

Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft Fernem  
Das Brot und Arbeit uns gestiftet stehen,  
Das unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Hermann.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Schneftonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Infertionspreis:

Die einspaltige 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. 29

Wien, den 10. Oktober 1913.

21. Jahrg.

## Zwanzig Jahre.

Zum VII. österreichischen Gewerkschaftskongress.

Den Delegierten zum VII. ordentlichen Gewerkschaftskongress, der seit Montag im Favoritener Arbeiterheim tagt, hat die Gewerkschaftskommission einen Bericht vorgelegt, dem in der gewerkschaftlichen Literatur unseres Landes ein hervorragender Platz gesichert ist. Denn der diesmalige Bericht hat, ohne den Anspruch auf die Bezeichnung als umfassendes historisches Werk, den gewöhnlichen engen Rahmen einer einfachen Berichterstattung über eine kurze Zeit durchbrochen. Er ist in all seiner Bescheidenheit ein historisches Dokument von großem Wert. Und wenn einmal an die Verfassung einer eingehenden Geschichtsschreibung der österreichischen Arbeiterbewegung geschritten werden wird, dann wird der diesmalige Bericht ein vorzügliches Hilfsmittel sein, da er eine wertvolle Materialsammlung zur Geschichte der österreichischen Gewerkschaftsbewegung darstellt.

Diese besondere Form wurde dem Bericht deswegen gegeben, weil er einem historischen Ereignis gewidmet ist, das sich heuer zum zwanzigstenmal jährt. Am 24. Dezember werden 20 Jahre verflossen sein seit der Abhaltung des ersten, man könnte sagen, des konstituierenden Gewerkschaftskongresses, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, aus dem Ausnahmezustand und von Polizeiwillkür angerichteten Verderben, aus den Schuttresten, die von den ersten so verheißungsvollen Anfängen der Bewegung in Oesterreich geblieben sind, ein neues, stärkeres, widerstandsfähigeres Gebäude der Gewerkschaftsorganisation zu errichten.

Zwanzig Jahre sind wohl kein langer Zeitraum, am allerwenigsten aber im Leben einer aufstrebenden Klasse. Und so darf man von ihnen nicht allzuviel erwarten. Bedenkt man überdies, daß 20 Jahre Leben für die Arbeiterklasse 20 Jahre des Kampfes bedeuten, mühten wir an die Leistungen der ersten zwei Jahrzehnte, nicht zuletzt, weil sie die ersten, die Anfangsjahre waren, einen viel bescheideneren Maßstab anlegen. Doch schon nach Durchsicht der ersten Seiten des Berichtes sehen wir, daß wir es mit einem stolzen, gewaltigen Werk zu tun haben, das durchaus nicht auf die Nachsicht des Beurteilers appellieren muß. In schwerem Ringen mit Bureaokratismus, Merkantilismus, Analphabetismus und wirtschaftlicher Rückständigkeit wuchs nun die Gewerkschaftsbewegung, bis uns eben am Schluß des zweiten Jahrzehntes ein solcher Bericht vorgelegt wurde, wie er vor uns liegt.

Und daß dies möglich war, verdankt die österreichische Gewerkschaftsbewegung vor allem dem Umstand, daß ihre Leistung vom Anfang an in Hände wohlberatener, ernster und opferfreudiger Männer gelegt wurde. Denn wir dürfen nie vergessen, daß der Kampf, daß der Aufstieg der österreichischen Gewerkschaftsbewegung kein leichter war. Die Ueberbleibsel einer unerhörten Persekution durch den Polizeistaat, vor allem das große gegenseitige Mißtrauen, bildeten ein schweres Hindernis, dann aber galt es auch eine besonders hornierte Gegnerschaft auf Seiten der Bureaokratie zu bekämpfen. Die mangelhafte Schulung der Massen, eine Folge unserer ganzen inneren Verhältnisse, hat überdies dazu beigetragen, die Suche nach der richtigen Methode ungemein zu erschweren. Und nachdem man dies alles überwunden zu haben mit Recht glaubte, kam das letzte große und auch unangenehmste Problem, der Nationalismus in der Gewerkschaftsbewegung, der mühselig aufgebautes rücksichtslos niederriß und durch seine Agitation nur neues Mißtrauen gegen die Organisation überhaupt sät.

Dies alles muß von dem, der den Bericht der Kommission betrachtet, gewürdigt werden, wenn er zu einem gerechten Urteil kommen will: gegen eine Welt

von Feinden und von Hindernissen wuchs die österreichische Gewerkschaftsbewegung allmählich und langsam, ein weithin glänzender Beweis, daß auch in Oesterreich in der Arbeiterklasse eine ungeheure Menge von zuversichtlichem Glauben an die Menschheit und ihre Zukunft vorhanden ist, in diesem Oesterreich, das ein Musterbeispiel von selbstzerfleischendem Pessimismus ist.

„Der Parteitag erklärt den Parteizwist durch die Annahme des Programms für beendet und erwartet von jedem Parteigenossen ehrliches und brüderliches Eintreten für die Gesamtpartei“, mit dem Hinweis auf diesen historisch hochbedeutsamen Beschluß des Gaisfelder Einigungsparteitages beginnt der Bericht der Kommission seine kleine Sammlung des Materials zur Geschichte der österreichischen Gewerkschaftsbewegung. Denn derselbe Kongress forderte auch zur Gründung von Gewerkschaften in möglichstster Heranziehung der männlichen und weiblichen Hilfsarbeiter auf. Darin lag ein mutiges, großes Bekenntnis zur Klassenolidarität, denn bis zu der Zeit wußten die Ausbeuter zwischen Gelernten und Ungelernten einen großen Abstand zu erhalten. Bald darauf fielen auch die Schärpen des Ausnahmezustandes und die Parteivertretung — die Leitung der politischen Bewegung! — veranlaßte die Einberufung einer Reihe von Sachtagen.

Und jeder Arbeiter wird mit dem größten Interesse einen Artikel des Genossen Adler aus der „Arbeiter-Zeitung“ vom Oktober 1890 über die gewerkschaftlichen Organisationen und die „Tage“ lesen, der den Bericht der Vergessenheit der Tageschriftstellerei entriß und dem eigenen Inhalt einfügte: „Die Jungen, wenn sie auch schon älter sind, können aus ihm ersehen, mit welcher Sorgfalt der Grundstein zum späteren Ausbau unserer modernen Gewerkschaftsbewegung gelegt wurde.“

Auch die Zusammenstellung der wichtigeren, prinzipiellen Beschlüsse der bisherigen sechs ordentlichen und eines außerordentlichen Kongresses (Weihnachten 1893 und 1896, Juni 1900 und 1903, Dezember 1905, und Oktober 1907 und 1910) unterrichtet eingehend über die Entwicklung der Gewerkschaften, über ihr Wachstum in die Breite und in die Tiefe. Wir finden da die Beschlüsse über die Zusammensetzung und Kompetenz der Kommission, über Lohnbewegungen, Organisation und Sozialpolitik; wir lernen die Stellungnahme der Kongresse zu verschiedenen wichtigen Fragen kennen, so über Streiks, Tarifgemeinschaften, Boykott, über Arbeitsvermittlung, Arbeitszeitverkürzung, Heimarbeit, Arbeitsbuch, Kartelle, Wohnungsfrage, über Alkoholismus und Konsumvereine.

Ein besonderes Kapitel ist der Geschichte der „Gewerkschaft“, des bekannten Publikationsorgans der Kommission, gewidmet. Und auch da wiederum dasselbe Bild. Aus den ärmlichsten Verhältnissen — wer kennt in Oesterreich nicht diesen Jammer? — zu jener erfreulichen Bedeutung, die es heute hat. Vor 20 Jahren — am 15. Juni 1893 — erschien die erste Nummer des Blattes, dessen Gründungsfonds nach neunmonatiger Sammlung die „Höhe“ von 53 Gulden 50 Kreuzer erreichte. So veranschaulicht auch die „Gewerkschaft“ ein Stück Geschichte unserer Bewegung.

Den „Konflikt mit den tschechoslawischen Separatisten“, diese traurigste Erscheinung in der Geschichte der österreichischen Gewerkschaftsbewegung behandelt — heute schon von historischem Standpunkt aus — ein besonderes Kapitel in einer abgerundeten Darstellung. Ihr Wert liegt in erster Linie in der Zusammenfassung wichtigsten Materials über den Verlauf des Streites. Vom Jahre 1896, vom Gewerkschaftskongress im Hotel „Union“ bis zum Innsbrucker Parteitag der deutschen Sozialdemokratie, geleitet uns der Bericht. Von den Anfängen des Konflikts bis zu seiner Liqui-

dierung durch den Gewerkschaftskongress und durch die politische Bewegung: alles sachlich Bedeutsame wird uns im Gedächtnis aufgesfrischt, und jeder Leser kommt mit der Kommission zu der Ueberzeugung, daß die Schuld an der Schwächung der Wehrhaftigkeit des Proletariats nicht an der Kommission liegt.

Der übrige Teil des Berichtes bezieht sich dann begreiflicherweise auf Tatsachen des letzten Zeitabschnittes seit dem letzten Kongress. Und das ist wieder trotz alledem ein erfreulicher Teil. Die Tätigkeit der Kommission ist im ersten Teile geschildert. Aus den wenigen Seiten kann man sich schon eine Vorstellung von dem vielseitigen Wirken der Kommission, von der großen Verantwortung, die sie trägt, machen. Sie ist kein Verwaltungskörper, sondern im wahrsten Sinne des Wortes der Lenker und Berater der Bewegung.

Der Bericht über die Stärke und Leistungsfähigkeit der internationalen Gewerkschaften Oesterreichs im Jahre 1912 ist den Arbeitern bereits aus der „Gewerkschaft“ bekannt. Nicht bekannt und sehr interessant die letzten zwei sachlichen Abschnitte: die Sozialpolitik in den Jahren 1910 bis 1912, eine Anklage gegen die österreichische Gesetzgebung, wie motivierter noch keine Anklage erhoben wurde, und dann der Bericht über die Jugendorganisation, ein lesenswertes Kapitel, weil aus ihm die Genossen lernen können, wieviel Arbeit ihrer harret.

Somit haben wir kurz den Inhalt des diesmaligen Berichtes skizziert. Doch auch so gewinnt man ein ziemlich deutliches Bild, das uns alle auf unsere Gewerkschaftsbewegung stolz machen kann. Möge sich dieser Stolz in agitatorischen und organisatorischen Eifer umsetzen, möge aus der geschichtlichen Schilderung wirklich jeder Leser neue Aufmunterung zu weiterer Arbeit schöpfen, möge der Bericht der Kommission in jeder Bibliothek eines der meist gelesenen Bücher werden!

## Die deutschnationalen Gewerkschaften in Oesterreich.

Nun versuchen auch die Deutschnationalen, der Öffentlichkeit so etwas Ähnliches wie einen Bericht über den Umfang und die Größe ihrer „Gewerkschaften“ vorzulegen. In der „Folge“ 8 des Organs des Allgemeinen Deutschen Gewerksvereines für Oesterreich „Die deutsche Gewerkschaft“ ist eine Zusammenstellung zu finden, die uns über die Mitgliederzahlen dieser ausgesprochen gelben Gebilde informieren soll. Nur die Zahl der Mitglieder, der Ortsgruppen und Zeitungsauslagen, sonst nichts. Kein Wort über die Einnahmen, keines über die Ausgaben und gar nichts über die Tätigkeit dieser sonderbaren Vereinigungen...

Man wird es begreiflich finden, wenn wir angeht dieses absoluten Mangels jeder Kontrollmöglichkeit durchaus nicht gesonnen sind, so auf Treu und Glauben alle die Zahlen als wahr hinzunehmen, die da der Öffentlichkeit aufgetischt werden. Und insbesondere, wenn wir uns an das aufbringliche Reflamegeschrei erinnern, welches unausgesetzt von diesen überaus sympathischen teutschen Jünglingen erhoben wird, die keine Gelegenheit vorübergehen lassen, ohne der Welt zu versichern, das legendäre „ganze deutsche Volk Oesterreichs“ stünde in ihrem Lager.

Doch sehen wir uns erst ein wenig näher die veröffentlichten Zahlen an. Laut der Zusammenstellung war der Bestand der „Deutschen Arbeitnehmerverbände“ am 1. Jänner 1913 folgender:

Der Zentralkommission angeschlossene Verbände:

a) Berufsgewerkschaften.

Table with 3 columns: Name of the association, Number of members, and Number of districts. Includes entries like 'Berückermacher, Wien', 'Deutscher Gasarbeiterverband', etc.

nur dort gerade einmal ein wirtschaftliches Schlachtfeld gab, auf dessen Boden eine „gelbe“ Blüte gedeihen konnte, oder weil sich nur dort irgendein „deutscher“ Fabrikant oder ihrer mehrere fanden, die weitblickend genug waren, um ihr Geld in der „deutschnationalen Arbeiterbewegung“ zu guten Zinsen anzulegen...

Einigermaßen komisch muten auch die gemischten „Gewerkschaften“ mit den verdächtig hohen Mitgliederzahlen an. Die 4805 „Arbeiter“ möchten wir wohl kennen, die dem „Bund deutscher Arbeiter Mährens, Höhenstadt“ angehören...

Auf eine nähere Untersuchung darüber, wie viele Vereine und Mitglieder gleich den letztgenannten noch auszuscheiden wären, weil ihr Zusammenhang mit der Industrie ein nur sehr loser ist, wie viele doppelt gezählt sind, in den „Gewerkschaften“ und in den Bezirksverbänden, und ähnliches wollen wir uns gar nicht einlassen...

An alle Ortsgruppen- und Zahlstellen-vorkände sowie an alle Mitglieder!

Der Zentralvorstand macht die Wahrnehmung, daß sein Beschluß, der im „Eisenbahner“ Nr. 19 veröffentlicht worden ist, nicht beachtet wird. Wir bringen unseren Genossen Kassieren und sämtlichen Vertrauensmännern nochmals zur Kenntnis, daß von jenen Mitgliedern, die dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds angehören und länger als drei Monate mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, keine Nachzahlung angenommen werden darf.

Mitglieder, die dem Unterstützungsfonds angehören und länger als drei Monate mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, müssen dem Verein neu beitreten. Da es sich bei der Auszahlung der Hinterbliebenenunterstützung schon um größere Summen handelt, so muß der Zentralauditschuss in dieser Beziehung auf große Pünktlichkeit dringen.

Die restierenden Mitglieder haben eine etwaige Benachteiligung durch ihr Versäumnis selbst verschuldet.

Die Abrechnung der Kassiere mit der Verwaltung der Zentrale muß gleichfalls pünktlich jeden 10. für den vorigen Monat erfolgen, damit die Mitgliederrechte genau gewahrt werden können.

Der Vorstand.

Massen und Führer im Gewerkschaftsleben.

Am 28. August hat Genosse R. Woldt im Leipziger Gewerkschaftsartell einen Vortrag gehalten über: „Industrieentwicklung und Gewerkschaftspraxis“, wobei auch das Thema: „Massen und Führer im Gewerkschaftsleben“ erörtert wurde.

Genosse Woldt schreibt nämlich: Der leitende Gesichtspunkt meines Vortrages war, mich polemisch gegen diejenigen Kritiker der Gewerkschaftsbewegung zu wenden, die mit unzulänglichen Kenntnissen der Gewerkschaftsarbeit ausgerüstet sind. Wenn man behauptet, daß in der Gewerkschaftsbewegung die Masse immer mehr wichtige Entscheidungsrechte verliert, daß das Recht der Demokratie nicht gewahrt wird, daß im Interesse der Bewegung die Masse über den „bremsenden“ Führer hinweggeschritten müsse, dann ist der Beweis für solche Behauptungen zu erbringen.

Feuilleton.

Die Zeit der Erkältungen.

Von Rudolf Müller.

Mit dem Beginn des Herbstes naht der für die Erhaltung der Gesundheit wichtigste Zeitabschnitt des Jahres, die Uebergangszeit, in der der Körper auf die rauhe Temperatur des Winters langsam vorbereitet werden soll.

Dagegen gibt es eine Reihe von Vorbeugungsmitteln, die, wenn sie nur halbwegs systematisch angewandt werden, das Kränkeln und Krankwerden ausschließen. Auch in diesen Fällen ist es leichter, die Krankheit zu verhüten, als sie zu heilen.

Wärme, Frösteln und Husten eintritt. Nur wenn der Körper gut durchwärmt ist, dürfen schwache Personen ins Bad gehen. Je länger die Dauer desselben, desto größer wird die erzielte Wirkung sein.

Die Segnungen möglichst reichlichen Genusses frischer Luft sind heutzutage schließlich auch dem Naturfremden klar geworden und während des Sommers riskieren sie denn auch ab und zu einen Spaziergang, um ein wenig „Luft zu schnappen“.

eines Sommeraufenthalts oder Urlaubs? Dem könnte man wohl zumuten, schmutziges, verdorbenes Wasser zu trinken? Da man den Urnat im Wasser sieht, so wird es mit Gef abgewiesen.

Sier heißt es nun, die Uebergänge benutzen, den Schleimhäuten der Luftwege Gelegenheit geben, sich an die in der Natur langsam vorbereitende Abkühlung zu gewöhnen.

Es ist nicht notwendig, zu übertreiben oder gar lange im Wasser zu pantschen. Kaltes Baden ist für manche Menschen, insbesondere für schwächliche, Gift; dagegen wirkt ein tägliches, fleißiges Luftbad bei jung und alt segensreich.

Die Gesundheit ist für den arbeitenden Menschen wohl das höchste Gut und sein ganzes Kapital. Schon deshalb muß diese mit Sorgfalt und Vernunft behütet werden.

Sorget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

notwendigkeiten mit den Gegnern, mit den Unternehmern.

Einfach lag das Verhältnis in der Zwergerform des Gewerkschaftskampfes, beim Krieg einer lokal abgegrenzten Arbeiterschaft mit einer ebenso isolierten Unternehmergruppe. Das sind die Zeiten des gewerkschaftlichen Guerillakrieges gewesen. Die Auseinandersetzung beschränkte sich nur auf ein enges Gebiet, das Feld war leicht übersehbar, Opfer und Erfolge des Kampfes wurden von der Arbeitergruppe, die loschlug, selbst getragen und errungen.

Diese Kampfesmöglichkeit gehört heute der Vergangenheit an. Unaufhaltsam hat sich eine Konzentration und damit eine Zentralisation der Kräfte vollzogen. Zunächst im Unternehmerlager. Wir haben es notwendig, uns sehr eingehend mit der rapiden Entwicklung der Unternehmerverbände und mit den Fortschritten ihrer inneren Organisation vertraut zu machen. Mit dieser Konzentration haben wir in der Gewerkschaft Schritt halten müssen, das Zentralisationsprinzip ist uns aufzwingen worden.

Deshalb steht heute bei einer jeden wichtigen Auseinandersetzung sofort die Machtfrage zwischen hüben und drüben, zwischen den vereinigten Gewerkschaften und der vereinigten Unternehmerschaft, zur Entscheidung.

Zunehmend steht heute also auf dem Spiel, und wie sich bei jedem Uebergang vom ungeordneten Einzelkampf zum organisierten Massenkampf eine Kriegskunst und Kriegswissenschaft herausbildet, so haben wir auch im Wirtschaftskampf eine Gewerkschaftsstrategie erhalten.

Ebenso haben die Gewerkschaften nicht verhindern können, daß mehr und mehr die wichtigen Entscheidungen aus dem Tageslicht der Öffentlichkeit in das stille Beratungskabinett geleitet wurden. Auch der Unternehmertyp hat sich gewandelt. Der Herrenmensch vom Schlage des alten Krupp, der nicht mit den Arbeitern verhandeln will, verschwindet doch mehr und mehr, der moderne Typ ist der „Herr Generaldirektor“, für den die Frage der Verhandlungsfähigkeit und Notwendigkeit nicht mehr eine persönliche Herzenssache, sondern ein Geschäftsstandpunkt ist. Wenn auch in äußerlich konzilianten Umgangsformen, so stehen sich doch beide Unterhändler als Feinde gegenüber; mit nüchternem Wirklichkeitsinn und kluger Ueberlegung sind die Chancen im eigenen und gegnerischen Lager zu erkennen und in Rechnung zu stellen. Gewerkschaftstaktik ist im letzten Grunde weiter nichts als die Kunst, mit den Mitteln des legalen Gewerkschaftskampfes im günstigsten Moment den Gegner am empfindlichsten zu schädigen.

Und da sind es vor allen Dingen drei Punkte, die bei dem Verhandeln mit den Unternehmern eine Rolle spielen:

1. Es ist der günstigste Zeitpunkt für das Loschlagen einer Bewegung auszusuchen.
2. Eine genaue Kenntnis der Stärke im eigenen und gegnerischen Lager ist notwendig.
3. Es ist Klarheit darüber zu schaffen, ob alle Bedingungen vorhanden sind, den Betrieb an der „empfindlichsten Stelle“ zu treffen und lahmzulegen.

Wenn wir unter diesen Gesichtspunkten die Hauptbedingungen einer erfolgreichen Gewerkschaftsstrategie charakterisieren, so zeigt es sich, daß im Unternehmerverband diese Probleme leichter und gründlicher gelöst werden konnten wie in der Gewerkschaft.

Zunächst das Erkennen des günstigsten Zeitpunktes für das Loschlagen einer Bewegung. Die Wirtschaftskonjunktur ist zu übersehen. Dafür hat das Unternehmertum eine wunderbare Fachpresse. Hier werden die Wirtschaftspragen eingehend erörtert und über die Wirtschaftslage wird sorgfältig registriert. Ferner arbeiten im Unternehmerverband meist wissenschaftlich geschulte Geschäftsführer, Syndizi. Auch das ist eine neue Erscheinung: mit dem Recht der „Herren im eigenen Hause“ steht es für den Einzelunternehmer dem Unternehmerverband gegenüber jetzt herzlich schlecht. Im Archiv des Unternehmerverbandes läuft das Orientierungsmaterial ein und von hier aus geht auch der stärkste Einfluß zur Entscheidung wichtiger Aktionen den Gewerkschaften gegenüber.

Und nicht nur im Unternehmerverband sucht man sich gegenseitig genau über die Wirtschaftslage und Wirtschaftskonjunktur zu informieren, sondern auch im Betriebe, im Einzelunternehmen selbst, werden in den Archiven über Geschäftsergebnisse, Wirtschaftslage u. s. w. genaue Situationsberichte ausgearbeitet.

Für die Gewerkschaften bestehen nun große Schwierigkeiten, in gleichem Umfang und in gleicher Vollkommenheit derartige Orientierungsmittel anzuwenden. Interessant ist es, die Bestrebungen der Hauptvorstände nach Schaffung von Beobachtungszentralen zu verfolgen. In einem hübschen Beispiel hat Genosse Krähig vom Textilarbeiterverband die Notwendigkeit einer solchen Beobachtungsstelle in der „Neuen Zeit“ dargelegt. Stehen den Unternehmern dafür reiche finanzielle Mittel und die tüchtigsten Beamten zur Verfügung, so hat die Gewerkschaft auf ihren Generalversammlungen um die Notwendigkeit solcher Institute erst zu kämpfen. Die finanziellen Mittel dafür können nur bescheiden sein und die Personenfragen sind dabei schwer genug zu lösen.

Der zweite Punkt, über den Klarheit vorhanden sein muß, ist die Kenntnis der Stärkeverhältnisse hüben und drüben. Der Leiter der Unternehmerorganisation muß die Vorgänge in der Gewerkschaftsbewegung verfolgen, der Gewerkschaftsführer muß genau darüber unterrichtet sein, was im Unternehmerverband vorgeht. Weit mehr als im Unternehmerverband vollzieht sich das Organisationsleben der Gewerkschaft in der Öffentlichkeit. Der Unternehmerverband ist eine Vertretung kapitalistischer Interessen. Die ganze Eigenheit der Ziele dieser Organisation läßt es zu, daß ihre Pläne und tatsächlichen Maßnahmen unter Ausschluß der Öffentlichkeit beraten werden können.

Anders die Gewerkschaft. Sie ist eine Organisation von Menschen, die zur Vertretung gemeinsamer Interessen zusammengeführt werden müssen. Nur durch die Mitarbeit der Masse am Gewerkschaftsleben kann die Organisation ihre Macht entfalten. Gewerkschaftsarbeit

heißt Erziehungsarbeit, und die muß zum großen Teil öffentlich im Versammlungsraum und in der Zeitung gelöst werden. Es ist also leichter, sich über das Organisationsleben der Gewerkschaft zu orientieren wie über die Strömungen und Unterströmungen im Unternehmerverband.

Der dritte Punkt ist mehr eine betriebstechnische Frage: wie der Betrieb lahmzulegen ist. Zwischen dem Betriebsingenieur und dem Gewerkschaftsmann wird ein Kampf geführt. Der Betriebsingenieur sucht als Arbeitsorganisator den Arbeitsprozeß konstruktiv und arbeitsorganisatorisch so durchzuführen, daß nicht nur billig, sondern auch betriebssicher produziert werden kann. Auf allen Zweigen der industriellen Technik läßt sich das Bestreben erkennen: der Betrieb soll gesichert werden gegen die „Streikgefahr“. Der Gewerkschaftsmann steht also vor der industriellen Festung, die ihre Wälle und Verschanzungen hat. Er muß die Struktur des Betriebes genau studieren, muß die Eigenheiten des Produktionsprozesses beherrschen, um die Möglichkeit zu finden, durch das Herausgreifen der Arbeitergruppe, die als zuverlässige Kämpferschar hinter der Organisation steht und vom Unternehmer nicht ohne weiteres ausgewechselt werden kann, den Betrieb lahmzulegen. Der Ingenieur, der den Produktionsprozeß immer wieder neu aufbaut, verändert, umformt, hat also den Gewerkschaftsmann zum Gegner, der mit technischem und betriebsorganisatorisch geschulten Blick den Veränderungen der Produktionsformen nachzuspüren hat.

Für den modernen Gewerkschaftskampf ist also heute ein Maß von Wissen und Kenntnissen notwendig, wie es früher nicht gebraucht wurde. In dem zweiten Abschnitt wird nun noch zu schildern sein, wie die Gewerkschaften in dem Ausbau ihrer Organisationsmethoden den wechselnden Ansprüchen gerecht werden mußten.

### Reformen im Verkehrsdienst der k. k. Staatsbahnen.

Es ist selbstverständlich, daß Reformen, welche ihren Grund im Fortschreiten der technischen Entwicklung haben, vom Personal nur begrüßt werden. Wenn aber reformiert wird, ohne daß Zweck und Ziel ersichtlich sind und diese Reformen geradezu rückschrittlich sind, dann ist es an der Zeit, daß sinn- und zwecklose Neueinführungen, welche außerdem dem Personal noch den Dienst bedeutend erschweren, an den Pranger gestellt werden.

Die Zugbegleiter der k. k. Staatsbahnen haben in letzter Zeit neue Verkehrsvorschriften erhalten, welche am 1. Oktober 1913 in Kraft getreten sind. Aus diesen Vorschriften wollen wir nachstehende Neuerungen besonders hervorheben:

Das Wort Instruktion ist ersetzt durch Vorschriften, Zugbegleiter durch Zugbegleitmannschaft, Wechsel durch Weiche, Lokomotivpersonal durch Lokomotivmannschaft, Bahnwächter durch Bahmwärter, Wechselwächter durch Weichensteller, Uniform durch Dienstkleid, Spießschiene durch Zunge, Stockschiene durch Vadenchiene u. s. w.

Gegen diese Umbenennung wäre gewiß nicht das geringste einzuwenden, weil das Bestreben herausleuchtet, den Gebrauch der Fremdwörter soviel als möglich zu vermeiden. Artikel 55 der Vorschriften Nr. 20 lautet:

Die Signalleine oder das an ihre Stelle tretende Verständigungsmittel muß von der Zuglokomotive bis zum ersten besetzten Bremsposten reichen. Wenn mit einem Zug eine dienstbereite Lokomotive befördert wird, die unmittelbar hinter der Zuglokomotive einrangierte ist, genügt es, wenn dieses Verständigungsmittel von der dienstbereiten Lokomotive bis zum ersten besetzten Bremsposten reicht.

Was versteht man nun unter einem Verständigungsmittel? Jedenfalls eine solche Einrichtung, welche es ermöglicht, dasjenige, was man einer anderen Person nicht mündlich mitteilen kann, auf andere Art zur Kenntnis zu bringen. Es entsteht nun die Frage, ob die Signalleine hierzu geeignet ist. Zum Beispiel der Zugführer will während der Fahrt den Lokomotivführer über eine geänderte Geleiseinfahrt, ein „langsam fahren“ oder über irgendeine den Verkehr des Zuges betreffende Sache verständigen. Er greift deshalb sofort zum Verständigungsmittel „Signalleine“ und teilt ihm durch Ziehen an dieser Leine die geänderte Einfahrt, das Langsamfahren oder die sonstige Angelegenheit mit. Da dies nun nicht möglich ist, so müßte jedem Zugführer außerdem noch ein Sprachrohr oder Telephon zur Verfügung stehen, mittels welchem er nach dem Erönen der Dampfpeife sich mit dem Lokomotivführer wirklich verständigen könnte.

Wirklich praktische Bedeutung im Sinne der Vorschriften könnte die Signalleine nur in dem einen Fall haben, wenn ein Zug während der Fahrt gerissen ist und der rückwärtige Teil dem vorderen Teil folgt, wo nach dem Anziehen der Leine, beziehungsweise dem Erönen der Dampfpeife der auf dem ersten Bremsposten postierte Zugbegleiter das Signal „Zug gerissen“ geben müßte und der Lokomotivführer die Fahrt dann entsprechend zu regeln hätte, weil ein Anhalten in diesem Fall mit der Gefahr des Zusammenstoßes verbunden wäre. Dieser Fall trifft selbstverständlich nur bei jenen Zügen zu, welche entweder nur mit der Hand oder mit der einfachen Vakuumbremse gebremst werden. Da aber auf den k. k. Staatsbahnen alle Schnell- und Personenzüge automatisch gebremst werden, so kann bei diesen Zügen, wenn eine Zugstrennung während der Fahrt vorkommt, der rückwärtige Teil selbst auf dem größten Gefälle dem vorderen nicht nachlaufen, weil er eben im Augenblick der Trennung sich von selbst, also automatisch bremst.

Es ist daher ganz zwecklos, bei automatisch gebremsten Zügen die Signalleine zu spannen, weil bei diesen Zügen nur die Notbremse in Betracht kommen kann, da dieselbe viel schneller und sicherer wirkt als irgendein Signal, welches der Zugführer erst nach dem Erönen der Dampfpeife, vorausgesetzt, daß die Signalleine funktioniert, geben könnte.

Wenn aber trotz unserer oben angeführten Argumente die Verkehrsgewaltigen der k. k. Staatsbahnen auf dem toten Buchstaben verharren und das Spannen der Signalleine bei allen Zügen auch in Zukunft verlangen, dann werden sich dieselben doch hoffentlich dazu herbeilassen, daß sie anordnen, daß auf jeder Lokomotive ein derart langer Teil der Signalleine gespannt wird und im gespannten Zustand permanent auf der Lokomotive verbleiben muß, welcher mindestens bis zum ersten Bremsposten reicht.

Diese im letzten Sage gezeichnete Einrichtung war bis vor einem Jahre eine allgemeine, das heißt jede Lokomotive hatte permanent eine bis zum ersten Bremsposten reichende Signalleine im gespannten Zustand. Vor einem Jahre wurde in dieser Sache reformiert und es mußten sämtliche Lokomotiven diese Leinen abnehmen und den Heizhäusern abführen.

Dafür mußte jeder Zugführer eine 30 Meter lange Signalleine ausfassen und im Dienst stets mit sich führen. Zu diesem Zweck mußten einige tausend Meter Leine neu bestellt werden, worüber die betreffende Firma, welche die Neulieferung erhielt, besonders erfreut gewesen sein soll.

Was geschah nun mit jenen Signalleinen, welche von den Lokomotivführern an die Heizhäuser abgeführt wurden? Dieselben wurden fein säuberlich auf einen Haufen gelegt und am Geburtstag desjenigen Beamten, welcher der Schöpfer dieser genialen Idee war, feierlich verbrannt.

Seit einem Jahre tragen nun die Zugbegleiter die Leine von Zug zu Zug, es ist ein fortwährendes Abwickeln, Spannen, Abnehmen und Aufwickeln, welches zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs besonders beitragen soll.

In nächster Zeit kommt eine chinesische Studienkommission nach Oesterreich, welche sich besonders mit den weltberühmten Einrichtungen im Verkehr auf den k. k. Staatsbahnen befassen wird. Bei dieser Gelegenheit wird es gut sein, diese Kommission auch darauf aufmerksam zu machen, daß die österreichischen Zugbegleiter im Dienst außer der 30 Meter langen Signalleine auch zwei Decken und eine Hartfettbüchse mitführen müssen, daß die heizgelaufenen Lager kalte Umschläge bekommen u. s. w.

Doch kehren wir vom Lächerlichen zum Ernsthaften zurück und stellen wir an alle österreichischen Eisenbahner, welche beim Zugverkehr bedienstet oder sonst beteiligt sind, die Frage, ob es praktischer und vernünftiger ist, daß die Leine, wenn sie schon sein muß, permanent auf der Lokomotive ist, oder ob dieselbe von den Zugbegleitern erst zur Lokomotive getragen werden muß?

Daselbe Verhältnis ist mit dem Schmiermaterial. Wenn es notwendig wird, einen heizgelaufenen Wagen zu schmieren, dann wird es sich wohl gleich bleiben, ob das Schmiermaterial aus dem Dienstwagen geholt wird oder ob dasselbe von der Zuglokomotive entnommen wird.

Die Bahnverwaltung würde in dieser Beziehung erhebliche Ersparnisse erzielen, weil die Anschaffung von Decken und Hartfettbüchsen überflüssig würde, außerdem aber auch die Zugbegleitmannschaft um diese drei Ausrüstungsgegenstände weniger zu tragen hätte.

Es könnte in dieser Sache sogar so weit gegangen werden, daß die vier Stück Knallkapseln, welche der Zugführer das ganze Jahr in seiner Schrifftasche herumtragen muß, ebenfalls auf die Lokomotive kämen, von wo dieselben bei einer Zugdeckung nach vorne einfach abgeholt würden.

Aber geben wir uns keinen Illusionen hin. Es bleibt so, wie es angeordnet ist, und das Personal mag sehen, wie es draus kommt. Es spricht sich sogar herum, daß in höheren Eisenbahnerkreisen die Absicht besteht, daß die Zugbegleiter auch noch die gegenwärtig auf jeder Lokomotive befindliche Winde als Zugsausrüstung zugewiesen erhalten sollen.

Wenn wir zum Schluß noch anführen, daß die Züge in Deutschland, in der Schweiz, in Belgien und in Frankreich ohne Signalleine fahren, so ergibt sich daraus für die österreichischen Staatsbahnen noch lange kein Grund, das nachzumachen; denn diese Länder sind im Eisenbahnbau gegenüber Oesterreich noch rückständig, und trägt man sich in den genannten Ländern mit der Absicht, ebenfalls Kommissionen zum Studium des Eisenbahnverkehrs nach Oesterreich zu entsenden.

### Verhandlungen des VIII. internationalen Transportarbeiterkongresses.

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

(Fortsetzung.)

#### 4. Verhandlungstag.

Zunächst sprach Seykoop (Holland) für die Volksharbing und gegen die Subtilisten.

Dann folgten die Schlussworte.

Der internationale Sekretär Genosse Johac de widerte eingehend die Einwendungen, die in der Debatte von den Franzosen, Italienern gegen seine Tätigkeit und seinen Bericht erhoben worden sind. Ueber die Entstehung des französischen Eisenbahnerstreiks hätten sich die Reformisten und Syndikalisten lange herumgestritten. Jedenfalls kam er überraschend, denn nach in Kopenhagen erklärten zwei Vertreter der französischen Eisenbahner, daß an einen Eisenbahnerstreik nicht zu denken sei. Ueber die Stellung der Transportarbeiter im Falle einer Mobilmachung lägen die Beschlüsse früherer Kongresse vor, die man doch eigentlich kennen müsse. Die neuen Leute, die diesmal aus Frankreich gesandt worden seien, könnten doch nicht alles unterwerfen. Der letzte Londoner Eisenbahnerstreik sei entstanden wegen der Weigerung eines Mannes, der Organisation anzugehören. Die Deutschen seien nicht Anhänger dieses Systems, aber jede Schulmeisterlei läge ihnen fern. Bei den häufigen Besuchen von englischen, französischen und belgischen Gewerkschaftlern sei ihnen immer nur gesagt worden: „Seht euch unsere Einrichtung an, prüft sie und sucht euch das Beste heraus.“ Niemals aber habe man gesagt: „Ihr müßt sie einführen.“ Auf diesem Kongreß habe kein französischer Eisenbahner gesprochen,

sondern nur Rivelli für die Hafenarbeiter. Vermutlich aber seien die Eisenbahner nicht derselben Meinung. Rivelli hält seine Bemerkungen gegen Wilson aufrecht und wendet sich dann gegen die italienischen Eisenbahner. Die italienischen Eisenbahner hätten diesmal zwei Vertreter entsendet, die die Entwicklung der I. T. F. absolut nicht kennen. Die Vorschläge, die sie machen, lassen sich nicht durchführen. Selbst wenn der Mitgliedsbeitrag für die Internationale auf 12 Pf. per Jahr und Mitglied erhöht wird und damit dem Zentralrat größere Mittel zur Verfügung gestellt würden, was an sich zu begrüßen wäre, so bliebe immer noch die Frage, wie die Beschlüsse des internationalen Rates durchgeführt werden können. Da die einzelnen Landesorganisationen Selbstbestimmungsrecht hätten, ließen sich internationale Aktionen nicht auf ein Dekret des Zentralrates hin durchführen. (Beifall.)

**Die Taktik des Zentralrates**

verteidigt dann nochmals Genosse Döring. Er hält an der Hoffnung fest, daß es auch in Frankreich über kurz oder lang zu einer Zusammenfassung der Seeleute und Hafenarbeiter kommen werde, wenn auch jetzt nur ein Kartellverhältnis und noch nicht die Fusion bestünde. In den holländischen Streitigkeiten habe natürlich nur der Kongreß das Entscheidungsrecht, ob die Vollhardung zugelassen sei. Der Zentralrat habe sie nur vorläufig aufgenommen, gerade in der Absicht, damit die beiden Organisationen einander näherzubringen. Wilson habe die Zersplitterung der englischen Seeleute bestritten. Tatsächlich aber hätten sich in Southampton und anderswo Teile losgelöst, weil sie mit der Leitung nicht einverstanden gewesen seien. Wenn seinerzeit nicht die Doderorganisation helfend eingegriffen hätte, würde England heute wahrscheinlich zwei oder drei Seemannsorganisationen haben. Im Bericht der englischen Transportarbeiterföderation wird festgestellt, daß erst die Doder die disziplinlose Masse der Seeleute zusammengefaßt habe; 25 Streikleiter seien dazugekommen und jeder einzelne habe für sich gewirtschaftet, so daß selbst Wilson damals jede Verantwortlichkeit abgelehnt habe, wenn diese einzelnen Leiter nicht unter einem Hut gebracht würden. In die Kommission von sachverständigen Seeleuten, die in Antwerpen ihre Konferenz abgehalten, seien die englischen Seeleute tatsächlich durch einen katholischen Pfaffen und die französischen durch Madame Sorgue vertreten gewesen. Vater Hopkins sei höchstens ein Himmelspilz und Madame Sorgue sei wohl auch nicht als Kohlenzieher oder Matrone in der französischen Marine gefahren. (Große Heiterkeit.) Sachverständig aber seien sie beide nicht gewesen. — Auf dem Kopenhagener Kongreß sei der Syndikalismus eingehend erörtert worden. Er, Döring, habe an Referent folgende Grundzüge aufgestellt:

Für eine gesunde gewerkschaftliche Entwicklung sei erstens notwendig: politische und konfessionelle Neutralität, zweitens straffe Zentralisation, drittens möglichst hohe Beiträge und viertens Ausbau der Unterstützungsform. Der Kongreß habe sich mit diesen Grundzügen ausdrücklich einverstanden erklärt. Wenn der Zentralrat also den Boden für eine zentralistische Organisation in den Ländern, wo sie noch nicht bestehe, vorbereite, so handle er nur im Auftrag des Kopenhagener Kongresses. Wer die Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung kenne, wisse, daß man vor 25 Jahren dort auch die von den Italienern und Franzosen vorgetragenen Grundzüge befolgt habe; die Hauptsache seien Massenaktionen und der Wille zum Kampf und man brauche nicht erst große Schätze zu sammeln. Demals erschien ein Beitrag von 50 Pf. per Woche schon außerordentlich hoch. Wären die Deutschen bei diesen Grundzügen geblieben, dann hätten sie heute nicht die großen Gewerkschaften. Was die Franzosen als Gipfel gewerkschaftlicher Weisheit anpriesen, sei für Deutschland längst überholt. Den Klassenkampf verstehe man in Deutschland als Kampf gegen den Kapitalismus und nicht als Kampf gegen die Sozialdemokratie. Es werde behauptet, die Massen in Deutschland hätten kein selbständiges Denken und Fühlen, und müßten nur tun, was die Führer wollten. So etwas kennen wir nicht. Aber wir kennen etwas anderes: daß die Führer und die Mitglieder sich um die Dinge kümmern, die den Arbeiter angehen, um die politischen Dinge. In der Broschüre, die die Italiener verbreiten, um den deutschen Zentralrat ins Jenseits zu befördern, steht die Behauptung, daß die syndikalistischen Massen den sozialdemokratischen Führern die Leitung aus der Hand genommen und den Streit beendet hätten. Tatsächlich sind es die Christen gewesen, die den Streikbruch organisiert hätten. Die Christen würden also mit den Syndikalisten identifiziert. Die Italiener verlangen, daß der Zentralrat große Taten ausführe. Wenn sich das nur so leicht machen ließe. Schon das Zusammenhalten der sich widerstrebenden Mächte und Organisationen ist in der I. T. F. ein Kunststück. Da heiße es, die Gegensätze zu überbrücken. Die I. T. F. könne nicht in Bewegung gesetzt werden, um einen einzelnen kleinen Heringsdampfer zu boykottieren. Kleine Differenzen müssen die Landesorganisationen erledigen. Nur in großen Kämpfen könne sie eingreifen. Aber zum Krieg gehöre in erster Linie Geld. Vielleicht lasse sich der nächste internationale Transportarbeiterkongreß in Deutschland abhalten, dann würden viele Mißverständnisse der Franzosen und Italiener über die deutsche Bewegung schwinden. (Lebhafter Beifall.)

Nachdem Didégar (Frankreich), dessen Wortmeldung übersehen war, für die Hilfe beim Eisenbahnerstreik 1910 dankt, die Anwendung der Sabotage in Ausnahmefällen gebilligt und trotz aller deutschen Einwürdungen die Behauptung wiederholt hatte, daß niemand zugunsten des Klassenkampfes gesprochen und nur die syndikalistischen Gewerkschaften das Ziel hätten, den Kapitalismus zu zerstören, schließt die Debatte mit der einstimmigen Enklaffung des internationalen Sekretärs, die von dem Revisor Genossen Brunner (Berlin) beantragt war.

Von der französischen Delegation liegen zwei Resolutionen vor, in denen der Kongreß seinen Willen ausdrücken soll, alle Mittel anzuwenden, um jede Kriegserklärung zu verhindern. In der zweiten Resolution wird noch hinzugefügt, daß dem Zentralrat das Recht genommen werden müsse, jede Aktion der internationalen Transportarbeiter gegen den Krieg zu verhindern.

Der Vorsitzende Genosse Schumann erklärt zu diesen Resolutionen folgendes: Beide Resolutionen verlangen eine politische Aktion. Deshalb darf der Kongreß nicht über sie abstimmen. Wohl sind wir alle darin einig, daß wir die blutigen Auseinandersetzungen zwischen den Vätern zugunsten der herrschenden Klassen auf das schärfste verurteilen und bei entstehenden Differenzen ein schiedsgerichtliches Verfahren wünschen. Aber wir als Transportarbeiter haben durch die Satzungen und Beschlüsse unserer früheren Kongresse unseren Aufgabebereich scharf umgrenzt. Die I. T. F. hat die Aufgabe, die wirtschaftlichen Kämpfe der Transportarbeiter zu organisieren, und der Zentralrat soll alle Maßnahmen treffen, um die Verständigung der angeschlossenen Nationen bei den wirtschaftlichen Kämpfen der einzelnen Berufsgruppen herbeizuführen. Unsere Aufgaben liegen also lediglich auf wirtschaftlichem Gebiet. Wir haben also kein Recht, auf diesem Kongreß Beschlüsse zu fassen, die dazu führen können, der organisatorischen Tätigkeit unserer Berufscollegen in den einzelnen Ländern Hindernisse zu bereiten. Wenn wir so stark organisiert sind, wie wir wünschen, wie wir es sein müssen, um die kapitalistische Gesellschaft zu überwinden, dann erübrigen sich derartige Resolutionen von selber. Hat die Arbeiterchaft aller Länder sich vollkommen organisiert, dann verschwindet jede Möglichkeit zu blutigen Konflikten zwischen den Vätern. Die französischen Delegierten dürfen den deutschen, österreichischen und schweizerischen Transportarbeitern das Recht nicht beschneiden, ihre organisatorische Tätigkeit nach den Verhältnissen ihrer Länder einzurichten.

Der Kongreß tritt dieser Auffassung des Vorsitzenden bei. Ein weiterer Antrag der Franzosen, eine Sonderkonferenz der Seeleute abzuhalten, wird zunächst abgelehnt, weil die Sonderkonferenz eine Störung der Verhandlungen des Gesamtkongresses bedeuten würde, und dem internationalen Sekretär nicht bekannt ist, was auf der Sonderkonferenz eigentlich erörtert werden soll.

Dann werden die einzelnen Anträge begründet, die organisatorische und taktische Fragen behandeln.

Der schwedische Transportarbeiterverband verlangt in einer Resolution, die Lindley begründet, die Errichtung einer internationalen Unterstützungsstelle für alle großen Kämpfe und mit festen Beiträgen, die nach bestimmten Grundzügen zu berechnen sind. Diese Stelle soll nur in Anspruch genommen werden, wenn die nationalen Hilfsquellen erschöpft sind. Der Vorschlag bestimmt die Beitragshöhe nach der Stärke der Verbände, verlangt zunächst nur die prinzipielle Entscheidung des Kongresses und sieht für die Beratung im einzelnen ein kleines Komitee vor, das seine Arbeiten bis 1915 zu beenden hat.

Mehrere Anträge betreffen die internationale Kontrollkarte für die Seeleute. Während die norwegische Seeleute der Karte vorschlagen, verlangen die dänischen Seeleute und Matrosen, eine internationale Beitragskarte an ihrer Stelle einzuführen, die vom internationalen Sekretariat bezogen werden muß.

Giardi (Italien) begründet den bekannten Antrag auf Verlegung des Sitzes der Föderation nach London oder nach Paris und auf Einsetzung eines Generalsekretärs des Verbandes aus je einem Mitglied für jede Nation neben dem Zentralkomitee. Das Zentralkomitee soll von den Organisationen des Ortes gewählt werden, in dem die Föderation ihren Sitz hat, und zwar durch Abstimmung der Mitglieder. Der Jahresbeitrag soll auf 12 Pf. per Jahr und Mitglied erhöht und als Grundgesetz proklamiert werden, daß die I. T. F. die Methoden des Klassenkampfes annimmt und von der Politik und Taktik der politischen Partei unabhängig ist. Schließlich soll die I. T. F. die gesamte internationale Arbeiterbewegung fördern und, falls es notwendig ist, positive Aktionen gegen die Regierungen und gegen die Kapitalisten aller Länder einleiten.

Der Verband der Handels-, Verkehrs- und Transportarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs beantragt, den Zentralrat aufzufordern, ein Regulatorium mit festen Normen für den Uebertritt von Mitgliedern einer Landesorganisation in die andere auszuarbeiten. Dieser Antrag wird von Weigel (Wien) kurz begründet.

Alle diese Anträge werden auf Vorschlag des Vorsitzenden Schumann an das Reorganisationskomitee überwiesen, das in Verbindung mit dem Zentralrat dem nächsten Kongreß bestimmte Vorschläge unterbreiten soll. Das Komitee setzt sich aus 7 Mitgliedern zusammen, und zwar je einem für England und Amerika, für Belgien und Holland, für Skandinavien und Finnland, für Deutschland, für Oesterreich und die Schweiz, für Italien und für Frankreich.

**Nachmittags-sitzung.**

Der Vorsitzende Genosse Schumann fügt hinzu, daß das Reorganisationskomitee sobald als möglich zusammentreten soll. Die Beschlüsse sollen den angeschlossenen Organisationen unterbreitet werden. Auch der heutige Zentralrat ist der Ansicht, daß die Zeit gekommen sei, wo den Vertretern der angeschlossenen Nationen eine größere Anteilnahme an der Tätigkeit des Zentralrates gewährt werden müsse. Neben der geschäftsführenden Körperschaft soll das Reorganisationskomitee als Beirat zusammentreten, und zwar in bestimmten Zeiträumen, um Stellung zu allen wichtigen Aktionen der I. T. F. zu nehmen.

Bei der Zusammensetzung des Reorganisationskomitees ergibt sich eine Schwierigkeit. Die holländischen Syndikalisten verlangen eine Vertretung in dem Komitee, weil sie sonst ganz ausfallen würden. Der Zentralrat ist mit der Erweiterung des Komitees auf acht Mitglieder einverstanden, weil er davon eine Befreiung der holländischen Differenzen erhofft.

Genosse Forstner (Wien) widerspricht. Wenn wir eine Richtung in einem Lande bei der Vergabe von Mandaten berücksichtigen, so heißt das, die Eigenbrödel zu züchten. Die Luft wird nur erwehrt, denn wenn zwei Richtungen eines Landes zwei Mandate im Beirat haben, so haben sie keinen Grund, die Einigung herbeizuführen, weil sie dann ein Mandat ausgeben müssen.

Mollmaker (Holland) schließt sich Forstner an. Um die syndikalistische Minderheit nicht zu verletzen, hat die holländische Mehrheit schon bei der Wahl von Geschäftsordnungskommissionen einem Belgier das Mandat gegeben; sie ist bereit, auch in den Beirat einen Belgier zu entsenden. Es geht doch nicht an, daß ein kleines Land mit wenigen tausend Organisierten zwei Mitglieder im Beirat haben.

Der Antrag des Zentralrates, Holland zwei Mandate zu geben, wird abgelehnt, und der Vorschlag, das Komitee aus sieben Mitgliedern zusammenzusetzen, gegen die Stimme Italiens angenommen.

Der Antrag des Allgemeinen Rechtschuh- und Gewerkschaftsbereines der Eisenbahner Oesterreichs, wonach der Internationale Kongreß in Zukunft nur alle vier Jahre stattfinden soll, und alljährlich eine Broschüre mit einem Ueberblick über die allgemeine Eisenbahnerbewegung herausgegeben werden soll, wird dem Komitee überwiesen.

**Die Asiatenfrage.**

Die englische Transportarbeiterföderation stellt folgenden Antrag: Der Kongreß der I. T. F. konstatiert, daß die Zahl der beschäftigten Asiaten in der Handelsflotte in beängstigender Weise zunimmt, und zwar infolge der Versuche des Unternehmertums, europäische Arbeiter durch entlohnte Asiaten zu ersetzen. Der Kongreß erkennt zwar an, daß die Föderation über alle Unterschiede der Farbe, Rasse oder des Glaubensbekenntnisses stehen muß, ist jedoch der Ueberzeugung, daß schlechter entlohnte asiatische Arbeiter eine ständige Gefahr für jenen Lebensstandard bedeuten, den die Europäer mit Hilfe der Gewerkschaft erreicht haben. Der Zentralrat wird daher beauftragt, eine eingehende Untersuchung anzustellen über die Verdrängung europäischer Arbeiter und ihrer Folgen und zur Lösung dieses unbedingter Erledigung harrenden Problems Vorschläge auf einer internationalen Grundlage zu machen.

Wilson (England) verzichtet in der Erwartung auf eine Begründung, daß kein Widerspruch erfolgen werde.

Genosse Paul Müller (Deutschland, Seeleute) bittet, der Resolution ohne weitere Debatte einstimmig zuzustimmen. Für jeden Arbeiterkongreß ist die Annahme dieser Resolution selbstverständlich, denn sie findet ihre Begründung in der Resolution, die der internationale Sozialistenkongreß in Stuttgart in der Frage der Ein- und Auswanderung gefaßt hat, und worin ausdrücklich betont wird, daß die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter das Recht haben, sich gegen die Konkurrenz der Asiaten zu schützen, sobald festgestellt ist, daß diese die Lebenshaltung der Arbeiter eines Landes bedrohen.

Die Resolution wird einstimmig angenommen. Der Präsident der Internationalen Seemannsorganisation Americas, Furness, regt in einem längeren Schreiben eine energische internationale Aktion an, um die

**Retungsmassregeln auf den Schiffen**

zu verbessern. Daß die amerikanische Gesetzgebung noch nicht eingegriffen hat, sei nur darauf zurückzuführen, weil Europa noch nichts getan habe. Es bestehe aber die Hoffnung, daß im Dezember dieses Jahres ein Gesetz angenommen wird, das für alle Schiffe, die amerikanische Häfen berühren, bestimmte Vor-

schriften über die Rettungsmaßregeln vorschreibt, darunter auch die, daß 40 Prozent der Mannschaft eines Schiffes aus gelernten Seeleuten, die drei Jahre ein Schiff befahren haben, die Offiziere nicht mitgerechnet, besteht, und daß diese Zahl jedes Jahr um 5 Prozent erhöht wird. Durch dieses amerikanische Gesetz, das von verschiedenen parlamentarischen Komitees bereits angenommen ist, würde auch für die europäischen Seeleute eine große Verbesserung erzielt werden. Ein ähnliches Gesetz, das freilich schlechter war, sei seinerzeit bereits von beiden Häusern angenommen, vom Präsidenten Kati aber verworfen worden. Der jetzige Präsident sei dagegen bereit, einem solchen Gesetz zuzustimmen.

Der Kongreß nimmt mit Beugung von diesem Schreiben Kenntnis.

Die französischen Eisenbahnen unterbreiten dem Kongreß ihr Arbeitsprogramm, das die Verstaatlichung der Eisenbahn, die Verkürzung der Arbeitszeit für das Personal und die Forderung automatischer Wagenkuppelung enthält. Der Kongreß drückt seine Sympathie für diese Bestrebungen aus und verspricht, sie in entsprechender Weise zu unterstützen.

Der italienische Transportarbeiterverband wünscht dem Kongreß telegraphisch vollen Erfolg und teilt mit, daß der nächste Landeskongreß sicherlich den Anschluß des Verbandes an die I. T. F. beschließen werde. (Lebhafter Beifall.)

Die Grüße der russischen Seeleute überbringt Genosse D. Anichkino. Die Organisation stand 1905 und 1906 in voller Blüte. Durch den Generalstreik wurde sie völlig zugrunde gerichtet. Langsam begann der Wiederaufbau und wir kommen trotz aller Verfolgungen rüstig weiter. Die Russen werden gegenüber der Internationale stets ihre Pflicht erfüllen. (Lebhafter Beifall.)

Im Namen des Kongresses sichert der Vorsitzende Genosse Schumann der russischen Seemannsbewegung die internationale Unterstützung zu und beurteilt die Brutalitäten der russischen Regierung und die Auslieferung des Redakteurs des russischen Seemannsblattes Abramowitsch durch die englische Regierung in Alexandria an die Schergen des Zaren.

(Schluß folgt.)

**Protokoll**

der Sitzungen der Sektion „Unterbeamte“ des Zentralausschusses für allgemeine Personalangelegenheiten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

**Antrag IV. Ernennung der Unterbeamten zu Beamten.**

Mitglied Borowec bezieht die in Rede stehende Angelegenheit als eine der wichtigsten für die Unterbeamten und erläutert die vielfachen Dienstleistungen einzelner Unterbeamtenkategorien, welche den Arbeiten der Beamten gleichkommen; er verweist auf die Kategorie der Werk-, Maschinen-, Bahn- und nicht zuletzt auf die der Stationsmeister, die zufolge ihrer Dienstverrichtungen den berechtigten Anspruch erheben können, daß denselben im Falle ihrer ausgezeichneten Befähigung und Leistung die Beamtenlaufbahn erschlossen werde. Er bedauert, daß die Staatsbahnverwaltung die bei den früheren Privatbahnen geübte Gepflogenheit, eine bestimmte Anzahl (40 bis 60) besonders tüchtiger Unterbeamten zu Beamten zu ernennen, nicht respiziert habe, wodurch sich die Unterbeamten der verstaatlichten Bahnen zurückgesetzt fühlen.

Mitglied Jocher unterstützt diesen Antrag und meint, daß durch die Schaffung des Status III ohnehin die Möglichkeit zur Ernennung von Unterbeamten zu Beamten gegeben sei; er schlägt die Ernennung einer Reihe von Offizianten zu Beamten vor und verspricht sich von einer derartigen Aktion die Freimachung einer Anzahl für Zertifikatisten zu reservierender Posten.

Mitglied Kofoss findet die langjährigen Bestrebungen der Kategorien der Offizianten, Ranglisten und Wagenrevisoren, welche in den verschiedenen Ressorts der Direktionen verwendet werden, nach Ueberstellung in den Beamtenstand durch die von diesen geleisteten Beamtendienste vollkommen begründet.

Mitglied Koll beruft sich auf die Enunziation des Herrn k. k. Eisenbahnministers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Dezember 1912 hinsichtlich der individuellen Ernennung von Unterbeamten zu Beamten und stellt an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, bei Lösung dieser Frage den Stationsmeistern jene Berücksichtigung angedeihen zu lassen, welche denselben in Ansehung ihrer beinahe ausschließlich aus Beamtendienstleistungen bestehenden Verwendung entspricht; hierbei wären die Vorstellungsbedingungen des Status III derart festzusetzen, daß hiedurch eine Verschlechterung der Abwancementverhältnisse gegenüber dem Unterbeamtenstand nicht platzgreife.

Während Mitglied Merih die individuelle Beamtenernennung auf die Signalemeister ausgedehnt wissen möchte, richtet Mitglied Neumann an das Eisenbahnministerium die Bitte, ehebaldigst jene Voraussetzungen bekanntzugeben, unter welchen die Vermaltung bei Entspruchung der am 16. Dezember 1911 einstimmig angenommenen Resolution des österreichischen Abgeordnetenhauses die Ernennung von Unterbeamten zu Beamten unter Beachtung der individuellen Eignung durchzuführen beabsichtigt.

Insbondere möge angegeben werden, ob hierbei eine ziffermäßige Beschränkung per Jahr vorgesehen wird, ferner sollen die Unterbeamten jener Kategorien, für welche gegenwärtig die Aufnahme von Zertifikatisten erfolgt, nach zwölfjähriger Gesamtdienstzeit in den Beamtenstand übernommen werden.

Mitglied Jamernegg begrüßt den Antrag namens der Bahnmeister und erhofft sich von der Erfüllung desselben die gleichzeitige Schaffung eines weiteren Wirkungsbereiches für die Bahnmeister; er präzisiert die in diesen Belangen vorgebrachten Wünsche in der folgenden Weise:

Obligatorische Ernennung der Werk- und Maschinen-, Bahn-, Gebäude-, Signal- und Brückenmeister, beziehungsweise sämtlicher zum technischen Dienst verwendeter Unterbeamten, der Stations- und Magazinsmeister, Offizianten und Ranglisten, der Zug- und Wagenrevisoren zu Beamten im Status III bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr. unter Vorbehalt der früheren Vorrückungsfristen, wenn diese günstiger sein sollten, und ohne sonstige materielle Schädigung, und zwar in der Gehaltsstufe von 1600 Kr. mit dem Range in der X. Dienstklasse, bei Erreichung der beziehungsweise Einreihung in die Gehaltsstufe von 2800 Kr. mit dem Range in der IX. Dienstklasse und bei Erreichung der Gehaltsstufe von 2800 Kr. mit dem Range in der VIII. Dienstklasse der Staatsbahnbeamten.

Bis zur obligatorischen Ernennung zu Beamten wäre vorläufig bei persönlicher Eignung der einzelnen Bediensteten deren ad personam Ernennung zu Beamten nach mindestens zwölfjähriger Dienstzeit analog der militärischen Dienstzeit der mit Zertifikat beteiligten Unteroffiziere vorzunehmen.

Mitglied Hartwig schildert die Schwierigkeiten, welche sich durch das Vorhandensein überzähliger Beamten bei der Nordwestbahndirektion für die Ernennung von Unterbeamten zu Beamten ergeben.

Sodann sprechen die Mitglieder Kofoss, Bartorniczek, Heisinger, Hartenthaler und Antholzer, letzterer namens der Magazinsmeister, zu diesem Antrag.

Mitglied Dik führt in seinen Darlegungen aus, daß die Aufnahme von Zertifikatisten für den Bahndienst nur aus technischen Truppenträgern zu erfolgen hätte.

Der Vorsitzende gibt zu verschiedenen Ausführungen einzelner Mitglieder erläuternde Aufklärungen und verliest sodann die Erklärung des Herrn Eisenbahnministers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Dezember 1912, in welcher der Herr Eisenbahnminister, um jedem Mißverständnis vorzubeugen, erklärt, daß es sich bei der Umwandlung von Unterbeamten zu Beamten nicht um eine generelle und weit-ausgreifende Maßregel, sondern nur um einen Versuch in Absicht auf allfällige, künftige individuelle Umwandlung dieser Art handelt.

Hierauf gibt der Vorsitzende bekannt, daß in Entsprechung dieser Erklärung bereits die notwendigen Verhandlungen mit der Finanzverwaltung in die Wege geleitet worden sind, daß jedoch die Zustimmung seitens des Finanzministeriums noch aussteht.

Der Vorsitzende sieht sich veranlaßt, schon heute darauf aufmerksam zu machen, daß eine obligatorische Ernennung von Unterbeamten zu Beamten niemals in Frage kommen könne.

Hinsichtlich der Momente, welche für die Beurteilung der Eignung zur Beamtenernennung maßgebend sein sollen, bemerkt der Vorsitzende, daß die Verwaltung der Erfüllung einzelner gewisser Bedingungen nicht entzogen werden können und bezeichnet insbesondere als notwendige Voraussetzungen, die Beschaffung von wirklichen Beamtenstellen, außerordentliche Beförderung innerhalb einer bestimmten längeren Zeit, das Vorhandensein freier Stellen etc. Er warnt eindringlich vor zu hoch gespannten Hoffnungen, da es ganz ausgeschlossen sei, daß eine größere Anzahl von Unterbeamten auf einmal in den Beamtenstand überführt werden könnte. Die Zahl der für diese Ueberführungen in Aussicht zu nehmenden Stellen könne nur eine beschränkte sein und würde die bezügliche Systemisierung den festzuhaltenden Rahmen ergeben. Jedenfalls würden die Ueberstellungen nur nach ganz individuellen Gesichtspunkten und nach der besonderen Würdigkeit als Auszeichnung für den einzelnen und für die Kategorie, welcher derselbe angehört, erfolgt werden können. Er erörtert schließlich die großen Hindernisse, welche der Lösung dieser Frage seitens vieler Faktoren im Staatsbahndienst entgegensteht.

Nachdem noch Mitglied Neumann seine gegenteilige Auffassung darüber geäußert hatte, daß der bei der Nordbahn bestehende Mißbrauch hinsichtlich der Ernennung von Werkmeistern zu Beamten nicht auch auf die eingereichten Kanjlisten und Offizianten Ausdehnung gefunden hat, wird die Debatte über diesen Gegenstand geschlossen und nachstehendes Gutachten abgegeben:

„Ernennung der bis zum 1. Jänner 1913 ernannten Unterbeamten jener Unterbeamtenkategorien, welche dies anstreben, zu Beamten ohne Ablegung von speziellen Prüfungen und ohne Rücksicht auf die Schulbildung, als Maßstab für die Eignung hätte nur die praktische Verwendbarkeit und gute Qualifikation zu gelten.“

**Antrag V. Aufhebung der Gehaltstufe von 1300 Kr.**

Mitglied Borobec bezieht die Eliminierung der gegenwärtigen Gehaltstufe von 1300 Kr. als ein allgemeines und dringendes Verlangen aller Unterbeamtenkategorien, welches durch die feineren niedrigen Anfangsgehälter in Verbindung mit der Abwärtstendenz zum Unterbeamtenrang hinreichend begründet erscheint.

Die Mitglieder Scheibeu, Hofossz und Borobec urgieren die endliche Stattegebung dieses bereits gelegentlich der früheren Sitzungen zur Gemüte begutachteten Antrages, welchen sie — zumal es sich nur um ungefähr 2000 Unterbeamte handelt — nicht allzu große finanzielle Tragweite beimessen.

Der Vorsitzende bemerkt zu diesem Antrag, dessen finanzielle Tragweite keineswegs zu gering eingeschätzt werden dürfte, daß dessen Durchführung doch nur jenen Unterbeamten zugute kommen würde, welche sich in den Gehaltstufen von 1200 Kr. und 1300 Kr. befinden, während alle übrigen Unterbeamten davon nichts hätten. Die Erfüllung des Antrages wäre somit die Quelle für neue Härten, die aus diesem Grunde aber nicht ausgeglichen werden könnten. Auch würde die Eliminierung der Gehaltstufe von 1300 Kr. für die Diener nicht günstig sein, da viele von diesen dann erst bei Erreichung der Gehaltstufe von 1400 Kr. zur Ueberstellung gelangen würden.

Sodann wird der Antrag zum Gutachten erhoben und lautet:

„Aufhebung der Gehaltstufe von 1300 Kr.“

**Antrag VI. Erholungsurlaube.**

Mitglied Hartenthaler bezieht die Verlängerung der Urlaubszeiten für die Eisenbahndienstlichen als eine kulturelle Forderung, welcher sich die Eisenbahnverwaltung schon im eigenen Interesse behufs Hintanhaltung eines hohen Krankenstandes nicht verschließen sollte; die infolge des rapid angewachsenen Verkehrs gesteigerten Anforderungen, welche der jetzige Eisenbahndienst an die geistigen und physischen Kräfte des gesamten Unterbeamtenpersonals stellt, bilden den Anlaß zur Einbringung des Antrages.

Mitglied Neumann stellt das Ausmaß der Erholungsurlaube eines Beamtenpersonals und eines mehr als 30 Jahre dienenden Unterbeamten gegenüber und kommt zum Schlusse, daß hier ein Wandel unbedingt nötig sei; er bittet die Regelung dieser Frage zu beschleunigen, damit bereits im heurigen Jahre die Urlaube der Unterbeamten die gewünschte Verlängerung erfahren.

In ähnlicher Weise ergänzen die Mitglieder Borobec, Scheibeu und Dik die Begründung des Antrages und führen Beschwerden über die vielfachen, ungerechtfertigten Urlaubsverweigerungen einzelner Dienstvorstände.

Die Mitglieder Hartenthaler und Hattinger beauftragten die Urlaubsverhältnisse des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals, für welches die Ausnutzung desurlaubes mangels entsprechender Substituten infolge des enormen Sommerverkehrs in den Ferienmonaten meist ausgeschlossen ist.

Die Mitglieder Czarnach und Borobec wünschen die Gleichstellung der Unterbeamten mit den Manipulativen hinsichtlich desurlaubes und ersuchen um die Zurechnung der Gültigkeit, beziehungsweise der Verlängerung der innerhalb eines Kalenderjahres aus dienstlichen Rücksichten nicht aufgebrauchten Urlaubszeit für das nächstfolgende Jahr.

Die Mitglieder Hofossz, Prokop und Antholzer beantragen die Streichung der Bestimmung des § 59 der Dienstordnung, wonach den Bediensteten nur in jenen Fällen ein Erholungsurlaub gewährt werden kann, in welchen Substitutionskosten nicht erwachsen.

Mitglied Prokop bespricht die Härten dieser Bestimmung insbesondere für jene Unterbeamten, welche als Stationsvorstände einfach befestigt Stationen fungieren.

Zur Frage der Erholungsurlaube bemerkt der Vorsitzende, daß die Gleichstellung der Urlaubsansprüche der Unterbeamten mit denen der Beamten — wie sie von den Unterbeamten angestrebt wird — wohl als viel zu weitgehend bezeichnet werden müsse; sodann bringt er die verschiedenen in diesem Belange bereits unternommenen Aktionen zur Sprache, und erörtert eingehend jene Verfügungen, welche zur möglichsten Sicherstellung der Erholungsurlaube für definitive Bedienstete erlassen worden sind, und welche einerseits darauf hingingen, durch entsprechende vorübergehende Personalverschiebungen und andere geeignete Dispositionen die Gewährung der Erholungs-

urlaube tunlichst zu ermöglichen, und welche andererseits anordnen, daß die anlässlich von Urlaube entstehenden Substitutionskosten allein nicht schon als stichhaltiger Grund für die Verweigerung der Urlaube anzusehen seien.

Schließlich erwähnt der Vorsitzende, daß die von den Direktionen alljährlich einlangenden Berichte über die Urlaubsausnutzung der Bediensteten erfreulicherweise eine fortgesetzte Verbesserung erkennen lassen.

Sodann wird der Antrag in nachstehender Fassung begutachtet:

„Die Erholungsurlaube sollen den Unterbeamten in demselben Ausmaß wie den Beamten mit Rücksicht auf den nicht minder anstrengenden Dienst derselben gewährt werden. Für das Zug- und Lokomotivpersonal ist das Urlaubsausmaß nicht nach der tatsächlichen, sondern nach der anrechenbaren Dienstzeit zu gewähren.“

**Antrag VII. Pauschalierung der Uniform.**

Mitglied Hattinger, welcher sich auf seine bereits bei der letzten Tagung abgegebene eingehende Begründung bezieht, macht die Verwaltung auf die Mißbräuche bei der gegenwärtigen Naturallieferung der Dienstkleider aufmerksam, welche fortwährend Gegenstand unzähliger Beschwerden seitens der beteiligten Bediensteten ist. In den seltensten Fällen, fährt Mitglied Hattinger an, passen die ohne persönliche Maßnahmen und Anprobieren gefertigten Dienstkleider, so daß die Unterbeamten gezwungen sind, die ausgesetzten Konturnähte auf eigene Kosten von einem Privatschneider umarbeiten zu lassen; da ferner nach den gemachten Erfahrungen nicht zu erwarten steht, daß der heutigen Uniformmischer ein Ende bereitet wird, ersehen die Mitglieder Jammernegg, Prokop, Bartoniczek und Hattinger als den einzigen Ausweg die Pauschalierung der Dienstkleider nach dem analogen Muster, wie sie bei der staatlichen Sicherheitswache und der k. und k. Gendarmarie bereits eingeführt ist.

Die Mitglieder Hattinger und Hofossz versprechen sich von einer Pauschalierung große Vorteile, sowohl für die Verwaltung durch eine bedeutende Ersparnis an Verwaltungskosten, als auch für die Unterbeamten selbst, die fortan in die Lage kämen, auf passende Uniformen zu tragen.

Mitglied Prokop verachtet namens der Stationsmeister auf die Naturallieferung der Dienstkleider gegen die Anweisung des vollen 100prozentigen Wertes der Montur in barem Gelde.

Die Mitglieder Jammernegg und Dik befürworten gleichfalls diesen Antrag und verlangen bis zum Zeitpunkt der Durchführung der Pauschalierung die Ersetzung der derzeitigen Uniform der Bahn-, Signal-, Gebäude- und Brückenmeister durch solche Uniformstücke, die den klimatischen und Terrainverhältnissen angepaßt sind.

Die Mitglieder Zink und Prokop bezeichnen die gegenwärtige Uniformierung der Stationsmeister nicht zweckmäßig; sie schlagen daher eine Aenderung derselben in der Richtung vor, die gegenwärtige kostspielige Jacke durch eine Dienstbluse zu ersetzen und die Stationsmeister mit Wettertragen und kurzen Pelzröcken zu betheilen.

Mitglied Hattinger richtet an den Vorsitzenden die Anfrage, in welchem Stadium sich die Angelegenheit der Uniformabänderung befinde und spricht die Hoffnung aus, daß dieselbe in einer allseits befriedigenden Weise gelöst werde; der Wunsch des Unterbeamtenpersonals sei, auf eine weniger feierliche als praktische und passende Bekleidung gerichtet. Durch die Vereinfachung der Uniformierung dürften nach der Ansicht der Mitglieder Borobec und Hattinger große Ersparungen erzielt werden, welche zur Anschaffung besserer Stoffqualitäten verwendet werden mögen; sie empfehlen der Verwaltung die Pauschalierung der Uniform bei einer beliebigen Unterbeamtenkategorie versuchsweise einzuführen.

Die Mitglieder Hattinger und Hartenthaler betreiben die endliche Stattegebung der wiederholt gestellten Bitte der Lokomotivführer nach Gewährung einer Uniform und stimmen einer Pauschalierung unter dem Vorbehalt zu, daß auch sie dieses Pauschales teilhaftig werden.

Mitglied Koller beanstandet die alle Vierteljahre wiederkehrenden Uniformvisiten und bittet, diesen Vorgang abzustellen. Dieses Mitglied unterbreitet hierauf dem Zentralausschuß einen Vermittlungsantrag, wonach der Stoff für die Uniform probeweise einer Unterbeamtenkategorie zur Verfügung zu stellen und dieser gegen Entrichtung eines entsprechenden Betrages die selbständige Ausfertigung der Dienstkleider zu überlassen wäre.

Der Vorsitzende bemerkt, daß die vorgebrachten Wünsche und Beschwerden der für die Uniformierungsangelegenheiten kompetenten Dienststelle zur Kenntnis gebracht werden; die Angelegenheit der Aenderung der Uniformierung der Unterbeamten stehe übrigens bekanntlich zurzeit in Behandlung. Hinsichtlich der Pauschalierung der Uniformen verweist der Vorsitzende auf das erschöpfende, jedoch negativ lautende Gutachten des Nachdepartements, welches dem Originalprotokoll der letzten Sitzung angeschlossen ist.

Sodann geben die Zentralausschußmitglieder nachstehend formuliertes Gutachten:

„Allen Unterbeamten wäre statt der Uniform ein jährliches Pauschale im Betrag von 120 Kr. zu gewähren, welches in halbjährigen Raten im vorhinein zur Auszahlung zu gelangen hat.“

**Antrag VIII. Herabsetzung der Dienstzeit.**

Bei der Verhandlung dieses bereits in der letzten Sitzung eingehend begutachteten Antrages geht Mitglied Hattinger von der Tatsache aus, daß der Eisenbahndienst eine eminent anstrengende und aufreibende Tätigkeit verursacht, welche mit den Dienstverrichtungen der Bediensteten im übrigen Staatsdienst nicht verglichen werden könne; während nunmehr die Staatsbediensteten die Dienstzeit von 40 auf 35 Jahre herabgesetzt worden sei, habe man eine den obenwähnten Tatsachen entsprechende Kürzung der Dienstzeit für die Eisenbahndienstlichen nicht vorgenommen. Er stellt daher das Ersuchen, das Eisenbahnministerium möge diesem dringenden Verlangen des Personals willfahren.

Der Vorsitzende erhebt gewichtige Bedenken gegen eine allgemeine Herabsetzung der Dienstzeit auf 30 Jahre und bezeichnet eine derartige Maßnahme — gänzlich abgesehen von den enormen Kosten derselben — auch als ein zweischneidiges Schwert, das sich nicht selten gegen die Bediensteten selbst richten könnte, welche dann sehr oft gegen ihren Willen trotz rüstiger Konstitution in den Ruhestand versetzt würden; der Antrag wird sodann zum Beschluß erhoben und lautet:

„Allen Unterbeamten ist die Dienstzeit von 35 Jahren auf 30 Jahre herabzusetzen.“

**Antrag IX. Statutenänderung.**

Mitglied Hattinger gibt bei Begründung dieses Antrages einen kurzen Rückblick auf das bisherige Wirken der zwei Bedienstetenvertretungskörper, des Zentralausschusses und der Personalkommissionen, welche leider nicht die großen in sie gesetzten Erwartungen erfüllt haben.

Immerhin haben diese Körperschaften gewisse Erfolge aufzuweisen, welche die Aufhebung des provisorischen Charakters dieser Institutionen und die Schaffung definitiver Statuten hinreichend rechtfertigen würden; des weiteren bedauert er, daß durch die neuerliche Aenderung der Statuten nicht allen Bedienstetenkategorien eine selbständige Vertretung eingeräumt worden ist.

Als weiteren Grund für die Einbringung dieses Antrages führen die Mitglieder Neumann, Dik und Hartwig den Umstand an, daß die verstaatlichten Bahnen in dem Pensions-, beziehungsweise Provisionsfondsaußschuß der k. k. österreichischen Staatsbahnen einer Vertretung insoweit entzogen müßten, als die Pensions-, beziehungsweise Provisionsfondsaußschüsse der verstaatlichten Bahnen selbständig bleiben; sie sprechen den Wunsch nach einer baldigen Zusammenfassung aller Bediensteten der nunmehrigen Staatsbahnen zu einem gemeinsamen Ausschuß aus, worauf die Mitglieder Hartwig und Neumann die Ungereimtheiten hervorheben, welche die Disparität der Bestimmungen des Provisionsstatuts der k. k. österreichischen Staatsbahnen und des Provisionsstatuts der ehemaligen Privatbahnen bei den Direktionen der nunmehr verstaatlichten Bahnen herbeiführt.

Mitglied Borobec beantragt die Aenderung der Bestimmungen des § 38 des Pensionsstatuts, beziehungsweise des § 37 des Provisionsstatuts nach der Richtung hin, daß die gewählten Mitglieder der vorgeordneten Ausschüsse nicht wie bisher aus den jeweilig in Wien oder in der Nähe von Wien domicilierenden, aktiven Mitgliedern dieser Institute zu wählen wären, sondern daß die ersteren sämtlichen Mitgliedern des ganzen Reiches der Staatsbahnen entnommen werden sollen.

Der Vorsitzende erklärt sich bereit, die vorgebrachten Wünsche, welche nach den Statuten außerhalb des Wirkungsbereiches des Zentralausschusses fallen, an die maßgebenden Stellen weiterleiten zu wollen, worauf nachstehendes Gutachten abgegeben wird:

„Aenderung der Statuten für die Personalkommissionen und den Zentralausschuß für Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen in dem Sinne, daß in den Wirkungsbereich dieser Institutionen auch die Verhandlungen über Humanitätsfonds- und Krankenkasienangelegenheiten aufgenommen werden. Bei dieser Gelegenheit ersucht der Zentralausschuß die volle Einrechnung des ganzen Quartiergelbes in die Pension, beziehungsweise Prohibition unter entsprechender Erhöhung der Mitgliederbeiträge, welche Maßnahme auch auf die Witwen Ausdehnung zu finden hätte.“

Im Anschluß an die vorstehend erörterten Anträge gelangen nunmehr einige Anträge verschiedenen Inhalts, welche dem Komplex der übrigen eingebrachten Initiativanträge entnommen sind, zur Behandlung.

Die Mitglieder Borobec und Bartoniczek richten an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, das Gutachten der Sektion „Unterbeamte“ des Zentralausschusses hinsichtlich jener geplanten Reorganisationsmaßnahmen vorher einzuholen, welche auf Grund der Ersparniskommissionen hinsichtlich der Unterbeamten getroffen werden sollen.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Frage stellt Mitglied Bartoniczek folgenden Antrag:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, dem Zentralausschuß etwa beabsichtigte Verfügungen zur Herabsetzung der Normierung und Systemisierung von Unterbeamtenposten vor ihrer amtlichen Verlautbarung behufs Begutachtung bekanntzugeben.“

Der Zentralausschuß macht nachdrücklich auf die Gefährdung der Betriebssicherheit aufmerksam, welche durch die Verwirklichung der in Umlauf gesetzten Gerüchte eintreten müßte.

Nach Annahme dieses Antrages durch den Zentralausschuß erwirbt Mitglied Hartenthaler die Angelegenheit der Einführung von Ersparnisprämien im Verahndienst, während die Mitglieder Czarnach und Borobec die Tantiemenfrage besprechen und vor der Einführung des geplanten Prämienystems warnen.

Hierauf begründet Mitglied Hattinger den Antrag auf ehefte Einberufung einer Bahnärztenenquete wegen Aenderung der Bestimmungen über die periodischen Untersuchungen der Sinnesorgane; der Tenor seiner Ausführungen geht dahin, daß die Verkehrsuntauglichkeit eines Bediensteten allein noch lange keine verminderte Brauchbarkeit für die übrigen Dienstzweige des Eisenbahndienstes bedinge, da die vom Exekutivdienst abgezogenen Bediensteten in einer anderen Dienstzuteilung als vollwertige Kräfte verwendet werden können. An der im Gegenstand geführten Debatte beteiligt sich die Mehrzahl der Mitglieder; so verlangt Mitglied Hartenthaler die Kreierung von Unterbeamtenposten für die wegen Farbenblindheit oder wegen schlechten Seh- und Gehörvermögens vom Fahrerdienst abgezogenen Lokomotivführer; dieselben wären als Werkmeister in den Werkstätten oder Heizhäusern, eventuell als Magazinmeister oder Kanjlisten zu verwenden, wobei ihnen jedoch ihre Vorrückung nach der Norm der Lokomotivführer zu wahren wäre.

Die Mitglieder Dik und Jammernegg schließen sich den vorgebrachten Ausführungen an und fragen, weshalb an die Bahnmeister hinsichtlich des Seh- und Hörvermögens strengere Anforderungen gestellt werden, als an die Beamten des Bahnerhaltungsdienstes.

Mitglied Hattinger schlägt für die Behandlung der Oberkondukteure bei eintretenden Gebrechen des Seh- und Hörvermögens den Vorgang vor, dieselben ihren Fähigkeiten und Neigungen entsprechend als Offizianten, Magazinmeister und dergleichen zu verwenden.

Das Mitglied Koll und Prokop befürworten die Ueberstellung der verkehrsdienstuntauglichen Stationsmeister zu Offizianten und verwahren sich gegen die Ueberstellung der Vorgesetzten zu Kanjlisten, weil dieselben durch die Ueberstellung zu Kanjlisten in die Gruppe O der Unterbeamten zurückgeworfen werden.

In weiterer Folge richtet Mitglied Hattinger an das Ministerium das Ersuchen um Einberufung einer Enquete, welche sich mit der Frage der theoretischen und praktischen Ausbildung der Unterbeamten für den Eisenbahndienst mit der Heranziehung von Unterbeamten zu höheren Dienstleistungen unter Ermöglichung des Uebertrittes von Unterbeamten in andere Unterbeamtenkategorien und in die Beamtenkategorie zu befassen hätte. Gleichzeitig wolle bei dieser Enquete die Frage der Vereinfachung des Instruktionswesens mit besonderer Rücksicht auf die Bedürfnisse der Dienstleistungen der Unterbeamten mitberogen werden.

Auch dieser Antrag findet die Zustimmung sämtlicher Mitglieder.

Mitglied Bartoniczek möchte das Eisenbahnministerium für die Hinausgabe einer für sämtliche Direktionen geltenden Bestimmungen interessieren, wonach die Lokomotivführer einen Ausweis für das verbrauchte Quantum an Kohle, Öl, Rohöl, sowie über die geleisteten Bruttotonnenkilometer und über die verdienten Prämien vor dem ersten eines jeden Monats von den Heizhausleitungen ausgeteilt erhalten sollen; dieser Vorgang, welcher bereits bei der Staatsbahndirektion Innsbruck seit geraumer Zeit mit Erfolg geübt wird, gewähre den Lokomotivführern die genaue Kontrolle über die ins Bedienen gebrachten Prämien und Kilometergelde. Diesem Antrag wird zugestimmt.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Bartoniczek geht dahin, in den Dienstfahrordnungen bei allen regelmäßigen Zügen die Bezeichnung des Geleises vorzunehmen, auf welchem

der Zug normalmäßig in die betreffenden Stationen einzufahren hat. Dieser Antrag wird angenommen.

Sodann ergreifen noch einzelne Mitglieder zu den im nachstehenden angeführten Anträgen das Wort; diese Anträge werden — sofern sie nicht bei der letzten Tagung des Zentralschusses bereits als Gutachten angenommen worden sind — nunmehr zum Beschluß erhoben.

### Inland.

#### Das Parlament für den 21. Oktober einberufen.

Die Blätter melden aus Salzburg, daß Präsident Dr. Schuster erklärt habe, daß er das Abgeordnetenhaus für den 21. Oktober einberufen werde. Die Delegationen sollen spätestens Ende November einberufen werden.

So ist schon von vornherein dafür gesorgt, daß das Parlament nicht zur Arbeit kommt — und so will es ja auch die Regierung des Herrn Stürgkh-Hochengruber. Wenn sich der Präsident Dr. Schuster wirklich dahin geäußert hat, daß in diesem einen Monat der kleine Finanzplan fertiggestellt werden würde, hat er wohl gegen besseres Wissen geredet. Durch die abschließliche Verchiebung der Herbstsession, wozu die Landtage als Ausrede herhalten mußten, ist die Aussicht für den Finanzplan sehr gering geworden, abgesehen davon, daß die Haltung der nationalen Parteien infolge der nach wie vor ungebesserten Lage in Böhmen und Galizien ganz unberechenbar ist.

Wenn Deutschgelbe die Entlassung eines Sozialdemokraten erpressen! Mit einer gleichsam naiven Schamlosigkeit erzählt ein Organ der Deutschgelben (die „Deutsche Volksstimme“ in Brünn) folgende Erpressung: Am Bau des städtischen Realgymnasiums in Dux wird als Oberpolier der Sozialdemokrat Hajek beschäftigt. Um ihn hinauszubekommen, hatten die Deutschgelben von Dux eine Versammlung abgehalten und „das sofortige Eingreifen des Stadtrats gefordert“. Daraufhin haben sich die Deutschgelben Müller, Böhm, Weiß und Eminger zum Bürgermeister Krieh begeben und die Entlassung des Sozialdemokraten unter der Drohung begehrt, daß sonst die beim Bau beschäftigten Deutschgelben die Arbeit einstellen würden. Also das getan, weswegen Sozialdemokraten wegen Erpressung angeklagt und verurteilt wurden! Was geschieht den Deutschgelben? Als Erledigung der Forderung erhält das gelbe Sekretariat folgende Mitteilung:

Stadtrat Dux, Z. 6975.

Mit Bezug auf Ihre Eingabe vom 21. und 22. d. M. in Angelegenheit der Entlassung des Poliers Anton Hajek vom städtischen Bau des k. k. Realgymnasiums teile ich Ihnen mit, daß Herr Bürgermeister Franz Hermann in seinem und im Namen des Baukonsortiums telephonisch mir mitgeteilt hat, daß der genannte Polier innerhalb acht Tagen einem anderen Bau zugewiesen werden wird. Der Bürgermeister.

Die Entlassung konnten die Deutschgelben, weil darüber schließlich nicht der Stadtrat zu entscheiden hat, nicht durchsetzen. Aber daß sie der Staatsanwalt etwa anhängen könnte, brauchen sie nicht zu befürchten und können also von ihrer „Intervention“ ungescheit öffentlich erzählen. Ein nettes Beispiel von der berühmten Gleichheit vor dem Gesetz!

#### Gewerkschaftskongress.

Zur großen Saal des Favoritener Arbeiterheims trat am 6. Oktober dieses Jahres der siebente ordentliche Kongress der Gewerkschaften Oesterreichs zusammen. Es sind 430 Delegierte erschienen. Zahlreiche Gäste nehmen an dem Kongress teil. Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands hat entsendet: Reichstagsabgeordneter Karl Legien und Gertrud Hanna (Berlin), der bulgarische Gewerkschaftsbund Georg Dimitrow und Ivan Gantschew (Sofia), der ungarländische Gewerkschaftsrat Moriz Kohnstein (Budapest), das Gewerkschaftssekretariat für Kroatien W. Buksek (Agram), der Zentralverband der Gewerkschaften Bosniens und der Herzegovina Franz Kauscher (Sarajevo), der Parteivorstand der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich die Abgeordneten Doktor Viktor Adler und Jakob Reumann, das sozialdemokratische Frauenreichskomitee Gabriele Proft, der Klub der deutschen Sozialdemokraten im Reichsrat die Abgeordneten Dr. Wilhelm Ellenbogen und Karl Seib, die Exekutive der Tschechischen sozialdemokratischen Arbeiterpartei Rudolf Werta (Brünn), die Landesparteivertretung der deutschen Sozialdemokratie Niederösterreichs den Abgeordneten Ludwig Pretschneider und Josef Chaloupka, die Landesparteivertretung der tschechischen Sozialdemokratie Niederösterreichs Viktor Stein, die polnische Parteiregative Abgeordneter Alenjewicz, der Klub der polnischen Abgeordneten Dr. Hermann Diamond und Thaddäus Reger; die italienische Sozialdemokratie entsendete den Abgeordneten Johann Oliva.

Genosse Beer eröffnete den Kongress mit einem warmen Nachruf für die seit dem letzten Kongress verstorbenen Mitkämpfer. Er gedachte August Debes, Franz Schuhmeiers, Franz Silberers, Josef Steins, der Genossen Krafa und Jansky und aller anderen, die in den letzten drei Jahren dahingegangen sind. Zu Vorstehenden wurden gewählt: Beer (Wien), Schäfer (Reichenberg), Jura (Brünn) und Julawski (Krautau); zu Schriftführern: Hans Mutschky (Graz), Bergl (Mährisch-Osterr.), Sitter (Krautau), Flor (Zamsbrud).

Die Tagesordnung wird nach dem Vorschlag der Kommission festgesetzt. Sie lautet: 1. Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten. 2. Begrüßungen. 3. Situations- und Rechenschaftsbericht der Gewerkschaftskommission und Bericht der Kontrolle. (Referent Sueber.) 4. Die Jugendorganisation. (Referent Grünwald.) 5. Die Tätigkeit des Arbeitsstatistischen Amtes. (Referent Müller.) 6. Die gesetzliche Regelung der Seimarbeit. (Referent Smilka.) 7. Parlament und Arbeiterschaft. (Referent Kanusky.) 8. Zoll- und Handelsverträge. (Referent Dr. Kerner.) 9. Wahl der Gewerkschaftskommission. 10. Anträge und Anfragen. Sodann werden eine dreigliedrige Mandatprüfungs-, eine zwölfgliedrige Wahlkommission und eine achtgliedrige Kommission zur Prüfung der Angelegenheit der Tabakarbeiter gewählt.

Sueber stellt sodann fest, daß 330 Delegierte mit 404.452 Stimmen anwesend sind. Außerdem sind anwesend

52 Vertreter von Redaktionen, 21 Vertreter von Orts- und Lokalverbänden und Ortskommissionen, 18 Mitglieder der Gewerkschaftskommission und 7 Landessekretäre, ferner 23 Gäste. Ueber den Verlauf des Kongresses werden wir nach Maßgabe des Raumes berichten.

#### Parteitag der österreichischen Sozialdemokratie.

Der Parteitag der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich ist auf Freitag den 31. Oktober nach Wien in das Ottakringer Arbeiterheim einberufen und wird vier Tage dauern. Auf die Tagesordnung ist außer den üblichen Berichten gesetzt: „Die auswärtige Politik und die Militärforderungen“, worüber Abgeordneter Karl Leuthner, der Auslandsredakteur der Wiener „Arbeiter-Zeitung“, berichten wird. Dieses Thema ist um so aktueller, als die Regierung die Völker Oesterreichs und Ungarns aufs neue mit Militärforderungen in der Gesamthöhe von einer Milliarde Kronen bedroht. — Weiters steht auf der Tagesordnung ein Referat des Genossen Dr. Otto Bauer über: „Die Wirtschaftskrise und die Arbeitslosigkeit“, ein Referat des Genossen Eidersch über den Stillstand in der sozialpolitischen Gesetzgebung, der Bericht des Genossen Dr. Viktor Adler über den Internationalen Sozialisten- und Gewerkschaftskongress in Wien, ein Referat des Genossen Friedrich Austerlitz über die Reaktion in der Justizpraxis und Justizgesetzgebung.

Lohnentwicklung und gewerkschaftliche Politik. Im „Oesterreichischen Volkswirt“ bepricht der bekannte Redakteur des „Archivs für Sozialpolitik“, Emil Lederer, in längeren interessanten Ausführungen die „Lohnentwicklung und gewerkschaftliche Politik“ und gelangt dabei zu folgenden Ergebnissen: Es fällt zunächst die relativ große Stabilität der Löhne und Arbeitszeiten in Frankreich und Belgien auf, während in Deutschland, Großbritannien und Amerika nicht nur die Löhne relativ rasch steigen, sondern auch die Arbeitszeiten erheblich konstant verkurzt wurden. Es kann geradezu als regelmäßige Erscheinung bezeichnet werden, daß noch um 1890 herum die Löhne in Frankreich und Belgien erheblich über den Löhnen wegen der ganz exzeptionellen Verhältnisse außer Betracht bleiben. Wenn wir uns auf Europa beschränken, so finden wir nun, daß gerade Deutschland bis zum Jahre 1903 eine stetige, allmähliche Aufwärtsbewegung der Löhne und immerhin auch eine gewisse Verkürzung der Arbeitszeiten aufweist. Namentlich die Arbeitszeit in den französischen Gewerben steht dazu in einem trassen Mißverhältnis; finden sich doch Arbeitszeiten bis zu 77 Stunden wöchentlich, so daß seit der Mitte des Jahrhunderts keine Revision der Arbeitszeit vorgenommen worden sein dürfte. Wenn auch darunter die Intensität der Arbeit leiden mag, die französischen Arbeiter in der längeren Arbeitszeit also nicht mehr leisten können als die deutschen in der kürzeren, so ist doch die Tatsache feststehend, daß die französischen Arbeiter in ihren Arbeitsbedingungen eine Verbesserung nicht zu erzielen vermochten. Die zentralen „bureaufratifizierten, konservativen“ deutschen Gewerkschaften, deren Taktik von den französischen, besonders syndikalistischen Gewerkschaften von oben herab behandelt wird, haben also immerhin schrittweise zu erheblichen Veränderungen der Arbeitsbedingungen geführt, während der revolutionäre Elan und die sprungweise Taktik in Frankreich der Schwierigkeiten nicht Herr zu werden vermochte, auf welche die Aktionen der Arbeiterschaft stießen. Gewiß, die Bedingungen der gewerkschaftlichen Aktion haben sich auch in Deutschland seit dem Jahre 1903 beträchtlich geändert. Erst seither datiert die starke Unternehmerorganisation, erst seither die Taktik der Aussperrungen, der Streikenshädigungsvereinigungen. Aber auf der anderen Seite zeigte doch auch das Ergebnis der kriegswirtschaftlichen Statistik, daß immer noch die nachhaltigsten Wirkungen eine relativ zentrale, starke Organisation hat, daß nur diese den Lohnrückgang in Depressionen verhindert und Fortschritte in der guten Konjunktur ermöglicht. Die Konsequenz aus der Organisation der Unternehmer für die Gewerkschaften ist nur die Forderung noch stärkerer Konzentration, noch stärkerer Organisation; die Umwandlung der Branchen in Industrieverbände, der Anschluß an die Genossenschaften, der finanzielle Zusammenschluß der Gewerkschaften untereinander und die Unterstützung der gewerkschaftlichen Aktion durch die Ersparnisse der Gewerkschaftsmitglieder bei den Genossenschaften, die materielle Stärkung der Arbeiterposition überhaupt durch die Unterstützungseinrichtungen, zuletzt die Volksfürsorge — alles das sind Tendenzen, welche ganz in der Richtung der bisherigen deutschen Gewerkschaftsentwicklung liegen, welche die zentrale Unternehmerorganisation mit noch strafferem Zusammenschluß der Arbeiter beantworten.

### Ausland.

#### Die Eisenbahnunfälle Englands im Jahre 1912.

Der Bericht des englischen Handelsamtes verzeichnet für das Jahr 1912 eine kleine Abnahme in der Zahl der auf den Eisenbahnen Englands Verunglückten. Die Unfälle auf den Eisenbahnen sind in drei Hauptgruppen geschieden, und zwar: 1. Zugsunfälle, 2. Unfälle, die durch in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge verursacht wurden, und 3. Unfälle, die sich auf Eisenbahngebieten ereigneten, aber in keine der beiden vorgenannten Gruppen einzureihen sind. Die Gesamtzahl der Getöteten in der ersten und zweiten Gruppe belief sich im Jahre 1912 auf 1010, die der Verletzten auf 8700. Das Jahr 1911 ergab an Getöteten 1070, an Verletzten 8345, während der Durchschnitt der letzten zehn Jahre 1901 bis 1910 1096, beziehungsweise 7348 Verletzte betrug. Die Zahl der Zugsunfälle belief sich auf 24 in 1912, von welchen sechs Verluste an Menschenleben verursachten; die Zahl der getöteten Passagiere betrug in dieser Gruppe im Jahre 1912 19 (1911 14), die der Verletzten 683 (+ 215 gegen 1911). Der Durchschnitt der letzten zehn Jahre betrug an Getöteten 18, der Verletzten 586. Die Eisenbahnbediensteten verloren bei den Zugsunfällen 6 Tote, 154 wurden verletzt. Durch in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge, also nicht Zugsunfälle, verunglückten im Jahre 1912 90 Passagiere und 330 Bedienstete tödlich, Verletzungen erlitten 2146 Passagiere und 5379 Bedienstete. Diese Art Unfälle ereigneten sich in ihrer Mehrzahl beim Verschub. Dies veranschaulicht eine kleine Tabelle, welche die Zahl der in den einzelnen Bedienstetenkategorien beschäftigten Personen nach dem Stand vom 31. Dezember 1910 sowie die Zahl der davon im Jahre 1912 von dieser Gattung Unfällen betroffenen Personen enthält.

Kategorien der Bediensteten	Zahl der Verunglückten	
	1911	1912
Lastzugsbegleiter und Bremser	15.380	27
Streckenarbeiter	66.305	73
Lokomotivführer	27.330	18
Leiger	25.419	14
Verchieber	13.281	24
Portiere	57.889	49
Befehlsbegleiter	8.230	3
Arbeiter	56.314	30
Zusammen	270.116	238

Die Anzahl der verunglückten Verchieber ist in Anbetracht ihrer geringen Gesamtzahl eine erschreckend hohe, ihr nahe kommt die Zahl der verunglückten Zugsbegleiter und Bremser der Lastzüge. In der dritten Gruppe der Unfälle auf Eisenbahnstrecken, die mit den vorgenannten zwei Gruppen nicht in Verbindung gebracht werden können, verunglückten im Jahre 1912 107 Personen tödlich, während 23.920 Personen verletzt wurden. Die korrespondierenden Ziffern des Vorjahres waren 89, beziehungsweise 23.913. Zu dieser Gruppe stellen nebst Passanten u. s. w. die Eisenbahnbediensteten ebenfalls eine hohe Zahl; es sind größtenteils Unfälle, die sich beim Verladen, durch Stürze und dergleichen ereigneten. Die „Railway Review“ bemerkt zu dem Bericht, daß man nicht meinen soll, daß die geringfügige Abnahme in der Zahl der Verunglückten etwa auf bessere Schutzmaßnahmen zurückzuführen sei, sondern eher auf die Tatsache, daß infolge des Kohlenarbeiterstreiks weniger Kohlentransporte zu befördern waren und so eine Entlastung des Eisenbahnpersonals in diesem Jahre zu verzeichnen war. Eine Aufstellung des genannten Zentralorgans der Eisenbahner über die Unfallziffern der Bediensteten in den letzten 15 Jahren 1898 bis 1912 zeigt, daß die Zahl der Verletzten bis 1911 fast ununterbrochen stieg, die Zahl der Getöteten aber sich sukzessive um ein Geringes verminderte.

Jahr	Getötet	Verletzt
1898	542	12.566
1899	584	13.582
1900	681	15.698
1901	565	14.740
1902	476	13.642
1903	497	14.356
1904	448	14.408
1905	447	14.345
1906	493	16.332
1907	509	21.514
1908	432	24.181
1909	372	24.095
1910	420	25.137
1911	446	28.348
1912	403	28.200
Zusammen in 15 Jahren	7265	289.947

#### Brief aus der Schweiz.

Zürich, den 1. Oktober 1913.

Seit unserem letzten Brief hat die wachsende Unzufriedenheit unter den Eisenbahnern, Post- und Telegraphenbeamten u. eine weitere Steigerung erfahren. Ja, es sieht fast aus, als habe es die Bureaufratie direkt darauf abgesehen, die Eisenbahner zur Rebellion zu bringen. Nicht nur daß sie die durch ungerechtfertigte Gehaltsverkürzungen, unbezahlte Überstunden, Bevorzugungen der gelben Elemente, Ablehnung der versprochenen Teuerungszulagen und andere Schikanierungen immer mehr ins Lager der roten Opposition treibt, nein, jetzt hat man ein neues Mittel gefunden, die Unzufriedenheit immer mehr zu steigern:

Am 20. März 1912 hatte nämlich der Bundesrat eine Verordnung erlassen, welche die Beamten und Angestellten der Post- und Eisenbahnverwaltung, wie überhaupt des ganzen Verkehswesens, militärdienstpflichtig erklärte! Damit war mit einem Schlag das schöne Vorrecht der Pöstler und Wähtler, vom Gamaschendienst befreit zu sein, aufgehoben und alle die, die ihre Plinthe fast das ganze Jahr nur beim Schützenfest aus der Erde holten, waren damit wieder verpflichtet, wie jeder andere, auch Militärdienst zu absolvieren.

Man kann sich denken, wie das auf die Beamten wirkte; denn so militärfanatich ist man in der Schweiz denn doch noch nicht, daß man dem Bundesrat ob einer solchen Verfügung die Hände küßelt! Aber sie hofften immerhin, daß das nur ein Schreckschuß sein soll, daß man die Verordnung nie ausführen werde. Denn wer sollte die zum Militär einrückenden Eisenbahner u. s. w. ersetzen? Gerade wegen dieses Arguments waren ja laut Militärorganisation von 1874 die Angehörigen des Verkehrspersonals vom Dienst befreit worden. Man sagte sich, daß, da alle umliegenden Länder, namentlich Deutschland, ihre Heere vergrößerten, die Schweiz nicht zurückbleiben wolle, daß sie aber den Regierungen rundum mit dieser Verordnung nur habe zeigen wollen, daß auch sie imstande sei, ihre Heer zu vergrößern. (Denn in der Tat würden bei Ausführung dieser Verordnung die Dienstpflichtigen mindestens um 22.000 Personen vermehrt!)

Aber es war doch mehr als ein bloßer Schreckschuß! Das Militärdepartement läßt keine Ruhe, es dürftet nach kriegerischen Taten und braucht dazu ein immer größeres Heer. Und so müssen denn die Eisenbahner und Pöstler sehen, daß sie in der Tat wieder in die Soldatenuniform gezwängt werden! Ja selbst die Hoffnung, daß schließlich nur die Angestellten der Luzernbahnen, Bergbahnen, Drahtseilbahnen und Straßenbahnen von dieser Verordnung betroffen werden würden, selbst diese ist elend zusehender geworden, denn eine große Zahl der Beamten und Angestellten der Bahn und Post wurde kürzlich in die Kasernen befohlen und einer Anzahl wichtiger Bahnen hat man amtlich mitgeteilt, daß ihre bisherige Ausnahmestellung aufhöre, daß also auch ihr Personal künftig Militärdienst zu tun habe.

Das aber ist nicht das Schlimmste; die Verwaltung benutzt sogar diese Verordnung, um auf Kosten von Leben und Gesundheit der Eisenbahner und Pöstler zu sparen! Anstatt genügende Ersatzkräfte einzustellen, müssen die Zurückbleibenden die Arbeit der in Dienst gehenden mit verrichten! Was das heißt, begreift nur der, der da weiß, wie sehr schon in normalen Zeiten der schweizerische Bahner und Pöstler unter dem Personalmangel zu leiden hat! In den Wäterschuppen, in den Bahn- und Postbüros müssen sich jetzt die Beamten zu Tode schinden, um die vermehrte Arbeit zu bewältigen, für welche sie nicht einen roten Kappen Lohn erhalten!

Die Unzufriedenheit geht sogar so weit, daß auch die Offiziere davon ergriffen werden. In dem Demokraten-

organ „Zürcher Post“ weist ein höherer Offizier nach, daß die Verordnung des Bundesrates gegen das Gesetz verstößt und gar nicht ausgeführt werden dürfe. Der Bundesrat setzt sich über den klaren Wortlaut des Gesetzes und über den Willen des Parlaments hinweg. Alsdann fährt der Offizier fort:

„Den Zweck dieses Willküraktes versteht man freilich: das ist die Vergrößerung unseres Heeres und die Bildung einer weiteren Division. Aber wozu das? Erwiefernmaßen sind wir nicht einmal imstande, die Kommandos von sechs Divisionen richtig zu befehlen. Landesverteidigungskommission und Bundesrat haben zu Männern greifen müssen, die wohl gute Soldaten und Sportleute, aber keine Strategen sind. Dann kostet die Unterhaltung einer solchen neuen Division Millionen! Alljährlich bei der Beratung des Budgets heißt es: Sparen und keine neuen Ausgaben machen! Mit der Verordnung aber werden direkt und indirekt beträchtliche Mehrausgaben hervorgerufen. . . . Wenn wir recht unterrichtet sind, so hat eine größere Zahl schwer geschädigter Nebenbahnen an die Bundesversammlung referiert. Wir wollen den Mitgliedern des Parlaments zu bedenken geben, daß die jetzige Militärorganisation in der Volksabstimmung kaum angenommen worden wäre, wenn damals die Absichten des Generalstabes bekannt gewesen wären. Es ist nicht nötig, die Unzufriedenheit mit der Militärorganisation, die ohnehin stark genug ist, zu vergrößern!“

So schreibt ein höherer Offizier! Kann man es da den unteren Chargen verdenken, wenn sie nun der Meinung sind, daß das Maß ihrer Gehälter jetzt voll ist? Wären wir boshaft, so würden wir uns der neuen Quelle der Unzufriedenheit schadenfroh freuen, denn den Nutzen haben nur wir, haben die Organisationen der Bahner und Postler. Aber leider ist diese Quelle zugleich eine Quelle vermehrter Last und Arbeit, Nervenpeinigung und Gesundheitszerrüttung, und deshalb hoffen wir, daß es unseren schweizerischen Kollegen gelingen möge, sich bald mit Erfolg gegen die immerwährenden Quälereien aufzulehnen! Argus.

**Die gelben Verräter endgültig abgeklagt.** Als sich die Lokomotivbeiziger der Schweiz 1912 ihren schweizerischen Lokomotivpersonalverband gründeten und sich die Gelben absonderten, da wurden ihre Beschlüsse auf Verreiben eines Führers der Gelben, Gerichtspräsidenten von Arg in Olten, gerichtlich angefochten und das Vermögen des bisherigen Seizervereines in der Höhe von 151.000 Frs. eingeklagt. Aber die Gerichte wiesen die Klagen der Gelben ab, sowohl das Bezirksgericht Zürich als auch das Appellationsgericht und das Obergericht Zürich. Gegen deren Urteile ergriffen die Gelben dann das Mittel der Kassation. Aber nun mußten sie auch noch den Schmerz erleben, daß auch dieses Gericht ihr Begehren abwies und ihnen obendrein neben den riesigen Prozeßkosten auch noch Entschädigungskosten an die Lokomotivbeiziger in der Höhe von 250 Frs. auferlegte. Das Kassationsgericht hat auch das Vermögen in voller Höhe dem neuen Lokomotivbeizigerverband (der dem schweizerischen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist) zugesprochen, so daß die Gelben nunmehr endgültig kuriert sein werden. Ihre Berufung an das Bundesgericht hat nur noch formale Bedeutung. Der Clou dieses Prozesses aber wird das Schauspiel sein, wenn es aus Bezahlen der in die Tausende gehenden Prozeßkosten geht. Wie sie sich dann die Haare raufen werden. . . . Unseren auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehenden Lokomotivbeizigern aber ist endlich der Weg zum Aufstieg gebahnt worden. Wir gratulieren!

**Eine amerikanische Eisenbahnschule.** Die Amerikaner, die sonst der Theorie abhold sind, haben sich betriebs der beruflichen Ausbildung der Eisenbahner auf ein mehr theoretisches als praktisches Gebiet begeben. Wie das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens mitteilt, hat die Pennsylvania-Bahn in ihrer Fernsprechschule in Bedford eine vollständig zweigleisige Bahn für Unterrichtszwecke gebaut. Dazu kommen die nötigen Lokomotiven, Seilengelsse und das sonstige Zubehör. Leiter der Schule sind Bahnbeamte, Unterrichtsgegenstände bilden das Abfertigen der Züge durch den Telegraph oder Fernsprecher, die Unterweisung in den Pflichten eines Stationsvorstehers, aber auch die Berechnung der Frachtfäße, Abfassung von Berichten, Ausfüllen von vorgegedruckten Formularen u. s. w. Mit der Schule ist eine Bibliothek von technischen Werken verbunden; als Unterrichtsmaterial dienen nur Formulare, wie sie im praktischen Verkehr benützt werden. Die Lehrzeit beträgt sechs bis acht Monate und die Pennsylvania-Bahn gewährt sofort nach dem Ende derselben den Absolventen bezahlte Stellen mit entsprechender Beförderungsmöglichkeit.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Jünffjahreszuschlag anlässlich des Rottmanners Unfalls.**

Dem Kondukteur Albrecht Rodlauer, welcher bei dem Eisenbahnzusammenstoß von Rottmann am 20. September 1911 als Stocmann des Schnellzuges Nr. 102 einen schweren Unfall erlitt und infolgedessen in den Aufstand versetzt wurde, wurde von der Staatsbahndirektion Villach und vom Eisenbahnministerium der Zuschlag von fünf Jahren zur Pensionsbemessung verweigert, weil er den Unfall mitverschuldet habe, so daß der Zusammenstoß für ihn kein „unabwendbares Ereignis“ im Sinne der Provisionsstatuten war. Sowohl von der Disziplinarcommission der Staatsbahndirektion als auch vom Disziplinarhof des Eisenbahnministeriums wurde er disziplinariter mit einem Verweis bestraft, da er an der Anhaltung des Schnellzuges Nr. 102, der fahrbahnunmäßig fünf Minuten Aufenthalt hätte, jedoch durchfuhr und nach Verlassen der Station mit dem Schnellzug Nr. 101 zusammenstieß, nicht mitgewirkt hatte.

Rodlauer überreichte durch Dr. Leopold Kay beim Landesgericht Graz eine Klage auf Zahlung eines Pensionszuschlages von jährlich Kr. 163.20. Wie wir seinerzeit berichtet haben, hat das Landesgericht Graz dieser Klage vollinhaltlich stattgegeben. Dagegen hat die Finanzprokuratur namens des Provisionsinstituts die Berufung an das Obergericht Graz erhoben, über welche am 24. September die Verhandlung stattfand. Hierbei führte in Vertretung der Finanzprokuratur Finanzrat Dr. Franz aus, daß ein offenkundiges Verschulden Rodlauers darin gelegen sei, daß er sich bei der Durchfahrt des Schnellzuges Nr. 102 durch in der Station stehende Waggon, die er für den kreuzenden Schnellzug Nr. 101 hielt, täuschen ließ und daß er sich von der irrigen Annahme leiten ließ, daß die Durchfahrt vom Stationsbeamten angeordnet worden sei.

Demgegenüber verwies Klagenanwalt Dr. Leopold Kay auf die bei der Einfahrt des Schnellzuges Nr. 102 des Nachts von Rodlauer in der Station Rottmann vorgefundene Situation. Er betonte, daß sich in tausend ähnlichen Fällen nicht ein Stocmann finden dürfte, der das Waggon unternehmen würde, einen Schnellzug anzuhalten, wenn er bei ver-

nünftiger Würdigung aller Umstände annehmen muß, daß die Durchfahrt angeordnet ist. Er betonte ferner, daß von Kreuzungsverlegungen in der Regel nur Lokomotiv- und Zugsführer, nicht aber der gewöhnliche Kondukteur verständigt werden und daß Rodlauer damals mit Recht auch eine Kreuzungsverlegung annehmen konnte. Dr. Kay erhob gegen die Finanzprokuratur den Vorwurf, daß sie, an dem Wortlaut der Instruktion starr festhaltend, die tatsächlichen Verhältnisse, unter welchen sich der Unfall ereignete, außer acht ließ.

Nach längerer Beratung des Gerichtshofes verkündete der Vorsitzende Hofrat Stirner das Urteil, wonach die Berufung der Finanzprokuratur zurückgewiesen und das Provisionsinstitut zum Kostenertrag verurteilt wurde. In der Begründung wurde im Einklang mit den Ausführungen des Klagenanwaltes Dr. Kay hervorgehoben, daß von einem Verschulden Rodlauers an dem Unfall nicht die Rede sein könne, da er bei vernünftiger Würdigung aller in Erscheinung getretenen Umstände keinen Anlaß hatte, den Schnellzug anzuhalten.

Mit diesem Urteil ist den Disziplinarbehörden, welche den Kondukteur Rodlauer infolge jenes Vorfalles mit einem Verweis bestraft haben, die richtige Antwort erteilt worden!

**Eine unhaltbare Anklage. Der Lokomotivführer Johann Felbermayer hatte sich am 2. Oktober 1913 wegen eines Eisenbahnunfalles vor dem Bezirksgericht Leopoldsdorf I zu verantworten.**

Felbermayer hatte am 18. Jänner 1913 mit seiner Maschine an einen Zug in der Station Praterstern anzufahren. Durch den Dampf, der einem eben unbedeutenden Ventill einströmte, in der Fernsicht gehemmt, blieb Felbermayer versehentlich einige Schritte vor dem Zuge mit seiner Maschine stehen. Felbermayer suchte nun die Maschine wieder in Gang zu bringen, jedoch einigemal vergeblich. Als die Maschine sich dann in Bewegung setzte, geschah dies mit solcher Wucht, daß es zu einem ziemlich heftigen Anprall mit dem Zuge kam. Bei diesem Anprall wurde einiger Materialschaden angerichtet sowie zwei im Zuge befindliche Passagiere zu Boden geschleudert.

Bei der am 8. Oktober vor dem Bezirksgericht Leopoldsdorf stattgehabten Hauptverhandlung wurde über Antrag des Verteidigers Dr. Gustav Harpner vom Bezirksrichter zunächst konstatiert, daß nach Ansicht des Vorstandes der Station Praterstern niemandes körperliche Sicherheit gefährdet war. Der Verteidiger verwies ferner auf die Aussage eines Passagiers dieses Zuges, eines gewissen Herrn Rosenthal, welcher gleichfalls betonte, daß seine körperliche Sicherheit nicht gefährdet war.

Auf Grund dieser Ausführungen des Verteidigers trat der staatsanwaltschaftliche Funktionär von seiner Anklage zurück und es mußte der Richter infolgedessen mit einem Freispruch vorgehen.

**Anfall in der Station Schattau.** Im Frühjahr dieses Jahres ereignete sich in der Station Schattau ein Unfall. Nach Versubst einiger Waggon mit einer aus sechs Waggon und einer Lokomotive bestehenden Wagen garnitur wollte der Verschieber die letzten zwei Wagen abtupfen; da die Kuppelung gestreut war, wollte er, daß von der Maschine ein „Nuder“ gegeben werde; zu diesem Zweck trat er heizerseits zwischen den Waggon heraus, rief dem Heizer zu: „Einen Nuder“, gab mit der Laterne das Zeichen „Zurück“ und trat wieder zwischen die Wagen hinein. Der Heizer, der den Zuruf nicht gehört und nur das Schwenken der Signallaterne gesehen hatte, gab dem Lokomotivführer Gustav Ekl das Signal als Rückwärtsignal weiter. Ekl setzte darauf die Maschine in Gang und fuhr eine Strecke langsam zurück. Der Verschieber ging zwischen den Wagen mit, kam jedoch dann zwischen den Rädern zu Fall, sechs Wagen gingen über ihn hinweg, und erit als sein Körper vor der Lokomotive lag, konnte der Lokomotivführer, der durch das Schreien des Verunglückten aufmerksam geworden war, diese zum Stehen bringen. Da der Verschieber zwischen den Schienen gelegen war, kam er mit geringfügigen Verletzungen davon.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich der Lokomotivführer Ekl sowie sein Heizer vor dem Bezirksgericht Znaim wegen Uebertretung des § 432 zu verantworten. Ekl, welcher durch Dr. Harpner vertreten war, erklärte sich nicht schuldig, da er das ihm von dem Heizer übermittelte Signal befolgt habe; dies entspricht seiner Vorschrift, da auf der Führerseite sich die Rampe befunden habe, so daß er ein direktes Signal nicht habe erhalten können. Ekl's Verteidiger führte aus, ein Verschulden könne weder dem Lokomotivführer noch dem Heizer zugemessen werden; der Unfall sei vielmehr darauf zurückzuführen, daß beim Versubst kein Verschiebefeiter mitgewirkt habe, der die Signale hätte übermitteln können. Es sei sehr leicht erklärlich, daß auf sechs Wagenlängen der Zuruf „Ein Nuder“ nicht gehört werde; ein Signal „Nuder“ existiere aber in den Signalführschriften nicht. Wenn sich bei den Bediensteten der Ufus herausgebildet habe, das Signal „Nuder“ dadurch zu erteilen, daß die Laterne länger geschwenkt werde, so könne dem Heizer keine Schuld beigegeben werden, wenn er dieses in seinen Instruktionen nicht enthaltene Signal falsch verstanden habe, zumal die Grenze zwischen dem kurzen und langen Schwenken eine viel zu wenig feststehende sei. Der Heizer hätte aus unmittelbarer Nähe, und zwar mündlich, verständigt werden müssen. Der vom Richter beigelegene Sachverständige bestätigte die Richtigkeit dieser Angaben des Verteidigers, worauf das Gericht in Stattgebung der Anträge des Verteidigers sowohl Ekl als auch den Heizer von der Anklage freisprach.

**Rentenerhöhung trotz Sachverständigenatestens bezüglich der Einbuße an Erwerbsfähigkeit.** Der Oberkondukteur der k. k. Staatsbahnen, Anton Blümel erlitt im Jahre 1911 in der Station Gollsch-Neitau, als er nach Ankunft in dieser Station den Hüttelwagen verließ, dadurch, daß er auf dem vereisten Trittbrett auszuschießen und rüdlings über die Waggonstufen fiel, einen Unfall. Blümel war einen Moment betäubt und verbrühte, als er zu sich gekommen war, am ganzen Körper heftige Schmerzen. Nichtsdestoweniger machte er, da er nicht gleich abgelöst werden konnte, aus Pflichtgefühl seine Tour zu Ende und meldete sich erst am nächsten Tage krank. Ungefähr fünf Wochen mußte er das Bett hüten, dann durfte er noch längere Zeit das Zimmer nicht verlassen. Von dem Unfall war bei ihm ein Nervenleiden, das sich in heftigen Kopfschmerzen, Schlaflosigkeit und Schwindelanfällen äußerte, zurückgeblieben. Infolge seines Leidens konnte er seinen Dienst nicht wieder antreten und wurde nach Ablauf eines Jahres pensioniert. Die Berufsgegenständliche Unfallversicherungsanstalt maß Herrn Blümel nach Abschluß des Heilverfahrens eine 5prozentige Rente monatlicher Kr. 132.81 zu. Diese Rente wurde ab 1. Juni 1913 auf eine 36prozentige monatlicher Kr. 88.54 herabgesetzt. Gegen diesen Bescheid wurde durch Dr. Harpner die Klage beim Schiedsgericht eingebracht. Bei der jüngst stattgehabten Verhandlung erklärten die Sachverständigen, daß sie die der 36prozentigen Rente entsprechende Schätzung einer 40prozentigen Einbuße an Erwerbsfähigkeit dem Gesundheitszustand Blümels entsprechend erachteten; die Frage jedoch, ob im Vergleich zu dem Befund, auf Grund dessen die 5prozentige Rente zuerkannt wurde, eine Besserung eingetreten sei, verneinten die Sachverständigen. Der Anstaltsvertreter verlangte eine Abweisung der Klage mit der Begrün-

dung, daß die Höhe der Rente seinerzeit zuerkannt wurde, weil der Unfall noch kürzere Zeit zurücklag und infolgedessen die Unfallfolgen für den Kläger empfindlicher gewesen seien als jetzt, wo durch den Zeitablauf schon eine gewisse Gewöhnung eingetreten sei. Der klägerische Vertreter machte jedoch geltend, daß der Zeitablauf an sich zur Herabsetzung der Rente nicht hinreichend sei; der Zeitablauf könne nur eine Begründung für eine eventuell eingetretene Besserung des Rentners sein; diese Besserung sei jedoch nach dem Gutachten der Sachverständigen nicht eingetreten, folglich habe Blümel Anspruch auf eine Rente, welche ihm bei gleichem Zustand seinerzeit zugesprochen worden sei. Das Gericht schloß sich diesen Ausführungen an und verurteilte die beklagte Anstalt, Herrn Blümel für die Zeit vom 1. Juni 1913 bis 30. September 1913 eine Nachzahlung von Kr. 177.08 und vom 1. Oktober 1913 an eine 54prozentige Rente monatlicher Kr. 132.81 zu bezahlen und die Prozentsätze zu erheben. In der Begründung hob der Vorsitzende, Oberlandesgerichtsrat Dr. Cap, hervor, daß durch die frühere Rentenbemessung Blümel ein Recht auf die 5prozentige Rente erworben habe; wenn die Anstalt mit einer Herabsetzung vorgehe so müsse sie dazun, daß durch irgendeinen Umstand dieses Recht zum Teil wenigstens verlorengegangen sei; dieser Nachweis sei der beklagten Anstalt nicht gelungen.

**Streiflichter.**

**Wieder eine deutschgelbe Säule geborsten.** In Weipert hat sich, wie das „Volkrecht“ schreibt, der deutschgelbe Bahnmeister Gnatel zahlreiche Schwindeleien zum Schaden der Bahn durch Fälschungen von Zollquittungen zuzuschulden kommen lassen. Auf diese Art „verdiente“ sich Gn. manchen Tag gegen 500 Kr., welche dann in Gesellschaft seines Gefinnungsgenossen G. verthan wurden. Das waren Nachte! Es wurde gespielt, getanz, Lokale mit Damenbedienung besucht, mit dem Auto gefahren, kurz und gut, alle Leute dachten, G. habe eine Millionenerschaft angetreten. Aber mit des Geschickes Mächten ist kein ewiger Bund zu schließen. Mitten im schönsten Betrieb beschwerte sich ein Absender einer Ladung Rollgut darüber, daß seine Empfänger doppelt so viel Nachnahme zu bezahlen hatten, als sonst üblich war. Nun war das verbrecherische Treiben mit einem Schlag entlarvt, unser Leutone machte sich auf die Socken und riß aus, aber nicht weit, bis Krims-Neudorf, dann kam er wieder und wurde in den Weipert Arrest gesteckt. Jetzt hofft er wohl, der Reichsbund werde ihm einen tüchtigen Rechtsfreund beistellen, damit er freigesprochen wird.

**Zum Kapitel „Dienstvereinfachung“.** Das Defizit der Staatsbahnen bringt die Regierung alljährlich gelegentlich der Budgetberatungen arg in Verlegenheit. Kommerzielle und administrative Fachleute der Handels-, Industrie- und Finanzwelt rieten zu einer Verwaltungsreform. Das Eisenbahnministerium holte daraufhin zu einem großen Zug aus. Es überschmme die Linien mit inspizierenden Organen, um sich durch deren Erhebungen eine Grundlage zur vielversprechenden Reform zu verschaffen. Unter dem Motto: „Dienstvereinfachung“ setzte die Reform ein. Nachdem der exzessive Dienst eine Vereinfachung nicht verträgt, sondern im Gegenteil zur Wahrung der Sicherheit für Menschen und Gut analog der Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs eher komplizierter zu werden verspricht, müßte der kommerzielle Dienst sowie der Export- und Wagen dienst die Reform über sich ergehen lassen. Mag nun wirklich manches Ueberflüssige abgeschafft worden sein, mögen die Instruktionen auch weniger engberzig sein, die Neuerungen haben nicht annähernd den Sinn erreicht, in welchen die praktische dienstausübenden Organen sich die alten Vorschriften zurechtgelegt hatten. Der unheimliche Apparat, der innerhalb jeder einzelnen Direktion wütet, Erlas auf Erlas herausgibt und durch Spezialverordnungen jetzt die neuen wie vorher die alten Instruktionen umgibt, dieser Apparat ist nicht zum Stillstand gebracht worden.

In den allerersten Reformbestrebungen wurde ganz besonders der Wagendienst unter die Lupe genommen. Gäßen die Reformbestrebungen doch einen Blick auf die Südbahn oder auf die bayrische, beziehungsweise die deutschen Bahnen geworfen. Diese für die Staatsbahn hauptsächlich in Betracht kommenden Nachbarbahnen widmen dem Wagendienst ein spezielles Augenmerk. Wohl nicht zu ihrem Nachteil. Der Wagendienst ist tatsächlich für das finanzielle Ergebnis einer Bahn eminent wichtig. Die Staatsbahn gibt aber diesen Dienst preis, sie geht daran, die Wagenwirtschaft den Anschlussbahnen zu überlassen! Warum überlassen denn die fremden Bahnen diesen Dienst nicht der Staatsbahn? Die Staatsbahn sollte die von jeder praktischer angelegte Wagenwirtschaft der vorerwähnten Bahnen nachahmen, anstatt dieselbe im eigenen Wirkungskreis auf eigene Faust zu entwerfen. Mit einem gewaltigen Strich wurde das alte System des Wagendienstes vernichtet durchquert. Die Wagenauffschreibungen wurden als überflüssig abgeschafft. Die Evidenzführung der Wagen in den Manuaalen, die so verlässliche Uebersticht über den Wagenumlauf bot, blieb auf die fremden Wagen beschränkt. Die Daten für die Uebergangs- und rückkehrenden Wagen sind in den Anschlussstationen den Wagenausweisen zu entnehmen, ebenso seien für die Abrolldaten aller Wagen die Wagenausweise maßgebend. Ehe diese Neuerungen praktisch erprobt, unterzogen die Direktionen die Stationen, beziehungsweise die Bediensteten (in diesem Fall die Wagenschreiber) einer hochnotpeinlichen Untersuchung auf ihre nunmehrige dienstliche Entlastung. Reduzierung der alten, notwendigen Personalstände war die Folge. Wie sieht es aber in Wirklichkeit aus? Die Wagenausweise erweisen sich als Grundlage für die Uebergangs- beziehungsweise Schuldnachweise als unzulänglich. Entweder beruht die Unvollkommenheit dieser Dokumente, denen so viel Bedeutung beigegeben wird, auf schlechter Schulung des gesamten in Betracht kommenden Personals, oder es wird der Ausfertigung nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Tatsächlich werden die größten Fehler von der Zugausgangsstation bis in die End- oder Auflösungstation geschleppt. Zwei und mehr Bedienstete haben daran gearbeitet und oft dabei der Ungeschickte den Fleiß des Geübten unwirksam gemacht. Aus den abgegriffenen, verwischten und durch Korrekturen verunstalteten oder durch Verschiebung der Papierstücke mehrfach überschriebenen Aufzeichnungen wird niemand recht klug.

So geht denn wieder wie anno dazumal der Wagen-schreiber den Zug entlang, gleichviel, ob ankommend oder abgehend, und holt sich seine Daten selber. Es ist der kürzere Weg als hernach, wenn die Züge die Station verlassen haben und ein Augenschein ausgeschlossen ist, sich aus dem Wagenausweis die für die mannigfaltigen Aus- und Nachweise, Rapporte und sonstigen Notizen notwendigen Daten herauszufinden und hierbei größtenteils von der Dats an den Berg zu gelangen. Unbeschreiblich vielseitig erschweren außerdem den Wagendienst die Serienbezeichnungen der Wagen der verstaatlichten Linien und die neue Numerierung der Wagen. Früher war an der Nummer des Wagens dessen Serie unabweisbar erkennbar. Die Nummer ließ ferner auf den Rauminhalt des Wagens schließen und auf dessen Tragfähigkeit sowie ob derselbe bremsbar sei oder nicht. Heute ist zur Feststellung einer dieser Beschaffenheit die Beschäftigung notwendig. Fremde Wagen waren an ihrer Bauart und an der Art der Aufschriften von den Staatsbahnwagen zu unterscheiden. Was

dies für die Wagenaufschreibung bedeutet, wissen nur jene zu merken, die diesem Dienst bei Regen und Wind, bei Nacht und Kälte, zu obliegen haben. Zu allem Ueberflus wurde in jüngster Zeit die dem Fernverkehr vorsehende Begeizung der Wagen nach „Nachtbezirker“ eingeführt. Alle Wagen, auch die nur von einer Station zur anderen Station rollenden, müssen mit Nachtbezirkzettel besetzt werden. Wer besorgt diese umfangreiche Arbeit? In den Anfuhrstationen wiederum der Wagenschreiber. Es müssen aber vorher überzählige Kräfte vorhanden gewesen sein, sollte auch dieses noch bewältigt werden können. Das ist der Segen der Dienstvereinfachung, wie er über die Wagenschreiber niedergegangen ist. Sie ist diesem Dienstzweig ein Würgegel geworden. Eine weitere Folge der Verwaltungsreform war die nun erscheinende Personalnormierung, in welcher die ermühten Dienstposten bereits als „reformiert“ aufscheinen. Sie ist das Werk einer Kommission, die eigens hierzu ausgesandt wurde und der Staatsbahnverwaltung ein schönes Stück Geld gekostet haben mag. Was die Antierung dieser Kommission bei den Bediensteten für einen Eindruck erweckt, bleibt besser verschwiegen. Es sei nur erwähnt, daß man ein sehr — aber schon ein sehr an Disziplin und Subordination gewohnter Eisenbahner sein muß, um sich eines mitleidigen Lächelns über diese Aktion erwehren zu können. Das Eisenbahnministerium und seine Berater können sich in Ewigkeit trösten auf einen Erfolg in der Verwaltungsreform, so lange das Bestreben in jenen Händen liegt, die es bisher über das Gemessen brachten, zweckdienliche, zeitgemäße Reformen zu unterlassen, oder es nicht besser verstanden.

Die Befegung der f. l. Bahnstationsämter auf Lokalbahn. Die Sparmut der Verwaltung der f. l. österreichischen Staatsbahnen macht sich in allen Dienstzweigen und bei allen Kategorien fühlbar. Doch das Unglaubliche leistet man sich in der Befegung der f. l. Bahnstationsämter auf den im Staatsbahnbetrieb stehenden Lokalbahn. Dort, wo früher ein Stationsmeister und ein bis zwei Stationsarbeiter den Dienst versahen, muß jetzt ein Stationsdiener den gesamten Dienst allein bewältigen. Würde man sämtliche Dienstverrichtungen und Obliegenheiten eines solchen Stationsdieners aufzählen, so würde man die halbe Zeitung hierzu benötigen. Nur wer in diesen Dienstzweig eingeweiht ist, weiß, welche umfangreiche und oft komplizierte Arbeit die Leitung eines Bahnstationsamtes erfordert. Nur ein Eingeweihter wird erkennen, wie schamlos die Verwaltung der f. l. österreichischen Staatsbahnen gewisse Dienerkategorien ausbeutet. Weder Titel noch Kategorie, Uniform oder Entlohnung ist mit den Dienstobliegenheiten eines Stationsdieners als Leiter eines Bahnstationsamtes vereinbar. Ein solcher Stationsdiener muß dieselbe kommerzielle Arbeit leisten, als wie der Beamte als Vorstano einer Mittelstation. Im Rang, in der Uniformierung und Entlohnung jedoch, steht er mit dem Bahnwärter auf gleicher Stufe. Ein Stationsdiener als Leiter nur halbwegs frequenter Stationen muß von früh bis spät in die Nacht geistig arbeiten. Dabei wird derselbe zu den niedrigsten und schwersten körperlichen Dienstverrichtungen herangezogen. Wartesäle, Kängel, Wörte muß er reinigen, halbe Wagenladungen entladen und alle Stückgüter allein verladen, ohne daß das Gewicht dieser Stückgüter in diesen Stationen beschränkt wäre. In solchen Stationen, wo es fast unmöglich ist, daß ein Mann den Dienst bewältigt, wendet die Staatsbahnverwaltung noch besondere Mittel an, um einen solchen armen Teufel noch mehr auszupeitschen, indem sie ihm anstatt eines Arbeiters ein kleines Kaufschale gibt. Der Mann mit seinem Hungerlohn muß darauf eingehen. In solchen Stationen muß dann die ganze Familie mithelfen. Nicht selten sieht man bei den Zügen hochschwanger Frauen, die Aus- und Zuladung besorgen. Halberwachsene Kinder versehen den Magazinsdienst. Es ist dies ein Skandal, der seinesgleichen sucht. Die korrupteste Privatbahn hat solche Zustände nicht geduldet und eine f. l. Staatsbahnverwaltung schämt sich nicht, solche einzuführen. Dieser Mann im Leibwandschiff muß dem Publikum Dienste leisten, welche dasselbe nur von Beamten oder Unterbeamten zu verlangen gewohnt ist. Oft schämt sich das Publikum selbst, einen so niedrig gestellten Bediensteten für solche Dienste in Anspruch zu nehmen. Verwundene Leute behauern diesen Mann, unvernünftige machen sich lustig über die Erscheinung einer solchen Amtsperson. Der früher für solche Dienstleistungen verwendete Stationsdiener besaß wenigstens dem Publikum gegenüber Autorität. Er versah Verkehrsdienst und war mit einer seinen Dienstleistungen entsprechenden Uniform bekleidet. Auch konnte er seine Lage verbessern, indem er nach Ablegung einer weiteren Prüfung zum Stationsaufseher avancierte und eine größere Station bekam. Man kann sich leicht vorstellen, daß der damalige Diener mit einer freudigeren Stimmung seinen schweren Dienst versah, als der heutige moralisch niedergedrückte, aller Zukunft beraubte Stationsdiener. Die Leistungen des heutigen als Leiter verwendeten Stationsdieners und Stationsaufsehers entsprechen gar nicht der Prüfungsvorschrift, da dürfen und müssen die verantwortlichen Leistungen auch ohne Prüfung ausgeführt werden. Nur wenn es sich um eine Beförderung handelt, kommt man mit derselben. Bei einem aus den verschiedenen Manipulationszweigen sich ergebenden Geklung, welcher in manchen Stationen monatlich bis über 10.000 Kr. beträgt, wird der als Stationsdiener fungierende Diener für die richtige Verrechnung bis in die kleinsten Details verantwortlich und ersatzpflichtig gemacht.

Schuld an diesen traurigen Zuständen tragen in erster Linie jene Bediensteten, welche durch ihre separatistischen Bestrebungen die allgemeine Organisation in lächerliche Kategorienvereine zu zerstückeln versuchen. Wenn ihnen auch dies niemals gelingen wird, so weiß die Staatsbahnverwaltung doch, daß es unter den Staatsbahnbediensteten Individuen gibt, die sich für Judaslöcher gegen die allgemeine Organisation verwenden lassen. Diese verräterischen Judas trifft mancher Nach, daß viele Bedienstete gleich Sklaven behandelt werden, daß oft unfähiges Gend über ganze Familien gebracht wurde, daß das mit vielen und schweren Opfern Errungene wieder verloren geht und daß man selbst die gewährleisteten Rechte der Bediensteten verhöhnt. Blickt nur ein Jahr zurück und ihr werdet sehen, welche Verschlechterungen schon durchgeführt wurden und welche weitere noch geplant sind. Ein gutes Beispiel zeigt euch die traurige Lage der als Stationsleiter verwendeten Stationsaufseher und Diener. Wenn man eine Kategorie mit so qualifizierten Leistungen so niedrig behandelt wie diese, so muß dies ganz naturgemäß auch auf die anderen Kategorien übergehen. Es müssen dann jene Fälle eintreten, wie sie in jüngster Zeit stattgefunden haben, daß man den Unterbeamten sagt: Eure Arbeit gleicht nicht der der Beamten, sondern der der Diener. Wie sollen es Diener mit minderqualifizierter Leistung zum Unterbeamten bringen, wenn die qualifiziertesten Leistungen so niedrig eingeschätzt werden? Wie soll der Unterbeamte weiterkommen, wenn man ihm sagt, was sie leisten, macht uns der Stationsdiener auch? Stationsdiener, schlichtet euch fest an die Organisation, die die Interessen aller Kategorien vertritt und auch die Macht besitzt, sie vertreten zu können. Was ihr verlangen, kann der Staatsbahnverwaltung keine Schwierigkeiten bereiten.

Von den Magazinsdienern und Ladefcheinschreibern. Der längste Winterurlaub hat sein Ende und auch der der Magazinsdiener und Ladefcheinschreiber. Die Magazinsdiener und Ladefcheinschreiber sind mit dem Bewußtsein erwacht, daß sie nur auf ihre eigene Kraft angewiesen sind, daß sie durch ihre einheitliche Geschlossenheit ihr Ziel erreichen können. Bis jetzt wiegten sich die beiden Kategorien in dem guten Glauben, die f. l. Staatsbahnverwaltung werde ihre Dienstleistungen

gleich die der anderen Kategorien als wichtige Faktoren in dem großen Ganzen einschätzen, wie es sich auch tatsächlich gebräuhete. Da hatten sich die Magazinsdiener und Ladefcheinschreiber aber gewaltig geirrt. Diese beiden Kategorien, welche ihren Dienst, in dem guten Glauben, mit einer gewissen Präzision und der größten Anstrengung ihrer physischen und geistigen Kräfte geleistet haben, sind zu der traurigen Erkenntnis gekommen, daß sie die f. l. Staatsbahnverwaltung für ganz nichtsgebende Automaten betrachten. Wie verhält sich die Sache in Wirklichkeit, sind diese Bediensteten in Wahrheit so unglücklich? Wir verkennen die Verantwortung der beim Verkehr beschäftigten Kategorien nicht, wir wissen, daß sie selbst die Verantwortung über Menschenleben und tagelange Abwidlung des Verkehrs auf sich haben, haben aber die Magazinsdiener und Ladefcheinschreiber, welche beide ein und denselben Dienst leisten, keine Verantwortung? Wir behaupten, daß sie dieselbe tragen wie beim Verkehr. In Stationen, wo diese Kategorien in Verwendung stehen, kommen solche Arbeiten vor, daß der Magazinsdiener oder Ladefcheinschreiber auch für das Leben seiner ihm zugeteilten Arbeiter verantwortlich ist. Es ist doch gleich, ob der Mensch Arbeiter der Bahn oder Fahrgast der Bahn ist. Menschenleben ist Menschenleben, und sind leicht bei den Kranarbeiten noch keine Menschenleben gefordert worden? Genug dieser Vergleiche, die Tatsachen sprechen dafür. Wie verhält sich die Sache in Bezug auf Material und Verschäden? Wenn der Magazinsdiener oder Ladefcheinschreiber die Verladung oder überhaupt seinen Dienst nicht verrichtet und nicht auf alles bedacht ist, erwächst der f. l. Staatsbahnverwaltung durch seine Unkenntnis Schade. Machen nicht genügend Bedienstete dieser beiden Kategorien die Dienste eines Magazinsaufsehers oder Meisters? Muß derjenige, der diesen höheren Dienst leistet, auch die Kenntnisse dazu besitzen, und trägt er weniger Verantwortung wie der Meister oder Aufseher? Ist es da nicht ein gerechtes Verlangen, von seiner vorgesetzten Behörde besser beachtet zu werden? Darum wird die f. l. Staatsbahnverwaltung erucht, die Verhältnisse dieser Kategorien besser zu betrachten und sie nach ihrer tatsächlichen Dienstleistung einzufassen. Ein langjähriger Wunsch der beiden Kategorien ist die Aufhebung der beiden Bedienstetenkategorien und die einheitliche Benennung als Verladeaufseher, da doch beide Kategorien der gleichen Dienstleistung obliegen und mit Recht ihr Dienst als Aufsichtsdienst bezeichnet werden kann. In Bezug auf die praktische Dienstleistung hat gleichzeitig die f. l. Staatsbahnverwaltung dadurch die Garantie für eine richtige Dienstleistung, da doch alle Bediensteten dieser Kategorien, mit wenigen Ausnahmen, aus dem Stand der Arbeiter hervorgegangen sind und sich in den langen Dienstjahren als Arbeiter schon eine genügende Praxis erworben haben. Aus allen diesen hier angeführten Gründen sind die beiden Kategorien zu der Einsicht gekommen, daß es nur eine gerechte Forderung ist, ihre Lage zu verbessern, und das ist ihnen nur möglich, wenn sie allgemein in der Organisation stehen, um mit Hilfe der einheitlichen Organisation in ihren Existenzbestrebungen Erfolge zu erringen.

Ein Eisenbahnkrieg zwischen Oesterreich und Ungarn.

Vor einigen Tagen erschienen in der Direktion der Staatsbahnen ein Herr, der sich als Delegierter der ungarischen Eisenbahnverwaltung vorstellte und die Forderung überbrachte, daß vom Sommerfahrplan 1914 an die Abfahrt des von Wien (Westbahnhof) täglich um 12 Uhr nach München abgehenden Zuges um eine halbe Stunde verschoben werden möge. Die Oesterreicher haben dem Herrn noch nicht mitgeteilt, ob sie geneigt seien, den Schnellzug wirklich um eine halbe Stunde verschoben zu können, so es ist noch gar nicht in Verhandlungen über das Verlangen eingegangen worden. Trotzdem herrscht schon die bestigste Konfliktstimmung, bloß deshalb, weil die Forderung nach Verschiebung der Abfahrt nicht ohne weiteres bewilligt wurde.

Der um 12 Uhr vom Westbahnhof nach München und Paris abgehende Schnellzug (es ist der Orientexpresszug) spielt in der Eisenbahngeschichte Oesterreichs und Ungarns schon seit einer Reihe von Jahren die Rolle eines Schmerzenskinds. Der Orientexpresszug passiert auf seiner Fahrt von Konstantinopel die Stadt Budapest um 6 Uhr 50 Minuten früh und trifft um 11 Uhr 35 Minuten im Wiener Staatsbahnhof ein, wird von hier auf das Geleise der Westbahn geführt und fährt von da punkt 12 Uhr nach München und Paris ab. Die Budapestener haben nun das Glück, über einen zweiten Schnellzug zu verfügen, der morgens um 7 Uhr 55 Minuten von ihrer Stadt abgeht und um 12 Uhr 14 Minuten in Wien eintrifft. Es bildet nun den höchsten Schmerz der ungarischen Eisenbahnverwaltung, daß die Herrschaften, die den Orientexpresszug verschlafen und erst den nächsten, eine Stunde später von Budapest abgehenden Schnellzug bestiegen haben, von Wien aus nicht sofort ihre Reise nach München fortsetzen können, weil der Orientexpresszug von Wien eine Viertelstunde vor der Ankunft der Langschläfer abgeht. Die Ungarn werfen den Wienern vor, daß sie den Orientexpresszug absichtlich vorzeitig abfertigen, um die durchreisenden Budapestener in Wien aufzuhalten, sie hier zu wurgen, sie zu zwingen, in einem teuren Wiener Hotel zu übernachten oder erst am Abend im Schlafwagen nach München weiterzufahren.

Die österreichische Eisenbahnverwaltung hält diesen Angriffen entgegen, daß erstens jeder, der von Budapest nach München fahren will, ganz gut eine Stunde früher aufstehen könne, zweitens, daß noch nicht erhoben sei, ob wirklich so viele Budapestener das Bedürfnis einer direkten Zugverbindung nach München hätten, und drittens, daß Wien schließlich ein Eisenbahnknotenpunkt sei und daß es den Wienern nicht passen könne, wenn auf einmal von Schnellzügen Budapest-München statt Budapest-Wien gesprochen werde. Das letzte Argument hat aber die Ungarn doppelt in Garnecht gebracht und sie verlangen jetzt, daß täglich mindestens zwei von Budapest abgehende Züge eine direkte Verbindung mit München und Paris bekommen und in gleicher Weise zwei über Wien (nicht aus Wien) nach Budapest kommende Züge direkten Anschluß aus Paris und München erhalten.

Darüber wird jetzt der Kampf beginnen. Die Oesterreicher scheinen entschlossen, ihn unter der Flagge des Prestiges und des Schutzes des Fremdenverkehrs zu führen. Wie er enden wird, ist ungewiß. Jedenfalls hat er bereits in wenig erfreulichen Formen begonnen. So hat vor einigen Tagen ein als offiziell bekanntes Budapestener Blatt gemeldet, daß die ungarische Eisenbahnverwaltung die Zugverbindung Wien-Budapest auf 3 1/2 Stunden Fahrzeit verbessern wolle. Die Ungarn hätten schon alles getan, um die Verbesserung zu ermöglichen, die indolenten Oesterreicher seien aber auf ihrer Strecke wieder in allem zurückgeblieben. Heber diese Zeitungsmeldung war man bei unseren leitenden Eisenbahnstellen sehr erstaunt, denn man hatte von der Absicht der Ungarn zum erstenmal aus der Notiz Kenntnis gewonnen. Man meinte oben, den Ungarn stünde nichts im Weg, schon morgen in 3 1/2 Stunden nach Wien zu fahren. Die Strecke Wien-Budapest sei 240 Kilometer, wovon gerade etliche 40 auf den österreichischen Teil entfallen. Wenn drüber alles in Ordnung sei, so würde auch eine Verspätung auf diesen 40 Kilometern die Beschleunigung nicht aufhalten.

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

Aus den Amtsblättern.

Medizinische Behandlung der kroatischen Oberbauarbeiter bei der Südbahn-Krankenkasse.

Mit dem Erlaß vom 25. September 1908, Nr. 1481, Kr.-K. 08, wurde für die kroatischen Oberbauarbeiter die Begünstigung geschaffen, daß sie im Falle der Erkrankung in ihre Heimat beurlaubt werden dürfen und dort von den Ärzten Dr. Siegmund Szabo in Berlin und Dr. Bela Wolf in Glatzahn auf Kosten der Krankenkasse ärztliche Behandlung finden können. Mit dieser weitgehenden Begünstigung sollte aber auch gleichzeitig eine strenge Kontrolle der im Krankenstand befindlichen kroatischen Arbeiter erzielt werden, da die Erfahrung gelehrt hat, daß gerade bei dieser Gruppe von Arbeitern Simulationen häufiger als sonst vorkommen pflegen. Die Erwartung, welche der Krankenkassen-Ausschuß in diese Einführung gesetzt hat, hat sich leider in seiner Richtung erfüllt. Der Ausschuß der Krankenkasse hat daher in seiner Sitzung vom 24. Juli 1913 nach reiflicher Ueberlegung und im Einvernehmen mit der Baudirektion den Beschluß gefaßt, die zugunsten der kroatischen Oberbauarbeiter bestehenden Ausnahmsbestimmungen wieder aufzuheben und das Verhältnis zu beiden Vertrauensärzten in Ungarn zu lösen. Dieser Beschluß ist für die kroatischen Oberbauarbeiter insofern von einschneidender Bedeutung, als nunmehr auch ihr Anspruch auf freie ärztliche Behandlung, unentgeltlichen Medikamentenbezug und auf Krankengeld ausschließlich nach den allgemeinen Normen des Statuts zu beurteilen ist.

Wie weit in dieser Hinsicht die Rechte der Mitglieder (natürlich auch der kroatischen Arbeiter) einerseits und die Verpflichtungen der Krankenkasse andererseits gehen, ist durch die Bestimmungen des § 16 (Absätze 6, 10, 16 und 24) und des § 17, Absatz 1, unseres nach dem Gesetz errichteten und von der Aufsichtsbehörde genehmigten Statuts festgelegt.

Aus diesen Bestimmungen geht folgendes hervor:  
1. Die Kassenmitglieder haben nur Anspruch auf die unentgeltliche Behandlung durch den Bahnarzt, in dessen Dienstreise sie ihren Wohnsitz haben. Nur Kassenmitglieder, welche an Orten domizilieren, für die ein Bahnarzt nicht bestellt ist, können im Falle der eigenen Erkrankung die Hilfeleistung eines fremden Arztes auf Kosten der Krankenkasse in Anspruch nehmen.

Als Domizil (Wohnsitz) eines kroatischen Oberbauarbeiters ist vom Standpunkt der Krankenkasse nur der Ort zu betrachten, an dem er anfänglich seiner Beschäftigung im gesellschaftlichen Dienst seine Wohnstätte hat. Da die kroatischen Oberbauarbeiter so-nach fast ausnahmslos im Rahm eines Bahnarztes domizilieren, haben sie nur Anspruch auf die Behandlung durch den für ihren Wohnort zuständigen Bahnarzt. Die Krankenkasse ist also nicht verpflichtet, fremdärztliche Behandlungs-kosten — ausgenommen den Fall des § 16, Absatz 15, des Statuts (erste Hilfe in dringenden Fällen) — für diese Arbeiter zu bezahlen.

2. Die Krankenkasse bezahlt nur jene Medikamente, welche von einem auf Kosten der Krankenkasse ordnierenden Arzt verschrieben werden. Sie ist daher auch nur verpflichtet, jene von den kroatischen Arbeitern bezogenen Medikamente zu bezahlen, welche der unter 1 bezeichnete zuständige Bahnarzt verordnet hat.

3. Die Zahlung des Krankengeldes erfolgt nur dann, wenn die länger als drei Tage dauernde Krankheit vom Bahnarzt bestätigt wird. Die Krankenkasse ist daher weder berechtigt noch verpflichtet, im Falle der Erkrankung eines kroatischen Arbeiters das Krankengeld auf Grund eines privatärztlichen Zeugnisses allein zu liquidieren.

Nur dann, wenn der Erkrankte außerhalb jedes bahnrätlichen Rahmens domiziliert, wird behufs Erlangung des Krankengeldes auch die Bestätigung eines fremden Arztes anerkannt. Diese Voraussetzung dürfte nach Absatz 1 bei einem kroatischen Oberbauarbeiter wohl kaum zutreffen.

4. Die Krankenkasse ist berechtigt, erkrankten Kassenmitgliedern, welchen es an der häuslichen Pflege mangelt oder deren Krankheit es überhaupt erfordert, an Stelle der freien ärztlichen Behandlung und der notwendigen Heilmittel seine Kur und Verpflegung in einem Krankenhaus nach der letzten Klasse zu gewähren. Der Erkrankte vertritt den Anspruch auf die freie ärztliche Behandlung und den unentgeltlichen Medikamentenbezug, wenn er der Disposition der Krankenkasse, beziehungsweise des Bahnarztes, sich in Spitalspflege zu begeben, nicht nachkommt.

Für die praktische Anwendung der obigen Leitfäden auf die kroatischen Oberbauarbeiter wurden folgende Weisungen erlassen:

- a) Kroatische Arbeiter, welche am Dienst-Domizil-ort erkranken, sind nicht in die Heimat zu beurlauben, sondern dem zuständigen Bahnarzt zur Behandlung zu überweisen. Die Herren Bahnärzte erhalten unter einem den Auftrag, diese Arbeiter entweder selbst zu behandeln oder, wenn dies mit Rücksicht auf die Unterkunftsverhältnisse oder die Art der Krankheit nicht thunlich ist, in ein Krankenhaus zu überweisen. Kommt der Kranke der Weisung, sich in Spitalspflege zu begeben, nicht nach oder begibt er sich in seine Heimat, so geht er des Anspruches auf freie ärztliche Behandlung und unentgeltlichen Medikamentenbezug verlustig. Das Krankengeld erhält er in diesen Fällen nur dann, wenn und insoweit ihn der zuständige Bahnarzt als krank und arbeitsunfähig anerkennt. Ein privatärztliches Zeugnis allein genügt nicht zur Erlangung des Krankengeldes;
  - b) Kroatische Arbeiter, welche während ihres Urlaubes in der Heimat erkranken, haben, sofern sie sich nicht in die Behandlung ihres zuständigen Bahnarztes begeben, die Auslagen für Arzt und Medikamente ohne Anspruch auf Ersatz aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Das Krankengeld erhalten sie, wenn und insoweit sie von dem zuständigen Bahnarzt, dem auch für solche Arbeiter ein Krankenzettel zu übersenden ist, als krank und arbeitsunfähig anerkannt werden. Auch in diesen Fällen genügt ein privatärztliches Zeugnis allein nicht zur Erlangung des Krankengeldes;
  - c) privatärztliche Zeugnisse, welche von kroatischen Arbeitern, die nicht in bahnrätlicher Behandlung stehen, eingehendet werden, sind dem zuständigen Bahnarzt zu übermitteln, dem es überlassen bleibt, zu entscheiden, ob er auf Grund dieses Zeugnisses die nach Absatz 3 zur Liquidierung des Krankengeldes erforderliche Bestätigung zu erteilen vermag oder nicht;
  - d) auf jene kroatischen Oberbauarbeiter, welche sich derzeit in ihrer Heimat im Krankenstand befinden, haben die sub b) und c) angeführten Bestimmungen sinngemäß Anwendung zu finden. Diese Arbeiter wollen Sie aber sofort hiervon in Kenntnis setzen.
- Die obigen Verfügungen bedingen auch einige Maßnahmen administrativer Natur. In dieser Hinsicht werden die Herren Sektionsvorstände angewiesen:
- 1. Kroatische Arbeiter in den Krankenzetteln und Krankengeldzahlungslisten stets als solche kenntlich zu machen.
  - 2. Am 26. jeden Monats dem Bureau für Kranken- und Unfallversicherung unter Benützung der zutreffenden Druckform „A“ jene kroatischen Arbeiter namhaft zu machen, welche
    - a) der Weisung des Bahnarztes, in ein Spital zu gehen, nicht nachgekommen sind;
    - b) im Krankheitszustand in ihre Heimat abgereist, und

c) während des Urlaubes in der Heimat erkrankt sind. Am 26. jeden Monats dem Bureau für Kranken- und Unfallversicherung unter Benützung der zulegenden Druckform „B“ mitzuteilen, welche kroatischen Arbeiter in der abgelaufenen Berichtsperiode wegen eines im Dienst erlittenen Unfalls im Krankenstand geführt worden sind und ob sowie für welche Zeit sie vom zuständigen Bahnarzt als krank und arbeitsunfähig anerkannt worden sind.

Sämtliche Verfügungen treten sofort in Kraft.

Wir ersuchen die Herren Sektionsvorstände, diesen Erlass der kroatischen Oberbauarbeiter, insofern es zu ihrer Information notwendig ist, zur Kenntnis zu bringen.

Wien, am 10. August 1913.

Für den Ausschuss:  
Der Obmann:  
Praschniker.

**An sämtliche Herren Bahnärzte!**

Wir übermitteln Ihnen in der Anlage eine Abschrift des unter einem an sämtliche Bahnärztliche Sektionen ergangenen Erlasses, betreffend die Aufhebung der für die kroatischen Oberbauarbeiter im Erkrankungsfall bestehenden Ausnahmestimmungen sowie die Auflösung des Verhältnisses zu den ungarischen Vertrauensärzten Dr. Siegmund Szabo in Perlas und Dr. Bela Wolf in Ugalahurn.

Wie Sie aus diesem Erlass entnehmen, haben die Herren Sektionsvorstände den Auftrag erhalten, die kroatischen Oberbauarbeiter im Erkrankungsfall nicht mehr in die Heimat zu beurlauben, sondern dem zuständigen Bahnarzt zur Behandlung zu überweisen. Lassen die Unterfunksverhältnisse des Erkrankten oder die Art der Krankheit eine häusliche Behandlung nicht zu, so hat der Bahnarzt die Abgabe des Patienten in Spitalpflege zu verfügen. Weigert sich dieser, der bahnrätlichen Verfügung Folge zu leisten, so geht er des Anspruches auf freie ärztliche Behandlung und den unentgeltlichen Medikamentenbezug verlustig.

Ein kroatischer Arbeiter, der im Krankheitsfall in seine Heimat abreist oder während seines Urlaubes in der Heimat erkrankt, erhält, wie Sie aus dem inliegenden Erlass entnehmen wollen, ein Krankengeld nur dann, wenn er von seinem zuständigen Bahnarzt als krank und arbeitsunfähig anerkannt wird. Ein privatarztliches Zeugnis allein genügt nicht zur Erlangung des Krankengeldes. Den Herren Bahnärzten muß es überlassen bleiben, zu entscheiden, ob sie auf Grund eines solchen Zeugnisses die nach obigen zur Liquidierung eines Krankengeldes erforderliche Befähigung zu erteilen vermögen oder nicht.

Jeder krank gemeldete kroatische Oberbauarbeiter ist als solcher erkennlich in den ärztlichen Monatsrapport aufzunehmen. Steht er nicht in Behandlung des Bahnarztes, so ist dies im Rapport ersichtlich zu machen.

Wien, im August 1913.

Der Obmann: Praschniker.

**Gleichzeitige Berechnung von Diäten oder Zehrgeldern und des Pauschals für Lokomotivprobefahrten.** Nachstehender Erlass wurde vom Eisenbahnministerium mit 1. September 1913, Zahl 28417/4 ausgegeben:

„Ueber die gestellte Anfrage, ob eine Diät, welche einem Bediensteten für eine zum Zweck von Erhebungen unternommene Dienstreife gebührt, die Aufrechnung von Pauschalen für Lokomotivprobefahrten, die innerhalb des gleichen 24stündigen Zeitraumes unternommen werden, ausschließt oder ob ein Bediensteter für eine am Nachmittag unternommene Probefahrt das Pauschal und für eine unmittelbar nach derselben unternommene Dienstreife, welche ihn sieben Nachstunden vom Domizilort fernhält, überdies eine volle Diät verdienen kann, wird der k. k. Staatsbahndirektion eröffnet, daß die bestehenden Gebührenvorschriften den Bezug des in Frage stehenden Pauschals für Probefahrten und von Diäten, beziehungsweise Zehrgeldern innerhalb eines 24stündigen Zeitraumes nicht ausschließen.“

Die Berechnung des Pauschals für Probefahrten und von Diäten, beziehungsweise Zehrgeldern muß jedoch in dem Fall für unzulässig bezeichnet werden, wenn die Probefahrt und die nach oder vor derselben unternommene Dienstreife innerhalb ein und derselben dienstlichen Abwesenheit vom Stationsort fallen würden, weil sich der Anspruch auf Diäten, beziehungsweise Zehrgelder nach der Dauer dieser dienstlichen Abwesenheit vom Stationsort richtet und das Pauschal für Probefahrten überhaupt nur dann in Frage kommen kann, wenn wegen zu kurzer Abwesenheit vom Dienstort Diäten oder Zehrgelder nicht gebühren.

Ein Anspruch auf das Pauschal für Probefahrten und auf Diäten, beziehungsweise Zehrgelder kann daher nur in dem Fall erhoben werden, wenn die Probefahrt und die Dienstreife durch eine Unterbrechung der Abwesenheit vom Domizil getrennt sind.

Eine Unterbrechung der Abwesenheit vom Domizil im Sinne des § 71 der Dienstordnung liegt aber nach den Bestimmungen des Erlasses vom 17. Mai 1912, Z. 64.004 ex 1909, jedoch insbesondere dann nicht vor, wenn die Domizilstation während der Fahrt mit einem durchgehenden Zug berührt wird und sich der Aufenthalt in der Domizilstation nur auf den normalen Zugsaufenthalt erstreckt oder wenn in der Domizilstation nach Ankunft eines Zuges nur aus dem Grund Aufenthalt genommen wird, um die Abfahrt eines Anschlußzuges abzuwarten.

Auch müßte den Bediensteten im Sinne der Bestimmungen des letztzitierten Erlasses die Anweisung des Pauschals für Probefahrten beziehungsweise von Diäten oder Zehrgeldern versagt werden, wenn die Unterbrechung der Abwesenheit vom Domizil beziehungsweise die Rückkehr in die Domizilstation nur zu dem Zweck vorgenommen würde, um hierdurch den Verdienst an Reisegebühren zu erhöhen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:  
Rudel m. p.

**Korrespondenzen.**

**Graz.** (Aus dem Südbahnheizhaus.) Im Grazer Südbahnheizhaus ist noch immer die alte Gepflogenheit vorherrschend, daß das Heizpersonal die Kleiderkästen von einer Lokomotive zur anderen tragen muß. Diese schwerfällige, längst veraltete Art der Herrschaft nicht mehr in allen Heizhäusern der Südbahn, sondern besteht nur noch — fast ausnahmslos — in Graz. Die Vertrauensmänner haben sich zwar schon längst redlich bemüht, die Heizer hievon zu entlasten und haben zu diesem Zweck wiederholt beim Betriebsinspektorat Graz wie auch bei ihrer Fachdirektion vorgeschrieben, man möge hiezu ein paar Leute bestellen, die das Uebertragen der Kästen besorgen. Und da meinten die Herren beim Inspektorat, wenn die Vertrauensmänner in der Lage sind, nur ein einziges Heizhaus auf der Südbahn namhaft zu machen, in welchem die Heizer von dieser Aufgabe entbunden sind, so werden sie es sofort auch einführen. Die Vertrauensmänner waren aber in der glücklichen Lage, nicht nur ein solches Heizhaus namhaft zu machen, sondern eine ganze Reihe, unter anderen die Heizhäuser Innsbruck, Wogen, Triest u. s. w. Leider ist das Grazer Inspektorat dem guten Beispiel dieser Heizhäuser bis herzeit noch nicht gefolgt, trotzdem das Mitentragen vor kurzem ein Opfer gefordert hat. Daß sich die

Herren beim grünen Tisch vielleicht jetzt entschließen werden, mit dem veralteten System zu brechen, ist kaum anzunehmen. Der verunglückte Heizer ist ja nicht tot, er hat sich bloß das Bein gebrochen, und das kann die Herren nicht aufregen. Unergründliche dürften da offenbar die Frage aufwerfen, was denn eigentlich an den Mitentragern gar so schwerfälliges daran ist, daß ein solches Momento geschlagen wird. Und da muß gesagt werden, daß speziell in Graz, in der ausgebehten Station, sehr vieles daran hängt. Dem Heizer raubt das Uebertragen der Käste in vielen Fällen eine volle halbe Stunde von seiner Ruhezeit, weil er dieselbe zumindest im halben Bahnhof herumschleppen muß, bevor er sie auf den richtigen Platz bringt. Er muß die Kästen über viele Geleise tragen, die ihm eigentlich zu betreten verboten sind. Er kann nicht nach links und nicht nach rechts oder nach vorwärts schauen, weil er mit der Kiste am Rücken oder auf der Schulter in gebogener Stellung die Geleise überfahren muß, wobei er immer in Gefahr schwebt, überfahren zu werden, und endlich muß er diese Last schleppen, wenn er von seiner Dienstreise ohnedies schon total ermüdet und abgeradert ist. Darüber scheinen selbst die Herren Fachmänner noch nie nachgedacht zu haben, sonst hätten sie das System wohl schon längst ändern müssen. Freilich sind hiezu wieder ein oder gar zwei Leute mehr notwendig, und das würde den Geldsack eingermachen in Anspruch nehmen, was sie aber zu verhindern berufen sind. Eine weitere Frage ist wohl die, ob diese Mitentragerei von einer Lokomotive zur anderen überhaupt notwendig ist. Leider fehlt den alten Herren, die das große Wort führen, die Kenntnis der modernen Technik fast vollständig, und deshalb wird auch an den alten veralteten Einrichtungen nicht gerüttelt. Ein Opfer hat nun das Mitentragen gefordert und man wird nun sehen, ob es die maßgebenden Faktoren darauf ankommen lassen, daß noch weitere Opfer fallen. Die Generalinspektion als Aufsichtsbehörde, deren Pflicht es eigentlich wäre, für die Sicherheit zu sorgen, damit Unfälle hintangehalten werden, zeigt hiefür wenig Verständnis und richtet ihr Augenmerk nur auf glänzende Messingbestände. Das ist das ganze Um und Auf dieser Behörde, und es ist dies auch begreiflich, weil man dies von der ersten Klasse aus sehen kann. In den Heizhäusern umschau halten, wie da die Dinge stehen, ist ihr zu beschwerlich, dies überläßt sie den hiezu berufenen Organen der Bahnverwaltung, und diese wieder wissen, daß sie keine Kontrolle hinter sich haben und scheren sich um all das nicht, was den Bediensteten Gefahr bringen kann. Ob das Mitentragen in absehbarer Zeit eine Änderung erfahren wird, ist schwer vorauszusagen; daß sich aber die Heizer dies für ewige Zeiten nicht aufhaken lassen, kann wohl gesagt werden.

**Willach.** (Große Aufregung.) Am 24. September gab es in der Station Willach-Hauptbahnhof große Aufregung. Ueber angeblichen dienstlichen Auftrag des Betriebsinspektors Klagenfurt sollte bei Zug 1008 ein großes Coupé zweiter Klasse reserviert werden, um den beim Betriebsinspektorat Klagenfurt zugeteilten Adjunkten Stelzer, welcher mit streng vertraulichen Aufträgen nach Wien ins Ministerium zu reisen hätte, aufzunehmen. Da nun bei der Zuggarntur bei den direkten Wiener Wagen keine Coupéwagen vorhanden sind und nicht einmal ein Damencoupé zweiter Klasse reserviert werden kann, weil die Garnitur aus zwei großen K. K. mit offenen Abteilen bestand, so mußten die Kondukteure erklären, daß mit Rücksicht auf diese Umstände eine derartige Reservierung nicht durchführbar sei. Durch diese Erklärung stieg die Aufregung aufs höchste. Doch unter diesen Verhältnissen war an der Sachlage beim besten Willen nichts zu ändern. Bei der Ankunft in Klagenfurt wartete man mit erhöhter Aufmerksamkeit auf den geheimen Sendboten, der mit den strengvertraulichen Schreiben in der verkleideten und verriegelten Aktentasche das nicht vorhandene separate Abteil incognito besetzen sollte. Doch welche Enttäuschung! An Stelle des incognito reisenden Adjunkten Stelzer erschien die Frau und das Kind, dann der Hund und zuletzt Herr Adjunkt Stelzer, um einen Ausflug mit Hund und Familie nach Bleiburg zu machen. Das Personal war ob dieser Ueberziehung einfach paß. Erst dieser Nummel, dann diese Fopperie. Dieses ungeheuerliche Manöver ist eine maßlose Ueberhebung eines Ueberspannten oder eine Köpenickade letzter Auflage. Um den ganzen Apparat der Bahn in Bewegung zu setzen, braucht bloß ein Uebergehnappier die Autorität des Inspektors zu mißbrauchen, um für seinen Hund eine dreiviertelstündige angenehme Bahnfahrt in einem Abteil zweiter Klasse zu erhalten.

Vielleicht trägt die Schilderung des Vorfalles dazu bei, daß das Betriebsinspektorat den untergeordneten Beamten Stelzer belehrt, wie er sich in Zukunft um einen für ihn gebührenden Platz im Zug 1008 zu bewerben hat.

**Willin.** (Aus einer kleinen Station.) Seit 1908 ist mit der Stationsleitung der Personalleistungsstelle Willin-Sauerbrunn der Stationsmeister Ottomar Seidl beauftragt. Er und seine Frau standen mit zwei Wächtern der Station als Angeklagte vor dem Bezirksgericht Willin. Nach der Anklageschrift waren 21 Bretter, ein Türflügel, Kantenbölzer, ein durchlöcherter Tisch, Waschtische, Kellen, Tulpen, Stangen für Rosenstöcke, Holz für einen Schraubstock, Biergläser und zehn Rosenstöcke gestohlen worden. Seidl soll vier Kaninchen geschossen haben und er war auch wegen unbefugten Waffentragens angeklagt. Die gestohlenen Nummern wurden zur Verschönerung der Station, das Holz zum Bau eines Hühnerstalles verwendet. Der mitangeklagte Wächter Müll gestand, das Holz vom Depotplatz der Williner Brunnendirektion genommen zu haben, und er behauptete, dies im Auftrag des Stationsleiters Seidl getan zu haben. Ebenso verantwortete sich der zweite mitangeklagte Wächter namens Oliberius. Seidl bestritt, daß er den Auftrag zu diesen Diebstählen gegeben habe; er habe angenommen, daß die verwendeten Waffen Eigentum der Bahnverwaltung seien (als wenn er über dieses Holz zu verfügen hätte), und wies Rechnungen über gekauftes Holz und Bretter vor. Im Laufe des Verfahrens beglich er der Brunnendirektion den auf ihn entfallenden Teil der Schadenssumme. Von den Wächtern nahm die Brunnendirektion die Schadensgutmachung nicht an und sie schloß sich auch dem Strafverfahren, aber nur den beiden Wächtern gegenüber an. Der frühere Stationsleiter stellte dem Wächter Müll das beste Zeugnis betreffs des gemeinsam durch sieben Jahre verrichteten Dienstes aus. Der Verteidiger Müll hob hervor, daß Müll keinenlei Nutzen bei den Diebstählen hatte und diese nur unternahm, um sich nicht Seltzaturen durch seinen Vorgesetzten auszusuchen. Es wurden Müll zu 14 Tagen und Oliberius zu sechs Tagen Arrest verurteilt. Seidl und seine Frau wurden freigesprochen. Sowohl gegen die Verurteilungen als auch gegen den Freispruch Seidls wurden Berufungen angemeldet. Diese Gerichtsverhandlung ist sehr lehrreich. Es sind lauter Christlichsoziale, um die es sich da handelt, und man kann sehen, wie weit man es mit Liebedienerei unter Umständen bringen kann. Die Sache ist auch lehrreich dafür, wie derartige Dinge kleinen Bediensteten und Stationsleitern auszugehen pflegen.

**Willach.** Immer wiederholen sich die Fälle, daß in den kleinen Stationen gewisse Vorgesetzte die Untergebenen als Pfeifenbedel und Dienstmädchen verwenden. In der Station Ledentzen wird der Stationsdiener vom Unterbeamten Cahyka, der dort als Stationsleiter fungiert, direkt zum Dienstmädchen degradiert. Durch den Umstand, daß der Stationsarbeiter der Frau des Stationsleiters Cahyka jederzeit zur Verfügung stehen muß, kann er seinen dienstlichen Obliegenheiten nicht voll und ganz nachkommen. Selbstverständlich müssen dessen dienstliche Arbeiten von anderen be-

sortigt werden. Der Stationsleiter Cahyka kommandiert daher den Weichensteller, daß er auch jene Arbeiten zu verrichten habe, die der anderweitig beschäftigte Stationsarbeiter nicht besorgen konnte, da er in der Küche der Frau Cahyka beschäftigt ist. Der Weichensteller muß wohl oder übel diesem sonderbaren Auftrag nachkommen ohne jede Rücksicht auf seine dienstlichen Obliegenheiten, da der Stationsleiter mit Anzeigen und Strafen sofort bei der Hand ist. Wie ungerecht der Stationsleiter die Weichensteller behandelt, zeigt folgender Fall: Ein Weichensteller wollte nicht dulden, daß Privatpersonen den Bahnkörper als Fußweg benützen und berief sich hiebei auf die diesbezüglichen Vorschriften. Stationsleiter Cahyka belohnte den umsichtigen Weichensteller mit einer anständigen Portion Grobentz und drohte im Wiederholungsfall mit 5 Kr. Geldstrafe. Wahrscheinlich besteht für Cahyka eine besondere Instruktion. Ein zweiter Fall: Der Bahnbedienstete Kehmman hat im heurigen Jahr für eine Partei acht Waggons Schleihschlag beladen. Die Partei mußte für die Verladung dieser acht Waggons Kr. 9836 zahlen, wovon Kehmman als Verloader nicht einmal die Hälfte ausbezahlt erhielt. Wo die größere Hälfte dieses Betrages hingekommen ist, wissen wir nicht. Anlässlich solcher Verladungen werden von den Parteien für die Arbeiter bestimmte Trinkgelder gegeben. Wo diese Trinkgelder hinfließen, weiß vielleicht nur Herr Cahyka.

Da nun zum wiederholtenmal von den obersten Dienststellen Zirkulare über die Verwendung der Bediensteten zu ribaten Arbeiten herausgegeben wurden, so wäre es wohl am Platz, wenn die vorgeordnete Dienststelle den Stationsmeister Cahyka in der Station Ledentzen diesbezüglich zur Verantwortung ziehen würde.

**Graz, Südbahn.** (Eine Halbheit.) Nach mehrjährigem Kampf der Verladefreischreiber auf der Südbahn hat sich endlich der Verwaltungsrat bestimmt gefunden, einen sehr beschränkten Prozentfuß der im Betrieb der Südbahn stehenden Verladefreischreiber mit 1. Juli 1913 definitiv anzustellen. Hiebei sind merkwürdigerweise gerade die größeren Stationen, wie Marburg, Graz, Triest, Leoben etc., ganz leer ausgegangen, während in kleineren Stationen mit knapper Not ein paar Leute das Glück hatten, definitiv zu werden. Im Magazin Graz beschäftigt beispielsweise die Südbahn 36 normierte Verladefreischreiber schon durch Jahre hindurch, und doch scheint die Verwaltung nichts davon gewußt zu haben oder wollte es nicht wissen, daß auch diese anzustellen seien. Es ist völlig anzunehmen, daß Graz und Leoben deshalb ausgeschaltet wurden, weil in diesen Stationen die treibenden Elemente zur Stabilisierung waren. Wenn man das bezügliche Zirkular 428/A durchblättert, so findet man, daß unter dem Betriebsinspektorat II, Graz, vier ganze Verladefreischreiber stabilisiert wurden, während im Wiener Inspektorat I zehn, im Inspektorat Innsbruck neunzehn stabilisiert wurden. Das Grazer Betriebsinspektorat steht also mit seiner Rückständigkeit im Vordertreffen, weil die Stabilisierung von der Eingabe des Inspektors abhängig ist. Wie es im Grazer Betriebsinspektorat mit der Personalfürsorge bestellt ist, zeigt schon der Umstand, wie unsanft man möchte den harten Ausdruck „roh“ gebrauchen, die offiziellen Vertrauensmänner empfangen werden. Die Südbahn hat also dem Namen nach wieder etwas gemacht, was eine Halbheit ist, in Wirklichkeit aber so viel wie nichts bedeutet. Die Erbitterung unter der großen Mehrzahl der Verladefreischreiber ist eine große und sie werden nach wie vor ihren Kampf fortsetzen.

**Wien.** (Die Fleischsteuer.) Das kleine nette Städtchen Wien ist umgeben von fruchtbaren Alpen und viehreichen Tälern. Dessenungeachtet herrscht hier seit jeher eine Fleischsteuer, wie sie selbst in größeren Städten, die das Schlachtvieh von weiter Ferne holen müssen, nicht halb vorkommt. Schuld an diesem Zustand ist unfreilich die Stadtgemeinde selbst, welche nie einen Finger rührt, um diesen Zustand zu mildern. Voriges Jahr bei der Gemeindevahl gingen vier Genossen mit 20 Bürgern aus der Wahl hervor und seitdem steht die Fleischfrage immer im Vordergrund. Schon im vorigen Herbst mahnten unsere Genossen, den Bogen nicht mehr weiter zu spannen, sondern nachzulassen. Die Negler antworteten mit Ausreden. Dessenungeachtet hoffte man, daß die hiederen Fleischhauer doch den Bink verstanden und einsehen, daß die Zeiten nicht mehr die gleichen sind. Man erwartete, daß die Herren Mittel und Wege suchen werden, die geeignet sind, die Preise herabsetzen zu können. Nichts ist geschehen. Die Bevölkerung muß das Fleisch teuer bezahlen. Die Eisenbahner, die hauptsächlich hier in Betracht kommen, haften sich, daß sie ihren Fleischbedarf in Bruned und Willach decken und beachten für ihre Familie Fleisch nach Hause. Nun haben die Genossen im Gemeindevauschuss die Frage derart ins Rollen gebracht, so daß die bürgerlichen Vertreter selbst nicht mehr umhin können, als eine allseitig zufriedenstellende Lösung herbeizuführen. Dank unserer Genossen ist es so weit gekommen, bis auch in Wien einmal Ordnung in der Fleischfrage geschaffen wird. Es wird ohne Zweifel auch in Wien zu der sogenannten Fleischfrage kommen, wie sie in den Nachbarstädten eingeführt ist.

**Wischhofshofen.** (Heizhaus.) Der Heizhausvorstand Oberkommissar Höfler wurde zur Abteilung IV nach Innsbruck-Direktion versetzt. Oberkommissar Höfler war gegen das Personal ein großer Vorgesetzter; Schimpfen und Schreien war seine Haupttätigkeit. Der geringste Anlaß konnte Herrn Höfler so erregen, daß er zu Tätlichkeiten bereit war. Wegen geringfügigen Vergehen wurden unliebsame Arbeiter entlassen. Sein Gerechtigkeitsstirn dokumentierte sich in den Qualifikationslisten. Nun ist er weg, das Personal ist froh und hofft, daß ein gerechter und sachkundiger Beamter dessen Amt übernehmen wird.

**Franzensfeste.** (Abschiedsfeier.) Anlässlich der Verlegung des Genossen Unterwödiker nach Ruffstein veranstaltete am 20. September die Ortsgruppenleitung eine dreitägige Abschiedsfeier. Unterwödiker war durch drei Jahre Obmann der Ortsgruppe und erfreute sich ebenso wie seine Frau in jeder Hinsicht besonderer Beliebtheit. Wir wünschen dem Genossen samt seiner Frau viel Glück im neuen Domizil.

**Troppan.** Am 27. September um halb 1 Uhr nachts wurde der im Dienst stehende Verschleper Johann Schmidt auf unauffällige Weise derart überfahren, daß der Tod sofort eintrat. Schmidt war ein nucherner und fleißiger Mann gewesen; leider war er nicht zu bewegen, Mitglied eines Vereines zu werden und die Herren Christlichsozialen können es ihm nicht verzeihen, daß ihre Anwerbung bei ihm nichts fruchtete und deshalb schreiben sie in ihrer Subelpresse, daß Schmidt einen Selbstmord begangen habe. Der Unfall geschah vermutlich auf folgende Weise: Schmidt wurde von einem Wagen erfasst und niedergestoßen, kam der Länge nach auf die Schienen zu liegen und das Rad ging über den Kopf, der total zerquetschert wurde. Daß ein Eisenbahner auf solche Weise einen Selbstmord begangen haben sollte, kann nur ein Christlichsozialer glauben. Die schwarzen Brüder wissen nicht, auf welche Art und Weise sie Mitglieder einfangen könnten und weil sich die Vereinsmeier bei ihnen gar nicht bedürfen will, so haben sie es insbesondere auf die Zerstörung unserer Ortsgruppe abgesehen und um dies herbeizuführen zu können, haben sie den Fall Schmidt benützt. Sie fanden einen ihrer besten Vertreter in die Redaktion der „Schleischen Volkspresse“, um einen Artikel über Herrn Inspektor D. D., Amtsvorstand in Troppan, schreiben zu lassen. Dies sollte natürlich auf unser Konto gehen, um den obgenannten Herrn gegen uns aufzuhetzen. Zum Glück hat man in der Redaktion der „Schleischen

Volkspresse" den auf uns gezielten Anschlag erkannt und die schwarzen Gelbdecker hinausbefördert. Unsere Genossen machen wir auf die Gaultler aufmerksam, daß sie sich mit diesen in keinen außerordentlichen Diskurs einlassen. Dem schwarzen Ritter Gaultler geben wir den besten Rat, er möge sich vor allem um sich selbst, dann um seine unehelichen Kinder kümmern, die „Sozi“ soll er aber in Ruhe lassen, sonst werden wir ihm das nächstemal auf die Finger klopfen.  
Die rote Wacht.

## Versammlungsberichte.

### Die Eisenbahner und das Parlament.

Mit dieser Tagesordnung fanden am Sonntag den 14. September in Klagenfurt (Hotel Grünmer) und Dienstag den 16. September in Villach (Kasino) äußerst gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlungen statt, in denen die Genossen Adolf Müller aus Wien und Abgeordneter Florian Gröger die Forderungen der Eisenbahner besprachen. Aus ihren Reden sei hervorgehoben:

Die bürgerlichen Parteien haben im Parlament die am 16. Dezember 1911 einstimmig beschlossenen Forderungen der Eisenbahner neuerlich der Willkür der Regierung preisgegeben. Allerdings geschah dies auf eine feinere Art als bisher, da sie es nicht nicht mehr wagten, dieselben rundweg wie früher abzulehnen. Dazu ließen sie sich von der Regierung die etappenweise Aufwendung von 15 Millionen für die Eisenbahner versprechen. Dadurch erweckten sie den Anschein, als ob sie nun zur Verwirklichung der Forderungen der Eisenbahner etwas getan hätten, die einzigen gewesen wären, die sich dafür einsetzten. In Wirklichkeit wird dadurch nur der Regierung die Möglichkeit geboten, unter dem Deckmantel der Sozialpolitik Verschlechterungen durchzuführen, andererseits Verbesserungsmaßnahmen vorzutäuschen, die nur geeignet sind, neue Unzufriedenheit zu schaffen. Wie wenig Vertrauen der Regierung wie den bürgerlichen Parteien hinsichtlich der gerechten Durchführung der nun etappenweise versprochenen 15 Millionen entgegenzubringen ist, geht allein schon daraus hervor, daß davon 2½ Millionen für die Beamenschaft ausgenommen werden. Uebrigens hat die Regierung den Weg zu einer zweckmäßigen Aufbesserung dadurch verlegt, daß sie die Verteilung der in Aussicht gestellten Mittel bereits für dieses Jahr ankündigt, ohne das geringste Einverständnis mit der großen Organisation der Eisenbahner zu suchen. Ferner zeigt auch die Behandlung des Gehaltensurteils über drei Millionen, die für Aufbesserungen der Eisenbahner und Arbeiter im zweiten Halbjahr 1913 verwendet werden sollen, wie wenig ernst es der Regierung als auch den Mehrheitsparteien mit der Erfüllung der gerechten Forderungen der Eisenbahner ist. Die Erklärung des Ministers betreffend die Lohnaufbesserungen für die Arbeiter erscheint durchaus nicht geeignet, gegenüber den in neuerer Zeit vorgenommenen Verschlechterungsmaßnahmen die Arbeiterschaft zu befriedigen. Vor allem müssen wir dafür sorgen, daß die Verschlechterungen in Bezug auf Lohnvorrückungen, Bezahlung der Nachtüberstunden, Verschlechterungen durch Reduzierungen der Arbeiter, Degradierung von Bremsern zu Arbeitern im Fahrdienst u. s. w., wodurch die Normierung verschlechtert und die Ernennung zu definitiven Bediensteten hintangehalten wird, aufgehoben und die vorherigen besseren Verhältnisse wieder eingeführt werden. Die restlose Durchführung aller jener Verbesserungen für die Arbeiterschaft, die im 88 Millionenantrag des Abgeordneten haufes beschlossen wurden, muß endlich einmal Wirklichkeit erlangen. Eine wirkungslose Verbesserung stellt die Erhöhung des Endgehaltes für einige besonders qualifizierte Kategorien dar, solange die Erhöhung des Endgehaltes nicht gleichzeitig mit den zweijährigen Vorrückungsstufen gewährt wird. Sie wird infolgedessen nur neue Unzufriedenheit schaffen, da davon der größte Teil der Diener gar nichts hat. Notwendig ist, daß sämtliche Nachdienst versehenen Bediensteten die Nachdienstzulage erhalten. Auch der angeforderte Härteausgleich für die Unterbeamten kann ebenfalls nicht befriedigen. Der Härteausgleich muß für die Unterbeamten im Sinne des Parlamentsbeschlusses zumindest in dem für die Diener durchgeführten Ausmaß erfolgen.

Genosse Gröger wies auf die schwierige parlamentarische Lage hin. Infolge des Scheiterns des böhmischen Ausgleiches, der galizischen Wahlreform, der Verordnungen gegenüber den bisherigen Zuständen in Triest und den Maßnahmen des Justizministers droht die Obstruktion, die das Parlament nicht zur Arbeit kommen läßt. Die Mehrheitsparteien, vor allem die Nationalverbände, die durch ihr Verhalten eine Justiztagung des Parlaments zur Erledigung der Dienstpragmatik und der Lehrergehälter unmöglich machen, rufen jetzt nach der Einberufung des Parlaments, während ihr Parteigenosse Dr. Schuberger, in dessen Macht die Einberufung des Parlaments als Präsident desselben liegt, den Winken und dem Willen des Grafen Stürgkh folgt, der vom Parlament nicht wissen will. Ueberall begegnen wir der Komödie der bürgerlichen Parteien, die sich mit der Regierung nicht verberben, aber auch die Wähler nicht vor den Kopf stoßen wollen. Die parlamentarische Aktionsfähigkeit der sozialdemokratischen Abgeordneten kann nur gefördert werden durch eine starke sozialdemokratische Organisation, die das Bürgertum zum Frieden und zur Mitarbeit zwingt. Es wäre daher Pflicht der Eisenbahner, die am Parlament ein großes Interesse haben, für den Ausbau der gewerkschaftlichen, politischen und genossenschaftlichen Organisationen der Arbeiter mit aller Kraft einzutreten.

In Villach meldeten sich auch zwei Reichsbündler zum Wort, nämlich die Herren Geißler und Dr. Weyer. Ersterer erhob gegen die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation die bekannten Vorwürfe, die in jeder Nummer des „Deutschen Eisenbahner“ zu lesen sind und die von den braven Reichsbündern als bare Münze genommen werden, letzterer lud die sozialdemokratischen Eisenbahner zu einer von den Reichsbündern einzuberufenden öffentlichen Eisenbahnerversammlung ein und suchte den Nationalverband zu verteidigen. Genosse Adolf Müller widerlegte spielend die „Beschuldigungen“ der Herrn Geißler und zeigte unter ungeheurer Beifall der Versammlung in einer glänzenden Rede den Verrat der Reichsbundesleitung an den Eisenbahner auf. Er versprach auch, in der Versammlung der Reichsbünder zu erscheinen und dort Herrn Ertl dasselbe ins Gesicht zu sagen, wie in der heutigen Versammlung. Genosse Gröger fertigte Herrn Dr. Weyer ab und ermunterte die Versammlung zur rastlosen Arbeit für die sozialdemokratische Partei. Die Versammlung verlief in vollster Ruhe und währte drei Stunden. Das Präsidium bestand in Klagenfurt aus den Genossen Lachner und Wicher, in Villach aus den Genossen Peter Melcher und Franz Samek. In beiden Versammlungen wurde eine Resolution beschlossen, die die Forderungen der Eisenbahner zusammenfaßt. Am Schluß der Resolution heißt es:

„Das Verhalten der bürgerlichen Mehrheit im Parlament hat neuerlich den Beweis geliefert, wie notwendig der Zusammenschluß aller Eisenbahner in der sozialdemokratischen Gewerkschaft und den mit ihr kooperierenden Organisationen ist.

Gerade der Umstand, daß ein Teil der Eisenbahner in den nationalen und bürgerlichen Aushilfsorganisationen gesplittet ist, und daß unter anderem der Reichsbund deutscher Eisenbahner und die nationale Koalition vor der Budget-

beratung in diesem Jahre dem Eisenbahnminister erklärten, daß sie mit der etappenweisen Durchführung einverstanden sind, war das Signal für die bürgerlichen Abgeordneten und für die Regierung, die Eisenbahner neuerlich preiszugeben.

Die Eisenbahner haben demzufolge keine Ursache, diesen nationalen Vereinen Gefolgschaft zu leisten. Die Versammelten werden alles aufbieten, um die Einheit und Macht der Organisation zu vergrößern und zu stärken.

Die Feinde innerhalb und außerhalb des Parlaments und die Regierung sollen die Eisenbahner stets bereit und gerüstet finden, um ihren gerechten Forderungen den nötigen Nachdruck zu verleihen.“

### Eine Riefeneisenbahnerversammlung.

In den Juliensälen in Graz tagte Montag den 22. September unter dem Vorsitz des Landtagsabgeordneten Genossen Michael Kollegger eine öffentliche Eisenbahnerversammlung, in der Reichsratsabgeordneter Genosse Josef Tomšič aus Wien zu dem Thema: „Die Eisenbahner und das Parlament“ sprach. Die Versammlung wies einen solchen Besuch auf, daß sich die großen Räume in den Juliensälen als zu klein erwiesen. Die Grazer Süd- und L. I. Staatsbahnen und die von der Strecke aus Süden und Norden sind in Massen erschienen. Auch ein Häufchen Beante und Bedienstete des Reichsbundes deutscher Eisenbahner fand sich ein, von denen aber keiner den Referenten zu widerlegen versuchte, trotzdem ihnen volle Redefreiheit eingeräumt wurde. Genosse Tomšič berührte auch die gegenwärtigen Sanierungsverhandlungen mit der Südbahn, und es fanden schließlich zwei Resolutionen einstimmige Annahme, womit die Eisenbahner mit tiefstem Bedauern konstatierten, daß die bürgerlichen Parteien im Parlament zum drittenmal die Durchführung der berechtigten Forderungen der Eisenbahner neuerlich der Willkür der Regierung preisgegeben haben, dagegen wurde aber der sozialdemokratischen Fraktion im Abgeordnetenhaus, insbesondere dem Abgeordneten Genossen Josef Tomšič, für sein unermüdliches Eintreten für die Eisenbahner die vollste Anerkennung und das Vertrauen ausgesprochen. In einer weiteren Resolution nahm die Versammlung insofern Stellung, daß bei den Sanierungsverhandlungen mit der Südbahn nicht Erparungen beschlossen werden, die das Personal in irgendeiner Weise schädigen und daß ihr Koalitionsrecht in keiner Weise gekürzt werde. Eindrucksvoll wirkten auf die Versammlung die Freiheitschöre, die vor der Eröffnung und nach Schluß der Versammlung vom Männergesangsverein „Flugrad“ der Südbahner und von der Sängerrunde der L. I. Staatsbahner zum Vortrag gebracht wurden.

### Große Eisenbahnerversammlung in Innsbruck.

Am Samstag den 27. September abends fand im „Adambrau“ eine sehr gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt. Ins Präsidium wurden gewählt: Scheibin und Minatti als Vorsitzende, Bierler als Schriftführer.

Genosse Dusček aus Wien, der als Referent das Wort ergriff, sprach in längerer Rede den Kampf der Eisenbahner um ihre Existenz. Zuerst ist der Kampf im Jahre 1905 in Böhmen ausgebrochen. Von den Linien der L. I. Staatsbahnen im nordwestlichen Böhmen ist der Kampf auch auf die übrigen Privatbahnen übergesprungen und hat namhafte Erfolge gebracht. An der Hand von Tatsachenmaterial beleuchtete der Referent das eisenbahnfeindliche Verhalten der Regierung und der bürgerlichen Parteien, besonders der christlichsozialen und der deutschnationalen Abgeordneten. Ganz besonders erinnerte er an das niederträchtige Schwindelmanöver dieser bürgerlichen Abgeordneten bei Beratung des allen Eisenbahner noch gut in Erinnerung stehenden 20 Millionen-Antrages des Dr. Eilenbogen. Er charakterisierte hierbei ganz besonders jene christlichsozialen und deutschnationalen Abgeordneten, die damals den Eisenbahner weismachen wollten, daß diese 20 Millionen für die Eisenbahner viel zu wenig seien, und als dann vom Abgeordneten Dr. Schuberger 15 Millionen für sämtliche Staatsbediensteten beantragt wurden, wobei auf die Eisenbahner nur 88 Millionen entfielen, dies als ungeheurer Erfolg von den christlichsozialen und deutschnationalen ausposaunt wurde. Durch direktes Eingreifen unserer Organisation ist dieser Betrag bei den Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium auf 14 Millionen erhöht worden. Wo waren damals die Vertreter der christlichen und der nationalen Organisationen? Auf Seiten der Regierung haben sie gestanden und haben sich nicht genug in Verleumdungen gegen die Koalition und deren Vertrauensmänner tun können.

Im weiteren erinnerte Redner an das schäbige Verhalten derselben bürgerlichen Abgeordneten gegenüber dem Antrag Tomšič im Jahre 1910 auf Einstellung von 88 Millionen zur Verbesserung der Lage der Arbeiterschaft bei den L. I. Staatsbahnen. Sodann beleuchtete er unter genauer Entwicklung des 88 Millionen-Antrages den ganzen niederträchtigen Schwindel betreffend die restlichen 17 Millionen, der von den bürgerlichen Parteien, insbesondere vom Deutschen Nationalverband ausgeführt wurde. Zur besseren Beleuchtung brachte der Referent die beiden Reden des bekannten deutschen „Eisenbahnerführers“, des Abgeordneten Heine, die derselbe am 16. Dezember 1911 als Berichterstatter bezüglich des 88 Millionen-Antrages und am 2. Juli 1912 bei Verhandlung über den Antrag Tomšič wegen der restlichen 17 Millionen im Abgeordnetenhaus gehalten hat, nach dem stenographischen Protokoll zur Kenntnis. Um diese Wandlungsfähigkeit dieses fauberen Vertreters der deutschen Reichsbünder vollhaft würdigen zu können, genüge es, daran zu erinnern, daß zwischen diesen angeführten Tagen der 1. Jänner liegt, zu welchem Zeitpunkt dieser Heine nach Ueberspringung mehrerer Vordermänner zum L. I. Baurat ernannt wurde.

Redner verwies hierbei auf die Äußerungen des Eisenbahnministers, wonach die Regierung in drei Raten den Eisenbahner 15 Millionen geben würde, falls der Antrag Tomšič auf 17 Millionen abgelehnt würde, wobei Genosse Dusček in der Lage war, an der Hand eines Flugblattes, welches der Deutsche Reichsbund im Juni 1913 herausgegeben hat, zu beweisen, daß dieser faubere Reichsbund im Verein mit der nationalen Koalition es war, der der Regierung dieses fragliche Etappenangebot eingegeben hat. Die Diener wissen nun, wem sie den Verrat an der zweijährigen Vorrückungsfrist zu danken haben. Wir haben mit diesem Betrag nichts zu tun, da wir nach wie vor auf der restlosen Durchführung des 17 Millionen-Antrages Tomšič verharren. (Mauscheber Beifall.)

Vorsitzender Scheibin eröffnete sofort die Debatte über diese Ausführungen und ersuchte unter nochmaliger ausdrücklicher Zustimmung der ungeheuren Redefreiheit die anwesenden Gegner, hiezu Stellung zu nehmen. Es fand jedoch keiner hiezu den Mut, worauf Genosse Dusček diese Tatsache mit einigen markigen Worten als grenzenlose Feigheit charakterisierte.

Nachdem über Antrag Schamesberger Genosse Gahobner in sehr interessanter Form den Verlauf der am 6. August 1913 stattgefundenen deutschnationalen Versammlung charakterisierte, faßte Genosse Scheibin in einem kräftigen Schlußwort die heute geordnete Aufklärung zusammen und glaubte mit Recht darauf hinweisen zu dürfen, daß nun wohl kein Zweifel mehr bestehe, daß das Recht und die Wahrheit auf unserer Seite ist. Mit einem warmen Appell, durch festen Ausbau der Organisation mitzuhelfen, daß wir ans Ziel gelangen, schloß er um 1/11 Uhr die großartig verlaufene Versammlung.

Brünn. (Pumpenwärterkonferenz.) Am 22. September fand in Brünn eine Konferenz der Pumpenwärter der L. I. Nordbahn mit nachstehender Tagesordnung statt: Dienst- und Entlohnungsverhältnisse der Pumpenwärter. Organisation und Vertrauensmänner-system. Genosse Josef Koranda schilberte den bisherigen Verlauf der von der Gewerkschaft zugunsten dieser Kategorie eingeleiteten Aktionen und deren Erfolge, wobei er auf die Beschlässe der vorjährigen Reichskonferenz der Pumpenwärter, auf die Deputationsvorsprache und das dem L. I. Eisenbahnministerium unterbreitete Memorandum hinwies. Er besprach dann die im Zentralausschuß für Personalangelegenheiten eingebrachten allgemeinen und speziellen Anträge und legte Gewicht auf die Notwendigkeit einer besseren Organisation unter den Pumpenwärtern. Zweck leichter und erspriechlicherer Arbeit empfahl Genosse Koranda den Ausbau eines Vertrauensmänner-systems, dessen vornehmliche Aufgaben er näher umschrieb. In der Debatte nahmen mehrere Delegierte teil, welche unter anderem mannigfache lokale Beschwerden und Wünsche zur Sprache brachten. Gegenstand der konkreten Aussprache waren insbesondere: Ernennung von Unterbeamten bei Erreichung von 1200 Kr. Gehalt, Gewährung mehr freier Tage vor Einführung des 12/24stündigen Turnusses, Nachdienstzulagen, Prämien, Sonderentlohnung für Reparaturen, insbesondere bei Werken mit elektrischem Betrieb u. s. w. Zum Hauptvertrauensmann für die L. I. Nordbahn wurde Genosse Matth. Tatal, Maschinenaufseher in Branowitz, welcher die vorgebrachten Wünsche und Beschwerden in der nächsten Sitzung der Personalkommission vorzutragen wird. Es wird weiters ein stichhaltiges Material gesammelt werden, welches zur Unterstützung der Forderungen der Pumpenwärter verwendet werden soll. An die Pumpenwärter ergeht jedoch der Ruf, daß sie sich der allgemeinen Eisenbahnerorganisation anschließen.

Triest. (Konferenz der Ortsgruppenobmänner.) Am 18. September fand im Arbeiterheim eine Obmännerkonferenz der dem Triester Sekretariat zugewiesenen Ortsgruppen statt, welche von allen Ortsgruppen dieses Rahons mit 22 Delegierten besetzt wurde und die sich mit organisatorischen Fragen beschäftigte. Es wurde auch eine Reihe von für die Organisation bedeutsamer Anträge angenommen. Die Zentrale war durch Genossen Dusček, das Sekretariat durch die Genossen Kapac, Schöhl und Galauk, die Gewerkschaftskommission durch Genossen Passivita vertreten.

Marchegg. Am 2. Oktober d. J. hatten die „Reichsbündler“ in Herrn Helmers Gasthaus eine Versammlung einberufen, zu der sie sich die Herren Ertl und Scheibin aus Wien als Redner bestellten. Die Genossen von Marchegg ließen es sich nicht verdrücken, zu dieser Versammlung zu erscheinen, um den ersten Vorsitzenden der gelben Organisation zu hören. Im ganzen waren wohlgeachtete acht Mann — angeblich schon Mitglieder des Bundes — anwesend, dafür aber eine große Anzahl von sozialdemokratischen Eisenbahner. Diese acht Herren, und zwar Friedl, Adam, Vaclav Meger, Matšhila, Heinrich Hisinger, Josef Hübl, Bauer, Kabobel, wählten aus Mangel an übrigen Mitgliedern sich gegenseitig in den Ausschuß, und wurde erklärt, daß die übrigen Ausschußmitglieder später gewählt werden. Sie glauben, sie werden noch mehr Leute in Marchegg finden. Zu bemerken wäre noch, daß die vier ersten Herren, als sie noch dem Dienerstand angehörten, im sozialdemokratischen Lager gestanden sind, und erst als sie den Unterbeamtenrang erhalten haben, nicht mehr unter die Arbeiter passen. Wir beneiden den Reichsbund auf keinen Fall auf diesen Zuwachs von solchen Mitgliedern.

Als Herr Scheibin zum Worte gelangte, stammelte er einiges, dem man nicht entnehmen konnte, ob es eine Begrüßung oder sonst etwas sein sollte. Nur die letzteren Worte waren vernehmlich, die auch wert sind, erwähnt zu werden: „Das Programm des Reichsbundes habe ich ja schon bei der letzten Versammlung gebracht und überlasse es dem Herrn Ertl, einiges heute zu bringen.“

Herr Ertl nahm denn auch das Wort, um seinen Kameraden zu Hilfe zu kommen, und es zeigte sich, daß er nicht gar so erfreut war, daß in der Versammlung auch eine große Zahl von Sozialdemokraten erschienen ist. In seinen Ausführungen legte er sich auch einen großen Zwang auf, um nicht in den gewöhnlichen Ton der Beschimpfung der Sozialdemokraten zu verfallen, und brachte in hochtönigen Worten die völkische Bewegung und die Ziele, dessen Wiedergabe wir uns wohl ersparen können. Genosse Spiech erwiderte Herrn Ertl, indem er dessen Ausführungen in Bezug auf die nationale Koalition der Deutschen, Tschechen sowie Christlichsozialen ins rechte Licht stellte, sowie das Verhalten des Nationalverbandes zum Antrag Tomšich im Parlament ausführlich darstellte. Im weiteren konstatierte Genosse Spiech, daß Herr Ertl mit keiner Silbe den Brennpunkt der Eisenbahner berührt hatte: das ist die Aufbesserung der Bezüge, wie überhaupt die Forderungen und Wünsche der Eisenbahner, welche den Eisenbahnern gewiß dringlicher sind als alle nationalen Phrasen. Dem Redner wurde für seine Ausführungen reichlicher Beifall zuteil. Herr Ertl suchte wohl in seiner Art unter vielen Mühen die Versammlung zu überzeugen, daß seine Organisation das Beste gewollt, ja er selbst mit dem Verhalten des Nationalverbandes nicht zufrieden sei. Es zeigte sich, daß auch in Marchegg kein Boden für eine gelbe Organisation ist, und so mußten die Herren, ohne Mitgliederzuwachs zu erreichen, Marchegg verlassen.

Laiabach. (Konferenz der Ortsgruppen Laiabach.) Am 15. September tagte im Gasthaus „International“ eine Konferenz der Vertrauensmänner der drei Ortsgruppen Laiabach, welche zahlreich besetzt wurde. Als Vertreter der Zentrale fungierte Genosse Dusček aus Wien, das Sekretariat Triest vertrat Genosse Kapac. Bei dieser Konferenz wurde nicht nur eine Reihe von lokalen Fragen behandelt und erledigt, sondern die Konferenz beschäftigte sich auch mit den besolaten Verhältnissen in der Triester Staatsbahndirektion im allgemeinen und in Interzista im besonderen. Ebenfalls wurde auch hier eine Reihe organisatorischer Fragen zum Beschluß erhoben.

Innsbruck. Am 26. September tagte im Arbeiterheim eine Konferenz der Zugbegleiter des L. I. Staatsbahndirektionsbezirkes Innsbruck sowie des Südbahnspektorsates Innsbruck. An der Konferenz nahmen fast sämtliche Stationen, in welchen Zugbegleitungspersonal domiziliert, durch 21 Delegierte teil. Von der Zentrale erfährte Genosse Dusček, ferner Genosse Scheibin als Hauptvertrauensmann. Die Konferenz beschäftigte sich einestheils mit dem Ausbau des Vertrauensmänner-systems unter den Zugbegleitern, andererseits mit den dienstlichen Verhältnissen sowie mit den Forderungen des Zugbegleitungs-personals und verschiedener lokaler Verhältnisse. Die Vorschläge der Zentrale über den Ausbau des Vertrauensmänner-systems wurden von den Anwesenden einstimmig angenommen und die Forderungen der Zugbegleiter der demnächst in Wien stattfindenden Reichskonferenz der Zugbegleiter zur Behandlung überwiesen.

Innsbruck. (Lokalbahnerversammlung.) Die Freitag den 26. September um 11 Uhr nachts im Arbeiterheim abgehaltene Mitgliederversammlung war recht gut besucht und nahm einen glänzenden Verlauf. Der als Redner von der Zentrale erschienene Genosse Dusček feststellte die Zuhörer mit seinem Vortrag über den von der Organisation ausgearbeiteten und auf einer Konferenz der Lokalpenfionsausschüsse in Salzburg einstimmig angenommenen Statutenentwurf für den Pensionsfonds der österreichischen Lokalbahner. Er erzählte des

weiteren, daß dieser Entwurf durch die Genossen Dietrich und Cermak dem k. k. Eisenbahnministerium und der k. k. Generalinspektion überreicht wurde und verweist auf die umfangreiche Besprechung an die letztere Behörde wegen statutarischer Unforeflichkeit bei der Generalversammlung am 24. Juni 1913, wodurch die vorgeschriebene Abstimmung über den Antrag Dietrich auf Abhaltung einer außerordentlichen Generalversammlung zur Beratung dieses Statutenentwurfs vom Vorsitzenden brutal verhindert wurde. Vorsitzender Genosse Dietrich berichtete hierauf über den Erfolg der Deputation beim Herrn Bürgermeister Greil wegen Übernahme in den städtischen Pensionsfonds, wobei der Bürgermeister keine zufriedenstellende Erklärung abgegeben habe. Er wurde dabei von Herrn Sterzinger ergänzt unterstützt. Nachdem Herr Sterzinger die vom Referenten Duzel als ungerecht zurückgewiesene Kritik des zweiten Junsbruder Delegierten auf der Generalversammlung verteidigt, griff Genosse Dietrich ebenfalls in die Debatte ein und konstatierte, daß sich Herr Mayer einer Pflichtverletzung schuldig gemacht habe, wenn er den angeblichen Normfehler Dietrichs benutzt nicht gutgemacht habe. Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten und Beantwortung mehrerer Anfragen der Genossen Rindlmann, Mayer, Schreier und Rienzl durch den Referenten und Genossen Dietrich wurde die anwesend verlaufene Versammlung kurz vor 1 Uhr nachts geschlossen.

### Aus den Organisationen.

**Junsbrud IV.** Die berechneten Mitglieder werden nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß Vereinsabzeichen sowie Kalender für 1914 beim Kassier Genossen Ruck zu haben sind und werden die Genossen ersucht, recht ausgiebig davon Gebrauch zu machen.

**Oberleutensdorf.** (Sterbefälle.) Den Mitgliedern der Sterbefälle wird zur Kenntnis gebracht, daß Genosse Wenzel Schwarz in Wien gestorben ist.

**Junsbrud IV.** (Staatsbahn.) Die geehrten Mitglieder werden ersucht, bei der nächsten Einzahlung ihre Wohnungsadresse dem Kassier bekanntzugeben und das nach jedem Wohnungswechsel zu tun. Die Bibliothek befindet sich im Arbeiterheim (Musikzimmer) und ist jeden Dienstag von 7 bis 8 Uhr abends geöffnet. Beim Abholen von Büchern ist das Mitgliedsbuch oder die Karte vorzuweisen.

**Kufstein.** Als Subkassier für das Heizhauspersonal wurde Genosse Mandler, Lokomotivführer, aufgestellt. Genosse Mandler ist berechtigt, Monatsbeiträge entgegenzunehmen.

**Weipert.** (Lebewohl.) Den nach Komotau verkehrten Genossen John, Wehmeltka und Pafley ruft das organisierte Personal der Station Weipert ein herzliches „Lebewohl!“ nach. Möge es den Kollegen in ihrem neuen Domizil recht wohl ergehen. — An Stelle des Genossen John hat mit 1. Oktober Genosse Josef Börner die Leitung der Zahlstelle übernommen.

### Verschiedenes.

Die „Freie Volksschule“ und die Arbeiterschaft. Mit jährr Kraft, mit unerbittlicher Einmütigkeit kämpfen die Arbeiter und Arbeiterinnen der ganzen Erde um die Anerkennung ihrer Rechte, um die Verbesserung und Hebung ihrer Lebenslage. Verkürzung der Arbeitszeit! Erhöhung der Löhne! Das ist der Kampf. Und in schwerem Ringen wird Fortschritt um Fortschritt erröht und erreicht.

So kommt langsam, aber dennoch Licht und Freude in das Arbeiterleben. Die Stunden der schweren Werkmühle werden geringer. Der Arbeiter der Gegenwart lernt etwas Neues kennen: die Ruhe. Wie viel hunderttausend freie Stunden haben die Gewerkschaften der Menschheit schon geschenkt? Man sollte das einmal nachrechnen.

Mit dieser ruhigen erkrankten Ruhezeit stellt sich aber die moderne Arbeiterschaft zugleich vor eine neue, ebenso schöne wie schwere Aufgabe: es gilt für den Arbeiter und die Arbeiterin, ihre freie Zeit, die sie nur schwer erkämpft haben, richtig und edel zu benutzen. Es gilt, die proletarische Ruhezeit so zu gestalten, daß sie der Arbeiterschaft zum Segen wird.

Dabei haben wir uns vor allen Dingen der bürgerlichen Nachlässigkeit zu widmen! Die bürgerliche Welt mag ihre Zeit beim Trunk und Spiel vergeuden. Sie hat so viel freie Zeit und so wenig Ziele, sie hat schon so viel erreicht und will so wenig von der Zukunft, daß ihre heilige Veredelung der freien Zeit, ihre Gedankenlosigkeit und ihre Gemächlichkeit erklärlich ist.

Aber der wahrhaft revolutionäre Sinn hat mit dem törichtem Trunk und dem zwecklosen Spiel nichts zu schaffen. Wir sehen uns nicht an den Tisch des Spielertums. Wer die Welt verändern will, will immer auch sein eigenes Leben verändern. Verändern aber heißt anders machen. So gilt es also auch, unsere Ruhe anders zu machen! Wie kann uns das gelingen?

Jede freie Stunde laßt uns dazu verwenden, unsere Innemwelt reicher und schöner zu machen! Was die großen Geister der Menschheit erbacht haben, das wollen wir uns selbst zu eigen machen. Lesen und lernen — das sei die Lösung für die proletarische Ruhe. Das Herrlichste aller Bildung aber ist die Kunst und vor allem das Theater.

Die Wiener Freie Volksschule ist nun die Stätte, die dem Arbeiter und der Arbeiterin edle Bühnenkunst zu billigen Preisen und in schönster Form bieten will. Der Verein, an dessen Spitze Genosse Engelbert Bernerstorfer steht, wurde für die Wiener Arbeiterschaft gegründet, an ihre liegt es, den Verein groß und mächtig zu machen.

Wer für den Monatsbeitrag von Kr. 1.10 oder Kr. 1.60 (Theater, Garberbe, Programm inbegriffen) Mitglied wird, bringt so in jedem Monat seines Arbeitsjahres ein paar festliche Stunden, die seiner Erinnerung nicht entgehen, die ihn mit neuem Lebensmut erfüllen, die ihn in seinem Glauben an die Menschheit kräftigen, die seinen Trost und seine Selbstverwirklichung steigern!

Wer Mitglied der Freien Volksschule wird, erhält zugleich allmonatlich ein Heft der Vereinszeitschrift „Der Strom“. Der „Strom“ ist eine sozialistische Kunstzeitschrift. Die besten Dichter kommen hier zum Wort. Auch Zeichnungen enthält die Zeitschrift, an der viele bedeutende und zeitwache Künstler der Gegenwart mitarbeiten.

In der Freien Volksschule erzieht sich der Arbeiter und die Arbeiterin zur würdigen Benutzung ihrer Ruhezeit. Hier wird auch um wenig Geld das höchste geboten, was die Menschheit hervorbringt: die Kunst. Die Wiener Arbeiterschaft möge es erkennen! Jeder werde für die Freie Volksschule. Sie laßt Goethe und Schiller, aber auch Angenauer und Nestroß zu Worte kommen.

Die Vorstellungen finden täglich vom 1. September bis 30. Juni in dem so zentral gelegenen Theater „Volksschule“, VII, Neubaugasse 36, statt.

Beitrittserklärungen sind in allen Arbeiterorganisationen, Konsum- und Hammerdroschkalen gratis erhältlich. Organisierte Arbeiter und Arbeiterinnen, die ihre Anmeldungen bis zum 30. November d. J. an das Sekretariat der Freien Volksschule, VII, Neubaugasse 36, senden, sind von der Beitrittsgebühr befreit.

Werbet und werbet Mitglieder der Freien Volksschule! Josef Luitpold Stern.

**Bilderschmud in den Eisenbahnabteilen.** Auf Veranlassung des preussischen Eisenbahnministers ist zunächst in durchgehenden Zügen, die vom Anhalter Bahnhof abgehen, Bilderschmud angebracht worden. Eine weitere Anbringung der Bilder in den Abteilungen aller derartigen Züge, die von Berlin abgehen, ist vorgesehen. Da die Maßnahme zunächst als Versuch zur Durchführung gelangen soll, wird es von dem Ausfall abhängen, ob man später weitergehen und auch andere als D-Züge in den Coupés mit derartigen Bildern schmücken wird. Die ersten Bilder stellen unter anderem folgendes dar: Das Kriegsschiff „Braunschweig“, und ferner Ansichten aus Bismarck, Danzig, Düsseldorf, Heidelberg, Leipzig, Lübeck, Westerland, Zoppot, Mannheim, Marburg, Lenhausen, Potsdam, Stettin, Trier u. s. w.

### An Bayerns Knichdöler

In der kurzen Lederhose,  
Wo das Echo hallt darin,  
Herrscht nicht der echte, große,  
Nicht der fromme Gotteskinn.

In ihr waltet die Begierde;  
Als ein Zeichen auch dafür  
Bist uns die gestidte Zierde  
An der Fall- und Posentür.

Wie du doch, o frommer Bayer,  
In dem einen widerstrebst!  
Deine Kniee sind wohl freier  
Als der Sinn, in dem du lebst.

Aber sieh, wie's immer bunter  
Treibt der Geist der neuen Zeit!  
Laß die Pose bald herunter  
Für die hohe Geistlichkeit!

Peter Schlemihl („Simplizissimus“).

\*) Die katholische Geistlichkeit in Oberbayern versucht aus angeblich, sittlichen Gründen, die Männer in Oberbayern davon abzubringen, noch fernerhin Aniehofen zu tragen.

### Literatur.

„Der Kampf.“ Sozialdemokratische Monatschrift. Vom neuen, VII. Jahrgang ist soeben Heft 1 (1. Oktober 1913) erschienen. Aus dem Inhalt heben wir hervor: Heinrich Beer: Der siebente Gewerkschaftskongress; Viktor Adler: Der Briefwechsel zwischen Marx und Engels; Oda Döber (Rom): Oesterreich in italienischer Beleuchtung; Hermann Diamond (Lemberg): Der § 14 und seine Anwendung; Siegfried Schab: § 14, Obstruktion und Sozialdemokratie; Jakob Pittner (Gjernowitz): Die Gefahr des § 14; Otto Lang (Zürich): Der Grundgedanke der Individualisierung im österreichischen Strafrechtswesen; Wilhelm Ellenbogen: Geschworenengerichte und Parteiprogramm; Jakob Vrod: Die sozialhygienischen Zustände im mährisch-schlesischen Steinkohlenrevier; D. J. Bach: Der Arbeiter und die Kunst; Bücherrevue: Antimarijistische Literatur, Nationalitätenfrage, Dichtungen. — Redaktion und Verwaltung befinden sich in Wien VI, Rechte Wienzeile 97, wo der neue Jahrgang um 6 Kr. abonniert werden kann; kein Vertrauensmann veräume es, dies zu tun.

Ein Nebelbuch. Wohl wird das Andenken an unseren August Bebel in den Herzen des Proletariats lebendig bleiben, da sein Werk lebendig ist und täglich neues Leben hervorruft, nichtabgewandener von der Wunsch, das Erdenwallen und Schaffen unseres großen Vorkämpfers näher kennen zu lernen, gerade jetzt, da der Schmerz über seinen Verlust noch frisch ist, in weiten Arbeiterkreisen vorhanden sein. Zwar hat August Bebel in seinem Memoirenwerk „Aus meinem Leben“ uns den besten Aufschluß über seine Persönlichkeit und sein Wirken für die Partei gegeben. Aber er konnte dieses Werk nicht vollenden, außerdem ist es auch nicht allen Arbeitern zugänglich. Es ist daher nur zu begrüßen, daß die Buchhandlung Vorwärts schon wenige Wochen nach dem Hinscheiden Bebel's mit einem Büchlein herauskommt, das dem Gedächtnis und der Würdigung des unerglichen Vorkämpfers gewidmet ist. Genosse Hermann Wendel zeichnet in der Schrift knapp und doch anschaulich ein Lebensbild August Bebel's und stellt ihn plastisch als Mensch, Parteiführer und Politiker vor unser geistige Auge. Die Schrift hat tatsächlich den großen Vorzug, daß sie nicht allein mit dem Kopf, sondern, wie der Verfasser sagt, mit dem Herzen geschrieben ist; sie wird sicherlich auch zu Herzen sprechen. Die 103 Seiten starke Schrift ist würdig ausgestattet und enthält ein farbiges Bild des großen Bebel nach dem Porträt von Trommer. Der Preis ist 1 Kr. Eine ungekürzte Vereinsausgabe kostet 50 Pf. Wir wünschen dem Büchlein die weiteste Verbreitung.

### Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Gut und billig ist die Lösung der Firma Geler u. Dostal, welche am weltberühmten Prünner Tuchfabrikplatz ihren Sitz hat, und jedem Privaten die vorteilhafteste Gelegenheit bietet, diese unerreichbaren Erzeugnisse aus direkter Quelle zu beziehen. Die reichhaltigen Kollektionen nur moderner erstklassiger Stoffe erhält jeder Private postfrei zugesandt, um seinen Bedarf ohne Zwischenhand billig einkaufen zu können.

### Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 3. Oktober 1913. In Unterstüttungen werden bewilligt: a) Hinterbliebenenunterstützungsfonds: 38 Fälle 3050 Kr.; b) Hilfsfonds: 2 Fälle Kr. 242.50; c) aus Vereinsmitteln: 163 Fälle 3590 Kr., 31 Fälle abgewiesen; d) aus den Mitteln des „Eisenbahner“: 2 Fälle 60 Kr. — Der Reichtschuh wird für 96 Fälle bewilligt. — Erpensen für 15 Fälle Kr. 3085.41. — Erledigung des Einkaufes. — Bericht über die mährische Landeskonferenz in Briinn am 28. September 1913.

### Versammlungsanzeigen.

In nächstehenden Orten finden Versammlungen statt: Marburg I. Am 11. Oktober um 8 Uhr abends in Kreuzhofers Saal. Komotau. Am 19. Oktober um 2 Uhr nachmittags in Georgs Gasthaus in Oberdorf.

Raaden. Am 19. Oktober um 3 Uhr nachmittags in Wagners Gasthaus in Brunnerdorf.  
Barzdorf. Am 17. Oktober um 5 Uhr abends im Vereinslokal.

### Sprechsaal.

#### Offene Anfragen.

**An die k. k. Staatsbahndirektion in Krakau.**  
Seit zwei Monaten ist in Tarnow keine Jaworznowohle zum Hausgebrauch für das Personal zum Verkauf am Lager. Es wird zwar in kleinen Mengen die minderwertige Sierszawohle verkauft, jedoch hat dieselbe, trotzdem sie teurer ist als Jaworznowohle, als Brennmaterial in Privatwohnungen gar keinen Wert. Das Fehlen der Jaworznowohle ist in Tarnow während des Winters schon ständig und bittet das gesamte Personal um dringende Abhilfe.

**An die Generaldirektion der Südbahn in Wien.**  
Die Bewohner der Personalfhäuser (Diener- und Arbeiterwohnhäuser) erlauben sich die höfliche Anfrage, wann endlich die elektrische Beleuchtung in den Wohnungen eingerichtet wird. Nachdem das elektrische Licht bereits auf den Gängen und in den Gängen eingeleitet und Strom zur Beleuchtung der Wohnungen genug vorhanden ist, überdies das Personal bereit ist, die Amortisation der Beleuchtungsanlage zu tragen, so wird um baldigste Erledigung gebeten.

**An die Verkehrsdirektion der Südbahn in Wien.**  
Die Zugführer der Station Trieste (Südbahn) haben am 30. November 1912 eine Eingabe an die Verkehrsdirektion gemacht, wo um Aufstellung der italienischen Dienstwagen Serie F. S. gebeten wurde. Da nun der Winter mit seinen Unbilden bald eintreten und der Aufenthalt und das Arbeiten in einem italienischen Dienstwagen gesundheitsfördernd einwirkt, so bitten die Zugführer um eine ungehende Erledigung.

**An die Verkehrsdirektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft in Wien.**  
Das Verkehrspersonal der Südbahn und der k. k. Staatsbahn in Bordenberg hat im Monat April d. J. ein Gesuch um eine ordentliche Beleuchtung der Stationsanlagen der Station Bordenberg-Südbahn eingebracht. Da nun die Zeit der langen Nächte beginnt und die Ausübung des Dienstes in dieser Station wegen mangelhafter Beleuchtung direkt lebensgefährlich ist, so ersuchen die Bittsteller um sofortige Durchführung ihres Ansuchens.

### Briefkasten der Redaktion.

Bischofshafen. Brief nicht erhalten. — Anittelfeld. Korrespondenz aus N. nicht verwendbar. — Meran-Bintschgau. (Deutschglobe Musterpflanze) eignet sich nicht zur Veröffentlichung. — Spisberg. Nach den gegenwärtigen Bestimmungen kommt für den Gärtenausgleich nur die definitive Dienstzeit in Betracht. (674, J. M. 913.) — Sela 18. Sie rufen in die 1100 Kr. am 1. Juli 1915 vor. Für Sie gilt nicht das Gehalt, sondern das Ueberleitungsschema. (740, J. M. 913.) — J. A., Trieste. Kommt in nächster Nummer. Gruß!

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

Gegen Monatszahlungen von **2 Kronen** an Ohne Anzahl. 5 Tage zur Probe Mustrierten Katalog gratis und frel.

**Bial & Freund, Postfach 559/2 Wien VI/3**  
Ges. m. b. H.

### Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket feinerer Reste, enthaltend: Prima Kanovas für Bettüberzüge, starke Hemdenord, Jesir für Hemden und Kleider, Maudrud, Mufen und Kleiderstoffe, Seinswand 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 Parteigrub

**Geopold Witzel, Handweber**  
in Nachod Nr. 17, Böhmen.  
Mitglied der böhmischen Orts- und Fachorganisation.

Beste böhmische Bezugsquelle!  
**Billige Bettfedern!**

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K.  
bester 2 K. 40; prima halbdunne 2 K. 60;  
weiße 4 K.; weiße, haunige 5 K. 10;  
1 kg hochfeine, geschlossene, gefüllte 6 K. 40; 1 kg Dunnen (flaum), grane 6 K. 7 K.; weiße, feine 10 K.; oberster Brutflaum 12 K.  
Bei Abnahme von 5 kg franco.

**Fertig gefüllte Betten**

aus höchstwertigem roten, blauen, weißen oder gelben Flanell, 1 Tuchend, 180 cm lang, circa 200 cm breit, mit 2 K. 40; mit 2 K. 60; mit 2 K. 80; mit 2 K. 100; mit 2 K. 120; mit 2 K. 140; mit 2 K. 160; mit 2 K. 180; mit 2 K. 200; mit 2 K. 220; mit 2 K. 240; mit 2 K. 260; mit 2 K. 280; mit 2 K. 300; mit 2 K. 320; mit 2 K. 340; mit 2 K. 360; mit 2 K. 380; mit 2 K. 400; mit 2 K. 420; mit 2 K. 440; mit 2 K. 460; mit 2 K. 480; mit 2 K. 500; mit 2 K. 520; mit 2 K. 540; mit 2 K. 560; mit 2 K. 580; mit 2 K. 600; mit 2 K. 620; mit 2 K. 640; mit 2 K. 660; mit 2 K. 680; mit 2 K. 700; mit 2 K. 720; mit 2 K. 740; mit 2 K. 760; mit 2 K. 780; mit 2 K. 800; mit 2 K. 820; mit 2 K. 840; mit 2 K. 860; mit 2 K. 880; mit 2 K. 900; mit 2 K. 920; mit 2 K. 940; mit 2 K. 960; mit 2 K. 980; mit 2 K. 1000; mit 2 K. 1020; mit 2 K. 1040; mit 2 K. 1060; mit 2 K. 1080; mit 2 K. 1100; mit 2 K. 1120; mit 2 K. 1140; mit 2 K. 1160; mit 2 K. 1180; mit 2 K. 1200; mit 2 K. 1220; mit 2 K. 1240; mit 2 K. 1260; mit 2 K. 1280; mit 2 K. 1300; mit 2 K. 1320; mit 2 K. 1340; mit 2 K. 1360; mit 2 K. 1380; mit 2 K. 1400; mit 2 K. 1420; mit 2 K. 1440; mit 2 K. 1460; mit 2 K. 1480; mit 2 K. 1500; mit 2 K. 1520; mit 2 K. 1540; mit 2 K. 1560; mit 2 K. 1580; mit 2 K. 1600; mit 2 K. 1620; mit 2 K. 1640; mit 2 K. 1660; mit 2 K. 1680; mit 2 K. 1700; mit 2 K. 1720; mit 2 K. 1740; mit 2 K. 1760; mit 2 K. 1780; mit 2 K. 1800; mit 2 K. 1820; mit 2 K. 1840; mit 2 K. 1860; mit 2 K. 1880; mit 2 K. 1900; mit 2 K. 1920; mit 2 K. 1940; mit 2 K. 1960; mit 2 K. 1980; mit 2 K. 2000; mit 2 K. 2020; mit 2 K. 2040; mit 2 K. 2060; mit 2 K. 2080; mit 2 K. 2100; mit 2 K. 2120; mit 2 K. 2140; mit 2 K. 2160; mit 2 K. 2180; mit 2 K. 2200; mit 2 K. 2220; mit 2 K. 2240; mit 2 K. 2260; mit 2 K. 2280; mit 2 K. 2300; mit 2 K. 2320; mit 2 K. 2340; mit 2 K. 2360; mit 2 K. 2380; mit 2 K. 2400; mit 2 K. 2420; mit 2 K. 2440; mit 2 K. 2460; mit 2 K. 2480; mit 2 K. 2500; mit 2 K. 2520; mit 2 K. 2540; mit 2 K. 2560; mit 2 K. 2580; mit 2 K. 2600; mit 2 K. 2620; mit 2 K. 2640; mit 2 K. 2660; mit 2 K. 2680; mit 2 K. 2700; mit 2 K. 2720; mit 2 K. 2740; mit 2 K. 2760; mit 2 K. 2780; mit 2 K. 2800; mit 2 K. 2820; mit 2 K. 2840; mit 2 K. 2860; mit 2 K. 2880; mit 2 K. 2900; mit 2 K. 2920; mit 2 K. 2940; mit 2 K. 2960; mit 2 K. 2980; mit 2 K. 3000; mit 2 K. 3020; mit 2 K. 3040; mit 2 K. 3060; mit 2 K. 3080; mit 2 K. 3100; mit 2 K. 3120; mit 2 K. 3140; mit 2 K. 3160; mit 2 K. 3180; mit 2 K. 3200; mit 2 K. 3220; mit 2 K. 3240; mit 2 K. 3260; mit 2 K. 3280; mit 2 K. 3300; mit 2 K. 3320; mit 2 K. 3340; mit 2 K. 3360; mit 2 K. 3380; mit 2 K. 3400; mit 2 K. 3420; mit 2 K. 3440; mit 2 K. 3460; mit 2 K. 3480; mit 2 K. 3500; mit 2 K. 3520; mit 2 K. 3540; mit 2 K. 3560; mit 2 K. 3580; mit 2 K. 3600; mit 2 K. 3620; mit 2 K. 3640; mit 2 K. 3660; mit 2 K. 3680; mit 2 K. 3700; mit 2 K. 3720; mit 2 K. 3740; mit 2 K. 3760; mit 2 K. 3780; mit 2 K. 3800; mit 2 K. 3820; mit 2 K. 3840; mit 2 K. 3860; mit 2 K. 3880; mit 2 K. 3900; mit 2 K. 3920; mit 2 K. 3940; mit 2 K. 3960; mit 2 K. 3980; mit 2 K. 4000; mit 2 K. 4020; mit 2 K. 4040; mit 2 K. 4060; mit 2 K. 4080; mit 2 K. 4100; mit 2 K. 4120; mit 2 K. 4140; mit 2 K. 4160; mit 2 K. 4180; mit 2 K. 4200; mit 2 K. 4220; mit 2 K. 4240; mit 2 K. 4260; mit 2 K. 4280; mit 2 K. 4300; mit 2 K. 4320; mit 2 K. 4340; mit 2 K. 4360; mit 2 K. 4380; mit 2 K. 4400; mit 2 K. 4420; mit 2 K. 4440; mit 2 K. 4460; mit 2 K. 4480; mit 2 K. 4500; mit 2 K. 4520; mit 2 K. 4540; mit 2 K. 4560; mit 2 K. 4580; mit 2 K. 4600; mit 2 K. 4620; mit 2 K. 4640; mit 2 K. 4660; mit 2 K. 4680; mit 2 K. 4700; mit 2 K. 4720; mit 2 K. 4740; mit 2 K. 4760; mit 2 K. 4780; mit 2 K. 4800; mit 2 K. 4820; mit 2 K. 4840; mit 2 K. 4860; mit 2 K. 4880; mit 2 K. 4900; mit 2 K. 4920; mit 2 K. 4940; mit 2 K. 4960; mit 2 K. 4980; mit 2 K. 5000; mit 2 K. 5020; mit 2 K. 5040; mit 2 K. 5060; mit 2 K. 5080; mit 2 K. 5100; mit 2 K. 5120; mit 2 K. 5140; mit 2 K. 5160; mit 2 K. 5180; mit 2 K. 5200; mit 2 K. 5220; mit 2 K. 5240; mit 2 K. 5260; mit 2 K. 5280; mit 2 K. 5300; mit 2 K. 5320; mit 2 K. 5340; mit 2 K. 5360; mit 2 K. 5380; mit 2 K. 5400; mit 2 K. 5420; mit 2 K. 5440; mit 2 K. 5460; mit 2 K. 5480; mit 2 K. 5500; mit 2 K. 5520; mit 2 K. 5540; mit 2 K. 5560; mit 2 K. 5580; mit 2 K. 5600; mit 2 K. 5620; mit 2 K. 5640; mit 2 K. 5660; mit 2 K. 5680; mit 2 K. 5700; mit 2 K. 5720; mit 2 K. 5740; mit 2 K. 5760; mit 2 K. 5780; mit 2 K. 5800; mit 2 K. 5820; mit 2 K. 5840; mit 2 K. 5860; mit 2 K. 5880; mit 2 K. 5900; mit 2 K. 5920; mit 2 K. 5940; mit 2 K. 5960; mit 2 K. 5980; mit 2 K. 6000; mit 2 K. 6020; mit 2 K. 6040; mit 2 K. 6060; mit 2 K. 6080; mit 2 K. 6100; mit 2 K. 6120; mit 2 K. 6140; mit 2 K. 6160; mit 2 K. 6180; mit 2 K. 6200; mit 2 K. 6220; mit 2 K. 6240; mit 2 K. 6260; mit 2 K. 6280; mit 2 K. 6300; mit 2 K. 6320; mit 2 K. 6340; mit 2 K. 6360; mit 2 K. 6380; mit 2 K. 6400; mit 2 K. 6420; mit 2 K. 6440; mit 2 K. 6460; mit 2 K. 6480; mit 2 K. 6500; mit 2 K. 6520; mit 2 K. 6540; mit 2 K. 6560; mit 2 K. 6580; mit 2 K. 6600; mit 2 K. 6620; mit 2 K. 6640; mit 2 K. 6660; mit 2 K. 6680; mit 2 K. 6700; mit 2 K. 6720; mit 2 K. 6740; mit 2 K. 6760; mit 2 K. 6780; mit 2 K. 6800; mit 2 K. 6820; mit 2 K. 6840; mit 2 K. 6860; mit 2 K. 6880; mit 2 K. 6900; mit 2 K. 6920; mit 2 K. 6940; mit 2 K. 6960; mit 2 K. 6980; mit 2 K. 7000; mit 2 K. 7020; mit 2 K. 7040; mit 2 K. 7060; mit 2 K. 7080; mit 2 K. 7100; mit 2 K. 7120; mit 2 K. 7140; mit 2 K. 7160; mit 2 K. 7180; mit 2 K. 7200; mit 2 K. 7220; mit 2 K. 7240; mit 2 K. 7260; mit 2 K. 7280; mit 2 K. 7300; mit 2 K. 7320; mit 2 K. 7340; mit 2 K. 7360; mit 2 K. 7380; mit 2 K. 7400; mit 2 K. 7420; mit 2 K. 7440; mit 2 K. 7460; mit 2 K. 7480; mit 2 K. 7500; mit 2 K. 7520; mit 2 K. 7540; mit 2 K. 7560; mit 2 K. 7580; mit 2 K. 7600; mit 2 K. 7620; mit 2 K. 7640; mit 2 K. 7660; mit 2 K. 7680; mit 2 K. 7700; mit 2 K. 7720; mit 2 K. 7740; mit 2 K. 7760; mit 2 K. 7780; mit 2 K. 7800; mit 2 K. 7820; mit 2 K. 7840; mit 2 K. 7860; mit 2 K. 7880; mit 2 K. 7900; mit 2 K. 7920; mit 2 K. 7940; mit 2 K. 7960; mit 2 K. 7980; mit 2 K. 8000; mit 2 K. 8020; mit 2 K. 8040; mit 2 K. 8060; mit 2 K. 8080; mit 2 K. 8100; mit 2 K. 8120; mit 2 K. 8140; mit 2 K. 8160; mit 2 K. 8180; mit 2 K. 8200; mit 2 K. 8220; mit 2 K. 8240; mit 2 K. 8260; mit 2 K. 8280; mit 2 K. 8300; mit 2 K. 8320; mit 2 K. 8340; mit 2 K. 8360; mit 2 K. 8380; mit 2 K. 8400; mit 2 K. 8420; mit 2 K. 8440; mit 2 K. 8460; mit 2 K. 8480; mit 2 K. 8500; mit 2 K. 8520; mit 2 K. 8540; mit 2 K. 8560; mit 2 K. 8580; mit 2 K. 8600; mit 2 K. 8620; mit 2 K. 8640; mit 2 K. 8660; mit 2 K. 8680; mit 2 K. 8700; mit 2 K. 8720; mit 2 K. 8740; mit 2 K. 8760; mit 2 K. 8780; mit 2 K. 8800; mit 2 K. 8820; mit 2 K. 8840; mit 2 K. 8860; mit 2 K. 8880; mit 2 K. 8900; mit 2 K. 8920; mit 2 K. 8940; mit 2 K. 8960; mit 2 K. 8980; mit 2 K. 9000; mit 2 K. 9020; mit 2 K. 9040; mit 2 K. 9060; mit 2 K. 9080; mit 2 K. 9100; mit 2 K. 9120; mit 2 K. 9140; mit 2 K. 9160; mit 2 K. 9180; mit 2 K. 9200; mit 2 K. 9220; mit 2 K. 9240; mit 2 K. 9260; mit 2 K. 9280; mit 2 K. 9300; mit 2 K. 9320; mit 2 K. 9340; mit 2 K. 9360; mit 2 K. 9380; mit 2 K. 9400; mit 2 K. 9420; mit 2 K. 9440; mit 2 K. 9460; mit 2 K. 9480; mit 2 K. 9500; mit 2 K. 9520; mit 2 K. 9540; mit 2 K. 9560; mit 2 K. 9580; mit 2 K. 9600; mit 2 K. 9620; mit 2 K. 9640; mit 2 K. 9660; mit 2 K. 9680; mit 2 K. 9700; mit 2 K. 9720; mit 2 K. 9740; mit 2 K. 9760; mit 2 K. 9780; mit 2 K. 9800; mit 2 K. 9820; mit 2 K. 9840; mit 2 K. 9860; mit 2 K. 9880; mit 2 K. 9900; mit 2 K. 9920; mit 2 K. 9940; mit 2 K. 9960; mit 2 K. 9980; mit 2 K. 10000; mit 2 K. 10020; mit 2 K. 10040; mit 2 K. 10060; mit 2 K. 10080; mit 2 K. 10100; mit 2 K. 10120; mit 2 K. 10140; mit 2 K. 10160; mit 2 K. 10180; mit 2 K. 10200; mit 2 K. 10220; mit 2 K. 10240; mit 2 K. 10260; mit 2 K. 10280; mit 2 K. 10300; mit 2 K. 10320; mit 2 K. 10340; mit 2 K. 10360; mit 2 K. 10380; mit 2 K. 10400; mit 2 K. 10420; mit 2 K. 10440; mit 2 K. 10460; mit 2 K. 10480; mit 2 K. 10500; mit 2 K. 10520; mit 2 K. 10540; mit 2 K. 10560; mit 2 K. 10580; mit 2 K. 10600; mit 2 K. 10620; mit 2 K. 10640; mit 2 K. 10660; mit 2 K. 10680; mit 2 K. 10700; mit 2 K. 10720; mit 2 K. 10740; mit 2 K. 10760; mit 2 K. 10780; mit 2 K. 10800; mit 2 K. 10820; mit 2 K. 10840; mit 2 K. 10860; mit 2 K. 10880; mit 2 K. 10900; mit 2 K. 10920; mit 2 K. 10940; mit 2 K. 10960; mit 2 K. 10980; mit 2 K. 11000; mit 2 K. 11020; mit 2 K. 11040; mit 2 K. 11060; mit 2 K. 11080; mit 2 K. 11100; mit 2 K. 11120; mit 2 K. 11140; mit 2 K. 11160; mit 2 K. 11180; mit 2 K. 11200; mit 2 K. 11220; mit 2 K. 11240; mit 2 K. 11260; mit 2 K. 11280; mit 2 K. 11300; mit 2 K. 11320; mit 2 K. 11340; mit 2 K. 11360; mit 2 K. 11380; mit 2 K. 11400; mit 2 K. 11420; mit 2 K. 11440; mit 2 K. 11460; mit 2 K. 11480; mit 2 K. 11500; mit 2 K. 11520; mit 2 K. 11540; mit 2 K. 11560; mit 2 K. 11580; mit 2 K. 11600; mit 2 K. 11620; mit 2 K. 11640; mit 2 K. 11660; mit 2 K. 11680; mit 2 K. 11700; mit 2 K. 11720; mit 2 K. 11740; mit 2 K. 11760; mit 2 K. 11780; mit 2 K. 11800; mit 2 K. 11820; mit 2 K. 11840; mit 2 K. 11860; mit 2 K. 11880; mit 2 K. 11900; mit 2 K. 11920; mit 2 K. 11940; mit 2 K. 11960; mit 2 K. 11980; mit 2 K. 12000; mit 2 K. 12020; mit 2 K. 12040; mit 2 K. 12060; mit 2 K. 12080; mit 2 K. 12100; mit 2 K. 12120; mit 2 K. 12140; mit 2 K. 12160; mit 2 K. 12180



**Ohrenlaufen**  
Ohrenlauf, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit beseitigt in kurzer Zeit

**Gehöröl Marke Sankt Pangratius**  
Preis 4 Kronen, Versand: Stadapotheke Pfaffenhofen a. d. T. 154 (Bayern).

**Grässlich**  
hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seine Bedarfe in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren

direkt vom Fabrikplatze deckt. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung mehrer reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.

Tuchversandhaus Franz Schmidt Jägerndorf Nr. 76 (Osterr.-Schles.)

**Spezialarzt**  
VI, Mariahilferstrasse 41  
3. Stock (im Hause des Konfektionsgeschäftes Baumhacht)

für alle geheimen Geschlechts-, Haut-, Hals-, Blasenkrankheiten, Geschwüre, vorzeitige Manneschwäche, Eichel 606-Injektionen sowie

**Frauenleiden**  
Ausflüsse, Ausstriche, Entzündungen der Unterleibsorgane etc. Diskrete, gewissenhafte, gründliche Behandlung ohne Berufs- oder sonstigen Nachteil. Honorar mäßig. Ordination von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends, auch Sonntag.

**Porzellanpfeifen**  
Kaffee-, Strohpfeifen, Mundstücke, Pfeifentische und alle Rauchergüter. Berner Engländer Gesundheitspfeifen 2 Kr.

**Photographien**  
auf Porzellangegenständen in unverwundlicher Ausführung. Schönste Gefäßentwürfe. Kaufen Sie Pfeifen und Rauchergüter nur beim Fabrikanten. Verlangen Sie Preisliste. Sammeln von Aufträgen hoher Rabatt.

**Josef Engler**  
Pfeifenfabrik und Porzellanmalerei  
Linz a. d. Donau, Melchargasse 4.  
Erstes und größtes Spezialgeschäft der Rauchergüterindustrie Österreichs.

**Erdfäpfl, la** . . . 100 kg K 5-90  
**Zwiebel** . . . . . 100 „ „ 10-  
**Apffel** . . . . . 100 „ „ 20-  
**Krautköpfe** Stück 6 bis 7 Heller  
**Sauerkraut** in Fässern zu 60, 100 und 200 kg., per 100 kg. K 4-  
**Schweinefett**, heimisches, 1 kg K 1-80 versendet jedes Quantum per Nachnahme **Ivana Colnar, Landesproduktionsgesellschaft, Krainburg (Krain)**, k. k. Staatsbahn.

**Von Versatzämtern**  
Elegante Anzüge von K 14-., Sport- und Touristenanzüge K 16-., Mode-Überzieher K 10-., Salons-, Frack- und Smokinganzug K 20-., feine Herrenhemden, Unterhosen K 1-40, Damenhemden, Korsetts, Hosens K 1-50, Bettwäsche K 4-50, Leintücher K 1-30, Vorhänge K 2-20 etc., alles erstklassig billig. Auch Kleidermaschinen, per Anzug K 2-., Zahlungsvorrichtung wird gewährt. Einzig in Wien nur bei **Goldstein, Kalesstrasse 40.**

**Achtung! Kollegen! Achtung!**  
**Schöner Wiesengrund**, 472 Meter groß, in Klosterneuburg, 20 Minuten zur Bahn, 10 Minuten zum Nabelwald, 16 Edelobstbäume, ist wegen Heberlieferung um 1500 Kr., auch in Raten, zu verkaufen.  
**Frau Kattner, Wien, Nussdorf, Weißingbaderstrasse 148, I. Stock, rechts, Tür 14.**

**Beretreter und Reisende** werden gegen hohe Provision aufgenommen. Kann auch als Nebenbeschäftigung betrieben werden. Offerte unter „Großer Verdienst 18“, Postfach 33, Caaz, Böhmen.

**1913er Junggeflügel**  
Garantiert lebende Ankunft, franko jeder Station, 20 St. grosse, fetter Brathühner K 20-50, 12 St. grosse, fetter Hensentente K 21-50, 8 St. grosse, fetter Hensentente K 23-50 franko per Nachnahme liefert **S. MANDEL, Skalot 19 (Oest.)**

**Bei alten, schmerzhaften Fußleiden**  
(offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das **Sellische Universal-Fußmittel**, bestehend aus Salbe, Gaze, Blutreinigungstee (Preis komplett Kr. 3-90 inklusive Postgebühren) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. - Anerkennungsschreiben laufen fortwährend ein. - Das Universal-Fußmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **Sellische Apotheke, Dierhofen 325 (Niederbayern)**. Sell's Universal-Fußsalbe, Gaze und Blutreinigungstee sind gesetzlich geschützt.

**Billige Bettfedern und Daunenn**  
1 Kilo grau geschliffene K 2-., bessere K 2-40, halbweiße prima K 2-80, weiße K 4-., prima daunenweiße K 8-., hochprima K 7-8- und 9-00. Daunenn, grau K 6-., 7-., weiße prima K 10-., Brustbaum K 12-., von 6 Kilo an franko.

**Fertig gefüllte Betten**  
aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 190 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16-., Halbdaunen K 20-., Daunennfedern K 24-., Einzelne Tuchente K 10-., 12-., 14-., 16-., Einzelne Koppolster K 8-., 8-50, 4-., Tuchent 200x140 cm gross K 18-., 15-., 18-., 20-., Koppolster 90x70 cm gross K 4-50, 5-., 5-50. Unterbette aus bestem Bettgarnel 180x116 cm gross. K 18- und K 15- versendet von K 10- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

**Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald**  
Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

**Billige Bettfedern**  
5 Kilo: neue geschliffene K 9-60 bessere K 12-., weiße daunenweiße geschliffene K 18-., K 21-., schneeweiße daunenweiße geschliffene K 30-., K 35-., K 42-., K 48-., K 55-., K 62-., K 70-., K 78-., K 85-., K 92-., K 100-.

**FERTIG GEFÜLLTE BETTEN**  
aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Ducheent ober 1 Unterbett 150 cm lang, 116 cm breit K 10-., K 12-., K 15-., und K 18-., 3 Meter lang, 140 cm breit K 12-., K 15-., K 18-., K 21-., 1 Koppolster 80 cm lang, 60 cm breit K 8-., K 8-50, und K 4-., 80 cm lang, 70 cm breit K 4-50 und K 5-50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe 2-teilige Paar-Matratzen auf 1 Bett A K 27-., bessere K 33-., Versand franco per Nachnahme von K 10- anwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Vorkaufsgütung gestattet. **Wendelfi Sackel, Kober Str. 170 bei Bilen, Böhmen.**

**Blaimscheins Unikum-Margarine**  
Vereinigte Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.

**Beste und reellste Bezugsquelle! Billige Bettfedern, Daunenn**  
**JOSEF BLAHUT DESCHENITZ**  
1 Kilo grau, geschliffene K 2-., bessere K 2-40, halbweiße K 2-80, weiße K 4-., bessere K 6-., Gertschaftschleif, schneeweiß K 8-., hochprima K 9-50, Daunenn, grau K 6-., 7- und 8-., 15- und 18- versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10- an franko.

**Fertig gefüllte Betten**  
aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett: 1 Tuchent circa 180/120 cm groß, samt 2 Koppolstern, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen grauen, dauerhaften Bettfedern, K 16-., Halbdaunen K 20-., Daunenn K 24-., Tuchent allein K 12-., 11- und 16-., Koppolster allein K 8-., 8-50 und K 4-., Tuchent, circa 180/140 cm groß, K 15-., 18- und 20-., Koppolster, circa 90/70 cm groß, K 4-50, 5- und 5-50, Unterbett, circa 180/116 cm groß, K 13-., 15- und 18- versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10- an franko.

**Josef Blahut in Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).** Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. - Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

**MÖBEL** Von aufgelöster Tischlerei  
Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.  
**Fünfhäuser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142**  
Wien XV, Mariahilferstrasse (neben der Löwendrogerie).

Polsterete Stimmeneinrichtungen von 140 Kr. anwärts; Kücheneinrichtungen von 40 Kr. anwärts; moderne Stühle, weiß, von 70 Kr. anwärts; Schlaf- und Speisestühle von 280 Kr. anwärts; Büchertische von 60 Kr.; Betteneinlagen von 9 Kr.; Matratzen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preisstatist für Probung gratis. Großes Möbelabum für 90 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswähl.

Zufuhr in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.

**Warnung!** Fünfhäuser Möbelniederlage und meine Schwärze „Rundstufen“, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Lassen Sie sich nicht irreführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie nebige Schwärze, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftstotal sehen.

Herrn M. Eisenhammer, Wien.  
Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden war, so erlaube ich Sie freundlich, auch für meine Schwester folgenden zu senden u. f. v.

Achtungsvoll **Albin Wahn.**  
Bontafel, 18. Mai 1913.

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

**DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS**  
Wien V, Rechte Wienzeile 97  
liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem Bedingungen  
Telephon 4331 Telephon 3545

**Kaufe bei KRAUS**  
wer edle, schöne Leinen schätzt.  
1 Dtz. Leinenzwilchhandtücher, weiss, 50/112 cm gross . . . . . K 6-  
1 Dtz. schwere Reinleinen-Doppeldamast Prachthandtücher, 54/125 cm gross K 12-50.  
1 sechspers. erstklassige Speisegarnitur, Reinleinen-Damast . . . . . K 6-  
**Leintücher** ohne Naht aus kerniger, bester Garnleinwand, 6 Stück, 150/225 cm gross, um K 17-20.  
1 Dtz. Batisttaschentücher, 44 cm gross, weiss . K 2-40  
Jede Art gediegener Webwaren für Haushalt und Ausstattung, seit 46 Jahren berühmt als fest, schön und billig - per Nachnahme.  
Nichtpassendes Rücknahme.  
**Leinenfabriken Jos. Kraus**  
Nachod VII, Böhmen.  
Musterkollektion kostenlos.

**1913er JUNGGEFLÜGEL!**  
Lieferer unter Gar. Ank. franko aller Stationen per Nachnahme.  
10 St. grosse schwere schöne Gänse 35 Kr., 10 St. extra ausgesuchte Riesengänse 41 Kr., 6 St. schöne Gänse 25 Kr., 6 St. extra ausgesuchte Riesengänse 35 Kr., 12 St. schöne grosse Enten 22 Kr., 12 St. extra ausgesuchte Riesenten 24 Kr., 20 St. grosse Brathühner 21 Kr., 20 St. Smackhühner bester Winterleger 25 Kr.  
**S. ELLENBERG, Tarnopol II, Postf. XI.**

**Postentwurf.**  
Kollege aus einem schönen Wäckerpöken in der Nähe einer Stadt. Renteins wünscht im Laufe des Jahres seine Lage zu verändern. Kaufpreis: 68. W., Bräckerstrasse Nr. 67, Tür 2, Innsbruck.

**Frauen!**  
Wenn alle Mittel versagen, nehmen Sie bei Störungen nur die taufendfach bewährten **Dr. Schneiders Merkur-Tropfen**. Preis 3 Mk., extra stark 6 Mk. Zur gegenwärtigen Einführung des Betrages, garantiert unerschütterlich, direkter Versand durch **Dr. Müller, Colmar im Elsass, Postfach 118.**

**Bares Geld**  
verschwinden Sie beim Einkauf von fertigen Kram und Läden. Mit meinen vorzüglichen Offerten können Sie mühelos die feinsten Läden selbst herstellen. Eine Flasche genügt für fünf Liter la Rum oder drei Liter feinsten Whisky oder drei Liter feinsten Kläcker-Rummet samt genauer Gebrauchsanweisung nur Kr. 1-20, alle drei Flaschen zusammen nur 3 Kr. Einzelne Flaschen nur gegen Voreinlösung des Betrages, auch in Briefmarken; von drei Flaschen an auch per Nachnahme, franko jeder Poststation.

**E. Hitzschmann**  
Essenzen-Erzeugung  
Humpolec 151 in Böhmen.  
1000 Anerkennungsschreiben!  
Keine Filiale!

**Brünner Stoffe**  
für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei **Etzel & Dostal, Brünn**  
Schwedengasse Nr. 153.  
Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereins.  
Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. - Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. - Auch die kleinsten Mass wird geschneitten.  
**Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.**

**Mit jedem Tage**  
werden die Ansprüche größer, die man an das Können der Einzelnen stellt. Nur mit geübten Kenntnissen kommt man heute vorwärts und besteht siegreich den harten **Kampfs Daseln.**  
Bedienen Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Gründl. Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug- Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießmeister, Gießerei-Techniker, Bauschlossler u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer und -Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektro-Uhrmacher, Elektromonteur, Aussteuer, Elektroingenieur. Eine führende Prospekt und eine starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ mit Probetafeln werden auf Verlangen jedem kostenlos zugesandt.  
**Schallhorn & Wollbrück**  
Wien XVII, Schwendeng. 59.

**! 500 Kronen !**  
zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzelvertilger „**Ria-Balsam**“ Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

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

**Achtung, Eisenbahner!**  
Die altbekannte Firma **Raimund Kandolin, Pola**, liefert die billigsten, garantiert natürlichen Weine. Preisurante verlangen!

**OLLA-GUMMI**  
beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.  
**Neuheit für Herren**  
dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.  
Frauenschutz, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen.  
Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h. Marke.

**J. GRUNER**  
Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.  
Adresse anheben, es wird Sie nie rauen.

**Bienen-Monig**  
wird nach meinem Verfahren durch Anberleiende Selbstbereitung auf das vollkommenste nachgebildet. Hervorragende Anerkennung! Selbstkosten ca. nur 35 h pro 1/2 Kilo. Verlangen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Porto 1/2 kg gratis Rezept.  
**Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant**  
Bodenbach a. E. 182 h

**Auf Raten!**  
Violinen, Zithern, Gitarren etc.  
empfiehlt **Ant. Schrötter**  
in Gossengrün bei Graslitz, Böhmen.  
Nichtpassendes zurück. Preisliste gratis.

**Erstes Leopoldstädter Teppich- und Linoleum-Spezialhaus**  
**Hans Schluga & Co.**  
Wien II, Taborstrasse 33

Diese Woche gelangen zu bedeutend reduzierten Preisen zum Verkauf:  
Lauffestpolster, 5 m lang . . . K 1-95  
Stoppdecken, alle Farben . . . 3-95  
Bettvorleger, Beier Delfin . . . 3-75  
Große Zimmerpolster, Beier Delfin . . . 15-  
Spitzenvorhänge, zwei Teile . . . 2-  
Viole-Bleu auf Erbstüll mit Damastkordel . . . 7-75  
Tüllpolsterdecken, komplett, groß, auf Erbstüll mit reicher Bänderarbeit . . . 5-95  
Große Auswahl in Teppichen, Linoleum, Vorhängen, Tisch und Salongarnituren.  
Probieraufträge werden streng vollständig ausgeführt.