-gültigen Sachlichkeit und Gründlichkeit Zeugnis ablegten. Mögen die Heizer nun durch einen allgemeinen und dauernden Anschluß an unsere Organisation zeigen, daß sie gewillt sind, eifrig für ihre Interessen und die Interessen der Gesamtheit einzutreten. F. S—h.

Baugenossenschaften und Wohnungsfrage*).

III.

Die Bau- und Wohnungsgenossenschaft der Südbahner. — Das Statut. — Kleinwohnhäuser, Ledigenheime. — Betriebskapital und Haftung. — Reserven. — Die Südbahn-Gesellschaft.

Raum war durch die Schaffung des Wohnungsfürsorgefonds und durch die weiter in Aussicht stehender Steuererleichterungen die Möglichkeit geboten, in das Wohnungsgeld selbst einzugreifen, als sich innerhalb der Bevölkerung die Kräfte zu regen begannen. Auch unter den Eisenbahnern war das Interesse für die Sache erwacht, und speziell bei den Südbahnern fanden sich führende Pioniere, die dem Gedanken der genossenschaftlichen Selbsthilfe unter ihren Kollegen Bahn zu brechen entschlossen waren. Die Arbeit begann, und da der Boden in-folge der vieljährigen Dürre sehr ausgetrocknet und auf-nahmsfähig war, blieb der Erfolg nicht aus. Wie sehr hatten die Südbahnbediensteten unter den mannigfachen Uebelständen, die die Wohnungsnot für sie zeitigte, gelitten! Mit Begeisterung wurde daher die Aus-sicht aufgenommen, die die Genossenschaftspioniere ihnen eröffneten. Nun war wenigstens einigermaßen die Hoff-nung begründet, daß die zu gewärtigende Erhöhung des Quartiergeldes den Südbahnern selbst zugute kommen werde. Ja man muß sagen: Die Regulierung der Quar-tiergelder bekam jetzt erst ihren Sinn. — So wurde denn mit aller Beschleunigung an der Gründung der „Bau- und Wohnungsgenossenschaft für Bedienstete und Arbeiter der Südbahn“ gearbeitet. Schon am 19. Dezember 1911 gelang es, die Eintragung der neuen Genossenschaft in das Register des Wiener Handelsgerichtes (Abteilung VIII) sub 3. (Firm. 12.130, Gen. XI 149) zu erwirken. Damit waren die ersten vor-bereitenden Schritte, die zur Erreichung des Zieles not-wendig sind, abgeschlossen. Daß für die Vereinigung der Interessenten die genossenschaftliche Rechtsform gewählt wurde, hat seinen wesentlichen Grund darin, daß das Gesetz vom 9. April 1873 eine Grundlage bot, wie sie weder das Vereinsgesetz noch etwa das Gesetz über die Gesellschaften gewährleisten konnte. Denn jenes Gesetz vom Jahre 1873 regelt speziell die Rechte derjenigen Vereinigungen, die sich als reine Personalassoziationen repräsentieren, bei denen also jeder privatrechtliche Gesichtspunkt von vornherein ausgeschlossen ist. Selbst-bestimmung und Selbstverantwortung bei gleichen Rechten und Pflichten — das sind in wenigen Worten zu-sammengefaßt die Grundzüge der genossenschaftlichen Or-ganisation, die den Mitgliedern die wirtschaftliche Selbst-

*) Siehe Nr. 9 und 11 „Der Eisenbahner“.

*) Mitglieder des Exekutivkomitees der North Eastern Railway weigerten sich, die Abmachung zu zeichnen.

hilfe ermöglicht. Da es sich nicht um eine Kapitalassoziation handelt, treten die Individuen — aber nicht vereinzelt, nicht isoliert, sondern zu einem einheitlichen Ganzen geschlossen und daher auch zu, mit einem einheitlichen Gesamtwillen ausgestatteten Körper vereinigt — in den Vordergrund. Die reinste und edelste Demokratie — und nur sie — hat hier Spielraum, und da vom Ziel- und zweckbewußten Zusammenwirken der einzelnen Glieder die Wohlfahrt aller abhängt, wird der Einfluß der Meinungen und Handlungen zur wichtigsten Voraussetzung des Erfolges. Ob Konsum- oder Bau-, beziehungsweise Wohnungsgenossenschaft — stets wird der wirtschaftliche Zweck um so vollständiger erfüllt, das genossenschaftliche Ziel um so rascher erreicht werden, je vollkommener jener Einfluß ist, je näher die einzelnen Genossenschaften einander gebracht werden, je intensiver ihre Geister die genossenschaftliche Idee verarbeitet haben. Wissen und Kenntnisse, wenigstens soweit das Wesen der Genossenschaften und der genossenschaftlichen Tätigkeit in Betracht kommt, sind geradezu Kapitalwerte und deshalb unbedingt notwendig, um das Gedeihen einer Genossenschaft zu sichern. Das gilt nicht bloß vom Vorstand und Aufsichtsrat, die die eigentliche verantwortungsschwere Arbeit verrichten, sondern auch von den Mitgliedern selbst. Vor allem ist es natürlich notwendig, daß sie sich den Inhalt des Statuts zu eigen machen, welches den Genossenschaftsvertrag — die Verfassung — darstellt, auf dem die Tätigkeit des Vorstandes und Aufsichtsrates sowie ihr Zusammenwirken mit den Mitgliedern aufgebaut sind.

In dieser Beziehung enthält das Statut unserer Bau- und Wohnungsgenossenschaft klare Bestimmungen, die über die Mittel, durch welche die Genossenschaft ihr Ziel erreichen will, bindenden Aufschluß geben. Da ist zunächst der § 1, der als den Zweck der Genossenschaft umschreibt: Die Schaffung von billigen und gesunden Kleinwohnungen für die Mitglieder der Genossenschaft, als welche nicht bloß aktive, sondern auch im Ruhestand befindliche Südbahner betreten können. Diese Kleinwohnungen sollen in allen Stationen, wo die Notwendigkeit, aber auch die Garantien für die dauernde Verwertung gegeben erscheinen, sei es durch den Bau, sei es durch den Ankauf von Wohnhäusern besorgt werden. Hierbei sind mittelgroße Häuser für eine begrenzte Anzahl von Haushaltungen in Aussicht genommen, die den letzteren allen Komfort bieten, den sie heute so schmerzlich entbehren müssen. Schon dies erfordert den prinzipiellen Ausschluß von Mietkasernen, wie wir sie in den benachbarten Innsbrücker der Großstadt kennen. Daß sich unsere Genossenschaft von diesem Extrem fernhält, bedarf keiner weiteren Begründung. Auch ist die Schaffung von Ledingheimen in Aussicht genommen. Wie unsere Kollegen sehen, ist das Programm, mit dessen Ausführung wir bereits begonnen haben, ein umfassendes, das nur bei intensivster verständnisvoller Mitarbeit der Mitglieder bewältigt werden kann. Zuvor bei der Kapitalbeschaffung, bei den Grundankäufen, der Vergebung der Bauarbeiten, den zahlreichen administrativen Arbeiten können die Mitglieder nicht direkt mitwirken; wohl aber vermögen sie die großen Zwecke und Ziele der Genossenschaft indirekt zu fördern, wenn sie die verantwortungsvollen Organe derselben mit Rat und Auskünften über die Wohn- und Grundbesitzverhältnisse in den einzelnen Orten, wo die Genossenschaft ihre Tätigkeit entfalten soll, entsprechend unterstützen. Ein Wink kann da sehr wertvoll sein und dem solidarischen Werk die größte Dienste leisten.

Das Betriebskapital der Genossenschaft soll durch die eingezahlten Geschäftsanteile und Eintrittsgebühren der Mitglieder, durch Darlehen, Bankkredite, eventuelle Gebarungüberschüsse, freiwillige Zuwendungen sowie durch Erträgnisse geselliger Veranstaltungen aufgebracht werden. Die Beitrittsgebühr beträgt 2 Kr., der Geschäftsanteil 50 Kr. Der letztere kann auch in Monatsraten von mindestens 4 Kr. geleistet werden, ist also von jedermann erschwingbar. Jedes Mitglied kann mehrere Anteile zeichnen, beziehungsweise erwerben und haftet im Falle der Auflösung der Genossenschaft damit und allenfalls noch mit einem Betrag in gleicher Höhe. Eine Verpfändung oder sonstige Belastung der Geschäftsanteile durch das Mitglied ist unzulässig und der Genossenschaft gegenüber nicht rechtsverbindlich; die Übertragung von Geschäftsanteilen an Nichtmitglieder bedarf der Zustimmung des Vorstandes.

Wir haben vorhin von der beschränkten Haftung der Mitglieder gesprochen, was manchem schreckhaft vorkommen mag, es aber durchaus nicht ist, wenn alle ihre Pflicht tun. Ueberdies ist die Bildung eines Reservefonds vorgesehen (§ 25 der Statuten), der zur Deckung von Verlusten dienen soll, insofern hiezu der Geschäftsertrag nicht ausreicht. Solche Verluste müssen zwar nicht vorkommen, sind aber bei jedem größeren Unternehmen, das auf die Mitwirkung zahlreicher Menschen angewiesen ist, in der Regel kaum zu vermeiden. An den Reservefonds haben ausscheidende Mitglieder keinen Anspruch; es ist das unteilbare Kollektivvermögen der Genossenschaft, das nur mit dieser selbst verschwinden kann.

Ein zweiter Fonds dient zur Bestreitung der Kosten von Wiederherstellungen, die über das gewöhnliche Zahreserfordernis hinausgehen. Ferner werden spezielle Reserven für die Gebäudesteuer und das Gebührenaquivalent angesammelt, um daraus nach Eintritt der Fälligkeit jene Quoten zu entrichten, welche aus dem laufenden Häuserertrag keine Deckung finden; endlich im Hilfsfonds für außergewöhnliche Fälle. Damit sind Garantien für die Gebarung geschaffen, die den Mitgliedern große Beruhigung gewähren können. Die Geschäftsanteile werden aus dem Reingewinn bis zu 5 Prozent verzinst. Das Mitglied hat also den vollen Vorteil, den sonst der Hausagrar hat: Eine gesunde, modern eingerichtete und unklünder Wohnung mit einem, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden, genau durch die Rentabilitätsgrenze einerseits und den gemeinnützigen Charakter bestimmten Mietpreis, der nicht willkürlich, sondern nur mit Zustimmung des Arbeitsministeriums gesteigert werden kann! Frei von der Tyrannei eines protigen Hausherrn, frei von der Sorge ob der wachsenden Kinderzahl, unter seinesgleichen, im trauten Verkehr mit gleichgestellten und gleichstrebenden Kollegen — bei vollständig demokratischer Kontrolle — so wird sich künftig das Leben in den Kleinwohnungs-

häusern der Südbahner gestalten. Luft und Licht, Garten und Spielplätze sollen der Jugend nicht und nicht dem Alter fehlen.

Ogleich die Mitgliedschaft im allgemeinen eine persönliche ist, wurde dennoch insofern von der Regel abgegangen, als auch eine juristische Person: die Südbahn-Gesellschaft als solche aufgenommen wurde. Die Generaldirektion derselben hat denn auch die Förderung unserer Genossenschaft in der bereitwilligsten Weise zugesagt. Sie erklärte sich bereit, einen Betrag von 250.000 Kr. zur Verfügung zu stellen, sobald die Mitglieder Anteile im Gesamtausmaß von 100.000 Kr. gezeichnet haben werden. Ueberdies wird sie uns Baugründe zu einem Preis überlassen, der es ermöglichen wird, die gemeinnützige Tätigkeit in Wäldern aufzunehmen.

Die Beschaffung von preiswürdigen und passenden Baustellen ist die erste große Sorge des Vorstandes; von der glücklichen Auswahl derselben hängt sehr viel ab. Es gilt allen Terrainspekulanten und Bodenwucherern auszuweichen und Grundstücke zu erwerben, die so gelegen sind, daß sie mit dem geringsten Kostenaufwand zum Bau benutzt werden können. Es gilt ferner, billiges Leihkapital zu erhalten, um die Mittel der Genossenschaft nicht durch hohe Hypothekenzinsen übermäßig zu belasten — Aufgaben, die die vollste Aufmerksamkeit und Lafracht des Vorstandes in Anspruch nehmen. Ein paar 100 Kronen beim Grundankauf bei der Baukostenberechnung oder bei der Verzinsung des Leihkapitals mehr kann schon eine ins Gewicht fallende Erhöhung der Mietpreise bedingen, die zur Folge haben kann, daß die Mieten der Privatwohnungen billiger erscheinen und die Genossenschaftshäuser leer bleiben oder unrentabel vermietet werden müssen. Dies unter allen Umständen zu vermeiden, ist nicht nur Pflicht des Vorstandes und Aufsichtsrates, sondern ebenso der Mitglieder, die sich durch die Preisstreiberie der Wohnungsspekulanten nicht irreführen lassen dürfen und den Wert einer Wohnung, außer nach der Höhe des Mietpreises, vor allem auch nach ihrer Qualität (Lage, Geräumigkeit und anderen Gesundheitsfaktoren) sowie darnach beurteilen müssen, ob und wann sie gekündigt beziehungsweise gesteigert werden können. Erst wenn der Baugenosse der Südbahn in dieser Hinsicht mit seiner auf fixe Bezüge angewiesenen Familie gesichert sein wird, wird sie zum allseitigen Wohl aller wirken.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1910.

Das Eisenbahnministerium hat soeben die „Oesterreichische Eisenbahnstatistik“ für das Jahr 1910 herausgegeben, aus der nachstehend die besonders erwähnenswerten Daten hervorgehoben werden sollen.

I. Haupt- und Lokalbahnen.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen betrug mit Ende des Jahres 1910 rund 22.642 Kilometer, das ist um 265 Kilometer oder 1-18 Prozent mehr als im Jahre 1909. Wenn zu dieser Länge die im Ausland gelegenen Teilstrecken von 22 Kilometern hinzugerechnet, hingegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiet von 99 Kilometern abgerechnet werden, ergibt sich eine Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 22.565 Kilometern, von welcher auf die L. L. Staatsbahnen 18.016 Kilometer und auf die Privatbahnen 9549 Kilometer entfallen.

Von den Staatsbahnen fanden 16 Kilometer im fremden Staatsbetrieb, während sich von den Privatbahnen 5721 Kilometer, und zwar 696 Kilometer für Rechnung des Staates und 5026 Kilometer für Rechnung der Eigentümer, im Staatsbetrieb befanden. Im Ganzen waren von der Länge der Haupt- und Lokalbahnen 18.720 Kilometer im Betrieb der L. L. Staatsbahnenverwaltung, 22 Kilometer im fremden Staatsbetrieb und 3823 Kilometer im Privatbetrieb.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug 3562 Kilometer, und erhöhte sich gegen das Jahr 1909 um 75 Kilometer. Von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen entfielen auf Eisenbahnen mit normaler Spurweite 94-12 Prozent; 256 Kilometer wurden elektrifiziert.

Am Schluß des Jahres 1910 waren an baulichen Anlagen vorhanden: Bahnhöfe 3445, Haltestellen 2219, Telegraphenstationen 3748, Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter 2143, Aufnahmgebäude 3774, Güterschuppen 3589 und Wächterhäuser 18.797. Die Kosten, welche während des Jahres 1910 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgewendet wurden, betragen rund 68-6 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Baulänge 3047 Kr.

Was das Anlagekapital der Haupt- und Lokalbahnen betrifft, so wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1910 5579 Millionen Kronen (hievon 310 Millionen Kronen bereits amortisiert) aufgebracht. Das aufgebrauchte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich mit Ende 1910 auf 2865 Millionen Kronen, wovon 226 Millionen Kronen amortisiert waren.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren 7190 Lokomotiven (hierunter 6761 bei den Eisenbahnen im Staatsbetrieb), 187 (39) Motorwagen, 14.073 (11.051) Personenwagen und 144.196 (108.756) Lastwagen vorhanden; gegenüber dem Jahre 1909 erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 2-13 Prozent, der Personenwagen um 0-64 Prozent und der Lastwagen um 1-06 Prozent.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betragen mit Ende des Jahres 1910 1230-8 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 990 Millionen) Kronen. Gegen das Vorjahr ergab sich eine Steigerung um 2-93 Prozent.

Die Kosten der Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel betragen im Berichtsjahr 74-9 Millionen (hierunter Staatsbetrieb 58-9 Millionen) Kronen (gegen 1909 4-35 Prozent).

Von speziellem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Daten:

Im Gegenstandsjahr wurden auf sämtlichen Haupt- und Lokalbahnen 254-6 Millionen Personen (hievon 188-8 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetrieb) befördert, das ist per Kilometer Betriebslänge 11.810 (Staatsbetrieb 10.055, Privatbetrieb 17.611 Personen). Gegenüber dem Jahre 1909 weist der Personenverkehr eine Steigerung um 5-23 Prozent (Staatsbetrieb 5-29 Prozent, Privatbetrieb 3-11 Prozent) auf.

Was den Güterverkehr betrifft, so wurden 187-6 Millionen Tonnen (hievon Staatsbetrieb 92-4 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 6067 (Staatsbetrieb 4834, Privatbetrieb 12.029) Tonnen befördert und 15.128 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt. Im Vergleich zum Jahre 1909

ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Abnahme um 9-58 Prozent (Staatsbetrieb 13-03 Prozent, Privatbetrieb 1-61 Prozent).

Die gesamten, während des Gegenstandsjahres erzielteten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 982 Millionen Kronen (= 43.161 Kronen per Kilometer Betriebslänge), wovon 770 Millionen (= 40.627 Kronen per Kilometer) auf den Staatsbetrieb und 212 Millionen Kronen (= 55.845 Kronen per Kilometer) auf den Privatbetrieb entfielen.

Die Betriebsausgaben betragen im ganzen 754 Millionen (Staatsbetrieb 608, Privatbetrieb 146 Millionen) Kronen.

Gegenüber dem vorhergehenden Jahre erfuhren die Betriebseinnahmen eine Steigerung um 7-41 Prozent (Staatsbetrieb 8-49 Prozent, Privatbetrieb 3-65 Prozent) und die Betriebsausgaben eine solche um 1-42 Prozent (Staatsbetrieb + 1-79 Prozent, Privatbetrieb - 0-07 Prozent).

Der mit 228 (Staatsbetrieb 163, Privatbetrieb 65) Millionen Kronen bezifferte Betriebsnettoertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergibt per Kilometer Betriebslänge 10.008 Kronen (Staatsbetrieb 8650 Kronen, Privatbetrieb 17.203 Kronen) gegen 171 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 113, Privatbetrieb 58 Millionen), beziehungsweise 7632 Kronen (Staatsbetrieb 6056, Privatbetrieb 15.579 Kronen) im Jahre 1909.

Die Gesamtzahl der im Gegenstandsjahr auf den Haupt- und Lokalbahnen vorgekommenen Unfälle belief sich auf 2756 (-381 gegenüber dem Vorjahr). Bei diesen Unfällen verunglückten 418 Reisende, von welchen 29 getötet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 164 (Staatsbetrieb 195, Privatbetrieb 0-76) verunglückte Personen.

Was die Zahlungen auf Grund des Eisenbahnpflichtgesetzes betrifft, so wurden im Jahre 1910 an 2235 Personen 4-05 Millionen Kronen geleistet. (Fortlaufende Zahlungen an 1005 Personen 0-50 Millionen Kronen und einmalige Abfertigungen an 1230 Personen 3-55 Millionen Kronen).

Die Anzahl der Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) belief sich auf 134.690 (gegen 1909 + 2-95 Prozent); Arbeiter im Taglohn waren im Jahresdurchschnitt 142.929 beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 401-98 Millionen Kronen verausgabt, wovon 282-57 Millionen Kronen (gegen 1909 + 6-16 Prozent) auf die Angestellten entfielen.

An Wohlfahrts-einrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 17 Kranken- und 33 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich mit Schluß des Jahres 1910 auf 181-70 Millionen Kronen (gegen 1909 + 4-05 Prozent) belief.

Abschreibe und Abschandrische bei Lokomotiven und Tendern waren zusammen 255 (auf eine Million Kubikmeter 1-318), bei Eisenbahnwagen aller Art 709 (auf eine Million Kubikmeter 0-009) zu verzeichnen. Die Anzahl der Schäden an Achsen und Vollrädern bei Lokomotiven und Tendern betrug 26 (auf eine Million Kubikmeter 0-134) und bei Eisenbahnwagen aller Art 563 (auf eine Million Kubikmeter 0-079).

II. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schlepfbahnen.

Die Gesamtlänge der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen auf österreichischem Staatsgebiet belief sich mit Schluß des Jahres 1910 auf rund 696 Kilometer (gegen 1909 + 14 Kilometer gleich 1-95 Prozent). Von diesen sind 654 Kilometer als Kleinbahnen klassifiziert, beziehungsweise anerkannt.

Die gegenständlichen Bahnen sind sämtlich Privatbahnen und stehen, abgesehen von der für Rechnung der Eigentümer im Staatsbetrieb befindlichen, rund 25 Kilometer langen, Liptow-Gisnaer Kleinbahn, sämtlich im Privatbetrieb.

Wird zu der früher angegebenen Gesamtlänge die in Ungarn gelegene Teilstrecke der eben genannten Kleinbahn per 1-187 Kilometer hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesamtlänge von 697 Kilometern.

Von dieser Länge entfielen auf den elektrischen Betrieb 586 Kilometer (einschließlich der 2-3 Kilometer langen Drahtseilbahnstrecke der Rendlbahn), auf den Dampfbetrieb 102 Kilometer, auf reine Drahtseilbahnen rund 2 Kilometer und auf Pferdebahnen 7 Kilometer. Zahnradbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betrieb 0-8 Kilometer und von jenen mit Dampfbetrieb 14-2 Kilometer.

Im Vergleich zum Jahr 1909 erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 17-6 Kilometer, hingegen verminderte sich jene der Bahnen mit Dampfbetrieb um 4-8 Kilometer. Die Länge der Drahtseilbahnen und jene der Bahnen mit Pferdebetrieb blieb unverändert.

Im ganzen waren von der Gesamtlänge der Bahnen 305-1 Kilometer = 43-79 Prozent zweigleisig; 422-5 Kilometer = 60-84 Prozent besaßen normale und 274-2 Kilometer = 39-36 Prozent schmale Spurweite.

Was das aufgebrauchte Anlagekapital der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrifft, so betrug dasselbe mit Ende 1910 298-5 Millionen Kronen (gegen 1909 + 7-98 Prozent).

An Fahrbetriebsmitteln waren im ganzen vorhanden: 65 (hierunter 8 elektrische) Lokomotiven (gegen 1909 + 1), 2188 Motorwagen (+ 120), 2079 Personenwagen (+ 265) und 216 Lastwagen (+ 4).

Anlangend den Verkehr wurden im Jahre 1910 426-83 Millionen (elektrischer Betrieb 419-73, Dampfbetrieb 5-28, Drahtseilbahnen 1-31, Pferdebetrieb 0-51 Millionen) Personen befördert, was gegenüber dem Vorjahr einer Verkehrserhöhung von 20-82 Millionen Personen = 5-13 Prozent entspricht.

An Gütern (einschließlich Gepäc) gelangten rund 497.000 Tonnen zur Beförderung (gegen 1909 + 2-50 Prozent).

Die Betriebseinnahmen betragen 64-38 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 62-12 Millionen) und bezifferten sich per Kilometer Betriebslänge auf 96.556 Kr., das ist gegenüber dem Jahre 1909 mehr um 12-48 Prozent und per Kilometer Betriebslänge mehr um 8-49 Prozent.

Von den Transporteinnahmen entfielen 98-70 Prozent auf den Personenverkehr.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 44-19 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 41-95 Millionen), das ist per Kilometer Betriebslänge 68.269 Kr.

Gegenüber dem Vorjahr sind die eigentlichen Betriebsausgaben im ganzen um 11-56 Prozent und per Kilometer Betriebslänge um 7-61 Prozent gestiegen.

Der mit 23-33 Millionen Kronen (hierunter 23-31 Millionen beim elektrischen Betrieb) bezifferte Betriebsnettoertrag ergibt per Kilometer Betriebslänge ein Nettoerträgnis von 34.586 Kronen, während der Nettoertrag im vorhergehenden Jahre 20-30 Millionen Kronen (per Kilometer Betriebslänge 31.559 Kr.) betragen hat.

Die Anzahl der Angestellten belief sich mit Ende 1910 auf 11.545 (gegen 1909 + 1013); außerdem waren die Jahresdurchschnitt 4277 (-277) Arbeiter im Taglohn beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge der Angestellten sowie der Arbeiter im Taglohn wurden 24-93 Millionen Kronen (+ 3-35 Millionen Kronen = 15-58 Prozent verausgabt.

Schleppbahnen waren mit Ende des Jahres 1910 2347 vorhanden. Ihre Gesamtlänge betrug 1827 Kilometer. Unter den Schleppbahnen befinden sich 352 Bergwerks- und Güttbahnen (Montanbahnen), 1457 Industriebahnen (Fabrikbahnen), 174 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 364 sonstige Bahnen für Privatgewerbe. Von der Länge der Schleppbahnen per 1827 Kilometer wurden 1119 Kilometer mit Dampf, 198 Kilometer mit animalischer und 10 Kilometer mit elektrischer Kraft betrieben.

Inland.

Eine Gratulation zu unserem zwanzigjährigen Bestand aus dem Ausland.

Wir erhalten aus Amsterdam folgendes Schreiben:

Amsterdam, den 5. April 1912.
Werte Genossen!

Zum zwanzigjährigen Jubelfest wollen Sie unsere wohlgemeinten Wünsche entgegennehmen für eine möglichst schnelle Weiterentwicklung Ihrer Organisation, unseres Erachtens der mächtigste Eisenbahnerverband Europas sowohl durch seinen Umfang, wie durch die ausgezeichnete sozialistische Bildung seiner Führer. Es ist schon seit langer Zeit, daß wir regelmäßig und genau den österreichischen Ereignissen in Ihrem Organ folgen, und wir müssen gestehen, daß wir keine bessere Eisenbahnerlektüre kennen, als wie sie Ihr Organ bietet. Wir werden daraus für unseren Kampf gegen den Kapitalismus noch manchmal Nutzen ziehen können. Es lebe die internationale Solidarität! Es lebe der Sozialismus!

Leo van der Horst, Eisenbahnersekretär.
R. Nohmans, Sekretariat der „Niederländische Vereinigung van Spoor- en Tramwaapersoneel“, 20. Nijhstraat Nr 15, Amsterdam.

Die niederösterreichischen Landesbahnen als Korruptionsfeld.

Zu einer Döblinger Wählerversammlung sprach dieser Tage Abgeordneter Viktor Silberer, der bekanntlich aus der christlichsozialen Vereinigung ausgetreten ist. Unter den vielen in der letzten Zeit bekannt gewordenen Korruptionsfällen aus der christlichsozialen Verwaltung nannte Herr Silberer auch die niederösterreichischen Landesbahnen, von denen er sagte:

„Das sei ein wahrer Lustgärtchen. Was es da an Korruption, an Unehrlichkeit gibt, davon kann man sich nicht so bald eine Vorstellung machen. Die Protektionswirtschaft ist da ganz besonders im Blühen. Es ist nicht nur einmal vorgekommen, daß draußen aus den Bahnhäusern gestohlen wurde. Da hat man zum Beispiel entdeckt, daß einem Manne in der Kasse etwa 700 Kronen fehlen. Der Mann, darauf aufmerksam gemacht, hat zu seiner Entschuldigung gemeint: „Ich habe das Geld gebraucht, ich bin mit meinem Gehalt nicht ausgekommen!“ Das wurde gemeldet, man hat erzwungen, der Mann sei „empfohlen“, und was hat man getan? Man hat ihm halt einen Vorstoß gegeben, dazu ist er noch bei der Kasse geblieben. Das ist kein einzelner Fall. Nun ja, die Leute haben sich gesagt: „Wenn mir nichts anderes geschieht, als das ich einen Vorstoß bekomme, warum nicht!“ (Gelächter.)

Wo die christlichsoziale Ausrüstung aufging, dort geblieb das Giftkraut der Unehrlichkeit. Daß der alte Stephansturm noch steht, das verdankt er wirklich mehr seiner festen Konstruktion als der Ehrlichkeit der christlichsozialen Verwaltungskünstler.

Jubelgeld für den christlichsozialen Wahlfonds.

Zu den Wahlfonds der den Wiener Gemeinderatswahlen entgegenschwindelnden Christlichsozialen trägt die Oesterreichische Länderbank hervorragend bei: Sie gibt den christlichsozialen Stadtgewaltigen einfach eine Provision dafür, daß diese ihre Anleihen bei der Länderbank machen und das geborgte und gut zu verzinsende Geld zu niedrigerem Zinsfuß in der Bank arbeiten lassen. Nun hat der gemäßregelte Magistratsbeamte Moisel — herausgeworfen wegen Kritik an der Uebergehung der jüdischen Beamten, mit deren reichen Stammesgenossen die Schwarzen so intim sind — in einer Versammlung mitgeteilt, daß die Bodenkreditanstalt, die der jüdische Herr Sektionschef Sieghart leitet, ebenfalls den klerikal-antisemitischen Wahlfonds speist. Und in der schwarzen Reichsratsfraktion habe „Selbmarshall“ Geßmann in einem Atem erklärt: daß Sieghart unter vier Ministerien der Freund der Christlichsozialen war und daß man auf ihn öffentlich schimpfen müsse — „damit man es nicht so merkt!“

Die Protektoren der allein seligmachenden Kirche.

Im September wird es in Wien hoch hergehen. Der eucharistische Weltkongress, der im Jahre 1881 zum erstenmal in Lille stattgefunden hat, in den letzten Jahren in London, Köln, Montreal und Madrid, soll in diesem Jahre mit besonderem Pomp in Wien inszeniert werden. Der Klerikalismus, der seit der Niederlage der Christlichsozialen bei den Wahlen im Juni 1911 seine Macht wanken fühlt, will im religiösen Gewand die Seelen wieder gewinnen. Es sollen 240 Bischöfe nach Wien kommen und 20.000 Priester werden beordert, um Messe zu lesen und Beichte zu hören. Aus der ganzen Umgebung von Wien und aus Wien selbst sollen einige hunderttausend Schulkinder zusammengebracht werden, die, wie offiziell mitgeteilt wird, im Schwarzenberggarten auf einmal die Kommunion empfangen sollen. Um die Manifestation noch großartiger zu machen, soll der Schulbeginn bis nach dem Kongress verschoben werden. Im ganzen Reiche sind Adel und Klerus an der Arbeit, die Vorbereitungen zu dieser politisch-kerikalischen Demonstration zu treffen.

Die ganze Demonstration wird mehrere Millionen kosten, und es war die Frage, wer die Kosten zahlen werde. Denn daß weder der Adel noch der Klerus mehr als ihr Protektorat dazu beitragen werden, war von vornherein klar. Nun hat die „Arbeiter-Zeitung“ den Schleier von dem Geheimnis weggezogen. Die Kosten für die klerikale Demonstration werden von reichen Juden getragen werden, die in den Adelsstand erhoben werden sollen, wofür sie die entsprechenden Summen für den eucharistischen Kongress

aufbringen müssen. Die „Arbeiter-Zeitung“ nennt vier jüdische Millionäre, mit denen man bereits handelsweises wurde. Der Direktor des Wiener Bankvereins Bernhard Popper, Herr Reiches, ein auf 100 Millionen Vermögen geschätzter Privatier, der Chef der Kohlenfirma David Perl und der Chef der Firma Grab, die alle, je nach den gezahlten Beträgen, gewöhnliche „Edle“ oder „Barone“ werden sollen. Aber diese vier sind nicht die einzigen, sondern es ist ein förmlicher Markt etabliert worden, wo Adelstitel an die Meistbietenden versteigert werden — zu Ehren der heiligen römischen Kirche.

Scharfmacherrüstungen.

Sonntag den 10. März tagte in Wien die Generalversammlung des Oesterreichischen Arbeitgeberverbandes. Die Beteiligung war sehr stark; außer den Delegierten aus allen Teilen des Reiches waren noch in Vertretung des Ungarischen Arbeitgeberverbandes der Direktor Sarkas, der Hauptstelle des Oesterreichischen Industrie-Arbeitgeberverbandes Sekretär Dr. Rottenberg, des Niederösterreichischen Gewerbevereines kaiserlicher Rat Schweinburg, des Deutsch-österreichischen Gewerbeverbandes Direktor Baudoin etc. erschienen. Nach Eröffnung durch den Obmann des Verbandes Herrn Bernhard Ludwig erstattete in Fortsetzung der vertragenen Verhandlungen der Kassenvorstand Herr Armingier den Kassensbericht, worauf nach dem Bericht des Revisors Max Desoyer der Verbandsleitung das Absolutorium erteilt wurde. In der sehr lebhaften Debatte, welche sich an die Berichte anschloß, stellte der Delegierte Kestner (Teplitz) nach einem eingehenden Bericht über die Arbeitgeberorganisationen in Nordböhmen den Antrag auf Schaffung eines Agitationsfonds und zu diesem Zwecke per Arbeiter und Jahr 10 S. einzuheben. Handelskammerrat Randsch stellte hierzu den Zusatzantrag, der Hauptverband solle sich auch an sämtliche Gewerbevereine um Beitragsleistung zu diesem Agitationsfonds wenden. — Delegierter Cassia (Reichenberg) unterstützte den Antrag auf Schaffung des Agitationsfonds. — Nachdem noch Delegierter Kobald (Graz), Professor Schmidt und Direktor Baudoin gesprochen hatten, wurde sowohl der Antrag Kestner sowie der vom Kammerrat Randsch gestellte Zusatzantrag einstimmig angenommen. Obmann Bernhard Ludwig referierte sodann über die sozialdemokratischen Gesetzesanträge im Parlament und schloß mit einem Appell zur kräftigen Organisation der Gewerbetreibenden, damit sie ein Machtfaktor werden. (Lebhafter Beifall.) Handelskammerrat Randsch erstattete ein Referat über die ablaufenden Kollektivverträge im kommenden Jahr. Im Jahre 1913 laufen die meisten Kollektivverträge ab, vom Baugewerbe, von den metallverarbeitenden Branchen, von den Buchdruckern etc. 1913 wird ein Kampfsjahr und wir verweisen unsere Mitglieder schon heute auf den Ernst der Situation. Die beste Gewähr für eine friedliche Austragung waren stets die getroffenen starken Rüstungen für den Kampf. Wird uns aber dennoch der Kampf aufgezungen, dann werden wir auch die Kraft finden, unsern Gegnern zähen Widerstand zu leisten. (Lebhafter Beifall.) Für die Arbeiter werden also der Anzeichen immer mehr, daß man es ernstlich auf ihre Organisationen abgesehen hat, so daß auch sie alle Ursache haben, ihre Reihen fester zu schließen.

Etwas zum Nachdenken für die deutschnationalen Arbeiter.

Das in Graz erscheinende Organ der deutschgelben Arbeiterorganisationen in Steiermark äußerte sich kürzlich über den Zusammenbruch der sogenannten deutschnationalen Maurerorganisationen in Westböhmen, und bei dieser Gelegenheit ließ es auch einige sehr kräftige Bemerkungen über die Deutsche Arbeiterpartei der Herren Knirsch, Ertl, Fahrner und Seidl vernehmen. Ein Beispiel:

Es ist aber nicht zu verkennen, daß dieser Mißerfolg der deutschen Arbeiterbewegung teilweise selbstverschuldet ist. So lange der Flügel der Deutschen Arbeiterpartei, welcher nunmehr unter der Führung des Abgeordneten Knirsch steht, an dem unnatürlichen Verhältnis zum parlamentarischen Deutschen Nationalverband festhält, so lange sich seine Abgeordneten verpflichtet fühlen, den politischen Ansprüchen des bürgerlichen Teiles der Wähler, welche zu ihrem Siege beigetragen haben, Rechnung zu tragen, so lange werden derartige Schlapfen nicht ausbleiben. Solche Mandate sind es nicht wert, daß die Opfer der deutschen Arbeiter in erster Linie zu ihrer Erringung gebracht werden und um ihre Willen der Ausbau und die finanzielle Stärkung der Gewerkschaften beeinträchtigt wird. In dieser Beziehung wird aber bei den Zentralkommissionsverbänden viel gesündigt. Die Folge ist, daß weder das innere Verbandsgefüge fest genug ist, noch die nötigen Mittel vorhanden sind, wie es in Karlsbad der Fall war, um in entscheidenden Augenblicken feindseligen Angriffen standzuhalten.

Ob jene bedauerenswerten Arbeiter, die der sogenannten deutschen Arbeiterpartei angehören, aus dieser Neuerung einer deutschgelben Zeitung über die deutschgelbe Partei eine entsprechende Lehre ziehen werden? Deutlich genug ist die Sprache des steirischen Blattes.

Wie reiche Leute noch reicher werden.

Ein trefflicher Fingerzeig, wie reiche Leute noch reicher werden können, geben die Aktionäre der Oesterreichischen Waffenfabriksgesellschaft. Dank der riesigen Rüstungen, hat das Unternehmen einen glänzenden Aufschwung genommen und eine Dividende von 32 Kr. auf eine Aktie verteilen können, deren Nominalwert 200 Kr. und deren Kurswert Ende 1911 774 Kr. betrug. Nicht genug damit! Die Gesellschaft hat einen ordentlichen Reservefonds von 30 Prozent des Aktienkapitals und überdies einen außerordentlichen von 1.400.000 Kr. aufspeichern können, der durch die Dotation aus dem laufenden Geschäftsjahr auf 2.100.000 Kr. gebracht werden soll. Die Aktionäre sahen natürlich nur mit schnellen Augen die fetten Huppen verschwinden und beströmten den Verwaltungsrat, den außerordentlichen Reservefonds auszuschildern. Mit Erfolg! Die nächste Generalversammlung wird beschließen, das Aktienkapital von 8.400.000 Kr. auf 10.500.000 Kr. zu erhöhen, dadurch, daß auf je vier alte Aktien eine neue ihren Besitzern umsonst gegeben wird. Das Bezugsrecht einer Aktie wird also mit 160 Kr.

nicht zu hoch gewertet sein, wenn wir annehmen, daß infolge der Erhöhung der Stückzahl der Aktien und des Aktienkapitals, der doch keine Erhöhung des produzierenden Kapitals entspricht, die Dividende in Zeiten mittlerer Konjunktur niedriger sein dürfte. Die Aktionäre können mit ihrer Kapitaleinlage wirklich zufrieden sein, sie stecken eine 16prozentige Dividende ein und erhalten überdies ausnahmsweise einen Betrag, der dem Nominalwert der Aktien fast gleichkommt. Wer es kann, tue desgleichen!

Die Betriebseinnahmen der Buzschieder Bahn.

Aus Prag wird berichtet: Der Verkehr auf den Linien der Buzschieder Bahn hat sich im Februar noch lebhafter gestaltet als im vorhergegangenen Monat. Insbesondere erfuhren die Kohlentransporte eine namhafte Steigerung, da die Konsumenten schon aus Besorgnis vor einer Streikbewegung größere Kohlenmengen heranzogen. Gegenüber dem Monat Februar 1911 ergab sich eine Mehrverfrachtung von rund 40.000 Tonnen Kohle, an welchem Plus beide Reize so ziemlich gleichmäßig beteiligt sind. Auch der Verkehr von diversen Gütern hat sich gesteigert, insgesamt um 17.000 Tonnen. Schließlich zeigt der Personenverkehr einen namhaften Zuwachs. Die Einnahmen per Februar werden mit 1.826.824 (+ 106.000) Kr. ausgewiesen, wovon 647.075 (+ 51.800) Kr. auf das A-Netz und 1.179.749 (+ 54.200) Kronen auf das B-Netz entfallen. An den Mehreinnahmen von 106.000 Kr. partizipiert der Güterverkehr mit 71.524 Kr. und der Personenverkehr mit 34.476 Kr. Die Gesamteinnahmen für die ersten zwei Betriebsmonate beziffern sich mit 3.870.396 (+ 150.300) Kr. Giebon entfallen auf die A-Strecke 1.852.625 (+ 62.200) Kr. und auf die B-Strecke 2.517.771 (+ 88.100) Kr. Die Regulierung der Einnahmen per Oktober 1911 ergab für das A-Netz ein Plus von 13.472 Kr. und für das B-Netz ein Plus von 26.800 Kr. Dadurch steigert sich das Jahresplus von Lit. A auf 207.318 Kr. und jenes von Lit. B auf 393.828 Kr. Die Dividendenfahne bewegt sich also in aufsteigender Richtung.

Ausland.

Deutsche Niesengewerkschaften.

Der Deutsche Metallarbeiterverband, der zurzeit schon über eine halbe Million Mitglieder zählt, dürfte im Laufe des Jahres 1912 das sechste Hunderttausend voll bekommen. Der Zentralverband der Schmiede Deutschlands wird auf seinem demnächst stattfindenden Verbandstag in Düsseldorf seinen Uebertritt in den Metallarbeiterverband beschließen und so seine zukünftigen Lohnbewegungen unter dem Schutze dieser mächtigen Organisation durchführen. Der Deutsche Metallarbeiterverband, dessen Abrechnung zurzeit noch nicht erschienen ist, dürfte 1911 eine Einnahme von über 17 Millionen erzielt haben. Nicht weniger als über 500 Beamte und Organisationsleiter belegen die Geschäfte des Verbandes und in zwei eigenen Druckereien wird die Monatsausgabe des Verbandsorganes hergestellt. Eine eigene Monatschrift, der „Zeitgeist“, sorgt für die Schulung und Ausbildung der Verbandsbeamten und Funktionäre. An den gefüllten Kassen des Verbandes sind bis jetzt die größten Ausparungen, die die deutschen Scharfmacher durchführten, wirkungslos abgeprallt.

Auch das Fachorgan des Verbandes der Fabrikarbeiter, „Der Proletarier“, hat eine Auflage von 200.000 erreicht! Aus diesem Anlaß kam eine Festnummer heraus, die die Entwicklung des Verbandes in klarer Weise zeigt. Als schwaches Pflänzchen wurde er vor 22 Jahren gepflanzt. Seine zähe Natur überwand alle Hindernisse. Und heute steht er da achtunggebietend und stark, den Bedrückten zum Trost, den Bedrückten zum Schutz! In den letzten fünf Jahren wurde für 150.000 Mann die Einführung besserer Arbeitsverhältnisse durchgeführt, zwei Millionen Stunden Arbeitszeitverfugung und 2 1/2 Millionen Mark Lohnerhöhung kann die Organisation allein für das Jahr 1911 auf der Habeneseite buchen. Allerdings, es sind auch Opfer gebracht worden, 10 Millionen Mark hat der Verband bisher an Unterstützungen gezahlt. Aber das sind gewissermaßen die Versicherungsprämien, die vor größeren Verlusten schützen. Und dieses segensreiche, kulturelle Wirken bietet die Gewähr, daß sich der Verband und sein Organ auch in Zukunft rüstig weiterentwickeln werden.

Massenjustiz in Deutschland.

Ebenso wie bei uns hat man bei dem jetzt durchgeführten Bergarbeiterstreik mit aller Schärfe wahrnehmen können, wie die Justiz immer mehr ein Werkzeug in den Händen der herrschenden Klassen wird, das gegen die gewerkschaftlichen Forderungen der Arbeiter angewendet wird. Das fürchterlichste sind die Strafen, welche von den Gerichten mit verschwenderischer Fülle über die angeklagten Arbeiter und Arbeiterfrauen verhängt werden. Als Muster bringen wir eine kleine Blütenlese von Urteilen, die wir der „Bergarbeiter-Zeitung“ entnehmen. Es wurden beurteilt:

- Jana J. aus Kirchberne für die Worte „Pfui, Streikbrecher“ zu 1 Monat Gefängnis.
- Frau Bina L. aus Aplerbeck wegen des Wortes „Streikbrecher“ zu 14 Tagen Gefängnis.
- Johann K. aus Bradel hatte „Streikbrecher“ und „Diebstahl“ gerufen, 4 Wochen Gefängnis.
- Friedrich S. und Max A. aus Gänningfeld titulierte Arbeitswillige als „Zudas“ und „Streikbrecher“. Urteil: je 2 Monate Gefängnis.
- Johann J. aus Wattenfeld erhielt wegen des gleichen Titels 6 Wochen Gefängnis.
- Die Bergarbeiterfrauen Jda Sch. und Agnes D. aus Serne für die Ausrufung „Pfui, Streikbrecher“ je 1 Monat Gefängnis.
- Edmund W. aus Essen für „Streikbrecher“ 1 Monat Gefängnis.
- Johann D. aus Buer für „Pfui, Buchhändler, Streikbrecher“ 3 Monate Gefängnis.
- Wilhelm W. aus Rabobad hatte Soldaten mit „Lumpen“ beschimpft. Urteil: 2 Monate Gefängnis.
- Ludwig B. aus Berne für „Streikbrecher“ und „Lump“ 3 Wochen Gefängnis.

Frau Luise R. aus Gerne für „Streifbrevier“ 1 Monat Gefängnis.

W. St. aus Sodingen für „Streifbrevier“ 1 Monat Gefängnis.

W. aus Necklinghausen für „Pfu“ 6 Wochen Gefängnis.

Diese Liste ließe sich noch ins Unendliche vermehren. Dabei ist zu beachten, daß es sich in all diesen Fällen nur um Worte handelte, die den zartbesaiteten Streifbrechern zugerufen wurden, um eine durchaus zutreffende Charakterisierung dieser zweifelhaften Ehrenmänner. Hiernach kann man sich leicht vorstellen, wie die Urteile in den Fällen ausfallen, in welchen so ein „nützliches Element“ wirklich einmal etwas unsanft angefaßt wurde.

Ein Massenmord des Verkehrsrekords.

In der Nacht von Sonntag auf Montag hat sich auf dem Atlantischen Ozean, dem meistbefahrenen Weltmeer, in den Gewässern von Neufundland, also dort, wo die Dampferlinien von Europa nach Nordamerika vorbeiführen und wo das vielbefahrene und genau bekannte Meer keine Gefahren mehr zu bieten scheint, eine der furchtbarsten Schiffskatastrophen ereignet, wohl die furchtbarste überhaupt, die die Geschichte der Schifffahrt kennt. Das neueste Schiff der englischen „White Star“-Linie, die „Titanic“, die als der größte und am großartigsten und luxuriösesten eingerichtete aller Ozeandampfer galt, ist auf ihrer ersten Probefahrt nach Nordamerika in den neufundländischen Gewässern mit einem schwimmenden Eisberg zusammengestoßen und gesunken. Und während die ersten Meldungen dahin gingen, daß alle Passagiere gerettet seien und das Schiff selbst noch sinkend den kanadischen Hafen Halifax erreicht habe, stellt sich nun heraus, daß von den 2200 Passagieren nur etwa 700 und 200 Mann der Besatzung von dem auf drahtlose telegraphische Hilfsmittel herbeigeeilten Dampfer „Olympic“ gerettet wurden, während 1500 Menschen im Ozean den Tod fanden.

Die Zahl der Opfer ist aber an diesem furchtbaren Unglück noch nicht das Ärgste. Ärgster ist, daß diese Menschenmasse gar nicht einem tückischen Spiel der Naturkräfte, gar nicht einem Unfall, sondern einem Verbrechen geopfert worden ist. Das Furchtbare hätte leicht vermieden werden können, man weiß, daß die schwimmenden Eisberge, die sich von den Polareismassen lösen, um diese Zeit und gerade an jener Stelle häufig auftreten, die Schifffahrt meidet daher die gefährlichen Stellen und sie kann den gefährlichen Eisbergen ausweichen — aber hier wurde der Gefahr direkt entgegengefahren, wurden alle Vorsichtsmaßnahmen außer Acht gelassen, nur um einen Schnelligkeitsrekord zu erringen, um Prämien zu ergattern und um den kapitalistischen Profit zu erhöhen.

Diese furchtbare Anklage gegen die kapitalistische Gesellschaft wird in der bürgerlichen Presse erhoben. Sie bricht durch mehrere Meldungen hindurch und am deutlichsten wird sie formuliert in den folgenden Mitteilungen, die ein Bielefelder auf dem Gebiet der Ozeanreisen, Herr Maximilian J. Sonnenschein in Prag, der die Seefahrt nach Amerika nicht weniger als zweihundertmal abfolgiert hat, einem Mitarbeiter des „Prager Tagblatt“ macht. Er sagt:

„Allerdings bieten die Eisberge in den nördlichen Regionen des Atlantischen Ozeans große Gefahren für die Dampfer. Aber Zusammenstöße gehören zu den allergrößten Seltenheiten. Denn einmal ist jeder Kapitän schon vor der Ausfahrt von der Lage der Eisberge genau orientiert, und dann machen sich die Eisberge schon von weitem durch das rasche Sinken der Temperatur nicht nur für den Schiffskommandanten, sondern auch für alle Passagiere deutlich bemerkbar. Bei einer einwandfreien Führung der Ozeandampfer läßt sich die Gefahr einer Kollision mit einem Eisberg wohl vermeiden. Aber die unglaubliche Konkurrenz der englischen und amerikanischen Dampfer, der Ehrgeiz, immer wieder neue Schnelligkeitsrekorde aufzustellen, muß die Sorgsamkeit des Kapitäns, sein Verantwortungsgesühl gegenüber dem Wohl seiner Passagiere notwendig beeinträchtigen. Nicht nur die einzelnen Schiffabriegelungen, auch die einzelnen Dampfer derselben Unternehmung suchen sich in der Schnelligkeit der Ozeandurchquerung den Rang abzulaufen. Ein Beispiel dafür sind die Wettfahrten der „Maurotania“ und „Lusitania“, die beide der „Cunard-Linie“ gehören. Das blaue Band des Ozeans, die schnellste Fahrt von Newyork nach Europa, wird von diesen beiden Riesendampfern immer wieder in tollen Fahrten gegenseitig erklämpft und verloren. Selbstverständlich steigert sich der Rekordkampf gegen fremde Gesellschaften noch viel weiter. Ganz gewiß hat der Ehrgeiz des amerikanischen Kapitäns und seiner Ingenieure, einen neuen Schnelligkeitsrekord mit der „Titanic“ aufzustellen, das Unglück in erster Linie verschuldet. Die „Titanic“ sollte die „Königin des Ozeans“ werden, an dieser Stelle ist sie zugrunde gegangen. Außer den abstrakten Momenten der Freude am Siege und des Ehrgeizes, es anderen Gesellschaften vorzutun, spielen freilich noch sehr materielle Momente bei einer forcierten Eisfahrt über den Ozean mit. Die Passagiere bezorgten leider das schnellste Schiff und nicht das sicherste. Die „Königin des Ozeans“ kann immer mit einer vollen Besetzung seiner Kajütenplätze rechnen und davon ist ja die Dividende der Schiffahrtsgesellschaften sehr stark abhängig. Kapitän Smith von der „Titanic“ nahm, um eine Strecke von 150 Seemeilen zu ersparen, um die Fahrtdauer um etwa sechs Stunden abzukürzen, einen extrem nördlichen Kurs.“

Mehrere Nachrichten bestätigen auch diese furchtbare Anklage. Im Vergleich zu ihr treten die Einzelheiten, die von der Katastrophe, von dem Verzweiflungskampf der Opfer gemeldet werden, zurück. Kein Schiffsunfall, keine durch Naturkräfte verursachte Katastrophe liegt hier vor, der gegenüber der Mensch nur ohnmächtiges Bedauern übrig haben kann — nein, es handelt sich um ein kapitalistisches Massenverbrechen, das die Profitgier des Kapitalismus auf den Gewissen hat.

Aus dem Gerichtssaal.

Rentenerhöhung trotz ungünstiger ärztlicher Gutachten.
Der Weichenwächter Stephan Bisić in Perkovic (Dalmatien) erlitt am 25. August 1909 durch Stolpern über Schienen einen Unfall, indem er sich einen Fußknöchelbruch und ein Bruchleiden zuzog. Er konnte seither seinen Dienst nicht mehr wie früher verrichten und wurde auch nach einem Jahre in den Ruhestand versetzt. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt gewährte ihm jedoch nach Beendigung des Heilverfahrens nur eine 30prozentige Rente, da sie die Einbuße an Erwerbssfähigkeit nur mit einem Drittel schätzte. Dagegen erhob Bisić durch Dr. Leopold Kaly die Klage an das Schiedsgericht, indem er behauptete, daß er durch seinen Unfall sehr schwer beeinträchtigt und insbesondere auch mit einem Ohren- und Augenleiden behaftet sei.

Zu der am 12. April stattgehabten Verhandlung vor dem Schiedsgericht unternahm Stephan Bisić die weite Reise von Dalmatien nach Wien, um sich den besten Ärzten zur Untersuchung vorzustellen. Die Sachverständigen Professor Pollak als Ohrenspezialist und Dozent Dr. Sankle als Augenspezialist erklärten jedoch die Angaben des Klägers für sehr übertrieben und gaben einen Zusammenhang zwischen den ganz unbedeutenden Ohren- und Augenfehlern mit dem Unfall nicht zu. Der Sachverständige Dr. v. Jagić erklärte, daß die Unfallversicherungssanktion die durch Fuß- und Bruchleiden herbeigeführte Einbuße an Erwerbssfähigkeit mit einem Drittel genügend hoch geschätzt habe. Demgegenüber betonte der Klagenanwalt, daß die Rente viel zu gering sei, weil Bisić zu schweren Arbeiten infolge seines Leidens ganz unfähig sei, während er leichtere Arbeiten im Hinblick auf seine Vorbildung und die mangelnde Gelegenheit nicht finden könne. Diesen wirtschaftlichen Erwägungen gab der Gerichtshof auch Folge, indem er die Anstalt zur Urteile, dem Kläger eine Nachzahlung von 184 Kr., ferner ab 1. Mai d. J. eine 30prozentige Rente von Kr. 27.81 monatlich zu bezahlen und die Kosten von Kr. 99.34 zu ersetzen.

Wieder behobene Rentenherabsetzung. Am 4. Dezember 1909 erfolgte in der Station Blowitz der k. k. Staatsbahnen ein Zusammenstoß zwischen dem auf Geleise I einlaufenden Güterzug 90 und dem auf dem gleichen Geleise ankommenden Zug 77. Der Zugführer Maximilian Kolar bediente im Dienstwagen des Güterzuges 90 eben die Bremse, als der Dienstwagen plötzlich durch den Anprall gerüttelt wurde. Kolar erlitt mehrere Querschnitte und stand bis 1. April 1906 im Genuß einer 30prozentigen Heilverfahrensrente. Von diesem Zeitpunkt an hatte er eine 54prozentige Dauerrente, die auf Grund einer von Dr. Gustav Harnper eingebrachten Klage vom Schiedsgericht unter Annahme einer 75prozentigen Erwerbseinkünfte auf 67.5 Prozent erhöht wurde. Diese im Prozeß ermittelte Rente wurde von der Anstalt mit 1. September 1911 unter Annahme einer 50prozentigen Einbuße auf 45 Prozent reduziert, wogegen Kolar durch Doktor Harnper neuerlich klagte.

Bei der Verhandlung, in der es auf den Vergleich zwischen dem jetzigen Sachverständigenbefund mit dem im Vorprozeß gewonnenen Sachverständigenbefund ankam, erklärten die Sachverständigen Dozent Dr. Erben und Dr. Hoebel die von der Anstalt behauptete wesentliche Besserung im vollen Umfang als bestehend. Die im Jahre 1906 bestandene Herzfleischentartung und die sämtlichen damit zusammenhängenden nervösen Symptome seien gänzlich geschwunden, die lokalen Veränderungen, die in einer Schmerzhaftigkeit der Hüfte und einem Nachschleppen des rechten Beines bestanden, seien nahezu geschwunden.

Der klägerische Vertreter wies darauf hin, daß die Klagen des Verletzten über psychische Störungen glaubwürdig seien und beantragte die Zuerkennung der entsprechend höheren Rente.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap beurteilte die Anstalt unter Annahme einer 66.7prozentigen Erwerbseinkünfte zur Zahlung einer 60prozentigen Rente und zur entsprechenden Rentennachzahlung.

Der Vorsitzende hob hervor, es bestche an der wesentlichen Besserung kein Zweifel, doch dürfe nicht vergessen werden, daß ein so ungewöhnlich schweres Trauma, wie im vorliegenden Falle, den Nervenzustand auch dann noch dauernd nachhaltig beeinflusse, wenn die lokalen Verletzungsfolgen nicht mehr bestehen. Durch die Todesgefahr beim Unfall und durch die Pensionierung des arbeitsfreudigen Klägers in jungen Jahren sei auf dessen psychischen Zustand eine ungewöhnliche Wirkung ausgeübt worden. Die Herabsetzung der Anstalt von 75 Prozent Einbuße auf 54 Prozent sei nicht entsprechend, weshalb das Schiedsgericht eine solche von 66.7 Prozent an deren Stelle gesetzt habe.

Streiflichter.

Ueber die Tätigkeit der Vertrauensmänner der Bahnerhaltungsarbeiter. Bei der am 8. und 9. Jänner h. J. stattgefundenen Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter wurde die Einführung eines Vertrauensmännerstems beschlossen. Schon geraume Zeit vorher hatten sich die Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Staatsbahnen der Wiener Sektionen I, II und III zusammengeschlossen und tüchtige Vertrauensmänner gewählt. Ihre Zahl beträgt bisher 31. Diese haben sich zu einem Komitee vereinigt, in welchem Berichte erstattet, über verschiedene, die Bahnerhaltungsarbeiter betreffende Maßnahmen beraten und wo auch Beschlüsse über zu veranstaltende Versammlungen und Aktionen gefaßt werden, die letztere der Zentrale vorgelegt werden. Die Vertrauensmänner der Bahnerhaltungsarbeiter haben somit ein großes Tätigkeitsgebiet. Innerhalb der Partien und Rahons, in welchen sie fungieren, halten sie zu allererst Ueberblick, ob alle ihre Kollegen organisiert sind; denn von dem festen einheitlichen Zusammenschluß hängt eigentlich ihr ganzes Wirken ab, insofern Erfolge erzielt werden sollen. Kleine Angelegenheiten lassen sich meistens vom Vertrauensmann an Ort und Stelle regeln; so hat unter anderem beispielsweise ein Vertrauensmann die eingestellte gewöhnliche Vergütung der über die normale Arbeitszeit beschäftigten Oberbauarbeiter in der Station und im Magazin wieder erlangt. Die Vertrauensmänner haben weiter für eine anständige Behandlung des Personals seitens der Vorgesetzten zu sorgen, und es läßt sich beobachten, daß überall dort, wo tüchtige Vertrauensmänner an der Spitze der Arbeiter fungieren, Ausschreitungen der Vorgesetzten nur selten vorkommen. Auch in materieller Beziehung ist das Walfen einzelner Vertrauensmänner verpörrlich, ohne daß ein großer Apparat in Bewegung gesetzt werden mußte. Da und dort wurden ausgiebige, fällig gewesene Lohnvorrückungen sofort nach dem Einschreiten der Vertrauensmänner den betreffenden Bahnerhaltungsarbeitern im Nachtrag angewiesen, ein Zeichen, daß sich manches noch im Keime gultmachen läßt, was sonst, nachdem es vernachlässigt wurde, einen großen Apparat beansprucht. Auch manch andere Errungenschaft ist dem Wirken der Vertrauensmänner selbst zuzuschreiben; so eine 25prozentige Zulage bei Dach- und Leiterarbeiten auf der Vorortlinie. Eine andere Errungenschaft ist die Freigabe des 1. Mai, die bei den Bahnerhaltungsarbeitern der Sektionen Wien I, II und III zum erstenmal im Vorjahre zum Durchbruch kam.

Erste und tüchtige Vertrauensmänner werden überall auch dort eingreifen, wo es gilt, Disziplin zu halten. In jenen Partien und Rahons, denen solche Vertrauensmänner vor-

stehen, kommt jedem Arbeiter die Solidaritätsnotwendigkeit zum Bewußtsein. Die Denunziererei und Schöntuererei nach oben wird verpörrt und an Stelle von gegenseitiger Feindseligkeit tritt Achtung vor jedem Arbeitskollegen. Dies wirkt auch auf die Diensteserfüllung vorteilhaft ein und so wird jene dienstliche Disziplin gewickelt, die nicht mit Zwangsmitteln aufgezungen ist, sondern die aus dem richtigen Erkennen der dienstlichen Notwendigkeiten entspringt und die dem Bewußtsein ihr Entstehen mitverdankt, in der Organisation Schutz gegen Willkürlichkeiten und Ungerechtigkeiten zu finden. Die Arbeiter zu diesem Grade dienstlicher Disziplin und Organisationsanhanglichkeit zu erziehen, ist Aufgabe der Vertrauensmänner, und es bedarf des Einsetzens ihrer ganzen Persönlichkeit, um derartige Erfolge zu erzielen. Ist deren Tätigkeit als Vertrauensmänner ganz vom Geiste des Strebens der Organisation erfüllt, wird es ihnen allmählich gelingen, in ihrem Rahon einen einheitlichen Willen groß zu ziehen, und dieser Wille wird auch das einheitliche Anstreben von Reformen ermöglichen und diese auch durchzuführen vermögen.

Wenn wir hier daran erinnern, daß die Bahnerhaltungsarbeiter in Wien im Jahre 1908 noch einen Minimallohn von Kr. 2.30 hatten*), müssen wir besonders hervorheben, daß es nur dem unausgesetzten Fleißigen Betreiben der Wiener Bahnerhaltungsarbeiter und der Unterstützung, die dieser die Organisation angedeihen ließ, zu verdanken ist, daß die durch die Bewegung zustandegekommene Lohnregulierung einen Grundlohn von Kr. 2.60 für die Wiener Bahnerhaltungsarbeiter erstellte. So unzulänglich dieser Grundlohn auch war, die Bahnerhaltungsarbeiter sind sich bewußt, daß sie selbst diesen Grundlohn nicht erreicht hätten, würden sie nicht energische Vertrauensmänner und eine feste Organisation gehabt haben. Im Vorjahre hat sich die Ersprißlichkeit der Tätigkeit der Bahnerhaltungsvertrauensmänner neuerlich erwiesen: der Grundlohn wurde von Kr. 2.60 auf Kr. 2.80 erhöht. Wie man aber vor der Durchführung dieser Erhöhung den Vertrauensmännern seitens der höheren und höchsten Dienststellen bezeugte, soll durch den Ausdruck festgehalten werden, den Sekretär Smitz gegenüber den Vertrauensmännern nach deren Schilderung der elenden Lohnverhältnisse tat, daß mit Bajonetten und Säbeln die Ruhe unter den Oberbauarbeitern schon wieder hergestellt werde! Nur der Besonnenheit jener Vertrauensmänner war es zu danken, die ausgemergelten Bahnerhaltungsarbeiter Wiens von einer Verzweiflungstat, dem Streik, zurückzuhalten. Die Bahnerhaltungsarbeiter von Neuwigen, Groß-Weikersdorf, Tiefenthal und Ziersdorf sollten um diese Errungenschaft geprellt werden, indem man plötzlich die ursprüngliche Zulage, die die Lohnenerhöhung alle drei Wiener Sektionen betrifft, dahin umwandelte, die Zulage wäre nur für die Wiener Lokalfestung gewährt worden. Den Vertrauensmännern gelang es aber, zu erwirken, daß die ursprüngliche Zulage aufrechterhalten wurde.

Anerkennungswert ist weiter der Fleiß und die Ausdauer der Vertrauensmänner der Bahnerhaltungsarbeiter der drei Wiener Sektionen in der letzten Aktion der Lohnbewegung. In dieser wurde nun endlich der noch im Jahre 1908 als Höchstlohn geltende Taglohn von 3 Kr. als Grundlohn errungen. In kaum vier Jahren haben sich also die Oberbauarbeiter der Wiener Bahnerhaltungssektionen ihren ehemaligen Höchstlohn zum Grundlohn umgewandelt und sie konnten dies hauptsächlich nur dadurch erreichen, daß sie einerseits stramm organisiert sind und daß sie aber auch den gewählten Vertrauensmännern die notwendige Stütze und den notwendigen Muthalt boten.

Warum aber ist das nur in Wien, bei den drei Wiener Bahnerhaltungssektionen der k. k. Staatsbahnen so, und warum ist dies nicht auch wo anders möglich? Warum zögert man an anderen Orten, sich ebenso zu organisieren und sich ein eben solches Vertrauenssystem zu schaffen, wie dies auch die erste Reichskonferenz der Bahnerhaltungsarbeiter empfohlen hat?

Wir wollen mit unserem heutigen Artikel an dieses Verfaßnis erinnern. Und alle Bahnerhaltungsarbeiter des Reiches, welche die Empfindung haben, daß sie trotz der eben durchzuführenden oder schon früher durchgeführten Lohnaufbesserung noch immer auf der tiefsten Stufe der Entlohnung stehen, am Hungerlohn, werden sich vielleicht doch endlich ermannen, sich zu organisieren, um so dem Beschlusse der ersten Reichskonferenz in Bezug auf das Vertrauensmännerstems Folge leisten zu können. Wenn auch diese ihre Vertrauensmänner erwählt haben werden und wenn für diese mit ebensolcher Kraft eingetreten wird, werden gewiß die Organisation und ihre Vertrauensmänner für sie ebenso viel zu leisten vermögen.

Die Bahnarztfrage in Franzensfeste. Die Bahnarztfrage in Franzensfeste ist in ein Stadium getreten, das für die Bediensteten keinen betriebligen und endgültigen Abschluß der Angelegenheit bedeuten kann. Weil man Dr. Kopp, den Schwager des Stationschefs von Franzensfeste, nicht als Bahnarzt durchsetzen konnte, entschloß man sich nicht zu dem naheliegenden und vernünftigen, nämlich dem Gemeindevorstand von Mittelwald-Franzensfeste Dr. v. Ferrari, dessen ärztliche Tätigkeit sich des Vertrauens aller Bediensteten erfreut, mit der bahnarztlichen Funktion zu betrauen. Man setzte einen zweiten Arzt, Dr. Kacer, nach Franzensfeste, wo 80 Prozent der Einwohner Eisenbahner oder Familienangehörige von Eisenbahnern und wo bis zum Tode des sehr beliebigen Bahnarztes Dr. Beer aus Brigen überhaupt kein Arzt konstituierte. Der Herr Generaldirektor der Südbahn, auf dessen Gerechtigkeit die Franzensfester Eisenbahner und deren Familienangehörigen ganz vertrauen, hat dieses Vertrauen nicht gerechtfertigt. Er hat sich vor seinem untergeordneten Sanitätsreferenten bedeckt. Wir wissen nicht, ob der Herr Generaldirektor Familienwatter ist. Ist er es, dann verfährt er bei der Wahl eines Arztes für seine Familie gewiß fürsorglicher als in diesem Falle, wo es seiner Entscheidung überlassen war zu bestimmen, ob erkrankten Bediensteten von Franzensfeste oder erkrankten Frauen und Kindern der Bediensteten dieser Station ein Arzt Hilfe leisten soll, der das Vertrauen dieser Leute genießt und dem bezüglich seiner ärztlichen Tätigkeit und dem Eifer in seiner Berufsausübung der beste Ruf vorausgeht, oder ob diesen Leuten im Falle einer Erkrankung ein Mann als Arzt aufgedrängt werden soll, der ihnen fremd gegenübersteht und gegen dessen Tätigkeit als Krankenkassenarzt die Umstände Bedenken schaffen müssen, unter welchen er auf diesen Posten gesetzt wurde. Der Chefarzt Dr. Rosmandl setzte alle Hebel in Bewegung, um zu verhindern, daß Doktor v. Ferrari Bahnarzt in Franzensfeste werde. Er lud Doktor v. Ferrari nach Wien vor, bebüßte Vornahme der ärztlichen Untersuchung, und empfing ihn mit folgenden, „bielsagenden“ Worten:

„Daß Sie's wissen, ich habe bereits einen Arzt für Franzensfeste. Uebrigens sind Sie zu jung und haben wenig ärztliche Praxis. Ich brauche einen Bahnarzt, der einen militärischen Ton besitzt.“

Nach einer zweifündigen Augenprüfung erklärte der Chefarzt den Dr. v. Ferrari als farbenuntüchtig, was auch als Grund der Ablehnung seiner Bewerbung herhalten mußte. Dr. Ferrari ist sowohl auf der Augenklint in Innsbruck, als auch auf der Augenklint des Dr. Fuchs in Wien als zur Vornahme von Augenprüfungen geeignet befunden worden und das Mißtrauen gegen die Augenprüfungen erhält neue

*) Die Wiener Straßenkehrer hatten bereits einen solchen von Kr. 2.30.

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Nahrung, wenn man in diesem Fall sieht, daß man auch gegen mißliebige Bewerber um Bahnarztstellen mit der Augenprüfung vorgeht, mit der man bei einiger Streupflichtigkeit jeden Bahnbediensteten dienstuntauglich erklären kann. Man mußte, nur zum Nachteil der Krankenkasse und der Südbahnverwaltung, Dr. Ferrari von der interimistischen Besetzung des bahnrätlichen Dienstes fernzubalzen und bestellte als Substituten bei einem Urlaub des interimistischen Bahnarztes lieber einen 20 Kilometer entfernt domicilierenden Arzt, den man für die Substituierung des Substituten eine separate Entschädigung zahlte. Die erkrankten Eisenbahnbediensteten aber mußten, da kein anderer Arzt in der Nähe war, sich von Dr. v. Ferrari behandeln lassen. Dadurch entstanden der Krankenkasse abermals Kosten. In diesem Fall versagte auch dem Sanitätsreferenten der Südbahn gegenüber vollkommen die ärztliche Solidarität und die Ärzteorganisation, die den kleinsten Arbeiter-Krankenkassen gegenüber oft sehr schneidig vorgeht. Wenn dem Dr. Kacer, der nun Bahnarzt in Franzensfeste ist, nicht bald der Boden unter den Füßen zu heiß werden soll, wird er sich nicht zum Sandlanger des Stationschefs erniedrigen dürfen. Die Willkür, mit der in diesem Fall bei der Besetzung des Bahnarztpostens in Franzensfeste vorgegangen wurde, muß neuerlich dem Personal die Notwendigkeit vorführen, auf Erweiterung ihres Rechtes, der Teilnahme an der Verwaltung der Betriebskrankenkassen unbedingt zu bestehen. Der Herr Generaldirektor und der Herr Sanitätsreferent der Südbahn scheinen darauf zu vergessen, daß es die Bediensteten selbst sind, die zum größeren Teil die Mittel für die Krankenkasse und damit auch zum guten Teil die Mittel zur Erhaltung der Bahnärzte aufbringen!

Zur Uniformierungsfrage wird uns geschrieben: Auf Grund der Instruktion XIV sind gewisse Kategorien der k. k. Staatsbahnbediensteten verpflichtet, im Dienst die Uniform zu tragen und werden auch diese Uniformstücke als Ehrenkleid, um in den Bediensteten ein besonderes Gefühl seiner Ehre zu erwecken, bezeichnet. Die Dienstkleider werden in der Regel den Bediensteten nach einer bestimmten Tragdauer und nach einer Uniformierungsvorschrift am 1. April oder 1. Oktober, je nach Ablauf der Tragzeit gegen vorherige Verbringung der Maßgelder, für welche jeder persönlich verantwortlich ist, unentgeltlich verabreicht.

Die Herstellung der Uniformstücke ist einer speziellen Veranschlagung unterworfen, nach welcher diese Dienstkleider genau herzustellen sind. Die Staatsbahnverwaltung hat auch die Lieferung bis zur letzten Abfassung nur an die erstklassigen Firmen in Wien vergeben. In der letzten Zeit hat jedoch ein Goldbrager im Eisenbahnministerium und in der kriegsriester Direktion herausgefunden, daß man auf diesem Gebiet Ersparungen machen kann, nachdem diese Fachmänner eine Firma, die sich einen hochtrabenden Namen, Jos. Kreftau u. Komp., Uniformierungsanstalt in Trisach (Mähren), beigelegt hat, welche aber ausschließlich die Bauern als Schneider beschäftigt, herausgefunden und sie für lieferungsfähig erklärt haben.

Diese Firma bekam auch über die Verantwortung des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektion Triest, trotz der Unzufriedenheit der dortigen Bediensteten über die bereits gelieferten Kleider und zum größten Erstaunen der Bediensteten, die Lieferung der Staatsbahndirektion Wien und Villach. Als ob diese Herren ein besonderes Interesse daran hätten, auch den Wiener und Villacher Direktionsbediensteten, welche eine bessere Firma gewünscht waren, die Werkstoffform der Firma Kreftau zum Gaudium des Publikums auszuhaufen.

Die erste Lieferung, mit der diese Firma zum kleinen Teil das Wiener Personal bereits beglückt hat, hat auch nicht wenig Sorgen und Aufregung unter den mit Uniform versehenen ausgelöst und die Meinung verbreitet, daß bei dieser Firma der Grundsatze beiseite muß: Der Körper muß sich nach der verpfändeten Uniform richten, dann wird auch die ausgestellte Uniform passen.

Bei den bisher mit diesen kuriosen Kleidungsstücken noch nicht versehenen Bediensteten ist die Frage sehr reger, ob sie sich bis zur Zeit des Eintreffens der schon längst fälligen Uniformen ihren Körper ummodellieren lassen sollen, damit sie nicht dem gleichen Schicksal ausgesetzt werden wie die bisher Beteiligten, wo in der Regel jeder Bedienstete nach einem unbeschränkten Maß der Direktion selbst schuldtragend ist, wenn ihm diese kostbare Erzeugung nicht paßt.

Es hat den Anschein, als wollte das Eisenbahnministerium (die Direktionen berufen sich auf dasselbe) in der Uniformlieferung eine Lohndruckerlei herbeiführen und damit den Bediensteten nicht nur eine schlecht passende, sondern auch in allen Teilen verpfändete und ungenügende mit schlechtem Material ausgearbeitete Uniform zugunsten eines Unternehmers aufhalsen und die Ausbesserung und Umgestaltungsarbeiten auf den schon zur Genüge ausgeplünderten Bediensteten überwälzen. Wenn nun die Eisenbahnverwaltung die Herstellungskosten schon ganz ersparen will, so soll zumindest das Eisenbahnministerium für die Bediensteten einen Schneiderkurs, wie er sonst für die Gehammen vorgeschrieben ist, einführen. Das Eisenbahnministerium kann versichert sein, daß die Bediensteten das wahrnehmen, für das man sie verantwortlich macht, bald so treffen werden wie es die Firma Kreftau praxifiziert.

Außerdem wären die Direktionen nur dann noch zu beauftragen, die Bediensteten in ihrer dienstfreien Zeit irgend als Heimarbeiterbeschäftigter noch nebenbei zu beschäftigen; es kann auch sein, daß sich die Eisenbahnbediensteten nach einer solchen Nebenbeschäftigung sehr sehnen. Andererseits können sich die löblichen k. k. Direktionen bei eventuellen Beschwerden über schlecht ausgearbeitete und nicht passende Ehrenkleider dahin rechtfertigen: „Kerl, wie du dir das Ehrenkleid gemacht hast, so hast du es auch zu tragen, packt!“

Nur eines wäre aber doch noch möglich: Unseren hohen Beamten ist alles zugumuten; vielleicht kann es dazu kommen, daß auch noch die angeordnete Herstellung der Dienstkleider einem Konkurrenten ausgesetzt sein wird und daß sich in fernen Osten Italiens noch eine billigere Firma finden wird, die alle bisherigen Erfolge und Ersparungen übertreffen kann. Wenn schon die Firma Kreftau sich erlauben darf, auf die Uniformstücke Maßzetteln anzubringen, welche den Tatsachen nicht entsprechen und, wenn sie sich schon bei der ersten Lieferung erlauben darf, die Bediensteten auf die fällige Uniform warten zu lassen, nebstbei einen Postenteil kürzer als den anderen und Hosen ohne Gefäß macht, weiters den Kleidungsstücken eine Anabengestalt gibt, um Stoff zu ersparen, dann kann sich ein schlauer Bole schon noch erlauben, die Uniform zum Teil ohne Tuch zu liefern, um so mehr, als zu gewissen Zeiten die übernehmenden Beamten vielleicht die notwendige Seckraft eingebüßt haben dürften.

Wir hoffen, daß das Personal wieder zu Kleibern kommt, in denen es nicht der Lächerlichkeit preisgegeben ist.

Wo man ersparen könnte! Schon vor ziemlich langer Zeit gelüftete es uns, der k. k. Direktion der Linien der St. E. G. einen Sparungsantrag vorzulegen, dessen Durchführung dem Staat als Unternehmer einen Betrag von 150.000 bis 200.000 Kr. jährlich ersparen würde, ohne daß dabei irgendein Bediensteter in seinen Bezügen gekürzt würde. Da wir jedoch Kenntnis davon erhielten, daß ein Beamter beabsichtigte, mit diesem Antrag den Dienstweg zu beschreiten, vergönnten wir ihm die noch zu holende Anerkennung und überließen ihm stillschweigend die Sache. Die Ueberzeugung, daß auch diesmal der Dienstweg als ungangbar oder drittens als unzulänglich erweisen wird, hat uns nicht ge-

läuscht. Das k. k. Eisenbahnministerium oder die k. k. Direktion kann daraus ersehen, daß es für die Bediensteten nicht immer rassam ist, offen und ehrlich im Dienstwege für die Interessen des Staates einzutreten, und daß man folgender in „Eisenbahner“ tun kann. Der Sachverhalt ist folgender:

Als Uebergangsstationen der Linien Prerau-Brünn sind für das Brutto der k. k. St. E. G. die Stationen Solubitz-Blaschowitz bestimmt, und der Uebergang vollzieht sich auf folgende den Staatsbetrieb schädigende Weise: Die Züge der Strecke Prerau-Brünn kommen in Solubitz an und stellen den Großteil des Zuges als Uebergangsbrutto für die k. k. St. E. G. ab, um dann, sehr minimal belastet, manchmal auch nur mit dem Dienstwagen, auf einer Strecke der ersten Belastungssektion nach Brünn zu fahren. Nachdem nun die täglich verkehrenden Züge der St. E. G., Linie Bessels-Brünn, sowieso schon ihre Normalbelastung haben, so muß nun seitens der Station Blaschowitz nach Brünn um Lokomotiven und Fahrpersonal zur Beförderung dieses Uebergangsbruttos angesprochen werden. Nun finden tatsächlich drei bis vier solcher Lokomotivfahrten und Regiefahrten des Zugbegleitungs-personals statt, und dies nur, um das Uebergangsbrutto nach Brünn zu bekommen. Das Krasse dabei ist, daß die Lokomotiven, die auf der Linie der k. k. Nordbahn zur Beförderung des in Solubitz abgestellten Uebergangsbruttos nach Brünn genügen würden, da dort die erste Belastungssektion ist, leer nach Brünn fahren müssen. Auf der St. E. G.-Strecke sind zur Beförderung dieses Bruttos zwei der stärksten Vierfüßler notwendig, weil die St. E. G.-Strecke die achte Belastungssektion aufweist. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die Beförderung auf der St. E. G.-Strecke mittels Nachschubes geschieht, also eine für den Betrieb gefährlichere Form hat. So werden nun auf dieser Strecke mit dem Uebergangsbrutto täglich zwei bis drei Züge mit Nachschub und außerdem noch meistens zwei Züge einfach befördert. Und jetzt noch zu einem für den k. k. Staatsbahnbetrieb großen Uebelstand. Trotzdem die Strecke der Nordbahnlinie Solubitz-Brünn um zirka 10 Kilometer länger ist als die der St. E. G., so erleidet das Uebergangsbrutto dennoch eine Verzögerung bis beinahe 14 Stunden, weil auf der St. E. G.-Strecke kein Nachtverkehr eingeführt ist, das heißt mit anderen Worten, diese Verzögerung kostet dem Staat per preussischem Waggon, auf welchen vorzueigen das Uebergangsbrutto verladen ist, für je 12 Stunden 1 Mk. an Leihgebühr. Es ist sicher, daß die eigenen Wagen infolge der unnützen Verzögerung nicht richtig ausgenützt werden. Bei Niederschreibung dieses Artikels nehmen wir an, daß die Einzelheiten dieser Sache im dienstlich eingebrachten Antrag genau geschildert sind. Deshalb enthalten wir uns der weiteren Details. Nun wurde, wie schon vorher erwähnt, die ganze Angelegenheit in einem Antrag von einem Beamten schriftlich bei der Direktion der k. k. St. E. G. überreicht. Die k. k. Direktion gab die Erläuterung ab, daß sie die nötigen Erhebungen pflegen und dann dazu Stellung nehmen werde. Jetzt kommt das, was uns nicht logisch erscheint und was für die bestehenden Verhältnisse typisch ist. Diese Sache kann nur in Form eines Aktes an den k. k. Verkehrschef in Brünn, welcher Akt dem Herrn Verkehrschefstellvertreter Inspektor Haag zur Erledigung angewiesen wurde. Dieser sendete wieder Akten an den Stationsvorstandstellvertreter von Brünn Herrn Inspektor Walek und an den Stationsvorstand von Blaschowitz Herrn Offizial Kohleder. Als nun Herr Kohleder den Akt erhielt, fuhr er sofort nach Brünn, und dann wurde mit Herrn Haag und Herrn Walek gemeinsam verhandelt, bei welcher Gelegenheit Herr Kohleder dem Sinne nach folgendes erklärte:

Meine Herren, ich bin 57 Jahre alt und möchte gern noch auf diesem Posten bleiben. Wenn der Uebergang über Blaschowitz aufhören würde, so müßte ich in den Ruhestand gehen, und nachdem Sie, Herr Walek der Obmann und Sie, berechteter Herr Haag, der Obmannstellvertreter der Ortsgruppe Brünn des böhmischen Beamtenvereines sind, ich aber euer Mitglied bin, hoffe ich, daß es mir mit eurer Hilfe möglich sein wird, auf meinem Posten zu bleiben.

Daraufhin erklärte Herr Walek, in dieser Sache ließe sich etwas machen, und meinte, in dem Bericht an die k. k. Direktion müsse man hervorheben, daß es Brünn unmöglich wäre, das Brutto von Ober-Gerspitz zu übernehmen.

Dieser Bericht ging an die k. k. Direktion, die auf den Bericht hineinfiel, indem sie ihn als wahr annahm. Natürlich wurde auch die k. k. Nordbahndirektion befragt, und diese erklärte, wenn die St. E. G. das Brutto von Ober-Gerspitz nicht nehmen könnte, so wird diese Station verstopft und es gäbe dann keinen normalen Verkehr.

Nun ist es für uns unbegreiflich, daß sich die k. k. Direktion so eine Erledigung gefallen ließ, indem es doch logisch ist, daß Brünn von der Seite Ober-Gerspitz viel aufnahmefähiger ist, als von der Seite Blaschowitz. Durch Einfahrt der Züge von der Strecke Bessels wird immer die Versuchslokomotive (1. Reserve) zum Stehen gebracht, was dann in der Verzögerung der ausfahrenden Züge zum Ausdruck kommt, wogegen dies bei der Einfahrt der Züge von Ober-Gerspitz entfällt.

Weiters gestaltete sich der Bezug des Bruttos von Ober-Gerspitz für Brünn viel günstiger, weil Ober-Gerspitz nur 2 Kilometer entfernt ist, und das Brutto zur Verhütung der Winderbelastung der ausfahrenden Züge und zur Hintanhaltung des Eintretens der Verschlepparbeiten herangezogen werden kann. Diese Tatsache muß doch jeder Nachmann zugeben. Wegen der Verzögerungen der ankommenden Züge fallen deren Ankünfte oft in die ungünstige Zeit, das ist in die Zeit nach der Abfahrt der abgehenden Züge, wodurch die abgehenden Züge minder belastet worden sind, und wobei durch das zu spät angekommene Brutto die Station sehr leicht verstopft wird.

Fassen wir den ganzen Sachverhalt kurz zusammen, so können wir sagen: Auf der Nordwestbahnstrecke Solubitz-Brünn sind vermeintbare Lokomotiv- und Regiefahrten, bei der St. E. G. sind diese Brünn-Solubitz, die Geld kosten. Auf der Nordbahn würde zur Beförderung dieses Bruttos die Zuglokomotive genügen, auf der St. E. G. sind zwei der stärksten Lokomotiven unter Anwendung des Nachschubdienstes notwendig, das ist einerseits eine ungenügende Ausnützung, andererseits eine Verschwendung des Betriebskapitals. Es tritt weiters eine starke Verzögerung der Beförderung des Bruttos ein, die bei Verwendung fremder Wagen im Jahre eine respektable Summe kostet und die bei Verwendung eigener Wagen eine ungenügende Ausnützung derselben herbeiführt. Es ist weiters auch der Berücksichtigung wert, wenn in der Station Brünn, wo sich anerkanntermaßen unzulängliche Geleiseanlagen befinden, die Abschlebung des Bruttos beschleunigt wird. Besteht glauben wir, daß im Falle das Brutto über die Nordbahn bis Brünn weitergeführt werden würde, in Blaschowitz nicht zwei Beamte, sondern Unterbeamte den Dienst versehen könnten, wodurch sich die Ersparungssummen zusammen wohl nicht tief unter 200.000 Kr. zu stellen käme. Wir hoffen, daß man es anerkennen wird, daß wir uns durch Veröffentlichung dieses Antrages um die Interessen der Staatsbahnverwaltung bemühen.

kommt. Der Verkehr hat sich verstärkt, und trotzdem die Herren immer erklärten, daß in dem Moment, wo das Personal an die Grenze der Durchschnittsdienstleistung angelangt sein wird, nämlich 11 Stunden per Tag, wird sofort an eine Verringerung gekümmert, Bemerktheit sich nicht. Daß das Hindernis, einen menschenwürdigen Turnus zu erhalten, nicht in der Abteilung 5 der Direktion sein kann, wissen wir genau. Bei einer vor Jahren stattgefundenen Vorgesprache wurde den Vertrauensmännern (wo eine Verlegung der Domizilstation in Sicht war) erklärt: In Bodenbach bleibt der Personalstand wie er ist, keinen Mann mehr, aber auch keinen weniger, solange Herr Marel Hofrat und Direktor dieser Direktion sein wird. Und warum dies? Ganz einfach. Durch irgendwelche Einführungen scheint der Herr Hofrat beeinflusst worden zu sein, daß die Station Bodenbach als Personalstation viel zu teuer ist, das Personal wird nicht ausgenützt u. s. w., wogegen aber, wenn Wiesa-D. Personalstation wäre, das Personal nach allen Richtungen ausgenützt werden könnte. Welche Klausel! Etwas Derartiges bei den heutigen Staatsbahnerhältnissen zu Wege zu bringen, müßten erst Fachmänner gefunden werden, und jene, welche nichts wert sind, müßten mit eisernen Besen behandelt werden. Fragen wir doch, wie oft das Personal nach allen Richtungen verwendet wurde? Man wird erfahren, daß in dem Moment, wo das Personal von Wiesa-D. verwendet, auch das Personal von Bodenbach, Klostergrab u. s. w. dort zur Dienstleistung verwendet wurde und auch mit seinen anderen Mehrausgaben verbunden war, wie bei ersteren. Hier scheint aber derzeit eine andere Sache im Spiele gewesen zu sein, welche heute zwar nicht mehr in Betracht kommt, und zwar Nationalpolitik. Man wollte eine Zeitung errichten, von wo aus man mit Leichtigkeit die Führer austreten konnte, um dann zu einem gewissen Zeitpunkt festen Fuß zu fassen. Heute ist das Verhältnis ein ganz anderes, und wir behaupten, daß sich gleich in keiner zweiten Station das Personal so rentabel erwies als wie in Bodenbach. So wie uns einmal erklärt wurde, daß das Personal dorthin gehört, wo das beladene Brutto ist, erklären wir, daß dies nur ein Vorwand von einigen Leuten war, welche die Stellung der Obrigkeit gegenüber nicht anders verteidigen konnten. Niemand würde etwas einzuwenden haben, wenn das von einzelnen Herren der Direktion oder sogar von Herrn Hofrat behauptete der Wahrheit entsprechen würde. Wiesa-D. ist eine große Station, in welcher diese Züge ein- und ausfahren, ist auch eine Station, wo beladenes Brutto vorhanden ist, aber es muß auch eine Quelle geben, wo die leeren Wagen herkommen, damit dieselben in Wiesa oder sonstwo verladen werden können, und diese Station ist Bodenbach, Grenzstation, wo von drei Seiten die leeren Wagen, notabene auch ziemlich viel beladenes Brutto für die Strecke Bodenbach-Wiesa, einläuft. Und gerade weil Bodenbach zu klein ist und stets trachten muß, das Brutto wegzubringen, um nicht abgesperrt zu werden, wäre es dringend notwendig, mehr Personal zu haben, um Züge hinausbefördern zu können. Wir meinen nicht, daß Wiesa-D. als Station zu groß ist, nein, diese Station wurde bei Errichtung verpfändet und heute läßt sich sehr schwer etwas ändern. Bodenbach ist eine Station, in welcher das Personal ausgenützt werden könnte, und zwar ist es ein Mittelpunkt von Staatsbahnspreziden. Ziehen wir das Personal der k. k. St. E. G. und der k. k. N. B. von Bodenbach und Tetschen u. s. w. und der k. k. N. B. zusammen und machen einen Turnus für folgende Strecken: Bodenbach-Tetschen als eine Station, dann Wandsdorf, Georgswalde, Böhmisch-Weipa bis Vokov, Lissa, Kopsitz oder Pardubitz und Komotau, so werden wir sehen, wo das Personal ausgenützt wird. Man wird erklären, das ist ein Unsin; denn ist nicht so. Denn was wird über die Direktions-einteilungen alles gesprochen, von sogenannten Inspektoren ist die Rede, nun, wenn weniger geredet und weniger kommissioniert, demgemäß mehr faktisch gearbeitet würde zum Wohle des Staates, dann müßten und würden die Mißverhältnisse schon verschwunden sein. Leider leben wir in Oesterreich, haben die Ehre, täglich das Verwaltungsweesen und die Handlungsweise der königlich-sächsischen Staatsbahnen zu sehen, und da sieht man eben den Unterschied. Weil wir nun kein Gehör bei der k. k. Staatsbahndirektion in Prag finden, ersuchen wir durch diese Zeilen des löblichen k. k. Eisenbahnministeriums, unsere Stimme zu hören. Wir sind nicht gewillt Züge abzugeben, damit diese das Personal in Wiesa-D. fahren soll, und dort eventuell Personal aufgenommen werden muß, sondern, wenn es dort übrig ist, gehört es hierher, damit ein Turnus geschaffen werden kann, wo das Personal ausgenützt, aber auch seine anständige Ruhe hat. Die Station würde jetzt Personal haben, um die Züge hinauszuführen, damit keine Verkehrsstopfungen eintreten können. Aber auch noch eine andere Frage fällt ins Gewicht, und zwar die sogenannte Postenfrage, welche nicht so leicht von der Hand zu weisen ist. Sehen wir in andere Stationen und betrachten uns die Oberkondukteure, was für junge Leute dort sind. Würde man es nicht, wie das zugegangen ist, würde man glauben, die Leute haben keine Prüfungen. Leider haben diese alten Leute schon sehr lange die Prüfungen, können jedoch keinen Posten bekommen, weil keine sind, wogegen in anderen Stationen viel jüngere Leute diese Posten innehaben. Die älteren konnten zum großen Teile Familienverhältnisse halber von hier nicht fort, und das hat auch die Direktion gut verstanden, und so ist das Verhältnis so geworden und kann auch für die Zukunft nicht standhalten. Dasselbe Verhältnis, wie es die Oberkondukteure trifft, trifft auch das provisorische Personal. Wir haben Leute, welche viele Jahre bei der Bahn sind und mehrere Jahre beim Fahrdienst, jedoch kann an eine definitive Anstellung nicht gedacht werden, weil dieselben noch nicht probiert, andere noch nicht einmal zum Bremser ernannt sind, trotzdem der Großteil Prüfungen hat. Aus all diesen hier angeführten Gründen wäre eine genaue und unparteiische Untersuchung der hiesigen Verhältnisse höchst notwendig.

Bodenbach. (k. k. Staatsbahn.) Anlässlich des Bergarbeitersstreiks im Braunföhlerrevier waren im Heizhaus und beim Lokomotivfabrikanten Leute übrig. Dies veranlaßte den Herrn Vorstand Allerhand, einige Lokomotivführerlehrlinge in die Werkstätte zu geben. Die Leute wurden nicht brotlos gemacht, sondern werden nach der Beendigung des Streiks wieder auf ihre Posten kommen. Dieser Vorgang bringt die Lokomotivführer Wagner, Binko und Konjorten in einen Zustand vollständiger Hofflosigkeit. Diese Herrschaften suchten Herrn Allerhand zu beeinflussen, daß er die Lehrlinge im Heizhaus behalten möge, die Tagelohnbedienten weggeschicken könne, denn diese würden ja froh sein, wenn sie nach der Krise wieder anfangen könnten. Ein echtes deutschnationales Stüdchen, welches einem Wagner und Konjorten ganz ähnlich sieht. Würde Herr Wagner nur ein kleinwenig menschliches Gefühl besitzen, würde er über seine Herkunft nachdenken und überlegen, welche Aufzucht er seinen Eltern gekostet hat, ihn zu der jetzigen Existenz zu bringen, könnte er auf diesen Einfall gar nicht gekommen sein. Ein Mensch, der es mit seinen Willmessen ehrlich meint und etwas derartiges begehrt, würde sich vor Scham gar nicht mehr auf die Straße getrauen, weil er glauben würde, alle Leute zeigten mit den Fingern auf ihn. Wie muß es um den Charakter und das Ehrgefühl von Menschen aussehnen, die schlechthabende, ausgehungerte Arbeiter brotlos machen wollen, um sich künstlich einen Anhang zu verschaffen! Für Wagner mag es ja etwas leichtes sein, wenn er arbeitslos würde. Er würde Zuflucht zu seinem Schwiegervater nehmen. Sehen Sie, Herr Wagner, das ist der Unterschied zwischen den Menschen. Auch sie haben einmal im Tag-

Korrespondenzen.

Bodenbach. Jahrelang bittet das Personal dieser Station um eine Erleichterung ihrer Fahrturnusse. Lange Jahre hat man um einen freien Tag. Darauf wurde erklärt, solange Sonntag diese oder jene Züge ausbleiben, ist es nicht möglich, weil das Personal auf keine Durchschnittsdienstleistung

lohn gestanden und sind nicht gleich mit einem Jahresgehalt von 2200 Kr. auf die Welt gekommen. Wir wissen aber genau, was wir von Leuten zu halten haben, die sich zu dem Ausdruck „Kote Hund“ versteigen. Uns kommt der Vorgang dieser Lokomotivführer so vor, als ob es ein Unterstützungsbeitrag zu dem Wittgang der Maschinenmeister um Erhöhung der Lantienmen hätte sein sollen. Heil!

Sobonbach. Eine ständige Gefahr für das Zugpersonal und das passierende Publikum von Duz nach Gaan und umgekehrt, bildet das Abstellen der leeren Kohlenwagen bei dem Zug 1085 in Gaan unter ganz unzulässigen Verhältnissen. Der Einführungsbescheid betreffend das Inkrafttreten der Sommer- und Winterfahrordnung vom Jahre 1910 sagt ausdrücklich: „Während der Manipulation des Zuges 1085 in Gaan darf von der Station Kosten kein Folgezug nach Gaan, beziehungsweise nach Ofegg abgelassen werden.“ Nun wie schaut es in Wirklichkeit mit der Einhaltung dieses Erlasses aus. Immer, wenn diese Manipulation erfolgt, fahren zwei Maschinen vom Zug 1088 bereit nach Ofegg zurück und bedeutet dieses eine große Gefahr für das Personal. Es werden nicht wenig Leute sein, welche sich entweder durch einen Sprung oder sonstige retteten. Aber auch sehr viele Zugbegleiter waren schon Retter des die Ueberlieferung passierenden Publikums. Sehr viel trägt auch die Gleichgültigkeit mancher Lokomotivführer bei, welche auf dieser Stelle kein Achtungssignal geben. Es wäre sehr notwendig, daß die Direktion darauf drängt, daß dieser Erlass besser beachtet wird, bevor noch ein größeres Unglück passiert.

Dem ganzen Mißverhältnis wäre leicht abgeholfen, wenn zum Beispiel das Abstellgleis durch einen Wechsell verbunden würde. Die Züge könnten direkt auf dieses Gleise einfahren, die Wagen könnten abgehängt werden und die großen Gefahren wären verschwunden. Wie hier manchmal die Nebel liegen und im Winter dichter Schneefall herrscht, könnte das größte Unglück vorkommen. Wir ersuchen daher die löbliche k. k. Staatsbahndirektion in Prag, diesen Leichtsinngkeiten ein Ende zu bereiten, bevor es zu spät ist.

Wien-Missergrund. (Zu spät aufgestanden) sind wieder einmal die Piusbrüderbrüder Hanzel und Bradler von Wien II. Sie taten sich zusammen und führten einige Manipulanten ins Eisenbahnministerium, mit oder ohne Rosenkranz könnten wir nicht behaupten, um die Ernennung der Manipulanten zu Oberkonduktoren zu erwirken. Der Eisenbahnminister soll nach ihren Angaben gesagt haben, er wisse von dieser Frage gar nichts. Hierauf gingen sie zum Herrn Ministerialrat Böß, welcher ihnen erklärte, diese Frage werde gerade studiert und sei in Ausarbeitung. Die Herren gingen nun und beratschlagten, wie man diesen Sogt eines anhängen könne. Gedacht, getan! Auf eine christliche Verleumdung mehr oder weniger kommt es ja nicht an. Diese Herren schreien auf dem Bahnhof herum: „Seht, die Sozi haben in dieser Frage nichts unternommen, weil der Minister nichts weiß. Das aber, was ihnen der Herr Böß gesagt hat, sagen sie wohlweislich nicht. Wir fragen euch, liebe Piusbrüder: Wiefo kann euch Herr Böß eine solche Antwort geben, wenn das Eisenbahnministerium von dieser Frage nichts weiß? Das wißt ihr ja nicht, daß vor zwei Jahren von uns eine Manipulantenkonferenz einberufen wurde, wo die dementsprechenden Beschlüsse gefaßt und dem Eisenbahnministerium überreicht wurden. Zugleich haben wir in unzähligen Versammlungen die Manipulantenfrage besprochen. Wir fragen euch: Habt ihr über diese Frage schon in einer Versammlung gesprochen? Die Versammlungen sind bei euch überhaupt raritäten. Auf eurer Anklebttafel findet man derlei Ankündigungen überhaupt nicht. Höchstens eine Wallfahrt nach Mariazell oder einen Ausflug nach Salzburg. Das ist eure Mitgliedervertretung. Ist einmal nach Jahren eine Piusversammlung, so ist selbe im katholischen Gesellenhaus mit Ausschluß der Eisenbahner. Auch nehmt ihr immer den Mund so voll, k e m e t t e r kann alles, k e m e t t e r weiß alles, k e m e t t e r tut alles. Warum hat dieser Wundermann nicht selbst den Herrn Eisenbahnminister informiert, warum hat er diese Frage nicht gelöst? Zugleich verraten wir euch, liebe Piusbrüder, daß der sozialdemokratische Verband bei der Budgetberatung den Antrag stellen wird, daß die fehlenden 17 Millionen eingestellt werden. In diesen 17 Millionen ist auch die Ernennung der Manipulanten zu Oberkonduktoren enthalten. Macht nun eine Wallfahrt nach dem heiligen Land Tirol und veranlaßt den Führer der christlichsozialen Agrarier, Herrn Schrafl, daß er und seine Mannen für diesen gewiß berechtigten Antrag stimmen werden. Das sei unsere Aufforderung auf euer demagogisches Geschrei. Ernst nimmt euch so niemand, vielmehr würde es die Zugbegleiter interessieren, was sich bei Zug Nr. 1 in jener so geheimnisvollen Nacht mit Herrn Hanzel, derzeit christlichsozialer Eisenbahnerreiter, abgespielt hat, ob er in dieser Nacht auch die Eisenbahner gerettet hat?

Hall in Tirol. Die Oberbauarbeiter erlauben sich, auf diesem Wege dem scheidenden Herrn Bahnmeister Partl anlässlich seiner Veretzung von Hall in Tirol nach Deutsch-Landsberg für sein humanes, zuvorkommendes Entgegenkommen gegen seine Untergebenen den besten Dank auszusprechen. Möge Herr Bahnmeister Partl im neuen Domizil sein korrektes Vorgehen gegenüber seinen Untergebenen bewahren, so wird er sicher die Sympathien seiner Untergebenen erobern und ein gedeihliches Arbeiten zum Wohle aller führen.

Floridsdorf. (Unleidliche Zustände in der Station Floridsdorf, Nordbahn.) In der Station Floridsdorf, Nordbahn, besteht seit geraumer Zeit die merkwürdige Gepflogenheit, den Bezug von Brennmaterial auf gewisse Tage im Monat zu beschränken, angeblich, um dem Stationskassier und seiner Hilfskraft die Arbeiten um den 1. eines jeden Monats herum entsprechend zu erleichtern. Die Verfügung besagt nämlich, der Bezug von Kohle und Holz habe vom 26. jeden Monats bis zum 6. des folgenden Monats zu unterbleiben, beziehungsweise sämtliche Bedienstete haben sich während der übrigen Tage des Monats mit den nötigen Brennmaterialien rechtzeitig vorzusorgen.

Zugegeben, die Einzählungen für das Brennmaterial an der Stationskasse bereiten dem Stationskassier, beziehungsweise dessen Hilfskraft gelegentlich des Monatschlusses unangenehme Arbeitsaufgabe, so muß doch hervorgehoben werden, daß der Stationskassier doch der Parteien wegen da ist und kein Recht besitzt, Einzählungen zu verweigern, und sei es auch im Auftrag und mit Bewilligung des Dienstvorstandes. Die Station Floridsdorf, Nordbahn, besitzt einen Personalstand von ungefähr 300 Mann, davon dürften die wenigsten in der glücklichen Lage sein, sich ihren ganzen Vorrat an Brennmaterial für den ganzen Monat und darüber hinaus zu beschaffen. In weiterer Folge geht es doch nicht an, auf vorchristlichwürdige Art so vielen Familienvätern einen Zwang dahingehend aufzuerlegen, das nötige Brennmaterial dann zu beziehen, wenn es dem Dienstvorstand und seinem Stationskassier gerade paßt.

Aus diesen Gründen stellen wir an den Stationsvorstand Herrn Inspektor Maschlofski das höfliche aber auch entscheidende Ansuchen, diesen Uebelstand endlich einmal abzustellen, widrigenfalls andere Mittel und Wege in Anspruch genommen werden müßten.

Zu Anshluß bemerken wir, uns die Besprechung noch weiterer in der Station Floridsdorf, Nordbahn, in geradezu grauenhafter Weise existierender Uebelstände vorbehalten.

Drüg. („Höflichkeit“ unserer Herren Separatisten.) Wenn wir uns gezwungen fühlen, uns mit den Herren in der Öffentlichkeit zu beschäftigen, so geschieht dies gewiß nicht zu unserem Vergnügen, sondern aus dem einfachen Grunde, weil die Herren Separatisten der Meinung sind, daß wir uns alle ihre Fregeleien ruhig gefallen lassen müssen.

Sie gehen mit dem Märchen haufieren, daß wir uns alles gefallen lassen müssen, denn sobald wir in die Öffentlichkeit gehen, so werden sie uns unangenehme Dinge erzählen. Wir geben ihnen jetzt hiemit die Gelegenheit, alles zu erzählen, was sie wissen, damit sie nicht glauben, daß wir uns fürchten. Als die Herren noch in der Zentralorganisation standen, hatten sie bei jeder Gelegenheit die Ausrede, nicht agitieren zu können, weil sie dann die nationalen Vorgesetzten, tschechisch sowie Deutschnationalen, zu viel fekkieren würden.

Gemeint waren damit die nationalen Zugführer, Pflanzmeister u. s. w. Seitdem sie aber Separatisten sind, ist das ganz anders geworden. Sie fürchten sich jetzt nicht mehr vor den Nationalen, wenn sie agitieren, sondern sie sind jetzt mit den Herren sehr intim geworden.

Obzwar, wenn sie Genossen unserer Organisation für sich gewinnen wollen — immer die Lüge gebrauchen, die Organisation ist dieselbe, nur daß wir Tschechen jetzt allein sind. Als dann die so irreführenden Leute von uns aufgeklärt wurden, daß das nicht alles ist, und sie bei uns keine Rechte mehr haben, wollten selber es nicht glauben und sagten direkt, daß man sie da belogen hat.

Sie meinen auch, daß sie erst jetzt rechte Sozialdemokraten sein können, denn so lange sie in der Zentralorganisation standen, war ihnen das nicht möglich; die Leute widersprechen sich damit selbst.

Also früher konnten sie nicht agitieren, weil sie sich nicht als Sozialdemokraten bekennen durften, da sie von den Nationalen fekkirt wurden. Jetzt agitieren sie Tag und Nacht, fürchten sich nicht als Sozialdemokraten verrufen zu werden, sie sind im Gegenteil mit den Nationalen die Freunde.

Es fällt uns absolut nicht ein, ihnen daraus einen Vorwurf zu machen, mögen sie agitieren, so viel sie wollen, uns kann das recht sein. Gegen was wir uns aber wenden müssen, ist die Art der Agitation. Die Herren Separatisten vergessen dabei oft ihre gute Erziehung. So ist es vorgekommen, daß, als sie einen Genossen aufforderten, zu ihnen überzutreten, derselbe ihnen ruhig erklärte, das müsse er sich doch noch überlegen. Darauf sagten sie ihm: „Wenn du nicht zu uns betrittst, so werden wir dir ins Gesicht spucken.“ Wir meinen, daß sie sich selbst damit die Maske vom Gesicht gerissen haben. Wir werden dafür sorgen, daß, im Falle sich solche Vorkommnisse öfter wiederholen sollten, dieselben auch nicht unbelohnt bleiben. Wir raten den Herren, sehr vorsichtig in der Zukunft zu sein, denn es könnte der Fall eintreten, daß auch wir uns erinnern könnten, daß wir sehr viel Feuer haben, damit wir die Butter, welche viele dieser Herren auf dem Kopf haben, zum Schmelzen bringen können.

Wien II. (Christliche Nächstenliebe) befanden der Herr kaiserliche Rat Cerny, Bahnamtsvorstand von Wien II, sowie das christlichsoziale Verkehrsverbandsausführungsglied Oberkondukteur Lenikl. In würdiger Weise schließt sich der durchgefallene deutschnationalen Lebensmittelbandit Herr Offizial Scholz an. Am 1. April kam Herr Offizial Scholz in das Kommandierzimmer der Zugbegleiter und fragte, wo der Kondukteur Cech sei, obwohl derselbe ohnehin auf der Bank saß und schlief. Als er Cech sah, drehte sich der Herr Offizial Scholz um und ging hinaus, kehrte jedoch in ein paar Minuten mit dem Herrn kaiserlichen Rat zurück, welcher sich vor dem schlafenden Kondukteur in Postur stellte, als gelte es, Rom zu erobern. Er ließ ihn aufwachen und sagte: „Sie sind ja betrunken.“ Er führte ihn in seine Kanzlei und ließ ihm die Schrittprobe machen, welche naturgemäß zugunsten Cechs ausfiel, weil ja derselbe nicht betrunken war, was viele Kollegen bekräftigen können und auch bekräftigt haben. Kondukteur Cech hätte am 1. April nach Sigmundsherberg Regie um Zug Nr. 72 fahren sollen, er fuhr aber nicht mit Zug Nr. 17 Regie, weil das eine Dienstleistung von 17 Stunden wäre, und weil Cech nicht soviel Geld hatte, um in Sigmundsherberg drei Stunden im Gasthaus zu sitzen. Darum wollte er mit Zug Nr. 19 fahren, was noch immer eine Dienstleistung von 14 Stunden ist. Ueberdies ist es nirgends vorgeschrieben, daß um Zug Nr. 72, wenn Zug Nr. 71 nicht verkehrt, mit Zug Nr. 17 gefahren werden muß. Es blieb einzig und allein dem christlichsozialen Zugführer Lenikl vorbehalten, den Kondukteur Cech, weil er nicht mit Zug Nr. 17 fuhr, anzuzeigen, und einen Eschmann mitzunehmen.

Durch diese Anzeige kam eben Herr Offizial Scholz und fragte um Cech. Wir aber wissen sehr gut, warum Herr kaiserlicher Rat Cerny fragte, ob Cech betrunken sei. Als Cech momentan geweckt wurde, konnte er ja nicht so ausschauen, als jemand, der gerade von der frischen Luft hereinkommt, und daß die Kappe nicht vorchriftsmäßig auf dem Kopfe saß und die Haare nicht geglättet waren, ist doch selbstverständlich. Daß Kondukteur Cech rote Augen hatte, nun, Herr kaiserlicher Rat, sehen Sie sich den Cech öfter an und Sie werden sehen, daß Cech graue Haare hat und überhaupt sehr schlecht aussieht, was bei seinem Gehalt, bei großer Familie und kranker Frau nicht zu verwundern ist. Daher christlich sein, Herr kaiserlicher Rat, und nicht schlechtes Aussehen und ein von Sorgen und Kummer durchfurchtes Gesicht für betrunken ansehen.

Den christlichsozialen Lenikl aber fragen wir, ob man das Vernadern und unberechtigte Anzeigen in der Jesuitenschule oder in der Brigittastube lernt, oder ob man das in Donifagerl oder im Verkehrsjudnblick liest.

Lundenburg. Von dort wird uns geschrieben: „Im Auftrag vieler Kollegen ersuche ich um gefällige Beleuchtung dienstwidriger Verhältnisse in der Station Strahnik der k. k. St. E. S. in Mähren. Die nach Strahnik verkehrenden Nordbahnzüge haben in Strahnik einigemal im Tage zu verbleiben.“

Durch die einzig in dieser Station geduldeten Promenaden des zivilen Publikums wird diese Verhältnisse zu einer permanenten Gefahr für das gesamte beteiligte Personal; man sieht vor lauter Spaziergängern kein Signal, und speziell auf der Lokomotive weiß man nie, was man früher beobachten soll, die Signale oder das Publikum, welches ungeniert die Geleise betreten darf, ohne daß sich jemand darum umsehen möchte. Wir bitten höflich, die geehrte Rebalation wolle diesem argen Uebelstand zum Schutze des Eisenbahnpersonals einen entsprechenden Platz widmen.

Leben. Am 2. d. M. wurde der Kondukteur Genosse Franz Uhl zu Grabe getragen. Genosse Uhl war ein langjähriges Mitglied unserer Organisation. Unter seinen Berufskollegen erkrante sich der Dahingegangene allseitiger Beliebtheit, was auch bei seinem Begräbnis durch die zahlreiche Beteiligung dokumentiert wurde. Sein Andenken wollen wir ehren!

Czernowitz. Vor einigen Tagen wurde der Kondukteur Michael Pawlowicz auf der Pflanzinspektion in Czernowitz vom diensthabenden Verkehrsbeamten Assistenten Herrn Antonowicz mit den Worten: „Wagabund, Saderlump, Roghub“ in Gegenwart vieler Kondukteure beleidigt, weil ein älterer Kondukteur sich eine niederträchtige Pflanzerei über Pawlowicz in Gegenwart der Verkehrsbeamten zuschulden kommen ließ. Wir wollen den Namen des Denunzianten nicht angeben, in der Hoffnung, daß er seine begangene Dummheit einsehen und sich bessern wird. Aber der Herr Assistent

Antonowicz, als Repräsentant der vorgehenden Behörde, welcher mit gutem Beispiel vorangehen sollte, schimpft und droht mit dem Vernehmen des Kondukteurs Pawlowicz, dann wundern sich die Herren, daß das Zugpersonal mit der Behandlung unzufrieden ist.

Wir hegen Hoffnung, daß die paar Zeilen genügen, um die Schrankenlosigkeit des Herrn Assistenten Antonowicz zu mahnen.

Ein zweiter Fall betrifft den Oberkondukteur Adalbert Dubis, welcher in der Nacht vom 19. auf den 20. September 1911 beim Zug Nr. 488 in der Station Sabitsfalva durch Sturz in den Auspuffkanal einen schweren Unfall erlitten hat. Dubis erlitt damals Rippenbrüche, Kopfwunden und andere Verletzungen.

Der Verletzte wurde damals in ein kaltes Zimmer hineingertragen und ohne jede Obforge gelassen. In Sabitsfalva ist ein Bahnarzt, das ist der Herr Dr. Sabo, aber kein Teufel hat ihn damals sehen können. Das Personal hat dem Kranken die erste Hilfe geleistet, Dubis wurde nach mehreren Stunden nach Czernowitz gebracht. Auch in Czernowitz wollte der Bahnarzt den Kranken nicht in seine Wohnung begleiten, bis sich der Sanitätsbegleiter Engel aus Jzslau mit dem Bahnarzt scharf auseinandersetzte. Am 20. März 1912 wurde Dubis zur ärztlichen Untersuchung in die k. k. Betriebsleitung an den Universitätsprofessor Herrn Dr. Mayer gemittelt. Am 22. März wurde Dubis zum Inspektor Herrn Ulrich geladen. Ulrich nahm ein von der Betriebsleitung eingehendes Papier in die Hand und hat Dubis folgendes vorgelesen: „Oberkondukteur Adalbert Dubis wurde ärztlich untersucht und vollkommen gesund befunden, derselbe hat den Dienst sofort anzutreten.“ Herr Ulrich sagte selbst noch dazu: „Mein lieber Dubis, das ist wunderschön, zu Hause zu sitzen und Geld zu nehmen.“

Wir können nur hinzufügen, daß das gesamte Personal nach Kenntnisnahme, daß der kranke Oberkondukteur Dubis rücksichtslos in den Dienst kommandiert wurde, sehr erbittert war. Die Rücksichtslosigkeit und Feindseligkeit der Vorgesetzten gegenüber dem Personal hat diesmal vielen die Augen geöffnet und zum Nachdenken gegeben, wie unsere Herren Vorgesetzten sind. Am 28. März l. z. in der Nacht beim Zug Nr. 488 in der Station Sibofa ist der Oberkondukteur Dubis abermals infolge seiner Krankheit am Stationsplatz bemitleidet in Ohnmacht gefallen. Es ist nur der Liebenswürdigkeit des diensthabenden Verkehrsbeamten in Sibofa und mehrerer Eisenbahner zu danken, welche dem Armen zu Hilfe kamen. Bahnarzt Herr Dr. Seyl wollte, daß Dubis, welcher zu Weite lag, wieder in die k. k. Betriebsleitung gehen soll, um dort durch ein ärztliches Konsilium untersucht zu werden. Eigentümlich klingt es, daß man dem Kranken keine Gelder anweisen will, und Dubis mit vier Kindern zu Hause auf die Gemütsheilung der Herren in der k. k. Betriebsleitung warten muß.

Und jetzt eine Anfrage an die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz. Der Kondukteur Martin Schram hat am 13. Jänner 1912 in Jzslau beim Karambol einen Unfall erlitten und liegt zu Hause krank zu Bette. Schram hat eine Frau und acht Kinder; die Familie befindet sich in großer Not. Der Kranke bekommt weder Gehalt noch eine Heilberfahrtsrente, alle Auszahlungen sind eingestellt worden. Dasselbe ist mit dem Kondukteur Dionysius Zamadowski, welcher auch an demselben Tage in Jzslau beim Karambol dabei war. Zamadowski wurde in den Dienst gezwungen, mußte sich jedoch krank melden. Die Herren Bahnärzte wollen den kranken Eisenbahner einpauken, daß sie alle durch die Bank vollkommen gesund sind. Wir verlangen von den Herren in der Betriebsleitung Gerechtigkeit, und die Herren Bahnärzte sollen die Kranken objektiv behandeln und nicht parteiisch sein. Von weiteren Kommentaren enthalten wir uns diesmal.

Wie fragen die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz, gibt es denn gar keinen Ausweg, daß man den beiden Kondukteurfamilien in ihrer Notlage gerecht werden kann?

Lundenburg. Am 27. März hatte Adjunkt Pittlik in der Station Lundenburg Dienst als Inspektionsbeamter. Bei der Abfahrt des Personenzuges Nr. 625 blieben mehrere Reisende, sechs Herren, zwei Damen und ein Kind, zurück. Nachdem der nächstfolgende Personenzug erst in der Früh abgeht, wurde angeordnet, daß die zurückgebliebenen Reisenden mit dem Güterzug Nr. 689 befördert werden sollen, was auch dem Auftrag entsprechend durchgeführt wurde. Wir bringen diesen Fall einer k. k. Generalinspektion zur gefälligen Kenntnis und erwarten eine diesbezügliche Aufklärung.

Görz. (Vom Heizerverein.) Am 29. Jänner fiel der Heizer Jakob Bökl bei Zug Nr. 701 während der Fahrt vom Tender und ist nach einigen Stunden seinen Verletzungen erlegen. Heizer Bökl war Mitglied des Heizervereines. Auf das hin veranstaltete die Zahlstellenleitung dieses Vereines in Görz eine Sammlung mittels Sammelbogen, angeblich zur Unterstützung der Witwe. Da jedoch dieser Heizerverein wegen seiner geringen Mitgliederzahl keine nennenswerte Unterstützung zusammenbringen kann, trat er an unsere Genossen mit der Bitte heran, sich auch finanziell an dieser Sammlung zu beteiligen, was unsere Genossen in Anbetracht des Elends der Witwe taten. Dadurch kamen K. 115/10 zusammen.

Nun kam erst die infame Vortätlosigkeit dieses Heizervereines zutage. Die Zahlstellenleitung dieses Vereines hielt eine Sitzung ab, und beschloß, dieses gesammelte Geld nicht der Witwe zu geben, da sie es betrinken würde, sondern es für die Kinder vorläufig zu verwalten. Erst auf unseren energischen Protest wurde der Witwe die Summe von Kr. 90/90 recht zur Geltung, wenn man erfährt, daß Frau Bökl weder eine Trinkerin ist, noch eine Mißwirtschaft geführt hat. Im Gegenteil mußte sie wegen des Keinen Verdienstes ihres Mannes (Heizer mit fünf Kindern) durch Waschen und Bedienen die Einnahmen heben. Und da kommt dieser Heizerverein, beschimpft und verleumdet diese Frau in ihrer schwersten Stunde, wo sie mit ihren fünf unversorgten Kindern an der Wäre ihres Mannes steht.

Es wird den Genossen in Görz ans Herz gelegt, den Beschluß der Ortsgruppe, sich an Sammlungen, deren Sammelbögen nicht den Ortsgruppenstempel tragen, nicht zu beteiligen, absolut einzuhalten. Wir haben keine Ursache und kein Verlangen, Gegnervereine durch unsere Gelder Unterstützungen zu ermöglichen, um schließlich über solche herz- und gemütslose Unwürdigkeiten uns empören zu müssen.

Pragerhof. („Der Stationschef Schneider und sein Regime in Pragerhof, oder aus einer kleinen Station.“) Am 20. Februar l. z. kam mit Zug 1 aus Prag der Verkehrsreferent Herr Jatkoukal nach Pragerhof. Der sogenannte Festausdruck, bestehend aus dem Stationschef, seiner Gemahlin, sowie anderen drei Beamtenfrauen und mehreren jungen Beamten veranstaltete einen Ausflug nach Franheim, wo sich die Gesellschaft prächtig unterhielt. In diesem Ausflug nahm auch Herr Jatkoukal teil. Es wurden bei dieser Gelegenheit nicht weniger als 25 Liter Wein genossen. Die Gesellschaft kam spät in der Nacht in einem erbärmlichen Zustand glücklich in Pragerhof in der Restauration L. Klasse an. Es war ein Anblick für Götter, den grauen Verkehrsreferenten in Gesellschaft von jungen Beamten und deren Frauen zu sehen. Im nämlichen Lokal saßen auch einige ungarische Postbeamte, die selbstredend sich in ihrer Mutterprache unterhielten, da sie des Deutschen nicht mächtig sind. Dies geschah dem Verkehrsreferenten Jatkoukal nicht und er beschimpfte die Postbeamten mit der Bezeichnung: „Ungarische Bagage“.

Weil sich die Ungarn diese Beschimpfungen nicht ruhig gefallen ließen, kam es zu einem Handgemenge, wobei die Ungarn den Kürzeren zogen. Ein ungarischer Beamter suchte Zuflucht im Abort, aber auch dort wurde er vom Beamten Kobal, genannt „der Goldene“ erwischt und gewürgt. Mit knapper Mühe gelang es ihm noch rechtzeitig, das Messer abzulegen. Er schrie wie ein Besessener: „Man will mich umbringen!“ Besoffen waren alle vorher erwähnten Ausflügler samt den Frauen, die verschiedene Erinnerungen in der Halle zurückließen. In diesem so stark angeheiterten Zustand verwechselte mancher unter den Ausflüglern seine Frau, und so kam die bürgerliche, freie Liebe voll zum Ausdruck. Papa Zatloufal war so angeheitert, daß er der Meinung war, seine Frau zu hassen, während er de facto die Frau des Stationschefs um den Hals gehabt hatte. Am 17. Februar l. J. haben die wackeren deutschnationalen Beamten in einem Privathaus ein Langtränchen arrangiert, wo alle maskiert erschienen. Beim Tanz ist der Herr Stationschef ausgeglitten und hat sich beim Fall derart beschädigt, daß er fünf Tage lang krank darniederlag. Die Frau des Beamten Kobal hat den Stationschef ausgezogen und mit seiner Uniform bekleidet, erschien sie in der Plaginspektion beim Postzug um 1/5 Uhr früh und hat derartige Dummheiten getrieben, daß wir sie anstandshalber nicht nennen können. Am Rückweg nach Hause fiel die besoffene Frau in den Puffkanal. Das sind ganz nette Blüten aus dem Puffkanal-Schneiber.

Einer besonders milden Behandlung erfreut sich ein Magazinarbeiter, namens F. Lucha, der in der Restauration öffentliche Briefe an den Stationschef schreibt, in denen er Bedienstete denunziert. So zum Beispiel hat er den Nachtwächter denunziert, daß er betrunken war, was aber nicht auf Wahrheit beruht. Den nächsten Tag denunzierte er, daß drei Arbeiter sich erschreckt haben, um 24 Kr. Schnaps auszutrinken. Die Leute wurden bestraft wegen eigenmächtiger Entfernung von der Station. Der Denunziant aber, der am Faschingdienstag so besoffen herumtugelte, daß er den Musikanten eine Geige zerbrach, und früh um 1/7 Uhr erst nach Hause ging, blieb straflos. Seinen Dienst sollte er um 7 Uhr früh antreten. Die Arbeiter zeigten den Fall dem Herrn Stationschef an, aus Barmherzigkeit gegen ihn, weil sie ihn als Denunzianten kannten. Der Herr Stationschef machte nichts dergleichen, weil Lucha ihm gute Zuträgerdienste leistet und ein treuer Anhänger des Reichsbundes ist. Wie der Stationschef von Pragerhof den Dienst macht, ist aus folgenden Daten zu entnehmen:

Im Monat Jänner 1912 war er sieben Tage abwesend. Im Monat Februar 1912 wußte man überhaupt nicht, wer der Stationschef ist, den manchen Tag haben ihn drei bis vier Beamte substituiert. Ihn selber hat man den ganzen Monat nicht zu Gesicht bekommen. Den Stationschef sieht man äußerst selten. Wenn aber der Verkehrskontrollor kommt, führt man denselben irgendwohin auf einen Spaziergang. Die Reichsbahnhüter bekommen frei, wann sie wollen, während die alten Arbeiter, die ein Recht auf Urlaub haben, keinen bekommen. Als unlängst einmal ein Kontrollor aus Wien in der Station Pragerhof ankam, führte ihn der Stationschef in Gesellschaft von mehreren Beamten nach Interpulsan, wo sie bis 5 Uhr früh gefessen und nicht weniger als 35 Liter Wein hinter die Binde gebracht haben. In welchem Zustand dieselben zurückgekommen sind, kann man sich lebhaft vorstellen.

Am 29. März l. J. kam der Verkehrsreferent Zatloufal und die beiden Kontrollore Lorber und Burger nach Pragerhof. Er wurde ein „jour fixe“ veranstaltet, welcher bis 2 Uhr 47 Minuten nachts dauerte. Der Kontrollor Lorber besaß sich in einem derart angetrunkenen Zustand, daß ihn zwei Beamte unter den Arm nehmen mußten und ihn zurückhielten, damit er nicht in diesem Zustand in den bereits abfahrenden Schnellzug einstieg. Das Saufgelage wurde dann fortgesetzt bis 1/7 Uhr früh, wo man den so total besoffenen Kontrollor in den Zug einladen mußte. Der Chef war so besoffen, daß er normittags überhaupt nicht in den Dienst kommen konnte. Die Beamten, die mitgefessen haben, sind: Schwab, Willmann, Buchte, Krieg und andere von der deutschnationalen Gesellschaft von Pragerhof.

Dies alles geschieht vor den Augen der Öffentlichkeit und niemand kümmert sich darum, um diesem öffentlichen Skandal ein Ende zu machen. Uns könnten gewiß die Saufgelage dieser Herren gleichgültig sein. Man kann sich aber leicht vorstellen, wie bei diesen Zecherüberdrehungen der Beamten, des Vorstandes und der kontrollierenden höheren Beamten die anderen Bediensteten abschneiden, wenn sie sich gegen die Uebergriffe des einen oder der anderen Herren von dieser Gesellschaft zur Wehre setzen wollen.

Selbst. (Herr Koller an der Arbeit.) Es ist unserem satfam bekannten Vorstand und Inspektor noch nicht genug, dem Verschubpersonal den Turnus verschlechtert zu haben, er beginnt nun seine Willkürakte auch bei den anderen Kategorien zu betreiben. So wurde mit 1. April der 12/24stündige Turnus der hiesigen Weichenwächter auf dem südlichen und nördlichen „Engländer“ in einen 16/24stündigen umgewandelt. Wer diese beiden verantwortungsvollen Posten kennt, und weiß, wieviel diese armen Teufel von Weichenwächtern laufen müssen, und wie riesig viel auf diesen beiden Posten verschoben wird, muß sofort erkennen, daß diese Turnusänderung eine Ausbeutung und Dreistigkeit sondergleichen ist. Es ist zweifellos eine Dreistigkeit, die vom l. l. Eisenbahnministerium gegebenen Anordnungen zu ignorieren. Da Selbst eine Station mit ununterbrochenem Zugverkehr ist, da die Leistung und Verantwortung der Wächter auf diesen Posten eine sehr große ist, und auch keine ansehnliche Ruhepause in die Dienststunden fällt, beharren die Wächter auf ihrem früheren 12/24stündigen Turnus. Es wird über diese Angelegenheit, sowie über die in der Station Selbst jetzt eingeschlichenen Mißstände noch an kompetenter Stelle ein Wort gesprochen werden. An das l. l. Eisenbahnministerium und die l. l. Staatsbahndirektion Willach richten wir die Bitte, uns von diesem Unikum von einem Vorstand ehestens zu befreien, damit es nicht einmal zu einer Rebellion kommt. Den Inspektor Koller fragen wir hier nun ganz kurz, ob er sich noch an das für ihn so bedeutungsvolle Abtun erinnern kann. Auf Wiedersehen, Herr Inspektor!

Gürtan. (Achtung vor Denunzianten!) Vor circa vier Jahren wurde der damalige Nachtwächter Anton Prohaska wegen Unverträglichkeit aus dem Mannesmann-Röhrenwerk in Komotau entlassen. Dem Prohaska gelang es, bei der Bahnerhaltungsektion in Komotau als Oberbauarbeiter unterzukommen und infolge seiner Kriecherei und Zuträgererei avancierte er bald zum Bahnwagenbegleiter, Vorarbeiter und in verhältnismäßig kurzer Zeit zum definitiven Nachtwächter. Infolge seiner Unverträglichkeit kommt es unangenehm zu Streitigkeiten. Es wurde ihm schon nachgewiesen, daß er seinen Vorgesetzten ins Gesicht lügt, aber er ist nach wie vor Dickkopf beim Bahnmeister, was gewiß zu denken gibt. Nebenbei wollen wir auch erwähnen, daß er als Tscheche Agitator des deutschnationalen Reichsbundes ist. Da seine Zuträgererei, Denunziererei und seine Streitsuchtigkeit schon viel Unheil angerichtet hat, warnen wir jeden Kollegen, sich mit diesem Menschen einzulassen, und empfehlen wir unseren Genossen, das Treiben desselben scharf im Augenmerk zu halten.

Wiskau. Der Herr Ingenieur Korn sibt nur die ganze Zeit in der Kasse und er kommt selten einmal auf die Strecke. Durch einen Zufall ereignete es sich, daß er mit einer Drahtseile zu einer Kommissur auf die Strecke fuhr. Es war aber ein unfreundlicher Tag, denn es ging ein scharfer Wind und es regnete ein wenig. Dies verdaub dem Herrn Ingenieur die Stimmung und er ließ seinen Unmut an einem Arbeiter aus, der in der Drahtseile mitfuhr. Er stieß diesen so brutal in die Hüfte,

daß der Arbeiter noch am dritten Tag über Schmerzen klagte. Er trieb dabei den Arbeiter mit den Worten: „Franku tahaj!“ an. (Franku tschej heißt zu deutsch: „Bich Franz!“ Der Name Franz ist aber dabei noch in Franck abgeändert, und diese Abänderung hat im Sprachgebrauch einen höhnenden Sinn.) Wir müssen uns ganz entschieden vernehmen, daß Ingenieur Korn die Arbeiter duzt und verhöhnt. Er pflegt dies auch sonst immer ohne Rücksicht darauf zu tun, ob er einen alten oder jungen Arbeiter vor sich hat. Er spricht jeden Arbeiter mit „Du“ und mit „Franck“ an. Er hat auch keine Rücksicht vor sich, sondern Familienväter die sich schwer plagen müssen, bei den ungünstigen Stellen ihre Familien zu erhalten, wovon er keine Ahnung hat. Es könnte eine derartige verletzende und verhöhrende Behandlung der Arbeiter einmal schlechte Folgen nach sich ziehen und wir werden es unter keinen Umständen dulden, daß Ingenieur Korn mit den Arbeitern so verfährt, wie etwa ein Schaffer auf einem Gut mit den Lehensleuten.

Oberfurt. Die verantwortlichen Organe bei der l. l. Heizhausleitung in Oberfurt spielen immer wieder mit dem Feuer. Die dortigen Kohlenlager haben den 12/24stündigen Arbeitsturnus bereits seit einigen Jahren eingeführt. Die Heizhausleitung, offenbar von Herrn Aufsicht inspiriert, macht schon wiederholt den Versuch, einen 12/12- bis 12/24stündigen Turnus einzuführen. Trotzdem, daß erst im Herbst 1911 ein solcher Versuch seitens der Kohlenlager energisch zurückgewiesen wurde, hat die Heizhausleitung zu Ostern 1912 abermals den schriftlichen Auftrag anschlagen lassen, daß der verschlechterte Turnus mit 9. April 1912 in Kraft tritt. Darüber waren die Kohlenlager natürlich sehr aufgebracht und entschlossen, das äußerste Abwehrmittel zu ergreifen. Am 9. April l. J. trafen die Vertreter der zentralen Organisation bei den Vorständen vor und legten die Gefährlichkeit solcher Schädigungen der Arbeiter dar. Es gelang ihnen auch, die Herren zur Witterung des angebotenen Auftrages zu bewegen. Dabei wurde festgestellt, daß von den 90 Kohlenladern sechs arme Teufel von den Vorgesetzten selbst überredet wurden, daß sie dem schlechten Turnus zustimmen. Und auf diese sechs Leute beriefen sich die Herren Vorstände mit der Behauptung, daß die Kohlenlager selbst um die Verschlechterung des Turnuses angeheult haben, um angeblich mehr verdienen zu können. Diese Listigkeit der Herren ist aber sofort zu durchschauen gemacht worden.

Allerdings wollen die Kohlenlager mehr Geld haben, was auch ganz in Ordnung ist. Früher haben die Kohlenlager bedeutend mehr verdient, obwohl der Arbeiterstand höher war und weniger Lokomotive gerüstet wurden. Aber das hat seine Ursache, denn heute wird die Arbeitsleistung geheim berechnet, und kein Arbeiter bekommt zu wissen, welches Maß der Leistung berechnet und welcher Affordab angewendet wurde. Die Arbeiter haben gar keine Kontrolle über ihre Leistung, und noch weniger über die Verrechnung derselben. Sie wissen bloß, daß ihnen bei höherer Anstrengung weniger ausgezahlt wird, so daß sich ein bedeutendes Minus am Verdienst ergibt. Dazu werden die Kohlenlager geradezu bestialisch behandelt. So zeichnet sich insbesondere der Magazinar Maschin damit aus, daß er die Leute unangeführt beschimpft und dem einzelnen Arbeiter täglich mehrmals mit dem Arbeitsbuch droht. Wie groß dieser Mensch mit den Arbeitern umgeht, zeigt zum Beispiel seine Gewohnheit, zu verlangen, daß die Arbeiter während der ganzen 12 Arbeitstunden nicht einmal ein Stück Brot essen und gar nichts einnehmen dürfen. Er sagt: „Habts 24 Stunden frei gehabt, Zeit genug, da konntet ihr euch genügend anfreßen und aussh.“

Am gegen diese unerträglichen Verhältnisse Stellung zu nehmen, wurde für den 9. April l. J. abends eine Kohlenlagerversammlung nach Oberfurt einberufen, in welcher Genosse Koranda aus Briinn über den Sachverhalt und das Ergebnis der Intervention referierte. Die Versammlung hat sodann folgende Entschlieung einstimmig angenommen:

„Seitens der l. l. Heizhausverwaltung in Mährisch-Osterau-Oberfurt wurde zu Ostern 1912 der neuerliche Versuch gemacht, den für die bei dieser Dienststelle beschäftigten Kohlenarbeiter seit Jahren eingeführten 12/24stündigen Arbeitsturnus in einen bedeutend schlechteren Turnus umzuwandeln, wobei sich die vorgelegten Organe auf den angeblichen Wunsch der Kohlenarbeiter selbst beriefen.“

Demgegenüber stellen die am 9. April 1912 um 5 Uhr abends und um 7 Uhr abends zu dieser Angelegenheit in Reichels-Lokalitäten in Oberfurt einberufenen zwei Versammlungen der in Betracht kommenden Kohlenarbeiter fest, daß von dem gesamten Kohlenarbeiterstand des Heizhauses in Oberfurt lediglich sechs Arbeiter dem Antrag ihrer Vorgesetzten auf Verschlechterung des Turnuses zugestimmt haben. Alle übrigen Kohlenarbeiter in der Zahl von 84 Mann erklären einhellig, daß sie an dem bisherigen 12/24stündigen Schichtwechsel unter allen Umständen festhalten.

Die Versammelten erklären, daß jeder neuerliche Versuch, den bisherigen Turnus zu verschlechtern, seitens der Arbeiterschaft mit Entschiedenheit zurückgewiesen werden würde, um so mehr, als die gesamte Arbeiterschaft der l. l. Staatsbahnen eine Kürzung der normalen täglichen Arbeitszeit anstrebt und sich auf die beruflichen Vertreter der Arbeiterschaft im Arbeiter-Zentralausshuß ausdrücklich und mit Entschiedenheit für die allgemeine Einführung des 12/24stündigen Schichtwechsels bei turnusmäßiger Dienstleistung, insbesondere in größeren Dienststellen, ausgesprochen haben.

Die Versammelten erklären ferner, sich mit dem derzeitigen Verrechnungsmodus des Affordabdienstes nicht zufriedenstellen zu können, weil sich derselbe jeglicher Kontrolle seitens der Arbeiterschaft entzieht. Dem Mangel dieser Kontrolle ist es zuzuschreiben, daß die Affordabbediente der Kohlenarbeiter im Laufe der letzten Jahre um ein Bedeutendes zurückgegangen sind, obwohl die Leistungen der Arbeiter tatsächlich gestiegen sind. Eine Reihe von Leistungen werden nicht honoriert, wie das Planieren etc., bei anderen haben die Arbeiter keine Kontrolle über die verrechneten Affordabse und Quantitäten, so daß die Arbeiter für den beständigen Rückgang ihres Verdienstes keine stichhaltige Aufklärung finden, abgesehen davon, daß diese unklare Entlohnungs- und Verdienstverrechnungsverhältnisse allen möglichen Irrtümern und Unkorrektheiten Tür und Tor offen halten.

Deshalb erklären die Versammelten, auf der Forderung nach Klarstellung ihres Entlohnungsvertrages festhalten zu müssen.

Zur Wahrung ihrer Interessen bevollmächtigen die Versammelten die Mitglieder der gewählten Arbeiterschausshüsse sowie die Vertreter des Allgemeinen Rechtsschuz- und Gewerkschaftsbundes.“

Süßenbrunn. Die Ladestelle Leopoldau, neue Anlage, wurde mit einem Herrn Matejicz als Stationsvorstand besetzt. Dieser Mann benützt jede Gelegenheit, seinen Unratsfidel über die bösen Sozt zu leeren und dieselben mit allen möglichen Kosenamen, wie Bagage, Gefindel etc., zu beehren. So äußerte sich dieser Herr anfänglich des Zugs zusammenfassendes in Tezbinia: „daß dort lauter Gefindel ist, und daß dieser Zusammenstoß wahrscheinlich von den Sozt mutwilligerweise herbeigeführt wurde.“ Sind Sie, Herr Matejicz, auch instande, über diese Ihre Äußerungen Beweise zu liefern? Sollten Sie sich, Herr Matejicz, nicht bessern, so werden Sie sich in Ihrem jetzigen Domizil Ihren schwachen Magen durch die bösen Sozt gründlich verderben. Nachdem die Wohn- und Dienstgebäude in Leopoldau erst im Spätherbst fertiggestellt wurden, mußten dieselben während der Wintermonate behufs

Ausrichtung geheizt werden, wozu von seiten der Bahnerhaltung vier Mann beigezellt wurden. Was für Arbeiten mußten aber dieselben verrichten. Sparherd und Gießbecke schmirgeln, Teppiche klopfen, Kleider und Schuhe reinigen, Einkäufe besorgen etc. Dies alles gehört gewiß nicht in die Kompetenz eines Arbeiters, welcher von seiten der Bahnanstalt entlohnt wird. Sollte aber so ein Arbeiter den Mut, und verweigerte die Verrichtung derartiger Arbeiten, so wurde er von seiten des Allgemaligen als Sozi entpuppt und entlassen. Als man beabsichtigte, das in Leopoldau nötige Verschubpersonal von Floridsdorf beizustellen, äußerte sich Herr Matejicz: „daß er diese Soztibuben nicht braucht, er wird sich seine Leute selbst aufnehmen.“ Diese Leute mußten sich wahrscheinlich aus Schustern, Schneidern etc. rekrutieren, welche die Gnädige auf Grund ihres gelernten Handwerks recht gut verdienen könnte, zu dem aber die Soztibuben aus Floridsdorf nicht zu haben wären, was eben der Herr Vorstand befürchtete. „Vater Matejicz“, wollen Sie dies einstweilen zur Kenntnis nehmen.

Deutsch-Wagram. (Hilfsverhältnisse.) Mögliche Zustände zwingen uns, einen unserer Mitarbeiter etwas näher zu beleuchten. Genannter Herr (Rusicka), seines Zeichens Schlosser, ist, obwohl nicht instande denkend gleichen Schritt mit seinen Arbeitskollegen zu halten, ein Denunziant in großem Stil. Es findet sich in der ganzen Werkstätte beinahe kein Arbeiter, den er nicht verschwärzt oder in irgendeiner Weise denunziert hätte. Er kann nämlich nur einen Arbeiter allein stehen sehen; steht ein zweiter bei ihm, ist er schon hinterdrein und später allein beim Werkführer. Auch ist ihm das Anschaffen einer seiner liebsten Arbeiten.

Durch dieses sein Vorgehen wurde schon sehr viel Verdruß und Unheil gestiftet, was gewiß nicht im Interesse der Werkstätte ist. Die Arbeiter sind daher einig, daß, wenn sich dieser Herr nicht in Bälde bessert, ein gemeinsames Arbeiten mit ihm ausgeschlossen ist.

Also, Herr Rusicka, wird diese Mahnung helfen? Wenn nicht, haben Sie sich die Folgen selbst zuzuschreiben!

Görz III. Eine besondere Leuchte des Heizhauses Görz ist entschieden Maschinenmeister Scholz. Genannter Herr scheint ganz vergessen zu haben, daß er selbst einst als Heizer und noch vor kurzem als Lokomotivführer gefahren ist. Welcher Jammerpeppi Herr Scholz als Lokomotivführer war, beweisen zur Genüge die niedergerannten Pressböde in Triest und die verbrannten Kojställe, welche seinerzeit aus den verschiedensten Klüssen herausgesiebt und gewiß nicht zur Freude des Herrn Scholz als Regieut nach Görz gelangt wurden. Das Benehmen dieses Herrn würde dem rohesten Tierdünner zur Ehre gereichen, für einen Maschinenmeister ist es jedoch erniedrigend. Wir raten Ihnen, Herr Scholz, das Personal nicht grundlos zu schikanieren und bei den Vorgelegten anzuschwärzen. Wir glauben, daß der jetzige Herr Inspektor, welcher ja die Gelegenheit hat, sich von jedem Fall, der vorkommt, selbst zu überzeugen, auf Ihre Ohrenbläse nicht so viel gibt, als Sie auf die Zuträgerereien Ihres getreuen Janulus Koller-Kauter. Den Beweis Ihrer Menschenfreundlichkeit, Herr Scholz, haben Sie unlängst erbracht, als Sie in Gegenwart mehrerer Lokomotivführer dieselben belehrten, wie man Heizer dressiert. Zum Beispiel: „Man läßt Kuppelstangen puzen, dann jagt man den Heizer auf den Leuber Kohlen schlagen, dann läßt man Stopfbüchsen verpacken, währenddessen schlägt der Führer das Wasserstandsglas entzwei, und so jagt eine Arbeit die andere. Er erhitzt sich öfters, kühlt sich wieder ab und in drei Wochen muß er hin sein.“

Das sind Ihre ureigensten Worte, doch können wir Ihnen, Herr Scholz, versichern, daß wir unseren Beruf nicht gewählt haben, um von einem gewissenlosen Maschinenmeister in drei Wochen hingerichtet zu werden. Wir möchten Ihnen ein ganz anderes Stüdchen aufspielen, halten Sie jedoch noch für besserungsfähig und raten Ihnen, sich einstweilen das Buch „Strigges Umgang mit Menschen“ anzuschaffen, um es fleißig zu studieren. Und wenn dieses nichts nützen sollte, so sehen wir uns wieder.

Penk. (Von der Tauerbahn.) Der Stationsleiter Buzkandl bildet nun schon seit längerer Zeit das Schreckgespenst seiner Untergebenen. Anfangs schien das beste Einnehmern hier herrschen zu wollen. Der böse Wind brachte aber Gröhenwahn und Geschäftigkeit an Stelle des guten Einnehmerns, und nicht lange nachher war schon Stationsmeister Köd auf Betreiben des Vorstandes dem Gröhenwahn zum Opfer gefallen. Auch dem Bahmeister Hüßlich hatte der Vorstand das Leben so vereckelt, daß sich derselbe genötigt sah, in die verfügbare Wohnung nach Oberbellach zu übersiedeln. Obwohl Dienst und Wohnung hier mancher anderen Station vorzuziehen wäre, so wechseln die Zugeteilten bei diesem Vorstand trotzdem so stark, daß die Station Penk einer Verpflegstation nicht nachsteht, wo der eine kommt und ein anderer geht. Merkt die Direktion nichts von alledem? Oder soll Herr Oberbediente tatsächlich so ausgiebigen Schutz gewähren? Auch Herr Inspektor Weitzer soll gesagt haben, wenn wir nur lauter solche Vorstände hätten. Nun, wir gratulieren dem Herrn Oberinspektor zu einem solchen Vorstand.

Noch bedeutend schlechter ergeht es den Wächtern. Ein Wächter mit fünf Kindern, der vor einem Jahre Penk endlich froh verlassen konnte, hatte die üblen Launen dieses Herrn auch gehörig zu fühlen bekommen. Dieser Wächter konnte im Dienst seinem Vorstand absolut nichts recht machen. Nur wenn er die Ehre hatte, für diesen Herrn Schuhe und Patschen zu flicken, war er auch freundlich zu ihm. Der Herr Vorstand geniert sich infolge seiner Bildung auch nicht, seine Untergebenen zu verhöhnen. Er sagt zum Beispiel zu dem einen: „Sie kennt man schon von weitem, wenn Sie von der Station, und hier herausträten, sind Ihre Anie schon in der Station, und der Arsch ist noch auf 27a droben.“ Oder: „Wenn Sie vom Kindermachen nicht bald aufhören, so kommen nur die Hosen und nicht mehr Sie.“ Ein anderer läßt den Kopf zu viel nach der Seite hängen. Der eine hat eine zu weite Kappe. Wieder einer ist zu budlig, zu jung verheiratet u. s. w. Es ist diesem Herrn zuzufügen kein Mensch recht gewachsen. So gar die paar Kronen, welche ein Bediensteter für Preiselbeeren erzielt, hat der Vorstand schon berebet, obwohl er selbst den Preiselbeerhandel sehr flott betrieb. Wenn der Herr Vorstand an Gröhenwahn zuweilen gar zu sehr erkrankt, dann schreit er wie besessen. So hatten auch Passagiere und Zugpersonal einst Gelegenheit, dessen Wutausbruch mit anzuhören. Sie glaubten, einen Schneinehirten vor sich zu haben; auf Befragen, wer dieser Mann eigentlich sei, erklärte ein Bauer: Das ist der Herr Vorstand Buzkandl von Penk. Was war der Anlaß zu solchem Wortspektakel gewesen? Ein Arbeiter hatte einem Beamten von Wallitz ein Glas Wasser in das Coups gereicht. Der Herr Vorstand sorgte auch für Zwist und Uneinigkeit unter seinem eigenen Personal reichlich. Grundstücke, welche seitens der Bahnerhaltung laut Pachvertrag den Wächtern zugewiesen wurden, weist der Vorstand einfach seinen Untertanen zu. Auch im Strafen ist der Herr Vorstand ein sehr schneidiger Mann. Vor kurzem passierte es einem Wächter, der die Weichenkontrolle ausgeübt hatte, daß er vergaß, sich diese in der Stationskassette bestätigen zu lassen. Der diensthabende Verkehrsbeamte bestätigte seine Kontrolle, trotzdem bestrafte ihn der Vorstand mit 1 Kr. Jeder Rekurs ist gegen ein Strafmaß unter diesem Vorstand aussichtslos. Einen

Bediensteten sieht er eine Strafe höchstens nach, wenn er mit aller Bestimmtheit darum bittet; die Bediensteten unter diesem Vorwand müssen auch Wächern für alles sein. So zum Beispiel müssen Bedienstete während des Dienstes auf den steilen hohen Berg hinaufsteigen, einen belästigten Bauern zu assistieren, daß er die Preiselbeeren dem Herrn Vorstand zu einer bestimmten Zeit bringt. Wiederum muß einer einen Kübel Mist herunterschleppen, ferner Holz, Kohle, Wasser u. s. w. der gnädigen Frau in die Küche bringen, Wägen ausführen, Hühner füttern und anderes mehr. Wird aber ein Bediensteter darob mit seinen dienstlichen Obliegenheiten nicht rechtzeitig fertig, kommt wieder die Intelligenz des Herrn Vorstand zum Ausdruck. Da heißt es: „Zhr faulen Kerle, machts den ganzen Tag nichts als herumsehnen mit der Peise in der Pappn“, da fliegen die Worte: „Sie frecher Lump, frecher Hahn, faule Bagage, lauter Sozjalkrüder hab ich bei einander, die nichts tun wollen, gottselbiger Hund, ich jage Sie zum Teufel“, nur so herum. Die gleiche Ausdrucksweise wird auch telephonisch geübt. Sollten sich die Zustände nicht bessern, werden wir die Öffentlichkeit weiter von dem Treiben des Vorstandes von Bent unterrichten.

Oberveßach. (Wie Bahnmeister Trojer Arbeiter brotlos macht.) Als am 7. März Bahnmeister Trojer auf die Strecke kam, fragte er die Arbeiterpartei, wer gestern über ihn geschimpft habe. Als er von keinem die gewünschte Antwort erhielt, wandte er sich an den Oberbauarbeiter Egger mit der Frage, was er den Oberbauarbeiter Sadinig zu schimpfen habe, weil dieser ihm Honig und Butter brachte. Als Egger nichts zu wissen vorgab, sagte Sadinig, die Arbeiter Ampferthaler und Winkler seien Zeugen, daß er von Egger gestiftet worden sei. Der Bahnmeister zog seine Uhr und sagte zu Ampferthaler, jetzt sei es 10 Uhr, er könne nach Hause gehen; weil er unwahre Aussagen gemacht habe, sei er entlassen. Nach zwei Tagen ließ der Bahnmeister dem Ampferthaler durch einen Boten sagen, daß er wegen Faulheit entlassen wurde, obwohl der Bahnmeister Grafischer und jeder Arbeiter sagten, daß Ampferthaler einer der besten Arbeiter sei. Ampferthaler hatte auch dem Bahnmeister um Aufnahme in den Provisionfonds ein Gesuch überreicht, wurde aber bis jetzt nicht, wie es sich mit seinem Ansuchen verhielt, bis ihm der Bahnmeister sagte, er könne sich Gesuch und Büchel bei ihm abholen. Hatte der Bahnmeister das Gesuch, wie er verpflichtet ist, weitergeleitet, hatte er dem Ampferthaler bei plötzlicher Entlassung nicht gleich sagen können, daß er auch das Gesuch bei ihm abholen könne. Dem Ampferthaler wurde erst jetzt klar, warum er keiner ärztlichen Untersuchung unterzogen wurde. Auf seine Beschwerde soll ihm der Bahnerhaltungsektionsvorstand, Herr Soukop, gesagt haben, er wird sich über diese Sache selbst erkundigen. Bis heute kam es aber noch zu keiner Einberufung. Da Ampferthaler mit einem Auge ein wenig schielte, bildete sich der Bahnmeister ein, er habe es mit einem unaufrichtigen Menschen zu tun, wiewohl der entlassene Arbeiter ein ruhiger, stiller und bescheidener Mensch ist.

Versammlungsberichte.

Ein Fiasko der separatistischen Eisenbahnerorganisation in Brünn.

Die hier seit kurzem bestehende, 16 Mann zählende separatistische Ortsgruppe der Eisenbahner (die beiden zentralistischen Ortsgruppen zählen hier fast 1000 Mitglieder, darunter 500 tschechische Genossen, und haben einen konstanten Mitgliederzuwachs, zumeist tschechische Eisenbahner, zu verzeichnen) hatte die Annahme, hier eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Bericht über die letzten Aktionen für die Eisenbahner im Parlament“ in das Hotel „zur Sonne“ für den 31. März 1912 einzuberufen und hatte sich als Redner den separatistischen Abgeordneten Marek verpflichtet. Die Versammlung war, obwohl fast gar keine Agitation von den Zentralisten eingeleitet wurde, zu drei Vierteln von Zentralisten besucht. Die Separatisten hatten ihre ganzen 16 Mann samt einer Anzahl separatistischer Beamten der Banenschen Allgemeinen Krankenkasse aufgeboten. Bei der Wahl des Präsidiums hatten die Separatisten, trotz ihrer krampfhaften Anstrengungen für ihren Vorschlag, eine verschwindende Minderheit und wurden natürlich die von den Zentralisten vorgeschlagenen Genossen Weiner und Schnal mit Dreiviertelmehrheit gewählt. Schon dieses unangenehme Präsidium machte die Separatisten und ihren Redner, den Abgeordneten Marek, stuhig.

Genosse Weiner eröffnete die Versammlung mit der Versicherung, daß die zentralistischen Eisenbahner nicht hierher gekommen seien, um die Versammlung zu sprengen, sondern um in vollkommen sachlicher Weise ihren Standpunkt klarzulegen. Zuerst erteilte er dem Abgeordneten Marek das Wort zur Tagesordnung. Sichtlich verlegen trachtete der separatistische Abgeordnete sachlich und ruhig zu sprechen und wich jeder heiklen Frage, wo er hätte Farbe bekennen müssen, auch in seinem Referat bezüglich der letzten Aktionen für die Eisenbahner im Parlament ängstlich aus. Er schilderte die Taktik der sozialdemokratischen Abgeordneten im Allgemeinen (nicht der tschechoslowakischen, wie das sonst geschieht!) in dieser Frage, was eigentlich ein Dokument für das vollkommen kluge Vorgehen des Deutschen sozialdemokratischen Klubs — insbesondere des Abgeordneten Tomšil — war. Seine Rede war zwar ruhig, ohne persönliche Angriffe, aber ohne jeden Glanz, ohne genau detaillierte sachmännliche Angaben und wurde ohne jede Weisfallkundgebung mit eisiger Ruhe angehört. Erst am Schlusse seiner unvollständigen Ausführungen, wo er zu gemeinsamer Arbeit und gemeinsamen Zusammensturz aller aufforderte, ertönten einzelne Dravorufe.

Nun gelangte Genosse Engel zu Worte. Die Separatisten berückten in gassenbühnenartiger Weise den Genossen Engel durch alberne Zwischenrufe zu unterbrechen, auch der nervöse Regierungsvertreter ließ Genossen Engel ermahnen, nur zur Tagesordnung zu sprechen und kam so indirekt den Separatisten zu Hilfe. Doch Genosse Engel ließ sich nicht beirren und fertigte sowohl die separatistischen Zwischenrufer als auch den Herrn Regierungsvertreter in treffender und energischer Weise unter dem stürmischen Weisfall der großen Mehrheit der Anwesenden ab. In seinem temperamentvollen Referat wies Genosse Engel die Widersprüche in der Rede des Abgeordneten Marek nach, der einige Heften für die Aktion der Eisenbahner aufstellte, die vollkommen im Widerspruch mit der Handlungsweise führender Parteigenossen seiner Partei, ja auch mit den von ihnen abgegebenen prinzipiellen Erklärungen stehen. So sprach der Abgeordnete Marek von der Notwendigkeit des Klassenkampfes, Genosse Engel fragte nun, wie das mit der von Banek den größten Feinden der sozialdemokratischen Eisenbahner, den gelben koalitierten nationalen Eisenbahnern beider Couleurs in ihrer Versammlung im Besedni dům ausgesprochenen Sympathiekundgebung vereinbar ist. (Stürmische Protest- und Pfuirufe gegen Banek.) Auch den Kampf gegen den Indifferentismus, den Marek erwähnte, charakterisierte Genosse Engel in treffender Weise durch ein Zitat aus dem Hauptblatt der autonomistischen Eisenbahner „Zámy zelezničného zřizovce“, in dem erklärt wird, daß wenn auch die separatistische Organisation der Eisenbahner nicht imstande sein wird, größere Aktionen durchzuführen, alles das, was die deutschen Genossen in Steiermark, Kärnten und anderswo erkämpfen werden, auch ihnen natur-

gemäß zufallen müsse. Nachdem Genosse Engel noch die Aktion im Parlament bezüglich der Eisenbahner auf Grund seiner eigenen Erfahrungen besprochen hatte und das Verhalten, namentlich der nationalen Parteien, ins rechte Licht gestellt hatte, schloß er seine wohlbedachte Rede in markanter Weise. Ich hoffe, sagte er, daß die Vernunft und die eiserne Notwendigkeit auch die paar irreführenden Eisenbahner wieder dorthin führen wird, wohin sie naturgemäß gehören, in ihre einheitliche, internationale Musterorganisation. Langanhaltender Weisfall folgte den Ausführungen des Redners.

Hierauf sprach der sattsam bekannte Separatist Cerný, der durch seine unsinnigen Ausführungen ein homerisches Gelächter der Anwesenden hervorrief. Und als gar der Obmann der separatistischen Organisation Pospisil in seiner unbeholfenen Art erzählen wollte, wie er Separatist geworden sei (wahrscheinlich wollte er über seine Schiedsgerichtsaffäre, wo ihm von seinem eigenen Schiedsrichter durch dessen Abstimmung sein ehrloses Vorgehen nachgewiesen wurde, berichten), da sah sich der Abgeordnete Marek selber gezwungen, ihm energisch abzuwehnen. Abgeordneter Marek wollte dann noch auf die Ausführungen des Genossen Engel reagieren, doch er scheint das meiste nicht verstanden zu haben; auf vieles antwortete er überhaupt nicht oder in einer sehr ausweichenden Weise. Die Erwiderung fiel also sehr kläglich aus. Genosse Pfeffer, der nun das Wort ergriff, charakterisierte die Handlungsweise des Banek und Zuzar in der gebührenden Weise und schilberte auch das zerstörende Wirken Pospisils in Ober-Gerspitz (Stürmische Protestrufe) und bat, an der Zentralorganisation festzuhalten. Nachdem noch Genosse Weiner unter großer Sensation Mitgeteilt hatte, daß bei der denkwürdigen Abstimmung des 38 Millionen-Antrages für die Eisenbahner im Parlament die separatistischen Abgeordneten Svoboda, Stejskal und Filipinsky gestimmt haben und als er sie am Perron in Wien bei ihrer Abfahrt interpellierte, warum sie nicht bei der wichtigen Abstimmung im Parlament zurückgeblieben seien, erklärten sie, es sei dies nur eine Resolution und sie würden nicht ihre Versammlungen deshalb im Stich lassen, schloß er die für die Zentralorganisation mit durchschlagendem Erfolg endende Versammlung mit einem kräftigen Schlußwort zum Ausbau der einheitlichen internationalen Organisation der Eisenbahner.

Lange noch nach der Versammlung verharrten die Anwesenden im Lokal in anregender Debatte und wurde namentlich der Abgeordnete Marek über die einzelnen Schandtaten des Banek und Zuzar genau informiert, worüber er ganz erjaunt war. Die anwesenden Separatisten, das ist charakteristisch, schrien immer: „Der Banek und Zuzar gehen uns nichts an!“ Sie sagten sich also quasi von ihren Führern los.

Bahnrichterversammlung in Wien.

Am 6. April 1912 fand in Wien unter dem Vorsitz des Genossen Sommerfeld eine Bahnrichterversammlung statt, die auch von auswärtigen Delegierten besucht war. Zum ersten Punkt der Tagesordnung erbatte das Personalkommissionsmitglied Genosse Solzer Bericht über die letzte Funktionsperiode der Personalkommission. Beim zweiten Punkt, Nominierung der Kandidaten für die Neuwahlen in die Personalkommission, zeigte es sich, daß eine Reihe von Bahnrichtern das bisherige Personalkommissionsmitglied Genossen Solzer nicht mehr als Kandidaten vorgeschlagen hatte. Genosse Roder von der Zentrale erklärte, daß es selbstverständlich der Entscheidung der Bahnrichter überlassen bleiben müsse, wer gewählt werden solle, daß es aber doch auch notwendig sei, zu konstatieren, daß gegen den Genossen Solzer, der sein Mandat stets im Interesse der Bahnrichter ausgeübt habe, nichts vorliege, was seine Wiederwahl nicht zuließe. Die Versammlung nahm das zur Kenntnis. Schließlich wurde über den Vorschlag des Genossen Dürr Genosse Josef Schubert, Bahnrichter, von der Ortsgruppe Wien XIV, als Kandidat aufgestellt. Die anwesenden Genossen, in erster Linie Dürr und Solzer, erklärten, mit allen Kräften dafür einzutreten, daß Genosse Schubert die Stimmen aller Bahnrichter erhalte. Bei Punkt Eventuelles wurde noch eine Debatte abgeführt, die der Erörterung gewidmet war, welche Mittel und Wege benützt werden sollen, um den Bahnrichtern das Kaufschale endlich zu verschaffen. Eine Deputation, eine Konferenz und das Schaffen einer kräftigen Organisation unter den Bahnrichtern wurden dabei in Erwägung gezogen. Mit dem Versprechen der Anwesenden, die Zentrale durch den Ausbau einer tüchtigen Bahnrichterorganisation in ihrem Bestreben, für die Bahnrichter bessere Lebensbedingungen zu schaffen, zu unterstützen, endete um 1/12 Uhr nachts die Versammlung.

Briefen. Am 7. April fand hier eine sehr gut besuchte Versammlung der Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungsektion Saaz statt, in welcher folgende Resolution einstimmig angenommen wurde:

„In Anbetracht der stets steigenden Lebensmittelpreise und Mietzinsen fordern die versammelten Oberbauarbeiter die Bahnverwaltung der A. G. D. auf, um die Durchführung der durch die Personalkommission in der Sitzung I gestellten Forderungen bezüglich der Erhöhung des Lohndienstes, ebenso verlangen die Versammelten seitens ihrer unmittelbaren Vorgesetzten eine korrekte, der Menschenwürdige Behandlung. Die Anwesenden sprechen ihrer Organisation das beste Vertrauen aus und geloben sich, dieselbe weiterhin besser und intensiver auszubilden.“

Wien I. Am 30. März sprach hier in einer gutbesuchten Versammlung Genosse Adolf Müller über die Lohnbewegung der Eisenbahner.

Leoben. Impulsant gestaltete sich die am 8. April I. Z. im Hotel „Lamm“ in Leoben abgehaltene Versammlung des Verschubpersonals. Aus nah und fern hatten sich die Verschieden aus dieser Versammlung eingefunden, so daß das Versammlungslokal die Erschienenen kaum fassen konnte. Das dienstfreie Verschubpersonal der Stationen Leoben (Süd- und Staatsbahn), Donawitz, Brud a. M. und Mürzschlag war fast vollständig erschienen, während das Verschubpersonal der Stationen St. Michael, Amstelsfeld, Zellweg, Vorderberg, Selzthal und Gtag Vertreter entsendete hatte.

Vor Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden Genossen Ragiller brachten die Eisenbahnergesangsvereine „Einigkeit“ in Leoben und „Bahn frei“ in Donawitz gemeinsam einen Freiheitschor zum Vortrag, wonach der Referent Genosse Joh. Dedler aus Wien das Wort ergriff.

Genosse Dedler besprach in andershalbstündigen Ausführungen eingehend die Lage des Verschubpersonals, die nichts weniger als beneidenswert ist. Wenn das Verschubpersonal gegenüber dem Personal anderer Kategorien, zum Beispiel den Zugbegleitern, noch so vielseitig zurück sei, so ist das hauptsächlich darauf zurückzuführen, weil das Verschubpersonal die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer strammem und gut ausgebildeten Organisation leider erst sehr spät und gegenwärtig in noch unzulänglichem Maße erfaßt hat. Redner verweist auf die mannigfachen Gefahren, die den in Ausübung des Dienstes stehenden Verschiebern auf Schritt und Tritt lauern, auf die physisch groben Anforderungen, die an sie herantreten, und auf die Schwere der Verantwortung, der sie unterworfen sind. In Anbetracht des schweren und verantwortungreichen Dienstes ist es geradezu ein Hoßn, wenn

man betrachtet, mit welcher Stiefmütterlichkeit das Verschubpersonal in Bezug auf Entlohnung behandelt wird. Die Bestrebungen der Organisation bezüglich der Verbesserung der Lage des Verschubpersonals erörtern, erklärt der Referent, daß diese Bestrebungen nur dann greifbare Erfolge zeitigen werden, wenn auch das Verschubpersonal seinerseits jene Waffe zu würdigen und handhaben weiß, die zur Erreichung besserer Existenzbedingungen eine absolute Vorbedingung ist: die Organisation!

Die Versammelten folgten den Ausführungen des Referenten mit großem Interesse, und werden dieselben zweifellos dazu beitragen, das Verschubpersonal von der zwingenden Notwendigkeit der Organisation zu überzeugen, sofern es denselben ernstlich daran gelegen ist, seine nur allzu berechtigten Forderungen zum Durchbruch zu bringen.

Nachdem noch mehrere Genossen gesprochen hatten, wurde die so zahlreich besuchte und in allen Teilen gelungene Versammlung nach abermaligem Vortrag eines Freiheitsliedes und des „Lied der Arbeit“ durch die Eisenbahnerjäger nach zweifelhüdtiger Dauer geschlossen.

Oberfuri. Am 26. März d. J. tagte im Lokal „zum Kaiser von Oesterreich“ eine Protestversammlung des Lokomotivpersonals, welche sich mit der Prämienfrage befahte. Der überaus starke Besuch der Versammlung zeigt den Grad der Erregung, welches das gesamte Lokomotivpersonal durch das stetige Sinken der Prämienverdienste bereits ergriffen hat. Es sind mehrere Fälle vorgekommen, daß Lokomotivführer anstatt einen Prämienverdienst auszuweisen, noch draufzahlen sollen. Zu niedrige Passierung, schlechtes Maß bei der Abfassung sind die Ursachen. Die Versammlung beauftragte die Vertrauensmänner, bei der Heizhausleitung vorzusprechen und das Verlangen zu stellen, daß die Anzahl der Körbe per Tonne jeder Kohlenforte im Heizhaus affiziert werde. Ferner gelangte folgende Resolution zur einstimmigen Annahme:

Die heute am 26. März d. J. im Lokal „zum Kaiser von Oesterreich“ tagende Lokomotivpersonalversammlung protestiert auf das entschiedenste dagegen, daß die schlechten Witterungsverhältnisse und die daraus resultierende schwerere Fortbewegung der Züge eine Ursache geben soll, daß die variablen Bezüge in puncto Prämien auf einen so geringen Prozentsatz gegenüber der Leistung sinken, bei einzelnen sogar einen Minus aufweisen. Das Lokomotivpersonal gibt daher einer I. L. Direktion bekannt, daß die derzeitige Passierung eine ungenügende und die Notwendigkeiten vorhanden ist, eine Erhöhung derselben vorzunehmen.“

Jellernsdorf. Am Sonntag den 14. April 1912 fand in Josef Grabs Gasthausaal eine gutbesuchte freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Spiech aus Wien als Referent über die Organisation und ihre Leistungen sprach. Den Vorsitz führten die Genossen Schrötter und Kienast. In der Versammlung, in der auch Mitglieder gegnerischer Vereine anwesend waren, ergriff Herr Kannhuber öfters das Wort, um seinen Unmut über das Verhalten seiner Ortsgruppenleitung sowie über das Verhalten des Bahnarztes auszusprechen. Nachdem Genosse Spiech die an ihn gestellten Fragen in befriedigender Weise beantwortet hatte, schloß Genosse Schrötter mit einem Aufruf zur Mitarbeit an alle Mitglieder die Versammlung.

Aus den Organisationen.

Landeskongress der mährischen Ortsgruppen und Zahlstellen. Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines hat in wohlwollender Würdigung der lokalen sowohl, als auch der sprachlichen Bedürfnisse der Vereinsmitglieder in den einzelnen Ländern des Reiches, unter anderem auch für Mähren vor zwei Jahren den damals schon in Brünn bestandenen Posten eines Vertrauensmannes in ein Landessekretariat umgewandelt und die wichtige und verantwortungsvolle Leitung des Sekretariats dem Genossen Josef Koranda übertragen. Nach zweijährigem Bestand des Sekretariats hat nun die Zentrale für den 18. Februar 1912 eine Landeskongress der mährischen Ortsgruppen und Zahlstellen nach Brünn einberufen, um einerseits einem Bedürfnis der Mitglieder zu entsprechen, andererseits aber einen Heberblick über den Stand der Organisation zu gewinnen und die für die weitere Entwicklung der einseitigen Organisation erforderlichen Maßnahmen treffen zu können. Ohne zu übertreiben, kann mit Verhütung konstatiert werden, daß der Verlauf der Kongressverhandlungen einen sehr günstigen Eindruck machte. Es waren nebst einigen Gäten 85 Delegierte in Vertretung von 26 Ortsgruppen anwesend. Die verhältnismäßig zahlreichen kleineren Zahlstellen konnten leider Delegierte nicht entsenden, da diesen naturgemäß hiezu die finanzielle Möglichkeit fehlt. In Vertretung der Zentrale haben die Genossen Abgeordneter Tomšil und Vereinsobmann Schwab aus Wien der Kongress beigewohnt. Als Vertreter der Brünnener Gewerkschaftskommission war Genosse Zura erschienen.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung erbatte Genosse Koranda den Tätigkeitsbericht für das Jahr 1911. (Der Tätigkeitsbericht per 1910 ist in dem Gesamtbild der Organisation eingereiht.) Das Sekretariat hat im eigenen Wirkungskreis 173 konkrete (Rechtschutz-) Fälle erledigt und in 50 Fällen interveniert. In Durchführung dieser Fälle wurden 181 schriftliche Eingaben verfaßt. Ferner hat das Sekretariat in 108 Aktionen mitgewirkt, von denen der Großteil im eigenen Wirkungskreis erledigt wurde. Die Erledigung dieser Aktionen erforderte ebenfalls eine Unmasse von schriftlichen Arbeiten zur Sichtung und Vektarbeitung des Begründungsmaterials sowie eine Reihe von weiteren Interventionen, die größtenteils durch den Vertreter der Zentrale bei den verschiedenen Bahnbehörden unternommen wurden.

In puncto Agitation nennt der Bericht 207 mit Referenten des Sekretariats besetzte Versammlungen mit zusammen 252 Referate, von denen 166 in tschechischer und 86 in deutscher Sprache gehalten wurden. Das Sekretariat mußte sich insbesondere mit Aufklärungsarbeit im Hinblick auf den tschechischen gewerkschaftlichen Separatismus befassen, dessen schädliche Einflüsse mit Aufbietung der ganzen Kräfte abgewehrt werden mußten. Wiewohl die Werbekraft unter den indifferenten Eisenbahnern infolge der separatistischen Quertreibereien starke Einschränkungen erfahren hat, ist es doch gelungen, heinache alle Verluste durch Neuerwerbungen unter den slavischen Eisenbahnern wieder weitzumachen. Immerhin muß aber die Schädlichkeit des Separatismus bedauert werden, weil die Bediensteten und Arbeiter darunter schwer leiden. Schließlich nennt der Bericht die Sprachtunde des Sekretariats, welche im Laufe des Berichtsjahres von mehr als 1200 Mitgliedern in Anspruch genommen wurde.

Zum Punkt „Separatismus unter den tschechischen Eisenbahnern“ brachte Genosse Koranda ein ausgezeichnetes Referat in tschechischer Sprache. In zweifelhüdtiger Rede legte Redner ungefähr folgendes dar:

Ursprünglich schien es, daß es sich bei dem Streben nach nationaler Autonomie in den Gewerkschaften um ein praktisches Bedürfnis der tschechischen Genossen handle. Doch im Laufe der Zeit artete der Streit um angeblich praktische Bedürfnisse in einem prinzipiellen Streit aus. Heute sieht man es genau, daß es sich nicht um irgendwelche „Selbstverwaltung“ handelt, sondern, daß das Wesen der Streitfrage in der diametralen Auffassung der Begriffe Nationalismus und Sozialismus ruht. Nicht „Autonomie gegen Zentralismus“ soll der Kampf genannt werden, sondern: Nationalismus

Contra Sozialismus. Die Aufklärung hierzu liegt sehr nahe. Unter dem tschechischen Volke wird seit Jahrzehnten der Nationalismus als höchste Idee gepriesen, das gesamte öffentliche Leben davon beeinflusst. Diese immerwährenden und starken nationalistischen Eindrücke sind auch bei einem Teil der führenden tschechischen Genossen nicht ohne Erfolg geblieben. Heute schreibt schon sogar Genosse Anton M e m e c im „Právo Lidu“ rein staatsrechtlerische Gedankengänge nieder; ein Beweis, daß die separatistische Ideologie eine nationalisierende, ja staatsrechtlerische ist. Heute stellt sich der Separatismus als ein Labyrinth von geistigen Strömungen dar, in den die sozialistische Idee die allerschwächste und im Verschwinden begriffen ist. Redner zieht nun einen Vergleich zwischen den Bestrebungen des Nationalismus und jenen des Sozialismus und kommt zu folgendem Schlusse: Der Nationalismus dient nur einer kleinen Schicht Menschen. Er will Privilegien für die einen, Entrechtung für die anderen. Deshalb ist er antisozialistisch und von unseren sozialdemokratischen Gesichtspunkten aus verwerflich. Das ist der theoretische Teil.

Zum praktischen übergehend, schildert Genosse Koranda die Verschiedenheit der Aufgaben, welche die Gewerkschaften einerseits und die politischen Parteien andererseits zu lösen haben. Diese Verschiedenheit der zu lösenden Aufgaben bedingt auch eine entsprechende Verschiedenheit der Formationen und der Taktik. Wie die Sonderung der politischen Organisation nach Nationen innerhalb der österreichischen Gesamtpartei eine Notwendigkeit ist, ebenso ist die Einheitlichkeit der gewerkschaftlichen Organisation, ohne Rücksicht auf nationale und andere Unterschiede, ein Imperativ. Dabei soll keinesfalls verkannt werden, daß eine möglichst enge Fühlungnahme zwischen Partei und Gewerkschaften notwendig ist. Ich glaube — sagt Redner — daß gerade in dieser Stelle die Streitart begraben lag, und es wäre mein innigster Wunsch, wenn der „gewerkschaftliche“ Streit auf diesen Punkt zurückzuführen könnte und hier lokalisiert würde. Die Eisenbahner haben, soweit es in ihrer Macht war, stets in diesem Sinne gewirkt und die besten Beziehungen mit der tschechoslowakischen sozialdemokratischen Partei unterhalten. Nichtsdestoweniger ist auch unsere einheitliche Gewerkschaft zerplittert worden, und nun tobt der Kampf besonders heftig in Böhmen. Was sich dabei die separatistische Presse bietet, spottet jeder Beschreibung. So zum Beispiel schreibt das Nachblatt der neuen separatistischen Eisenbahnerorganisation unter anderem, daß den tschechischen Eisenbahnern die Zersplitterung gar nichts schaden kann, denn: falls die zentrale Gewerkschaft in den übrigen Kronländern eine Verbesserung der Gehaltsautomatik erwirkt, werden die Tschechen an der verbesserten Automatik ebenfalls gleichen Anteil nehmen. So sprechen aber auch die anderen Schöblinge der Organisation. Der Redner zitiert noch eine Reihe von „Sünden“ des Separatismus, und schließt mit dem Aufruf zur regsten Tätigkeit im Ausbau der zentralen Eisenbahnerorganisation.

Daraufhin wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Bei den Wahlen in die mannigfachen Institutionen bei der Bahn haben die Genossen stets selbständig vorzugehen. Im Falle der Notwendigkeit eines Kompromisses, ist stets die Zustimmung der Zentrale einzuholen.
2. Die Zentrale wird ersucht, bei den beteiligten Körperschaften die Bestellung einer selbständigen Agitationskraft für Preau und Gebiet anzuregen.
3. Ferner fand folgende Resolution die einstimmige Annahme:

„Die Landeskonferenz der Vertreter der Ortsgruppen und Zahlstellen in Mähren des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, abgehalten am 18. Februar 1912 in Brünn, beschließt:

Wir beharren fest an der Einheitlichkeit der gewerkschaftlichen Organisation der Eisenbahner im ganzen Reiche, ohne Rücksicht auf nationale und andere Unterschiede, denn der Proletariatklasse des geflügelten Rabes steht das staatskapitalistische Monopol als Unternehmer gegenüber.

Einem mächtigen wirtschaftlichen Gegner können wir mit Erfolg nur mit einer mächtigen Gewerkschaft begegnen, deren Kraft in der absoluten Einheitlichkeit liegt.“

4. Wurde ein Exekutivkomitee bei dem Sekretariat als Hilfsorgan eingesetzt und in dasselbe durch Wahl berufen die Genossen: Johann Weiner, Franz Kaufa, Paul Kopecký, Alexander Schlesinger, Januz Engel, Gottlieb Sehnal und Johann Klement. Als Ersatzmänner wurden gewählt die Genossen: Arnold Losert und Leopold Zapletal.

An der Debatte beteiligten sich viele Delegierte, zumieist in tschechischer Sprache. Nachdem die Zeit vorgerückt war und das Lokal geräumt werden mußte, konnte Genosse Abgeordneter Tomšič sein Referat über die letzte Eisenbahnerbewegung leider nicht mehr bringen. Der bezügliche Punkt mußte von der Tagesordnung gestrichen werden.

Nun gilt es, mit vereinten Kräften und geistig gestärkt, weiter zu arbeiten an dem Ausbau der einheitlichen gewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisation in Mähren. Die Genossen werden gewiß ihr Möglichstes tun.

Pilsen. Bei der am 18. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Wenzel Habili, Obmann; Wenzel Snajder, Wenzel Janeczek, Stellvertreter; Heinrich Teuchner, Kassier; Wadbert Cechura, Stellvertreter; Wenzel Burek, Schriftführer; Josef Burian, Stellvertreter; Georg Pinker, Wenzel Krubý, Jakob Cizek, Revisoren; Josef Kocandric, Jaroslav Polc, Bibliothekar; Wenzel Pösel, Hausverwalter. In den weiteren Ausschüß: Matthäus Kaspar, Josef Drechsler, Johann Gruber, Martin Snajdr, Eduard Mösikek, Josef Sagama, Josef Sura. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Wenzel Burek, Pilsen, Lobesgasse Nr. 677/B. 1, zu richten; Geldsendungen an Heinrich Teuchner, Pilsen, Lobesgasse Nr. 677/B. 66.

Eggenburg. Bei der am 10. März stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschüß gewählt: Leopold Dangel, Obmann, Josef Hofstätter, Johann Deim, Stellvertreter; Franz Boboril, Kassier, Johann Fiegler, Leopold Hierberger, Stellvertreter; Josef Döfel, Schriftführer, Johann Haller, Stellvertreter; Franz Langweber, Josef Hiernschall, Alois Vednar, Ausschüße; Franz Dangel, Fritz Meidl, Kontrollore.

Triest II. (An alle Mitglieder der Ortsgruppe Triest-St. Andr.) Laut Ortsgruppenversammlungsbeschlusse vom 4. April werden alle dienstfreien Genossen aufgefordert, sich am 1. Mai um 8 Uhr früh beim Gasthaus „zur Stadt Alagenfurt“ möglichst vollständig einzufinden. Von dort begeben sie sich korporativ in die Via Vocaccio, woselbst sie sich mit den Genossen der Südbahn vereinigen und mit denselben unter Musikbegleitung um 10 Uhr abmarschieren. Genossen! Unseren Feiertag gilt es zu feiern! Eisenbahner, heraus!

Leoben. Den Mitgliedern des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines diene zur Kenntnis, daß folgende Genossen mit Einzahlungsbloß beteiligt sind und Einzahlungen entgegennehmen: Lierschaft, Standler, Konrath, Edlinger, Magiller, Zwinger, Jakob Maurer und Vinzenz Pixer für Leoben (Staatsbahn); Michitschlager und Steiner für Kalwang; Leitgeb für Wald und Simoner für Ungmarkt. Für die Südbahn die Genossen: Kutschera, Köhl, Paar, Rager für

Leoben; Brauner für Donawitz; Vinzenz Pixer für Trojtsch und Salber für Vorderberg.

Nachdem genügend Genossen mit Einzahlungsbloß beteiligt sind, glaubt die Vereinsleitung, daß auch die rückständigen Mitglieder künftighin ihren Zahlungen genauer nachkommen werden.

Weiters diene zur Kenntnis, daß jeden Sonn- und Feiertag die Diskussionen im Vereinslokal um 10 Uhr vormittags beginnen und um 12 Uhr mittags geschlossen werden. Zahlreiches und pünktliches Erscheinen notwendig.

Fehring. (Nachruf.) Das Gesamtpersonal der I. E. österreichischen Staatsbahnen in Fehring spricht ihrem scheidenden Vorstand, Herrn Dr. Josef Mehner, für die wohlwollende und gerechte Behandlungsweise seiner Untergebenen den besten Dank aus.

Gleichzeitig gratulieren wir dem Personal der Strecke St. Michael-Amjetten zu ihrem neuen Herrn Verkehrsinspektor.

Hohenstadt. Am 30. März hielt die Zahlstelle ihre diesjährige Generalversammlung ab. In die neue Vereinsleitung wurden gewählt: Anton Subacek, Obmann; Franz Potter, Kassier; Josef Kreller, Revident; Wilhelm Babrouš als Subkassier für Müglitz. Alle Zuschriften sind an Anton Subacek in Hohenstadt zu senden.

Sebenico. In der am 8. April 1912 stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Pašto Iljadica, Obmann, Marko Jlic, Stellvertreter; Nikolaus Basič, Kassier, Oskar Slavina, Stellvertreter; Josef Markou, Schriftführer, Johann Bracic, Stellvertreter; Johann Zunarovic, Naiale Radic, Revisoren. — In Vereinsangelegenheiten wolle man sich an Genossen Pašto Iljadica, Zugführer, Sebenico, Baros 443; in Geldangelegenheiten an Genossen Nikolaus Basič, Oberkondukteur, Sebenico, Bahnhof, wenden.

Trautenu. Bei der am 25. März abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Jusi, Weichenwächter, Obmann, Eduard Keler, Maschinführer, Stellvertreter; Wenzel Bauer, Kassier, Rudolf Scholz, Stellvertreter; Josef Steinand, Schriftführer, Josef Kratky, Stellvertreter; Heinrich Kofel, Wadbert Cizek, Andreas Lode, Anton Steiner, Wenzel Grupper, Ausschüße; A. Reichert, Bibliothekar; als Subkassier für die Strecke Trautenu-Freizeit Blaschek; für den Oberbau Trautenu-Strich; für das Heizhaus Gruppauer.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Genossen Jusi, Bahnhof Nr. 12; in Geldangelegenheiten an Kassier Bauer zu senden.

Die Monatsversammlungen finden jeden Montag nach dem 1. eines jeden Monats in Rudisch Gasthaus am Kreuzplatz statt.

Die Bibliothek befindet sich beim Bibliothekar A. Reichert, Steinbuchgasse 5. Die Ausgabe findet täglich von 10 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags statt.

Hallein. Bei der Generalversammlung der Ortsgruppe Hallein, welche am 17. März stattfand, wurden folgende Genossen zu Funktionären gewählt: Josef Schnellinger, Obmann, Wabitsch, Stellvertreter; Deisl, Kassier; Gienger, Bibliothekar; Gresman, Müller, Vogl, Leitner, Goisen, Frasnawandner, Schachinger und Strubegen, Beisitzer.

Alle Zuschriften sind an Josef Schnellinger, Wächterhaus Nr. 14 in Hallein zu richten.

Bücher aus der Bibliothek sind jeden Mittwoch und Samstag von 6 bis 8 Uhr abends bei Genossen Gsenger, Burgfried Nr. 8, zu beziehen. Die Mitglieder, welche Bücher entleihen haben, werden ersucht, selbe zurückzustellen.

Frangensfeste. Am 18. März fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt, die einen überaus guten Besuch aufzuweisen hatte. Als Referent war Genosse Scheibein anwesend. Aus den Berichten der Funktionäre war ein erfreuliches Wachsen der jungen Ortsgruppe und deren Tätigkeit zu ersehen. Die Mitgliederanzahl ist auf 134 gestiegen, und wir hoffen, daß wir im kommenden Jahre noch einen bedeutenden Zuwachs erhalten werden.

Turnau. Sonntag den 24. März l. J. fand die Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. Sowohl die vormittägige Versammlung in Liebenau, als auch die abends in Odrazenitz abgehaltene, waren gut besucht. Bei beiden Versammlungen referierte Genosse Taussig aus Prag. Beide Versammlungen nahmen einen sehr befriedigenden Verlauf. Es wurde nachdrücklich erklärt, an der zentralen Form der Organisation unbedingt festhalten zu wollen. Bei den Neuwahlen wurden folgende Genossen gewählt: Mathias Kviz, Revisionschloffer, Obmann, Karl Jaturil, Stellvertreter; Franz Sawlicek, Kassier; Josef Vales, Schriftführer; Josef Porfcha, Karl Kozel, Rudolf Masopust, Wenzel Pomrhone jun., Franz Flanderka, Anton Drobnil, Ausschüße; Wenzel Pomrhone sen., Josef Caba, Rechnungsrevisoren. Nach der Wahl hielt Genosse Taussig ein beifällig aufgenommenes Referat.

Wien. (Österreichische Nordwestbahn.) Am 1. April l. J. fand in 2. Schneiders Restauration, XX, Mautherstraße 5, die diesjährige Generalversammlung statt. Nach den Berichten der Funktionäre wurde über Antrag der Kontrolle dem scheidenden Ausschüß das Absolutorium erteilt.

Bei Punkt „Neuwahlen“ wurden nachstehende Genossen einstimmig gewählt: Josef Schwab, Offiziant, Obmann, Gustav Anders, Revident und Franz Sowa, Wagenführer, Stellvertreter; Anton Hantke, Magazinmeister, Schriftführer, Wenzel Kucera, Stellvertreter; Gustav Soucek, Pensionist, Kassier, Stephan Fuchs, Magazinarbeiter, Stellvertreter; Adolf Feigl, Magazinarbeiter, Bibliothekar; Johann Gangl, Anton Battotal, Franz Subalek, Magazinmeister, Vinzenz Stadel, Leopold Beniger, Josef Grün, Johann Gustaf, Friedrich Rablis, Karl Madera, Franz Faust, Lambert Durian, Jidor Sabel, Franz Bic, Karl Urbanik, Josef John, Anton Pucharsky, Paul Belicel, Georg Fieberhofer, Johann Roth, Karl Barsch, Emanuel Knapil, Anton Bierlach, Ausschüße und Vertrauensmänner; Eduard Bartejs, Magazinmeister und Franz Posolt, Lampist, Kontrollmitglied.

Nach den Wahlen hielt Genosse Franz Dusek einen wertvollen Vortrag über die 20jährige Tätigkeit der Organisation und erntete vielen Beifall.

Genosse Anton Pokorny berichtete über die Prager Konferenz vom 10. März l. J.

Nachdem noch Genosse Schwab eine Anzahl von Mitteilungen machte und mehrere Anfragen beantwortete, wurde die gut besuchte Versammlung um 11 Uhr nachts geschlossen.

Als Subkassiere wurden nachstehende Genossen bestimmt: für die Frachtenmagazine: Kucera und Feigl, für den Personenbahnhof: Posolt, für den Frachtenbahnhof: Knapil und Sowa, für das Heizhaus: Pucharsky, für die Wahnherhaltung: Durian, für die Direktion und Pensionshäuser: Barsch.

Die Subkassiere geben ab 1. April für jeden geleisteten Beitrag einen Coupon und nur gegen Abgabe der Coupons

beim Hauptkassier werden die Nachstempelungen in den Mitgliedsbüchern und Karten vorgenommen.

Einzahlungen und Vereinsabende finden am 2. und 16. jeden Monats im obigen Lokal statt. Fällt an diesen Tagen ein Samstag, so gilt der Vortag, fällt aber ein Sonn- oder Feiertag, so fällt der nächste Werktag hierfür.

Graz (Südbahn). Dienstag den 2. April 1912 fand die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Graz I (Südbahn) in den Juliensalzen statt. Obmann Genosse Kollegger begrüßte die zahlreich erschienenen Mitglieder, insbesondere die Vertreter der Zentrale, Reichsratsabgeordneten Genossen Tomšič und Weigl aus Wien, und den Sekretär der Gewerkschaftskommission S. Muchitsch aus Graz, konstatierte die Beschlußfähigkeit und eröffnete die diesjährige ordentliche Generalversammlung. Die Tagesordnung lautete: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte der Ortsgruppenleitung der Kontrolle und Antrag auf Entlastung der Vereinsleitung. 3. Neuwahl des Ortsgruppenausschüßes. 4. Vortrag über politischen und gewerkschaftlichen Separatismus, gehalten von Gewerkschaftssekretär Hans Muchitsch. 5. Anträge und Anfragen.

Ad 1. Wurde das Protokoll der letzten Generalversammlung verlesen und zur Kenntnis genommen.

Hierauf brachte der Gesangsverein „Flugrad“ der Südbahnbediensteten den ergreifenden Freiheitschor „Das Fahnenlied“ von G. Ad. Uthmann.

Ad 2. Teilte der Vorsitzende mit, daß im abgelaufenen Jahre 12 Mitglieder aus dem Leben geschieden sind und ersuchte die Versammlung, sich zu Ehren derselben vom Sitz zu erheben. Aus dem weiteren Berichte des Obmannes geht hervor, daß im Laufe des Jahres eine Reihe von Aktionen unternommen wurden, welche in den meisten Fällen von Erfolg begleitet waren. Besonders bei den Schienenwalzwerkarbeitern waren unsere Aktionen mit Hilfe der Zentrale von nennenswerter Bedeutung. Bezugsnehmend auf Erreichung der Urlaube, automatische Vorrückung der Löhne für die Arbeiter, Anerkennung der Vertrauensmänner, Erlangung der Legitimationen zu Regiefahrten für die zehnjährigen Diener, 1/2fache Anrechnung der Dienstzeit bei einigen Kategorien u. s. w. In der Pausen- und Wohnungsfürsorge hat die Ortsgruppenleitung getrachtet, den Mitgliedern Vorteile zu sichern, indem sie ein Komitee einsetzte, damit auch in Graz Wohnungen für Südbahnbedienstete gebaut werden, kann auch mitteilen, daß bereits 100 Mitglieder der Station Graz der Bau- und Wohnungsgenossenschaft beigetreten sind. Ferner wurden bei feierlichen Landesbahnen Aktionen unternommen, wo auch Lohnaufbesserungen stattfanden und einer Reihe von Oberbauarbeitern auf der Sulmtalbahn aufgebessert wurde. Es wurde alles, was in unserer Macht gelegen, unternommen, um den Mitgliedern ihre Lage zu verbessern.

Nun gab der Obmann Genosse Kollegger den Stand der Mitglieder nach Kategorien und Stationen bekannt, was eine Gesamtsumme von 1626 Mitgliedern am Ende des Jahres 1911 ergibt, wobei ein Zuwachs gegenüber dem Jahre 1910 von 153 Mitgliedern zu verzeichnen ist. Wir können zufrieden sein mit der Zahl der Mitglieder für eine Ortsgruppe. Es wäre nur zu wünschen, daß auch in anderen Orten so gearbeitet werden möchte.

Aus dem Kassienbericht, welchen infolge der Erkrankung des Kassiers Genossen Anton Ferencz Genosse Franz Mendl, Magazinverwalter, brachte, geht hervor, daß die Ortsgruppe im Jahre 1911 Kr. 24.019-78 einnahm und Kr. 23.629-60 ausgab, wovon für die Unterhaltungen 1314 Kronen in Betracht kommen. Außerdem ist noch ein Vermögen der Ortsgruppe von Kr. 1120-18 vorhanden.

Bibliothekar Genosse Böttler berichtete, daß im Laufe des Jahres 1911 1140 Bände gelesen, an Ordnungsgeldern Kr. 11-07 eingehoben und der Ortsgruppe zugeführt wurden.

Kontrollobmann Genosse Andreas Korb berichtete, daß die Geldgebarung allmonatlich, wie auch die Bücher und Belege, geprüft und stets alles in größter Ordnung befunden wurde.

Ad 3. Wurde Genosse Michael Kollegger als Obmann, Genosse Anton Ferencz als Kassier mittels Stimmentzettel wieder gewählt. Genosse Michael Kollegger dankte für das Vertrauen und erklärte, die Wahl, beziehungsweise die Stelle als Obmann wieder anzunehmen.

Ad 4. Hielt Genosse Muchitsch einen höchst interessanten Vortrag über tschechoslowakische Separatismen und die Kämpfe zwischen den tschechischen Gewerkschaften.

Ad 5. Besprach Reichsratsabgeordneter Genosse Tomšič den Verlauf der separatistischen Bewegung unter den Eisenbahnern, die nationalen Quertreibereien, die Haltung des Parlaments und der bürgerlichen Parteien, die Forderungen der Südb- und Staatsbahnbediensteten.

Genosse Weigl sprach in Angelegenheit der Bau- und Wohnungsgenossenschaft.

Nachdem die Zeit schon sehr vorgegriffen war und sich niemand mehr zum Worte meldete, dankte der Vorsitzende allen Teilnehmern für das zahlreiche Erscheinen und schloß um 12 Uhr nachts die diesjährige Generalversammlung.

Wien-Hühnsbau. Am 7. März fand in Salamons Gasthaus die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Nach den Berichten der einzelnen Funktionäre hat die Ortsgruppe auch in diesem Jahre einen erfreulichen Zuwachs an Mitgliedern zu verzeichnen. In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen einstimmig gewählt: Josef Wabitsch, Obmann, Jorda und Strasser, Stellvertreter; Deagen, Kassier, Fritz, Adler, Zwacel und Engelsdorfer, Subkassiere; Berger, Schriftführer, Beltsch, Stellvertreter; Landmann und Sostar, Kontrolle; Kienast, Bibliothekar. Die Genossen, welche sich auf einzelne Wahnämter verteilen und aus taktischen Gründen aufgestellt sind, gehören den verstärkten Ausschüß an; es sind die Genossen: Maier, Wallner, Sidmann, Wabitsch, Wabl, Klml, Koval, Karasel, Jeserofsky, Würkl, Schmidt, Schach, Kogler, Starb, Anderle, Samon, Anehofer und Lechner.

Böhmisch-Trübau. In der am 14. April stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Leonhard Drlich, Obmann, Ladislav Strycky, Stellvertreter; Richard Drysl, Kassier, Karl Solbig, Stellvertreter; Anton Klacil und August Bahnik, Schriftführer; Vinzenz Gampfl und Franz Zapletal, Bibliothekare; Johann Nchlik und Josef Klacil, Revisoren; Franz Soudel, Ausschüßmitglied. Alle Zuschriften sind an Genossen Leonhard Drlich, Böhmisch-Trübau, Rozikova ul. Nr. 872, zu richten.

Ferner werden die Genossen in Kenntnis gesetzt, daß die Vereinsabende jeden 2. und 16. eines jeden Monats im Vereinslokal (Kaffeehaus) abgehalten werden. Fällt auf den 2. oder 16. ein Sonntag oder Feiertag, so wird der Vereinsabend am nächstfolgenden Wochentag abgehalten werden.

Dwieim. Am 15. April 1912 fand hier die Generalversammlung der Ortsgruppe Dwieim statt. Genosse Josef Romak erstellte zum Bericht über die Lundenburger Konferenz dem Genossen Theodor Herlinger das Wort, der in scharfen Zügen über den Verlauf dieser Konferenz berichtete und mit auferndem Worten zur Agitationsarbeit aufforderte. Die Wahlen ergaben folgendes Resultat: Zum Obmann wurde neuerdings Genosse Theodor Herlinger gewählt, dem für seine zehnjährige Führung der Ortsgruppe, der besondere Dank und die Anerkennung votiert wurde.

In die Vereinsleitung wurden folgende Genossen ent-

Braunau am Inn. Bei der am 14. April, 3 Uhr nach-

Verschiedenes.

Herrenhäuser.

Gottchen, da hat im Herrenhause

Tata - ich kann nun nicht mehr schweigen -

Ich fühl's: es haben sich Katastrophen!

Mitgeisse, Herren und Patrioten -

Gottchen, so sprach im Herrenhause

(Peter Scher im „Simplicissimus“.)

Das Garberobudget einer Milliardärin. Bürger-

Table with 2 columns: Item and Price. Includes items like Paar Seidenstrümpfe, Handschuhe, Schuhe, etc.

Zusammen. 251.208 Kr.

Mrs. Antony glaubt, daß dieses Budget eigentlich recht

Vom größten Bahnhof der Welt. Der neue Leipziger

futigen hin und her, die bald durch Elektromobile in größerer

Technisches.

Das größte Untergrundbahnen der Welt. Wie schon

Die Frage der Erbauung neuer Untergrundlinien

Literatur.

Unsere Matzeitung. Als erste Matzeitung erscheint die

Eine Propagandanummer des „Jugendlichen Arbeiter.“

Zur Verlag von W. Knapp in Halle an der Saale werden

Die Elektrizität und ihre Anwendung im Eisen-

Das vorliegende Werk fällt eine empfindliche Lücke in

Der Inhalt des Werkes gliedert sich in folgende Haupt-

Wie aus den Andeutungen der Hauptabschnitte hervor-

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Das Buch der Lebensfreude, welches den Leser lehrt,

Der größte Triumph. Der größte Triumph des Lebens

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“,

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungs-Komiteesitzung am 5. April 1912.

Advertisement for 'Im Dindmen des Brunn!' featuring 'Volkstimme' and 'Dunizig-Wolff-Boffm'.

139 Fälle; für 123 Fälle bewilligt 2680 Kr. 16 Fälle abgewiesen. — 2. Rechtschutz für 67 Fälle bewilligt. — 3. Erpensen, für 143 Fälle Kr. 17.914-60. — Erledigung des Einlaufes. — Bericht der Administration über verschiedene Verwaltungsangelegenheiten.

Zentralausführung am 12. April 1912. — Beratung über die Durchführung der Maifeier 1912. — Beschlussfassung über die anzustrebende offizielle Delegation eines Vertreters der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen zum Oesterreichischen Krankentag 1912. — Stellungnahme zur vorliegenden Resolution der tschechisch-separatistischen Eisenbahnerorganisation in Prag. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes und Beantwortung verschiedener Anfragen.

Sprechsaal

An die Ortsgruppenleitungen und Mitglieder des Allgemeinen Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich in Währen.

Es wird hiemit zur Kenntnis gebracht, daß unser Landessekretariat in Brünn seine Kanzleiaktivitäten aus der Josefsplatz 2 in die Adlergasse 24 verlegt hat.

Somit sind von nun an alle an das Landessekretariat in Brünn zu richtenden Korrespondenzen lediglich an folgende Adresse zu richten:

Josef Koranda, Sekretär in Brünn, Adlergasse 24. Die bisherige Telefonnummer 3366/VI des Landessekretariats wurde aufgelöst und bleibt das Sekretariat bis zur Errichtung der neuen Telephonprechstelle ohne telephonische Verbindung. Die künftige, neue Telefonnummer wird seinerzeit im „Eisenbahner“ bekanntgegeben werden.

Bahnwächter der Bahnerhaltungsektion Friesach.

Montag den 22. April findet in Ungmarkt im Saal des Konsumvereines um 3 Uhr nachmittags eine Wächterversammlung statt.

Tagesordnung: Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission.

Referent: Genosse Leopold Dollinger.

Kein dienstfreier Wächter darf bei dieser wichtigen Versammlung fehlen.

Einladung

zu der am Dienstag den 14. Mai 1912 um 8 Uhr abends in der Restauration des Herrn Nezel, Wien V, Rudigerstraße 7 (Willingauer Bierhalle), stattfindenden XII. ordentlichen Generalversammlung des Eisenbahner-Vereines. Spars- und Vorschauinstituts „Flugrad“ (registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung) in Wien, IV. Bezirk, Kleine Neugasse 8.

Tagesordnung:

- 1. Verlesung des Protokolls über die letzte Generalversammlung.
2. Bericht des Vorstandes über das abgelaufene Geschäftsjahr und Vorlage der Bilanz per 1911.
3. Verlesung des Berichtes über die letzte vom Verbandesobmann vorgenommene Revision der Genossenschaft.
4. Bericht des Aufsichtsrates.
5. Festsetzung des Zinsfußes per 1912.
6. Wahl von zwei Vorstandsmitgliedern.
7. Wahl des Aufsichtsrates.
8. Anträge und Anfragen.

Wien, am 18. April 1912.

Josef Grill, Obmann.

Eisenbahner der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen.

Am 22. April findet die Generalversammlung des Lebensmittelmagazins für Eisenbahndienstleistungen in Pilsen statt. Wir ersuchen euch, an derselben persönlich so zahlreich wie möglich teilzunehmen, Vollmachten zu sammeln und diese bis längstens 22. April an unseren Vertrauensmann Wenzel Bures, Lobeckgasse 677 B. 1. Pilsen, einzusenden.

Die Ausschussversammlung der Ortsgruppe findet Montag den 29. April, 8 Uhr abends, im Vereinslokal, Gasthaus Juma statt.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die Wagenführer und das Verschubpersonal der Station Moldau in Böhmen erlauben sich die höfliche Anfrage zu stellen, was mit der versprochenen Gebirgszulage für die betreffenden Kategorien ist, da nach einer dreijährigen Beratung immer noch keine Erledigung bekanntgegeben wurde.

An die k. k. Direktion der D. N. W. B. in Wien.

Die Kanzleidiener der k. k. D. N. W. B. Direktion erlauben sich die höfliche Anfrage, wann es von Amts wegen bekanntgegeben wird, daß das Reinigen von Spundkäpfen und die Beheizung der Kanzleiräume nicht mehr von den Kanzleidienern zu versehen ist, da nach einer dreijährigen Beratung immer noch keine Erledigung bekanntgegeben wurde.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Das Personal der Station Wittmannsdorf erlaubt sich an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die Frage zu richten, warum die Bediensteten in dem dortigen Personalhaus ihr Brennmaterial immer um einen Monat später erhalten, so daß es vorkommt, daß die Bediensteten nicht einmal bei harter Kälte eine warme Stube für ihre Kinder haben und gezwungen sind, Holz Klauben zu geben.

Das Personal in Wittmannsdorf bittet um schnelle Abhilfe und regelmäßige Zustellung des Brennmaterials. Die Betroffenen.

An die k. k. Direktion der D. N. W. B. in Wien.

Die Magazinarbeiter der Station Reichenberg stellen an eine löbliche Direktion der k. k. D. N. W. B. die höfliche Anfrage, wann ihnen die bewilligte Zulage zukommen wird. Da diese Arbeiter seit einem Jahre schon mehr als 60 Kr. weniger verdienen, herrscht bei der enormen Teuerung große Not unter den Arbeitern, die auch bei der größten Einschränkung mit ihrem gegenwärtigen Verdienste ihre Bedürfnisse nicht mehr bestreiten können.

An die Staatsbahndirektion Olmütz.

In der Station Würbenthal (Oesterreichisch-Schlesien) herrschen Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Insbesondere die Magazinarbeiter wissen davon ein Lied zu singen. Lastzüge würden eingeschoben, ohne daß eine Bezeichnung des Personals erfolgte. Die Magazinarbeiter haben daher das Vergnügen, bis in die späten Nachstunden hinein Dienst zu machen, ohne für die geleistete Heberarbeit auch nur einen Heller als Entschädigung zu erhalten. Alle Beschwerden, die die Magazinarbeiter beim Stationsvorstand einbrachten, wurden von diesem mit den Worten abgetan: „Es steht nirgends etwas darüber geschrieben, wie lange die Arbeitszeit zu dauern habe, und wenn es sein muß, müssen die Arbeiter auch bis 12 Uhr nachts ohne Entschädigung arbeiten!“

Die Magazinarbeiter der Station Würbenthal stellen daher an die löbliche Staatsbahndirektion die Anfrage, was sie zu tun gedenkt, um die grenzenlose Ausbeutung der Arbeiter einzuschränken; stellen ferner das Ersuchen, die Direktion möge veranlassen, daß den Arbeitern für die Heberarbeiten jene Bezahlung zuteil wird, die ihnen gebührt.

Die Magazinarbeiter der Station Würbenthal.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

St. Valentin. Am 1. Mai um halb 8 Uhr abends findet im Herrn Hubers Gasthaus eine Versammlung mit darauffolgender gemüthlicher Unterhaltung statt. Die Genossen werden ersucht, sich zahlreich zu beteiligen und die Frauen mitzubringen.

Marburg I. Am 1. Mai um 9 Uhr vormittags findet in Kreuzhoff eine Versammlung statt mit der Tagesordnung: Warum feiern wir den 1. Mai? Referent: Landtagsabgeordneter Genosse Sorbaterl. Die Genossen werden ersucht, zu dieser Versammlung bestimmt zu erscheinen. Gleichzeitig wird den Mitgliedern in Erinnerung gebracht, bei den Einzahlungen die Mitgliedsbücher mitzubringen und auch die Zahlungscoupons aufzubewahren, da der Ortsgruppenleiter sonst bei fortkommenden Irrungen keine Verantwortung übernehmen kann.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Turnau. Die Mitgliederversammlung wird am 5. Mai um 8 Uhr abends im Vereinslokal Kreina in Ohrenitz abgehalten. Sämtliche dienstfreie Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Zahlstelle St. Michael. Die Monatsversammlung findet Sonntag den 28. April um halb 3 Uhr nachmittags in Herrn J. Tomik's Gasthaus in Angern statt. Tagesordnung: Die Bedeutung des 1. Mai — In Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung ist es Pflicht jedes Genossen, bestimmt zu erscheinen.

Ortsgruppe St. Michael ob Leoben. Am Sonntag den 21. April, 8 Uhr abends, findet in Mahers Gasthaus, Liesingtal, St. Michael, eine Wächterversammlung statt. Referent: Genosse Dollinger, Mitglied der Personalkommission. Um zahlreiche Beteiligung wird ersucht.

Zahlstelle Hartberg. Sonntag den 28. April um 9 Uhr vormittags findet in Höglsbauers Gasthaus die Generalversammlung der Zahlstelle Hartberg statt. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Zalan. Am 5. Mai um 3 Uhr nachmittags findet in Wiese in Wolfans Gasthaus eine Mitgliederversammlung statt. Vollständiges Erscheinen erwünscht.

Zahlstelle Neulengbach. Am 5. Mai um 4 Uhr nachmittags findet in Herrn Anton Kappelbergers Bahnhofrestauration in Neulengbach die diesjährige Generalversammlung statt. Sämtliche Mitglieder der Zahlstelle werden freundlichst ersucht, vollständig zu erscheinen.

Ortsgruppe Wien II. Die Ortsgruppe hält am 30. April um 8 Uhr abends im Vereinslokal ihre Generalversammlung mit einer wichtigen Tagesordnung ab. Referent ist Genosse Ruzicka. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Bruck an der Mur II. Am 23. April findet im neuen Vereinslokal die ordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Referent aus Wien. Die Mitglieder werden ersucht, behufs Abstempelung die Mitgliedsbücher mitzubringen.

Das Vereinslokal befindet sich von nun an in Peter Friebers Gasthaus am Frachtenbahnhof.

Ortsgruppe Steyr. Die Ortsgruppe veranstaltet am Sonntag den 5. Mai einen Ausflug nach Großraming. Abfahrt von Siehr mit Zug 1115, dortselbst Vereinsversammlung um 12 Uhr mittags in Herrn Krubins Gasthaus in Großraming.

Ferner werden die Kollegen zur Teilnahme an der gemeinsamen Fahrt der Ortsgruppe Mauthausen nach Wilhelmsburg am 19. Mai 1912 eingeladen. Abfahrt mit Zug 1116. Rückfahrt mit Zug 1121.

Ortsgruppe Lobositz. Die Generalversammlung wird am 21. April um halb 4 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Traube“ in Lobositz abgehalten. Da wichtige Beschlüsse zu fassen sind, so werden die dienstfreien Mitglieder aufgefordert, bestimmt und pünktlich zu kommen.

Ortsgruppe Subweis. Die Mitglieder des Sterbefonds werden ersucht, für die verstorbene Gattin des Alois Simaf 20 K. für den Sterbefonds zu erlegen.

Ortsgruppe Hannsdorf. Den Mitgliedern wird zur Kenntnis gebracht, daß am 28. April um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Josef Weith in Gappersdorf eine öffentliche Vereinsversammlung abgehalten wird.

Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen. Zahlstelle Neumarkt-Kallham. Am Sonntag den 28. April um 7 Uhr abends findet die diesjährige Generalversammlung im Brauhaus Neumarkt-Kallham statt. Es ist Pflicht eines jeden Mitgliedes, zu dieser Versammlung zu erscheinen und womöglich die Frauen mitzunehmen. Auch Nichtmitglieder werden hiemit freundlichst eingeladen. Referent Genosse Weiser aus Linz.

Ortsgruppe Brerau I. Es diene hiemit den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß Beiträge für den Hinterbliebenenunterstützungsfonds nur gleichzeitig mit dem fälligen Monatsbeitrag entgegengenommen werden.

Inhalt der Nummer 11 vom 10. April 1912.

Artikel: Der bürgerliche Gewerkschaftsschwindel. Vom „Schuttschen der Regierung“. Nationale Eisenbahnervertreter. Der Aufstieg der Arbeiterklasse. Eine christlichsoziale Demagogie. Baugenossenschaften und Wohnungsfrage. Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse bei den k. k. Staatsbahnen. Unhaltbare Wohnverhältnisse in der Station Selzthal. Von der Krankenkasse der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft.

Inland: Der Spitzelsatz des Eisenbahnministeriums. Bankkapital und Industrie. Die Wiener Gemeinderatswahlen. Die 17. September-Justiz. Herr Seidl, der Deutschgelbe, Nationalverbändler und Christlichsoziale! Die Christlichsozialen gegen das Koalitionsrecht der Beamten. Verschlagene Fenster-scheiben, das Kaiserlied und eine christlichsoziale Interpellation.

Ausland: Ein erfreulicher Fortschritt. Die Sohrbetwegung der Lokomotivführer in Amerika. Eisenbahnvermittlung in England.

Aus dem Gerichtssaal: Einspruchsverhandlung des „Eisenbahner“. Diebstahlsbeschuldigung gegen einen Bahnwächter. Die Verantwortlichkeit der Bahnrichter.

Streiflichter: Eine Warnung an Auswanderungslustige nach Amerika. Eine Deputation der Zugbegleiter der k. k. Nordbahn. Die Deputation des Wächterpersonals im Eisenbahnministerium. Die Lage des Magazinpersonals am Wiener Nordbahnhof. An die gleichgültigen Eisenbahner der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Von den Signalmeistern. Vorschreiben der Manipulationskondukteure der Oesterreichischen Nordwestbahn. Von der Strecke Linz-Subweis.

Korrespondenzen: Wien, Triest, St. Andrä, Kufdorf, Pustetten, Eisenerz, Böhmisches-Leipa, Rabresina, Oberfurt, Bodenbach, Wien-Penzing, Dornbirn, Landsee, Erbatel bei Olmütz, Gili, Selzthal, Lamwald-Schumburg, Bruck an der Mur, Zudenborf, Willach, Ebensee, Waidhofen an der Ybbs, Braunau am Inn, Wien IX.

Bersamlungsberichte: Bischofskirchen, Wien IX, Favoriten II, Floridsdorf, Wels, Wien IX, Krems an der Donau, Linz I, Wien-Neopoldsdorf, Auffig.

Aus den Organisationen: Jurth im Walde, Wien-Penzing, Görkau, Vogen I, Ludig, Bruck an der Mur, Saaz, Wödsstein, Krims-Neudorf, Stablan, Vogen, Gili, Bregenz, Kürzschlag, Roderberg, St. Michael ob Leoben, Artmann, Böhmisches-Leipa, Stablan, Simmering, Vogen I, Wiener-Neustadt, Wien X, Schwarzbach, Schredenslein, St. Weit an der Glan, Eger, Kitzbühel, Sigmundshergberg, St. Pölten.

Verschiedenes: Eine Rechnung. Missionspredigten und Schweine.

Technisches: Die größte Lokomotive. Literatur: Abstinenzbedichten. Die Jahre der Geschlechter. Bist du eine der Unrigen?

Eingekendet: Lebensmittelmagazin Salzburg. Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

Mitteilungen der Zentrale: Zentralausführung.

Sprechsaal: Arbeiter der neuerstaatlichten Bahnen. Mitglieder des Lebensmittelmagazins Knittelfeld. Stations- und Streckenwächter der Strecke Schwarzach-St. Veit-Börs. Wächterpersonal der Strecke Komotau-Bodenbach. Wächterversammlung.

Offene Anfragen: An die Staatsbahndirektion Linz.

Freie Eisenbahnerversammlungen: Petstau, Zellendorf, Aßling.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein: Kriegsdorf, Rudig, Mlagenfurt, Brünn I, Braunau am Inn, Blansko, Brüx, Linz II, Laibach, Aupperstein, Görkau, Leobersdorf, Sternberg, Graz II, Friedland in Böhmen, Parschnitz, Altpata, Görz II.

Briefkasten der Redaktion.

August M. Wir werden, sobald es der verfügbare Raum unseres Blattes zuläßt, Ihrem Wunsch Rechnung tragen. — Weistfährlich. Wird schriftlich beantwortet. — A. St., Süßenbrunn. Im Dienstweg an das Eisenbahnministerium. — B. W., Großkreising. Es gibt eine Reihe von Baugenossenschaften, die aber zumeist nur für den Ort ihres Sitzes eine Bautätigkeit planen. Die Möglichkeit des Baues von Einfamilienhäusern auf genossenschaftlicher Basis wird viel überschätzt. Wir haben in den Nummern 7, 8, 9 und 11 des „Eisenbahners“ vom vorigen Jahre ausführlich über diese Frage geschrieben. — 1868. Durch die Hemmung ihrer Borrückung um ein Jahr ist die Zahl der für den Gartenarsgleich anrechenbaren Differenzjahre um eins gekürzt. — An den Herrn von Erbatel. Die Nachricht aus Erbatel vom 11. April veranlaßt einen Herrn, uns die Photographie seiner Reversseite einzusenden. Wenn wir daran noch gezweifelt hätten, es mit einem rohen, ungebildeten Menschen zu tun zu haben, der seinem Stande alles andere, nur keine Ehre macht, hätten wir nunmehr Gewißheit hierfür erlangt, und danach werden wir auch diesen Herrn weiter behandeln.

Advertisement for Inerate magazine, mentioning subscription rates and editorial content.

Advertisement for MAGGI Würfel (Maggi cubes), featuring a large image of the product and text describing its use as a soup base.

Advertisement for Anna Dušek, announcing her death and providing details about her life and funeral arrangements.

Gutbezahlte Stellung

finden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterstützungswerte „System Karnack-Sachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Form- und Gießereimeister, Gießereitechniker, Bauschlosser und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateur, Elektr. Ingenieur. Ausführliche Prospekt und eine 62 Seiten starke D. o. H. Karte „Karnack-Sachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Schutzmittel „OLLA“

Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 200 Ärzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.—, 5.— und 10.—. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.—. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.)

J. Gruner, hygien. Fabrikslager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

Parteigenossen!

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

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß

Geopold Wöckel, Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Kraft und Leben

Bedeutet die Anwendung des gleichmäßigen, galvanischen Stromes für den geschwächten Organismus. Gelehrte und ärztliche Fachautoritäten stimmen heute schon darin überein, daß wir in der galvanischen Elektrizität ein Mittel besitzen, mit welchem wir die allgemeine Nerven-schwäche, rheumatische Leiden, Neuralgien, nervöse Verdauungsstörungen, Schlaflosigkeit, Kopfschmerzen, allerlei Schwächezustände, Blutarbeit und verschiedene Frauenleiden erfolgreich bekämpfen können. Wollen Sie diese überaus interessante Heilmethode kennen lernen? Auf Wunsch senden wir Ihnen gegen Einsendung einer 10 Heller-Marke

gratis und franko

unser 80 Seiten umfassendes, reich illustriertes Buch, ohne jede Verbindlichkeit, und Sie werden uns für diese höchst interessante Lektüre und für die wertvollen Ratschläge, die das Buch enthält, sicherlich sehr dankbar sein.



Elektro-Vitalizer, ärztliches Institut Budapest VI, Teréz-körút 7, Mezzanin 131

Ordinationsstunden an Wochentagen von 10 bis 1 und von 3 bis 6 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 11 bis 1 Uhr.

Coupon für ein Gratisbuch

Elektro-Vitalizer, ärztliches Institut Budapest VII, Teréz-körút 7, Mezzanin 131

Bitte senden Sie mir gratis und franko das Buch über Moderne Elektrotherapie. (Anbei eine 10 Heller-Marke.)

Name

Adresse

Für Frauen besondere Ausgabe.

Billige Bettfedern und Daunenn

1 Kilo große gefüllte K 2.—, bessere K 2.40, halbdweife prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.60, Daunenn, grane, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Brusthaum K 12.— von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem, roten, blauen, gelbem oder weißem Kanting, 1 Tuchent, ca. 190 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, neuartig gefüllt mit neuen, grauen, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunenn K 21.—, Einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kopfpolster K 3.—, 3.50, 4.—, Tuchente, 200 x 140 cm, groß, K 13.—, 15.—, 18.—, 20.—, Kopfpolster, 90 x 70 cm, groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterstücke aus bestem Bettgabl, 180 x 116 cm, groß, K 15.— und K 15.—, verleiht gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Max Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald.

sein Motto, da Umstand erlaubt oder Welt rücksichtigt wird, Reichhaltige illust. Preisliste aller Bettwaren gratis. 15

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen En-gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeits-erleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an

Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3.

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

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT

VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulanten Bedingungen

Telephon 2364 Telephon 3545

Erklärung.

Ich Rupert Schütler, Kondukteur in Leitendorf bei Leoben, erkläre hiermit, daß es mir bei dem am 20. Februar 1912 auf dem Bahnhof in Judenburg mit mehreren Eisenbahnern gepflogenen Gespräche fern lag, der Ehre des Reichsratsabgeordneten Josef Tomšich nahezutreten, und daß insbesondere die Behauptungen, das Reichsratsabgeordnete Tomšich sich nicht mehr um die Eisenbahner für mere und sich Häuser von Parteigeldern geküsst habe, jeglicher Grundlage entbehren. Wegen dieser unüberlegten Bemerkungen bitte ich ihn daher um Entschuldigung.

110 Rupert Schütler.

Billige Bettfedern

1 Kilo neue gefüllte K 9.60 bessere K 12.—, weiße daunenweiße gefüllte K 18.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiße gefüllte K 30.—, K 36.—, K 42.—, K 48.—, K 54.—, K 60.—, K 66.—, K 72.—, K 78.—, K 84.—, K 90.—, K 96.—, K 102.—, K 108.—, K 114.—, K 120.—, K 126.—, K 132.—, K 138.—, K 144.—, K 150.—, K 156.—, K 162.—, K 168.—, K 174.—, K 180.—, K 186.—, K 192.—, K 198.—, K 204.—, K 210.—, K 216.—, K 222.—, K 228.—, K 234.—, K 240.—, K 246.—, K 252.—, K 258.—, K 264.—, K 270.—, K 276.—, K 282.—, K 288.—, K 294.—, K 300.—

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus bestem Bettgabl, 180 cm lang, 116 cm breit, K 10.—, K 12.—, K 14.—, K 16.—, K 18.—, K 20.—, K 22.—, K 24.—, K 26.—, K 28.—, K 30.—, K 32.—, K 34.—, K 36.—, K 38.—, K 40.—, K 42.—, K 44.—, K 46.—, K 48.—, K 50.—, K 52.—, K 54.—, K 56.—, K 58.—, K 60.—, K 62.—, K 64.—, K 66.—, K 68.—, K 70.—, K 72.—, K 74.—, K 76.—, K 78.—, K 80.—, K 82.—, K 84.—, K 86.—, K 88.—, K 90.—, K 92.—, K 94.—, K 96.—, K 98.—, K 100.—, K 102.—, K 104.—, K 106.—, K 108.—, K 110.—, K 112.—, K 114.—, K 116.—, K 118.—, K 120.—, K 122.—, K 124.—, K 126.—, K 128.—, K 130.—, K 132.—, K 134.—, K 136.—, K 138.—, K 140.—, K 142.—, K 144.—, K 146.—, K 148.—, K 150.—, K 152.—, K 154.—, K 156.—, K 158.—, K 160.—, K 162.—, K 164.—, K 166.—, K 168.—, K 170.—, K 172.—, K 174.—, K 176.—, K 178.—, K 180.—, K 182.—, K 184.—, K 186.—, K 188.—, K 190.—, K 192.—, K 194.—, K 196.—, K 198.—, K 200.—, K 202.—, K 204.—, K 206.—, K 208.—, K 210.—, K 212.—, K 214.—, K 216.—, K 218.—, K 220.—, K 222.—, K 224.—, K 226.—, K 228.—, K 230.—, K 232.—, K 234.—, K 236.—, K 238.—, K 240.—, K 242.—, K 244.—, K 246.—, K 248.—, K 250.—, K 252.—, K 254.—, K 256.—, K 258.—, K 260.—, K 262.—, K 264.—, K 266.—, K 268.—, K 270.—, K 272.—, K 274.—, K 276.—, K 278.—, K 280.—, K 282.—, K 284.—, K 286.—, K 288.—, K 290.—, K 292.—, K 294.—, K 296.—, K 298.—, K 300.—

geleitet Benedikt Gahleit, Vobes Nr. 170 bei Witten, Böhmen.

MÖBEL Ausnahmungsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142

Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendroggerie Schawerba).

Vollst. Zimmerausstattungen von 110 Kr. aufw. Küchen-einrichtungen von 38 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisestimmer, a. d. deutsch und modern, Exzeption von 280 Kr. aufwärts. Moderne Säulen, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matrosen und Bettfedern billigst. Kleiner Preisunter für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Dreifachformat franko.

Bestellungen streng nach wie bei persönlicher Anschauung.

Zu den allen Bahnhöfen und Wärdern Wien tollentfrei.

Warnung! Bei meine B. E. Kunde vor Schaden Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Kontur mit mein Nummern als Preis m. d. r. um meine p. 4. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schuymarkte „Eisenbahndrogerie“ in Lebensgröße in meinem Schaufenster lesen.

Euer Wohlgeborner!

Die Möbel sind in letzter Ordnung angekommen und sind wie ich zu-frieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle Zufriedenheit aus und werde Sie in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Hochachtungsvoll

Witsch, Johann Gaisch, Kondukteur.

Kosten Sie das Nahrungsmittel Nutrigen ganz umsonst

und verlangen Sie ebenfalls umsonst unser interessantes, belehrendes Buch, durch welches Sie mit den Grundprinzipien der richtigen Ernährung vertraut werden können. Wir wissen, dass der Organismus durch zweckwidrige Ernährung sich entkräftet, sich verzehrt; ebenso wissen wir aber auch, dass durch richtige Ernährung unsere Gesundheit vor den verschiedensten Gefahren geschützt werden kann.

Wenn die Verdauungsorgane gut funktionieren, ist der Kreislauf des Blutes normal, das Gehirn bewahrt seine Frische, kurz der Mensch fühlt sich wohl.

Der regelmäßige Gebrauch des Nahrungsmittels Nutrigen kann nur von gutem Erfolge sein, es verursacht auch bei längerem Gebrauch keinerlei Störungen, ist vollkommen unschädlich und wird deshalb König der Nahrungsmittel genannt.

Nutrigen ist keine Medizin, kein Reizmittel, das momentan wirkt und dem Organismus schädlich ist. Nutrigen besteht aus den edelsten Nährstoffen, deren Vorzüglichkeit durch beglaubigte chemische Analysen erwiesen ist.

Wir schicken Ihnen das Nutrigen umsonst, damit Sie dessen Vorzüge kennen lernen.

Umsonst erhalten Sie auch ein wertvolles Buch, damit Sie die Erfolge der guten Ernährung hochschätzen mögen.

Sie riskieren nichts, denn wir geben Ihnen umsonst Gelegenheit, das Nutrigen kennen zu lernen.

Doch gilt dieses ausserordentliche Angebot nur für kurze Zeit, da es mit grossen Kosten verbunden; ist es liegt also in Ihrem Interesse, dass Sie sofort schreiben.

NUTRIGEN-UNTERNEHMUNG

Budapest VII, Elisabethring 16, Abt. 131.

Ehrenerklärung.

Ich Gefertigter Rafael Stamač, Kondukteur der Südbahn in Laibach, habe anlässlich eines Gespräches Herrn Zugkreisor Robert Scherbaum beleidigt und wurde vom genannten Herrn zur Verantwortung gezogen. Nachdem ich mich überzeugt habe, daß die von mir wider Herrn Robert Scherbaum gebrauchten Anwürfe absolut haltlos und unwahr sind, fühle ich mich verpflichtet, hiermit Herrn Robert Scherbaum öffentlich Abbitte zu leisten und danke ihm ergebenst, daß er von einer gerichtlichen Verfolgung gegen mich Abstand genommen hat.

Rafael Stamač, Kondukteur der Südbahn in Laibach.

Für Pensionisten

Im aufstrebenden Markt Prägarten, Oberösterreich, Bahnstation, in einem freistehenden Haus mit herrlicher Fernsicht, Veranda und Gartenbenützung, ist in 1. Stock eine Jahreswohnung, Zimmer, Küche, Kabinett samt Zubehör, sofort zu vermieten. Anfragen bei

Johann Ströll, Nr. 128.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!

1 kg grane, gute, gefüllte K 2 K, bessere K 2.40, prima daunenweiße K 3 K, weiße K 4 K, weiße, daunenweiße K 10 K, 1 kg hochreine, schneeweiße, gefüllte K 6 K, 5 K, 1 kg Daunenn (grane), grane K 6 K, 7 K, weiße, feine K 10 K, allerbeste Brusthaum 12 K.

Bei Abnahme von 5 kg franko.

S. Benisch

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem roten, blauen, weißen oder gelbem Kanting, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, saunigen Bettfedern 16 K, Halbdaunen 20 K, Daunenn 24 K, Einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K, Kopfpolstern 3 K, 3 K, 4 K, Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K, 15 K, 16 K, 17 K, 18 K, 19 K, 20 K, Kopfpolstern, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70. Unterstücke aus bestem, dreiteiligen Bettgabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Um-auch gefüllt, für Nichtwahrendes Geld retour.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 153, Böhmen.

Reichillustrierte Preisliste gratis und franko.

Nehmen Sie, wenn Sie verschluckt, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. W. „Eisfluid“. Wir überzeugter uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh etc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedugend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen, 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Keller in Stubica, Slavay Nr. 191 (Kroatien).



Brüner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei
ETZLER & DOSTAL, Brünn 93
 Lieferanten des Lehrbundes und Staatsbeamtenvereines. 68
 Durch die besten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch die kleinste Maß wird geschneitten.
Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.



Warum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

Weil keine Anzahlung, sofortige Lieferung wie bei ausländischen im Preis mitgezählt, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube österreichischer Fabrikat ist, der Handlernutzen sparen.
Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und keine Anzahlung nicht erst gehen ge rühmet wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.
Weil ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an kleine und 20 Monate Kredit gewähre.
 Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.
 Katalog gratis. **Kein Gassenläden.**
 Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 65
Geop. S. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Begünstigung.

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

Triest das „Hotel Balkan“

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

!!! 500 Kronen !!!

zahle ich Ihnen, wenn Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, meine Wurzelentzündung, Kniegelenk in drei Tagen nicht schmerzlos entfernt. Preis eines Regels samt Garantiebrief 1 Kr.

Kemény, Kaschau
1. Postfach 12/115, Ungarn.

1000 und 1 Nacht

habe ich darüber nachgedacht, wie es andere bei geringem Einkommen anstellen, dass sie sich stets **elegant und schick** kleiden, als ich endlich das **Fabrikstuch-Vergnügen „Liberal“**, **Reihenberg 8 I. B.**, entdeckte, wo stets ein reichsortiertes Lager in **Herren-Anzugs- und engl. Kostümfabrik** etc. zu staunend billigen Preisen zu haben ist.
Tausende Meter Reste stets lagernd. 95
 Kreditfähigen Teilzahlung ohne Aufschlag. Muster auswärts franko.

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

Von Bergarbeitern eleganteste Berganzüge von K 14.—, Arbeiter von K 10.—, Arbeiter, Arbeiter von K 8.50, Arbeiter von K 4.— anwärts.

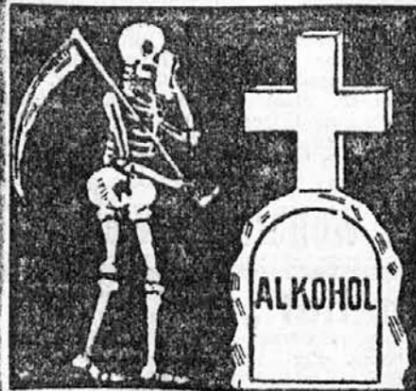
Großes Lager von feiner Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettwäsche, weiß oder farbig, nur K 6.—, Bettwäsche K 1.80, schwere Bettzeuge, Kammergabel, Bettuch, Pelzen, Gilette, Angier, per Stück nur K 9.50, Handtücher, Tischdecken, Vorhänge K 8.—, **Garantierter nur beste Ware, alles erkauflich billig.** Einzige in Wien nur bei
Goldstein, VII, Kaiserstraße 40.

Siehe Preisverzeichnis bei Herrn K. S. Rosenberger, Wien VII, Kaiserstraße 40.

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgegenstände, Kleiderverdienst zu gesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 8.

Heile die Trunksucht, ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt



Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört hat oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.
Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke vorab, scheuen wird. **Coom** ist vollständig und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

Coom ist das Neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Elirn errettet.

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das zum Beispiel die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht weitertrinken kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt, wenn er dem Trunk auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol doch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose „Coom“ einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betroffene konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Brantwein oder Likör verwendet worden wäre.

Herr R. F. schreibt: **Coom** Institut, Kopenhagen, Dänemark.
 Ich bitte, so gütig zu sein, eine Schachtel **Coom** zu senden mit Postnachnahme à 10 Kronen. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trunk ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten **Coom** habe ich schon drei Personen abgewöhnt; sie sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleibe ich Sie ehrend. R. F. Diögyör gyártelep. 28. XI. 1910. Ungarn.

Das **Coom** Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch

Coom Institut, Kopenhagen 314, Dänemark.

Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren

Männerkrank.

Heilen und Kräftigen von Spezialarzt **Dr. Kuntz**. Keuchhusten, Leichter Katarrh und Begleiter zur Verhütung und Beseitigung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankung, Gefäßkrankheiten, Folgen nervenleitender Verletzungen und Ersätze und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Heilen dieses Buches von grossem und unerschütterlichem Nutzen. Der Befunde lernt sich vor Krankheit und Schlimm zu schützen, der bereits Leidende aber lernt den sichersten Weg zu seiner Heilung kennen. Viele interessante, belehrende Abbildungen. Für Kr. 1.60 in Briefmarken franco von **Dr. med. Kuntz, Genf 1881 (Schweiz).**

Danksagung

Enttäuscht des Ablebens meines lieben Gatten fühle ich mich verpflichtet, der Ortsgruppe Linz und dem Herrn Oberkondukteur **Hattinger** für die tatkräftige und erfolgreiche Betreuung unserer Rechte auf Rente und Provision hiermit öffentlich unseren herzlichsten und aufrichtigsten Dank auszusprechen.
 Innsbruck im April 1912.
 Witwe **Marie Gaidler** samt ihrem väterlichen Neuen.

Kaufe bei Kraus

1 Stück beste Irländische Wäsche, 80 cm breit, 23 Meter lang. K 11.50
 1 Stück guten Hemdenchiffon, 84 cm breit, 20 Meter lang. K 9.20
 1 Stück Krauswebe „Garantie“, 86 cm breit, 20 Meter lang. K 15.—
 Krauswebe ist ein feiner weisser Wäschestoff von fast unbegrenzter Haltbarkeit.

Leintücher ohne Naht aus guter sehr schöner Flachleinwand, 6 Stück, 150x225 cm gross am K 16.20

1 Dutzend Leinwandhandtücher, weiss, 50x112 cm gross, K 6.—
 1 Dutzend Doppeldamast-Prachthandtücher, reinleinen, 52x120 cm gross, K 12.—
 1 Dutzend extrafeine reinleinen gebleichte Taschentücher, 48x48 cm gross, K 6.50

Jede Art gediegenster Leinenwaren, Modestephane etc. für Haushalt und Brautausstattung versendet gegen Nachnahme, Nichtpassendes nimmt zurück

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII

Verlangen Sie kostenlos die prachtvolle Musterkollektion.
 Die Waren der Firma haben seit 45 Jahren besten Ruf.

Lehmann's Leid und Freud



Herr Lehmann ging sehr sorgenschwer zu seinem Zimmer hin und her. Er schien darüber nachzudenken, was seiner Frau er sollte schenken. Denn das Geburtstagsfest von ihr unmittelbar stand vor der Tür.
 „Du dumme“, sprach er zu sich konstant, „Wo find' ich nun 'nen Gegenstand, der schick, modern, apart und neu und trotzdem billig ist dabei, heut!“
 „Heut!“ sprach er, „Loket in der Welt, was schön ist und modern — viel Geld. Und bei der Feuerung ist — o weh! — Gebde in meinem Portemonnaie!“
 Mechanisch er zur Zeitung greift.
 „Ja, seh' ich recht?“ ruft er und dreht vor Staunen glatt sich das Papier. Das ist ja toll! was ist hier?
 Die Firma „Kunst im Bild“ jetzt weise



3000 Kronen aus für Preise, und zwar verteilt sie diesen Schatz an alle, welche aus dem Satz, **Der unter dem Gedicht zu finden, 'nen zweizeiligen Reim ergründen. Eintausend Kronen — auch in bar!** — sich auf den ersten Preis sogar. Und wieder ruft, erstaunt unfählich, Herr Lehmann aus: „Ja, ist das möglich, zu diesem ausgelegten Geld? Man 'ne Grabüre noch erhält?“
 Auf eine Kupferdruckgrabüre. Ich schon lange spekuliere! Die lasse kommen ich, wie schau, und schenk' sie meiner lieben Frau. Sie kostet nicht — und ich, der Lehmann, ich spiel' dank den spendabellen Eh'mann!



Von den Grabüren reich sortiert, die unterm Strich sind angeführt, hat Lehmann eine glückselige Gang nach Geschmack sich ausgewählt. Dann sandte er mit Wohlbehagen für Porto und für Versandkosten **Krone 1.20 in Marken** noch, obwohl anheimgestellt dies doch, und schickte sie mit dem Lösungsschein der Firma „Kunst im Bild“ hannein. — Grad am Geburtstag früh nach Achte, ein gross' Paket die Post ihm brachte. An der Verpackung er schon sah: Das muß ein Kunstblatt sein. Ja! Und wahrlich, als er es enthielt, tief er begeistert: „Welch ein Bild! Ein Meisterwerk, fürwahr grandios und 50x60 sogar groß! Nach fünf Minuten fand Frau Lehmann



vor der Grabüre mit dem Eh'mann und sprach mit zärtlichem Erbeben: „Wie kannst du so viel Geld ausgeben? Nach Ausführung, Komposition, nach Größe und nach Farbenton zu urteil'n — ich doch die Grabüre auf 20 Kronen gut taxiere!“
 Nun sprach, vom Wahheitsdrang erfüllt, der Mann, das er von „Kunst im Bild“ heut' früh per Post als Mitteilgabe das Bild umsonst erhalten habe. Dann zeigt er ihr im Blatte sitz, das „Kunst im Bild“ im April durch den Notar erhaltener Weise verteilen läßt nach Bargeldpreise. Woran die Frau sprach: „Mann, wer weiß, vielleicht hilft uns — der erste Preis.“



1 Preis à K 1000 = 1000
 1 Preis à K 500 = 500
 1 Preis à K 250 = 250
 2 Preise à K 100 = 200
 4 Preise à K 75 = 300
 8 Preise à K 50 = 400
 9 Preise à K 25 = 225
 20 Preise à K 10 = 200
 40 Preise à K 5 = 200
 Summe K 3000

Ich werde die Verteilung und Beurteilung der von der Firma „Kunst im Bild“, G. m. b. H., ausgegebenen 81 Geldpreise am 28. April 1912 vornehmen.

Ess trahlt da sauge Freu derf üllt We nnes erscha Ut diek Uns timb lid.

An diesem Preisausschreiben kann sich jeder beteiligen.
 Die Kr. desjenigen Sujets, welches von den hier aufgeführten 10 Stellen gewählt wird, wolle man auf dem Lösungsschein vermerken.
 Nr. 203 „Ein kleiner Mastenscherz“ (Kindergekrei).
 Nr. 204 „Strenge Kritik“ (Witz).
 Nr. 205 „In treuer Dohr“ (Grossmutter u. Entel).
 Nr. 206 „Wird's glücken?“ (Entelandschaft).
 Nr. 207 „Schwerer Entschluß“ (Wiederkehr).
 Nr. 208 „Sardanger Hior“ (Schweiglandtschaft).
 Nr. 209 „Nubige Nacht“ (Ereignis).
 Nr. 210 „Auf einamer Erde“.
 Nr. 211 „Ausfahrt zum Fischfang“.
 Nr. 212 „Wahl am Bach“ (Niederland).

Vier ausfüllen ausreichen und an „Kunst im Bild“ einsenden.
 Lösungsschein! Nur gültig für die Leser des „Eisenbahner“.
 Die Lösungsschein lautet:
 Ich ersuche um baldige Zufendung einer ersten Kupferdruck-Grabüre, 60x40 cm groß (Nennwert 20 K) Kr. ... (Verlangenspreis von K 1.20 anbei in Marken.)
 Name:
 Stand:
 Ort und Poststation:
 Straße und Nr.:

Genau Adresse:
Kunst im Bild
 G. m. b. H.
 Wien I
 Fuchsthallergasse
 Aufösungen und Briefe an obige Adresse ein

Bei Husten
 Verschleimung
 Heiserkeit
 Rachenkatarrh
 Luftröhrenkatarrh
 Bronchialkatarrh
 Lungenspitzenkatarrh
 Lungenschwindsucht
 Asthma
 Atemnot

Dr. Kant's Lungente

Preis per Paket K 1.50. Erhältlich in allen Apotheken oder direkt beim Hauptapotheker
Schutzengelapotheke, Wien XII, Meidlinger Hauptstrasse Nr. 45.