

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

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Scheidtonto 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 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Zur einseitigen 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. 32

Wien, den 10. November 1913.

21. Jahrg.

Zur Personalpolitik bei den österreichischen Staatsbahnen.

Wer die Vorgänge und Erscheinungen verfolgt hat, die sich die letzten Monate hindurch in den verschiedenen Dienstzweigen unserer k. k. österreichischen Staatsbahnverwaltung bemerkbar machen, für den unterliegt es kaum einem Zweifel, daß wir mitten in einem neuen Kurs stehen, der sich langsam und allmählich, für manchen vielleicht auch ganz unbemerkt, eingebürgert hat. Freilich, wer Augen hatte zu sehen und Ohren zu hören, für den ist der deutliche Umschwung, der sich vollzog, keine Ueberraschung. Seit Wochen und Monaten mehren sich nicht nur die Klagen aus den Kreisen des Personals, daß bald hier, bald dort eine Verschlechterung in den Dienstverhältnissen und in den rechtlich verbrieften Ansprüchen versucht und in vielen Fällen auch vollzogen worden ist. Zurückzuführen ist alles das auf die plötzlich in unserer Staatseisenbahnverwaltung ausgebrochene Manie, die Staatsbahnfinanzen auf einmal so rasch als möglich zu sanieren, ein Kunststück, das man seit Jahren vergeblich versucht hat und das nun auf einmal, um die ganz besonderen Fähigkeiten unserer Eisenbahnfachmänner an den leitenden Stellen zu erweisen, zustande gebracht werden soll. Gegen ein solches Vorhaben wäre ja auch sicherlich im Prinzip nichts zu sagen. Allein die berühmte und satfam bekannte Methode, mit der man dabei zu Werke geht, wurde gerade dieser Tage durch eine flüchtige Zeitungsnotiz erhärtet, die offenbar offiziös in die Tagespresse lanciert war und in der mitgeteilt wurde, daß die Staatsbahnverwaltung zu dem Zwecke, den Betrieb der in ihrer Verwaltung befindlichen Lokalbahnen zu verbilligen, eine intensivere Inspektion der Strecken und Anlagen durchführen werde. „Der Wit“, der auch auf den Hauptstrecken geübt wird, besteht also nach wie vor darin, recht viele Organe auf die Strecken hinauszuversenden, die ihre Vorschläge zu Ersparungsmaßnahmen machen, die natürlich immer wieder darauf hinauslaufen, beim niederen und mittleren Personal anzufangen, so daß die ganze „Reform“, die sich allmählich vollzieht, auf eine intensivere Dienstleistung und auf eine höhere Ausbeutung eines jeden einzelnen hinausläuft; daß zudem damit nicht einmal der beabsichtigte Zweck erreicht wird, weil die auf solche Weise zustande gebrachten Diäten mehr ausmachen als die im Betrieb ersparten Summen, sei nur nebenbei bemerkt.

Für das Personal freilich bildet diese Methode, die da einzureißen droht, durchwegs eine ernste Gefahr. Aufgehört hat man damit ja eigentlich nie gehabt, denn so schnell läßt sich unsere, keinen höheren Gesichtspunkten zugängliche Bureaucratie von ihrem alten lieb gewordenen Schimmel nicht abbringen. Aber einigermaßen war dieser alte, eingeroftete und verropfte Standpunkt immerhin überwunden, und die jahrelange, eifrige Organisationsarbeit der Bediensteten und deren Kämpfe, die sie in den letzten Jahren geführt hatten, reiften jene Erfolge, die sich in den vielfachen Zugeständnissen und teilweisen Verbesserungen ausdrücken. Freilich haben wir schon damals nach den ersten Erfolgen in Wort und Schrift immer wieder erklärt, daß für das gesamte Personal auf den österreichischen Bahnen nunmehr die zweite große Aufgabe beginnt, die darin besteht, das Erreichte auch festzuhalten, und die nicht minder schwer ist als die, den Erfolg selbst zu erobern. Denn daß die gute Absicht bei unseren Eisenbahnverwaltungen nie fehlte, das, was sie heute unter dem Zwange der Machtverhältnisse hergeben mußten, morgen wieder wegzunehmen, wenn die Umstände dafür günstig und geeignet erschienen, darüber herrscht wohl kein Zweifel und die Zeit ist wohl endgültig vorbei, wo das Groß der Bediensteten, noch erfüllt

„von der Milch der frommen Denkungsart“, glaubte, daß man auf den guten Willen und das humane Gewissen der Verwaltungen bauen und vertrauen dürfe. Und so geht man eben wohl auch jetzt nicht fehl, wenn man annimmt, daß die Staatsbahnverwaltung sich dem guten Glauben hingibt, die Teilnahmslosigkeit, die unter den vielen Bediensteten ihrer Organisation gegenüber an den Tag gelegt werde, sei am besten geeignet, daß man in aller Stille wieder Stück für Stück von den erreichten Verbesserungen wegnehmen könne. Das geschieht natürlich nicht plötzlich und nicht auf einmal, sondern nach der alten Methode, daß es am besten sein sollte, wenn man dem Hund den Schwanz stückweise amputiert.

Diese überall sichtbare Tendenz, die bestehenden Rechtsverhältnisse zu verschlechtern und alte Erwerbsverhältnisse streitig zu machen, hat freilich neben dem Bestreben, unsere Staatsbahnen auf Kosten des unteren Personals zu sanieren, noch eine andere Ursache. Seit Jahren sehen wir nämlich, wie die großen Unternehmer der Privatindustrie systematisch gegen die sozialpolitischen Erfolge der Arbeiterschaft und Angestellten zu Felde ziehen und unsere in jeder Hinsicht rückständige Gesetzgebung beschuldigen, daß sie eine Klassengesetzgebung gegen die armen Unternehmer sei. Wir haben es erst unlängst beim Industriellentag in Aussig erlebt, daß der Präsident des Industriellenverbandes, der frühere Sektionschef im Handelsministerium Brosche, sich über den „antikapitalistischen Geist“ in unserem Parlament beklagte. Und seitdem das Privatkapital seine Direktoren und Leiter sich so gern aus den Ministerien unserer Regierung holt, ist es ja kein Wunder, daß Staat und Privatkapital ein Herz und eine Seele geworden sind. Man erinnere sich doch auch nur, welche tiefen Notan der Herr Eisenbahnminister v. Forster erst unlängst vor dem Leiter der berühmten Aussig-Teplitzer Bahn, Herrn Enderes, gemacht hat, als er bei seiner Inspektionsreise in Nordböhmen von dem gelben Verein, den sich dieser Herr eigens gründete, angestrandelt wurde. Herr v. Forster gab, wie es so schön im Reportersstil heißt, seiner Freude Ausdruck, einen Verein zu sehen, der die Pflege der wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit und jöhin der vertrauensvollen Beziehungen zur Verwaltung der Bahn sich zur Aufgabe gestellt habe.

Das sind die Worte des obersten Chefs der Staatsbahnverwaltung über eine Bahnverwaltung, deren Provisionsstatut bekanntlich von zwei österreichischen Gerichten als moralwidrig erklärt worden ist! Da befreit man schon, daß die Generalinspektion auf dieser Bahn noch immer nicht einschreitet und das moralwidrige System in aller Seelenruhe fortbestehen läßt. Und man begreift noch mehr und noch manches. Vor allem aber die Tatsache, daß heute der Staat als Eisenbahnunternehmer an der Spitze der Privatunternehmer steht und gegen den sozialpolitischen Fortschritt marschiert. Und alle die vielen Verschlechterungen der letzten Zeit und die, die noch kommen werden, sind nur ein Ausfluß dieser Tatsache, die hoffentlich von allen Bediensteten bald und hinreichend begriffen werden wird. Bei dem mangelnden Klassenbewußtsein, das unter den Eisenbahnern leider noch immer anzutreffen ist, kann es ja nicht schaden, wenn die Staatsbahnverwaltung ein wenig praktischen Anschauungsunterricht betreibt.

Alle vorurteilslosen Beobachter stimmen darin überein, daß für die Erziehung der Arbeiter zu selbständigen Männern und freien, gleichwertigen Bürgern nichts soviel geleistet hat, als die Gewerkschaftsbewegung.

Professor Dr. Herzner.

Der Idealismus in der Arbeiterbewegung.

Ein zeitgemäßes Mahnwort.

Es ist eine unbestrittene Tatsache, daß in der voll zukunfts hoffnungen erfüllten sozialistischen Arbeiterbewegung der Idealismus seine stärksten Wurzeln hat. Die einstmaligen von hohen Freiheitsidealen besessene Bourgeoisie hat sich frühzeitig von ihrem Idealismus abgewendet und kennt nur noch ein Ziel und ein Streben: das Erwerben. Schon Marx schrieb im kommunistischen Manifest, daß der Geldhunger die Bourgeoisie über die ganze Erde gejagt hat, obwohl dieselbe bis Ende der Sechzigerjahre nicht jedes Idealismus so bar war, wie heutzutage. Heute gilt ihr Streben nur der Bereicherung, und die Unternehmerverbände, technischen Organisationen, Finanzinstitute, Kartelle, Genossenschaften und anderen Wirtschaftsorganisationen sind ihre eigentliche Heimat geworden. Diese Ideallosigkeit der Bourgeoisie, deren politische Vertreter sogar mit dem einst so leidenschaftlich bekämpften Pfaffenstumpfen gemeinam Sache gemacht haben, ist begreiflich, denn die kapitalistische Gesellschaft bedeutet das Endziel der kapitalistischen Bourgeoisie. Zukunfts ideale haben bei ihr keinen Raum mehr. Zwar ist das Endziel noch nicht ganz erfüllt, denn die Elemente der Vergangenheit, Adel und Pfaffenstumpfen, Zünfterei und patriarchalischer Landbetrieb hindern die volle kapitalistische Entfaltung. Da jedoch der Bourgeoisie das sozialistische Proletariat auf dem Fuße folgt, hilft sich die Bourgeoisie mit Kompromissen über die Entwicklungshindernisse hinweg und läßt ihre eigenen Kulturaufgaben aus Bequemlichkeit und Furcht im Stiche. Anders der Arbeiter.

Er steht einer Welt gegenüber, die ihn immer noch wirtschaftlich ausbeutet, geistig unterbindet und politisch knechtet, und je geschlossener ihm Staat, Kirche und Kapitalismus entgegentreten, um so mehr Idealismus hat er notwendig, um den immer stärkeren Hindernissen und gewaltiger werdenden Kämpfen gewachsen zu sein. Bei der Bourgeoisie ist, wie schon gesagt, die kapitalistische Gesellschaft Endziel, beim Proletariat bedeutet sie jedoch nur seine Entwicklungsmöglichkeit, um von ihr aus zu der neuen sozialistischen Gesellschaft zu gelangen, die der Arbeiterschaft die endgültige Befreiung von Lohnknechtschaft und von geistiger und politischer Unterbindung bringt. Es wirft sich daher von selbst die große und inhaltlich schwere Frage auf: Sind die Kämpfe und Organisationsbestrebungen in der modernen Arbeiterbewegung auch immer von jenem Geiste befeuert, der das Zukunftsziel in den Gegenwartsbestrebungen nie außer acht läßt?

Diese Frage kann leider nicht bedingungslos mit einem Ja beantwortet werden. Die wirtschaftlichen und politischen Kämpfe unserer Zeit, welche Staat und Kapitalismus uns auferlegen, haben immer neue Massen und neue Verufe auf den Plan getrieben. Unsere gewerkschaftliche Organisation entwickelt sich seit 1890 in einem solchen Marstempo, daß die neuen Truppen des Proletariats ihre Blöße viel zu viel auf die Kämpfe des Tages richten mußten und keine Zeit fanden, sich geistig zu vertiefen. Als dann nach Eroberung des allgemeinen Wahlrechts die kapitalistischen Parteien mit uns in Konkurrenz treten mußten, zeigte es sich, daß diese frischen Truppen dem bürgerlichen Ansturm nicht auf allen Kampfplätzen gewachsen waren und in vielen Wahlbezirken ein Opfer der kapitalistischen Demagogie und Macht wurden. In den Alpenländern, wo in den Arbeitern noch ein starker Jugendglaube lebt, trat diese Schwäche weniger als in den Sudetenländern, in welchen der Kapitalismus seine ganze Machtfülle an den Arbeitern erproben konnte, um die Geschlossenheit der proletarischen Wählermassen zu sprengen. Dort hatten wir sogar einen Verlust an Stimmen, der in den Alpenländern allerdings durch einen namhaften Stimmengewinn gutgemacht werden konnte. Zu den politischen Verlusten konnten uns unsere Gegner vorübergehend auch gewerkschaftliche Verluste beibringen, indem sie kapitalistische und bürgerliche Gewerkschaften gründeten und in einzelnen Verufen, wie bei den Maurern, Hilfsarbeitern, städtischen Arbeitern, Eisenbahnern auch Zulauf fanden, die bei den wirtschaftlichen und politischen Kämpfen der Arbeiterschaft großen materiellen und moralischen Schäden zufügten.

Eine solche Schmach wäre in den Anfängen der Arbeiterbewegung nicht möglich gewesen, denn der unzerstörbare Idealismus, der damals alle Angehörigen der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung besetzte, übertrug sich damals auf die gesamte Arbeiterschaft, so daß sie selbst gegenüber den Verlockungen der bürgerlichen Selbsthilffler, welche selbst ein Stück Idealismus verkörperten und denen es durchaus nicht um einen absichtlichen Mißbrauch der Arbeiterklasse zu tun war, widerstanden. Die Mitglieder der alten Arbeiter-Bildungsvereine bejahten ihre Zugehörigkeit zur sozialdemokratischen Arbeiterpartei unbedingt. Sie fragten niemals nach einem unmittelbaren materiellen Vorteil und nahmen alle Opfer und Gefahren, die mit der Zugehörigkeit zur Sozialdemokratie und mit ihrer Betätigung als Parteigenossen zusammenhingen, freudig, ja mit einem gewissen Glücksgefühl und Stolz auf sich.

Deshalb ging von dieser kleinen Bewegung so viel Kraft aus, deshalb überwand dieselbe alle inneren Streitigkeiten und äußerlichen Verfolgungen, so daß sie schließlich zu Macht und Ansehen kam und alle Hindernisse überwand. Unsere heutige Bewegung ist zur Massenbewegung geworden. Da sie in den wirtschaftlichen und politischen Tageskämpfen Erfolge auf Erfolge errang, ist in den Mitgliedern der Trieb nach unmittelbaren Vorteilen stärker entwickelt worden als die unbedingte Anhänglichkeit an das große Befreiungsideal, und Mißerfolge, die in der alten Arbeiterbewegung die Tätigkeit beflügelten, wirken heute vielfach lähmend auf sie. Die Massen verfallen in Stimmungen, die von ihrer egoistischen Kurzsichtigkeit genährt werden und vergessen dabei auf alles, was dem Arbeiter als das Höchste gelten muß. Unsere Organisation ist heute schon so stark, daß wir den Individualismus der Massen und einige verführte Splitter, die sich deutschnationale oder christliche Gewerkschaftler nennen, gar nicht mehr zu fürchten hätten, wenn in unseren Organisationen nicht ein Mangel an Idealismus vorhanden wäre. Dieser Mangel an Idealismus ist hervorgetreten in dem Urteil über unsere parlamentarische Arbeit, die wahrlich nicht gering einschätzen ist. Wenn sie in der Steuerungsfrage und in der sozialen Gesetzgebung nicht immer zu Erfolgen geführt hat, so ist dies nur ein Beweis, daß der Widerstand unserer Gegner noch stärker ist als unsere Macht und ein Ansporn mehr, diese Macht zu vertiefen.

Der Idealismus sagt den Arbeitern nach allen geschichtlichen Anstrengungen, daß sie tiefer in den Sozialismus eindringen sollen, egoistische Realpolitik aber verurteilt.

Die nur rechnenden Arbeiter aber ziehen sich zurück, wenn nicht alle Träume früh genug reifen.

Auch in unseren Wirtschaftskämpfen tritt dies zutage, besonders bei den Eisenbahnern, die große Erfolge hinter sich haben, der Organisation aber allzu schnell den Rücken kehren, wenn sich nicht alle Hoffnungen erfüllen und sogar die Hoffnungen auf unsere kapitalistischen Feinde richten.

Je mehr sich der Arbeiterbewegung Verufe angeschlossen haben, deren Organisation nicht mehr in der alten Bewegung wurzelt, desto leichter wird es den kapitalistischen Parteien immer wieder einzelne Teile dieser Verufe in ihren Bann zu ziehen.

Deshalb muß es zum Lebensprinzip der Partei gemacht werden, unsere Bewegung geistig zu vertiefen und mit mehr Idealismus zu erfüllen. Der Sozialismus hat den Arbeitern alles gegeben, was sie heute besitzen, deshalb darf der einzelne nicht den Egoismus in sich auf-

kommen lassen und gering fragen: Was habe ich davon und was erhalte ich, wenn ich mich der Organisation anschließe. Schließen zwei Leute miteinander die Ehe, so hieße es die Liebe erschlagen, wenn sie einander fragen: Was ihr Vermögen bringt du mir mit? Die Ehe erfordert bedingungslose Hingabe, weshalb eine Gemeinschaft für ein großes Ziel ebenfalls nur durch bedingungslose Hingabe der einzelnen an die Gesamtheit möglich ist.

Der Arbeiter, der zuerst fragt, was er von der Organisation hat, bevor er ihr dient, oder der sie treulos verläßt, wenn sie keinen Erfolg errang, verübt einen Raub am gemeinsamen Gut. Der Arbeiter aber, der erklärt, er sei vor allem aus Ueberzeugung Sozialdemokrat und gebe gern für seine Ueberzeugung alles hin, hat bereits den Erfolg sicher, bevor er in den Kampf tritt. Eine Klasse, die so Großes erringen will wie die Arbeiter, muß von absoluter Selbstlosigkeit und von unzerstörbarem Opfermut erfüllt sein, dann kann ihr der Erfolg auch nicht fehlen und treten Rückschläge ein, so wird die Liebe zur Sache und zur Partei den höchsten Grad erreichen. Alle geschichtliche Größe der Menschheit liegt im Idealismus, in der bedingungslosen Hingabe des einzelnen an die Sache der Gesamtheit.

Sokrates trank beglückt den Giftbecher für eine höhere Idee. Christus und Tausende Große mit ihm starben freudig den Märtyrertod für ihre Ideale. In der Pariser Kommune gingen Kinder voll freudiger Begeisterung für die Volkssache in den Tod, und unsere Vorkämpfer haben Hunger, Elend, Krankheit, Kerker und Untand auf sich genommen, um dem Proletariat zu nützen.

Der Dienst der Freiheit ist ein strenger Dienst. Er bringt nicht Gold, er bringt nicht Fürstengunst. Er bringt Verbannung, Hunger, Schmach und Tod. Und doch ist dieser Dienst der schönste Dienst.

Arbeiter, führt euch diese herrlichen Dichterworte ins Gemüt und treten mit der ganzen warmen Proletarierliebe für die Ziele unserer Organisation ein. Werbet Mitglieder, werbet Abonnenten für unsere Parteipresse, stellt euch selbstlos und bedingungslos in den Dienst unserer großen Idee, welche der Befreiung der arbeitenden Menschheit gilt. Fragt nicht kleinlich, welches der Vorteil sein wird, nörgelt und klagt nicht über das, was nicht erreicht wurde, sondern glaubt fest und treu an die Zukunft der Arbeiterklasse.

Dann ist auch der Sieg sicher, dann werdet ihr unmöglich Erreichendes erreichen, dann schreitet ihr über die größten Hindernisse hinweg in eine neue Welt!

Eine Protestation des österreichischen Zugbegleitungspersonals.

(Schluß.)

Zu den einzelnen, unter Punkt 1 der Tagesordnung angeführten Angelegenheiten sprachen Korreferenten, und zwar: Genosse Forde zu a) die Forderung der zweijährigen Vorrückung für die Diener und die zweijährigen Vorrückungen für Diener mit abgelegter Unterbeamtenprüfung bei Erreichung der Gehaltstufe von 1200 Kr. analog den Unterbeamten bis 2000 Kr.

An der sehr regen Debatte über diesen Punkt beteiligten sich die Genossen Heber, Höchtl, Heuberger, Zeden, Mühlberger, Ehrmann, Klus, Scholz, Schwarzhut, Auinger, Schiller, Brandl, Wabitsch und Lauer. Da damit die Mednerliste noch nicht erschöpft ist, werden die Genossen Anotek als Generalredner

pro und Salsesinger als Generalredner contra gewählt und es wurde eine Antragprüfungskommission zur Formulierung einer geeigneten Resolution eingesetzt. Die von der Antragprüfungskommission vorgeschlagene und von der Reichskonferenz einstimmig angenommene Resolution lautet:

„Die heutige Konferenz beschließt:

1. An der Forderung der zweijährigen Vorrückungsfreist und der Erhöhung des Endgehalts von 2000 Kr. für sämtliche Konduktoren und die übrigen Dienstgruppen unbedingt festzuhalten.

2. Jene Konduktoren, welche die Gehaltstufe von 1200 Kr. erreicht und die Oberkonduktorenprüfung oder jene Prüfung, welche den betreffenden Zugbegleiter zum Oberkonduktoren befähigt, abgelegt haben, sollen in das Gehalts- und Quartiergeldschema der Unterbeamten eingereiht werden.

3. Jene Prüfungen, welche noch bei den Privatbahnen abgelegt wurden, sollen ihre Gültigkeit in dem Ausmaß beibehalten, wie dies in den Einreichungsgrundsätzen zugestanden wurde.

4. Ebenso erklärt sich die heutige Reichskonferenz mit den übrigen Anträgen der Zentralpersonalkommission bezüglich des Vorrückens des Zugbegleitungspersonals einverstanden.“

Genosse Wabitsch stellte folgenden Antrag, der von der Konferenz gleichfalls einstimmig angenommen wurde:

„Reichsratsabgeordneter Tomasil wird von der heute tagenden Zugbegleiterkonferenz beauftragt, im Budgetausgleich einzuwirken, daß die Kosten für die zweijährigen Vorrückungen der Diener im Budget eingestellt, also auf gesetzmäßigem Wege sichergestellt werden.“

Zu b), Ernennung der Bremser zu Auswärtigen Konduktoren, sprach als Korreferent Genosse Innerhuber, der ausführlich das Anstellungsverhältnis der Bremser seit den Jahren 1898 und 1899 bis zu dem jüngsten Erlaß darstellte, der die Bremser grausamer behandelte, als sie je behandelt worden sind. Gegenwärtig werden bei den k. k. Staatsbahnen mehr Beamtenaspiranten aufgenommen als Auswärtigen Konduktoren ernannt und der Prozentsatz der Bremser im Zugbegleitungspersonal ist ein außerordentlich hoher. Von den Tausenden Bremsern haben nach dem neuen Erlaß kaum 50 Prozent Aussicht auf Anstellung, da in vielen Fällen die nun geforderte ununterbrochene Ausbildungszeit von sechs Jahren, aus der in der Praxis noch mehr Jahre werden, nicht erreicht werden wird. Der Bremser wird seine Gesundheit bei seinem harten Dienst aufbrauchen und er wird dann nach acht- bis zehnjähriger Dienstzeit bei der ärztlichen Untersuchung von der Anstellung ausgeschlossen werden. Bei diesen Verhältnissen wird künftig ein Konduktorenerbit mit 20 Dienstjahren einen Gehalt von 1600 Kr. erreichen und unter anderthalbfacher Anrechnung der Dienstzeit wird er mit 1300 Kr. oder 1400 Kr. Gehalt pensioniert werden. Das definitive Personal ist verpflichtet, sich in dieser Frage des jüngeren Personals entschieden anzunehmen und es bei der Abwehr dieser Verschlechterung tatkräftig zu unterstützen. (Zustimmungsruufe von den Konferenzteilnehmern.) Schließlich wies der Medner noch auf die weitere Schädigung, die den Bremsern als Arbeiter im Fahrdienst drohe, wenn sie von der Lohnvorrückung ausgeschlossen würden.

An der Debatte betreffs dieser Angelegenheit beteiligten sich die Genossen Churaw, Wabitsch, Weber, Sammann, Heißl, Bügel, Weiner und Bertler. Es fand folgende Resolution einstimmige Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium hat in einem Erlaß die bisher üblichen Ernennungsriten von Arbeitern im Fahrdienst zu Auswärtigen Konduktoren auf mindestens sechs Jahre erhöht. Bedeutet man noch die zwei- bis dreijährige Auswärtigen Konduktorendienstzeit dazu, so ergibt sich eine so lange Wartezeit, die in keinen Einklang zu bringen ist mit der vom Eisenbahnministerium oft und in öffentlichen Körperschaften und Versprechungen bezüglich Personalfürsorge gemachten Zusagen vom Jahre 1905. Ueberdies bedeutet das gegenüber der bisherigen Praxis eine Verlängerung der Wartezeiten von durchschnittlich sechs Jahren. Diese Maßnahme erscheint geeignet, die dienstliche Freude der Bremser auf das geringste einzuschränken. Sie erscheint ferner geeignet, Aufnahmewerber geradezu abzuschrecken, in den

Feuilleton.

Die Eisenbahn und die moderne Dichtung.

Die moderne Dichtkunst, weit abgewandt von der süßlichen Romantik jener „mondbeglänzten Zaubernacht, die den Sinn gefangen hält“, hat sich nun doch ihre Zeit, die neue Zeit, erobert: Die moderne Dichtung greift in das volle Leben der heute lebenden Generation und sieht dieses moderne Leben als die einzige, als die notwendige Quelle ihrer Poesie an. Schichtern nur hat sich die moderne Dichtung und zuerst nur als Richtung gegeben, bis sie stark genug war, sich als Opposition geltend zu machen. Heute nun wird die Klage der bürgerlich verstandenen Bestimmung allenthalben wahrnehmbar und ihr Vorwurf richtet sich gegen Staat und Regierung, daß man die moderne Dichtung „durch sehr unkluge Maßregelungen geradezu künstlich grobgezogen habe“. Aber diesen Kreisen ist es heute noch nicht gewahr, daß die deutsche Poesie in ihrer Vertretung ohne Faust und Marx, geradezu bis an die Wurzeln verfault ist. Mit genialer Geste legte der Bildhauerdichter Karl Stauffer-Wern den Finger auf den vom Modergeruch beherrschten Punkt der deutschen Dichtung und sprach:

„Der Wald ist alt, man muß ihn nächstens fällen,
Und neuen pflanzen an die alten Stellen!“
Ehedem hatte sich schon Robert Hamerling in einem seiner schönsten Gedichte „An die Nationen“ gewendet:
„In dieser Zeit, wo Draht und Schiene spotten
Der Alpen und ein Kabeltelegramm
Den Morgengruß des Yankee bringt dem Schotten,
Wo zieh'n von Land zu Land, von Stamm zu Stamm
Die Zeitungsbätter als Grobreflotten —
In dieser Zeit baut Zweiradtracht Wehr und Damm?
Wenn Völkergelichter in einanderzittern,
Da soll das Herz der Menschheit sich zerspalteln?“
Er konnte es nicht zuwege bringen, seinen Volksgenossen im nationalen Haber Einhalt zu gebieten. Aber der Prozeß der modernen Dichtung vollzog sich dennoch. Zwar war sich später noch Theodor Fontane im Zweifel, ob die Dichter der modernen Kunst

... in ihrem Erbreiten
Wirklich was Besseres schaffen und leisten,
Ob dem Parnas sie näher gekommen,
Oder ob sie bloß einen Maulwurfshügel erklimmen.“

Aber immer mehr und mehr ward es verspürbar, daß die moderne Dichtkunst weit abgerückt ist von jenem Platz, wo „Mondschein und Siebeldächer“ als ein ausschließliches Wunder der deutschen Poesie gepriesen werden, und Fontane selber ist es, der für die modernen Dichter eintritt, wenn er konstatiert:

„Eins läßt sie sich'n auf siegreichem Grunde:
Sie haben den Tag, sie haben die Stunde,
Sie beherrschen die Szene, sie sind dran!“

Gewiß! Der große Aufschwung der Technik hat grundlich aufgeräumt mit aller mondheimsüchtiger Länderei und hat ernstern Problemen Platz gemacht. Die Würde der Menschheit ist in Wissenschaft und Kunst, in Dichtung und Politik wieder in ihren alten Rang eingesetzt worden und der Mensch und nur der Mensch ist wieder Objekt und Subjekt zugleich. Dosters überkommt es wohl auch noch den modernen Dichter: selbst Gerhart Hauptmann klagt:

„Ich bliebe so gerne im Mondschein
Und lauschte so gerne verlassen allein
Der Zweisprach seliger Sterne...“

aber es reißt ihn gewaltsam fort:

„Rauchmassen umwölken das traumhafte Bild
Und schlingen weihwogende Reigen.
Doch unter mir stampft es und schmettert es wild,
Und unter mir will es nicht schweigen,
Es klingt wie ein Wehzen, es rieselt wie Schweiß,
Als schleppten Klotzen hin über das Eis
Den Zug mit ehernen Armen.
Und wie ich noch lausche, bekommen und bang,
Da wird aus dem Tönegewirr ein Gesang
Zum Grauen zugleich und Erbarmen.“

„Wir tragen euch hin durch die duftende Nacht,
Mit triefenden Wangen und Brüsten;
Wir haben euch glühende Häuser gemacht
Indessen wie Geier wir nisten.
Wir schaffen euch Kleider. Wir baden euch Brot.
Ihr schaft uns den grinsenden, winselnden Tod.
Wir wollen die Ketten zerbrechen.
Uns dürstet, uns dürstet nach eurem Gut!
Uns dürstet, uns dürstet nach eurem Blut!
Wir wollen uns retten! uns rächen!“

bis daß er vernimmt, daß sich ihm aus dem Grollen des rasend dahinsausenden Zuges mit Donnergetöse:

„Das Lied, so finstlich und doch so schön,
Das Lied von unserm Jahrhundert...“

losgelöst hat. In diesem Gedicht, das Gerhart Hauptmann „Im Nachtzug“ so gewaltig schön gesungen, waltet der hohe Schillerische Geist mit Kraft und Herzenswärme in das lebendige Leben der neuen modernen Zeit und in diesem Lied wird das Element bloßgelegt, das unsere Zeit vollständig beherrscht. Das ist kein Maulwurfshügel mehr — das ist die Höhenluft des Sozialismus:

„Willst lernen, Poetlein, das heilige Lied,
So lausche dem Rauschen der Minen;
So meide das schläfrige, tändelnde Lied
Und folge dem Gang der Maschinen;
Beachte den Funken im singenden Draht,
Des Schiffes schwindelnden Postenpfad
Und weiter, o beuge dich nieder
Zum Herzen der Armen, mitleidig und mild,
Und was es dir zitternd und weinend enthüllt,
Ersteh es in Tönen dir wieder!“

Was Hauptmann in dieser Strophe ausdrückt, ist der eigentliche Grundton der modernen Poesie.

Die Eisenbahn als modernes Kulturwerk hat also, wie bereits dargelegt, den größten Anteil an der modernen Dichtung. Hamerling predigte, da ja doch die Länder und Weltteile mit Draht und Schiene verbunden sind, den Zusammenschluß der Nationen, damit das Werk der Weltgeschichte gekrönt werde, und durch Gerhart Hauptmann ruft die Poesie die Dichter auf den Plan, das Proletariat hinaufzuziehen in die Sphäre der Freiheit und Schönheit. Heinrich Heine hatte bereits sein zürmend großendes „Weberlied“ gedichtet und während Pierre Joseph Proudhon die Frage stellte: „Was ist Eigentum?“, entschlossen sich Karl Marx und Friedrich Engels ihr „Kommunistisches Manifest“ zu erlassen und Ferdinand Lassalle ging daran, mit mächtigem Flammernruf die deutschen Arbeiterbataillone zu organisieren. So konnte die deutsche Arbeitermarxistische

„Mann der Arbeit, aufgewacht!
Und erkenne deine Macht!
Alle Räder stehen still,
Wenn dein starker Arm es will.
Brich das Doppelschloß entzwei!
Brich die Not der Sklaverei!
Brich die Elaverei der Not!
Brot ist Freiheit, Freiheit Brot!“

nicht mehr lange auf sich warten lassen, das mächtig zündende Lied, das Georg Herwegh im Jahre 1863 schuf. Das

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

Dienst der Eisenbahn als Zugbegleiter einzutreten. Wenn dieses System zur Tatsache geworden ist, werden sich für die Verkehrssicherheit höchst verberbliche Folgen ergeben. Die Konkurrenz macht heute schon eine f. l. Generalinspektion auf diese in der nächsten Zeit die Sicherheit des Betriebes gefährdenden Verhältnisse aufmerksam und für diese verantwortlich. Die Konkurrenz ist der Meinung, daß eine f. l. Staatsbahnverwaltung als erste und oberste Instanz die Pflicht habe, den sozialen Aufstieg ihrer unteren Bediensteten, der Arbeiter im Fahrdienst, nicht zu hemmen, geschweige denn mit einer sechs- bis neunjährigen Wartefrist zu unterbinden. Sie glaubt vielmehr, eine f. l. Staatsbahnverwaltung sollte in diesem Punkt allen privatkapitalistischen Unternehmungen mit gutem Beispiel vorangehen. Die Konkurrenz hält im Interesse des Dienstes sowie aus gerechten und sozialpolitischen Gründen mit Einmütigkeit an den Abmachungen und Zusagen des f. l. Eisenbahnministeriums vom Jahre 1905 unbedingt fest und ersucht daselbe, sie möge sämtliche fähige Arbeiter nach einem Jahr im Fahrdienst zu Aushilfsfondsdirektoren, nach einem weiteren Jahr nach abgelegter Güterzugfondsdirektorenprüfung zu Konduktoren ernennen und dies in fünfjährig immer so durchzuführen.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsbundes wird ersucht, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln diese alte Forderung des f. l. Eisenbahnministeriums und jegliche neuerliche Forderung durchzusetzen und sich im Abwehrungsfall mit der Reichsgewerkschaftskommission ins Einvernehmen zu setzen, damit Arbeitssuchende gewahrt werden, bei den f. l. Staatsbahnen Arbeit zu nehmen.

Zu c) Stundengeld, führte Genosse Straßer unter ausführlicher Darstellung des Sachverhalts zunächst darüber Beschwerde, daß die Praxis der Berechnung der Fahrgebühren vielfach verschlechtert werde, und zwar in jenen lokalen Ausnahmefällen, die nicht nach dem Gebührenregulativ behandelt werden. Speziell der Mann des mit dem Reichsbund kooperierten deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines, Herr Richter, bemüht sich, den Zugbegleitern ungebührliche Anrechnungen von Fahrgebühren nachzuweisen. Aber er wird sich hiebei, wenn er vermeint, den Zugbegleitern durch den Mißbrauch erworbene Rechte freitrag machen zu können, an die falsche Adresse gewendet haben. Neben der prinzipiellen Forderung der Zugbegleiter auf Pauschalierung der Fahrgebühren, an der in erster Linie festgehalten wird, erheben die Zugbegleiter der f. l. Staatsbahnen auch weiter die Forderung auf Regelung der Fahrgebühren zur Gleichstellung der Manipulanten mit den Zugführern und der Güterzugbegleiter mit den Personenzugbegleitern.

In der folgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Murringer, Halberger, Neumann, Handl, Wendl, Eichwälder und Kudlik, woraus als Generalredner die Genossen Weber für die Staatsbahnen und Weigl für die Südbahnen gewählt wurden.

Über Antrag einer zur Prüfung der zu diesem Punkt eingebrachten Anträge eingesetzten Kommission wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die am 21. und 22. Oktober 1913 versammelten Vertrauensmänner der Zugbegleiter beschließen, daß für die Pauschalierung der Fahrgebühren folgende Normen zu gelten haben:

Für den Zugführer 120 Kr., für den Manipulationsfondsdirektor, beziehungsweise Podmeister 105 Kr., und für alle übrigen Zugbegleiter 90 Kr. monatliches Pauschale.

Die Zugbegleiter werden alles daransetzen, der Forderung der Pauschalierung der Fahrgebühren zum Durchbruch zu verhelfen.“

Zu d) Abschaffung des außertourlichen Avancements und Rangfrage“ referierte Genosse Schöber, der am Anfang seines Referats erklärte, daß zu den bereits betriebs des Ranges von einer Zugbegleiterkonferenz erhobenen Forderungen nichts hinzuzufügen und daß nur deren endliche Durchführung zu verlangen sei. Betreffs des außertourlichen Avancements habe sich die Staatsbahnverwaltung den Grundsatz angeeignet: „Teile und herrsche.“ Das Personal wird mit den außertourlichen Avancements in

zwei Teile gespalten, bei jedem Avancement wird der Rang über den Hauften geworfen und Kollege gegen Kollege gefehlt, den Vertrauensmännern wird das Vertrauen untergraben. Dies ist ein Hemmnis für die Fortschritte der Zugbegleiter. Bei einer deputativen Vorrede von Lokomotivführern im Eisenbahnministerium wurde diesen erklärt, daß man im Eisenbahnministerium auf das außertourliche Avancement keinen Wert lege. Das Personal müsse mit aller Entschiedenheit dessen Vereitelung anstreben.

Zu diesem Punkt wurden debattelos nachstehende Resolutionen angenommen:

„Die am 21. und 22. Oktober 1913 in Wien tagende Konferenz der organisierten Zugbegleiter fordert vom f. l. Eisenbahnministerium die endliche Einführung von Rangbestimmungen für die Zugbegleiter, um die Unsicherheit, Ungleichheit und Ungerechtigkeit, welche gegenwärtig infolge der außertourlichen Vorrichtungen und durch den fast in jeder Zugbegleiterstation anders geübten Vorgang in der Dienstverteilung auf Grund der Zahl der abgelegten Prüfungen unvermeidlich ist, zu beseitigen.

Als Grundlage hat der in der Reichskonferenz der Zugbegleiter am 27. und 28. Jänner 1911 beschlossene, im Zentralausschuß der f. l. Staatsbahnen sowie auch durch die kooperierten Organisationen eingebrachte Entwurf des Rangstatus für die Zugbegleiter zu gelten. Die organisierten Zugbegleiter erwarten ferner vom f. l. Eisenbahnministerium als auch von den Direktionen zuweilen, daß ein Rangstatus nicht ohne die vorherige Beratung und Zustimmung in den Personalkommissionen in Kraft gesetzt wird.“

„Die am 21. und 22. Oktober 1913 in Wien tagende Reichskonferenz des organisierten Zugbegleiterspersonals der österreichischen Staatsbahnen beauftragt die Leitung ihrer Zentralorganisation sowie die Vertreter im Zentralausschuß der Personalkommissionen der f. l. Staatsbahnen die von den Vertrauensmännern der sozialdemokratischen Organisation und allen rechtlich denkenden Bediensteten stets geforderte Abschaffung der Qualifikation der außertourlichen Schiffs- vorrichtungen für die Diener und Unterbeamten mit allem Nachdruck und bei jeder Gelegenheit immer wieder zu verlangen, und zwar aus folgenden Gründen: Die außertourlichen Vorrichtungen bedeuten für die Begünstigten einen dreifachen Vorteil: Mehr Gehalt, einen höheren Dienstposten, frühere Ernennung zum Oberfondsdirektor. Für die große Mehrzahl der übrigen Bediensteten bedeuten sie aber einen ebenso großen Schaden, Minderbezahlung auf niedrigere Dienstposten, spätere Ernennung zum Oberfondsdirektor und das Nichterreichen des Endgehaltes.“

Die Zugbegleiter erklären es als die denkbar kräftigste Ungerechtigkeit, ja geradezu als eine Schande, daß auf Grund des gegenwärtig üblichen Beschäftigungsvorganges solche einschneidende Veränderungen in ihren Dienst- und Beförderungsverhältnissen vorgenommen werden. In den meisten Fällen sind sowohl die Person als auch die Dienstleistung der zu beschreibenden Zugbegleiter der gesamten Qualifikationskommission — mit Ausnahme vielleicht des untergeordneten Organs — ganz unbekannt. Durch den streng vertraulichen Erlass des Eisenbahnministeriums vom Februar 1913, nur einen bestimmten, möglichst kleinen Prozentsatz von Bediensteten außer der Rangstour zu beschreiben, kommen auch die gerechtesten und gewissenhaftesten Vorgesetzten und die Mitglieder der Qualifikationskommissionen in die Zwangslage, entgegen dem § 20 der Dienstordnung einem großen Teil des Personals Schaden zufügen zu müssen. Die Zugbegleiter empfinden es als eine Beleidigung, daß ihnen zugemutet wird, nur die Aussicht auf eine außertourliche Vorrichtung vor den rangälteren Kollegen könnte sie veranlassen, ihren Pflichten voll und ganz nachzukommen. Die Zugbegleiter haben alle gleiche Pflichten und die gleiche Verantwortung und verlangen auch mit allem Nachdruck gleiche Rechte und eine gleiche Behandlung. Diesem Ziele ist aber nur näherzukommen durch die gänzliche Abschaffung der außertourlichen Beförderung.

Mit Erlass vom 23. Februar 1913, Z. 321/1913, wurde verfügt, daß von der Gesamtheit der Bediensteten nur 20 Prozent außertourlich qualifiziert werden dürfen.

Aus den Bestimmungen dieses Erlasses ist klar ersichtlich, daß die Qualifikation nicht nach den wirklichen Leistungen der Bediensteten erfolgen soll, sondern daß nur einzelne Bedienstete herausgegriffen, die der Begünstigung der außertourlichen Vorrichtung auf Grund der Qualifikation teilhaftig werden.

Da außerdem die außertourliche Vorrichtung auf Grund der Qualifikation von gewissenlosen Vorgesetzten benützt werden kann und auch benützt wird, zu ihren Zwecken brauchbare Bedienstete zu begünstigen, andererseits mißliebige Bedienstete in ihrem Vorwärtkommen empfindlich zu schädigen, so wird für die Gesamtheit des Personals durch das heutige System der Qualifikation kein Nutzen geschaffen.

Im Gegenteil wird durch dieses System nur Haß und Neid unter das Personal getragen, wodurch das Zusammengehörigkeitsgefühl des Personals aufs schwerste geschädigt und daselbe in seinem gemeinsamen Kampf um Verbesserung seiner Lage gehindert wird.

Aus diesem Grunde erklärt sich die heutige Reichskonferenz der Zugbegleiter gegen das heutige System der Qualifikation und verlangt die Abschaffung derselben.

Zu e) Stellungnahme zur Dienstverschönerung durch die neuen Verkehrsverordnungen, erstattete Genosse Vabosky das Referat. Er führte insbesondere Klage gegen den Artikel 21/III der Instruktion XX, der die Zugbegleiter, wenn Fenster gebrochen oder Polsterfuge beschädigt wurden, zum vollen Schadenersatz für den Fall verurteilt, als die Zugbegleiter nicht nachzuweisen vermögen, daß sie an der Beschädigung kein Verschulden trifft. Weiters führte er gegen die Einrichtung Beschwerde, daß nun die Zugbegleiter Toffen und Zugausrüstungsgegenstände mit sich tragen sollen, wiewohl zur Aufbewahrung dieser Gegenstände in den Stationen keine Räumlichkeiten vorgeesehen sind. Die Zugbegleiter müssen diesbezüglich auf der Aufrechterhaltung des Status quo ante beharren und dürfen sich ihre Dienstverschönerung nicht erschweren lassen.

Nachdem zu diesem Punkt noch die Genossen Glutz, Schwarzgatt und Sech gesprochen hatten, wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die Zugbegleiterkonferenz protestiert auf das entschiedenste gegen die Mehrfachführung von zwecklosen Arbeiten und gegen die Belastung mit Verantwortung für zwecklose Materialien, die ihnen laut Instruktion XX, Artikel 21, Punkt 6, aufgebürdet werden sollen, dies um so mehr weil diese neuen Vorschriften der Staatsbahnverwaltung eminenten unnütze Mehrauslagen verursachen. Es wäre auch viel notwendiger, wenn anstatt der Bestellung der vielen tausend Toffen sowie der Beschaffung von Räumlichkeiten zur Aufbewahrung derselben, diese gewiß nicht niedrigen Kosten zur Vermehrung der in den meisten Zugbegleiterunterstationen zu wenig vorhandenen Unterkunftsraumlichkeiten sowie zur Beschaffung entsprechender Betten und Kaffierung der in den Koffern seit vielen Jahren lagernden mit Staub und Mist gefüllten Strohfäde verwendet wurden, da diese Strohfäde wußt den Wägen zur Zucht, dem Ingeziefer zu seiner Vermehrung, aber nicht als Ruheplatz für die Zugmannschaft dienen können.

Des weiteren kann die Zugbegleiterkonferenz nicht einsehen, wie so die Zugmannschaft dazu kommt, für die laut Instruktion XX, Artikel 21, Punkt 3, vorkommenden Gebrechen ersatzpflichtig zu sein, wenn die Reisenden aller Schichten, ohne Ausnahme, im berauschtem Zustand die Fenster zertrümmern oder mehrere Gegenstände beschädigen und zur Verheimlichung die Fenster durch Hinauslehnen oder die beschädigten Gegenstände durch Belegen verdecken. Die Bediensteten bei den f. l. Staatsbahnen sind unter den gegenwärtigen Verhältnissen in allen solchen Fällen nie in der Lage, ihre Schuldlosigkeit nachzuweisen, weil die unmittelbaren sowie die Kontrollorgane stets das Bestreben haben, die Angaben der Bediensteten als unrichtig hinzustellen, um nach oben hinauf zu glänzen.

Die Zugbegleiterkonferenz verlangt die Beseitigung des Schmiermaterials sowie die Zuweisung der Zug-

deutsche Proletariat hatte sich somit in Wort und Tat, in Kunst und Literatur mächtig erhoben, aus dem deutschen Proletariat mußte die neue deutsche Dichtung hervorgehen und siegreich bleiben. Das war jedem klar. Das Epochen- und Bürgertum ergitterte in Furcht und Schrecken, es trat verzweiflungsvoll mit dem immer lauter schreienden Wunsch an Staat und Regierung heran, die neue Kunstströmung zu verbieten — und die Regierungen willfahrten gern einem Wunsche, das Proletariat auch geistig zu knebeln. Dennach schloß es von dieser Seite auch nicht an Spott und Verhöhnung des Proletariats. In einem Roman Kirchbachs wurde aufgezeigt, wie ein Privatdozent das Stromeleben „Auf der Waise“ kennen lernen wollte und in die „gute Gesellschaft“ beinahe nicht mehr zurückgefunden hätte. Neugierig verpöbelte Rudolf Havel in den „Homunkuliden“ den sozialdemokratischen Zukunftsstaat, und man behauptet mit Schadenfreude, daß diese Satire gelungen ist. Aber wenn auch der Haß dieser Stützen der Gesellschaft mächtig war und ist — der neuesten Hebe ist ja Gerhart Hauptmann mit seinem „Festspiel“ unterlegen — wenn auch die Erstlingswerke Gerhart Hauptmanns und Sudermanns sowie vieler anderer gewaltig unterdrückt wurden — gegen die Hilfe des Auslands konnte man in Deutschland nicht auskommen. Männer wie Emile Zola, Maxim Gorki, Henrik Ibsen und andere konnten und durften in Deutschland nicht unbeachtet bleiben. Durch die Gründung der „Freien Bühne“ in Berlin und in anderen Städten wurde daher der verständnislose, vom Polizeigeist beherrschten, jedes Kunstgefühls baren Zensur die Macht, die sich bereits absolutistisch und barbarisch auszuüben begann, entzogen und es konnten die Werke „Vor Sonnenaufgang“, „Die Weber“, „Sodom und Gendeb“ und viele andere der Öffentlichkeit endlich vorgeführt werden. Die moderne Dichtkunst im Sinne Hauptmanns war auf dem Marsche!

Freilich hatte man der aufstrebenden modernen Dichtung den Kampf nicht leicht gemacht. Vorzüglich bediente man sich der Kraft eines Schlagwortes, in plumper Kritik zu überzeugen versuchend, daß durch eine allzu aufdringliche „Tendenz“ der ästhetischen Anforderung bei jedem modernen Kunstwerk Abbruch geschehe. So wurden „Der Streit“, „Der Kampf gegen das Quell“, „Die rechtliche Benachteiligung der Frau und Tochter“ u. s. w. als „Tendenzdarstellungen“ und die derart modernen Kunstwerke als auf die „niederen Instinkte berechnete Madamer“ gegeißelt. Aber unsere Zeit ist gerade deshalb groß, weil sich in ihr große Dissonanzen geltend zu machen bestreben, die ihre Tendenzen zur Weltanschauung hinaufzuläutern sich bemühen. Auf dem Kampf-

boden der Gegenwart sehen wir, wie sich der Sozialismus, der Nationalismus, der Materialismus u. s. w. die Kräfte messen; wir sehen, wie das Proletariat nach neuen Idealen und Symbolen ringt. Und alle die Dichter, die in diesen Entwicklungsprinzipien des Jahrhunderts fußen und ob der raum- und zeitbegrenzten Technik, der modernen Arbeit, der hellseherischen Naturwissenschaften, des Weltverkehrs zc. zc. stehen, sind eben gerade deswegen moderne Dichter!

Die Kultur der Gegenwart, ihre vollständige Durchsetzung, ist das moderne Ideal. Ihr scharfes Gepräge hat sie allerdings nur von den sie beherrschenden „Tendenzen“, welche die alte Kultur vollständig zu unterwählen berufen sind. Denn alles, was sich gegen die jeweils geltende gesellschaftliche Ordnung richtet, ist Tendenz. Immer noch war es so: im Kontrast der Weltanschauungen liegt der Grundkonflikt der Völker, dem ein unerbittlicher Kampf folgt. Immer aber führten nur Tendenzen zu Weltanschauungen, Weltanschauungen zum Konflikt und Kampf. Und den Sieg der Weltanschauungen heißen und hießen wir noch immer: das Gesetz, dessen ursprüngliche verschiedene Tendenzen ehemals als Ideale vorgezeichnet hatten. Nur die Reaktion haßt derartige Ideale, nur sie vermag solche Ideale als „Tendenzen“ hahersfüllt abfällig zu einem Schlagwort zu erniedrigen!

Andererseits — sagt Hans Venzmann im Vorwort zu seiner „Moderne deutschen Lyrik“ — ist ganz besonders die moderne Kunst: Persönlichkeitskunst, Ideen-Weltanschauungskunst, individuelle Stilkunst... Es kommt nicht darauf an, ob die Weltanschauung, beziehungsweise Kunst eine im alten Sinne sittlich wirkende ist. Wenn nur das Kunstwerk aus innerster Ergriffenheit vom Künstler geschaffen wurde, aus einem tiefen Erleben, Fühlen, Denken, aus wahrhaftem Traum und Treiben, wenn es nur in heiliger Wahrhaftigkeit vor uns steht, wie eine Notwendigkeit, wie die Welt, wie das Schicksal! Kunst bedarf darum notgedrungen höchster Freiheit, und ihr Schranken und Grenzen zu setzen, ist geradezu widersinnig und unnatürlich! Und Rudolf v. Gottschall behauptete: „Die echte moderne Poesie wird sich in allen Dissonanzen des Lebens vertiefen, ohne ihre ewige Harmonie zu verlieren!“

Wenn wir schließlich noch erwähnen, daß im Sinne reaktionärer Kritik jedem wahrhaften Volksstück irgendeine „Tendenz“ zugrunde liegt, so folgern wir daraus, daß es entweder Tendenz- oder Volksstücke gibt. Es sind nicht „Die Weber“ ein Tendenzstück, weil das Weberelend ergreifend

dargestellt wird; es ist auch „Die Strecke“, weil hier die Lage der Eisenbahner bis zum Verzweiflungsschritt aufgezeigt wird, kein Tendenzdrama!...

Man hatte auch schon vorher, nachdem Nikolaus Lenau dem Postillon ein wahrhaft schönes Denkmal gesetzt hatte, die Eisenbahn zum Gegenstand verschiedener Dichtungen gemacht. Es waren sozusagen poetische Kleinigkeiten, und diese waren dazu noch konservativ bis in die kleinste Fingerspitze. Man beachte beispielsweise das kleine Gedicht von Friedrich Theodor Vischer:

Auf der Eisenbahn.

Jetzt schauhe nur, Dampf, und brause!
Jetzt rolle nur, Rad, und sause!
Es geht nach Hause, nach Hause!

Du kannst nicht jagen, o Wagen,
Wie meine Pulse mir schlagen!
Zur Geliebten sollst du mich tragen.

Vorüber ihr ragenden Stangen!
Verschwindet, ihr Meilen, ihr Längen!
Wer ahnt mein Verlangen und Vangen!

Auf den Bänken wie sie sich dehnen!
Wie sie schwapen und gaffen und gähnen!
Es ist nichts, wonach sie sich sehnen.

Dort raset der Sturm durch die Lannen,
Zum Dampfe möcht ich ihn spannen,
Daß er rascher mich reiße von dannen!

Sinweg aus dem plappernden Schwarme,
O, hin an die Brust, an die warme,
In die offenen, die liebenden Arme!

Nun mag ja dieses Gedichtchen sehr reizend sein, es ist sogar formvollendet, was doch nicht anders von dem großen Kunstästhetiker zu erwarten war. Aber es ist pure Ländelei; und die vielen Ausrufungszeichen, ohne wirklich etwas Inhaltsreiches zu sagen. Wir modernen Menschen wollen uns aber nicht mehr so spielen. Wir wollen, daß uns die Poesie etwas Wichtiges, Schweres darbiete, eine geistig anschiebige Kost, einen Hochgenuß. — Es ist sehr bezeichnend, daß die „Deutsche Geschichte in Liedern deutscher Dichter“, herausgegeben von Dr. Franz Tegner (siehe Universitätsbibliothek Nummer 8281 bis 8283), über die deutsche Eisen-

leine und des Schlußbahnes auf die Lokomotive, da Züge ohne Lokomotiven nicht verkehren können, daher die Gebrauchsartikel stets zur Hand sind. Das Eisenbahnministerium wird ferner darauf aufmerksam gemacht, daß die Nichtbeteiligung der Zugbegleiter mit Fabrikationsgebühren schwere Gefahren beinhaltet.“

Zu f). Die anderthalbfache Anrechnung der Dienstzeit für das Zugbegleitungspersonal der jüngst verstaatlichten Bahnen, berichtete Genosse Dusek über die Verhandlungen der neben der Konferenz in dieser Frage gelangten Beratung der Zugbegleiter der St. E. G., N. B. und O. N. B. Er erklärte, daß gegen eine Fusionierung der Fonds nichts einzuwenden sei, wenn die bestehenden Rechte gewahrt bleiben. Die Aktion zur Erreichung der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit für die Zugbegleiter der verstaatlichten Privatbahnen sei eine Sache für sich, die aus der Fusionierung herausgehoben und separat behandelt werden müsse, damit die Zugbegleiter baldigst zu ihrem Recht kommen. Schließlich berichtete Genosse Dusek über die Ueberreichung des diese Angelegenheit betreffenden Memorandums im Eisenbahnministerium.

Sodann wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die heutige Reichskonferenz der Zugbegleiter Oesterreichs erklärt im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern des Lokomotivpersonals, einerseits des k. k. Eisenbahnministeriums beabsichtigten Fusionierung der bestehenden Altersversorgungsinstitutionen erst dann zustimmen zu können, wenn die in den Statuten der bestehenden Pensions- und Provisionsinstitute der verstaatlichten Bahnen, sowie durch die Verstaatlichungsakte gewährleisteten Rechte der Mitglieder voll und ganz gewahrt werden.

Gleichzeitig betont die Reichskonferenz, daß die Frage der Fusionierung der bestehenden Pensions- und Provisionsfonds von der Forderung der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal getrennt werden müsse, um diese wichtige und unabwiesbare Forderung des Personals mit aller Beschleunigung der Behandlung zuzuführen.

Die Reichskonferenz fordert die Zentrale des Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich sowie die Leitungen der mit dem ersten Verein kooperierten Organisationen auf, diese Forderungen mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu vertreten.

Zu Punkt 4 und 5 der Tagesordnung: Turnusfragen und Ausbau des Vertrauensmänner-Systems sprach Genosse Adolf Müller. Er begründete die Dringlichkeit des Ausbaues des Vertrauensmänner-Systems, mit der sich immer öfter einstellenden Notwendigkeit, eintretende Verschlechterungen gleich bei ihrem Entstehen abzuwehren. Ein gut funktionierendes Vertrauensmänner-System könne eine sorgfältige Tätigkeit betreffs Regelung der Turnusse und Verteilung lokaler Uebelstände entfalten und eine zweckdienliche Verbindung zwischen der Organisationsleitung und allen Zugbegleitern herstellen. Genosse Müller besprach sodann eingehend die Organisation des Vertrauensmänner-Systems und ihr Funktionieren.

Eine vorliegende „Instruktion betreffend die Schaffung und den Ausbau des Vertrauensmänner-Systems für die Zugbegleiter“ wurde von der Konferenz genehmigt. Zu diesem Punkt sprachen weiter die Genossen Wäschl, Brandl Müller und Neumann.

Bei der Erledigung des letzten Punktes der Tagesordnung „Eventuelles“ wurden folgende Anträge angenommen:

Den Konduktoren sind in den Waggonen versperbare Räume zur Unterbringung ihrer Utensilien einzurichten. Die Spundhähne vor den Konduktorsitzen sind zu entfernen.

Den Konduktoren sind 5 Prozent von den eingehobenen Nachzahlungen zu belassen.

Damit war die Tagesordnung der Konferenz erschöpft und der Vorsitzende Genosse Babofsky verwies in seinem Schlußwort darauf, daß die Arbeit, die zu leisten nunmehr den Zugbegleitern obliegt, wohl schwer sei, daß sie aber nicht nutzlos sein werde. Er dankte den nichtdeutschen Genossen dafür, daß sie im Interesse einer Beschleunigung der Konferenzverhandlungen davon Abstand nahmen, sich die Verhandlungen übersehen zu lassen. Mit einem warmen Appell

bahn, über ihr Entstehen, Werden u. s. w., so gar nichts zu sagen weiß, ausgenommen etwa den Durcheinander des Gpithardbahnstreckens im Jahre 1881. Das Gedicht ist von A. Mäfer. Das ist sehr wenig. Wollte man demnach nach diesem Buch über die deutsche Eisenbahn urteilen, es müßte sehr armselig ausfallen!

An den modernen Dichter werden große Anforderungen gestellt, er muß das moderne Leben ausschöpfen, psychologisch ergreifen. Was lesen wir nicht alles in dem kleinen Gedicht „Der Eisenbahnzug“ von Ferdinand v. Saar. Und doch hat dieses Gedicht nur acht Strophen zu je vier Zeilen!

Soziale Probleme — die Liebe zur Pflicht, jener Pflicht, die zur großen Menschheitsaufgabe wird und die die Eisenbahner täglich und stündlich mit Aufopferung ihres Lebens wagemutig erfüllen, trotzdem sie der Staat oder der Unternehmer noch weniger als färglich entlohnen; der große seelische und materielle Konflikt der Eisenbahnbediensteten, jener Eisenbahner, die als bloßes Ausbeutungsobjekt dividendenhungrigen, kalt berechnenden, herzlosen Aktionären in williger Disziplin dienen; die Eisenbahner, die unverständigen Protektionsvorsorgeln zur Vertheidigung der Ungerechtigkeiten und vielleicht gar politischer Machegelüste ausgeliefert sind; die Eisenbahner, die unter einer seelischen und physischen Depression leiden und die sich nur in Anbetracht der Erfüllung ihrer Mission mit Zusammenraffung aller Kräfte aufrecht erhalten können: mit welchem Schwunge, mit welcher Kraft, mit welcher hingebender Innigkeit werden diese sozialen Probleme von den modernen Dichtern verarbeitet und zu unvergänglich schönen Produkten zur künstlerischen Höhe erhoben! Ob wir nun Gerhart Hauptmanns „Im Nachzug“ lesen (jedenfalls das hervorragendste Stück dieser Gattung); ob wir uns an F. Brunolds „Auf der Maschine“ oder an Emil Naars „Der Dampf“ oder an Max Stempels „Zugsentgehung“ begeistert erbauen — wir finden, daß die modernen Dichter urfänglich und durch eigene Kraft zu jener Position gelangt sind, die unsere Behauptung: die moderne Dichtkunst habe sich unsere Zeit völlig erobert, rechtfertigt. Es ist hier echte moderne Poesie ohne jedwede Anlehnung!

Es ist hier leider nicht mehr der Raum, alle Werke über die Eisenbahn und deren Bediensteten aufzuzählen, die die modernen Dichter zum Gegenstand ihrer Dichtungen gemacht haben. Hinsichtlich der Erzählung, des Romans und des Dramas mögen nur folgende Werke genannt sein: „Bahn-

an die Delegierten, weiter im Kampf auszuharren, schloß der Vorsitzende die Reichskonferenz.

Die Massenversammlung der Zugbegleiter aller in Wien einmündenden Bahnen.

Am Abend des Tages, an dem die Reichskonferenz zu ihrer Tagung zusammengetreten war, fand im Favoritener Arbeiterheim eine öffentliche Versammlung der Wiener Zugbegleiter statt. Der Besuch der Versammlung war ein äußerst guter, und dabei ist in Betracht zu ziehen, daß nur ein Bruchteil des Wiener Zugbegleitungspersonals gleichzeitig an einem Tag eine Versammlung besuchen kann. Wie der Besuch ein großer war, war auch die Stimmung der Versammlung eine sehr erregte. Das fand wiederholt in spontanen Ausrufen der Versammlungsteilnehmer seinen Ausdruck. Die Versammlung wurde durch zwei Chöre eingeleitet, die die Gesangsaktion der Ortsgruppe Wien XIV des Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereines erst zum Vortrag brachte. In das Präsidium der Versammlung wurden die Genossen Wäschl und Schöber als Vorsitzende und Tesar und Jannerhuber als Schriftführer gewählt.

Die Tagesordnung der Versammlung war:

1. Die unerfüllten Forderungen, die bereits durchgeführt und noch geplanten Verschlechterungen für das Zugbegleitungspersonal.
2. Anträge und Anfragen zu diesem Punkt.

Genosse Adolf Müller hielt zu Punkt 1 der Tagesordnung ein einleitendes Referat. Durch die Haltung der Staatsbahnverwaltung und durch die der Privatbahnverwaltungen, führte er aus, sei eine große Empörung und eine tiefe Unzufriedenheit beim Zugbegleitungspersonal entstanden und aus allen Teilen des Reiches habe man das Verlangen gestellt, sich über ein gemeinsames Vorgehen in den schwebenden Fragen zu beraten. Auch die Abhaltung der heutigen Versammlung sei nicht auf die Anregung durch einzelne Personen zurückzuführen, es sei ein allgemeines Bedürfnis gewesen, vorzudemonstrieren, daß das Wiener Zugbegleitungspersonal seinen Vertrauensmännern den notwendigen Rückhalt bietet, und es war notwendig, zu zeigen, daß die Beschlüsse der Reichskonferenz in vollem Einklang mit den Bestrebungen des gesamten Zugbegleitungspersonals stehen. Hier die Verhältnisse auf den Eisenbahnen kennt, weiß, daß die Zugbegleiter einen schweren, gefährlichen Dienst leisten, bei dem sie keine Stunde ihres Lebens sicher sind. Für dieses Personal hat nun die Staatsbahnverwaltung seit der zweiten Hälfte des Jahres 1912 eine Reihe von Verschlechterungen eintreten lassen. Genosse Müller besprach nun detailliert die einzelnen eingetretenen und drohenden Verschlechterungen in der Postennormierung, in der Qualifizierung, der Turnuserstellung, in der Ausbildungszeit der Bremser u. s. w., wobei er oft von stürmischen Entrüstungsrufen der Versammlung unterbrochen wurde. Er wendete sich sodann den unerfüllten Forderungen zu und erläuterte besonders die Bedeutung der zweijährigen Vorrückungsfristen für Diener, auf die Hebung der Entlohnungsverhältnisse, wogegen die von gegnerischer Seite propagierte Aktivitätszulage wohl Beamten höherer Rangstufen außerordentlich große Vorteile, den bestgestellten Unterbeamtenkategorien einschulische Verbesserungen, den Dienern aber sehr wenig und in einzelnen Gehalts- und Quartiergeldgruppen überhaupt nichts bringen würde. Die Konferenz hat die Aufgabe, schloß Genosse Müller, entschieden Protest gegen die eingeleiteten und drohenden Verschlechterungen einzulegen, die Durchführung der ausständigen Forderungen dringendst zu urgieren, laut die Abschaffung des ungerichteten und korrupten Qualifikationssystems und eine humane Regelung des scharfen Strafsystems zu fordern. Das Eisenbahnministerium hat wiederholt erklärt, daß die Forderungen des Zugbegleitungspersonals berechtigt sind, und die Sektionschefs im Eisenbahnministerium vernichten Tränen des Wohlwollens für das Personal. Man erfüllt aber die Forderungen nicht, und man trifft Ersparungsmahnahmen, ohne Rücksicht darauf, ob Bedienstete schwer geschädigt werden oder nicht, und ob in der Dienstpragmatik gewährleistete Rechte verletzt werden oder nicht. In dieser Situation legt die Reichskonferenz der Zugbegleiter, deren Beratungen das Interesse des gesamten Zugbegleitungspersonals erfassen und deren Beschlüsse gewiß die tatkräftigste Unterstützung aller Zugbegleiter Oesterreichs finden werden. (Lebhafte Beifall.)

Mit stürmischen Beifall begrüßt, ergriff sodann Reichsratsabgeordneter Genosse Tomich zu nachstehenden Ausführungen das Wort: In den gegenwärtigen Verhältnissen ist

„Der Eisenbahner“ von Gerhart Hauptmann; „Der Eisenbahnzug“, Roman von Arhur Schleitner; „Das Lied der Eisenbahn“, Roman von Paul Burg; „Die Streck“, Schauspiel in drei Akten von Oskar Wendiener. Und zahllos sind die kleineren Novellen, Skizzen und feuilletonistischen Erzählungen und es hat von ihnen eine ganze Reihe jenseits in unserem „Eisenbahner“ Eingang gefunden. Von diesen seien erwähnt: „Der Weichenwächter“ von Peter Rosegger (siehe Jahrgang 1907, Nummer 2) und „Der eiserne Tod“ von Otto Avenig (siehe Jahrgang 1911, Nummer 11).

Die Eisenbahn und ihre Bediensteten gehören der neuen, der modernen Zeit an. Die Bedrückung der Eisenbahner ist eine nutzlose und bewußte, ebenso wie die ihrer anderen Klassenbrüder. Sie stehen deshalb auf dem Standpunkt des Klassenbewußtseins und marschieren deshalb auch unerschrocken und tapfer mit in den Vorderreihen des Kampfes. In ihren Adern rollt leidenschaftlich das Blut der modernen Zeit und das muß in der modernen Dichtung zum Ausdruck kommen. In den größeren oben angeführten Werken wird daher auch der Eisenbahnerstreik einer ebenso sachlichen als mutigen Behandlung unterzogen. So mächtig und wirksam aber auch diese Dichtungen sind — das eigentlich erschöpfende dichterische Wort ist noch nicht gesprochen. Die moderne Dichtung ist berufen, es mutig und kühn zu sagen. Alle Eisenbahner zittern darauf, erwarten es, erhoffen es. Sie glauben daher an das Wort Franz Evers, das dieser über die Dichter verflüchtet:

... Ob Helldenk und Weltreich untergeh'n,
Wir deuten ihr Geschick, das klein und große,
Der Mensch lernt es mit unserm Auge seh'n.

Wir stürzen Throne, füren Erdenlose,
Wir geben allem Leben Spruch und Sinn —
Wir heben Kinder aus dem Mutterchoße....

„Mit scharfen Worten, die wie Säuren äßen,
Zerföhren wir Gewalt und Eitelkeit
Und bauen auf nach eigenen Gesetzen....“

„O selig, wie ein Sieger hinzusterben,
Trunken von Leben und im Tod zu wissen:
Ein ganzes Volk sind deines Gutes Erben!“

Franz Ewoboda.

die Laubheit eines gewissen Teiles des Zugbegleitungspersonals nicht unerschuldlich, da das Eisenbahnministerium wahrnimmt, daß in diesen Fällen eintretenden Verschlechterungen kein besonderer Widerstand entgegengefetzt wird. Es kommt verhältnismäßig selten vor, daß ein Privatunternehmer den Vertrag bricht, den er mit seinen Arbeitern betreffs des Arbeitsverhältnisses geschlossen hat. Bei der Staatsbahnverwaltung ist dies anders. Wiewohl die Disziplin darunter leidet, und wiewohl die Achtung vor der Staatsbahnverwaltung dabei verloren geht, werden von dieser Zugeständnisse nicht eingehalten, und man weicht selbst der Erfüllung schriftlich gemachter Versprechungen mit allen Winkelzügen aus. Besonders die Generalinspektion leistet Großes darin, die Gültigkeit der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten strikt zu machen. Die Staatsbahnverwaltung hat ihrem Personal 21 Millionen Kronen für Verbesserungen versprochen, und man hat es bis heute nicht gewagt, offen zu erklären, in welcher Weise und mit welchen Summen die Aufbesserungen erfolgten. Das trägt natürlich nicht dazu bei, das Vertrauen gegenüber der Staatsbahnverwaltung zu vermehren. Der Eisenbahnminister wird beim Wort genommen werden müssen, zumal der Eisenbahnminister mit seinen Worten doch nicht bloß eine Agitationsrede gehalten haben wird. Das Eisenbahnministerium wird mit dem Zentralarbeiterauschuss und mit der Zentralpersonalkommission in würdigerer Weise verhandeln müssen, als dies bisher der Fall war. Man ignoriert die Wünsche des Personals auch dort, wo deren Erfüllung keine Schwierigkeiten und Kosten verursachen würde. Es muß unbedingt immer das gefordert werden, was man oben will. Das ganze Vorgehen des Eisenbahnministeriums zeigt von einer kläglichen Unsicherheit und vollständigen Planlosigkeit. Man hat betriebs der Aufstellung der 15 Millionen Kronen keinen Generalplan, wiewohl man bei den weiteren Etappen später dort fortsetzen sollte, wo man anfangs begonnen hat. Man erklärt, wohl einen Plan zu haben, aber nur für 5 Millionen Kronen und auch diese seien vom Finanzministerium noch nicht bewilligt. In der ganzen Misere sind jene Leute mitschuldig, die uns immer wieder unter die Beine laufen, wenn wir ausmarschieren. Es sind dies die Gegner unserer Organisation. Jeder einzelne Zugbegleiter muß dort den Freund und dort den Gegner finden lernen, wo er wirklich ist. (Stürmischer Beifall.)

Es kam nunmehr eine Anzahl der auswärtigen Delegierten der Zugbegleiter zum Wort, deren Ausführungen von der Versammlung mit großem Interesse verfolgt wurden. Als erster Genosse Schiller (Staatsbahn, Böhmen). Er sagte: Am heutigen Tag sagte nicht nur die Reichskonferenz der Zugbegleiter, es wurden auch die Tore des Parlaments geöffnet. Es soll der heutige Tag den Zugbegleitern ein Gebetstag werden, der ein Vorwärtsschreiten für sie anbahnt. In unserem Gebiet haben sich die Zustände wesentlich verschlechtert. Man spricht jetzt ganz anders mit uns. Vertrauensmänner werden drangsaliert, das Personal ist der Willkür einzelner Personen ausgeliefert. Wir haben aber eines erreicht. Die Masse der Zugbegleiter hat einsehen gelernt, daß sie einmütig zusammenstehen muß, wenn es wieder besser werden soll.

Genosse Klucka (Nordbahn, Kratau): Das Zugpersonal der Staatsbahn und der Nordbahn Galiziens hat die Konferenz zahlreich besucht. Das kann dafür als Beweis gelten, daß die Erregung unter dem Zugbegleitungspersonal keine erkünstelte ist. Durch die teilweisen Abtreichungen von bestehenden Rechten, haben die galizischen Zugbegleiter denken gelernt. Wenn die Zustände wo anders zu wünschen übrig lassen, lassen sie bei uns noch weit mehr zu wünschen übrig. Wenn es etwas zum Abziehen gibt, wird es zunächst bei uns abgezogen. Wir haben eine große Anzahl provisorischer Bremser. Wenn jemand einen Standa kennen lernen will, mag er den Zustand der galizischen Zugbegleiterafahren besichtigen. Infolge des unter dem Personal gegen die Bahnverwaltung entstandenen Mißtrauens kann nun bei uns keine andere Organisation mehr Boden fassen als die zentrale. Es ist ein Irrtum, wenn man im Eisenbahnministerium mit den galizischen Eisenbahnern nicht rechnet.

Genosse Heißl (Staatsbahn, Böhmen): Es sind ganz bedeutende Verschlechterungen eingetreten. Es gibt Zugbegleiterstationen, in welchen das Personal von einer durchgänglichen einständigen Dienstleistung und darüber nicht hinunterkommt. Wie überall, hat auch hier die Laubheit vieles verschuldet, und wie überall, wie jedes Uebel ansteht. Dann verschuldet auch der Stasengeist der Zugbegleiter viel, wiewohl sowohl die Oberkonduktoren als auch die Konduktoren den gleichen Gefahren ausgesetzt sind. Es ist so, als wenn sich niemand dabei Gedanken machen würde, wenn er einen verkrüppelten Eisenbahner sieht oder wenn er hinter dem Sarg eines Bediensteten geht, in dem die Trümmer eines Bediensteten zu Grabe getragen werden. Wir wollen den Bahnverwaltungen nicht drohen. Wir wollen ein friedliches Einvernehmen. Wir wollen aber auch nicht, daß man uns ständig mit Verschlechterungen demunigt.

Genosse Paul (O. N. B., Schredenstein): Ich will mit trauernden Tatsachen die traurige Lage der ärmsten Kategorie der Zugbegleiter schildern. Die Ausbildungszeit der Bremser soll jetzt nicht mehr ein halbes Jahr, sondern sechs Jahre dauern. Wieviel Entbehrungen und wieviel Elend ist nicht in dieser Neueinführung enthalten! Das kann niemand voll begreifen, der es nicht selbst empfunden hat. Die Vorteile, die durch jahrelange Bemühungen errungen wurden, werden mit einemmal aufgehoben. Unsere Klagen nützen dagegen nichts, wenn wir uns nicht selbst durch unsere Organisation helfen.

Genosse Weiner (Nordbahn, Brünn): In Brünn tagt heute eine Staatsangestelltenversammlung. Nicht allein die Staatsbahnbediensteten, auch die Staatsbeamten, die örtlichen und politischen Beamten, müssen also Kundgebungen veranstalten, um zu ihren Rechten zu kommen. Derartige Zustände sind nur geeignet, die Disziplin zu lockern und das Ansehen der Staatsverwaltung zu untergraben.

Genosse Babofsky (St. E. G., Stadlau): Wir sind durch die Verstaatlichung aus dem Regen in die Traufe gekommen. Früher war bei Forderungen des Personals die höchste Stufe die Direktion, von der früher etwas zu erreichen war. Jetzt haben wir noch das Eisenbahnministerium über uns, das wieder vom Finanzministerium abhängig ist. Wir würden sehr gern wieder in das Privatbahnverhältnis zurückkehren. Was wir mit unseren schönen Worten nicht durchsetzen imstande sind, werden wir durch die Macht unserer Organisation erreichen müssen.

Genosse Mühlstein (O. E. W., Komotau) schilderte ausführlich die Ungünstigkeit der Vorrückungsverhältnisse für das Zugbegleitungspersonal auf der O. E. W.

Der Sekretär des Oesterreichisch-ungarischen Lokomotivführervereines Genosse Ruzicka verleserte im Namen seines Vereines und im Namen des gleichfalls vertretenen Lokomotivführervereines Böhmens die Zugbegleiter der Solidarität der Lokomotivführer.

Genosse Rudolf Weigl führte aus: die gleichen Verhältnisse, die jetzt auf den Staatsbahnen herrschen, herrschen auch auf den Privatbahnen. In Jahre 1910 hat die Südbahn sich verpflichtet, alle Verbesserungen einzuführen, die die Staatsbahnverwaltung einführt. Jetzt hat die Südbahnverwaltung ihrem Personal gegenüber sehr leichtes Spiel. Sie erklärt bei jeder Forderung des Personals: „Das besteht auch auf den k. k. Staatsbahnen nicht.“ Es besteht auch die Gefahr, daß der Versuch unternommen wird, Verschlechterungen von den Staatsbahnen zu übernehmen. Aber diesbezüglich kann

*) Siehe „Eisenbahner“, Jahrgang 1906, Nummer 22.

ganz ruhig erklärt werden, daß damit die Südbahn kein Glück hätte. Die Südbahnbediensteten würden jede Verschlechterung mit aller Entschiedenheit zurückweisen. Wenn auf den f. l. Staatsbahnen keine Verbesserungen eingeführt würden, könnte sich das Südbahnpersonal nicht mehr länger gebulden. Es müßte bei der Südbahn mit Aktionen zur Durchsetzung ihrer Forderungen einsehen. (Beifall.)

Genosse Kopač (Trieft): Ein altes Sprichwort sagt: „Wer die Götter verderben wollen, den schlagen sie mit Blindheit.“ Dieses Sprichwort läßt sich recht gut auf unsere Regierung anwenden: sie ist blind gegen die Gefahren, die sie mit ihrem Verhalten gegenüber dem Staatsbahnpersonal anrichtet. Es kommen nun auch die Staatsbeamten, die das ganze Werk der Staatsverwaltung zusammenhalten, es kommen die Eisenbahner und es kommen die Postbediensteten, und die Regierung ist blind und taub für alles. Wir kommen der Regierung nicht mit Drohungen und wir haben es nicht notwendig das Personal aufzuheben. Die Aufreizung befragt bei uns der Herr Staatsbahndirektor Galambos, wobei er vom Aftenverkäufer Seemann unterstützt wird. Der dritte im Bunde ist unser Staatsanwalt, der uns alles konfisziert, auch das, was in Wiener Blättern unbeanstandet erschienen ist. Die Regierung könnte uns dankbar dafür sein, daß wir sie oft aufmerksam darauf machen, wie unzulänglich die Personalstände sind, daß kein Personal da sein wird, wenn alle zehn Minuten ein Militärzug kommt. Wir haben auf diese Zustände auch den Herrn Statthalter von Trieft aufmerksam gemacht. Es gab eine Zeit, in der in Trieft andere Verhältnisse waren. Aber das Trieft Personal wird auch jetzt seinen Mann stellen, wenn es heißt: Alle Mann an Bord!

Die Versammlung nahm einstimmig die auf der Reichskonferenz vorgelegene Resolution an, die die eingetretene Verschlechterung und unerfüllten Forderungen anführt und die die Bahnverwaltungen über die Stimmung unterrichtet, die bei den Zugbegleitern herrscht.

Genosse Wabitsch führte sodann in seinem Schlußwort aus: Die älteren Genossen werden sich der Zeit erinnern, in der die Staatsbahnverwaltung alle unsere Forderungen als unberechtigt ablehnte. Es kam dann Witzel, und dieser verstand es meisterlich, zu geben, um auf der anderen Seite wieder zu nehmen. Nun sind wohl diese Zeiten vorüber, aber an der Spitze des Eisenbahnministeriums stehen die Schüler Witzels. Wiederum drohen dem Personal ernste Gefahren, die nur durch eine starke Organisation hintangehalten werden können.

Die Versammlungsteilnehmer, die trotz der vorgerückten Stunde alle ausgeharrt hatten, stimmten mit den Sängern in das „Lied der Arbeit“ ein. Die imposante Versammlung wird jedem Zugbegleiter in Erinnerung bleiben.

Die Konferenz des Zugbegleitungspersonals der Südbahn.

Nun zu den Beschlüssen der Reichskonferenz Stellung zu nehmen und um über die speziellen Angelegenheiten des Zugbegleitungspersonals zu beraten, fand im Favoritner Arbeiterheim am 23. Oktober l. J. eine Konferenz der Delegierten dieses Personals statt. Den Vorsitz führten die Genossen Handl und Kasper. Als Schriftführer fungierten die Genossen Straffer und Mittermeier. Bei der Konferenz waren 30 Delegierte, 6 Personalkommissionsmitglieder, ein Pensionsauschussmitglied und 4 Vertreter der Zentrale der Organisation anwesend. Der Lokomotivführerverein hatte seinen Sekretär und zwei weitere Vertreter zu der Konferenz entsandt.

Die Tagesordnung war nachstehende:

- 1. Bericht über die Reichskonferenz.
- 2. Die Forderungen der Zugbegleiter.
- 3. Ausbau des Vertrauensmännersystems.
- 4. Eventuelles.

Über die Reichskonferenz berichtete Genosse Adolf Müller, worauf die Konferenz sich mit der Resolution der Reichskonferenz einverstanden erklärte.

Über die Behandlung der Forderungen der Zugbegleiter der Südbahn berichteten die Personalkommissionsmitglieder, die Genossen Täuber, Lefel und Klinger. Die Berichte lauteten übereinstimmend dahin, daß die Südbahnverwaltung Punkt für Punkt der wichtigeren Forderungen mit der Motivierung ablehne: es sei kein Geld da, man müsse aus prinzipiellen Gründen ablehnen, es sei die Sache bei den f. l. Staatsbahnen nicht eingeführt. Schließlich erweckte dieser Zustand noch den Anschein, als würden die Personalkommissionsmitglieder die Forderungen des Personals nicht genügend vertreten.

Genosse Kitzel besprach die durch das Zirkular 497, 1909, eingetretene Verschlechterungen.

Genosse Korp konstatierte, daß man den Personalkommissionsmitgliedern kein Versehen daran bemessen dürfe, wenn man um keinen Schritt weitergekommen sei. Die Südbahn habe auch nicht alles durchgeführt, was man auf den f. l. Staatsbahnen gegeben habe. Er schilderte ausführlich die Lage der Bremser der Südbahn, deren sich energisch anzunehmen, Pflicht des definitiven Personals sei.

Genosse Weigl: Die Sache bei der Südbahn steht so, daß durch die vielen, sich zum Teil widersprechenden, Zirkulare alles durcheinandergerworfen worden sei, so daß sich niemand mehr auskennt. Was das eine Zirkular sagt, hebt das andere Zirkular auf. Dadurch ist die Möglichkeit geschaffen, daß die Südbahn oft viele Leute schädigen kann und die Personalkommissionsmitglieder haben dabei einen schweren Stand. Man wird künftig auf Verhandlungen mit der Südbahn in der Personalkommission nicht mehr eingehen, wenn diese nicht begibt, ob etwas gemacht wird oder nicht, und wenn nicht ein Vertreter der Südbahn anwesend ist, der berechtigt ist, bindende Erklärungen abzugeben. Schließlich empfiehlt Genosse Weigl zur Vertretung der Personalkommission bei der Generaldirektion einen ersten und zweiten Sprecher zu wählen.

Es sprachen hiezu ferner die Genossen Bierler, Berger, Kopač, Salmhofer, Stojanec, Ladner, Berger und Kengl, worauf folgende Resolution einstimmig angenommen wurde:

„Die am 23. Oktober 1913 tagende Konferenz des Zugbegleitungspersonals der Südbahn konstatiert mit tiefem Bedauern, daß die Südbahnverwaltung ihren Vertretern in der Personalkommission bisher, insbesondere aber in der letzten Zeit, so wenig Entgegenkommen hinsichtlich der Erfüllung der dringendsten und minimalen Wünsche des Zugbegleitungspersonals zeigte. Die Personalkommissionsmitglieder, welche im Auftrag aller Zugbegleiter die Aufgabe hatten, zu erklären, daß sie bei einem solchen Verhalten der Südbahnverwaltung nicht mehr in der Lage wären, weiter zu verhandeln, haben damit die ihnen zugewiesene Aufgabe voll und ganz erfüllt.“

Indem die Konferenz dies ausdrücklich feststellt, beschließt sie, in Konsequenz der bedauerlichen Haltung der Südbahnverwaltung:

Die Zugbegleiter sind außerstande, unter diesen Verhältnissen weiter zu wusteln.

Sie beauftragen ihre Vertreter in der Personalkommission und die Zentralorganisation, der Südbahnverwaltung in entsprechender Weise zur Kenntnis zu bringen, daß die Zugbegleiter unter allen Umständen darauf beharren, daß ihre dringendsten Forderungen, und zwar:

- a) anderthalbfache Anrechnung in die Pension;

b) Härtenausgleich für alle Zugbegleiter im Sinne der eingebrachten Anträge;

c) Regelung der Fahrgebührenfrage, und zwar durch Bauschlichtung derselben entsprechend dem bezüglichen Antrag;

d) Regelung der Entlohnungs- und Anstellungsverhältnisse für die Bremser;

e) Verringerung des Gehalts- und Vorrückungsschemas und Erhöhung der Quartiergelder, entsprechend den vorliegenden Anträgen;

f) Regelung der Padmeisterfrage,

endlich, und zwar sofort erfüllt werden.

Der Fortschritt der technischen Entwicklung, welcher ein konstantes Sinken der Fahrgebühren bewirkt, einerseits und die furchtbare Teuerung andererseits begründen mehr als hinreichend diesen berechtigten Standpunkt des Personals.

Sollte die Südbahnverwaltung in ihrer bisherigen Haltung verharren, so beauftragt die Konferenz die Zentralleitung der Organisation, alle notwendig erscheinenden Schritte mit den Vertrauensmännern des Südbahnpersonals sofort zu beraten und zu beschließen, daß das Südbahnpersonal alle ihm zu Gebote stehenden Mittel in Anwendung zu bringen hat, um diese dringendsten Forderungen zum Durchbruch zu bringen.“

Pensionsauschussmitglied Genosse Scherbaum berichtete über die Aktionen betreffs der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit für die Zugbegleiter, daß, wiewohl keine bestimmte Zusage erfolgte, Aussicht vorhanden sei, daß diese mit 1. Jänner 1914 eingeführt werde. Er schilderte die Schwierigkeiten, die sich dieser Aktion entgegenstellten.

An der darauf folgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Korp, Täuber, Klinger, Weigl, Gejischek, Slavaček und Kengl.

Zu Punkt 3: „Ausbau des Vertrauensmännersystems“, hielt Genosse Adolf Müller ein instruktives Referat und es wurde, nachdem sich eine Reihe von Rednern hiezu ausgesprochen hatte, nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heutige Zugbegleiterkonferenz beschließt, daß das Vertrauensmännersystem laut den ausgearbeiteten Informationen in allen Südbahnstationen, wo Zugbegleiter domizilieren, lückenlos eingeführt wird. Für die tabellelose Durchführung dieser Initiative haben sich sämtliche Delegierte der heutigen Konferenz einzusetzen.“

Bei der Erledigung des letzten Punktes der Tagesordnung wurden die Genossen Täuber, Kengl, und Kitzel als Sprecher der Personalkommission einstimmig gewählt.

Es wurde einstimmig von der Konferenz erklärt, daß der Erkasmann für die Personalkommission, Stöcher (Graz), nicht mehr als Vertreter des Zugbegleitungspersonals gelte und daß dieser nicht berechtigt sei, das Personal zu vertreten. Ferner wurde ausführlich die Möglichkeit der Abschwächung der Härten der Mangbestimmungen beraten.

Schließlich wurde folgender Antrag in der Angelegenheit der Schädigung der jüngeren Oberkondukteure angenommen:

„Die Vertreter unserer Zentrale werden gebeten, in folgender Angelegenheit zu intervenieren: Durch Abstimmung in allen Personalstationen wurde jene Angelegenheit der Oberkondukteure in den auswärtigen Personalstationen (Beschl. derselben mit Loh- und Personenzügen) mit Direktionserlaß, Zahl 31.641, vom 30. August 1913, aufgehoben.“

Jedoch mehren sich in letzterer Zeit jene Fälle, welche geeignet erscheinen, im geheimen angeblich erkrankte Oberkondukteure permanent beim Personenzug zu lassen, jene obige Bestimmung illusorisch zu machen. Trotz aller in letzterer Zeit von allen von dieser Maßregel betroffenen Oberkondukteuren unternommenen Schritte bei der Direktion, ist es nicht gelungen, jene verstellte Maßregel aufzuheben, und es hat den Anschein, daß einzelne Organe der Direktion auf indirektem Wege ihrem Willen Geltung verschaffen wollten. Mit Rücksicht auf die Schädigung aller jüngeren Oberkondukteure und Kondukteurzugsführer ist es notwendig, diesem Abstimmungsbeschlusse aller Stationen durch Hilfe der Zentrale vollste Geltung zu verschaffen.“

Die Lage der Magazinsdiener und Ladescheinreiber bei den österreichischen Bahnen.

Im Eisenbahnministerium scheint zurzeit die Ansicht vorherrschend zu sein, daß mit Ausnahme weniger sogenannter Heber die große Mehrheit des Personals zufrieden und mit dem einverstanden sei, was man oben in „wohlwollender Fürsorge“ für das Personal mache. Zur selben Zeit bemächtigt sich des Personals eine immer größer werdende Unzufriedenheit und Erregung. Ganze Kategorien, die lange Jahre allen Bewegungen des Gesamtpersonals mehr oder weniger ferngeblieben sind, erwachen, erheben laut und vernehmlich Protest, vereinigen sich mit dem großen Heer der Gesamtheit und bebauern, wie lange und wie oft sie den Anschluß verkannt haben. Es ist eine auffallende Tatsache, daß unter anderen Kategorien auch die Magazinsdiener und Ladescheinreiber aller Bahnen nunmehr auf den Plan getreten sind. Die Ursache hiezu war unter vielen vornehmlich die, daß die Staatsbahnverwaltung die minimalen und berechtigten Wünsche dieser Bediensteten noch nie in Behandlung genommen hat und noch nie auch nur den Versuch unternahm, diese Wünsche auch nur annähernd zu erfüllen. Statt dessen sollen Verschlechterungen ihrer sozialen Stellung erfolgen, und dieser Plan hat dem Faß den Boden ausgeschlagen. Die große Mehrheit dieser Bediensteten, insbesondere bei den Staatsbahnen, hat bis in die letzte Zeit blind auf das Wohlwollen und die Fürsorge ihres Arbeitgebers gebaut. Sie glaubten, daß können und vorzügliche Leistung von selbst belohnt würde. Sie konnten es gar nicht glauben, daß ein derartiges Unrecht in unserer Gesellschaft möglich ist, daß sie, die Braven, nicht auch einmal mit der Erfüllung ihrer bescheidenen Wünsche belohnt würden. Nun ist die Enttäuschung da, die um so größer und schmerzlicher ist, als die Betroffenen tatsächlich Dienste leisten, die jeder Arbeitgeber besser und anständiger entlohnt, als es der Staat als Arbeitgeber tut. Die Enttäuschten wollten es nie glauben, daß man oben ihre Dienstleistung nicht gebührend werten wolle, weil das Geld kostet. Nun ist aber die Tatsache da, und die wirkt stets anders als Worte.

Im Eisenbahnministerium hat man nämlich die Absicht, die Magazinsdiener und Ladescheinreiber, die Lampisten und Stationsdiener in eine einzige Kategorie mit dem Titel „Bahngelichten“ zusammenzuziehen. Als Begründung hiesfür wird ins Treffen geführt, daß es heute mit den verschiedenen Titulaturen nicht auf möglich sei, die Bediensteten dieser Kategorien zu verschiedenen Dienst-

leistungen zu verwenden. Mit dem einheitlichen Titel „Bahngelichten“ sei dies möglich, und es liege auch im Interesse des Betriebes. Die Bediensteten alle sollen also in Zukunft das „offizielle Mädchen für Alles“ sein.

Wenn man nun dieser Absicht die faktische Dienstleistung der Magazinsdiener, Ladescheinreiber und Lampisten zc. und die daraus resultierenden Forderungen dieser Bediensteten gegenüberstellt, so wird man sofort erkennen, daß hier wieder einmal der nackte einseitige Profitstandpunkt rücksichtslos zur Geltung gebracht werden soll. Die Magazinsdiener und Ladescheinreiber fordern, daß für sie, entsprechend ihrer Dienstleistung analog den preussischen Verhältnissen eine Kategorie der Ladeaufseher geschaffen und ihre heutigen Diensttitel aufgelassen werden. Unter dem Titel „Magazinsdiener“ wird jedermann eine Arbeitsleistung verstehen, die im Reinigen, Bedienen und Warten von Magazinen, und unter dem Titel „Ladescheinreiber“ eine Leistung, die im Schreiben von Verladeeicheinen besteht. In Wirklichkeit haben beide Kategorien den ganz gleichen Dienst, und zwar die Beaufsichtigung und Registrierung der Aus- und Zuladung der Güter in den Magazinen. In Deutschland werden dieselben Bediensteten „Lademeister“ benannt und auch dementsprechend honoriert. Die Magazinsdiener und Ladescheinreiber haben also nicht jemand, etwa einen Vorgesetzten, zu bedienen oder Abschreibarbeiten zu verrichten, sie haben vielmehr einen selbständigen, verantwortungsvollen Aufsichtsdienst zu leisten. Sie sind, um es allgemeinverständlich zu sagen, die Magazinspartieführer. Der beste Beweis hiesfür ist wohl die Tatsache, daß sie die kommerzielle Prüfung fast in demselben Umfang abzulegen haben, wie die Magazinsaufseher und Magazinsmeister, eine Prüfung, die ein bedeutendes Wissensgebiet aus dem Transportwesen umfaßt. Das weiß natürlich die Staatsbahnverwaltung, aber sie tut, als ob sie es nicht wüßte. Wenn man Profite machen will, muß man es auch nicht wissen. Statt der Erfüllung dieser berechtigten Forderung will man nun die Magazinsdiener und Ladescheinreiber degradieren. Sie sollen zum Wurstel gemacht werden, naturgemäß eine Maßnahme nur zu dem Zwecke, um der Deffektivität gegenüber die elende Bezahlung dieser Bediensteten mit einem Argument mehr, allerdings mit einem unsiidhaltigen, rechtfertigen zu können. Diese Tatsachen sind wohl geeignet, die Bediensteten zu erregen und sie endlich aus ihrem Schlafe zu erwecken. Der Stein ist bereits im Rollen und er wird nur aufzuhalten sein, wenn man den Magazinsdienern und Ladescheinreibern statt den in Aussicht genommenen Verschlechterungen die ihnen gebührende Verbesserung durch Schaffung einer Kategorie der Ladeaufseher endlich gewährt.

Den Magazinsdienern und Ladescheinreibern der Südbahn geht es nicht besser als ihren Kollegen bei den Staatsbahnen. Wir drucken nachfolgenden Brief eines Magazinsdieners der Südbahn ab, der zeigt, wieviel Ursache auch diese Bediensteten zur Unzufriedenheit haben.

„Die stabilisierten Magazinspartieführer der Südbahn haben einen lächerlichen und mit ihrer Dienstleistung in keinem Zusammenhang stehenden Titel, und zwar den eines Magazinsdieners erhalten. Sie sind deshalb fast täglich den Spöttelien anderer Bediensteter ausgesetzt, von den Parteien, mit welchen sie sehr viel verkehren müssen, werden sie nicht respektiert. Die Parteien erblicken in Unkenntnis der Verhältnisse und der Dienstleistung in den Magazinsdienern Reiniger, Hausknechte und Kaufburschen. Auch manche Stationsvorstände scheinen vom Bestand der Magazinsdienerkategorie keine Ahnung zu haben. Kürzlich ereignete sich der Fall, daß ein Magazinsdiener substituionsweise einen Magazinsmeister vertreten sollte; als er sich bei dem betreffenden Stationschef meldete, war dieser nicht zufrieden mit ihm und äußerte sich, einen Magazinsdiener nicht brauchen zu können, er benötige einen Magazinsmeister oder -Aufseher. Erst nach der erfolgten Aufklärung, daß der Magazinsdiener den Aufseher und Meister allgemein substituiert, gab sich der Stationschef mit dem Magazinsdiener zufrieden.“

Es wäre daher dringend notwendig, den Magazinsdienern den Titel eines Verladeaufsehers zu verleihen, da sie ja tatsächlich die Aufsicht beim Verladen, Ausladen, Ansofolen zc. haben, für Gesundheit und Leben ihrer zugehörigen Arbeiter, sowie für Unforrefftheiten im Dienste, Fehlverladungen zc., woraus der Südbahnverwaltung enormer Schaden erwachsen kann, die volle Verantwortund tragen, und auch den Dienst der Magazinsmeister oder -Aufseher in deren Abwesenheit übernehmen müssen. Für Substitutionen bekamen früher die Magazinsdiener als Vergütung einen sogenannten Meisterverdiens bezahlt. Seit neuester Zeit muß derselbe der Direktion abgeführt werden, da man jetzt, nach 1 1/2 Jahren, angeblich daraufkam, daß er an die Magazinsdiener bisher irrig verrechnet wurde. Ungerecht ist auch, daß man die dienstältesten Magazinsdiener betreffs der Magazinsaufseherprüfung auf indirekte Weise umgeht, um einen anderen, welcher noch nicht drei Jahre im Dienste der Gesellschaft steht und, nebenbei bemerkt, unter 30 Ladescheinreibern in einer der größten Bruttostationen der einzige ist, welcher als Ladescheinreiber stabilisiert wurde, förmlich zu bereuen, ein Gesuch als Magazinsaufseher einzureichen, welches auch auf Grund der vorherrschenden Protektionswirtschaft von Seite der Stationsleitung auf das wärmste befürwortet wurde.“

Die Diener bei der Südbahn haben ein volles Jahr bei der Ueberleitung von 800 auf 900 Kr. im Monacment verloren. Das Avancement kommt durch die Kürzung der Personalzulage überhaupt erst im Jahre 1913 zum Ausdruck.“

Die Magazinsdiener und Ladescheinreiber aller Bahnen haben bereits den Anfang gemacht, die gesamten Kollegen in der großen, alle Bediensteten umfassenden Organisation zu vereinigen. In Wien fanden bereits zwei Versammlungen statt, die von Wienern und auch von vielen auswärtigen Kollegen stark besucht waren. In den beiden Versammlungen wurden die Vertrauensmänner in den einzelnen Stationen gewählt und über die zunächst einzuleitenden Aktionen entsprechende Beschlüsse gefaßt. Die begonnene Arbeit wird eifrig fortgesetzt werden, und sie wird auch ihre Früchte tragen.

Der Gerechtigkeitsinn des Eisenbahnministeriums.

Anlässlich der Abänderung der Mobilisierungsnormen hat das Eisenbahnministerium am 5. Juli 1913 unter Z. 23.806/4 den bezüglichen Erlaß mit den Worten geschlossen, daß es auf das Bestimmteste abgelehnt werden muß, auf die verschiedenen Reklamationen über angebliche Benachteiligungen einzelner Bediensteter aus Anlaß ihrer feinerzeitigen Mobilisierung zurückzukommen. „Da Bitten und Beschwerden in dieser Angelegenheit seitens der Bediensteten trotz wiederholter abschlägiger Bescheide immer wieder geltend gemacht werden, wird hiemit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß diesbezügliche Eingaben einer weiteren Behandlung nicht mehr zugeführt werden und eine eventuelle mündliche Vorsprache zum gleichen Zwecke künftig versagt werden dürfte!“ Es finden also die durch die verletztesten Mobilisierungsnormen entstandenen Schäden keine Berücksichtigung, obwohl das Eisenbahnministerium in allen bürgerlichen Blättern der Öffentlichkeit kundgegeben hat, daß unter den Bediensteten ein „Gärtenausgleich“ vorgenommen wird.

Es ist nun wohl zu erwarten, daß auch der in der Personalkommission speziell für die Bediensteten der Werkstätten eingebrachte Antrag in der Sache des Gärtenausgleiches im Sinne des zitierten Erlasses analoge Behandlung erfährt. Wir erachten es deshalb für notwendig, durch ein Beispiel öffentlich zu zeigen, wie die Gärten in den Werkstätten aussehen, um an ihnen den Gerechtigkeitsinn des Eisenbahnministeriums zu erweisen. Ziffern beweisen und lassen sich nicht wegdisputieren. In der nachstehenden Tabelle erbringen wir den Beweis, daß der Gärtenausgleich, falls er bei irgendeinem Bediensteten stattgefunden hat, eine schlechte Fälschung gewesen und für das einschlägige Personal keinen Schutz Pulver wert ist. Die Tabelle behandelt die Werkstättenarbeiter in Neu-Sandec.

Aufnahmejahr	Anzahl der Bediensteten vom betreffenden Jahre	Anzahl der Bediensteten, die auf die Mobilisierung zurückzuführen sind	Gesamtschicht in Jahren	Gegenwärtiger Gehalt in Kronen							Mittel der Bediensteten	
				1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600		1700
1872	1	23	41									64
1875	1	20	37									58
1877	1	18	36									60
1880	1	12	32									50
1884	3	11	29									50
1885	7	10	28									48
1886	2	9	27									50
1887	3	8	26									50
1888	8	7	25									49
1889	11	6	24									49
1890	2	5	23									48
1891	8	4	22									48
1892	13	3	21									47
1893	16	3	20									46
1894	11	7	19									45
1895	11	6	18									44
1896	14	10	17									43
1897	22	10	16									42
1898	42	10	15									41
1899	11	10	14									42
1900	21	9	13									40
1901	10	8	12									39
1902	6	7	11									37
1903	23	6	10									35
1904	25	5	9									35
1905	14	4	8									33
1906	27	3	7									32
1907	24	5	6									30

Zusammen 338 Mann: Werkmänner und Oberwerkmänner.

Wir finden da also, daß Bedienstete, die im Jahre 1889 aufgenommen wurden, heute erst den Gehalt von 1100 Kr. haben und ermitteln kaum einen Bediensteten, der 1400 Kr. bezieht; das ist also nach 24 Jahren ein Gehalt von 1100 Kr.!

Wir finden einen Fall, der für den „Gärtenausgleich“ recht interessant ist: Die Bediensteten der Jahre 1896—1898 konnten die Witterische Gehaltregulierung im Jahre 1899 noch nicht mitmachen, weil sie noch nicht stabilisiert waren, und als im Jahre 1907/08 die Lohnregulierung der Arbeiter zur Durchführung kam, waren diese schon stabilisiert, wodurch sie an der Lohnregulierung nicht teilnehmen konnten. Und bei ihrer Stabilisierung wurden ihnen die Gehälter statt auf— abgerundet! Daß unter solchen Umständen Gärten entstanden sind, will das Eisenbahnministerium nicht begreifen.

Betrachten wir jetzt noch die Rubrik des Altersverhältnisses, so sehen wir, daß Bedienstete in einem Alter von 46 Jahren gerade dasselbe Einkommen haben, wie andere im 30. Lebensjahre, die letzteren aber nicht erst in 24, sondern schon in 6 Dienstjahren! Wenn wir jetzt annehmen, daß der im Alter von 46 Jahren stehende Bedienstete eine zahlreiche Familie hat — diese Annahme muß man bei Eisenbahnern machen — so kann man sich das Bild eines elenden Eisenbahnerlebens lebhaft vorstellen. Von einer verständigen Verwaltung soll aber auch vorausgesetzt werden, dafür zu sorgen, daß ihre Arbeiter auch Lust und Liebe zur Arbeit haben. Ist denn das aber möglich, wenn der alte Arbeiter sieht, wie er auf Schritt und Tritt gegen seine jungen Kollegen zurückgesetzt wird? Wohl hat das Eisenbahnministerium feinerzeit einen entsprechenden Gärtenausgleich durchführen wollen, und zwar in der Weise, daß die jüngeren Bediensteten um ein Jahr länger auf die Vorrückung warten sollen. Durch diese eigentümliche Sozialpolitik ist selbstverständlich den alten Bediensteten nicht geholfen worden, während die jungen Bediensteten zweifellos geschädigt wurden. Denn der dadurch entstandene Nachteil legt nur den Keim zu einer begründeten Erbitterung in den jüngeren Bediensteten, und während die älteren nichts erreichten, wurden die jüngeren empfindlich ge-

schädigt! Was aber ist die Folge einer solch eigentümlichen Machination des Eisenbahnministeriums? Die alten Arbeiter verlieren die Freude, weil sie gegenüber den jüngeren Arbeitern zurückgesetzt werden — die jungen aber verlieren die Freude zur Arbeit deswegen, weil sie durch die Verhältnisse der alten Arbeiter empfindlich geschädigt werden. Hier werden auch die geplanten Prämien nichts helfen, um die Arbeiter zu intensiverer Arbeit anzuspornen. Hier kann nur das eine helfen, wenn jedem Bediensteten jener Rang und jene Gehaltstufe gegeben wird, auf welche er auf Grund seiner Dienstjahre nach der jetzigen Automatik Anspruch hat und die er erreicht hätte! Aber kann den das bei dem bekannten Gerechtigkeitsinn des Eisenbahnministeriums erhofft werden?

Inland.

Die neue Wehrvorlage.

Kein Geld für die Staatsangehörigen — alles für den Militarismus.

Die Regierung hat vor einigen Tagen die neue Wehrvorlage eingebracht, welche die bereits angekündigte Erhöhung des Rekrutenkontingents enthält. Diese Erhöhung wird auf die nächsten fünf Jahre verteilt, so daß das Höchstkontingent im Jahre 1918 erreicht wird. Das Rekrutenkontingent zur Erhaltung der gemeinsamen Wehrmacht erhöht sich gegenüber der im Wehrgesetz festgestellten Maximalzahl für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder von 91.482 Mann im Jahre 1914 um 3212 und steigt in den Jahren 1915 und 1916 um je weitere 3269 und in den Jahren 1917 und 1918 um je weitere 287 Mann. Das Rekrutenkontingent zur Erhaltung der Landwehr mit Ausschluß der von Tirol und Vorarlberg zu stellenden Rekruten erhöht sich gegenüber dem im Wehrgesetz für die einzelnen Jahre festgesetzten Ziffern, und zwar im Jahre 1914 um 4580, im Jahre 1915 um weitere 1205 und im Jahre 1916 um weitere 964, im Jahre 1917 um weitere 96 und im Jahre 1918 um weitere 193 Mann. Die Steigerung der Kontingente in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern beträgt sonach für die gemeinsame Wehrmacht und die Landwehr zusammen im Jahre 1914 7792, im Jahre 1915 4474, im Jahre 1916 4233, im Jahre 1917 3883 und im Jahre 1918 480 Mann. Das Abgeordnetenhaus wird sich mit dieser Vorlage erst im kommenden Jahre beschäftigen. Im Motivenbericht wird gesagt: Wie bekannt, treffen alle Großmächte gegenwärtig weitreichende Maßnahmen zur Verstärkung ihrer Streitkräfte. Analoge Vorfragen sind auch bei den Balkanstaaten im Zuge. Für die Monarchie ergibt sich daraus das durch den Selbsthaltungstrieb diktierte Gebot, an die militärische Ausgestaltung wenigstens so weit zu gehen, daß die Qualität und die Kriegsbereitschaft unserer bewaffneten Macht tunlichst den diesbezüglichen Verhältnissen der anderen Staaten entsprechen. Die Begründung zum Entwurf des Wehrgesetzes gelangt zu dem Ergebnis, daß der Rekrutenstand für die gemeinsame Wehrmacht und die beiden Landwehren aus zusammen 212.500 Mann bei geringer Inanspruchnahme der zu Hilfsdiensten Tauglichen aufgebracht werden kann. Der Rekrutenstand soll nach der neuen Vorlage um die Maximalzahl von 31.300 Mann erhöht werden. Nach voller Inanspruchnahme dieser Erhöhung im Jahre 1918 würde der gesamte Rekrutenstand 243.800 Mann betragen. Interessant sind die Ziffern, welche der Motivenbericht über die Zahl der Zurückgestellten und der Stellungsflüchtlinge mitteilt. Danach wurden in der Zeit vom 1. September 1911 bis 31. Dezember 1912 in der ersten und zweiten Altersklasse 408.113 Mann zurückgestellt. Die Zahl der Stellungsabgewiesenen der drei zur Stellung berufenen Altersklassen betrug in diesem Zeitraum 193.044 Mann. Die Militärverwaltung hat Maßnahmen getroffen, um diese enorme Zahl der von der Stellung Abgewiesenen tunlichst einzuschränken und militärische Vorkehrungen zu treffen, die als das Minimum bezeichnet werden müssen, wenn die Monarchie ihre Wehr- und Angriffsfähigkeit behaupten und die sachlichen Vorbedingungen für den Erfolg im Ernstfalle schaffen will. Die Erfahrungen während der letzten zwei Balkankrisen haben gezeigt, daß in allerletzter Stunde ad hoc getroffene Maßnahmen nur mit verhältnismäßig hohen Kosten und einer empfindlichen volkswirtschaftlichen Schädigung durchgeführt werden können, die in keinem Verhältnis zu dem dadurch erzielten Effekt stehen. Insbesondere strebt der organisatorische Ausbau des Heeres die Herstellung eines einheitlichen Standes von 120 Mann per Kompanie bei den in den Grenzgebieten dislozierten Infanteriebataillonen an.

Das Budget des Eisenbahnministeriums Zu dem vor etlichen Tagen dem Parlament überreichten Halbjahresbudget figurieren für das Eisenbahnerfordernisse des Eisenbahnerfordernisses beträgt 373.89 Millionen Kronen. Von diesem Gesamtbetrag entfallen auf die Zentrale 4.4 Millionen Kronen, auf die Generalinspektion 0.285, auf das Zentralwagenlenkungsamt 0.521, auf vertragmäßige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation 20.839, auf Altersversorgungsanstalten und sonstige Wohlfahrtseinrichtungen 17.641. Auf den Staatsbahnbetrieb selbst treffen 291.038 Millionen Kronen. Die Bodenseeschiffahrt beansprucht 0.213, der Anteil des Staates am Betriebsabgang der Wiener Stadtbahn wird auf 0.408, der Aufwand für die garantierten Eisenbahnen auf 3.50 und der Bedarf für weitere Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnbediensteten auf 3.50 Millionen Kronen veranschlagt. Für die außerordentlichen Aufwendungen für bauliche Herstellung und Jahrbetriebsmittelananschaffung auf dem Gesamtneubau sind 3 Millionen Kronen des diesjährigen Staatsvoranschlages vorgesehen. Von dieser letzteren Erfordernispost treffen 10.50 Millionen Kronen auf die Beschaffung von Jahrbetriebsmitteln. Gegenüber diesem Gesamterfordernis von 373.890 Millionen Kronen wird die Gesamtbedeckung mit 430.083

Millionen Kronen veranschlagt. Von diesen 430.083 Millionen Kronen treffen 0.279 Millionen Kronen auf die Zentrale und 429.82 Millionen Kronen auf den Staatsbahnbetrieb selbst, und zwar 387.40 Millionen Kronen auf die Transporteinnahmen, 40.897 Millionen Kronen auf sonstige Einnahmen, 0.757 Millionen Kronen auf die Einnahmen aus dem Salzgeschäft, ferner 0.131 Millionen Kronen auf die Einnahmen der voraussichtlich im ersten Halbjahre 1914 zu eröffnenden oder in den staatlichen Betrieb zu übernehmenden neuen Strecken und endlich 0.137 Millionen Kronen auf außerordentliche Einnahmen. Auf die Bodenseedampfschiffahrt entfällt auf Seite der Bedeckung von 0.224 Millionen Kronen auf die Anteile des Staates am Gemeinschaftsverkehr und am Reingewinn von Privatbahnen 0.245 Millionen Kronen, auf die garantierten Eisenbahnen 0.01 Millionen Kronen.

Militarismus und Finanzwirtschaft. Die militärischen Forderungen, deren Erfüllung die österreichische Regierung vom Parlament verlangen will, sind vor einigen Tagen der Öffentlichkeit bekannt gegeben, und es ist an dieser Stelle darüber berichtet worden. Bescheiden ist das Verlangen der Regierung keineswegs. „Der österreichische Volkswirt“ sagt von den neuen Forderungen, daß sie den Niedergang der Staatsfinanzen und der österreichischen Volkswirtschaft in verhängnisvoller Weise beschleunigen müssen.

Oesterreich hat in diesem Jahre etwa 1 Milliarde für militärische Zwecke ausgegeben. Die Kriegsbereitschaft, die der ärmeren Bevölkerung die allerhöchsten Opfer auferlegte, hat auch die Staats- und Volkswirtschaft stark in Mitleidenhaft gezogen. Die vierprozentigen österreichischen Staatsanleihen, die am längsten dem allgemeinen Kursrückgang der festverzinslichen Papiere Stand gehalten haben, stehen heute nur wenig höher als 80 Prozent, weit tiefer als die Renten der Türkei... Alle Wirtschaftszweige leiden unter einer Produktions- und Absatzkrise. Industrie und Handel können nur mit den größten Opfern Kredit finden, die Bautätigkeit ist durch Kreditmangel nahezu vollständig unterbunden.

Die Bedenken der sonst so rüstungsfrohen Unternehmerkreise, wie sie in der genannten Zeitschrift in einem Artikel „Wehrreform und Finanznot“ zum Ausdruck kommen, sind darum wohl verständlich. Mit Recht wird gefragt: „Ist es nicht genug, daß unsere Renten tiefer stehen als die aller anderen europäischen Staaten, daß Ungarn für die Schatzkammer, die es soeben ausgegeben hat, 7 1/2 Prozent Zinsen zahlt? Sollen unsere Renten von 80 Prozent auf 70 Prozent und 60 Prozent fallen?“ Und weiter fragt „Der österreichische Volkswirt“:

„Weiß unsere Militärverwaltung nicht, daß die finanzielle Kriegsbereitschaft nicht minder wichtig ist als die militärische? Hat sie vergessen, was sich im Dezember vorigen Jahres abspielte, als man noch an eine aktive Politik dachte und etwa 800 Millionen Kronen aufnehmen wollte und von den Finanzinstituten die Antwort erhielt, daß dies unmöglich sei? Erinnert man sich nicht, daß man damals auch die 250 Millionen Kronen, auf die die beiden Finanzverwaltungen schließlich ihre Forderungen herabgeschraubt hatten, im Inland nicht aufzubringen vermochte und zu 7 Prozent ins Ausland gehen mußte...?“

Dann wird festgestellt: „... nirgends ist das Verhältnis zwischen Rüstungsaufwand und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit so groß wie in Oesterreich-Ungarn.“ Der Artikel schließt:

„... ihren Patriotismus werden die Abgeordneten beweisen, wenn sie diese Vorlagen ablehnen, nicht, wenn sie sie annehmen. Sie haben nicht zu befürchten, daß man ihnen einst vorwerfen wird, daß sie für die Bedürfnisse der Wehrmacht kein Verständnis gezeigt haben. Nehmen sie die Vorlagen an, dann werden sie mit der Kriegsverwaltung und mit den Finanzverwaltungen dafür die Verantwortung teilen, daß dieser Staat finanziell und wirtschaftlich und damit auch militärisch dem Ruin zugeführt wird.“

Die österreichische Regierung ist solch schweren Angriffen von bürgerlicher Seite noch nicht ausgesetzt gewesen. Sie mag deren Berechtigung wohl selber fühlen und verpönt deshalb in einer offiziösen verbreiteten Notiz, daß in Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit die Durchführung des neuen Organisationsprogramms auf mehrere Jahre verteilt werden soll. Das ist nur ein schwacher Trost. Notwendig wäre eine entschiedene Abkehrung von der imperialistischen Wackelpolitik. Dafür müßte intensive Friedensarbeit im eigenen Lande geleistet werden.

Der Canadianaskandal eine Blamage der österreichischen Regierungsbureaucratie. Der Auswanderererkandall der Canadian-Pacific, der mit der Verhaftung ihrer Direktoren und Agenten begonnen hat, wächst sich immer mehr zu einer Blamage der österreichischen Regierung aus. Die Canadian war, als sie vor fünf Jahren zum Geschäftsbetrieb zugelassen wurde, ein Teil des nordatlantischen Schiffahrtspools. Sie trennte sich im vorigen Jahre von dem Trust des Herrn Ballin und erhielt vom österreichischen Handelsministerium die Bewilligung zur Errichtung einer eigenen Schiffahrtsverbindung, die die Auswanderung von Oesterreich über Triest leiten sollte. Die Erteilung dieser Bewilligung wird von der österreichischen Regierung damit begründet, daß mit der Leitung des Auswandererverkehrs über Triest der eigene Verkehr und der eigene Hafen gehoben wird. Diese sachliche Begründung hat sicherlich etwas für sich; aber bloß mit sachlichen Argumenten wird diese Konzession nicht erworben worden sein. Es werden dabei auch andere mitgehört haben. Auch in Wien haben die ungarischen Gewohnheiten, wonach bei großen Geschäften für Wahlkosten und Dispositionsfonds geopfert werden muß, Eingang gefunden, und es wird wohl etwas daran sein, wenn erzählt wird, daß die Canadian für die Bewilligung auch andere Leistungen als die sachlichen der Schiffahrt übernommen hat. Ur: so mehr kommt man auf den Gedanken, als sich die Canadian in Oesterreich mit einem echt amerikanischen Bluff, den Ausichtswagen, die sie den österreichischen Staatsbahnen gratis beisteilt und einer sich daran schließenden pompösen Reklamefahrt, eingeführt hat. Jedenfalls war die Canadian geradezu ein Schöpfkind des österreichischen Handelsamtes, besaß seine Gunst und wurde von ihm mit allen Hilfsmitteln der offiziellen

Presse verteidigt. Gleichzeitig aber wurde sie von militärischer Seite aufs schärfste befehdet und als eine regelrechte Gaunerorganisation hingestellt. Die Gesellschaft soll nämlich, obwohl sie gelobt hatte, die Interessen der Wehrmacht besonders zu wahren, die „Verleitung“ von Militärpflichtigen zur Auswanderung in dem allergrößten Maßstab unternommen haben, und das war den Militärs gar nicht recht. Monatelang tobte der Kampf zwischen den militärischen Ämtern, die immerwährend schärfere Erlasse gegen die Gesellschaft herausgaben, und dem Handelsministerium, das die angegriffene Gesellschaft immer deckte und verteidigte.

Wenn es also ein aufgelegter Skandal ist, daß sich derlei Auswüchse des Auswanderungsverkehrs, die doch nicht geheim bleiben konnten, gleichsam unter den Augen der Behörden abgepielt haben, und die verdächtige Gesellschaft von der Regierung noch geschützt wurde — es sollen dabei mehrere Beamte auch direkt bestochen worden sein — so sieht die Sachlage auf der anderen Seite nicht saubere aus. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß in dem Krieg gegen die Canadian der Pool — nämlich das Kartell der Schiffahrtgesellschaften — seine Hände im Spiel hat, die Hände und vor allem auch Geld. Was die christlichsoziale Presse betrifft, voran die berüchtigte „Reichspost“, so ist es durch einen aufgefangenen Brief sichergestellt, daß die ganze wilde Kampagne von einem Agenten des Pool inspiriert und geleitet worden ist, und der Mann rühmt sich in dem Brief selbst, daß er mit Geld reichlich versehen sei. Natürlich können die sogenannten patriotischen Momente, nämlich die Besorgnis um den Verlust der Wehrmacht durch den großen Abfluß von Militärpflichtigen erleidet, mitgewirkt haben; aber daß dem Pool, der mit seinen skandalösen Kontrollstationen die Vergewaltigung der Auswanderer nicht minder arg betreibt, diese idealen Beweggründe nicht bestimmt haben, daß er daran ein materielles Interesse hat, die Konkurrenzgesellschaft unmöglich zu machen und den ganzen Auswandererverkehr an sich zu reißen, ist selbstverständlich. Und Tatsache ist, daß das Kriegsministerium sich von dem Herrn Gruenbut, der die ganze Kampagne gegen die Canadian natürlich, wie er sagt, aus „rein patriotischen Gründen“ — führte, geradezu kommandieren hat lassen.

Und das ist der dritte und ärgste Skandal, daß sich die Machthaber absichtlich blind stellen und es nicht sehen wollen, warum die Leute in Galizien der Heimat massenhaft entfliehen. Natürlich mag bei dem Steigen der Auswanderung auch die Verleitung durch die profitgierigen Schiffahrtsgesellschaften mitwirken, wohl auch die ungewöhnlich günstige Gelegenheit (es ist nämlich der Preis der Ueberfahrt durch den Konkurrenzkampf zwischen dem Pool und der Canadian auf die Hälfte herabgedrückt); aber die wahre und entscheidende Ursache ist die entsetzliche Not in den zwei Grenzländern, die die Menschen mit Verzweiflung erfüllt und mit dem heftigsten Wunsch, sich eine neue und bessere Heimat zu suchen. In Galizien herrscht heute eine wahre Hungersnot und in den Städten müssen regelrechte Verteilungen von Lebensmitteln organisiert werden, um die Menschen vor dem Verhungern zu retten. Die Patrioten geben sich, als ob die Bayern, die die Canadian von Oesterreich wegführt, dem bösesten Elend entgegengeführt würden und daß sie Gott weiß was verlieren, wenn sie in Kanada die österreichische Staatsbürgerlichkeit einbüßen; aber es wird den Leuten in Kanada unzweifelhaft besser gehen als in der galizischen Heimat, und den Verlust, kein Oesterreicher mehr zu sein, werden sie schwerlich empfinden. Galizien ist ja immer das klassische Land der Auswanderung, und ihre Ursache waren immer die traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes: auf der einen Seite Latifundien, auf der anderen Zwergbesitz und überall Mangel an Industrie, die den riesigen Zuwachs von Menschen aufnehmen könnte. Nun ist zu diesen gleichsam natürlichen Vorbedingungen die Verwüstung durch die Krise gekommen; was Wunder, daß die Leute die Heimat massenhaft fliehen und dorthin auswandern, wo ihnen die Arbeit Ernährer verspricht! Diese Krise ist aber vornehmlich die Wirkung jener auswärtigen Politik, die das Grenzland durch Monate in Beunruhigung versetzte, die Geldverhältnisse verschlechterte, der produktiven Arbeit die Stützquellen entzog. Die gewissenlosen Direktoren und Agenten der Canadian mögen die Leute zur Auswanderung verlockt haben, aber die leichtfertige Politik des Grafen Berchtold, die mit der Wohlfahrt der Völker spielt, die über die Menschen Not und Elend bringt, die hat sie zu der Auswanderung geradezu gezwungen!

Der Gewerkschaftskongress und die bürgerliche Presse.

Das Organ der Reichsgewerkschaftskommission „Die Gewerkschaft“ schreibt: „Ueberaus kennzeichnend für den Mangel an Ernst und Sachkenntnis, mit welchem die bürgerliche Tagespresse die Erscheinungen des Wirtschaftslebens behandelt, ist die Aufmerksamkeit, welche sie dem Gewerkschaftskongress gewidmet, oder vielmehr nicht gewidmet hat. Schließlich sind es ja nicht die Gewerkschaften, welche diese Nichtbeachtung irgendwie beklagen müssen. Ihnen kann es wirklich vollkommen gleichgültig sein, ob die „Neue Freie Presse“ oder gar das „Neue Wiener Tagblatt“ vielleicht zwischen zwei Schmuckereien nebensächlichster Natur — etwa der Geburt irgendeines Prinzeßens und dem Tode eines Börseaners — auch in einigen Zeilen über die so überaus wichtige Tagung berichtet oder nicht. Die Gewerkschaften sind nicht angewiesen auf das Wohlwollen der bürgerlichen Presse; sie wissen sich die nötige Beachtung zu erzwingen, trotz allem Totschweigen.“

Aber daß diese Presse es nicht der Mühe wert findet, ihrem Lesepublikum, dem Bürgertum zu berichten, was die Vertreter von mehr als 400.000 organisierten Arbeitern über den Staat zu sagen haben; was sie über ihre Leiden und Kämpfe berichten; was sie beschließen, um zu ihrem Rechte zu kommen: Das ist das Bezeichnende an dieser Presse und an jenen Gesellschaftschichten, denen die Kenntnis von den Tagesereignissen zu vermitteln sie berufen ist. Ueber jede Unbedeutendheit, die dem Sensationsbedürfnis irgendwie Rechnung trägt, weiß diese Presse spaltenlange Berichte und „Stimmungsbilder“, deren Phantasie oft geradezu brechenreizend wirkt, zu veröffentlichen; aber einen Kongress zu besprechen, der — man

mag sich zu seinen Tendenzen stellen, wie man will — immerhin geeignet ist, das Wirtschaftsleben des Staates sehr wesentlich zu beeinflussen: Dazu fähig ist diese Presse nicht bemüht, da ihr Publikum nicht das Bedürfnis danach hat.“

Daß die bürgerliche Presse, vor allem aber die Wiener Presse, kein Wort darüber zu sagen hat, wenn die Vertreter von 400.000 Arbeitern über Fragen der Sozialpolitik beraten, das ist nicht bloß gehässig, sondern mehr noch: saudumm. Bei einer Presse, die über jeden Wind, der in den Gedärmen irgendeiner Hobeit rumort, spaltenlang berichtet, zeigt nämlich ein solches Verhalten, daß die Wiener Presse nicht nur die korrupteste und gesinnungsloseste, sondern auch die dümmste der Welt ist, gegen die Karl Kraus seit vielen Jahren mit Recht einen gegnerischen Kampf führt.

Ausland.

Deutsches Reich.

Von der Eisenbahn zur Flugmaschine.

Der technische Fortschritt als Wegmacher des Sozialismus.

Am 20. Oktober walfahrten zum drittenmal breite Ströme der Berliner Bevölkerung nach dem Flugplatz von Johannisthal hinaus, um an dem jungen Franzosen Pegoud staunend zu bewundern, wie sich ein Mensch hoch oben in der Luft freier als ein Vogel bewegen kann. Unter den Zehntausenden, die zu Zeugen dieses neuen großen Fortschritts der Fliegerkunst wurden, hat sich gewiß mancher Greis befunden, in dessen Gedächtnis noch die Erinnerung an einen anderen 20. Oktober lebendig ist. Genau an diesem Tage vor 75 Jahren gab es gleichfalls in Berlin eine wahre Völkerwanderung zu einem neuen, noch nie gesehenen Schauspiel. Zehntausende Hände und staunend und riefen und schwenkten die Hüte vor Begeisterung, als sich am 29. Oktober 1838 der erste Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in Bewegung setzte.

Fünfundsechzig Jahre, ein Zeitraum, den das Leben eines einzelnen Menschen umfassen kann — was haben sie nicht alles gebracht! Solange wir die menschliche Geschichte kennen, hat es noch niemals eine Zeit gegeben, in der ein Greis die Welt um so viel anders gefunden hätte, als er sie in seiner Knabenzeit gekannt hatte. Jene Generation aber, die unmittelbar vor dem Beginn des großen Zeitalters der Technik die Augen schloß — die Menschheit des klassischen 18. Jahrhunderts — würde sich auf einen anderen Stern berufen wähen, wenn sie heute wieder aufstände, um unter uns zu wandeln. Und sie würde vielleicht nicht verstehen, daß einer Menschheit, die Raum und Zeit überwinden, die Nacht zum Tag erleuchtet und die schließlich selbst den Luftraum erobert hat, noch so unendlich viel zu ihrem Glücke fehlen kann.

Wir, auf die das technische Zeitalter seine Geschenke in so unermeßlicher Fülle niedergegossen hat, haben beinahe aufgehört zu bewundern. Wo es sich um die Ueberwindung materieller Schwierigkeiten handelt, gibt es kein Unmöglich mehr für uns. Aber wenn wir uns im Geist an den Tag zurückversetzen, an dem der erste Eisenbahnzug schnaubend und pfeifend die Halle des Berlin-Potsdamer Bahnhofs verließ, begreifen wir die ungeheure Erschütterung, die dieses Ereignis in den Menschen von damals hervorrief, und wir begreifen ihre stürmische Hoffnung auf ein anbrechendes Zeitalter der Humanität, der Demokratie, des Sozialismus. Das war die Stimmung, in der der freigeistliche Karl Vogt das neue Wunder, die Eisenbahn, besang:

Masend rauschen rings die Räder,
Rollend, grollend, stürmisch laufend:
Tief im innersten Geäder
Kämpft der Zeitgeist freizeitsbrausend.
Stemmen Steine sich entgegen,
Reibt er sie zu Sand zusammen,
Seinen Fluch und seinen Segen
Speit er aus in Rauch und Flammen.

Da war das Bürgertum, dem der dienstbare Geist der Erfindung neue unerhörte Möglichkeiten des kapitalistischen Aufschwungs eröffnete, und sein Selbstbewußtsein stieg. Waren es etwa die Könige, Staatsminister und Junker gewesen, die diese herrliche Wendung herbeigeführt hatten? Nein, es waren Männer mit bürgerlichem Namen, die aus ihrem Gehirnen die neue Welt schufen, und es waren bürgerliche Kaufleute, die sich ihrer bemächtigt und die auf ihrem Fabrikhof Herren wurden so gut und besser, wie es die Adligen draußen auf ihren Gutsböfen waren. Und da war die große Masse des arbeitenden Volkes, unwissend und in Herrenfurcht erzogen, die mit erstaunten Augen dem Werden der Wunder zusah, ohne ihr Warum und Wozu zu begreifen, stets gewohnt zu leiden und zu dienen. Was sollte das neue Zeitalter für sie anderes bedeuten als Wehrung der Knechtschaftsqual?

Die Arbeit der Proletarier hat durch die Ausdehnung der Maschinerie und die Teilung der Arbeit allen selbständigen Charakter und damit allen Reiz für die Arbeiter verloren. Er wird ein bloßes Zubehör der Maschine, von dem nur der einfachste, eintönigste, am leichtesten erlernbare Handgriff verlangt wird. ... In demselben Maße, wie Maschinerie und Teilung der Arbeit zunehmen, in demselben Maße nimmt auch die Masse der Arbeit zu, sei es durch Vermehrung der Arbeitsstunden, sei es durch Vermehrung der in einer gegebenen Zeit geforderten Arbeit, beschleunigten Lauf der Maschinen u. s. w.

So ziehen neun Jahre später Marx und Engels im kommunistischen Manifest das wirtschaftliche Fazit der kapitalistischen Entwicklung. Aber schon leuchtet in wunderbarer Klarheit der Gedanke auf, daß die Technik nur ihren Herrn zu wechseln braucht, um aus einer Unterjocherin der Völker zu ihrer Befreierin zu werden:

Das Proletariat wird seine politische Herrschaft dazu benötigen, der Bourgeoisie nach und nach alles Kapital zu entreißen, alle Produktionsinstrumente in den Händen des Staates, das heißt des als herrschende Klasse organisierten Proletariats zu zentralisieren und die Masse der Produktionskräfte möglichst rasch zu vermehren. ... Mögen die herrschenden Klassen vor einer kommunistischen Revolution zittern. Die Proletarier haben nichts zu verlieren als ihre Ketten. Sie haben eine Welt zu gewinnen.

Heute stehen Millionenheere des internationalen Proletariats da, um sich diese Welt zu gewinnen, die seitdem nur noch unendlich reicher geworden ist. Und so gehen wir im großen Zeitalter der Technik dem großen Zeitalter der Politik entgegen, die an der menschlichen Gesellschaft dieselbe Mission

zu üben hat wie die Technik an der unbedeutenden Natur, Roh wirkende Kräfte der menschlichen Vernunft untertan zu machen, an die Stelle des Chaos die zweckbewußte Organisation zu setzen, sinnvolle Konstruktionen aufzurichten, wo heute noch unerkennliches Durcheinander herrscht, zu ordnen und aufzubauen in der Gesellschaft, so wie die Technik in der Natur es getan — das ist ihre große Aufgabe.

Sozialismus und Technik sind wesensverwandte Erscheinungen, Kinder derselben Zeit. Wo es galt, den Fortschritt der Technik zu begrüßen und ihm den Weg freizumachen, haben es die Sozialisten nie an sich fehlen lassen. Sie haben den instinktiven Haß der arbeitenden Massen gegen die Maschine erfolgreich bekämpft, sie haben die Massen zum Glauben an die Technik, zur Freude an ihrem Fortschritt erzogen und zur Ueberzeugung, daß die Herrlichkeiten, die jene spendet, einst zum Gemeingut aller werden sollen. Die Lokomotive, die auf glatter Bahn widerstandslos ihrem Ziel entgegenbraust, ward zum Sinnbild für den unwiderstehlichen Zug der sozialistischen Bewegung.

Seit dem 20. Oktober 1838 hat die Technik in 75 Jahren mehr geleistet als zuvor in 75 Jahrhunderten. Von der ersten Eisenbahn bis zur Flugmaschine, welche ungeheurer Weg, welche unübersehbare Reihe der Wunder! Die Sozialisten können von der Technik erlernen, daß Schwierigkeiten dazu da sind, überwunden zu werden, sei es auch mit den schwersten Opfern. Das Unmögliche von gestern ist das Wirkliche von morgen! Frankreich.

Schweiz.

Die Zentralisationsbestrebungen unter dem schweizerischen Lokomotivpersonal.

Das Kassationsgericht in Zürich hat am 15. September 1913 ein Urteil gefällt, das für die Weiterentwicklung des „Schweizerischen Lokomotivpersonalverbandes“ (S. L. P. V.) von größter Bedeutung ist. Um sich in der ganzen Angelegenheit ein klares Bild machen zu können, ist es notwendig, einen kurzen geschichtlichen Rückblick zu geben.

Im Jahre 1876 wurde der „Verein schweizerischer Lokomotivführer“ (V. S. L. F.) und im Jahre 1889 der „Verein schweizerischer Lokomotivheizer“ (V. S. L. H.) gegründet. Die Gründung des letzteren war deshalb notwendig, weil statutenmäßig in den V. S. L. F. nur Mitglieder aufgenommen werden durften, welche das Recht zur Führung einer Lokomotive besaßen. Die Heizer waren demnach von der Wohlfahrt einer Berufsorganisation ausgeschlossen. Daraus ergab sich für diese die Notwendigkeit zur Gründung einer eigenen Organisation. Jeder dieser beiden Vereine war für sich selbständig, hatte ein eigenes Zentralkomitee, machte seine eigenen Eingaben an die Behörden und unterhielt eine eigene Unterstützungs-kasse. Die Vereine waren aber immer in enger Fühlung zueinander schon aus dem Grunde, weil der Inhalt der Eingaben an die Behörden sich gegenseitig bedingte, dann aber auch, weil die Aktionen zur Erlangung einer Verbesserung gleichzeitig eingeleitet werden mußte.

Beide Verbände schlossen sich im Jahre 1895 dem Verein schweizerischer Transportanstalten (V. P. S. T.) an. Es war das ein Verband, dem sämtliche schweizerischen Eisenbahnerorganisationen angehörten. (Zur Zeit ist dies nicht mehr der Fall.) In diesem Verein genossen sowohl die Mitglieder des V. S. L. F. als auch diejenigen des V. S. L. H. den Rechtsschutz. Von ihm aus wurden auch die wichtigsten Eingaben an die Behörden geleitet. In der Verwaltung der Unterstützungs-kassen, sowie in den internen Angelegenheiten hingegen, blieben beide Vereine souverän. Im Jahre 1907 traten beide Verbände des Lokomotivpersonals aus dem V. P. S. T. aus, und es darf wohl gesagt werden, daß keine triftigen Gründe vorlagen, die diesen Schritt rechtfertigten, vielmehr suchten einige an der Spitze stehende Personen, in diesem separatistischen Vorgehen ihren persönlichen Ehrgeiz zu befriedigen.

Gleichzeitig mit diesem Austritt gründeten der V. S. L. F. und der V. S. L. H. ein Kartellverhältnis, wählten einen eigenen Sekretär in der Person des Herrn Nationalrat Dr. Studer und später des Herrn A. Aumathé und gründeten ein eigenes Organ, betitelt „Die Lokomotive“. Zu dieser Zeit zählte der V. S. L. F. 1456 und der V. S. L. H. 1874 Mitglieder, von welchen letzteren ein Drittel Führer waren. Es ist dies ein Beweis dafür, daß viele Mitglieder des V. S. L. H. es nicht für lobnend fanden, in den V. S. L. F. einzutreten, einerseits, weil der Heizerverein seinen Mitgliedern alles das bot, was der Führerverein bieten konnte, sowohl in Bezug auf Rechtsschutz, Unterstützung, Sterbegeld etc., andererseits war schon von der Werkstätte her bei den Mitgliedern des Heizervereines bereits ein gesunder, gewerkschaftlicher Geist eingezogen, welchen sie nicht der alten Vereinsmeierei des Führervereines, der mehr geselligen als gewerkschaftlichen Charakter hatte, opfern wollten. Viele Mitglieder verließen noch im Heizerverein, wenn sie sich auch als Mitglieder des Führervereines hatten aufnehmen lassen.

Die spätere Leitung des Führervereines erkannte das Arbeitsübel genau, welches über kurz oder lang die Existenz des Vereines in Frage stellen mußte, und war redlich bestrebt, dieses von Grund aus zu heilen. Sie war der Ansicht, daß neben einem gesunden gewerkschaftlichen Geist zur Weiterentwicklung eines Vereines auch ein Zuwachs von Mitgliedern und vom versicherungstechnischen Standpunkt aus, von möglichst jungen Kollegen, gehört. Weil solche Mitglieder aber nicht mehr oder nur in minderwertiger Qualität zu bekommen waren, da die meisten im V. S. L. H. verblieben, so lag zur Sanierung kein anderes Mittel vor, als eine Fusion mit dem Heizerverein, womit auch die Aenderung des Namens in „Schweizerischer Lokomotivpersonalverband“ verbunden gewesen wäre.

Inzwischen war aber der Heizerverein in den schweizerischen Gewerkschaftsbund eingetreten, und weil er keine Veranlassung hatte, den Eintritt rückgängig zu machen, hatte sich auch der Führerverein darüber zu entscheiden, ob er gleichzeitig mit der Fusion ebenfalls den Beitritt zum Gewerkschaftsbund vorschlagen wollte. Es lagen demnach zwei Fragen der Abstimmung vor, die Frage der Fusion und die Frage des Eintrittes in den Gewerkschaftsbund.

Nun begann die Arbeit jener Politiker, denen eine geschlossene, gewerkschaftlich auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehende Organisation des Lokomotivpersonals, im Bunde mit der übrigen Arbeiterschaft, ein Dorn im Auge war, weil sie dabei eine Macht sich entwickeln sahen, mit der sie rechnen mußten. Sie zwangen daher alles an, die Fusion sowohl als den Eintritt des V. S. L. F. in den Gewerkschaftsbund zu vereiteln. Ohne dabei selbst in den Vordergrund zu treten, ließen sie die Opposition durch einige in ihrem Lager

stehende bürgerliche Lokomotivführer besorgen. Die wertvollsten Mittel wurden von diesen Politikern benutzt, um die Fragen in der Abstimmung zu Fall zu bringen, was auch wirklich gelang. Der Heizerverein akzeptierte in der Abstimmung die Fusion mit dem Führerverein, die dann aber wegen der Ablehnung seitens der letzteren natürlich illusorisch wurde. Nun galt es den Gegnern aber auch, die Leitung des Führervereines zu sprengen und den Sekretär zu beseitigen. Einige Vereinsmitglieder und deren politische Hintermänner organisierten eine Hege gegen die Vereinsleitung, wie sie in einer Gewerkschaftsleitung wohl noch selten anzutreffen war. In Pamphleten und in der bürgerlichen Presse wurde diese beschimpft und verhöhnt und so seitens der Gegner aus einer rein gewerkschaftlichen Frage eine politische gemacht.

Unter solchen Umständen hatte der Heizerverein selbstredend das Kartellverhältnis mit dem Führerverein gekündigt und ging seine eigenen Wege. Da der Verein bereits bis zu einem Drittel seiner Mitgliederzahl Führer bei sich organisiert hatte, änderte er seinen Namen in „Schweizerischer Lokomotivpersonalverband“ (S. L. P. V.) um. Im Führerverein war es inzwischen nach langen Kämpfen zu einer Einigung gekommen. Die fortschrittlichen Elemente, welche die Hälfte der Mitgliederzahl ausmachten, traten unter annehmbaren Rückzahlungsbedingungen aus dem Führerverein aus und schlossen sich dem S. L. P. V. an.

Wir finden nun auf der einen Seite im S. L. P. V. die jüngeren gewerkschaftlich fortschrittlichen Führer und Heizer, und im V. S. L. F. die indifferenten und bürgerlichen Führer, und zwar in einem Verhältnis von 3 : 1. (Der V. S. L. F. hat in jüngster Zeit nun ebenfalls die Statuten revidiert, nach welchen nun auch den Heizern gestattet ist, in den Verein einzutreten.) Auch dieser vollständigen Niederlage die gegenwärtigen Politiker nur nach Mittel und Wege, den jungen S. L. P. V. zu vernichten. Ungefähr 110 Führer und 65 Heizer stehen sich dazu bereit, einen neuen Heizerverein zu gründen, um, gestützt auf einen Paragraphen im Statut des alten Heizervereines, der im Liquidationsfall einem sich neu gründenden Heizerverein das Kasernenvermögen reservierte, sich als Rechtsnachfolger des alten S. L. P. V. zu erklären, und Anspruch auf das circa 200.000 Franken betragende Vereinsvermögen des S. L. P. V. zu erheben. Dabei wurde die Behauptung aufgestellt, der S. L. P. V. sei ein neu gegründeter Verein.

Vor dem Bezirksgericht Zürich und dem dortigen Obergericht fanden diese Behauptungen aber keinen Glauben. Die Kläger wurden unter Auferlegung der Kosten und einer Entscheidung an den Beklagten abgewiesen. Allein mit diesem Entscheid gaben sich die Gegner nicht zufrieden und machten die Klage beim Bundesgericht anhängig, welche sie aber wegen Inkompetenz abwies. Noch immer rechneten die Gegner damit, das Vermögen einzufrieren zu können und so den Ruin des S. L. P. V. herbeizuführen. Aber auch die letzte Instanz, das Kassationsgericht in Zürich hat die Klage unter Auferlegung der Kosten an den Kläger und Entscheidung an den Beklagten in allen Teilen einstimmig abgewiesen.

Mit der Abweisung der Klage ist der S. L. P. V. nun wieder endgültig in den Besitz seines Vermögens eingesetzt worden, zum großen Ärger derjenigen Personen, welche die ganze Intrige eingeleitet hatten. Das, was die bürgerlichen Politiker zu erzwecken suchten, ist vollständig in die Brüche gegangen. Erstarrt und einig haben sich Führer und Heizer zu einer starken Organisation zusammengeschlossen, welche sich in ungeahnter Weise entwickelt, denn der S. L. P. V. hat bereits die Mitgliederzahl von 2500 Personen überschritten. Jahrelange Kämpfe haben uns zusammengebracht und wir hoffen, daß kein Sturm uns mehr zu entzweien imstande sein wird.

Frankreich.

Ein bölliges Alkoholverbot für die französischen Eisenbahner hat die Generaldirektion der französischen Staatsbahnen erlassen. Den Inhabern von Bahnhofswohnungen, Kantinen u. s. w. wird verboten, an Beamte und Arbeiter der Staatsbahnen Alkohol oder alkoholische Getränke, wie Wein, Bier, Brantwein, Absinth u. s. w. zu verkaufen. Die Dienstleiter sollen ständige Aufsicht üben, um die Angestellten und Arbeiter während ihrer Dienstdauer zu verhindern, das Bahnhofsgebiet zu verlassen oder auch die Bahnhofswohnungen zu betreten. Ferner wird allen Staatsbahnern ausdrücklich verboten, Beförderungs- oder Abschiedsfeiern in Wirtschaften zu begehen.

Große Eisenbahnkatastrophe. Die Chronik der Eisenbahnunfälle ist um ein trauriges Ereignis vermehrt worden. In der Nähe des Ortes Melun im Departement Seine-et-Marne ist der Nizza-Paris-Expresszug mit dem Personenzug Paris-Marseille zusammengestoßen. Ein Brand, der in den beiden Zügen ausbrach, vergrößerte die Katastrophe, und wenn auch die genauen Ziffern noch nicht feststehen, so nimmt man doch an, daß gegen fünfzig Menschen ihr Leben verloren und eine viel größere Anzahl Verletzungen erlitten haben.

Die Lokomotiven der beiden Schnellzüge waren ineinandergefahren, der Postwagen des Pariseiler Expresszuges, in welchem zahlreiche Postbedienstete mit der letzten Sichtung der Briefsendungen für Paris beschäftigt waren, wurde vollständig zertrümmert, die Lokomotive stand in den Trümmern aufrecht und mehrere Wagen des Postzuges lagen gleichfalls in Trümmern. Furchtbares Wehgeschrei ertönte, dicke Rauchwolken flogen auf, die Trümmer waren in Brand geraten, und vergebens versuchten die Verunglückten, die in den Wagentrümmern eingeklemmt waren, dem entsetzlichen Feuertod zu entgehen. Der Führer der Maschine des Expresszuges, der 45 Jahre alte Jules Dumaine, wurde verhaftet; er wird beschuldigt, das Signal, welches auf Langsamfahren stand, übersehen zu haben.

Amerika.

Eisenbahnunglück in Brasilien. Aus Rio de Janeiro wird unterm 4. November gemeldet: Zwei Schnellzüge der Lohyana-Eisenbahn sind zusammengestoßen. Fünfzig Personen wurden getötet, mehrere verletzt.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein auffallendes medizinisches Gutachten.
(Schiedsgerichtsverhandlung.)

Am 14. März 1910 fuhr der Lokomotivführer Emmerich Berger mit einem gemischten Zug auf der Strecke von Wörgl nach Salzburg. In Zell am See wurden an die Personenwagen Lastwagen angehängt, weshalb Berger bei Betätigung der Vakuumbremse sehr vorsichtig sein mußte. Zwischen Zell und Schwarzach rief ihm plötzlich der Heizer Hauselmeier zu, er möge bremsen, da sich jemand im Geleise befindet. Berger bremste, doch der Heizer rief ihm zu, daß der Mann sich vom Geleise nicht entferne. Nun erblickte Berger den Mann auf 30 Meter Distanz, erschrak furchtbar und brachte mit Aufgebot aller Mittel den Zug rechtzeitig zum Stehen. Berger verpürte sofort ein heftiges Zittern im ganzen Körper und eine auffallende Schwäche in Händen und Füßen sowie Kopfschmerz, beendete jedoch trotz dieser Zustände seine Tour und meldete am nächsten Tag den Unfall. Berger machte jedoch weiter unter großen Beschwerden Dienst. Zimmerwährend wurde er von schrecklicher Angst befallen, wenn er, insbesondere des nachts, zu jenem Punkt der Strecke kam. Am 3. Juli 1910 meldete er sich krank und trat in ärztliche Behandlung. In der folgenden Zeit machte er hier und da wieder Dienst, mußte jedoch im Dezember 1910 für zwei Wochen die Nervenklinik in Innsbruck aufsuchen, trat dann wieder in bahnärztliche Behandlung und wurde schließlich mit 30. November 1911 in den Ruhestand versetzt. Die Ärzte, welche ihn auf der Klinik und bahnärztlich behandelten, fanden ziemlich schwere nervöse Symptome und die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt erkannte Berger auch eine Heilberufsunfähigkeit und ab 1. März 1912 eine 45prozentige Rente zu. Diese Rente setzte sie jedoch mit 1. Mai 1913 auf 36 Prozent von monatlich Kr. 134.50 herab. Da Berger infolge seiner Pensionierung sich durch diese Rente geschädigt fühlte, überreichte sein Anwalt Dr. Leopold Kay beim Schiedsgericht eine Klage auf Zuerkennung der früheren Rente von monatlich Kr. 168.12. Dagegen wendete die Anstalt ein, daß im Zustand Bergers seit Mai 1913 eine wesentliche Besserung eingetreten sei und beantragte die Abweisung der Klage.

Zusolge Antrages des Klageanwaltes wurde die Krankengeschichte von der Nervenklinik in Innsbruck herbeigeschafft und die behandelnden Ärzte Dr. Kulich und Doktor Heller als Zeugen einvernommen. Hieraus ergab sich, daß der Kläger an einer ziemlich schweren Neurasthenie leide, die jedoch laut Gutachten des Linzer Nervenarztes Dr. Stiefeler wesentlich gebessert sei.

Bei der am 16. Oktober 1913 stattgehabten Schiedsgerichtsverhandlung wurden nun Professor Dr. Erben und Dr. Hoevel als Sachverständige einvernommen. Diese erklärten übereinstimmend, daß an dem Kläger infolge des Unfalles keinerlei Krankheitserscheinungen zu finden seien. Allerdings biete der Kläger mehrfache nervöse Symptome, doch rühren diese nicht vom Unfall her, sondern seien auf chronischem Alkoholismus zurückzuführen.

Dr. Kay wendete sich in entscheidendster Weise gegen dieses Gutachten. Er führte aus, daß Berger seit seinem Unfall vom März 1910 von zwei Ärzten in Salzburg, ferner von einem erfahrenen Arzt in Linz, endlich durch nahezu 14 Tagen auf der Klinik in Innsbruck eingehend beobachtet worden sei und daß keiner der Bahnärzte und Kliniker irgendeinen Anhaltspunkt für die Annahme von Alkoholismus geboten hat. Selbst die Unfallversicherungsanstalt habe eine derartige Krankheitsursache nicht angenommen, da sie sonst dem Kläger keine Rente zuerkannt hätte. Es sei merkwürdig, daß nunmehr die Sachverständigen nach einer kaum halbständigen Untersuchung des Klägers ihn für einen Alkoholiker erklären, während er bisher trotz jahrelanger Beobachtung von keinem Arzt ein solches Zeugnis erhalten hat. Der Klagevertreter erklärte ferner, daß es sich in diesem Prozeß nur darum handeln könne, ob seit Zuerkennung der 45prozentigen Rente eine wesentliche Besserung eingetreten sei. Da dies nicht der Fall sei, beantragte er die Zuerkennung der früheren Rente. Der Anstaltsvertreter Doktor Lang er trat diesen Ausführungen entgegen und beehrte auf Grund des heutigen Gutachtens die Abweisung der Klage.

Nach längerer Beratung des Gerichtshofes verkündigte der Vorsitzende Landesgerichtsrat Dr. Lutz das Urteil, wonach die beklagte Anstalt schuldig erkannt wurde, dem Kläger eine Nachzahlung von Kr. 201.72 sowie ab 1. November 1913 die frühere 45prozentige Rente von monatlich Kr. 168.12 zuzuerkennen und die ganzen Gerichtskosten zu ersetzen. In der Begründung hob der Vorsitzende hervor, daß eine wesentliche Besserung im Befinden des Klägers nicht angenommen wurde, weil die Sachverständigen im allgemeinen dieselben nervösen Symptome konstatierten, die Berger auch bei Zuerkennung der früheren Rente bot.

Es ist in der Tat sehr auffallend, daß Wiener „Sachverständige“ ein solch sonderbares Gutachten über einen braven Eisenbahnbediensteten, der das Unglück hatte, durch einen Unfall nervenkrank zu werden, nach kurzer Untersuchung abgeben, während die behandelnden Ärzte und die Kliniker das Leiden als reine Unfallsfolge betrachten. Wir können nicht annehmen, daß der Nervenkliniker Professor Mayer in Innsbruck, welcher den Mann durch zwei Wochen beobachtet hat sowie die Bahnärzte, die ihn durch längere Zeit behandelt haben, sich übereinstimmend im Irrtum befunden haben. Leider werden derartige Gutachten beim Wiener Schiedsgericht der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt sehr oft vorgebracht. Wir wollen heute nicht näher untersuchen, worauf dies zurückzuführen ist. Auffallend ist es jedenfalls und kann leicht dazu führen, daß die Rechtsschutzvereine den verletzten Eisenbahnbediensteten den Rat erteilen werden, sich der ohnedies beschwerlichen Fahrt nach Wien zwecks Untersuchung durch Wiener „Sachverständige“ nicht zu unterziehen, sondern die Bestellung von Sachverständigen bei dem Gericht ihres Wohnortes zu verlangen. Auch in den Provinzen gibt es überaus tüchtige und wissenschaftlich bedeutende Ärzte, die es gewiß nicht notwendig haben, ihre wohl begründeten und auf längerer Beobachtung basierten Diagnosen von Wiener Kollegen nach halbständiger Untersuchung umgestürzt zu sehen.

Eine Berufung, die nicht aufrechterhalten werden kann.

Am 9. Oktober 1912, gegen 9 Uhr abends, ließ der als Verschiebler tätige Magazinsarbeiter Ludwig Holzmueller in der Station Klosterneuburg-Weidling, während auf dem Hauptgeleise in der Richtung nach Wien ein Personenzug einfuhr, auf die beiden zwischen Perron und dem Hauptgeleise befindlichen Verschiebeseisenwagen abrollen. Drei von den abgerollten

Wagen fuhren auf fünf vor der Perronberanda stehende Wagen, die zwar eingebremst, aber nicht unterlegt waren, derart auf, daß die letzteren ins Rollen gerieten und eine Frau, die die Verschiebeseisen übersehend, in den Personenzug einsteigen wollte, niedergestoßen wurde. Andere Personen konnten sich noch rechtzeitig flüchten.

In einer beim Wiener Landesgericht anhängigen Voruntersuchung erklärte der Sachverständige, Inspektor Alexander Singer, der Südbahn, es hätte entweder bei Einfahrt des Zuges der Verschieber eingestellt oder die Waggons, statt abgerollt, auf die vor dem Perron stehenden Waggons mit der Maschine geführt werden, jedenfalls aber die stehenden Waggons unterlegt werden sollen.

Da sich die Verletzung der Verunglückten nach Abwartung des Krankheitsverlaufes als leicht erwieis, erfolgte eine Abtretung vom Landesgericht an das Bezirksgericht Klosterneuburg, welches zur Hauptverhandlung den Sachverständigen nicht mehr vorlud.

Der Verteidiger Dr. Hans Tausch erbrachte den Nachweis, daß das Verhalten des Angeklagten im vollen Einklang mit den Instruktionen stehe, für das Unterlegen doch nicht der Verschiebler verantwortlich sein könne, und die beiden verschiebenden Magazinsarbeiter, die nur eine praktische Verwendungsprüfung abgelegt hatten, so verschieben, wie sie es von dem Schule haltenden Verkehresbeamten gelernt hatten. Der Verteidiger wies darauf hin, daß die sehr anstrengenden Verschiebarbeiten, die bis zum Unfall nur von zwei Magazinsarbeitern versehen wurden, seither von zwei Magazinsarbeitern und einem Verschieber versehen werden, daß ferner wiederholte Eingaben des Stationsvorstandes Otto Leeb, die Station zu vergrößern, und entsprechendes Personal zuzuwenden, von der Direktion nicht entsprochen wurde. Infolgedessen wurde Holzmueller freigesprochen. Gegen das Urteil erhob der Staatsanwaltschaftliche Funktionär die Berufung, über welche vor dem Landesgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Eschenauer am 18. Oktober l. J. die Verhandlung stattfand. Nach Vorlesung des Verhandlungsprotokolles der ersten Instanz, erhob sich Staatsanwalt Doktor Mittel und erklärte in Anbetracht des erwiesenen Personalmangels die Berufung des staatsanwaltschaftlichen Funktionärs nicht aufrechterhalten zu können. Infolge Zurückziehung der Berufung bleibt es somit beim Freispruch des ersten Richters.

Streiflichter.

St. Bureaufratius „reformiert“. Damit man nicht sagen kann, daß nichts geschieht, wird aus dem Eisenbahnministerium in den Tagesblättern gemeldet:

Wie wir erfahren, ist durch eine eben erlassene Verfügung des Eisenbahnministers einem seit langem gehegten Wunsch der Eisenbahnbeamten mit vollständiger Hochschulbildung entsprochen worden. Es handelt sich um eine Titeländerung, welche diese Kategorie der Beamten anstrebt.

Die Verfügung des Eisenbahnministers bestimmt, daß alle jene Beamten der VI. und V. Mangsklasse mit vollständiger Hochschulbildung, die bisher den Titel Inspektor und Oberinspektor hatten, in Zukunft den Titel Staatsbahnrat, beziehungsweise Oberstaatsbahnrat erhalten.

Da kann man wohl mit einer Glasbrennerischen Variante sagen:

Gehemrat, Hofrat,
Staatsbahnrat, Oberstaatsbahnrat.
So geht die alte Leier!
Titel sind nicht teuer!
Hol' euch all' der Geier!

Versprache der Signalfloster im Eisenbahnministerium.

Am 11. Oktober d. J. sprach eine Deputation der Signalfloster, bestehend aus den Genossen Hans Siegel (Landes), Franz Dietrich (Görz) und Anton Reithödl (Klaus-Sicherung) im Eisenbahnministerium bei Herrn Oberbaurat Mittermayer vor. Bezüglich der Trennung des elektrischen vom mechanischen Dienst erklärte Herr Oberbaurat Mittermayer, diese Forderung nicht erfüllen zu können, und begründete dies damit, daß jede Kategorie einer Kontrolle unterstellt sein muß und daher auch die Signalfloster und Signalmelster kontrolliert werden müssen.

Die Deputation widerlegte diese Anschauung. Die Signalfloster sind in der Ausübung ihres Dienstes nur auf sich selbst angewiesen und müssen die Verantwortung hierfür selbst tragen. Eine Kontrolle, wie sie gegenwärtig den Signalmelstern zuteil wird, würde auch für die Signalfloster genügen. Die Vereinigung von Block und Telegraph wurde erst vor einigen Jahren durchgeführt, obwohl damals Herr Oberbaurat Maut sehr dagegen war; als jedoch Dr. Leber in Pension ging und Herrn Maut zugleich mit der Vereinigung auch ein Ministerialratposten zugesichert wurde, war dieser auch für die Vereinigung zu gewinnen, und heute leidet eine ganze Kategorie und die l. l. Bahnverwaltung selbst darunter.

Bezüglich der automatischen Ernennung zum Unterbeamten mit der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. erklärte Herr Oberbaurat Mittermayer, daß diese Forderung ganz berechtigt sei. Jene Signalfloster, welche die erforderlichen Kenntnisse und die nötige Intelligenz aufzuweisen vermögen, werden zu Signalmelstern ernannt, soweit Signalmelsterposten frei sind, jedoch sollen womöglich die älteren Signalfloster berücksichtigt werden.

Die Deputation gab sich mit dieser Versicherung allein nicht zufrieden, da mit dieser Ernennung nur ein ganz minimaler Prozentsatz den Unterbeamtenrang erreichen würde, und hielt weiter an der Ernennung zum Unterbeamten mit der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. fest. Herr Oberbaurat Mittermayer versprach hierauf, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß diese Forderung im Laufe der Zeit erfüllt wird, und weiter, daß es das Bestreben der Bahnverwaltung selbst ist, ein zufriedengestelltes Personal zu haben. Die Deputation erklärte darauf, daß mit der Erfüllung dieser Forderung die Signalfloster zufriedengestellt sein würden und auch der Dienstleister damit aufgefrischt würde.

Die Forderung wegen Erhöhung des Streckenpauschales von 50 auf 60 Kr. monatlich erklärte der Herr Oberbaurat für unerfüllbar.

Wegen Gewährung einer Montierungsprämie für sämtliche Montierungsarbeiten, welche länger als drei Tage in Anspruch nehmen, von 2 Kr. täglich, erklärte der Herr Oberbaurat, daß er es nicht für vereinbar finde, daß Signalfloster nebst der Instandhaltung auch Montierungen durchführen müssen, es komme dies nur mehr in einzelnen Direktionen vor, was jedoch durch die Erstellungen und Vergrößerungen von Signalwerkstätten in Hinblick vom Personal der Signalwerkstätten durchgeführt wird.

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

Zum Schluß brachte die Deputation noch eine Beschwerde über die Schikanierungen der Signalführer von Seiten der Signalmeister, was der Herr Oberbaurat als unzulässig erklärte und die Deputation aufforderte, derartige Vorkommnisse bekanntzugeben.

Eine Zugbegleiterdeputation beim Eisenbahnminister. Am 20. Oktober l. J. sprach eine Deputation der Zugbegleiter des l. f. Staatsbahndirektionsbezirktes O m ü h, bestehend aus den Genossen Anton C h u r a w, Oberkondukteur, Adolf S c h o l z, Kondukteur (Personalkommissionsmitglied) und Franz S a u e r, Bremser, im Eisenbahnministerium in Angelegenheit der Ernennung der Bremser zu Aushilfskondukteuren vor. Die Deputation wurde vom Freiherrn von K o b l i s empfangen, dem die Deputation die traurige materielle Lage der Bremser schilderte, und auf Grund einer genau erstellten Liste nachwies, daß sich im l. f. Direktionsbezirk O m ü h derzeit 1 Mann mit siebenjähriger, 7 Mann mit sechsjähriger, 42 Mann mit fünfjähriger Dienstzeit befinden, und denen durch die praktizierte Norm, daß erst bei Abgang eines definitiven Kondukteurs, sei es durch Tod oder Pensionierung, eine Anstellung ermöglicht erscheint, auf viele Jahre hindurch die Hoffnung auf eine Ernennung genommen ist. Sie schilderte die drückende Sorge um den Lebensunterhalt der Bremser, von denen durch diesen Umstand nicht Lust und Liebe zum Dienst erwartet werden kann und vertrat den Standpunkt, daß im Interesse des Dienstes und insbesondere der Verkehrssicherheit sich die Notwendigkeit eines definitiven und sich der Verantwortung bewußten Personals ergebe.

Freiherr v. Kobliß erwiderte, daß er die Argumente der Deputation anerkenne und alles daransetzen werde, der Bitte der Deputation gerecht zu werden. Hierauf ermöglichte er der Deputation noch eine Vorrede bei Herrn Hofrat S n i d e l, welcher erkaunt war, daß die Bremser mit solchen Dienstzeiten noch nicht definitiv sind. Er erklärte, daß sich dieser Zustand nicht halten lasse, daß er bereits mit der Regelung dieser Fragen beauftragt sei und alles daransetzen werde, daß, falls die Normierung nicht genüge, mehr Posten normiert werden, wodurch die Ernennung der Bremser ermöglicht werden könne.

Die Lage der Elektrizitätsarbeiter in den Alpenländern. Die Lage der Elektrizitätsarbeiter ist im allgemeinen in mehreren Kreisen in „Eisenbahner“ erwidert worden und im großen und ganzen sind ja die Verhältnisse die gleichen, weil sie dieselbe Ursache zur Grundlage haben. Aber nicht überall können die gleichen Verhältnisse gleichmäßig getragen werden. Ohne Zweifel ist die Lage der Elektrizitätsarbeiter in den Alpenländern eine weit mißlichere als in flachen Gebieten. Die Anlagen sind oft viele Kilometer von den Ortschaften entfernt, und deshalb vom Verkehr abgeschnitten, die Arbeiter sind sozusagen an die Zentrale gebunden, denn es hindert sie Schnee und Eis, von ihr wegzukommen. Die Arbeiter werden dadurch in ein Zwangsverhältnis gesetzt, sich in aller nächster Nähe des Arbeitsortes anzufinden und zu heiraten. Da kommen aber die Arbeiter in eine besondere Bedrängnis, weil sie von der Staatsbahnverwaltung gar keine Förderung erhalten. Die Zufuhr der Lebensmittel ist unter solchen Umständen sehr erschwert und sehr kostspielig; für die Möbeltransporte erhalten sie nicht die geringste Begünstigung, und das Wochenlohn der Frau wird für den Mann zur größten Qual. Die Staatsbahnverwaltung hat für diese Zustände weder Interesse noch Verständnis, und fast und herzlos sieht sie zu, wenn infolge der Witterungsverhältnisse die Lebensmittel nicht mehr zugeführt werden können, wenn der Mann mit der Familie hungern muß, wenn die Frau im Wochenbett nicht betreut werden kann! Das Zusammenfallen derartiger Gräuellichkeiten gesteigerter Familienverhältnisse mit der Misere der mit Absicht unregelmäßigen Entlohnung und der dienstlichen Bedrückung und materiellen Schädigung gibt den Grundton zum Verzweiflungsausschrei der Elektrizitätsarbeiter in den Alpengebieten!

Es ist selbstverständlich, daß die Staatsbahnverwaltung von diesen Zuständen vollkommen unterrichtet ist, denn die zu ihr im Dienstweg gelangten Gesuche der Arbeiter waren von detaillierter Ausführlichkeit. Aber sie nimmt diese Gesuche bloß amtlich zur Kenntnis, höchstens daß sie sich dazu bereit findet, dem Betenten mitzuteilen, daß dem Ansuchen keine Folge gegeben werden kann. (Nr. Nr. VI/2, 19.117, l. f. Staatsbahndirektion Villach.) Das alles ist jedoch geeignet, auf die Ausübung des Dienstes den größten Einfluß auszuüben, ungeachtet des Umstandes, daß die erbetene Regelung des Dienst- und Arbeits- sowie des Entlohnungs- und Stabilisierungsverhältnisses absolut nicht erfolgt. Die Forderung um den Lebensunterhalt, die von der Staatsbahnverwaltung mit Absicht durchgeführt wird, häuft natürlich den Bündstoff, der zur gewaltigen Flamme emporzudringen droht, fast scheint es, als ob die Ersparungswut der l. f. österreichischen Staatsbahnverwaltung so weit zu greifen beabsichtigt, ihre Hochspannungsanlagen mit den hochgespannten Gemütern ihrer Arbeiter zu speisen!

Heber drei Jahre ist es, daß die Elektrizitätsarbeiter der l. f. Staatsbahnen eine Regelung ihrer mißlichen Verhältnisse anstreben. Unsere Informationen, die wir dem Eisenbahnministerium unterbreiteten, waren klar und sorgfältig gearbeitet und ebenso unsere im „Eisenbahner“ veröffentlichten Artikel. Abgeordneter Genosse Tomisch hat sich unzählige Male namens der Organisation persönlich im Eisenbahnministerium eingesetzt und auf die endliche Regelung gedrungen. Endlich versprach man einer Deputation der Wiener Elektrizitätsarbeiter am 20. August, daß nach drei Monaten, also bis zum 20. Oktober, alle Verhältnisse der Elektrizitätsarbeiter eine vollständige Regelung gefunden haben werden. Weber bis zu diesem 20. Oktober noch bis zum heutigen Tag ist das Versprechen eingelöst worden, und bei Beurteilung der Sachlage ergibt es sich mit Gewißheit, daß die maßgebenden Faktoren mit der Verzögerung mit fast berechnendem Bewußtsein operieren. Unter Hintansetzung aller Moral und Sittlichkeit, Gesetz und Gericht mißachtend, verübt die l. f. österreichische Staatsbahnverwaltung an ihren Elektrizitätsarbeitern Unterdrückung, die Tausende von Kronen betragen. Sie läßt das verblüht und unverblüht nachsagen, ohne sich zu rühren und ohne sich zu schämen. Sie schüttelt sich ab wie ein begossener Fudel. Aber die Beratungen der Elektrizitätsarbeiter werden ergeben müssen, was in der nächsten Zukunft zu geschehen habe, um diesen Zuständen endlich ein Ziel zu setzen.

Von der Betriebsdirektion der Kaschau-Oberbergerbahn in Teschen. Endlich wurde die Direktion in Teschen errichtet. Jahrelang konnte sich die Kaschau-Oberbergerbahn nicht recht und ernstlich mit der Errichtung einer Direktion in Teschen befassen, doch führten die Wünsche und Forderungen des Personals zu einem Resultat. Der Titel „Betriebsdirektion“ verrät, daß die Kaschau-Oberbergerbahn in Budapest nur eine

Betriebsdirektion mit beschränkten Befugnissen für die österreichischen Angestellten in Teschen errichtet hat, und wieder wird dem österreichischen Personal nur die hohe Obrigkeit in Budapest als Vollzugsbehörde für Personalangelegenheiten bezeichnet. Es wäre ein frevelhaftes Spiel, wenn das Wohl und Wehe des österreichischen Personals von der ungarischen Verwaltung abhängig gemacht wird. Die Ungarn selbst haben bei der Südbahn für das Unabhängigkeitsverhältnis der ungarischen Südbahn in einer ganz anderen Weise gesorgt. Ein frevelhaftes Spiel ist es schon deshalb, weil in einer nachweislichen Äußerung einer höherstehenden leitenden Person in Budapest nur zu deutlich die feindliche Haltung der in Betracht kommenden Funktionäre gegenüber dem österreichischen an der Strecken-Betriebsstrennungsdurchführung beteiligten Personal zum Ausdruck gebracht wurde. Die Äußerung lautet: „daß namentlich der Unterbeamtenstand (beiläufig 600 Angestellte) eine entsprechende Entgeltung in nicht mißzuverstehender Art erfahren wird.“

Bekanntlich erstreben die Angestellten der österreichischen Linie (zirka 2500 Personen) die Streckentrennung und Errichtung einer österreichischen Direktion. Der Reichsratsabgeordnete Dr. L. v. Demel erklärte gelegentlich, daß Generaldirektor v. Pulszky infolge dem Wunsche des österreichischen Personals nach Gleichstellung mit den l. f. Staatsbahnen nicht entgegen kommen könne, als die österreichische und ungarische Kaschau-Oberbergerbahnlinie gemeinsam in Budapest verwaltet wird. Selbst die nationale Eisenbahner wurden durch die Antwort des Herrn Demel sehr verstimmt, und nur zu offen wurde die Nichterfüllung der Wünsche bezüglich der Gleichstellungsforderung besprochen. Mit der Gleichstellung fordernden österreichischen Kaschau-Oberbergerbahner die Kürzung der Wartezeiten, Erhöhung des Quartiergehals, Einführung einer Personalkommission und einer Disziplinarkammer, und zwar anpassend den Verhältnissen der österreichischen Staatsbahnen.

Es dürfte der Öffentlichkeit nur wenig das unerquickliche Dienst- und Befolungsverhältnis der österreichischen Kaschau-Oberbergerbahner bekannt sein, darum wollen wir es kurz skizzieren: Die Wartezeit der Beamten, Unterbeamten und Diener ist bei einigen Kategorien um zwei bis drei Jahre länger als bei den österreichischen Staatsbahnen. Ein Unterbeamter oder Diener, auch wenn er schon 20 Dienstjahre hinter sich hat, muß vier bis fünf Jahre warten, bis er in die nächste höhere Gehaltsstufe vorrückt. Während seiner vollen Dienstzeit wird ein Beamter, Unterbeamter oder Diener der Kaschau-Oberbergerbahn um zirka 7000 bis 12.000 Kr. überverteilt, weiters hat der Kaschau-Oberbergerbahnangestellte kein Appellationsrecht an ein österreichisches Organ, weil nur Ungarn über ihn zu Gericht sitzen. Es ist sogar zu verzeichnen, daß der Generaldirektor auf Gesuche überhaupt nicht antwortet oder diese ganz einfach ignoriert. Nun wurde endlich dem Drängen des Allgemeinen Reichsschutzes- und Gewerkschaftsbundes nachgegeben und eine unvollständige Maßnahme getroffen, die aber als eine absurde Idee des ungarischen Chauvinismus hingestellt werden muß, nachdem selbe nur Zulagen, nicht aber feste Gehälter bilden, und weil die Nichterfüllung des Wunsches eine Ignoranz und Nichtachtung des österreichischen Personals bedeuten. Zudem kommt noch die Errichtung einer Betriebsdirektion und nicht einer österreichischen Direktion, welche auch die österreichischen Personalangelegenheiten selbstständig zu erledigen hätte. Es ist uns unverständlich, daß in den Verhandlungen die österreichische Regierung so sorglos das österreichische Personal den Ungarn auslieferete. Im Beamtenkörper selbst herrscht eine Erbitterung. Das Personal der österreichischen Strecke der Kaschau-Oberbergerbahn appelliert an die sozialdemokratischen Abgeordneten, sich ihrer anzunehmen, und mit der ganzen Kraft und Energie sich dafür einzusetzen, damit diesen Angestellten durch volle Gleichstellung mit den l. f. Staatsbahnen in allen Punkten, und dringende Errichtung einer österreichischen Personalkommission endlich ein geregeltes Dienstverhältnis geschaffen werde.

Bekanntlich sind die Oberbeamten die größten Gegner dieser vom gesamten Personal geforderten Gleichstellung, weil ihr Einkommen und ihre Remunerationen größer sind als das Einkommen eines Staatsbeamten. Es sind schon oft sehr interessante Provisionsgeschichten aufgedeckt worden.

Es ist zu erwarten und darüber wird auch die Organisation wachen, daß anlässlich des Dienstantrittes des neuen Direktors diese Mißstände in der kürzesten Zeit gebessert werden, und daß das österreichische Personal an ihm einen wirklichen Vertreter findet, obzwar er auch anfangs einen schweren Standpunkt haben wird, weil ihm zur Seite ein Organ gestellt wurde, dem zu viel freundschaftliche Gefühle mit Budapest verbinden. Die Regierung wird ebenfalls aufgefordert, dem Personal zur Erfüllung der gerechten Forderung ehestens zu verhelfen.

Aus den Amtsblättern.

Fahrbegünstigungen für Arbeiter der Südbahn. An alle Herren Dienstabteilungen, Betriebs-, Inspektoralen- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien. Zugunsten der gesellschaftlichen Arbeiter werden nachfolgende erweiterte Fahrbegünstigungen eingeführt.

1. Die temporären Regieartenlegitimationen (graue Büchel) und die Legitimationen für Eisenbahnarbeiter und Tagelöhner (grüne Büchel mit geflügeltem Rad) sowie die Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnarbeitern und Tagelöhnern (rote Büchel mit geflügeltem Rad) werden ab 1. Jänner 1914 bis auf weiteres Gültigkeit auch für die ungarischen Südbahnlinien erhalten.

Demzufolge werden mit 1. Jänner 1914 die temporären Regieartenlegitimationen „österreichischer Linien“ (graue Büchel) eingezogen; es dürfen daher solche derzeit noch im Gebrauch stehende Legitimationen für das Jahr 1914 nicht mehr prolongiert werden. Zirkular 44 A 1913 ist entsprechend zu berichtigen. Von obigem Termin an gelangen nur mehr temporäre Regieartenlegitimationen, gültig für die österreichischen und ungarischen Linien, zur Ausgabe.

Die temporären Regieartenlegitimationen (österreichische und ungarische Linien) sind mittels handschriftlich richtigzustellender Verzeichnisse D und F unter Aufsicht der Photographie (Karton, Visittformat) anzusprechen. Zirkular 108 A 1913 ist entsprechend zu ergänzen; die darin festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Weibringung der Photographien sind genauestens zu beachten.

Die Errichtung der Gültigkeit der grünen und roten Legitimationen mit geflügeltem Rad auf ungarischen Südbahnlinien erfolgt gelegentlich der Prolongation per 1914 durch Aufdruck des Stempels in ungarischer Sprache: „Verrechten auf den ungarischen Linien der Südbahn zur Lösung von Regieartenarten in der III. Wagenklasse.“

2. Die Freischeine der Arbeiter mit mindestens einjähriger ununterbrochener Dienstzeit werden ab 1. Jänner 1914 in jenen Relationen, in denen das angestellte Personal Freischeine für 24 Fahrten pro Jahr erhält, bis auf Widerruf, nunmehr mit 24 Hin- und Rückfahrtscoupons ausgestattet. Ein Austausch der Freischeine mit Gültigkeit für zwölf Fahrten kann indes während des Kalenderjahres, für das der Freischein für zwölf Fahrten ausgestellt wurde, nicht erfolgen. Zirkular 44 A 1911, ist zu berichtigen.

3. Die Ausfertigungsstellen werden bis auf weiteres ermächtigt:

- a) Arbeitern mit einer mindestens dreijährigen ununterbrochenen Dienstzeit für ihre eigene Person zur Auslösung des Urlaubes eine Freifahrt;
b) Arbeitern mit mindestens fünfjähriger ununterbrochener Dienstzeit bis zu drei Fahrten für ihre eigene Person;
c) Arbeitern mit mindestens zehnjähriger ununterbrochener Dienstzeit bis zu fünf Freifahrten, deren Familienangehörigen unter den Voraussetzungen des Zirk. 180 A 1911, ausnahmsweise bis zu zwei Freifahrtenausweisungen per Jahr auszufertigen. Zirk. 180 A 1911, ist hinsichtlich der Freifahrtenanzahl zu berichtigen; im übrigen, insbesondere was Schnellzugbewilligung anbelangt, bleiben die Bestimmungen dieses Zirkulars vollinhaltlich aufrecht. Das in Betracht kommende Personal ist von diesen Neuerungen entsprechend zu verständigen.

Wien, 29. Oktober 1913. Der Generaldirektor: Weber m. p.

Schnellzugsprämie für die Streckenbegleiter. Das l. f. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 30. September 1913, Z. 14.1524 anher eröffnet, daß die gemäß Zirkular Nr. 49 (Sammlung Band II, Punkt 6), beziehungsweise § 47, Punkt 1, des Gebührenregulativs gebührende Schnellzugsprämie auch jenen Bahnwärttern, welchen zufolge der probeweisen zum Teil bereits durchgeführten Reorganisation des Bahnaufsichtsdienstes ausschließlich die Streckenbegehung obliegt, unter der Voraussetzung zuzuerkennen ist, daß hinsichtlich der im Schranken-, Zugweide- und Blocksignaldienst verwendeten Bahnwärtter der betreffenden Strecken mit Schnellzugverkehr eine Dienstablösung vorgesehen erscheint.

Korrespondenzen.

Schwarzach-St. Veit. Herr Vorstand Offizial Peterlechner und sein Stellvertreter Assistent Dehrenecker sind Vorgesetzte, von denen ersterer seine einstige Beliebtheit und Sympathie sowie den Ruf, der ihm von Salzburg hierher vortragend ist, immer mehr einbüßt, während letzterem vorbehalten bleibt, der vom Personal mit Recht am meist gehöfteste Mensch in der ganzen Station zu sein. Das Benehmen der genannten Herren Vorgesetzten dem Personal gegenüber ist auch keineswegs danach geschaffen, irgendwelche Sympathie zu erwecken. Im Gegenteil. Es kommt darin ein Maß von Geringschätzung zum Ausdruck, daß auf das persönliche Empfinden der Bediensteten verachtet wird. Die Herren Offizial Peterlechner und Assistent Dehrenecker sind offenbar der Meinung, es ihrer Autorität „schuldig“ zu sein, dem Personal gegenüber fortwährend einen Standpunkt hervorzuheben, der förmlich an Mißachtung grenzt. Das Personal der Station Schwarzach-St. Veit ist eines der gutmütigsten und rekrutiert sich aus jener Schicht von Menschen, die nichts weniger als verwöhnt und verzogen sind. Die Ansprüche, die es hinsichtlich der Behandlung an seine Herren Vorgesetzten stellt, nehmen die allerbedeutsamsten Grenzen ein und sind die denkbar geringsten, soweit sich selbe vom Standpunkt der Menschlichkeit aus überhaupt noch qualifizieren lassen. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das Personal der Station Schwarzach-St. Veit das schlechteste ist, denn es haben damit andere Vorgesetzte ihr Draufkommen gefunden, ohne daß sie deshalb das Personal in seinen persönlichen Empfinden verletzen und ihre Achtung und Sympathie bei demselben sich verschärfen mußten.

Überhaupt scheint Herr Peterlechner von seiner Mission als Vorstand eine ganz eigentümliche Auffassung zu haben. Wird ein Bediensteter in irgendeiner Angelegenheit bei ihm vorstellig, so macht ihn das mißgefällt; er empfindet es belästigend. In jeder erbetenen Kleinigkeit erblickt er eine „Scherelei“ und ein „maßloses Verlangen“, hingegen in jeder erwiesenen, bagatelitären Begünstigung eine „immense Gnade“, wofür ihm das Personal nicht dankbar genug sein kann. Kommt ein Bediensteter mit einem Ansuchen um Fahrbegünstigung und erhält er diese, so darf er nicht etwa meinen, daß dies auf Grund eines bestehenden Uebereinkommens zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen geschieht und ihm ein rechtsgültiger Anspruch darauf zusteht — ach nein, weit gefehlt! Er hat die Fahrbegünstigung erhalten, einzig und allein nur deshalb, weil Herr Vorstand Peterlechner so charmant und entgegenkommend sich gezeigt hat....

Auch versäumt es Herr Peterlechner nicht, bei derartigen Anlässen Bedienstete daran zu erinnern, wie „schön“ sie es haben und wie „schlecht“ es ihm geht. Wir wollen auf Grund dieser „Enthüllung“ Herrn Peterlechner unsere Anteilnahme an seinem Geschick keineswegs versagen, wenn wir auch erklären müssen, daß es zu guter Letzt doch nicht die Schuld des Personals ist, wenn Herr Peterlechner die Beamtenlaufbahn gewählt und damit seinen Beruf verfehlt hat und Vorstand statt — Vergewaltiger geworden ist. Herr Peterlechner hätte bei der Wahl seines Berufes etwas vorsichtiger sein sollen und sich nicht durch die goldenen Lügen und den Degen blenden lassen, denn das alles ist nur Schein, und wiegt den Unterschied zwischen dem Vorstandselend und der Bremserherrlichkeit noch bei weitem nicht auf. Mit dergleichen Mißreden werden die Bediensteten von Herrn Peterlechner bedacht und damit es sich besser zusammenreimt, verhielt er ab und zu das Personal auch noch seines „besonderen“ Wohlwollens.

Wir wollen von einer weiteren Schiltzerung für diesmal Abstand nehmen. Die angeführten Beispiele allein beweisen, wessen Art das vom Herrn Vorstand Peterlechner mit Pathos beklammerte „Wohlwollen“ beschaffen ist: ein „Wohlwollen“, das dem Personal zu wünschen gibt, in Hinterrück davon verschont zu bleiben.

Herr Dehrenecker jedoch, möge uns nicht gram sein, wenn wir die Notwendigkeit seiner näheren Charakterisierung wegen Raummangel für die nächste Nummer des „Eisenbahner“ vorbehalten müssen.

St. Völten. (Ein entlarvter Denunziant.) Die Stationsdiener und Portiere in St. Völten wurden wiederholt wegen Kleinlicher Vergehen angezeigt und gestraft. Schon lange vermutete man, daß sich unter den Kollegen ein räudiges Schaf befände, welches in heuchlerischer und hinterlistiger Weise seine Nebenmenschen irreführte und betrog. Endlich ist es gelungen, den Portier Stano (selbstverständlich ein christlicher Verkehrsübender) auf frischer Tat zu ertappen und der Denunziation zu überweisen. Was diese heuchlerische Kreatur an Verwerflichkeit begangen hat, kann nur derjenige ermessen, der die Aufregung und die oftmals verzweifelte Lage der von Stano angeschwärtzten Kollegen miterlebt hat. Dieser Lächerliche hatte unseren Stationschef Herrn Inspektor B e l e n h so betört, daß dieser den anderen Bediensteten als Muster hinstellte. Wie weit er sich das Vertrauen des Herrn Inspektors zu erwerben suchte, geht daraus hervor, daß Stano so stets bereits einige Tage voraus wußte, welche Dienstbefehle herauskommen werden. Gewiß ein sehr bedenkliches Zeichen für die Zustände in einer Station wie St. Völten. Daß Stano so lange seine verwerfliche Rolle spielen konnte, ist auf die höchst unpraktische Anlegung der Garderobräume zurückzuführen. Die Reisenden müssen in der Station Sankt Völten eine wahre Rundreise antreten, um zur Garderobe zu gelangen. Darum finden es viele Reisende zweckdienlicher, ihr Gepäck für kurze Zeit den Portierposten anzuvertrauen. Wenn

am Stano bemerkte, daß ein Portier von einem Reisenden Gepäck annahm, rannte der christliche Denunziant sofort zum Vorstand und vernahmte seinen Kollegen. Das Schöne dabei ist, daß der Stano selbst Gepäckstücke zur Aufbewahrung übernahm, was ihm jederzeit nachgewiesen werden kann. Nun der Lump entlarvt ist, wird nichts übrig bleiben, daß auch der Herr Inspektor Zeleny den Denunzianten Stano zur Tür hinauspediert. Erst dann wird in der Station St. Pölten Achtung und Vertrauen zu den Vorgesetzten wieder einfahren. Wenn man weiß, daß heuchlerische Lumpen kein Gehör mehr finden.

Innsbruck. (A. I. Staatsbahn, Mittenwaldbahn.) Am 30. Oktober hat sich bei dieser Bahn ein Unfall ereignet, der bald ein Menschenleben gefordert hätte. Dieser Unfall zeigt deutlich, wie leichtsinnig man bei dieser Bahn mit den Bediensteten umgeht und was für einen Wert die Generalinspektion hat, mit deren Zustimmung solche Anordnungen ergangen sind. Schon die Fachmänner haben darauf hingewiesen, daß auch bei elektrischen Lokomotiven eine Art Explosion vorkommen kann, wodurch Maschinen zerrissen und Bestandteile mit größter Gewalt fortgeschleudert werden. Das kam auch vor am 30. Oktober bei Zug 622 in der Strecke Mittenwald-Scharnitz. Auf dieser Strecke ist bekanntlich kein Kondukteur beim Zuge, nur Lokomotiv- und Zugführer. Beide müssen sich auf der Stirnseite der Lokomotive aufhalten. In der Nähe von Scharnitz gab es nun am 30. Oktober bei Zug 622 einen furchtbaren Schlag, die Lokomotive 1060.001 riß entzwei und ein Bestandteil flog mit einer solchen Wucht gegen die eiserne Schutzwand, daß eine förmliche Ausbauchung daran entstand. Wäre der Zugführer auf seinem Platze geblieben, würde er heute zu den Toten gehören. So aber stand er zufällig ganz nahe beim Lokomotivführer und blieb am Leben. Nehmen wir an: Lokomotivführer- und Zugführer werden durch ein solches Ereignis dienstunfähig? Der Zug kann einfach weiterrollen ohne Bemannung. Wer soll in einem solchen Falle Maßregeln zur Sicherheit der Reisenden ergreifen, wenn beide beim Zug befindlichen Bedienstete halb oder ganz tot im eisernen Kasten liegen? Die Bediensteten haben von jeher darauf hingewiesen, daß es im höchsten Maße gefährlich ist, nur mit zwei Bediensteten einen Zug zu befördern, und wie leichtsinnig es ist, dem Zugführer vorzuschreiben, seinen Platz auf der Lokomotive einzunehmen, anstatt im Dienstwagen. Unter den gegenwärtigen Umständen muß es einmal zur Katastrophe kommen, man wird dann aber aufsehen, wo die Schuldigen zu finden sind.

Reposolow. (Ein schlaffer Aspirant.) Josef Reposolow, Telegraphist in der Station Reposolow (Bukowina) hat am Samstag den 20. September l. J. nachmittags während seiner Dienstausübung beim Telegraphenapparat, von dem im Krankenstand befindlichen Aspiranten Otto Dollezal, der Sohn eines Oberforstrates aus Gurahumora, eine Ohrfeige bekommen. Der Herr Aspirant Dollezal stand am Perron mit dem substituierenden Assistenten Lufasta aus Volksgarten, welcher zurzeit den Verkehrsdienst in Reposolow ausübt. Durch das offene Fenster vom Perron ins Telegraphenbureau fragte der Kranke Aspirant Dollezal den Telegraphisten Rittberg, ob er das Brutto schon angesehen habe. Auf die Antwort nein, fragte Dollezal weiter warum? Weil mir der Verkehrsbeamte den Auftrag noch nicht erteilt hat, antwortete Rittberg. Dollezal kam darauf aufgebraust ins Telegraphenbureau und gab weiteren Anlaß zu Provokationen. Rittberg sagte darauf Herrn Dollezal, er sei momentan krank, und hat als Kranker niemanden im Dienst zu stören, worauf Dollezal dem Rittberg mit einer Ohrfeige antwortete.

Der diensthabende Verkehrsbeamte, Herr Assistent Lufasta, hat den Aspiranten Dollezal, welcher als Kranker im Bureau und mit dem Disponieren im Dienst nichts zu tun hatte, für das brutale und ungehörliche Benehmen nicht zurechnungsgewiesen. Wie wir erfahren haben, hat auch der Vorstand, Offizial Herr Ostapowicz in Reposolow, trotzdem er den Dollezal für sein Wubensfüßel apostrophierte, gegenüber dem geschlagenen Rittberg nicht wie ein objektiver Vorgesetzter gehandelt.

Ein zweites Beispiel: Am 13. April 1912 ohrfeigte in derselben Station der Magazinmeister Hübler den Stationsarbeiter Bazil Raznoweh. Als der Arbeiter sein Recht gegen diese Mißhandlungen suchte, wurde er nicht in Schutz genommen, sondern noch auf tückischer Art verfolgt. Das alles gibt uns genügende Antwort, daß Herr Ostapowicz als Vorstand nicht mehr taugt.

Rittberg ist am selben Tage zum Bahnarzt Herrn Dr. Gutschneider nach Vizau gefahren. Derselbe schickte den Kranken Rittberg nach Czernowitz, und Dr. Fuchs, Spezialist in Ohrenkrankheiten, konstatierte am linken Ohr eine frische Trommelruptur. Rittberg bekam vom Bahnarzt eine Spitalanweisung und mußte nach Czernowitz ins Spital. Rittberg ist verheiratet und Vater von zwei Kindern. Das Merkwürdige an diesem Falle ist, daß die Herren aus dieser Ohrfeige eine Unfallanzeige gemacht haben. Wir haben den ganzen Fall, ohne etwas zuzugeben, geschildert, um die Schattenseiten dieses schlechten und demoralisierenden Systems aufzudecken.

Der Aspirant Otto Dollezal, das Söhnlein des Oberforstrates aus Gurahumora, ist ein Protektionskind. Wie uns mitgeteilt wurde, wollte der Knabe in der Schule nicht lernen und hat seine Studien auch nicht beendet. Erst mit vieler Mühe, wie es schon bei solchen Herren der Brauch ist, wurde ein entsprechender Weg gefunden, und der nichtsnutzige Otto ist zur Bahn gekommen. Man sagt, daß die Freundschaft zwischen dem Herrn Papa des Otto und unserem Hofrat, Herrn Dr. Tschiggfren, maßgebend war. Das Freundschaftsband waren die Girschjagden im Karpatengebirge, durch welche Otto Dollezal Aspirant Dollezal wurde, welcher jetzt wehrlose Arbeiter schlägt.

Auch kann uns die große Schlamperie im Verkehrsdienst in der Station Reposolow nicht einleuchten. Sehr oft sieht man zwei Verkehrsbeamte in roten Kappen am Platze umherspazieren, und mit Dispositionen dem Bediensteten den Kopf verdrehen. Was der eine anordnet, das widerruft der andere. Beamte, welche nicht im Dienste sind und im Bureau nichts zu suchen haben, spielen des öfteren im Bureau und am Perron gegenüber den Untergebenen die Befehlshaber. Das Resultat dieser Schlamperie ist die Schlägerei des jungen Dollezal, auf welche Tat die Herren in der Betriebsleitung Czernowitz stolz sein können.

Schauen wir bei dieser Gelegenheit ein bißchen tiefer in das Getriebe der Bahnverwaltung hinein. Wer ist dieser geschlagene Rittberg? Telegraphist, Vorarbeiter, Stationsarbeiter und weiß der Teufel, welche Titel dieser Arbeiter noch führt. Der richtige Titel von allen ist Stationsarbeiter. Derselbe wird in der Liste der Stationsarbeiter geführt, und müssen solche Stationsarbeiter Kanzleischreiber- und Telegraphendienst, ebenso wie Stationsdienst versehen. Am den Taglohn von Kr. 250 muß so ein Stationsarbeiter ohne jeden Muffen sich mit seiner Familie in der jetzigen Teuerung durchsetzen. Als provisorischer Arbeiter ist er nicht sicher, daß der morgige Tag ihn eventuell durch Pfaffen seines Vorgesetzten seine Entlassung bringen kann. Solche Arbeiter werden in den Kanzleien auf niederträchtige Art ausgebeutet.

Wenn die Stationsarbeiter befragt werden, wie viele ihrer in der Station beschäftigt sind, bekommt man zur Antwort: „Wir sind am Papier genug, aber ein oder zwei Arbeiter sind in der Kanzlei beim Vorstand oder beim Telegraphenapparat, und wir draußen müssen für uns und für diese in der Kanzlei

den Dienst versehen.“ Ein Schwundel sondergleichen, weil mehr Arbeitskräfte in der Liste der Stationsarbeiter eingetragen sind, um einerseits sich legitimieren zu können, daß der Stand der Stationsarbeiter ein genügender ist, andererseits, um den ausgebeuteten Arbeiter in der Kanzlei die Antwort zu geben, du bist in der Liste der Stationsarbeiter und wir können dir nicht helfen.

In jeder größeren Station finden wir in den Bureaus solche sogenannte Telegraphisten, Vorarbeiter oder Stationsarbeiter. Es wird uns auch erzählt, daß eine große Zahl der Beamten in der Bukowina gegenüber diesen intelligenten Arbeitern sich ungebührlich benehmen. Wir haben in diesem Falle auf das alles nur eine Antwort. Das gesamte Kanzlei-personal, wenn es will Rechte und Ansehen haben, muß sich für diese Rechte mehr interessieren, und solche Rechte werden erst erkämpft mittels der zentralen Eisenbahnerorganisation. Was die Angelegenheit des Dollezal mit dem Rittberg anbelangt, wollen wir abwarten und sehen, was die l. k. Betriebsleitung in Czernowitz machen wird.

Graz. (Seighaus Grazer Staatsbahn.) Ueber das Vorgehen des Maschinenoberkommissärs Morawek haben wir schon einmal berichtet. Auch das Villacher Personal hat diesem Herrn ein Nachruf gewidmet, worin seine latente, das Personal schädigende Vorgehensweise gekennzeichnet wurde. Wie uns Herr Morawek selbst bekanntgab, ist ihm eine öffentliche Kritik sehr erwünscht, nach seiner eigenen Angabe sei er schon das 25. Mal angegangen. Sämtliche Lokomotivführer und Heizer der Betriebsleitung Graz werden durch solch einen provozierenden Herrn in ihrer Existenz gefährdet, denn ein unbedachtes, jedoch gerechtfertigtes Wort auf diverse Provokationen könnte für das Personal üble Folgen nach sich ziehen. Das Lokomotiv- sowie das Heizerpersonal er-suchen deshalb die l. k. Staatsbahndirektion Villach, Herrn Morawek als Schulleiter abzusetzen; als Gründe erlauben sie sich einige solche Schultiefblüten wiederzugeben: Einem im Dienste ergrauten Führer, der ihm auf die Frage, ob er noch keinen Zusammenstoß gehabt habe, mit Stolz erwiderte: „Ich fahre 30 Jahre, bis jetzt noch keinen!“ Darauf Herr Morawek: „So ein trauriger Führer.“ Auf herkömmliche Sachen, wo er von den Führern aufmerksam gemacht wurde, ist er mit seinem Ausbruch gleich fertig: „Entweder ich oder die Führer!“ Festgestellt sei, daß Herr Morawek als Schulleiter die meisten vom Personal mit der Entlassung bedroht hat. Durch sein Lehrsystem und seine Vortragsweise haben die Leute nichts gelernt, da das Personal durch die widersinnigen Fragen und beweislosen Erklärungen des Herrn Morawek mit den Instruktionen in Widerspruch gekommen wäre.

Turnau. (Unglücksfälle.) Innerhalb eines Monats sind in unserer Station nicht weniger wie drei tödliche Unfälle vorgekommen. Als erstes Opfer fiel der Zugführer Horaczek, als zweites Kondukteur Hanusch und am 27. Oktober wurde der Oberverfahrer Johann Cerny überfahren und getötet. Diese drei Todesopfer sind eine furchtbare Last gegen die Bahnverwaltungen und ihrem menschenmörderischen Spar-system bei den unteren Bediensteten.

Pottenbrunn. Wir haben in Nummer 31 vom 1. November d. J. berichtet, daß der Stationsvorstand Herr Gustav Kliegenschnöcke in Pottenbrunn. Ihrem Wunsche entsprechend bestätigt die gefertigte Gütsverwaltung, daß im November 1912 seitens der Stationsarbeiter zirka 84 Waggons Blockholz verladen wurden. Es wurde hierfür eine Entlohnung von 5 Kr. per Waggon vereinbart und auch entrichtet. De Ihnen für Ihre Mithaltung zugebacht Entschädigung wurde Ihrerseits abgelehnt, weshalb eine über die vorgenannten 5 Kr. hinausgehende Entlohnung nicht mehr erfolgte.

Gutsverwaltung Pottenbrunn (Niederösterreich).
Herrn Stationsvorstand Gustav Kliegenschnöcke
in Pottenbrunn.

Hochachtungsvoll
Für die Gütsverwaltung Pottenbrunn:
(Unterschrift unleserlich.)

Brud a. d. Leitha. Der hiesige Stationsvorstand Herr Häusler saßt seine Dienstpflichten viel schärfer an, als es von der Direktion verlangt wird. Exemplar: Der Telegraphist Pikart wird vom Verkehrsbeamten mit „rührend vorzüglich“ bestraft. Herr Häusler ändert dies in eine Krone Geldstrafe um. Die Telegraphisten haben es hier überhaupt gut. Sie müssen mit dem Vorstand förmlich kämpfen, um ihren dienstfreien Tag im Monat zu erhalten. „Bringen Sie mir einen Substituten“, gibt Herr Häusler zur Antwort. Als ob es Aufgabe der Bediensteten wäre, die Substituten beizustellen! Und während der Mühenkampagne erhalten die Telegraphisten überhaupt keinen Urlaub. Der Nachtwächter, der morgens Portierdienst machen muß, erhält keine Juventakdienstkleider. Der Vorstand sagt: „Bei der alten St. G. war dies so, heute gibt's das nicht mehr.“ Und der Wächter muß sich für sein eigenes Geld eine Kappe kaufen! Und noch etwas Erbauliches: Herr Häusler kennt keine Naroden! Der Bahnarzt erhält von ihm die Versicherung, daß der Patient ein „Simulant“ sei und keinen Urlaub brauche. Das ist kein bereinigter Fall. Solche Verbätigungen sind bei Herrn Häusler schon zur Regel geworden. Da muß doch die Frage aufgeworfen werden, ob die Direktion glaubt, daß die Handlungsweise des Vorstandes geeignet ist, den Dienst-eifer des Personals zu stärken. Jedenfalls sei ihr hier das nötige Material zur Prüfung der hiesigen Verhältnisse geliefert.

Versammlungsberichte.

Konferenz der Wagenmeister und Aufsicher der Südbahn.

Sonntag den 10. Oktober 1913 tagte in Marburg, Puntigamer Bierhalle, eine Konferenz des Wagenaufsichtspersonals der Südbahn, zu welcher Delegierte aus Wien, Wiener-Neustadt, Boggau, Würzzuschlag, Brud. Graz, Marburg, Leoben, St. Peter, Divaca, Triest, Villach, Franzensfeste und Innsbruck erschienen waren; die Zentrale war durch die Genossen Weigl und Adolf Müller vertreten.

Genosse Wolf wurde als Vorsitzender, Genosse Wal-tis als Stellvertreter und Genosse Pawlitzek als Schrift-führer gewählt.

Personalkommissionsmitglied Genosse Jaich brachte einen Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission. Er verlas das betreffende alte Memorandum und besprach jeden einzelnen Punkt desselben, ferner auch das neue Memorandum, welches die Wünsche des Wagenaufsichtspersonals in klarer und erschöpfender Weise zum Ausdruck bringt. Die im neuen Memorandum enthaltenen Forderungen wurden Punkt für Punkt durchberaten und einstimmig angenommen.

Kollege Heeger, welcher mit Kollegen Maier als Vertreter des Wagenmeistervereines der Konferenz als

Gast beistohnte, brachte ein Petit, das ihm vom Abgeordneten Kemmer überreicht worden sei, zur Beratung. In demselben sind die Beschlüsse der Personalkommission im Eisenbahnaministerium enthalten, nach welchen ein Teil der in den 15 Millionen enthaltenen Verbesserungen durchgeführt werden soll. Für das Wagenaufsichtspersonal ist in diesen geplanten Maßnahmen gar nichts enthalten. Auf Antrag des Genossen Siegelbauer wurde beschlossen, die Zentrale aufzufordern, im Eisenbahnaministerium an kompetenter Stelle Nachfrage zu halten, und dahin zu wirken, daß auch nach der neuen Regulierung das Wagenaufsichtspersonal mit dem Maschinenpersonal gleichgestellt bleibe.

Genosse Weigl und Genosse Kopacz aus Triest verwiesen beide an der Hand von Beispielen in flammender, mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Rede auf die Schädlichkeit der kleinen Vereinen, welche absolut nichts ausrichten können und forderten zum festen Zusammenschluß in der Gewerkschaft auf. Nachdem noch Genosse Ott den Rechenschaftsbericht des Dispositionsfonds gebracht hatte, wurde die Konferenz geschlossen.

Die Protestaktion des Wächterpersonals der Staatsbahnen.

Wie wir bereits berichteten, hatte am 3. Juli 1913 in Wien eine große Protestversammlung aller Wächter von Wien und Umgebung stattgefunden, die gegen die Behandlung von Seiten des Eisenbahnaministeriums gegenüber dem Wächterpersonal energisch protestierte. In derselben Versammlung wurde auch eine Deputation gewählt, die von der Versammlung den Auftrag erhielt, dem Eisenbahnaministerium die Meinung des Wächterpersonals vorzulegen und insbesondere in der Frage der Nachtdienstzulage eine gleiche und gerechte Behandlung zu verlangen.

Am 6. November 1913 fand nun in Wien eine neuerliche Versammlung der Wächter, Bahnwärter und Wächter statt, die massenhaft besucht war.

Personalkommissionsmitglied Genosse Sommerfeld brachte den Bericht über die stattgefundenen Deputation und über die Vorgänge in der letzten Personalkommissions-sitzung. Aus seinen Ausführungen sei hervorgehoben, daß die Vor-prache beim Eisenbahnaministerium, um welche bereits anfangs Juli 1913 ange-sucht worden war, erst im Oktober 1913 stattfinden konnte, und zwar deshalb, weil man im Eisenbahnaministerium während des Sommers für die berechtigten Klagen der Wächter keine Zeit zur Anhörung hatte. Die Versammlung geriet bei dieser Mitteilung in große Erregung. Von einer Gewährung der Nachtdienstzulage an die Bahnwärter will man im Eisenbahnaministerium nichts wissen. Begründet wurde die ablehnende Haltung vom Herrn Ministerialrat Dr. Voelz damit, daß die Bahnwärter nebst ihrem Gehalt Naturalbezüge haben und sie deshalb keinen berechtigten Anspruch auf die Nachtdienstzulage erheben können.

Reichsratsabgeordneter Genosse Tomtschik, von der Versammlung stürmisch begrüßt, legte in einer ausführlichen Rede dar, wie das Eisenbahnaministerium durch die pfuschische Personalpolitik, die es betreibt, stets dafür sorgt, daß nicht nur einzelne, sondern stets alle unzufrieden sind.

Genosse Adolf Müller besprach die unrichtigste Begründung, die sich das Eisenbahnaministerium für die Nicht-gewährung der Nachtdienstzulage an die Bahnwärter zurecht-gelegt habe. Während im Jahre 1908 die Nachtdienstzulage mit der Begründung gewährt wurde, daß sie ein Ersatz für die beim Nachtdienst erwachsenden Mehrauslagen sei, lasse man jetzt für die Bahnwärter dieses richtige Argument nicht mehr gelten.

Reichsratsabgeordneter Genosse Rudolf Müller, von der Versammlung ebenfalls lebhaft begrüßt, schilderte, wie unter dem gegenwärtigen Eisenbahnaminister das Personal geradezu provoziert werde. Der gegenwärtige Minister habe mit Rücksicht auf seine Vergangenheit alle Ursache, mit seinen auf-reizenden Maßnahmen und Plänen vorsichtiger zu sein. Auch er wird das Kraut nicht fett machen, und zwar trotz seines Liebenswertens beim Unternehmertum und bei den Scharf-machern.

Genosse Brandstätter aus Gaisfeld zeigte zum Schluß mit einigen Beispielen, wie es mit den Naturalbe-zügen der Wächter bestellt sei. Die Wächter müssen der Staatsbahn-verwaltung bedeutende Pachtzinsen für jedes Grundstück be-zahlen, und erst in der letzten Zeit ist einem Wächter der Pacht-zins um 150 Prozent erhöht worden. Daraus sei allein schon ersichtlich, daß das Argument des Eisenbahnaministeriums un-schlüssig ist.

Nach einigen anfeuernden Worten schloß der Vorsitzende Genosse Schoderböck die imposante Versammlung.

Aus den Organisationen.

Vregenz. (Adressenänderung.) Infolge Rücktrittes des Obmannes sind sämtliche Zuschriften bis auf weiteres an Johann Mayer, Blocksignaldienner in Vor-flöster, Schlachthausgasse 75, zu adressieren.

Rudig. (Substanzier.) Als Substanzier für die Station Knoschitz wurde Genosse Rafuschan bestellt.

„Es gibt nur eine Wahl: Entweder man drückt die ganze Arbeiterwelt wieder auf das Niveau von rechtlosen Sklaven und Hörigen herab, und das ist unmöglich, oder man erkennt sie als gleichberechtigte Staatsbürger an, hebt ihre geistige und technische Bildung, läßt sie sich dann aber auch organisieren, räumt ihnen den Einfluß ein, den sie brauchen, um ihre Interessen zu wahren. Wir dürfen aber nicht ver-gessen, daß nur diese Organisation der Arbeiter die Regie-rungen und die Bestehenden so nachdrücklich an ihre sozialen Pflichten erinnert, daß eine ernsthafte Sozialreform in An-griff genommen wurde; die sich geltend machenden Stimmen der Wissenschaft, der Kirche, der Humanität waren in den Tagen des Tanzes um das goldene Kalb viel zu schwach. Die selbstbewusste Organisation des Arbeiterstandes an sich ist der Ausbruch der weltgeschichtlichen Tatsache, daß die Mensch-heit eine Kulturstufe erreicht hat wie nie früher; eine Kultur-höhe, die auch die unteren Klassen nicht mehr zum passiven Fußgestell der oberen, sondern zu einem selbstbewußten aktiven Glied des Gesamtorganismus machen will und kann.“

Gesheimrat Professor Dr. Gustav Schmoller:
„Grundriß der Volkswirtschaft.“

Verschiedenes.

Die lichtfrohen Hühner und die kapitalistische Gierhah- jagd. „Mit den Hühnern zu Bett!“ sagten unsere Großkellner; und das war eine goldene Lebens- und Gesundheitsregel, aus der ein großer Reiz vor der hygienischen Weisheit des Haus- geflügels sprach. Nun ist das Wort aber längst zur leeren Phrase geworden und hat bei dem „intensiven“ Leben, das wir führen, seine Bedeutung für menschliche Geschöpfe für immer verloren; und jetzt scheint es gar auch hinsichtlich der Hühner selbst widersinnig werden zu sollen.

Bis vor kurzem noch pflegten die Hühner mit der Sonne schlafen zu gehen und mit der Sonne wieder aufzustehen. Und nun soll, was sie seit Jahrhunderten geliebt, von Grund aus geändert werden: man will die Hühner, um sie zu einer größeren Gewinnquelle zu machen, an ein richtiges Nachleben gewöhnen. Die armen Tiere sind die Opfer der vielen Geflügelzuchtanstaltungen geworden; es geschah, daß ein besonders profitgieriger Hühner- züchter die Beobachtung machte, daß die Hühner, die er auf Ausstellungen schickte, ihm weit mehr Eier legten, als ihre zu Hause gebliebenen Schwestern. Er suchte mit heißem Bemühen die Ursachen dieser merkwürdigen Erscheinung zu ergünden und fand — wahrscheinlich zum großen Leidwesen der Hühner — die Erklärung: auf den Ausstellungen gehen die Hühner nicht mit der Sonne, sondern mit dem elektrischen Licht schlafen. Da die Hühner irdische Wesen sind und zudem keine Uhr besitzen, haben sie auf den Ausstellungen die schlechten Gewohnheiten regelrecht nachtschlammig angenommen; zu diesen Gewohnheiten gehört auch die späte Nachtmahlzeit. Die Ergebnisse des verkehrten Lebens zeigten sich bald in Gestalt erhöhter Eierproduktion, die ohne weiteres als eine Folge des verlängerten Arbeitstages und des Futterzu- wachses bezeichnet werden kann.

Der schlaue Hühnerzüchter rief sich, nachdem er diese Entdeckung gemacht, vor Vergnügen die Hände und beschloß so- fort, in seiner Zuchtanstalt die Zahl der Arbeitsstunden zu er- höhen. Da die Hühner nicht organisiert sind und infolgedessen auch nicht in der Ausübung irren konnten, brauchte er nur in den Hühnerställen elektrische Beleuchtung einzuführen, um die gutgläubigen Tiere an die neue Ordnung der Dinge zu ge- wöhnen; heute funktioniert seine Eierfabrik, die früher mit Sonnenuntergang ihre Pforten schloß, bis 10 Uhr abends. „Meine Produktion ist um 25 Prozent gestiegen,“ sagte der herzlose Kapitalist zu einem Journalisten, der ihn auf der Lon- doner Hühnerzuchttausstellung einem Interview unterzog.

Der idealgestimmte Zeitungsmann glaubte einwenden zu müssen, daß die künstliche Lebensweise, an die der Herr seine fleißigen gestedelten Hausiere gewöhne, immerhin den Eier- ertrag erhöhen möge, aber bei all dem doch grausam bleibe, da sie die Tiere ermüde und ihr Leben verkürze. „Was kommt es darauf an, ob ein Leben kurz oder lang ist, wenn es nur intensiv und fruchtbar ist!“ antwortete zynisch dieser spartanische Philosoph des Hühnerhofes. , ,

Literatur.

„Der Kampf“, sozialdemokratische Monatschrift, Jahr- gang VII, Heft Nr. 2 (November 1913), ist sechsen ersähen und enthält folgende Beiträge: Otto Bauer: Die Grundlage unserer Taktik. Friedrich Musterly: Politik und Strafrecht. Otto Lang (Zürich): Die Volkswahl der Richter. A. Nobler: Der § 14 und das Majoritätsprinzip. Engelbert Bernerstorfer: Ein neuer Utopist. Franz Betsch: Formen der Bauarbeiterorgani- sation. Josef Luitpold Stern: Richard Dehmel. Widerschau: Tschechische Parteiliteratur; Industrieller Großbetrieb.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Alles wird teurer, nur das bestbekannte Bettfederer- bandhaus Josef Wlachut in Deschenitz, Böhmerwald, läßt bei seinen anerkannt vorzüglichen Bettfedern und fertigen Betten keine Preiserehöhung eintreten, trotzdem die Qualität der von ihr gelieferten Waren nach wie vor die anerkannt denkbar beste ist. Es liegt im Interesse des Publikums, sich an diese betrenommnierte und allseits warm empfohlene Spezial- firma zu wenden.

Leinenwaren, die Jahrzehnte aushalten, sind von Haus- frauen stets gern gesucht und bilden den Wunsch in jedem Haus- halt. Wer Leinwand und sonstige Webwarenartikel von unver- wüßlicher Qualität zu kaufen wünscht, der wendet sich ver- trauensvoll an die Leinenfabriken Jos. Kraus in Radod, die die seit 46 Jahren als eine außerordentlich solide und ver- trauenswürdige Bezugsquelle bekannt sind. Auf Wunsch sendet die Firma Jos. Kraus in Radod ihre überaus reichhaltigen Musterbücher an jedermann franco zu.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussitzung vom 29. Oktober 1913. — Berichterstattung über den gegenwärtigen Stand der Lohnangelegenheiten der Arbeiter der k. k. Staatsbahnen und die Haltung des Eisenbahnministeriums in diesen Fragen. — Bericht über die bisher stattgefundenen sek- tionweisen Sitzungen des Arbeiter-Zentralauschusses. — Berichte, Diskussion und Beschlußfassung über An- gelegenheiten des Personals der Berufsgenossenschaft- lichen Unfallversicherungsanstalt. — Bericht und Be- schlußfassung bezüglich des Lebensmittelmagazins in Snittelfeld. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Nerven-Plage.

Eine wissenschaftliche Plauderei.

Die Nervenschwäche, auch Neurasthenie genannt, macht sich meist be- merkbar durch rasche Ermüdung, durch schnelle Erlahmung der Tatkraft und durch Mangel an jeglicher Energie. Man fühlt sich wie zerschlagen; morgens nach dem Aufstehen ist man nicht ausgeruht, sondern ebenso müde wie abends zuvor. Gesellen sich dazu noch andere Störungen, wie stechende Schmerzen oder Gribbeln in den Gliedern, Herzklopfen, Schwindel- anfälle, Angstgefühle u. s. w., so ist der Zustand ernst, und man wird bald reif für die Nervenanstalt.

Aber die moderne Wissenschaft kennt gute Vorbeugungs- und Kräfti- gungsmethoden, nicht nur Wasserkuren oder Leibesübungen, diese strengen gerade nervenschwache Personen über die Gebühr an, nein, einfache Regeln zur Lebensführung sind es, vor allem die rechte Ernährung. Es gibt ein Präparat, das echte Kola (Marke Dultz), dessen Hauptwirkung „Anregung“ ist ohne nachfolgende Erschlaffung, wie solche bei Reizmitteln gleich Alkohol, Kaffee etc. unausbleiblich ist. Kola (Marke Dultz) ertischt den Geist, verleiht neue Spannkraft, die über rasche Ermüdung hinweghilft; — die Energie steigert sich, das Blut kommt in Wallung, die Herzstätigkeit wird gehoben, und durch die schnellere Blutzirkulation wird der ganze Körper besser ernährt und gekräftigt, vor allem das Gehirn und das Rückenmark.

Die Verdauung wird besser, der Magen nimmt die in der Nahrung überreichlich enthaltenen Phosphor- und Lezithin-Verbindungen sowie die sogenannten „Blutnährsalze“, die sich in Milch und Eiern in genügender Menge vorfinden, auf und verarbeitet sie zu „Nervennahrung“ viel besser,

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Turnau-Liebenau. Am 9. November um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Chragenip. Eggenburg. Am 9. November um 1/4 Uhr nachmittags in Lehrs Gasthaus in Linberg. Klosterneuburg. Am 14. November um 8 Uhr abends in der Schießstätte Generalversammlung. Brunn. Am 16. November um 1/10 Uhr vormittags im Arbeiterheim, Zusage 8. Nazmarkt. Am 16. November um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal (Konsumverein). Komotau. Am 16. November um 2 Uhr nachmittags in Georgs Gasthaus in Oberdorf. Gmünd. Am 16. November um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal. Widwig. Am 16. November um 3 Uhr nachmittags im Hotel „Sonne“.

Sprechsaal.

Wahlen in die Lokalkommission der Krankenkasse in Klattau.

In der Zeit vom 10. bis 27. November d. J. werden die Stimmgelbe für die Lokalkommission abgenommen. Wir for- dern die Kollegen auf, ihre Stimme nur auf folgende Kandi- daten zu vereinigen.

Bahnerhaltung:

Franz Sula, Bahnrücker. Ludwig Satra, Zimmermann.

Verkehr:

Franz Sindelaf, Wagenmeister. Wenzel Kolovos, Magazinarbeiter.

Zugförderung:

Karoslav Kellner, Lokomotivführer. Franz Mandla, Kesselschmied.

Adressenänderung.

Das Arbeiterauschussmitglied Karl Amstler, gibt in- folge seiner Versetzung nach Wien seine Adresse wie folgt be- kannt: Wien XX, Burghardgasse 25. Eventuelle Zuschriften sind an diese Adresse zu richten.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium!

Die Kampenwörter der Strecke Gaisbach-Budweis er- lauben sich, an das k. k. Eisenbahnministerium die höfliche An- frage zu stellen, ob es nicht baldigst geneigt ist, diesen mörde- rischen Dienstrunus von 18/9 Stunden einzustellen und den früheren Turnus wieder einzuführen, indem die betreffenden Kampenwörter jetzt schon ganz erschöpft sind und die meisten wegen Dienstesüberbürdung schon krank waren, daher sind die Betroffenen genötigt, in kurzer Zeit jede Verantwortung ab- zulehnen.

Die Kampenwörter der Strecke Gaisbach-Budweis.

An die Direktion der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Müping.

Die Kaserne in Sollenau befindet sich in einem Zustand, der den bestehenden Vorschriften über die Kasernenordnung nicht entspricht. Insbesondere entsprechen die Raumverhältnisse nicht. Ist das der Direktion bekannt? Gedenkt sie endlich die notwendigen Änderungen vornehmen zu lassen?

Briefkasten der Redaktion.

Steinbrück. Wir glauben kaum, daß Sie Anspruch auf einen Härtenausgleich haben, doch müßten Sie uns vor allem Ihre Anstellungs- und Vordrungsdaten genau angeben. (750/8, Nr. 913.)

Insertate. Für den Inhalt der In- serate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- antwortung. o o

Billige böhmische Bettfedern. FERTIG GEFÜLLTE BETTEN. 5 Arten neue geschliffene K 900 bis K 1200, weiche bauerne weiche geschliffene K 1800, K 2400, K 3000, K 3600, K 4200, K 4800, K 5400, K 6000, K 6600, K 7200, K 7800, K 8400, K 9000, K 9600, K 10200, K 10800, K 11400, K 12000. Preis 100 bis 1200.



Prof. Pettacci, der Leibarzt des Papstes.

wirksamer und zweckmäßiger als irgend ein Chemiker im Laboratorium es tun kann. Dies ist der richtige u. natür- liche Weg der Nervenernährung, nämlich Schonung u. Erhaltung der vorhandenen Kräfte und die Anregung zur natürlichen Ergänzung der verbrauchten Kräfte direkt aus der täglichen Nahrung. Füttern lassen sich die Nerven nicht, deshalb sind alle sogenannten Nervenähr- mittel fast wertlos, wenn nicht gar schädlich.

Viele Aerzte verwenden Kola (Marke Dultz) nicht nur für ihre Patienten, sondern auch für sich selbst. Berühmte Pro- fessoren in aller Welt haben diese in Krankenhäuser einge- führt und grossen wissenschaft- lichen Abhandlungen darüber geschrieben. Auch der Leibarzt des Papstes und die Leibarzt des Königs und der Königin von Italien haben sich lobend darüber geäußert.

Bial & Freund, Postfach 559/3 Wien VI/2. Gegen Monats- 2 Kronen zahlungen von Ohne Anzahl. 5 Tage zur Probe Mustrierten Katalog gratis und frei.

Weineigenbau und Großhandlung. Joh. und Alf. Orlic, Barkenbesitzer, Pola. empfehlen ihre naturrechten Istrianer und Dalmatiner Weine zu folgenden Preisen: Piffaner, rot . . . 60 und 64 Heller. Terrano . . . 52 „ 56 „. Istrianer, rot . . . 48 „ 52 „. Mustafeller, weiß . . . 64 „ 68 „. Istrianer, weiß . . . 56 „ 60 „. Mustafeller, rot . . . 68 „ 70 „. Dalmatiner, rot . . . 52 „ 56 „. Rejseca . . . 4 Kr. 140. Dalmatiner, weiß . . . 60 „ 64 „. per Liter franko Bahnhof Pola. Note Dalmatiner Weine speziell für Blutarme empfehlenswert. Der Versand geschieht nur per Nachnahme in Reichsmark, welche in längstens sechs Wochen franko rückzukehren sind.

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern! 1 kg graue, alte, geschliffene 2 K, bessere 3 K 40; prima halbweiße 3 K 80; weiße 4 K; weiße, haumtwe 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunens (Stamm), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Braunkamm 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko. Fertige gefüllte Betten aus nichtfärbigen roten, blauen, weißen oder gelben Baulein, 1 Zuchent, 100 cm lang, circa 120 cm breit, mit 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, haumtgen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunens 24 K; einzelne Zuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfkissen 3 K, 4 K, 5 K, 6 K; Zuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 4 K 50, 5 K 50, 6 K 70; Unterdeckende aus Baulein, lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 50, 6 K 70; Unterdeckende aus Baulein, gerollt, 180 cm lang, 118 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gefüllten Betten, 118 cm lang, 118 cm breit, für Nichtpostfähiges gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umständlich gestaltet, für Nichtpostfähiges Geld retour.

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWARTS. Wien V, Rechte Wienzeile 97. liefert Vereinen und Organisationen Druck- arbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem Bedingungen. Telefon 4331, Telefon 3545.

Sensationell! Hört! Staunenswert! Um nur K 4'80. Herrliche Erika-Silber-Harremontoinuhr, 1 amerik. Double-Kette, von echtem Gold nicht zu unter- scheiden, 1 solides Taschenfeuerzeug aus Nickel, mit 6 Reservesteinen, für Jahre reichend. Die Remontoi- uhr in prachtvollem gullochierten Gehäuse, mit un- verwüßlichem Werk, tadelloser gehend, 3jähr. schrittli. Garantieschein. Alle 3 Gegenstände, das 5fache wert, um nur K 4'80. — Bei Bestellung 5 solcher Garnituren erhalten Sie eine Garnitur vollständig gratis als Ge- schenk für Ihre Bemühung. — Bei Nichtkonvenienz wird die Ware umgetauscht oder das Geld retourniert. — Be- stellen Sie sofort, da Vorrat beschränkt. — Schweizer Uhren-Engros-Export Georg Lohberger, Wien VII/33, Kaiserstrasse 89.

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

Ein Student schreibt darüber folgendes: „Das übliche Pathos widersteht mir. Ich erzähle Ihnen bloss Tat- sachen. Infolge geistiger Überanstrengung und nicht genügender Nahrung waren meine Kräfte derart gesunken, dass man, wie ich erst neulich erfähr, in meinem Bekanntenkreise überzeugt war, es ginge mit mir zu Ende. Ich litt so sehr an Kopfschmerzen, dass ich manchmal beim Gehen nur zaghaft aufzutreten wagte. Ich hatte schon mehrere nerven- stärkende Kräftigungsmittel gebraucht ohne merklichen Erfolg. Da fielen mir Mitteilungen über ihr Präparat in die Hände. Ich liess mir das Buch darüber, offen gesagt, mit sehr wenig Vertrauen kommen. Trotzdem beschloss ich, einen größeren Versuch zu machen. Das war vor zwei Monaten. Ich wandte regelmässig das echte Kola (Marke Dultz) an, ohne meine Lebensweise zu ändern. Nach wenigen Tagen schon stellte sich der Erfolg ein. Der stechende Kopfschmerz ver- schwand spurlos, ungewohnte Lebenslust und Schaffensfreude und ein frohes Gefühl von Kraft und Stärke erfüllten mich. Meine Freunde und Bekannten wundern sich über mein jetziges Aussehen, und ich bin gewissermassen zur wandelnden Reklame für ihr Präparat geworden.“ Aus dem Gesagten werden Sie, ohne dass ich es ausdrücklich er- kläre, entnehmen, dass Ihnen mein heisser Dank gebührt.“ Diese wahrheitsgetreuen Worte eines gebildeten Mannes sollten jeden denkenden Menschen veranlassen, ein so erfolgreich wirkendes Präparat kennen zu lernen, zumal dies nichts kostet. — Eine Postkarte an die Adresse Heilige Geist-Apotheke, Budapest VII, Abt. 6, genügt und jeder erhält von dort ganz umsonst das in vorstehendem Schreiben erwähnte interessante und belehrende Buch über Nervenleiden portofrei zugesandt. — Es ist aber sehr ratsam, bald zu schreiben, ehe die neue Auflage vorgriffen ist.



Uhren, Gold-, Silber- und optische Waren
gegen mäßige Monatsraten in bekannt guter Qualität und billigen Preisen liefert

Franz Sklar
Exporthaus für Uhren und Goldwaren

Krems in Böhmen.
Illustrierte Preisliste auf Verlangen gratis und franco.

Vertreter in größeren Stationen werden noch gesucht.

Alle Männer

die infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwunden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls versäumen, die lichtvolle und aufklärende Schrift eines Nervenarztes über Ursachen, Folgen und Aussichten auf Heilung der Nervenschwäche zu lesen. Illustriert, neu bearbeitet. Zu beziehen für K 1.50 in Briefmarken von Dr. Rumler's Hollenstadt, Gont 881 (Schweiz).

Erdäpfel, Ia . . . 100 kg K 5.80
Zwiebel 100 „ 10.-
Äpfel 100 „ 20.-
Krautköpfe . . . Stück 6 bis 7 Heller
Sauerkraut in Fässern zu 50, 100 und 200 kg., per 100 kg. K 14.-
Geputzte Schweine (Frischlänge) zum billigsten Tagespreis.
Schweinefleisch, helmisches, 1 kg K 1.80 versendet jedes Quantum per Nachnahme

Ivana Colnar, Landesproduktionsgeschäft, Kramburg (Krain), k. k. Staatsbahn.

Wachtung, Eisenbahner!

Schreibender für Unterbeamten-, Güternachsch., Personennachsch. u. Manipulationskontrollenprüfungen sind zu haben bei Herrn Reibentzen J. Svaton, Wien I, Schwarzenbergplatz 9.

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

Trinken Sie gern echten Kognak, ff. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.

Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und **1 Flasche Likör gratis** gegen Vorübergehung von 20 h in Marken.

Max Noa, Kgl. Hoflieferant V. SPANIEN U. GRIECHENLAND
Bodenbach a. d. E. 182.

Der einzige Butterersatz ist

Wittum-Margarine

Bereinigte Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.

Bei alten, schmerzhaften Subleiden

(Offenen Wunden, eiternden Wunden etc.) hat sich das **Zeilsche Universal-Heilmittel**, bestehend aus Galie, Gase, Vitreumgungstee (Preis 10 Heller) (Nr. 3.90 in kleine Postfächer) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. - Anerkennungsschreiben laufen fortwährend ein. Das Univer-Heilmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **Zeilsche Apotheke, Sternplatz 25 (Niederböden)**. **Zeils Universal-Heilmittel, Gaze und Vitreumgungstee** sind gleichfalls erhältlich.

Bares Geld

verschlemben Sie beim Einkauf von fertigen Nummern und Bildern. Mit meinen vorzüglichen Offerten können Sie mühelos die feinsten Werke selbst herstellen. Eine Platte genügt für fünf Bilder in einem oder drei Meter feinsten Bilderrahmen oder drei Meter feinsten Bilderrahmen zusammen nur 3 Kr. Einzelne Platten nur gegen Vorleistung des Betrages, auch in Vertiefungen; von drei Platten an auch per Nachnahme, franco jeder Poststation.

C. Fitzschmann
Glas- und Porzellan-Verarbeitung
Dumppolcy 151 in Böhmen.
1000 Anerkennungsschreiben!
Keine Fälschung!

Bienen-Honig

wird nach meinem Verfahren durch Fütterung auf das vollkommenste nachgebildet. Hervorragende Anerkennung! Selbstkosten nur 55 h pro 1/2 kilo. Bestellen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Porto nebst 1/2 kg gratis.

Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant
Bodenbach a. E. 182 h

Bitte übergeben Sie!

Statt 18 Kr. nur 6 Kr. Brautvolle Remonteur anerkt. Gold- oder Silber-Verren-ühr mit 1000 Marken und Ankerwerk, auf Zeilen laufend, genau gehend, samt eleg. Kette und Etui, 3 Jahre Garantie. Gegen Nachnahme. Über-Verband Wid. Orsolyi, Krakau Dzielna 61 E.

Erstes Leopoldstädter Teppich- und Linoleum-Spezialhaus
Kans Schluga & Comp.
Wien II, Taborsstrasse 33.

Diese Woche gelangen 500 Fensterstoffvorhänge mit feinsten Applikationen per Fenster K 8.- zum Verkauf; ferner:

Tüll-Bonnas femmes, reiche Bänderarbeit K 5.-, 3.50, 2.50
Künstler-Vorhänge, Madrasstoff K 10.-
Doppelbettdecken aus Erbsentüll K 6.00
In Axminster-Teppich, 200 300 Zentimeter K 40.-
Grosse Zimmerteppiche, Perser-Dessin K 15.-
Bettvorleger, Perser-Dessin K 7.-
Lambrequins in schönster Ausführung und gestickt K 7.-, 6.-, 2.50, 1.50

Linoleum- und Teppichlieferanten zu enorm billigen Preisen.

Prima elektr. Taschenlampe

laut Abbildung 2 Kr., leichte Ausführung 1 Kr. Extra solide 100 Wtr. - Scheinwerfer ampe Nr. 4.50. Prima-Ersatzbatterie Nr. -40. Bestellen Sie Prospekt.

Imperator-Vertrieb P. Bid
Wien I, Wollzeile 9 (neun)

1913er Junggeflügel!

Lieferer unter Gar. leb. Ank. franko aller Stationen per Nachnahme: 10 St. grosse, schwere Gänse 42 K, 10 St. extra ausgeuchte Rlesengänse 44 K, 6 St. schwere Gänse 24 K, 6 St. extra ausgeuchte Rlesengänse 26 K, 12 St. Rleseneuten 23 K, 12 St. extra ausgeuchte Rleseneuten 25 K, 4 St. grosse, schwere Indlaner (2 Paar) 20 K, 16 St. Zuchthühner, beste Winterleger 23 K. - **S. ELLENBERG** Tarnopol 11 (Postfach XI).

Beste und realiste Bezugsquelle! Billige Bettfedern, Daunern

JOSEF BLAUH in DESCHENITZ

1 kilo graue, gefüllte K 2.-, bessere K 2.40, halbwichtige K 2.80, weiße K 3.-, bessere K 4.-, Veredelungsfähig, feinerweise K 5.-, halbwichtige K 5.50, Daunern, grau K 6.-, 7.- und 8.-, Damen, weiß K 10.-, Brusthaare K 12.-, Kaiserhaare K 14.-. Von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Samt: 1 Tuchent circa 180/120 cm groß, sam 2 Kopfpolstern, diese circa 80/80 cm groß, genügend gefüllt mit neuen grauen, dauerhaften Daunern, K 16.-, Halbdaunen K 20.-, Daunern K 24.-, Tuchent, allein K 12.-, 14.- und 16.-, Kopfpolster allein K 8.-, 10.- und 12.-, Tuchent, circa 180/140 cm groß, K 15.-, 16.- und 20.-, Kopfpolster, circa 80/70 cm groß, K 4.50, 5.- und 5.50, Untertuchent, circa 180/116 cm groß, K 15.-, 15.- und 18.-, versehen gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10.- an franko.

Josef Blauh in Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).
Nachnahmebesand ungetauft oder Weib zurück. - Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

Billige Bettfedern und Daunern

1 Kilo graue gefüllte K 2.-, bessere K 2.40, halbwichtige K 2.80, weiße K 3.-, bessere K 4.-, prima Daunernweiße K 5.-, hochprima K 7.-, 8.- und 9.50, Daunern, grau K 6.-, 7.-, weiße prima K 10.-, Brusthaare K 12.-, von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, sam 2 Kopfpolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, dauerhaften und dauerhaften Bettfedern K 16.-, Halbdaunen K 20.-, Daunern K 24.-, Elzeins Tuchent K 10.-, 12.-, 14.- 16.-, Elzeins Kopfpolster K 8.-, 8.50, 4.-, Tuchent 200/140 cm gross K 18.-, 15.-, 18.-, 20.-, Kopfpolster 80/70 cm gross K 4.50, 5.-, 5.50, Untertuchent aus bestem Betttuchel 180/116 cm gross K 15.- und K 16.-, versendet von K 10.- an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

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

Eisenbahn- Angestellten

bietet sich lohnender Nebenverdienst durch Ausübung unserer Vertretung in Kollegenkreisen. Leichtes Arbeiten durch unser neues Heimsparrbüchchensystem. Aufträge sind zu richten an I. t. priv. Eisenbahn-Verein, Lebens- und Auspfeuerversicherungsanstalt auf Gegenseitigkeit, Filiale Graz, Murplatz 9.

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket feststehender Reste, enthaltend: Prima Manevas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Jett für Hemden und Kleider, Blaudruck, Wulsen und Kleiderstoffe, Weinwand zc. 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 Pameigrub **Leopold Witzel, Handwerker** in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der böhmischen Orts- und Fachorganisation.

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse (neben der Löwendrogerie).

Politierte Zimmerrichtungen von 140 Kr. aufwärts; Küchenrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisezimmer von 240 Kr. aufwärts; Büschelbau von 60 Kr.; Betteneinige von 9 Kr.; Matrizen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preisatolog für Probeing gratis. Großes Möbelabum für 90 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anwesenheit.

Zufuhr in alle Bezirke und Wohnhöfe frei.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage und meine Schummarke „Kondulteur“, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Lassen Sie sich nicht verführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schummarke, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftsfenster sehen.

Werten M. Eisenhammer, Wien.
Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden war, so eruche ich Sie freundlichst, auch für meine Schwägerin folgendes zu senden u. t. w.

Richtungswelt **Albin Wakin.**
Postfach 18, Mai 1913.

Eine Folge des Balkan-Krieges

ist die Exportstocckung. Um auch weiter die Fabrik voll beschäftigen zu können, offeriere tief unterm Wert:

1 Stück guten Hemdenstoff, 82 cm breit, 20 m lang K 8.-
1 Stück feinstes Wäsche-webe, weiss, 82 cm breit, 20 m lang K 11.-
1 Stück kernig **Bettuch-schleifen**, mit bestem Flachs gewebt, 150 cm breit, 14 m lang K 16-80
1 Duzend schwere, reinleinen Damasthandtücher, 50x110 cm gross K 9-50
Dieselben 54x125 cm gross K 12-80
40 m sortierte Reste in Oxford, Zephir, Bettzeug, Waschtische etc., wasch-echte, 3 bis 12 m lange Reste K 15.-, dieselben Reste, aber extrafeinst, 40 m K 20.-
40 m Reste feiner, gebleichter Webe, für beste Wäsche, in 3 bis 4 Resten K 22.-
1 Stück gutes Bettzeug, 78 cm breit, rot oder blau, 23 m lang K 10.-
1 Duzend Taschentücher aus weissem Batist, mit Hohlraum K 3-50
1 Tischsuch aus feinstem Reinleinen-Damast, 145 cm² K 2-80

Per Nachnahme. Rücksendung gestattet

46jahr. Firmawolruf verbürgt Güte **Leinenfabrik u. mech. Weberei**
JOS. KRAUS
Nachod VII
Prachtmusterbuch über 1000 Muster jeder Art feiner Webwaren für Haus- und Ausstattungswäsche kostenlos

Gofort Geld

für eine Erfindung oder Idee. Auskunst gratis durch **Union, Brüssel, Bd. Rodfael 185.** (Auslandsporto.)

1913er Junggeflügel!

Lieferer unter Gar. leb. Ank. franko aller Stationen per Nachnahme: 10 St. grosse, schwere Gänse ca. 8 Pfund schwer 42 K, 10 St. extra ausgeuchte Rlesengänse 44 K, 6 St. schwere Gänse 24 K, 6 St. extra ausgeuchte Rlesengänse 26 K, 12 St. Rleseneuten 23 K, 12 St. extra ausgeuchte Rleseneuten 25 K, 4 St. grosse, schwere Indlaner (2 Paar) 20 K, 16 St. Zuchthühner, beste Winterleger 23 K. - **S. ELLENBERG** Tarnopol 12 (Postfach XI).

Jerusalemino!

Der nach orientalischer Art erzeugte, garantierte koffeinfreie „AXA“ Roggenkaffee mit Karamell ist der ausgiebigste und gesündeste Getreidekaffee mit Edeldaroma. Versand erfolgt nur in plombierten Original-Säckchen à 5 Kilo gegen Nachnahme von K 5.50 franko jeder Post der Monarchie. Anschliesslicher Verkauf durch die Firma **Impresa „AXA“, Trieste, Via Miramar 13/EO.**

Ein Messer für alle!

90 Heller

mit zwei prima scharf geschliffenen Stahlklingen u. feinen Drab-Metallschalen, hoch für Beamte, Lehrer, Schüler und Feldner unentbehrlich. Probieren Sie gratis gegen vorherige Einzahlung von 90 h. (auch in Marken).

3 Stück Kr. 2.40
6 Stück Kr. 4.50
12 Stück Kr. 8.40

Namengravierungen 20 h **Haherapparat**, Schichten „Gillette“, vernickelt, mit 6 zweifachschneidigen Prima-klingen in Etuis Kr. 4.50. **Hahermesser**, hoch geschliffen Kr. 2.40. (Nachnahme 45 h. mehr.)

III. Pre-Stifte mit Tonk und Porzellan.

Emil Bangert
Eger, Böhmen.
Verlagshaus Solinger Fabrikanten.

Mit jedem Tage

werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit ge-diegenen Kenntnissen kommt man heute vorwärts und be-steht siegreich den harten **Kampfs-Dasein.**

Bedienen Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung Grund Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug-Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießereimeister, Gießerei-Techniker, Kunsstschlosser u. Installateur, Kunsstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer u. Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektro-uhrmacher, Elektroinstallateur, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekt, und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ mit Probetafeln werden auf Verlangen jederm kostenlos zugesandt.

Schallehn & Wollbrück
Wien XVII, Schwenderg 59.

! 500 Kronen!

zähle ich Ihnen, wenn mein Wurzel-vertilger **Ria-Balsam** Ihre Fühner-„Augen Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

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

Kropf

bicken Hals, Drüsen beseitigt man rasch und gründlich durch **Hollerdauer Kropfbalsam** (Milde 4 Kronen).

Stadtapotheke Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

OLLA-GUMMI

beste existierende Marke für Herren und Damen, per Duzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.

Neuheit für Herren
dauernd zu gebrauch-chen, per Stück 2 und 4 Kronen.

Frauenschutz, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen.

Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h-Marka.

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

Brünner Stoffe

für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kann man am besten bei **Etzler & Dostal, Brunn Schwedengasse Nr. 153.** Lieferant des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Privater viel Geld. - Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. - Auch d. kleinste Mass wird geschneitten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Wassersucht

Nierenleiden, Verabschwächen, Blasenentzündung, Sand und Gries, Harnsteine, gelbsüchtige Kräfte beizichtigt man rasch durch **Dr. Kavilley's Herz- und Wasserluchstee.**

Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen, Kleinere Verand:

Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Alm 10 (Bayern).

Von Versatzämtern

Elegante Anzüge von K 14.-, Sport- und Touristenanzüge K 16.-, Mode-Überzieher K 10.-, Salon-, Frack- und Smokinganzug K 20.-, feine Horn-hemden, Unterzieher K 1.40, Damen-hemden, Korsetts, Haare K 1.50, Bett-wäsche K 4.50, Leintücher K 1.50, Vor-hänge K 2.50 etc., alles erstklassig billig, Avon Kleiderparfüms, per Anzug K 2.-, Zahlungs erleichterung wird ge-währt. In Wien nur bei **Goldstein, Kaiserstrasse 40.**