

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

Telephon Nr. 2325.

Der

Gesamtkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einseitige Anzeigenspalte aber 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. 14

Wien, den 10. Mai 1912.

20. Jahrg.

Das schwarzblaue Bündnis.

Wer jetzt Lust verspürt, moralische Entrüstung auszuschütten und über die ethischen Wertgesetze in der Politik zu fabulieren, der kommt in diesen Tagen, wo die Scham bei den Schweinen ihre Zuflucht sucht, auf seine Rechnung. Wir freilich gehören nicht zu jenen, die die Tränenbrühe der Moral zerdrücken, weil, in der politischen Bildersprache gesprochen, Leute, die erst vorher einander gefüllte Nachköpfe über die Köpfe entleert hatten, sich gegenseitig im innigen Bruderkuß umarmten. Denn, daß bei den eben vollzogenen Wahlen in den Wiener Gemeinderat die längst politisch und moralisch bankrotten Christlichsozialen noch einmal den Sieg errangen, weil sie in einer Reihe von Bezirken aus der Stichwahlgefahr von den wackeren Deutschradikalen gerettet wurden, das reizt weniger zu ethischen Betrachtungen, als gerade diese Tatsache geeignet erscheint, ein lehrreiches Beispiel zu bieten für die Kräfte und Beweggründe, die in dem immer schärfer werdenden Klassenkampf wirken.

Daß Herr R. S. Wolf seine Getreuen in einem mit den abgedroschenen Phrasen des Deutschtums unterstüpften Aufruf aufforderte, überall dort, wo ein Sozialdemokrat mit einem Christlichsozialen in der Stichwahl steht, unbedingt für den letzteren zu stimmen, mag zunächst, soweit persönliche Motive in Betracht kommen, einer Pflicht der Dankbarkeit und einem Gebot der politischen Selbsterhaltung entsprungen sein. Denn man weiß, Herr R. S. Wolf, der heute nicht ohne mitleidiges Lächeln über seinen einstigen Jugendidealismus, an seine „Los von Rom“-Lage, zurückdenken mag, ist in der Stichwahl mit Hilfe der Merikalen in den Reichsrat gewählt worden, und wäre ohne diese ein verlorener und brotloser Mann. Und nicht bloß er allein, fast die ganzen Mannen des Deutschen Nationalverbandes wissen sich als die Gefangenen der Christlichsozialen, seit sie in den Endetenländern nur mit christlichsozialer und Merikaler Wahlhilfe ihre Mandate erobert haben. Und die „Reichspost“, die noch vor den Wiener Stichwahlen den Nationalverbändlern mit einem Durchfall bei den kommenden Reichsratswahlen drohte, wenn diese sich nicht in Wien zur Mithilfe bei der christlichsozialen Wiedereroberung bereit erklären würden, hat wohl genau gewußt, worauf sie zu rechnen hat. Denn besser als mancher andere hat vielleicht gerade sie gewußt, daß die Leute, die Lueger und Bielowka wet einst als „ehrlose Lausbuben“ und „politische Dreckschnecken“ eingeschätzt hatten, Grundsätze nicht mehr zu verlieren haben, wenn sie diesmal offen ein Verhältnis anerkennen, daß man unter den Linden zu grüßen sonst als Blamage empfand. Daß also solcherart die Deutschradikalen ihre Mandate aus der Provinz zu versichern glaubten, indem sie in Wien den letzten zerstückelten Rest von Freisinn an die Merikalen verklopften, mag für Leute überraschend sein, die noch irgendwie an den Ernst und die Anständigkeit der radikalen Schwindler und abgefeimten Demagogen geglaubt hatten.

Bezeichnend und lehrreich für jene, die den Dingen noch nicht bis auf den Grund sehen können, ist jetzt aber vor allem die Tatsache, daß die nationale Presse, sowohl wie die der Christlichsozialen, rundweg von einer „deutschbürgerlichen Interessengemeinschaft“ redet, mit der der Gegensatz zur Sozialdemokratie, und damit auch der leitende Kompromissgedanke bei diesen Wahlen gekennzeichnet werden soll. Und das ist in der Tat alles, um was sich die Sache dreht. Die nationalen „Realpolitiker“, die sich von dem unnötigen Ballast der Ideale und Prinzipien schon längst befreit haben, wissen es heute längst, daß sie die wirtschaftliche Interessengemeinschaft der Besitzenden auch mit den allerjüngsten Reaktionen

eint und daß nichts diese vorbildliche Solidarität zu erschüttern vermag, wenn es gegen die Partei der Arbeiter, gegen die Sozialdemokratie, geht. Daß die Nationalverbändler noch vor wenigen Monaten als „politische Dreckschnecken“ bezeichnet wurden, was tut es, wenn die Interessen in Gefahr sind, für die sie alle streiten, die von fremder Arbeitskraft Nutzen ziehen und die nur existieren können, solange der Arbeiterschaft die Kraft fehlt, ihre Prinzipien in die Tat umzusetzen. Die „deutschbürgerliche Interessengemeinschaft“, mit der das schamlose Gesindel, das in der bürgerlichen Gesellschaft Politik betreibt, jede Schlichtheit deckt und weiterhin noch öfters decken wird, ist freilich nur das nackte Ausbeuterinteresse, über das keine scheinbaren politischen Parteiufernde hinweghelfen, das die Klassenunterschiede immer nackter und unbehüllter zum Vorschein kommen läßt. Das schwarzblaue Bündnis, das wir in Wien gesehen haben, das sich offenbarte in der Hilfe, die die Deutschradikalen den Merikalen gegen die Sozialdemokratie und gegen einen letzten versprengten Rest des bürgerlichen Freisinn geleistet haben, ist in Wahrheit die Koalition der Bourgeoisie gegen die Arbeiter, die Koalition, die immer mehr die Welt in zwei feindliche Lager scheidet.

Und so war das, was sich bei den Wiener Gemeindevahlen offenbarte, ohne Zweifel auch nur der Anfang von einem Prozeß, der sich im Verlauf kommender Entwicklung immer deutlicher noch und schärfer vollziehen wird. Je weiter die Organisation der Arbeiter, der eigentlich Beschäftigten, fortschreitet, je größer ihr Einfluß und ihre Macht wird, desto bedrohlicher erscheint der Klasse des Bürgertums, den Besitzenden, das Vorrecht ihrer Interessen. Und damit verschwinden alle scheinbaren politischen Gegensätze, und die Bourgeoisie, soweit sie noch freisinnig war, sucht immer mehr wieder ihre Zuflucht und ihre Rettung bei der Reaktion. Und sie muß konsequenterweise dort landen, wohin sie die Angst vor der wachsenden Macht der Arbeitermassen treibt, im Schoße der die Botmäßigkeit und Duldsamkeit lehrenden christlichen Staatskirche.

In diesem Entwicklungsgang, der sich immer lebendiger offenbart, bekommt das Wort von der „einen reaktionären Masse“ wieder Sinn und Inhalt, und die Arbeiterklasse wird daraus die Lehre ziehen müssen, daß sie sich auf schwere Kämpfe in der Zukunft vorbereiten müssen. Den Klassengegensatz, der alle bürgerlichen Parteien gegen sie eint, kann für die Dauer kein Bestand von sogenannten christlichsozialen und nationalen Arbeiterorganisationen verwischen. Zwei Welten sind es, zwischen denen der Kampf ausgefochten werden muß, und danach haben wir unsere Taktik einzurichten!

Fr. L.

Eisenbahnwirtschaft in Oesterreich und Preußen.

Die Wiedergabe der von Dr. Viktor Krafauer verfaßten Statistik der Ergebnisse der österreichischen und preussischen Staatsbahnen in unserem Blatte war einem hohen Eisenbahnministerium sehr unangenehm. Daß sich das Fachorgan der Eisenbahner gleichfalls mit Dingen befassen werde, die bisher nur die bürgerlichen Fachleute beschäftigten, und daß auch die Eisenbahner gewisse Details der Wirtschaft, die auf unseren Staatsbahnen herrscht, kennen lernten, das erschien dem Ministerium bedenklich. Bisher konnte es sich gegenüber den Klagen und Anklagen der Eisenbahner darauf berufen, daß das eben nur tendenziöse Entstellungen interessierter Leute seien, die man nicht ernst zu nehmen brauche. Nun aber kam auch von einer ganz unverdächtigen Seite eine Be-

stätigung dafür, daß unsere Eisenbahnverwaltung rein kommerziell und administrativ-technisch betrachtet nicht auf der Höhe der Situation, das heißt ihren Aufgaben nicht gewachsen sei. Flugs ließ deshalb das Eisenbahnministerium eine „Information“ ausarbeiten, welche die Verhältnisse auf den österreichischen Staatsbahnen in einem etwas milderen Lichte erscheinen lassen soll. Viel ist dabei nicht herausgekommen, und der „Oesterreichische Volkswirt“ gibt deshalb der offiziellen Information nur soweit das Wort, als sie sich auf die Personalverhältnisse bezieht. Darnach beträgt die Anzahl der Eisenbahnbediensteten in Oesterreich nicht 268.527, sondern nur 212.821, und zwar entfallen laut Verwaltungsbericht von den dort ausgewiesenen 99.533 Angestellten auf den Staatsbetrieb 97.891. Laut Eisenbahnstatistik (per 1910 noch nicht veröffentlicht) betrug die Anzahl der Arbeiter 114.930, mithin im ganzen 212.821. Demgemäß kämen auf 1 Kilometer Betriebslänge nicht 14, sondern richtig 10.65 Bedienstete, sohin nicht um 8 Prozent mehr als in Preußen, sondern um 23.93 Prozent weniger. Das Ministerium berechnet für je einen Bediensteten:

Wagenachskilometer . . .	statt 21.391	richtig 26.991
Lokomotivkilometer . . .	858	1.088
Personenkilometer . . .	19.631	24.769
Retioworkenkilometer . . .	39.716	50.213

Die gesamten persönlichen Ausgaben (Gehalte sowie die übrigen fixen und variablen Bezüge) betragen in Oesterreich nicht 345.774.349 Kr., sondern 303.887.817 Kr. Mithin bezieht ein aktiver Bediensteter nicht 1288 Kr., sondern 1428 Kr. Die Löhne des Bahnerhaltungsdienstes betragen laut Eisenbahnstatistik 31.608.500 Kr., das Durchschnittseinkommen eines Bahnerhaltungsarbeiters ist daher nicht mit 1411 Kr., sondern mit 1576 Kr. zu veranschlagen. Infolge dieser ziffernmäßigen Nichtigstellung werde die Behauptung, daß die preussischen Eisenbahner doppelt so gut bezahlt seien als ihre österreichischen Kollegen, hinfällig. Von der Staatsbahnverwaltung in Oesterreich werden für jeden Bediensteten nicht 134 Kr., sondern 169 Kr. gegen angeblich 175 Kr. in Preußen für die Alters- und Krankenfürsorge gezahlt. Ein Vergleich mit Preußen lasse sich jedoch auf der angenommenen Grundlage schon deshalb nicht herstellen, weil für Preußen sämtliche Leistungen zu Pensionszwecken berücksichtigt sind, für Oesterreich aber nicht, indem hier die den allgemeinen Pensionsetat belastenden Versorgungsgenüsse jener k. k. Staatsbeamten, welche im staatlichen Eisenbahndienst standen, außer Betracht gelassen wurden. Die gesamten persönlichen Ausgaben betragen nach der Berechnung des Eisenbahnministeriums per 1 Kilometer Betriebslänge nicht 19.943 Kr., sondern 17.670 Kronen; per 100 Kr. Gesamteinnahmen nicht 50 Kr., sondern Kr. 44.42; per 100 Rückkilometer nicht 2504 Kronen, sondern 2200 Kr.

Der „Oesterreichische Volkswirt“ bemerkt dazu: Der Verfasser des Artikels (Dr. Krafauer) habe nur die Berichte des Eisenbahnministeriums heranziehen können, nicht aber unveröffentlichte Zahlen, die in einer künftig erscheinenden Eisenbahnstatistik enthalten sein werden. Die Eisenbahnstatistik früherer Jahre aber konnte deshalb nicht benützt werden, weil erst seit der Neze der St. E. G., der O. N. B. u. s. w. mit ihrer großen Anzahl von Bediensteten einbezogen worden sind. Im Bericht des Ministeriums finden sich nur zwei Angaben, die über die Beamten und Diener mit 99.533 und die über die Gesamtzahl der bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt versicherten Bediensteten mit 268.627, in welcher Zahl die Beamten und Bediensteten eingeschlossen sind. Maßgebend sei nur diese Zahl. In seiner Erwiderung gibt nun das Ministerium die Zahl der Beamten und Diener mit 97.894, der Arbeiter mit 114.930, zusammen also mit 212.831 an. Woher

die große Differenz kommt, geht aus der offiziellen „Information“ nicht hervor. Der „Volkswirt“ vermutet, daß im gedruckten Bericht des Ministeriums die Gesamtzahl der Arbeiter enthalten ist, unbekümmert darum, wie lange sie im Dienste der Staatsbahnen gearbeitet haben, während die oben vom Ministerium berichtend angegebene Ziffer eine Umrechnung der Zahl der von den Arbeitern geleisteten Arbeitstage auf die Kopfzahl darstellt. Das geschieht jedoch im preussischen Bericht gleichfalls, indem dort 300 Arbeitstage als — ein Arbeiter angenommen sind. Ob dasselbe in der Richtigstellung geschehen ist, ob die Anzahl der Tage für die Umrechnung die gleiche ist wie in Preußen, wissen wir nicht. Aber das ist sicher, daß — wenn die Berechnung Dr. Krafauers unrichtig ist — die Schuld nur der Staatsbahnverwaltung zufällt, welche hier in dem Bericht des Ministeriums wie auch in vielen anderen Fällen eine ganz belanglose Ziffer an Stelle einer brauchbaren liefert. Ähnlich verhält es sich mit den anderen Richtigstellungen, die das Ministerium in seiner „Information“ vorgenommen hat. Die Grundlagen der vom Ministerium angegebenen Personallisten entziehen sich der Nachprüfung und müssen daher auf Treu und Glauben hingenommen werden. Was speziell die Bezüge der Bahnerhaltungsarbeiter angeht, die im Bericht des Ministeriums wieder irreführenderweise unter den sachlichen (!) Ausgaben angeführt sind, so werden sie von Dr. Krafauer mit 33 Millionen Kronen angenommen, während das Eisenbahnministerium 31 Millionen Kronen dafür ankündigt. Natürlich erfährt dann das Gesamtergebnis sowohl in Bezug auf das Verhältnis der Bediensteten zu den Leistungseinheiten, als auch in Bezug auf die auf jeden einzelnen Bediensteten entfallende Entlohnung und Pension durch die vom Eisenbahnministerium angegebene geringere Anzahl der Bediensteten eine wesentliche Verschiebung. Ob die Angaben des Ministeriums in allen Punkten zutreffen, läßt die Redaktion des „Volkswirt“ nach den Erfahrungen, die man im allgemeinen mit den statistischen Angaben dieser Behörde macht, dahingestellt sein. Da aber andere Ziffern nicht zur Verfügung stehen, so stellt sie der „Volkswirt“ zum Vergleich mit den von ihm, beziehungsweise seinem Mitarbeiter einfach nebeneinander. Darnach stellen sich die Leistungen der Eisenbahner und ihr Einkommen wie folgt:

	Dr. Krafauer Ministerium Deherr. Staatsbahnen	Preussische Staatsbahnen
Bedienstete per Kilometer . . .	11	10.65
Geleistete Kilometer:		
Wagenkilometer	21.391	26.991
Lokomotivkilometer	858	1.083
Personenkilometer	19.631	24.769
Metertonnenkilometer	39.718	502.113 (?)
Bezüge per Bediensteten	1.311	1.576
Pension per Bediensteten	184	169
Persönliche Ausgaben:		
per 1 Kilometer Betriebslänge	19.943 — 17.670 —	26.685 —
„ 100 Kr. Gesamteinnahmen	50 — 44.62	41 —
„ 1000 Augkilometer	2504 — 2200 —	2055 —

Trotz der amtlichen Richtigstellungen wird man also finden, daß die Leistungen der österreichischen Eisenbahnen hinter jenen der preussischen zurückstehen, was aber durchaus nicht bedeutet — wie etwa glaubhaft gemacht werden soll und es den Anschein hat — als ob die Ausnützung auf den österreichischen Staatsbahnen eine geringere wäre, welcher Annahme schon die Berechnung des Ministeriums, wonach auf den Kilometer bei uns weniger Bedienstete als in Preußen entfallen, widerspricht; wozu ja noch die größere Verkehrsdichte der preussischen Bahnen kommt, die eine ökonomischere Ausnützung der Kräfte ermöglicht, was durchaus nicht auch stärkere Ausbentung bedeuten muß. Im Gegenteil! Und man wird weiter finden, daß die Entlohnung des Eisenbahners in Oesterreich selbst nach der Aufstellung des Ministeriums wesentlich niedriger ist als in Preußen. Dabei muß man die größere Kaufkraft des Geldes, die vergleichsweise Billigkeit des Lebensunterhaltes in Preußen gegenüber Oesterreich in Betracht ziehen. Tut man dies, dann ist der Schluß unanfechtbar und durch keine amtliche „Information“ aus der Welt zu schaffen: daß die preussischen Eisenbahnbediensteten nicht viel weniger als doppelt so gut gestellt sind als ihre österreichischen Kollegen, zumal ja selbst nach der Berechnung des Ministeriums die Eisenbahner Preußens immer noch mindestens um die Hälfte besser daran sind als die Eisenbahner Oesterreichs.

Daß diese Feststellung dem Ministerium unbehagen ist, begreifen wir; aber sie konnte ihm ebensowenig wie uns etwas Neues sein. Wir haben sie auch nur zitiert, weil sie ein Beweis dafür ist, daß das, was wir seit Jahren behauptet haben, keine sozialdemokratische Erfindung ist, sondern eben das Ergebnis von Tatsachen, die auch anderen Leuten — bürgerlichen Wirtschaftspolitikern — sich immer stärker aufdrängen. Die k. k. österreichische Eisenbahnverwaltung, das ist heute klar, nur durch eine gründliche Reform in kommerzieller und sozialpolitischer Beziehung beseitigt werden. Organisatorisch und technisch ist der Betrieb mangelhaft und die Eisenbahner haben keine Lust, auch nicht die Verpflichtung, die Folgen dieser impotenten Bürokratenwirtschaft auf ihren Rücken zu nehmen. Daß die Zustände in der Verwaltung der Staatsbahnen mit der allgemeinen Staatswirtschaft zusammenhängen, ist den Eisenbahnern bekannt, und sie beschränken sich deshalb auch nicht darauf, bloß gegen die Uebelstände im Eisenbahnbetrieb anzukämpfen, sondern treten ebenso entschieden für eine Verbesserung im gesamten Staatswesen ein, wovon jener nur ein Teil ist.

Was ist's mit den Eisenbahner- Personalhäusern in Landed?

Aus Innsbruck wird uns geschrieben:
Es gibt wenige Orte in Tirol, die so ungeheuer überbevölkert sind, wie der Markt Landed. Dort ist ein sehr zahlreiches Eisenbahnpersonal stationiert. Mehrere

Fabriken sind in den letzten Jahren erbaut worden, Wohnhäuser aber ganz wenige. Die Folge davon ist, daß zahlreiche Eisenbahner und Fabrikarbeiter in den Dörfern um Landed, oft eine Stunde vom Arbeits- oder Dienstort entfernt, Unterkunft suchen müssen. In Landed selbst ist jedes Loch in eine Wohnstätte umgewandelt worden. Räume, die früher als Holzräume, Stühnerställe, Magazine, ja selbst zu Kellern verwendet wurden, sind heute menschliche Behausungen, an Arbeiter oder Eisenbahner um einen unerhört hohen Preis vermietet.

Die Zustände schreien nach Abhilfe. Aber wer soll Hilfe bringen? Die Gemeindevertretung bezeichnet natürlich den bloßen Gedanken an kommunalen Wohnungsbauten als einen Frevel. Ihr ist die Wohnungsnot nur recht, denn dadurch werden die Werte der Objekte und der Bauplätze ordentlich in die Höhe getrieben und oben drein kann man den Hausbesitzern, unter Berufung auf den Notstand, die Vermietung eines jeden Kellerloches gestatten. Von der Gemeinde ist also gar nichts zu erwarten. Der zweite Faktor, der in Betracht kommt, wäre die Staatsbahn. Die ist berufen und verpflichtet, für die Eisenbahner die notwendigen Wohnungen zu erstellen. Aber auch bei ihr fehlt es an gutem Willen. Wohl wurde jeder der vielen Deputationen, die im Eisenbahnministerium und in der Staatsbahndirektion vorsprachen, mit honigigen Redensarten versichert, daß die „zuständigen Stellen“ die Wünsche der Landeder Eisenbahner durchaus „wohlwollend“ prüfen und im „Auge behalten“ werden. Aber mehr als schöne Redensarten waren, wenn man von den wenigen Baracken abzieht, die nach dem Brand in Zams für einige obdachlose Eisenbahnerfamilien als provisorisches Obdach — das freilich noch ein definitives wird — erbaut wurden, bisher von der Staatsbahn nicht zu erlangen. Es hieß zwar oft, besonders nach dem Brand in Zams, daß mit der Erbauung von Eisenbahnwohnhäusern ernst gemacht wird; ja, es sollen sogar schon Kommissionen nach Landed gekommen sein, die nach passenden Bauplätzen Ausschau hielten. Aber geschehen ist bis heute nichts, und wie es scheint, auch für die nächste Zukunft wenig zu erwarten. Die Staatsbahngewaltigen hoffen, wie es scheint, daß das total abgebrannte Zams in Wäldern wieder aufgebaut und die vernichteten Wohnungen durch neue ersetzt werden. Diese Hoffnung aber trägt Zams, das so viele Eisenbahner beherbergt, ist heute noch eine müde Brandstätte und wird, wenn es überhaupt noch in seinem alten Umfang aus den Trümmern ersteht, bestenfalls nach einer Reihe von Jahren aufgebaut. Wir werden die ganz besonderen, für die Öffentlichkeit lehrreichen, der Staatsbahn jedenfalls unbekanntem Schwierigkeiten, die dem raschen Wiederaufbau des abgebrannten Zams hindernd im Wege stehen, eingehend auseinandersehen, weil diese Tatsachen mehr als alle anderen Argumente, die Staatsbahn, wenn sie über ein Gramm Einsicht und Geschäftssinn verfügt, veranlassen müssen, mit den versprochenen Eisenbahnwohnhäusern endlich Ernst zu machen.

Warum ist Zams noch die Brandstätte? Die Sitzigkeit des Straßenars.

Das im August vorigen Jahres total niedergebrannte Zams war nicht bloß der Bauart nach, sondern auch hinsichtlich der Besitzverhältnisse eine typische, alte Tiroler Siedlung. Die Bauart, mehr aber noch die Besitzverhältnisse, erschweren nun den Wiederaufbau. Das

Feuilleton.

Arbeiterbildung in England.

Die stürmische Entwicklung, die das englische Proletariat in den letzten Jahren durchgemacht hat, äußert sich am auffälligsten auf dem gewerkschaftlichen Gebiete. Aber ein Zweig der Arbeiterbewegung läßt sich von den andern nicht luftdicht absondern, dieselben Ursachen sind auch auf allen anderen Gebieten wirksam, wenn auch der Erfolg nicht überall mit gleicher Schnelligkeit und Klarheit auftritt, und alle wirsen wechselseitig aufeinander zurück.

Ganz besonders bemerkenswert sind die neuesten Entwicklungen auf dem Gebiete der Bildungsbestrebungen der englischen Arbeiterschaft. Auf keinem anderen Gebiete war und ist noch so viel nachgeholt. Keiner Kapitalistenklasse der Welt ist es gelungen, die Arbeiter so sehr in geistige Abhängigkeit von sich zu bringen und zu erhalten wie der englischen. Bis vor kurzem waren mit sehr wenigen Ausnahmen alle Personen, die in der englischen Arbeiterbewegung eine Rolle spielen, in der kümmerlichen Kost der bürgerlichen Ökonomie aufgewachsen, und selbst die Sozialisten unter ihnen zehrten von den breiten Beistellgruppen der Carlisle, Austin und Kingsley. Auf der unteren Stufenleiter wurden die Arbeiter neben der Volksschule von den unglaublich weit verzweigten und ineinandergeschlungenen kirchlich-religiösen Einflüssen, die überall mit den gewissermaßen halbamtlichen Wohlfühlvereinigungen, der öffentlichen Armenverwaltung und meist auch mit den lokalen Verteilungskörperschaften im engsten Bunde stehen, ins geistige Joch der Bourgeoisie gespannt. So geschickt ist diese geistige Knechtung und Korruption betrieben worden, daß die Arbeiter sie sehr lange gar nicht merkten.

Seit einigen Jahren besteht jedoch eine Bewegung, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Arbeiter auch in dieser Beziehung auf die eigenen Füße zu stellen. Der Kampf ist furchtbar schwer, denn die zu verdrängenden Organisationen kämpfen um ihren korumpierenden Einfluß mit den verzweifeltesten Mitteln. Am heftigsten werden zunächst die Bildungseinrichtungen für erwachsene Arbeiter, wie Abendschulen, Lehrkurse und Vortragszirkeln, ferner die Einrichtungen zur vollkommeneren Ausbildung der Elite der Arbeiterschaft, der Agitatoren, Gewerkschaftsbeamten und jungen Arbeiterführer umfochten. Die Angegriffenen griffen ihrerseits zu Offensiven und suchten, indem sie sich einen demokratischen Mantel umhingen, offizielle Anerkennung und Unterstützung bei den Arbeiterorganisationen selber zu finden.

Bei dem Kampfe spielen die Universitäten eine große Rolle. Auf der einen Seite heißt das Schlagwort: Zu-

sammenwirken von Universitäten und Arbeiterschaft, eine „Co-Partnership“, also eine Art Kompagniegesellschaft zwischen den beiden. Eine mächtige Organisation ist unter dem Namen Workers Educational Association (Vereinigung für Arbeitererziehung) gegründet worden, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, diesem Grundsatze bei der Schaffung und Ausgestaltung von Bildungsanstalten, insbesondere für erwachsene Arbeiter, Geltung zu verschaffen. Die Organisation erzieht sich der Gönnerschaft von Leuten wie Lord Curzon und anderer hochgestellter Personen, aber sie hat ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, gleichzeitig auch die organisierte Arbeiterschaft durch die Berufung einiger Gewerkschaftsführer in die Verwaltungskörperschaft einzufangen. Es hat der größten Anstrengungen jener Arbeiter, die sich mit Energie auf dieses Gebiet geworfen haben, bedurft, um zu verhindern, daß sich die offizielle Gewerkschaftsbewegung mit der W. E. A. identifizierte. Auf ihrer Seite wurde der Kampf erhoben: Völlige Selbständigkeit der Arbeiterschaft auf dem Gebiete des Bildungswesens.

Deutlicher und schärfer ist der Kampf um die Ausbildung der jungen Agitatoren und Gewerkschaftsführer entbrannt. Hier heißen die Kampfzweie: Hier unparteiliche, über den Klassen schwebende Wissenschaft; dort proletarische Wissenschaft. Zwei Institute stehen einander gegenüber und werben um die Gunst der Arbeiterorganisationen: Austin College in Oxford und Central Labour College in London. Beide sind nach dem Muster der englischen Universitätsorganisation, Internate. Austin College ist die Mutteranstalt, von dem sich das Central Labour College vor zwei Jahren löste. Austin College entstand im Jahre 1899 als die private Stiftung zweier Amerikaner, die durch die Propagierung einer Art schöngespinnig-sozialistischer Wissenschaft unter für solche Ideen empfänglichen jungen Journalisten und Künstlern die Welt erobern wollten. Da es aber bald sowohl an Geld wie an Schülermaterial mangelte, wandte sich das College an die Gewerkschaften mit dem Vorschlag, sie möchten ihre hoffnungsvollen jungen Agitatoren ein oder mehrere Semester im College ausbilden lassen. Der Vorschlag wurde günstig aufgenommen und allmählich entwickelte sich das College zu einem der Berliner Gewerkschafts- oder Parteischule ähnlichen Arbeiterinstitut. Die Gewerkschaften, die Schüler ins College schickten, erhielten eine Stimme in der Verwaltungskörperschaft, deren Mehrzahl jedoch nach wie vor aus Universitätsprofessoren, die an der Schule lehrten, bestand.

Der ideologische Zustand wurde getrübt, als die von den Gewerkschaften delegierten Schüler mit der Art des erteilten Unterrichts, namentlich auf dem Gebiete der Nationalökonomie, der Gesellschaftswissenschaft und der Geschichte, unzufrieden zu werden begannen. Die Lehrer waren im besten Falle Katho-

dersozialisten, die mit der Arbeiterbewegung selbstverständlich „sympathisierten“, sonst aber gänzlich auf bürgerlichem Boden standen. Massenkampf war verpönt, dagegen wurde die Beförderung der Klassen, Gewinnbeteiligung und ähnliches gepredigt. Unertuglich wurde die Situation aber, als die Verwaltung Versuche unternahm, das College formell an die Universität Oxford anzuschließen, so daß die günstige Abfolierung von Kursen im Austin College zur Aufnahme in gewisse Fakultäten der Universität befähigen sollte. Aus einer Anstalt zur Heranbildung tüchtiger Arbeiterführer sollte das College zu einer Stufenleiter werden, um die hoffnungsvollsten Kräfte der Arbeiterorganisationen den Arbeitern zu entfremden und einer „akademischen Laufbahn“ zuzuführen. Als schließlich der zu den Schülern haltende Rektor des College Dennis Hird gemahregelt wurde, revoltierten die Schüler, erklärten den Streik und gründeten in der Folge das Central Labour College, das, nachdem es von den Hausbesitzern in Oxford boykottiert worden, nach London überbelte.

Es gelang dem Central College nicht, sofort bei allen Gewerkschaften Anerkennung zu finden. Die meisten von ihnen führen fort, ihre Schüler nach dem Austin College zu schicken, und nur allmählich vermag das Labour College dem Austin College den Boden abzugraben. Der Kampf zwischen den beiden Richtungen muß bald vor dem Gewerkschaftstongress selber zur Entscheidung gelangen. Eine gründliche Untersuchung wird keinen Zweifel darüber hinterlassen, daß das Austin College tatsächlich zu einer Gefahr für die Arbeiterbewegung geworden ist. Ich selbst habe einen an eine Londoner Dame gerichteten Brief des Secretärs des Austin College gesehen, worin um finanzielle Unterstützung gebittet wird, unter Hinweis darauf, daß der Unterricht den Arbeitern ermöglicht, „soziale Fragen gesund und ohne unwürdiges Klassenvorurteil zu betrachten“, was, wie der Brief hinzufügt, wichtig sei. Wenn man aus den gelegentlichen Zuschriften und Artikeln von Austin-Studenten in der Presse einen Schluß ziehen darf, so wird dieser schöne Zweck in den meisten Fällen auch gründlich erreicht. Die Gewerkschaften geben ihr Geld aus, um ihre besten Kräfte auszubilden. Wenn sie aber in die Organisationen zurückkehren, sind sie „geübte“ Leute geworden, ihr revolutionäres Feuer ist erloschen und sie werden zum Hemmschuh der Bewegung. Da ist es vielleicht nicht einmal sehr zu beklagen, daß sie zumeist nicht sehr lange und oft gar nicht in den Organisationen wirken können, denn sie werden schleunigst von der Regierung aufgechnappt, die ihnen Posten in den Arbeiterbörsen u. s. w. verschafft, von wo aus sie allerdings ebenfalls noch einen erheblichen Einfluß auf die Arbeiterbewegung ausüben können.

Das Central Labour College steht ausdrücklich auf dem Standpunkt des Klassenkampfes, Nationalökonomie wird vom marxistischen und Geschichts- und Soziologie vom mate-

Straßenärar will nämlich die Reichsstraße, die mitten durchs Dorf führt, und am Eingang des Dorfes eine scharfe Kurve machte, verbreitern und die Kurve beseitigen. Wie es heißt, um den Automobilverkehr etwas zu erleichtern. Dieses Bestreben kann aber nur verwirklicht werden, wenn mit einer ganzen Reihe der mit der Stirnfront dicht an die Straße gerückten Häuser beim Wiederaufbau beträchtlich zurückgeführt wird. Die Besitzer der betreffenden Häuser verlangen natürlich, daß ihnen der Grund abgelöst werde. Aber das Straßenärar stellt nur Forderungen, die nichts kosten sollen. Anstatt den Abbrählern den Grund abzulösen, hat das Straßenärar der Gemeinde das Anfinnen gestellt, daß sie den Besitzern für den zur Straßenverbreiterung notwendigen Grund beistelle und den Besitzern das noch brauchbare Mauerwerk ablöse. Wohlgermerkt: eine Gemeinde von Abbrählern soll dem Ärar den Grund für eine Straßenverbreiterung ankaufen, damit die Herrschaften in den eleganten Autos die rasende Fahrt im Dorf nicht dämpfen müssen! Begreiflicherweise hat die Gemeindeverletzung von Jams einhellig das Anfinnen des Straßenärars abgelehnt. Nun will man auf die Abbrändler eine ganz unmoralische Pression ausüben und verweigert ihnen die Baubewilligung, bis die Straßenregulierung nicht durchgeführt ist!!! Die Gemeinde und die Abbrändler aber können sich durch die Fürsorglichkeit des Straßenärars für die Automobilfahrer nicht ganz auf den Bettelstab bringen lassen und müssen, wohl oder übel, auf den Aufbau der Wohnstätten einstweilen verzichten.

Das ist ein Hemmnis für den Wiederaufbau von Jams, und wer die Halsstarrigkeit des Straßenärars kennt, wird begreifen, daß es lange Zeit brauchen wird, bis es sich entschließt, den notwendigen Boden einzulösen oder auf die Verbreiterung der Straße zu verzichten.

Die Teilbesitzungen.

Das zweite Hemmnis ist noch schwieriger zu lösen. Jedes der abgebrannten Häuser von Jams hatte nämlich fast durchwegs mehrere, oft drei bis vier Besitzer. Dem einen gehörte der rechte Teil des Hauses, dem anderen der linke. Ein anderer Besitzer war im Parterre, ein anderer auf dem ersten, ein anderer auf dem zweiten und wieder ein anderer auf dem dritten Stock. Seiner Ursprung haben diese Besitzverhältnisse, die man in Tirol noch häufig antrifft — wie kennen in einem Ort des Oberinntals beispielsweise ein Haus, das sechs Besitzer hat, vier Besitzer teilen sich eine große Stube — in den Familienkommunismus, der nach den Bauernkriegen als die wahre Verwirklichung der Gebote Christi galt. (Es wurde damals als Frevel angesehen, wenn ein Kind vom Hause weichen mußte. Man sprach bei der Besitzübertragung jedem Kind einen Teil des Hauses zu.) Natürlich sind heute nicht lauter Verwandte Teilbesitzer eines Hauses. Durch Vererbung, Verkauf u. s. w. ist ein Teil des Hauses in ganz andere Hände gekommen. Die Teilbesitzer eines Hauses sind heute, und das nicht in den wenigsten Fällen, Todfeinde. Nun ist aber jeder Teilbesitz fäuhlich im Grundbuch verfaßt; der Wiederaufbau eines Teilhauses ist aber in den meisten Fällen schon aus dem Grunde ausgeschlossen, weil sich die Besitzer nicht einigen können. Wenn nicht alle gemeinsam, kann nur ein einzelner auf der Brandstätte ein Haus erstellen. Aber welcher soll von den vier oder fünf Teilhabern der Brandstätte dieser einzelne sein? Keiner will weichen, ablösen; denn die meisten Teilbesitzer waren Bauern, besitzen einige Strich Felder, sind also interessiert, bald wieder das alte Obdach zu bekommen. Selbst bauen kann

realistischen Standpunkt aus gelehrt. Zwar fehlt es in England an beherrschten Kräften, die einen solchen Unterricht erteilen können, und so setzen sich die Lehrkräfte zum großen Teil aus begabten früheren Studenten zusammen. Besonders anregend und bildend wirkt der ständige Verkehr der Schüler untereinander. Die allgemeine Atmosphäre macht auf den Besucher den dankbar günstigsten Eindruck, man hat das Gefühl, daß einem vor der Zukunft der englischen Arbeiterbewegung nicht bange zu werden braucht. Mit einem Wissensdurst, den man heutzutage nur bei kämpfenden Arbeitern vorfindet, werfen sie sich auf das ungeheure Gebiet, jedes Werk von Marx und Engels, selbst solche wie die „Heilige Familie“, wird, so wie es durch Uebersetzungen durch die Chicagoer Kerr-Verlags zugänglich gemacht ist, mit Heißhunger aufgegriffen, studiert und debattiert, einzelne haben sogar Deutsch gelernt, um die Werke der Meister im Original studieren zu können. Dabei bleiben die Schüler in den engsten Beziehungen mit der Bewegung und den Kämpfen ihrer Organisationen und der allgemeinen Arbeiterbewegung. Gegenwärtige und frühere Schüler des College über sehr schon einen so großen Einfluß auf die Arbeiterklasse aus, daß sogar die bürgerliche Welt auf das „Treiben“ aufmerksam geworden ist. Es ist auch keineswegs ein Zufall, daß die große Mehrzahl der Schüler des Labour College aus Delegierten der südwalisischen Bergarbeiter, der Eisenbahner und Transportarbeiter besteht, also derjenigen Arbeiterkategorien, die bei dem neuesten Erwachen der englischen Arbeiterklasse die führende Rolle gespielt haben. Durch briefliche Unterrichtskurse und Vortragszyklen in verschiedenen Industriezentren dehnt das College sein Erziehungswert unter den Arbeitern weit über den Rahmen des Instituts hinaus aus.

Wir haben tatsächlich eine Auserziehung des Marxismus vor uns in dem Land, aus dessen Verhältnissen heraus die Lehre ursprünglich entstand, aber ihr so lange einen unfruchtbaren Boden zu bieten schien. Es handelt sich aber nicht um eine slavische Wiederholung des deutschen Marxismus, sondern, da sie direkt aus dem Leben und den Bedürfnissen der englischen Arbeiterbewegung emporschießt, wird sie gewisse neue Elemente enthalten oder stärker betonen, insbesondere jene Theorien, die die neueste Entwicklung der Arbeiterbewegung, die gewaltigen politisch-ökonomischen Kämpfe riesiger Arbeiter- und Kapitalistenorganisationen erklären und widerspiegeln. Diese geistige Renaissance, die sich keineswegs auf das Labour College beschränkt, sondern in weniger organischen Formen in jedem Industriezentrum und jeder Gewerkschaft zeigt, ist sowohl eine Ursache wie auch die Widerspiegelung und Richtungsgeberin der neuesten Phase der englischen Arbeiterbewegung.

er in den meisten Fällen nicht, weil dazu die Versicherungssumme, die er, wenn er überhaupt versichert war, für seinen Hausanteil bekam, nicht ausreicht. Also dreht sich die Frage darum: Welcher der — sagen wir — vier Besitzer eines Hauses ist befugt, die anderen drei auszuzahlen, in Fällen, wo alle vier über das nötige Kapital verfügen. Und welcher der vier Besitzer ist befugt, die anderen drei auszuzahlen, wenn keiner der vier Besitzer das nötige Geld hat und sie sich wegen eines gemeinsamen Hausbaues nicht einigen können?

Erst wird prozessiert, dann gebaut.

Diese Frage zu lösen, ist sehr schwierig. Bevor aber die Besitzverhältnisse nicht klargestellt sind, kann an den Aufbau der abgebrannten Häuser nicht geschritten werden. Schon heute schweben eine ganze Reihe Prozesse der Teilbesitzer, und bis die ausgetragen sind, dauert es, bei der Kompliziertheit der Materie, sicherlich mehrere Jahre, und dann wird so mancher Teilbesitzer das zum Bau eines Hauses oder Teilhauses notwendige Geld längst schon verprozessiert haben.

Wir wollen, damit unsere Leser die Schwierigkeit voll erfassen, ein Beispiel heraussuchen: Der alte Gasthof „zum schwarzen Adler“ in Jams hatte zwei Teilbesitzer. Dem Nikolaus Kapeller gehörte das Hochparterre und ein Teil des Kellers. Ein gewisser Linzer war Besitzer des ersten Stockwerkes. Vom zweiten Stock und dem Dachboden gehörte die eine Hälfte dem Linzer, die andere Hälfte dem Kapeller. Der Grund, auf dem das Haus gebaut war, aber gehörte — wie es auch bei den anderen Teilbesitzern der Fall ist — beiden gemeinsam, das heißt: jedem war zu Lasten des anderen ein Servitut gutgeschrieben. Beide Besitzer sind Todfeinde und lagen wiederholt miteinander im Prozeß. Nach dem Brande war es klar, daß sich die beiden wegen Aufbau des Hauses nicht einigen werden, weshalb der Vorlieber von Jams, Herr Hauweis, den Anteil des Kapeller käuflich erwarb und dann dem Linzer veräußerte.

Kapeller, empört, daß das Haus in die Hände seines Todfeindes kommen soll, strengt nun gegen Hauweis die Klage auf Nichtigkeitserklärung des angeblich unter falschen Vorbedingungen abgeschlossenen Kaufvertrages an. Linzer kann nicht bauen, bis der Prozeß ausgetragen ist, und strengt wieder gegen Kapeller die Klage auf Erlass des Schadens an, den er durch den verzögerten Aufbau des Hauses erleidet. Erst wird prozessiert, dann gebaut. — Ein Dorado für Advokaten!

Wie gesagt: das ist ein Beispiel, aber das beweist, daß es mit dem Aufbau nicht so rasch gehen wird, als man erwartet.

Der Wohnungsjammer in Landed und Umgebung.

Wie wir schon einleitend darlegten, hat der Brand von Jams — in Jams, das eine gute Viertelstunde vom Bahnhof und etwas über eine halbe Stunde von Landed entfernt ist, wohnten sehr viele Eisenbahner und zahlreiche Arbeiter der Landeder Fabriken — die Wohnungsnot, die schon vorher bestand, ungemein verschärft. Die Bauern und Haus- und Teilbesitzer von Jams, die früher Wohnungen vermieteten, mußten sich selbst um ein Obdach umsehen. So wurden in Landed und in allen umliegenden Ortschaften fast alle vorhandenen Räume in Wohnstätten verwandelt. In der Marktstraße in Landed sind die Häuser auf der östlichen Seite in einem Rain gebaut. Das Parterre dieser Häuser, namentlich der oft ganz in das Erdreich gebaute hintere Teil, ist feucht und wurde früher nur zum Teil zu Wohnungen, der andere, im Rain gebaute Teil zu Holzlagern, Magazinen, Kellern u. s. w. verwendet. Heute sind fast alle diese feuchten Parterreräume Wohnungen, dicht bevölkert mit Menschen, und der Preis einer kleinen finsternen Parterrewohnung beträgt heute bis zu 22 bis 30 Kr. im Monat, ein Betrag, um den vor nicht allzu ferner Zeit eine schöne, gesunde Wohnung erhältlich gewesen ist.

Ähnlich ist es auch in der Maisengasse, wo ebenfalls alte, feuchte Holzschuppen bewohnt sind, und in der Herzog Friedrichstraße (dort ist sogar das alte Wästerhaus, das in der Zeit des Herzogs Friedl mit der leeren Tasche gebaut wurde und im höchsten Grad baufällig ist, bis zum Dachboden mit Parteien überfüllt), wo sehr alte Bauernhäuser stehen; der Eingang in Wohnungen führt, da jeder Raum benützt wird, gar nicht selten über die Tonne der Scheuer. Jedes Kellerloch, das halbwegs belichtet werden kann, ist dort bewohnt. Und für die schlechtesten Löhner müssen hohe Mieten gezahlt werden. Denn die guten Christen und die nationalen „Volksgenossen“, die in Landed Häuser besitzen, verstehen gar wohl, die Not der armen Mieter zu nützen.

Viele Eisenbahner und Arbeiter haben in Landed überhaupt keine Wohnungen, auch nicht die schlechtesten, bekommen können, und mußten nach Grinz (1½ Stunden vom Landed), nach Stans (eine Stunde am Berg oberhalb Landed), nach Pruggen u. s. w., übersiedeln, wo natürlich auch alle Häuser überfüllt sind.

Wo sollen diese Zustände hinführen? Die private Bautätigkeit in Landed ist nicht besonders reger und bleibt weit hinter dem jedes Jahr in natürlicher Weise ansteigende Wohnungserfordernis zurück. Also darauf, daß die private Bautätigkeit die Wohnungsnot nur einigermaßen behebt, ist nicht zu hoffen, auf den Wiederaufbau von Jams, aus oben geschilderten Gründen, nicht zu denken! Was tritt ein, wenn einmal mit dem Bau der Einschlagbahn ernst gemacht wird und viele Arbeiter nach Landed kommen? Was tritt ein, wenn, was bei der ungeheuren Uebersiedelung und der feuergefährlichen Bauart einiger Teile Landeds durchaus nicht ausgeschlossen ist, einmal ein Unglück, ein größerer Brand ausbricht?

Die Staatsbahn muß die versprochenen Personelhäuser bauen.

Alle Umstände heißen, daß die Staatsbahn endlich mit dem so oft gegebenen Versprechen ernst macht und eine entsprechende Anzahl Personelhäuser für Landed herstellt, den Eisenbahnern ein menschenwürdiges Obdach bietet und das Wohnungsangebot steigert. Je länger die Staatsbahn zuwartet, desto schwieriger wird die Situation, desto

teurer aber wird sie die Wohnhäuser bezahlen, die sie schließlich doch erstellen muß. Die Grund- und Bodenpreise steigen eben auch in Landed fortwährend, und zwar sehr rasch. Wir hoffen, daß unsere Ausführungen, die nächsten schon noch eine Ergänzung finden sollen, dazu beitragen werden, bei den Staatsbahngewaltigen die Erkenntnis wachzurufen, daß Landed nicht mehr geeignet ist zu einem Studienobjekt, ob Personelhäuser notwendig sind oder nicht. Die Wohnungsnot in Landed schreit nach Taten, heischt nach der Verwirklichung der gegebenen Versprechungen.

Neue Kampfesformen.

Nach ehernen Gesetzen vollzieht sich die Entwicklung des Kapitalismus. Mit ungeheurer Geschwindigkeit. Und während der Kapitalismus den höchsten Formen zustrebt, während er geradezu abenteuerliche Gebilde im Wirtschaftsleben schafft, unterläßt er auch nicht, seinen historischen, großen Widersacher, das Proletariat, auf die letzten gewaltigen Kämpfe vorzubereiten, und zwar durch immer größere Lohnkämpfe. Die Klassengegensätze spitzen sich immer mehr zu; sie prallen aber auch in weitaus größeren Dimensionen als je aneinander.

Seit einigen Jahren sind wir in eine Epoche gigantischer Kämpfe eingetreten. Die Unternehmerklasse hat den Eindruck gewedt und gefestigt, daß es ihr nimmere darum zu tun ist, ihre Kräfte mit denen der Arbeiterschaft zu messen. Seit einigen Jahren gibt es fast jährlich da oder dort eine Probe der neuen Kampfart. Im Jahre 1909 machten die schwedischen Ausbeuter mit ihrer gewaltigen Aussperrung den Anfang; und dann ging es in rascher Folge durch alle Länder fast: Norwegen und Dänemark kamen daran, als die nächsten Nachbarn; Deutschlands Ausbeuterklasse hat mit ihren Bauarbeiter- und Werftarbeiteraussperrungen besondere Proben erbracht; natürlich konnte und wollte Oesterreich nicht zurückbleiben, und die angeordnete und nicht ganz freiwillig unverwirklichte Aussperrung der Wiener Metallarbeiter, sowie die tatsächlich durchgeführte der Prager Metallarbeiter sind Beweise, daß auch die österreichische Unternehmerklasse Solidarität zu halten vermag.

Nabezu jeden Kampf, wo es nur halbwegs möglich ist, dehnen die Unternehmer zu gewaltigen Dimensionen aus. Die Beweggründe dafür sind oft ausgesprochen und dargelegt worden; man braucht sich nur der Berichte über den schwedischen Kampf zu erinnern. Damals schon haben die Sekretäre der Unternehmerorganisationen als besonders vorteilhaft hervorgehoben, daß durch die Befämpfung oder Bedrohung großer Arbeitermassen die Fähigkeit der Arbeiterorganisationen, die Mitglieder zu unterstützen, ungemein verringert wird, wodurch auf der anderen Seite die Aussicht auf einen Erfolg der Unternehmer wächst. Außerdem sind die Unternehmerorganisationen der Meinung, daß durch die Vergrößerung des Kampfgebietes die ganzen übrigen Kräfte der Organisation vom Kampfesherd abgehalten werden. Tatsächliche Beweggründe sind es also, die auf seiten der Unternehmer ausschlaggebend sind.

Die Rechnung der Unternehmer hat aber nicht ganz gestimmt. Was sie wollten, war ja eine Einschüchterung der Arbeiter, die sich sagen sollten, daß es besser ist, die gegebenen Verhältnisse ruhig weiter ertragen, als Kämpfe von so mächtiger Größe heraufzubeschwören. Diese Rechnung mußte falsch sein; die Forderungen der Arbeiterschaft sind so dringliche, so berechtigte, daß für sie eingetreten werden muß, wenn es noch so harte Kämpfe jeht. Und alle die so berechtigten und dringlichen Forderungen bleiben von den Unternehmern unberücksichtigt. Das Ganze der Arbeiterklasse hat Anspruch darauf, daß die Nahrungs- und Kulturbedürfnisse des ganzen Volkes befriedigt werden. Solange das nicht der Fall ist, müssen und werden die Arbeiterorganisationen kämpfen.

Vor die Wahl gestellt: entweder auf die Erfüllung dieser Forderungen zu verzichten oder in den Kampf zu treten, werden die Arbeiter ohne Zaudern sich für das zweite, für den Kampf entscheiden — das ist ja doch die historische, hohe Mission der Arbeiterschaft — und werden eben Vorsorge treffen, diesen Kampf siegreich bestehen zu können. Die Entwicklung ist in dieser Richtung unverkennbar. Die stets wachsende Zentralisation der Gewerkschaften, die alle psychologischen, geschichtlichen und nationalen Hindernisse überwindet, die wir nimmere in Frankreich und in England verfolgen können, zeigt uns den Kurs der Entwicklung, zeigt uns aber auch, wie sehr die Arbeiterklasse lernt.

So konnten und können die Arbeiter es auch unternehmen, die Säreden der Riesenaussperrungen, aber auch der Riesenstreiks eher auf sich zu nehmen. Bei den großen Kämpfen ist die Gefahr des Streikbruchs immerhin kleiner, wenn auch die Erfahrungen des letzten deutschen Bergarbeiterstreiks dagegen zu sprechen scheinen. Der Unternehmer vermag beim Streik in einem Betriebe die Streikenden zu ersetzen: für eine große Masse von Arbeitern kann er aber nicht so rasch Ersatz finden. Und darin liegt auch die Gefahr, die den Unternehmern aus ihrer Taktik, Riesenkämpfe zu provozieren, droht. Doch wäre es verfehlt, wollte die Arbeiterschaft ihre Taktik auf dieser Wahrnehmung aufbauen. Streikbrechertum ist für die Unternehmer vor allem dann eine Hilfe, wenn bei der Konkurrenz nicht getreift wird. Bei den — fast wäre man in Versuchung, zu sagen — jetzt modernen Kämpfen, pflegt aber die ganze Produktion stillgelegt zu sein.

Daraus geht mit Klarheit hervor, daß die Einrichtungen der Arbeiterorganisationen diesen Tatsachen angepaßt sein müssen, sollen die Arbeiter nicht unterliegen. Das gilt gleicherweise für die Aussperrungen, wie für Streiks und Verhandlungen. Allen diesen Arten der Austragung von Differenzen haben die Unternehmer eine Größe beizubringen verstanden, wie es früher nicht vorgekommen ist.

Immer größere Massen von Arbeitern werden in die Kämpfe verwickelt, für immer größere Gebiete werden Kämpfe geführt. Man beachte da wiederum die großen Arbeitseinstellungen der letzten Jahre, die Lohnkämpfe in England, die eben beendeten Bergarbeiterstreiks, man

erinnere sich des großen Lohnkampfes in der ostböhmi-
schen Textilindustrie. Welche Massen traten da als
Kämpfer auf! Wer konnte sie? Wer hatte Einfluß auf
sie? Wer konnte und wollte für sie und ihr Vorgehen die
Verantwortung übernehmen? Es ist doch klar, daß bei
der ungeheuren Beteiligung an den Kämpfen leider nicht
alle Beteiligten auch organisierte, also disziplinierte Ar-
beiter waren. Und man weiß allgemein, daß gerade die
Streiks solcher unorganisierter Massen entweder Wut
oder Verzweiflungsausbrüche sind. Fehlt dann auch noch
der Einfluß, die Autorität der lenkenden, der nüchternen
Gewerkschaftsorganisation, ist unter Umständen für den
endlichen Erfolg des Kampfes Gefahr gegeben. In Eng-
land hatten voriges Jahr in den ersten Wochen eigentlich
unorganisierte Elemente die Führung, erst im weiteren
Verlauf gelang es den Organisationen, die Führung auf
sich zu nehmen. Beim ostböhmiischen Textilarbeiterstreik
war es dasselbe, denn man kann doch füglich nicht von
einer wirklichen Führung sprechen, wo die Arbeiter zer-
splittert, noch unter den Eifersüchteleien der verschiedenen
Organisationen zu leiden hatte.

Durch die Vergrößerung der Kämpfe werden die in-
differenter Arbeiter eine immer größere Gefahr für die
gesamte Arbeiterklasse. Und so entspringt für unsere Ge-
werkschaften aus der Entwicklung der Lohnkämpfe neuer-
dings ein altes, aber immer wichtiges Problem: wie ist
die Gefahr des Indifferentismus zu beseitigen? Der
Frage des Ausbaues und der Vervollkommnung unserer
Agitation ist also nach wie vor die allergrößte Bedeutung
beizumessen. Die Mitglieder dürfen nicht darauf pochen,
daß ja die Bezirks- oder Gauleiter, die Vertrauensmänner
oder sonstigen Funktionäre diese Arbeit besorgen. Jedes
Mitglied der Organisation hat die Pflicht, sich der Agi-
tation zu widmen.

Gerade die ersten Zeiten, in denen wir leben,
sprechen eine allzu deutliche Sprache. Es ist geboten, daß
endlich allseits die Gleichgültigkeit verlassen wird; wir
müssen die Zeichen der Zeit verstehen. Erst dann in die
Agitation eintreten, wenn der Kampf ringsum schon
tobt, ist wohl verspätet, ja sogar müßig. Sofort, in Zeiten
des Friedens muß diese Arbeit geleistet werden. Gegen
den Indifferentismus, aber auch gegen die Organisations-
zerpflüchterung, die nicht geringere Gefahren für die Ar-
beiterklasse mit sich bringt.

Die neuen Kampfmethoden der Unternehmer
heischen auch von uns erhöhte Aufmerksamkeit.

Die Demagogie des Vereines der Wagenmeister und Wagenauffseher.

„Warum die große Organisation für das Wagen-
aufsichtspersonal nichts tut“, und „Eine Abgabe an den
Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein“ be-
titeln sich zwei Artikel der „Fach-Zeitung des Vereines der
Wagenmeister und Wagenauffseher“. Im ersten Artikel
wird ein Schreiben der Zentrale unserer Organisation an
unsere Ortsgruppe in Pilsen dazu benützt, um gegen
unsere Organisation und gegen den Abgeordneten Ge-
nossen Tomisch die Verdächtigung zu schleudern, daß wir
für das Wagenaufsichtspersonal nichts gemacht haben, also
die Interessen dieser Kategorie unsererseits vernachlässigt
würden, und im zweiten Artikel wird mitgeteilt, daß das
Wagenaufsichtspersonal des Direktionsbezirktes Pilsen
deshalb beschloß, aus unserer Organisation auszu-
treten und dem Verein des Wagenaufsichtspersonals bei-
zutreten. Die beiden Artikel werden feiner weiteren Wür-
digung wert, wenn nicht durch ihre Tendenz die Inter-
essen des Wagenaufsichtspersonals schwer geschädigt wür-
den. Wir haben auch nicht die Absicht, uns mit den An-
sagen der genannten Zeitschrift in eine Polemik ein-
zulassen, weil uns das demagogische Diktat derartiger
Kategorievereine für die Bestimmung unseres Vor-
gehens und unserer Taktik naturgemäß nicht maßgebend
sein kann. Für unser Verhalten sind uns allein die Be-
schlüsse unserer Organisation maßgebend, selbst auf die
Gefahr hin, daß deshalb hier und da einer von den Kate-
gorienvereinen weitend wird, weil wir ihre demagogi-
schen Absichten rechtzeitig durchkreuzten.

Es handelt sich uns vielmehr darum, aufzuzeigen,
in welcher demagogischen Art vom Verein des Wagen-
aufsichtspersonals mit den Interessen der genannten
Kategorie gespielt wird. Es handelt sich um folgendes:

Am 13. Oktober 1911 richtete unsere Ortsgruppe in
Pilsen an die Zentrale unserer Organisation ein
Schreiben, in welchem mitgeteilt wird, daß die Vertreter
des Wagenaufsichtspersonals ersuchen, daß die Forderung:
Gewährung eines monatlichen Pauschales von 40 Kr. an
das Wagenaufsichtspersonal in dem 69 Millionen-Antrag
ausgenommen wird, und falls dies nicht geschehen sollte,
ihnen die bezüglichen Gründe bekanntzugeben. Dieses
Schreiben wurde von der Zentrale unserer Organisation
wie folgt beantwortet:

Wien, am 16. Oktober 1911.

701/J. M. 911.

Sechste Ortsgruppenleitung!

Werte Genossen!

Bezugnehmend auf das werthe Schreiben vom 13. d. M.,
betreffend die Beschwerde der Wagenauffseher teilen wir Ihnen
folgendes mit:

Die Forderung wegen Gewährung eines Pauschales für
das Wagenaufsichtspersonal haben wir jetzt deshalb in die
Kampfforderungen nicht aufgenommen, weil wir überzeugt
sind, daß diese Forderung dormalen nicht zu erreichen ist.

Die gegenwärtige Bewegung ist doch aus der furchtbaren
Teuerung entsprungen und mußten daher bei der Aufstellung
der Forderungen vor allem die schlechtesten Kategorien
in Berücksichtigung gezogen werden. Für das Wagenaufsicht-
personal haben wir aber auch die dringendsten Forderungen
erhoben, Quartiergelderhöhung, Auflassung der 1300 Kr., auto-
matische Ernennung bei 1200 Kr., Dienststurmregelung, zwei-
jährige Vorruhefristen in der Dienstgruppe u. s. w. Die
aufgestellten Forderungen für das Gesamtpersonal sollen einen
Betrag von 69 Millionen Kronen kosten. Die werten Genossen
werden daher begreifen, daß derzeit andere Forderungen nicht
durchzusetzen sind. Alles auf einmal kann man nicht erreichen,
und es muß daher auch vom Wagenaufsichtspersonal begriffen
werden, daß dormalen diese Forderung nicht durchzusetzen ist.

Dies bitten wir den beaeiligten Genossen mitzuteilen.

Mit sozialdemokratischen Gruß

für den Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein
Josef Tomisch i. m. p.

Das ist also nach der Darstellung der „Fachzeitung
des Vereines des Wagenaufsichtspersonals“ der „sehr
sonderbare Standpunkt“ und der Beweis dafür, daß
unsere Organisation für das Wagenaufsichtspersonal
nichts tut. Weil wir so aufrichtig waren und, entsprechend
den tatsächlich herrschenden Verhältnissen, offen erklärten,
daß dormalen diese Forderung nicht durchzusetzen ist,
haben wir einen „sehr sonderbaren Standpunkt“ ein-
genommen. Gewiß, für den Demagogen, der nur die
Forderung zu erheben braucht, nicht aber auch zugleich
für deren Durchsetzung eintreten muß, weil er dazu nicht
die Macht hat, mag der Standpunkt „sonderbar“ er-
scheinen. Denn Forderungen zu stellen ist keine Kunst.
Dazu braucht man keine Organisation. Das bringt jeder
Mensch allein auch zustande. Aber die aufgestellten For-
derungen auch durchzusetzen, dazu gehört mehr als einen
Artikel für eine Zeitung zu schreiben und der Beschluß
einer Versammlung. Dazu gehört vor allem Macht, die
in diesem Falle nur eine achtunggebietende, große Organi-
sation haben kann. Und nachdem uns diese große, die
Majorität der Bediensteten umfassende Organisation vor-
läufig noch fehlt, ist es uns auch nicht immer möglich,
alle Forderungen auf einmal durchzusetzen. Diese logische
Denkart könnte man im heutigen Zeitpunkt, wo alle wirt-
schaftlichen Fragen vom Standpunkt der organisierten
Macht gelöst werden müssen, auch vom Organ des Ver-
eines des Wagenaufsichtspersonals voraussetzen, wenn
eben das „Aber“ nicht wäre. Aber weil dann in dem Falle
die Existenzmöglichkeit des Vereines des Wagenaufsicht-
personals am längsten gewesen wäre, darf dieser selbstver-
ständliche Standpunkt nicht zur Geltung kommen.

Nun haben wir bei der vorjährigen Bewegung den
Standpunkt vertreten, daß aus dem Grunde, weil nicht
alles auf einmal erreicht werden kann und die untersten
Kategorien unter der Teuerung mit ihren elenden Ein-
kommensverhältnissen am allermeisten leiden, schon bei
der Erstellung der Forderungen diese Tatsachen berück-
sichtigt werden müssen. Und wir haben gesehen, daß selbst
da noch die große Summe von 69 Millionen Kronen be-
anspruchung werden mußte. Uns ist selbstverständlich diese
Summe nicht zu hoch, wir befinden uns auch nicht in
dem Wahn, daß der Staat die Verwendung dieser Summe
für die Eisenbahner nicht etwa ertragen könnte. Aber
darum handelt es sich nicht, sondern darum, ob bei den
jeweils gegebenen Verhältnissen die Möglichkeit vorhanden
ist, erhobene Forderungen auch durchzusetzen. Warum
hat denn der Verein des Wagenaufsichtspersonals noch
nie versucht, diese und alle anderen Forderungen des
Wagenaufsichtspersonals durchzusetzen?

Und diese Möglichkeit war im Vorjahre für die in
Rede stehende und auch für manche andere Forderung
nicht vorhanden. Denn wenn für die allerdringendsten
Forderungen des am schlechtesten gestellten Personals und
für die übrigen dringendsten Forderungen des Gesamt-
personals 69 Millionen Kronen beansprucht werden muß-
ten, ist klar, daß über diese Summe nicht mehr hinaus-
gegangen werden konnte. Wichtig ist, daß auch das Wagen-
aufsichtspersonal schwer unter der Teuerung leidet. Aber
eben so richtig ist, daß außer dem Wagenaufsichtspersonal
viele andere Kategorien sind, die infolge ihrer geringeren
Entlohnung und des Fehlens jeder Aussicht auf ein
besseres Fortkommen an den durch die Teuerung ge-
schaffenen Verhältnissen mehr leiden. Es kann auch nicht
in Abrede gestellt werden, daß die Unterbeamten und
mit ihnen der größere Teil des Wagenaufsichtspersonals
bei den Lohnbewegungen in den letzten Jahren etwas
besser dazugekommen sind als die Dienerkategorien. Was
ist also zwingender Gründe sicherer, als unsere Haltung
bei der Aufstellung der Forderungen, wo wir vor allem
die Arbeiter und jene Kategorien berücksichtigen, die durch
die Missernteuerung zu Unterbeamten und sonstige Um-
stände die elende Lage besonders schwer fühlen. Das ist
eben der in die Augen springende Unterschied zwischen
unserer Organisation und den Kategorievereinen, daß
unseren Bestrebungen stets die Solidarität der besser
gestellten Menschen mit den armen Teufeln zur Grundlage dient,
während in den Kategorievereinen dieser Grundsatz
leider keinen Platz hat. Das war also der „sehr sonder-
bare Standpunkt“ unserer Organisation, den uns der
Verein des Wagenaufsichtspersonals zum Vorwurf macht.

In der Frage der Beamtenernennung haben wir
uns bei unserem Vorgehen nur von der Zweckmäßigkeit
in dieser Frage leiten lassen. Wir haben gegen diese For-
derung in der Fassung, wie sie von unseren Vertrauens-
männern erhoben wurde, nie Stellung genommen. Im
Gegenteil: wir haben selbst wiederholt veranlagt, daß alle
Unterbeamten bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr.
unter Beibehaltung der günstigen zweiwährigen Vor-
ruhefristen zu Beamten ernannt werden. Aber im
Vorjahre bei der Erstellung der Forderungen haben wir
gegenüber den mit uns koalitierten Vereinen gegen die
Aufnahme dieser Forderung energig Stellung genom-
men, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es klar
war, daß diese Forderung in der von uns erhobenen
Form im damaligen Zeitpunkt nicht durchzusetzen war.
Die Beibehaltung der zweiwährigen Vorruhefristen
sowie die Anschaffung der Protektion bei der Ernennung
selbst war voraussichtlich nicht möglich zu erreichen. Die
in Betracht kommenden Bediensteten hatten also keinerlei
finanzielle Vorteile zu gewärtigen. Daß die Forderung
trotzdem in unserem Memorandum enthalten war, hat
seine Ursache darin, weil die mit uns koalitierten Vereine
auf der Aufnahme dieser Forderungen beharrten. Daraus
kann aber noch nicht abgeleitet werden, daß wir als selb-
ständige Organisation diese im damaligen Zeitpunkt
unfruchtbare Forderung auch für die anderen Kategorien
übernehmen sollten. Dies geschah auch seitens des Abge-
ordneten Genossen Tomisch nicht, und wurden unserer-
seits die gegenteiligen Behauptungen im „Eisenbahner“
berichtigt. Es kann uns also auch bezüglich unserer Hal-
tung in dieser Frage kein begründeter Vorwurf gemacht
werden.

Noch viel weniger aber hat der Verein des Wagen-
aufsichtspersonals ein begründetes Recht, zu behaupten,
daß wir für das Wagenaufsichtspersonal nichts getan
haben. Wir wollen die demagogischen Schreier daran er-
innern, daß es im Jahre 1905 noch keine Automatik gab,
die seither durch die Kraft unserer Organisation errungen
wurde. Es sind die Anfangs- und Endgebote erhöht

worden, die Vorruhefristen wurden verkürzt, die Nor-
mierung der Unterbeamtenposten wurde verbessert, es
erfolgten Quartiergelderhöhungen und Härtenausgleiche.
Das alles hat natürlich der Verein des Wagenaufsicht-
personals erreicht, um in seinem Paragon zu reden, die
große Organisation hat natürlich nichts gemacht. Das ist
die Art und Weise, mit der alle diese unbedeutenden
Kategorievereine ihre Existenzberechtigung dortum.

Wir überlassen es ruhig der Einsicht der Bediensteten
des Wagenaufsichtspersonals, über unsere Haltung zu
urteilen. Demagogie hat in unseren Reihen keinen Platz,
und wer das nicht begreift, dem ist eben so lange nicht zu
helfen, als er nicht durch die Entwicklung der Verhältnisse
zu einer besseren Ansicht bekehrt wird. A. M.

Die Sozialpolitik im österreichischen Reichsrat.

Die vorösterliche Session des österreichischen Reichs-
rates hat eine nicht unerfreuliche sozialpolitische Ausbeute
ergeben. Wie seinerzeit mitgeteilt wurde, sind durch die
Auflösung des österreichischen Abgeordnetenhauses im
März 1911 zahlreiche sozialpolitische Aktionen in ihrem
Laufe gehemmt worden. Diese Unterbrechung hat nun
der neugewählte Reichsrat, wie es scheint, glücklich über-
wunden, indem er im Begriffe steht, mehrere wichtige
Vorlagen, welche der Arbeiterfürsorge dienen sollen, der
Gesetzgebung zuzuführen.

Die Herbstsession 1911 ließ sich bereits in diesem
Belange nicht ungünstig an und konnte als Ergebnis,
nebst zahlreichen Vorarbeiten in den Ausschüssen und
Kommissionen, auf das Gesetz über die Beschäfti-
gung jugendlicher Personen und Frauen im
Bergbau hinweisen. Bedeutend reicher ist jedoch
die Ausbeute der vorösterlichen Sitzungsperiode, in
welcher vom Abgeordnetenhause drei wichtige sozial-
politische Regierungsvorlagen verabschiedet wurden.

Die eine dieser Vorlagen betrifft die Abände-
rung und Ergänzung des § 71 der öster-
reichischen Gewerbeordnung und verfolgt
neben der Einführung des gesundheitlichen Höchst-
arbeits-tages vornehmlich den Zweck, die Grundlagen des
technischen Arbeiterschutzes auch gezielte in der erhöhten
Anforderungen von Wissenschaft und Praxis anzupassen.
Diese Vorlage wurde vom Abgeordnetenhause im allge-
meinen nach den Vorschlägen der Regierung angenommen.
S hervorhebung verdient nur eine auf sozialdemokratischen
Antrag beschlossene Ginzulassung, welche der Regierung
die Möglichkeit gibt, im Verordnungswege jene Ma-
schinen zu bezeichnen, die nur mit entsprechenden Schutz-
vorrichtungen versehen in Verkehr gesetzt werden dürfen.
Es ist zu erwarten, daß durch diesen nunmehr in die
österreichische Gesetzgebung aufgenommenen Grund-
satz auf die Maschinenindustrie im Sinne einer weitest-
möglichen Unfallverhütung erheblich eingewirkt werden wird.
Der zweite Gesetzesentwurf der vom Abgeordnet-
hause erledigt wurde, regelt die Lohnzahlung im
Bergbau. Während diese letztere bisher monatlich er-
folgte, wird sie nach dem neuen Gesetz mindestens vier-
zehntätig vorzunehmen sein. Auch trifft die Vorlage,
welche den oft geäußerten Wünschen der Bergarbeiter
mindestens auf halbem Wege entgegenkommt. Bestim-
mungen über die Beistellung des Werkzeugs und der
Arbeitszutaten (Gehülte und Gezähe) sowie der am
Arbeitsorte benötigten Sprengmittel. Endlich beschloß
das Abgeordnetenhause noch ein drittes Gesetz, welches
eine nicht unwesentliche Erweiterung der Unfall-
versicherung im Baugewerbe vorsieht. Sie-
nach werden in Zukunft auch Zimmerleute und ähnliche
Handwerker, die nicht am Bau selbst, sondern an anderen
Arbeitsorten, zum Beispiel auf einem Holzplot, tätig
sind, in die Unfallversicherung einbezogen werden. Die
beiden letztgenannten Gesetzesentwürfe haben auch bereits
die Zustimmung des Herrenhauses gefunden, so daß ihre
Sanktion und Kundmachung im Reichsgesetzblatt für die
nächste Zeit gewärtigt werden kann.

Neben diesen von der Regierung eingebrachten
Vorlagen hat das Abgeordnetenhause auch einen von
sozialdemokratischer Seite herherrührenden Gesetzesentwurf
zum Beschluß erhoben, der auf Abschaffung der
einseitigen Bestrafung des Vertrags-
bruches bei den Arbeitern (§ 85 der österreichischen Ge-
werbeordnung) zielt und schon im Vorjahre, noch vor
der Auflösung des Abgeordnetenhauses, von diesem an-
genommen wurde, jedoch im Herrenhause auf Bedenken
grundtätlicher Art gestoßen ist. Es bleibt abzuwarten,
ob der Vorlage diesmal im Herrenhause ein günstigeres
Schicksal beschieden sein wird.

Zu den Ausschüssen ist man gleichfalls eifrig am
Werke. Die wichtigste Vorlage, jene betreffend die So-
zialversicherung, scheint allerdings an einem toten
Punkt angelangt zu sein. Auch die Frage einer Novellie-
rung des Pensionsversicherungsgesetzes für Privatangestellte ist gegenwärtig
aktuell geworden. Wie bekannt, hat dieses erst vor we-
nigen Jahren beschlossene Gesetz nicht ganz die darau-
gesetzten Erwartungen gerechtfertigt und wird in einer
Reihe von fundamentalen Punkten als reformbedürftig
bezeichnet. Der Sozialpolitische Ausschuss des Abgeord-
netenhauses hat sich in letzter Zeit lebhaft mit dieser An-
gelegenheit befaßt und die Abhaltung einer großan-
gelegten parlamentarischen Erhebung zur Klärung der
bei der Novellierung in Betracht kommenden Fragen be-
schlossen.

Die übrigen sozialpolitischen Aktionen, die gegen-
wärtig die Ausschüsse des Abgeordnetenhauses beschäf-
tigen, beziehen sich auf die gesetzliche Abkürzung
der Arbeitszeit, für welche jedoch dormalen keine
allzu günstigen Ansichten bestehen, ferner auf die von
sozialdemokratischer Seite seit langem geforderte Ab-
schaffung der Arbeitsbücher, auf die Aus-
dehnung der Kranken- und Unfallver-
sicherung auf die Seeleute, auf die Regelung
des Rechtsverhältnisses an Arbeiter- und Werks-
wohnungen, auf die Regelung der Kinder-
arbeit sowie die Schaffung eines Bäckergesetz-
es, dessen baldige Einbringung die Regierung im
Aussicht gestellt hat. Als sozialpolitisch bedeutsam muß

In diesem Zusammenhang auch einer Gesetzvorlage gedacht werden, die das österreichische Abgeordnetenhaus und einen Sonderausschuß seit Monaten beschäftigt hat. Es ist dies die Vorlage über die Dienstpragmatik für die Staatsangestellten, ein Gesetz, welches nicht bloß eine wirtschaftliche Vorlage für diese von der Not der Zeiten immer mehr bedrängte Personenkategorie schaffen will, sondern auch eine moderne Kodifikation der aus dem Staatsdienstverhältnisse hervorgehenden Rechte und Pflichten anstrebt. Die Vorlage ist jedoch, wie bekannt, auf Schwierigkeiten gestoßen, nicht nur wegen der Bedeutung des durch das Gesetz veranlaßten geldlichen Mehraufwandes, sondern auch wegen der ablehnenden Haltung, die das Abgeordnetenhaus bisher gegenüber gewissen grundsätzlichen Bestimmungen des Entwurfes eingenommen hat, welche das Verhalten der Beamten außer Dienst und insbesondere deren Teilnahme am Vereinsleben regeln. Wahrscheinlich dürfte es jedoch in letzter Stunde gelingen, über diese Schwierigkeiten durch ein Kompromiß hinwegzukommen. Schließlich sei noch einer von der Regierung in letzter Zeit eingebrachten Vorlage gedacht, welche eine allmähliche Aufhebung des österreichischen Zahlenlotos anstrebt und damit eine der gefährlichsten Verlockungen beseitigen will, der gerade die ärmsten Klassen der Bevölkerung häufig zum Opfer fallen. Der Gesetzentwurf hat im Abgeordnetenhaus sympathischen Widerhall gefunden und dürfte bald zur Verabschiedung gelangen.

Auch das Herrenhaus hat in diesem Jahre mehrere bedeutende Vorlagen sozialpolitischer Natur erledigt. Insbesondere sind dies die Gesetze über die Fürsorgeziehung und das Jugendstrafrecht. Diese beiden für den Ausbau der österreichischen Jugendfürsorge so wichtigen Gesetze beschäftigen dormalen bereits das Abgeordnetenhaus, dessen Justizauschuß hoffentlich bald seine Beratungen hierüber aufnehmen wird. Zahlreiche Eingaben von Kinder- und Jugendfürsorgevereinen, die auf die große Bedeutung des raschen Zustandekommens dieser Gesetze hinweisen, liegen dem Reichsrat bereits vor, und man darf daher hoffen, daß durch die baldige Verabschiedung dieser Gesetze der sichtlich zunehmenden Verwahrlosung der Jugend kräftig entgegengearbeitet werden wird. Von den weiteren Vorlagen, die das Herrenhaus in letzter der Erledigung zuführte, soll an dieser Stelle nur noch das Gesetz über den Dienstvertrag der in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben Bediensteten (Güterbeamtengegesetz) und das Gesetz über die Erhöhung der pfändungsfreien Bezüge hervorgehoben werden.

Diese knappe Uebersicht zeigt, daß der österreichische Reichsrat trotz schwieriger politischer Verhältnisse immerhin erfreuliche Ansätze zu sozialpolitischer Betätigung aufzuweisen hat. Und es würde noch viel flotter gehen, wenn nicht jeder sozialpolitische Fortschritt den bürgerlichen Parteien im harten Kampfe von den Sozialdemokraten abgerungen werden müßte!

Die zweite Auflage der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.

Wie wir an die Besprechung der in Neuauflage erscheinenden Enzyklopädie des Eisenbahnwesens schreiben, seien dem Herausgeber dieses in der ersten Auflage im Jahre 1890 erschienenen Werkes einige Worte gewidmet, fällt doch die Neuauflage dieses groß angelegten Werkes zeitlich mit dem Rücktritt des Herausgebers desselben vom aktiven Eisenbahndienst zusammen.

Der vor kurzem nach 36jähriger Dienstzeit in den Ruhestand getretene Sektionschef des Eisenbahnministeriums Doktor Viktor Freyherr v. Böll trat im Jahre 1876 in das Rechtsbureau der Kaiserin Elisabeth-Westbahn ein. Bei der Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb und dann später bei der Generaldirektion war er bereits in leitender Stellung. Als dann im Jahre 1896 das Eisenbahnministerium errichtet wurde, wurde ihm zunächst die Leitung der kommerziellen Sektion und dann die der administrativen Sektion übertragen. Im Jahre 1909 wurde er mit der Oberleitung der verstaatlichten Linien der St. G. u. und der verstaatlichten O. N. W. beauftragt. Im Jahre 1911 fungierte er im Kabinett Gautsch als Leiter des Eisenbahndienstes, um bei seiner Enthebung wiederum die Leitung der administrativen Sektion des Eisenbahnministeriums zu übernehmen.

Freyherr v. Böll hat sowohl als Fachschriftsteller für das Eisenbahnwesen als auch als leitender Eisenbahnbeamter einen guten Ruf. Als Vorstand der administrativen Sektion des Eisenbahnministeriums, der auch das Sanitätsdepartement unterstellt ist, bezugte er dem Personal Wohlwollen und er förderte nach Kräften die bei den Staatsbahnen bestehenden humanitären Einrichtungen. Er verfaßte beachtenswerte eisenbahnrechtliche Abhandlungen und hat sich als Fachschriftsteller zweifellos unschätzbare Verdienste um die Hebung des fachlichen Bildungsniveaus des Eisenbahnpersonals durch die Herausgabe der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens erworben. Dieser Ruf wird ihm auch dann noch erhalten bleiben, wenn die Erinnerung an andere leitende Eisenbahnbeamte erloschen ist, die nur ein geringeres Fachwissen in den Dienst ihres Amtes zu stellen vermochten und die, was ihnen nach dieser Richtung hin abging, anderweitig, oft auf Kosten des Personals, wettzumachen suchten.

Die zweite vollständig umgearbeitete Auflage der Böll'schen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens behandelt in mehreren tausend alphabetisch angeordneten Einzelartikeln das Eisenbahnwesen in allen seinen Zweigen, so die technischen und kommerziellen Vorarbeiten, die Gründung und Finanzierung der Eisenbahnen, den Bau der Eisenbahnen der verschiedenen Systeme, insbesondere auch der elektrischen Eisenbahnen; Unterbau, Oberbau, Hochbau, Brückenbau, Tunnelbau, die besonderen Einrichtungen für elektrische Traktion, die Signal- und Sicherungsanlagen, die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen, den Bau und die Unterhaltung der Fahrzeugmittel: Lokomotiven, Triebwagen, Tender, Personen- und Güterwagen, die Betriebsanlagen und den Betriebsdienst in seinen verschiedenen Formen und Zweigen, den Verwaltungsdienst: Personalwirtschaft, Wohlfahrts-Einrichtungen, Materialdienst, Transport- und Tarifwesen, Rechnungs- und Finanzdienst, das Eisenbahnrecht, die Eisenbahnpolitik,

die Eisenbahnökonomie, die Geschichte, Geographie und Statistik der Eisenbahnen, Biographien berühmter Eisenbahnsachverständiger u. s. w. Bei der Bearbeitung der einzelnen Artikel sind nicht nur die Verhältnisse Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz, sondern auch jene anderer Länder berücksichtigt.

Wie durch die Person des Herausgebers eine vorzügliche Redigierung des umfangreichen Werkes garantiert ist, ist auch die Liste der Mitarbeiter ein Gewähr für die sorgfältige Bearbeitung des Materials. Es sind hervorragende Eisenbahnsachverständige der verschiedenen Staaten, Professoren der technischen Hochschulen, bahnbefähigte Funktionäre, Leiter privater, für den Eisenbahnbetrieb tätiger Industrieanlagen und sonstige Fachleute, denen in diesem Werke die Behandlung der einzelnen Abschnitte übertragen ist.

Um die Vielseitigkeit dieses Werkes vor Augen zu führen, das sich keineswegs auf die Darstellung des Eisenbahnbetriebes im engeren Sinne beschränkt, sondern über alles ausreichenden Aufschluß gibt, was nur irgendwie mit dem Eisenbahnwesen zusammenhängt, seien aus der Fülle der im ersten Bande enthaltenen Einzeldarstellungen nachstehende Abschnitte hervorgehoben. Der erste Band (Abteilung bis Bau einstellung mit 278 Textabbildungen, 8 Tafeln und 4 Eisenbahntypen) enthält unter anderem Abhandlungen über:

- Arbeiterschutz,
- Arbeiterversicherung,
- Arbeiterwohnungen und
- Arbeits-einstellungen.

Das Kapitel über Arbeiterschutz ist eine übersichtliche Darstellung, der in den einzelnen Staaten für Arbeiter getroffenen Schutzbestimmungen. Das Kapitel Arbeiterversicherung bespricht das Wesen und den Umfang der Zwangsversicherung und deren Entstehungsursachen. Der Abschnitt über Arbeiterwohnungen ist vorwiegend der österreichischen Wohnungsfürsorge gewidmet. Er bespricht die gesetzlichen Begünstigungen beim Neubau von Arbeiterwohnungen durch Bahnverwaltungen sowie die bautechnischen Fragen des Baues von Arbeiterwohnungen. Das Kapitel über Arbeits-einstellungen bezeichnet die in den verschiedenen Staaten geltenden Strafbestimmungen bei der Arbeitsverweigerung auf Eisenbahnen und anderen für das öffentliche Leben wichtiger Betriebe und die stattgefundenen größeren Eisenbahnerstreiks und die passible Resistenz auf den italienischen und österreichischen Bahnen. Die Abhandlungen sind informativ gehalten, ohne schönfärbende Tendenz konstatieren sie lediglich Tatsachen. Man kann recht gut die Schilderung der Entstehung der Zwangsversicherung aus dem immer schroffer werdenden Gegensatz zwischen Arbeiter und Unternehmer heraus und aus dem dadurch immer mehr gesteigertem Empfinden des Mangels einer Versorgung für den Fall der Krankheit und der Invalidität, gelten lassen. Eine aufmerksamer und sozialwissenschaftlich richtigere Behandlung der Arbeiterfragen, als sie denselben dieses Werk, das ja eine Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist, angebeihen läßt, kann man von demselben kaum verlangen. Unter dieser Ausfürsichtigkeit leidet aber keineswegs die Beschreibung der technischen Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes, der der Raum dieses Werkes hauptsächlich reserviert ist. In dem bereits erschienenen ersten Band nehmen die Beschreibungen der Abschlusvorrichtungen und der Bahnhöfe einen größeren Platz ein. Es sind die modernen Bahnanlagen von Hamburg, Lübeck, Berlin, Stuttgart, Edinburgh, Newyork, Salzburg, Gmünd, Pilsen, Triest und Szolnok, in ersterem Abschnitt die Handschranken, Zugschranken, verbundenen Hand- und Zugschranken, Sperrschranken, Drehschreibe und Fallkreuze beschrieben und bildlich dargestellt.

Der Umfang des Werkes und damit im Zusammenhang die Kosten desselben (es sollen zirka acht Bände erscheinen; ein Band kostet gebunden 22 Kr.), erschweren dem einzelnen Bediensteten die Anschaffung des Werkes. Da sich aber das Erscheinen des Werkes auf ungefähr vier Jahre erstrecken wird (es erscheinen monatlich zwei Lieferungen und jeder Band umfaßt zehn Lieferungen, der Preis einer Lieferung ist Kr. 1.90), verteilen sich die Anlagelosten für dieses Werk auf eine längere Zeit. Wenn handweisen Bezug räumt der Verlag Urban u. Schwarzenberg, Wien I, Maximilianstraße 4, Ratenzahlungen ein. Der Eisenbahnbedienstete ist sehr häufig Käufer jener Kolportage-literatur, die in einer fast endlosen Reihe von Lieferungen einen bandwurmartig sich dahinziehenden Schundroman ans Licht der Welt setzt. Da ist es unsere Verpflichtung, auf die gediegene Erscheinungen der Eisenbahnliteratur aufmerksam zu machen und deren Ankauf zu empfehlen. Die Verbesserung der Fachkenntnisse kann jedem Eisenbahnbediensteten nur zum Nutzen gereichen und das Studium der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist zu dieser Verbesserung der Kenntnisse zweifellos geeignet. Wir werden auch den weiteren Erscheinungen des Werkes, das durch jede Buchhandlung zu beziehen ist, unsere Aufmerksamkeit schenken.

Protokoll

über die in der Zeit vom 15. bis 19. Dezember 1911 im k. k. Eisenbahnministerium (Departement 4) stattgefundenen Sitzungen des Arbeiterzentralausschusses für die Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

Delegierter Freischlag repliziert hierauf, daß während des Aussetzens verschiedene Vorbereitungen behufs ungehinderter und rascher Vollendung der begonnenen Oberbauarbeiten getroffen werden müssen. Der Referent und Oberinspektor Bohardt erbringen den Nachweis, daß gerade in der letzten Zeit der starke Zubrang zum Bahnerhaltungsdienst zeige, daß die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter gegenüber der der Arbeiter in der Privatindustrie nicht zu Ungunsten der Bahnerhaltungsarbeiter gedeutet werden könne, zumal gerade die Arbeitszeit der Bahnerhaltungsarbeiter im Winter auf acht Stunden heruntergehe.

Delegierter Priesner möchte die Verwaltung auf die von Privatbrückenbauunternehmungen gewährten und entlohten Regenfeiertage aufmerksam machen, während Delegierter Gumer bei dieser Gelegenheit das Eisenbahnministerium ersucht, das vielfache Aussetzen der Arbeiter im Winter, durch welches die Arbeiter gerade in der schwersten Zeit der Not preisgegeben werden, auf das unumgänglichste Maß einzuschränken.

Mitglied Freischlag erinnert an den ganz besonders anstrengenden Dienst der Bahnerhaltungsarbeiter in Tunneln und begehrt die Aufnahme diesbezüglicher Sonderbestimmungen in der Arbeitsordnung.

Baurat Hatschbach anerkennt den schwierigen Dienst in Tunneln, welchem auch in der Praxis durch die Festsetzung gekürzter Arbeitszeiten Rechnung getragen wird, kann jedoch der Auffassung nicht beipflichten, derartige Sonderbestimmungen

in allgemeine Vorschriften aufzunehmen; dieser Anschauung schließt sich auch der Referent an und betont, daß außer den Arbeiten in Tunneln auch andere Spezialfälle, wie Arbeiten auf längeren Brücken, feuchten Geländen und dergleichen in der Arbeitsordnung berücksichtigt werden müßten, was jedoch über den vorgezeichneten Rahmen einer Arbeitsordnung hinausgehen würde.

Delegierter Freischlag modifiziert seinen Antrag dahin, daß die normale Arbeitszeit im Bahnerhaltungsdienst neun Stunden zu betragen hätte und die Direktionen anzugeben wären, für Arbeiter unter schwierigen Verhältnissen, wie in schlecht ventilierten Tunneln oder anderen ungünstigen Baulagen, abgekürzte Arbeitszeiten zu bestimmen. Ferner stellt er unter Berufung auf das Gesetz vom 28. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 158, den Antrag, auch den Arbeitern des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes vor Schluß der Arbeitszeit fünf Minuten zum Waschen zu gewähren. Den leggedachten Anträgen wird von Seiten der Arbeiter-Zentralausschußmitglieder zugestimmt und sodann Absatz 1 des § 5 in nachstehender Fassung zum Gutachten erhoben:

„Die tägliche Arbeitszeit beträgt ohne Einrechnung der Arbeitspausen in der Regel neun Arbeitsstunden.“

Beginn und Ende der Arbeitszeit sowie die Arbeitspausen werden vom Vorstand der Bahnerhaltungssktion (Betriebsleiter) im Einvernehmen mit den Arbeitern bestimmt und ist hierbei auf die örtlichen und sonstigen besonderen Verhältnisse sowie auf den Zugverkehr gebührend Rücksicht zu nehmen.

Vor Schluß der Arbeit wird den Arbeitern fünf Minuten Zeit zum Waschen gewährt.“

Mitglied Priesner zeigt an einem konkreten Fall die Schädigung der im Wächterdienst verwendeten Bahnerhaltungsarbeiter, welche diesen erwächst, wenn deren Verwendung im Wächterdienst nur wenige Tage währt.

Mitglied Sticha beklagt sich über die ungebührliche Ausnützung der als Substituten für Wächter verwendeten Arbeiter im Bereich der Bahnerhaltungssktion Prag I.

Auch erleiden nach Ansicht der Delegierten Schneider, Sticha und Freischlag diejenigen Arbeiter, welche einen Ausschäftsbediensteten zu vertreten haben, einen tatsächlichen Schaden gegenüber jenen Arbeitern, welche auf systematisierten Posten befindliche Bedienstete substituieren. Der Antrag auf Verlängerung dieser Frist wird vom Arbeiter-Zentralausschuß zum Beschluß erhoben, nach welchem Absatz 2, wie folgt, abzuändern wäre:

„Die länger als fünf Tage im Wächterdienst verwendeten Arbeiter, deren diesbezügliche Leistung länger als eine Tagesfrist dauert, werden bezüglich der Arbeitszeit wie die Wächter behandelt und sollen nach einem bestimmten Dienstturnus eingeteilt, wobei die Vorschriften betreffend die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit im ersetzten Betriebsdienst der k. k. österreichischen Staatsbahnen genauestens zu beachten sind.“

Delegierter Gumer legt Wert darauf, daß die Bahnerhaltungsarbeiter rechtzeitig von einer bevorstehenden Reduzierung des Arbeiterstandes in Kenntnis gesetzt werden, damit sie sich anderwärts um Arbeit umsehen können; er wünscht die genaue Einhaltung dieser Bestimmungen von Seiten der Dienstvorstände.

Nach Vornahme der den Gutachten entsprechenden Änderungen in den Absätzen 4, 6 und 7 des § 5, begründet Mitglied Freischlag die Notwendigkeit der Abänderung des Absatzes 4 in § 6, dessen Bestimmungen gegen die Abfiewächter, die keinen freien Sonntag erhalten, gerichtet sind.

Sein Verlangen geht dahin, dem auf einem Wächterposten befindlichen Arbeiter, in jenen in der Vorfrist über die Dienst- und Ruhezeit vorgegebenen Fällen, einmal monatlich 24 Stunden freizugeben und überdies noch einen freien Sonntag im Monat zu gewähren.

Sodann wird der Absatz 5 in der von den Mitgliedern Freischlag und Gumer beantragten Form von den Delegierten angenommen und lautet:

„Den im Wächterdienst verwendeten Arbeitern und sonstigen Turnusarbeitern wird jeder zweite Sonntag freigegeben.“

Berechnung und Auszahlung der Verdiensträge.

Bei der Beratung über die Berechnung und Auszahlung der Verdiensträge kommt Delegierter Freischlag auf die bereits bei der Materialmagazinsarbeitsordnung vom Arbeiter-Zentralausschuß beschlossenen Abänderungsanträge zurück und spricht sich für die Anwendung dieser Bestimmung im Bau- und Bahnerhaltungsdienst in dem Umfang aus, daß als auswärtige Beschäftigung eines Bahnerhaltungsarbeiters jede Verwendung desselben in einem fremden Bahnmasterraton anzusehen wäre.

Der Referent kann diese Definition nicht gutheißen weil es nicht angeht, daß im Falle die Grenzen zwischen zwei Bahnmasterrbezirken in einer Station zusammenfallen, ein Arbeiter, ohne seinen Stationsort zu verlassen, nur aus dem Anstand, daß er jenseits der Grenzlinie arbeitet, bereits einen Anspruch auf Zehrgeld erhalte. Die Mitglieder Gumer, Red. Priesner und Palisek entscheiden sich für die Aufnahme einer Bestimmung, wonach dem Bahnerhaltungsarbeiter dann ein Zehrgeld gebühre, wenn er mehr als einen Kilometer außerhalb des Bezirkes seines vorgelegten Bahnmeisters verwendet wird. Gegen letzteren Vorschlag wendet sich Baurat Hatschbach um so mehr, als die Entfernung von einem Kilometer im Bahnerhaltungsdienst von keinem Belang sei.

Nach eingehender Debatte zwischen dem Referenten und Baurat Hatschbach einerseits, und den Delegierten Gumer, Schneider, Freischlag und Priesner andererseits, wird vom Arbeiter-Zentralausschuß der Beschluß gefaßt, an den Absätzen 1 bis inklusive 17 die stimmungsmäßigen Korrekturen vorzunehmen, die Absätze 19 und 20 zu streichen und dem Absatz 18 folgende Fassung zu geben:

„Bei einer Verwendung über 2 Kilometer außerhalb des gewöhnlichen Arbeitsortes (Rapons-, beziehungsweise Bahnmeisterbezirkes) wird dem Arbeiter außer seinem Lohn noch eine Entschädigung (Zehrgeld), sowie nach Möglichkeit Naturalunterkunft gewährt u. s. w.“ (Siehe Protokoll bei Materialmagazinsarbeitsordnung.)

Bei den die Auszahlung behandelnden Absätzen 21 und 22 treten die Mitglieder Freischlag und Kubitschek für die Auszahlung am 1. oder letzten des Monats ein, während Mitglied Schneider mit Rücksicht auf die Mietverhältnisse in Wien die Auszahlung bereits am letzten des Monats vorgenommen wissen will. Mitglied Priesner stellt die formellen Anträge, den Absatz 21 durch einen Nachsatz zu ergänzen, der lautet:

„..... und soll jedoch spätestens am letzten eines Monats durchgeführt werden“; ferner wäre der Absatz 22 trotz der Gegenüberführung des Baurates Hatschbach folgendermaßen zu formulieren: „Vorschuß-(Monte-)Zahlungen werden nach Wunsch wöchentlich gewährt“. Diese Anträge werden vom Arbeiter-Zentralausschuß angenommen.

Rundigung.

Zu § 16 beantragt Mitglied Humfort, die Kündigungsfristen für die ständigen Arbeiter in allen drei Arbeitsordnungen gleichmäßig mit 14 Tagen zu bemessen. Unter Zustimmung der übrigen Arbeiter-Zentralausschußmitglieder wird Absatz 1 des § 16 (unter Streichung des Absatzes 2) in folgender Fassung zum Gutachten erhoben:

„Die ordnungsmäßige Lösung des Arbeitsverhältnisses kann beidenseits ohne Angabe von Gründen jeden Tag, und zwar bei ständigen Arbeitern unter Einhaltung einer vierzehn-

tägigen Kündigungsfrist, bei solchen, die dem Probationsinstitut angehören, unter Einhaltung einer sechstägigen Kündigungsfrist, und bei allen übrigen Arbeitern ohne Kündigungsfrist erfolgen“.

Schlussbestimmung.

Nunmehr gelangen die in der Arbeitsordnung (§ 21) als „Schlussbestimmung“ bezeichneten Vorschriften zur Diskussion, wobei die Mitglieder Freischlag und Schneider unter Bezugnahme auf das im § 1 abgegebene Gutachten die Streichung des Wortes „Hilfsarbeiter“ und die Ersetzung dieses Wortes durch „Aushilfsarbeiter“ wünschen. Ferners beantragen die Mitglieder Sumner und Priesner, im Hinblick auf die feinerzeitige, von den Delegierten beschlossene Streichung des Absatzes 2 im § 3 der in Rede stehenden Arbeitsordnung eine diesbezügliche Ergänzung der Schlussbestimmungen in der Weise, daß als Nachtrag zu Absatz 2 im § 21 eine genaue Umschreibung des Begriffes „Aushilfsarbeiter“ gegeben werde; „Aushilfsarbeiter“ sind jene Arbeiter, welche für vereinzelte, kurzfristige Dienstverrichtungen, wie für abnormale Erhaltungsarbeiten, Schienenneulagen oder in eigener Regie auszuführende Bauten sowie zur Behebung von Elementarereignissen ad hoc aufgenommen werden. Für die Beurteilung des Arbeitsverhältnisses der Aushilfsarbeiter wären die besonderen Vereinbarungen maßgebend, nur in jenen Fällen, in denen die Vorschriften dieser Arbeitsordnung zum Gegenstand der besonderen Vereinbarungen gemacht worden sind, hätten dieselben für eine Gattung von Arbeitern Anwendung zu finden. Hierauf wird die Abänderung der Schlussbestimmungen in diesem Sinne vom Arbeiter-Zentralausschuß beschlossen.

Arbeitsordnung

für das im Stations- und Fahrdienst beschäftigte Personal. Es gelangt hierauf die Arbeitsordnung für das im Stations- und Fahrdienst verwendete Personal zur Besprechung.

Personal.

Bei § 3, Absatz 2, stellen die Mitglieder Kubitschek und Rzechal den Antrag auf Einfügung der Worte „und Vereinbarungen“ nach dem Worte „Vorschriften“, welcher Antrag vom Arbeiter-Zentralausschuß angenommen wird.

Arbeitsstage, Arbeitszeit, Arbeitspausen, Sonn- und Feiertagsarbeit.

Sodann sprechen sich die Mitglieder Kubitschek, Priesner und Rzechal gegen die obligate Festsetzung einer sechsstündigen Arbeitszeit für die im Stations- und Fahrdienst beschäftigten Arbeiter aus, die für die Arbeiter in manchen Stationen eine Verschlechterung des gegenwärtigen Zustandes bedeuten würde. Mitglied Freischlag verliest einen Erlaß der Staatsbahndirektion Linz aus dem Jahre 1908, wonach den im Kampendienst in Linz verwendeten Arbeitern die 9/10 stündige Arbeitszeit bereits zugesichert wurde. Bei dieser Gelegenheit freit Mitglied Kubitschek die ungünstigen Zustände in der Station Michelbohren, in deren Eilgutmagazine bis spät nachts gearbeitet werden müsse.

Oberinspektor Bosphardt begründet in eingehendster Weise den Standpunkt der Verwaltung, der durch die Bestimmungen des Betriebsreglements genau gekennzeichnet ist. Nach diesen könne die Verwaltung nicht einseitig Änderungen der Arbeitsstunden vornehmen; auch würde eine derartige Maßnahme, wodurch die Aufgabe von Gütern nur bis 5 Uhr nachmittags erfolgen könnte, den größten Widerstand seitens der Beschäftigten begegnen.

Mitglied Priesner empfiehlt besonders jene Arbeiter einer Berücksichtigung, die 30 Stunden arbeiten und hernach nur 18 Stunden frei haben. Der Vertreter des bezüglichen Departements erwidert darauf, daß von einer derartigen Dienstzeitdauer nur in ganz besonderen Ausnahmefällen gesprochen werden könne. Delegierter Rzechal legt dem Eisenbahnministerium die einheitliche Festsetzung der neunstündigen Arbeitszeit in allen drei Arbeitsordnungen nahe und beantragt überdies im Absatz 1 des § 5 die Worte: „Beschäftigten Arbeiter“ einzufügen. Unter allseitiger Zustimmung wird von dem Absatz 1 des § 5 folgende Fassung von den Delegierten beschlossen:

„Die tägliche Arbeitszeit beträgt für die ausschließlich in den Gütermagazinen und auf den Gütermanipulationsplätzen und Kampen beschäftigten Arbeiter, gleichviel ob im Taglohn oder im Afford, in solchen wichtigeren Stationen, in welchen der Gütermagazindienst unabhängig vom Zugverkehr einen ununterbrochenen Betrieb darstellt, ohne Einrechnung der Arbeitspausen in der Regel neun Arbeitsstunden. Derselbe dauert je nach den örtlichen Verhältnissen in der Regel von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends“.

Zu der beantragten Abänderung des Absatzes 2 nehmen der Referent und Oberinspektor Bosphardt Stellung und bezeichnen dieselbe wegen der hierdurch bedingten Rückwirkung auf die Dienstzeit der definitiven Bediensteten für unannehmbar. Mitglied Bed stellt den formalen Antrag, den Absatz 2 folgend zu fassen:

„Wo Schichtenwechsel erforderlich ist, kann derselbe vom Vorstand des Bahnbetriebs, beziehungsweise Bahnstationsamtes entsprechend angeordnet werden; im Schichtenwechsel beträgt das Verhältnis der normalen Arbeitszeit zur Ruhezeit 1:1 bei geringer und bis 1:2 bei stärkerer Beanspruchung“.

Bei Absatz 1 des § 8 bemängeln die Delegierten die Nichtbeziehung des Geburtstages Seiner Majestät des Kaisers in die Feiertage, während die übrigen Arbeitsordnungen diese Bestimmung enthalten. Mitglied Bed stellt daher den formalen Antrag, eine diesbezügliche Ergänzung vorzunehmen; dieser Antrag wird von den Delegierten angenommen.

Zu Absatz 4 bemerkt Mitglied Priesner, daß die Worte „nach Zulässigkeit des Dienstes“, jedem Vorstand die Macht einräumen, nach seinem Ermessen die Freigabe der Sonntage willkürlich zu verfügen; auch hält er die Gewährung nur eines freien Sonntages für unzureichend. Sodann wird der Absatz von den Delegierten in der Form angenommen:

„Jedem Arbeiter werden im Monat zwei freie Sonntage gewährt, sofern sich dies aus der Dienstverteilung nicht ohnehin ergibt“.

Berechnung und Auszahlung der Verdienste.

Bei Beratung über die Entlohnung im Absatz 5 des § 16 unter Berufung auf die einschlägigen, bereits abgehaltenen Gutachten wurde die nachstehende Fassung vom Arbeiter-Zentralausschuß zum Beschluß erhoben:

„Den im Absatz 4 näher bezeichneten Arbeitern wird jede über die normale neunstündige Arbeitszeit sowie am Sonn- und landesüblichen Feiertagen und am Tage des Geburtstages Seiner Majestät des Kaisers geleistete Arbeit als Ueberstundenleistung besonders entlohnt, und zwar wird jede in der Zeit zwischen 6 Uhr morgens und 8 Uhr abends geleistete Ueberstunde ein- und anderthalbfach, an Sonn- und Feiertagen- und bei Nacht (das ist von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens) zweifach verrechnet.“

Schlussbestimmung.

Die Besprechung der im § 23 enthaltenen Schlussbestimmung gibt dem Referenten Anlaß, nochmals die Delegierten aufmerksam zu machen, daß die Frist eines Tages erst vom Zeitpunkt der Abgabe der schriftlichen Bestätigung über die Einbindung der Arbeitsordnung zu laufen beginne

und daher wohl vollkommen ausreiche. Nach diesen Erläuterungen erklären sich die Mitglieder des Arbeiter-Zentralausschusses mit der ursprünglichen Fassung der Schlussbestimmungen einverstanden und beschließen, von der bei der Arbeitsordnung für das in Materialmagazinen beschäftigte Personal beantragten Aenderung Abstand zu nehmen.

Im Anschluß an die nunmehr erledigte Tagesordnung stellt Mitglied Rzechal im Namen sämtlicher Delegierten nach folgende Anträge:

1. In allen Fällen, in denen gegenwärtig eine kürzere Arbeitszeit oder eine bessere Ueberstundenentlohnung bereits besteht, hätten diese günstigeren Zustände aufrecht erhalten zu bleiben.

2. Bei Ableistung von Waffenübungen soll den Arbeitern für die ganze Zeit der dadurch bedingten Abwesenheit vom Bahndienst der volle Taglohn ausbezahlt werden.

3. In die Arbeitsordnungen sollen die Bestimmungen über die Gewährung bezahlter Urlaube nach den im § 50 der Dienstordnung für die Diener festgesetzten Ausmaßen aufgenommen werden.

Zu diesen Anträgen sprechen die Mitglieder Kubitschek, Bed und Priesner, und verlangen die Anpassung der alten Verhältnisse-Arbeitsordnungen an die neuen Arbeitsordnungen. Der Vertreter Seider fragt wegen der Hinausgabe der Arbeitsordnungen in den verschiedenen Landesparlaren an, worauf der Vorsitzende darauf hinweist, daß die bereits bestehenden Arbeitsordnungen auch in den betreffenden Landesparlaren aufgelegt sind und es daher wohl keinem Anstand begegnen wird, bei den nur zu erstellenden Arbeitsordnungen denselben Vorgang einzuhalten.

Der Vorsitzende gibt auf die gestellten Anfragen weiters bekannt, daß die Absicht bestehe, die Urlaubsfrage zugleich mit der Hinausgabe der Arbeitsordnungen im Erlaßwege zu regeln, daß diese Regelung jedoch sowohl aus dienstlichen als auch aus finanziellen Rücksichten keinesfalls in dem vom Arbeiter-Zentralausschuß angestrebten Ausmaße erfolgen könnte, sondern nur nach jenem Ausmaß, welches bereits für die Arbeiter der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft festgesetzt ist.

Zu dem vom Arbeiter-Zentralausschuß nachdrücklich vertretenen Verlangen, daß diese Regelung nicht im Erlaßwege, sondern in der Arbeitsordnung selbst zum Ausdruck gebracht werden möge, bemerkt der Vorsitzende, daß Bestimmungen über Urlaubsgewährung nicht unbedingt einen Gegenstand des Arbeitsvertrages bilden müssen, daß aber das vorliegende Petit der weiteren Erwägung und höheren Entscheidung unterbreitet werde.

Hinsichtlich der Entlohnung der Affordarbeiter während des Urlaubs sprechen sich die Mitglieder Bed, Schneider, Priesner und Rzechal dafür aus, daß die Affordarbeiter während des Urlaubs den Durchschnittstagesverdienst und nicht den Grundlohn erhalten sollen. Vertreter Seider entwirft noch einen kurzen Mißblick über die in der Urlaubsfrage seit Jahren eingeleiteten Aktionen und stellt das eindringliche Ersuchen, mit der Gewährung von bezahlten Erholungsurlauben nicht mehr länger zurückzuhalten.

Mitglied Sumner fragt wegen des Erlasses betreffend die Ausstellung von Lebensmittel-Freifahrtscheinen an, wonach die Oberbauarbeiter erst nach zehnjähriger Dienstzeit dieser Wohlthat teilhaftig werden können und bemerkt, daß eine derartige, einschränkende Bestimmung diese Begünstigung zunichte mache. Er wiederholt seinen feinerzeit gestellten Wunsch, die Legitimationen der Arbeiter die zehn Jahre oder mehr dienen, auch den Arbeitern im Ruhestand zu belassen, während Mitglied Freischlag die Beteiligung der Arbeiter mit Identitätskarten an Stelle der gewünschten Legitimationen als halbe Maßregel bezeichnet.

Der Vorsitzende findet die vorgebrachten Anfragen als nicht zum Gegenstand der Arbeitsordnungen gehörig und verweist darauf, daß dieselben bereits bei der letzten Arbeiter-Zentralausschussung zum Gegenstand der Beratung gebildet haben und sodann der meritorischen Behandlung zugeführt worden sind; nähere Aufschlüsse hierüber ergäbe das diesfällige Sitzungsprotokoll.

Nachdem nunmehr die Tagesordnung erschöpft erscheint, ergreift Mitglied Bed das Wort und dankt für die objektive Führung und die erteilten Aufklärungen.

Der Vorsitzende schließt sodann Dienstag den 19. Dezember 1911 nach 10 Uhr nachts die Tagung des Arbeiter-Zentralausschusses, hebt die eingehende und sachliche Beratung seitens der Arbeiter-Zentralausschussmitglieder hervor, und gibt der Anschauung Ausdruck, daß die Arbeitsordnungen, auch wenn in so manchen Belangen den gestellten Anträgen nicht in dem Maße der Arbeiterschaft gewünschten Umfang entsprechen werden konnte, zur Klarstellung und Verbesserung der Arbeitsverhältnisse wesentlich beitragen und somit jedenfalls zum Vorteil der Arbeiter gereichen werden.

Wien, im Jänner 1912.

Der Vorsitzende:

Boch m. p.

Die Verifikatoren:

Berndt Schneider m. p., Franz Rzechal m. p.

F. Kubitschek m. p.

Der Schriftführer:

Dr. v. Kiebler m. p.

Protokoll der Sitzung der Personal-Kommission der Südbahn.

Gruppe der Zugförderung.

(Unterbeamte und Diener.)

Anwesend sind der Vorsitzende: Administrativer Direktor Dr. Fall, Sekretär der Personal-Kommission; Zentralinspektor Dr. Domenego, Beisitzer; Oberinspektor Ruprecht und Dr. Grabtschaid. Anwesend sind weiter alle gewählten und ernannten Mitglieder der Unterbeamten und Dienerkategorie der Zugförderung. Als Verifikatoren des Protokolls werden das gewählte Mitglied Ludwig Beer, Lokomotivführer, und das ernannte Mitglied Franz Strobel, Lokomotivführeranwärter, gewählt.

Ueber Antrag des Personal-Kommissionsmitgliedes Beer wird folgende Tagesordnung angenommen:

1. Beantwortung der in letzter Zeit eingebrachten Forderungen des Zugförderungs-personals (Memorandum des Lokomotiv-fahrpersonals, der Wagenmeister und Aufseher sowie der Maschinen- und Werkmeister) von Seiten der Verwaltung und Behandlung der einzelnen Punkte derselben.

2. Eventuelles.

Erledigung der Tagesordnung.

Eingabe des Lokomotivfahrpersonals: 1. Punkt. Unbedingte Eliminierung des Gehaltsschemas II (B) Zirkular 497 vom 21. Oktober 1909.

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Bescheid der Generaldirektion über diese Angelegenheit laute, daß eine Aenderung des Gehaltsschemas, welches genau nach dem Schema

der Staatsbahnen erteilt ist, auf keinen Fall vorgenommen werden kann. Wenn die Personal-Kommission damit nicht einverstanden sei, so bittet er um die Begründung des Standpunktes derselben, welche er dann nochmals der Generaldirektion vorlegen werde.

Beer (Personal-Kommissionsmitglied) begründet in längeren Ausführungen die Notwendigkeit, diesem Wunsch des Personals Rechnung zu tragen, beruft sich insbesondere darauf, daß im Jahre 1907 die Verwaltung wohl erklärt habe, alle Verbesserungen, welche auf den Staatsbahnen eingeführt werden, auch einführen zu wollen, daß aber von Verschlechterungen keine Rede war und auch im Zirkular 385 nichts enthalten ist, was eine Verschlechterung in Analogie der Staatsbahnen rechtfertigen würde. Da aber das genannte Gehaltsschema in allen Teilen eine gewaltige Verschlechterung bedeute, müssen wir auf der unbedingten Eliminierung desselben bestehen.

An der folgenden Debatte beteiligen sich außer Beer die Mitglieder Franz Zwent und Fall.

Der Vorsitzende erklärt diese Frage als eine prinzipielle, in welcher die Generaldirektion nicht nachgeben wolle. Sie sei dazu nicht nur nicht verpflichtet, sondern auch gar nicht berechtigt, da damit gewaltige Mehrausgaben für das Personal verbunden seien. Dem Personal könnte nur etwas gegeben werden, wenn gleichzeitig eine Erhöhung der Tarife Platz greifen würde. Dazu ist die Bemüßigung von Seiten der Regierung notwendig. Diese würde jedoch für Mehrausgaben an Verbesserungen der Gehälter des Personals, welche auf den Staatsbahnen nicht bestehen, niemals erfolgen u. s. w. Es sei wohl für beide Teile eine Unannehmlichkeit, jedoch keine Ungerechtigkeit.

Die Forderung wird aufrecht gehalten und der Generaldirektion neuerdings unterbreitet werden.

2. Punkt. Versehung der Lokomotivführer in die Gehaltstufe „A“ mit dem Endgehalt von 3400 Kr. (erreichbar in 25 Jahren).

Der Vorsitzende erklärt: Die Entscheidung der Generaldirektion lautet, daß eine Aenderung des Schemas nicht vorgenommen wird, da die Südbahn-Lokomotivführer ohnehin schon besser daran sind als die Staatsbahner. Nach ausführlicher Begründung von Seiten der Mitglieder Beer und Fall erklärt der Vorsitzende, den Antrag der Generaldirektion nochmals vorlegen zu wollen.

3. Punkt. Jeder Bedienstete, dem es unter Zugrundelegung eines zweijährigen Avancements nicht möglich ist, bis zur Normaldienstzeit seiner Pensionierung den Höchstgehalt zu erreichen, muß ein fortlaufend einjähriges Avancement solange erhalten, bis er die, auf seine Dienstjahre entfallende Gehaltstufe, eventuell den Endgehalt erreicht hat.

Nach eingeholter Aufklärung, wie diese Kürzungen und in welcher Zeit die Erreichung des Endgehalts gemeint sei sowie ausreichender Begründung von Seiten der Mitglieder Fall und Franz Zwent erklärt der Vorsitzende: Das Petit der Generaldirektion vorlegen zu wollen.

Franz Zwent ersucht um Bescheinigung, so daß die Kürzungen bei dem diesjährigen Avancement schon in Anwendung kommen, namentlich bei jenen alten Kollegen (84. und 85er), welche bei der Gehaltsregulierung vom Jahre 1897 ungünstig abgeschnitten haben, woran sie heute noch leiden, da sie den Endgehalt nicht erreichen können.

Es entspinnt sich eine lebhafteste Aufklärungsdebatte, worauf der Antrag in diesem Sinn formuliert wird.

4. Punkt. Das regelmäßige Avancement muß unbedünktlich um die Länge der Krankheitsdauer, welche jedoch im Maximum nicht mehr als ein Jahr betragen darf, erfolgen.

Fall bemerkt, daß dies wohl so geübt werde, aber es erscheint bisher noch nirgends offiziell ausgesprochen; deshalb werde es verlangt.

Der Vorsitzende gibt offiziell bekannt, daß die Verfügung getroffen wurde, daß innerhalb des Krankheitsjahres niemand vom Avancement ausgeschlossen wird; es sei denn, durch eigenes Verschulden.

Die Punkte 5, 6, 14, 15, 18 und 20 werden, weil sie lediglich Angelegenheiten des Zugförderungs-personals betreffen, für den nächsten Verhandlungstag (19. April) unter Vorsitz des Maschinen-direktorstellvertreters Herrn Dr. Schütz zurückgestellt.

7. Punkt. Die Abschätzung für Nachdienstleistungen hat in der anderthalbfachen Verrechnung des Kilometergeldes zu erfolgen. Als Nachdienste gelten jene Dienstleistungen, welche in die Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh fallen. Der Vorsitzende teilt mit, daß der Herr Generaldirektor entschieden habe, daß die Südbahn mit demselben Datum diese Einführung treffen werde, als sie von den Staatsbahnen getroffen werden.

Personal-Kommissionsmitglied Heinrich Zwent verleiht seiner Verwunderung darüber Ausdruck, daß man die Vertreter des Personals nur aus dem Grunde zusammenberufen zu haben scheint, um ihnen auf alle Punkte der Eingabe die gleiche Antwort zu erteilen, daß die Verwaltung alles das einzuführen gedenkt, was die Staatsbahnverwaltung für ihr Personal einführt und verweist auf die, infolge der Lebensmittelsteuerung unter dem Personal herrschende Erregung.

Der Vorsitzende erklärt, daß er nicht berufen sei, Entscheidungen zu fällen, da er hier nicht Direktor, sondern nur Vorsitzender der Personal-Kommission sei. Im übrigen verweist er auf das schon früher Gesagte. Wenn für die Staatsbahnbefugnisse Verbesserungen eingeführt werden, seien diese auch den Südbahnbediensteten sicher.

An der folgenden Debatte beteiligen sich Berngröb, welcher sich besonders für die Heizer einsetzt, Beer, Fall und Franz Zwent.

Schließlich erklärt der Vorsitzende, das Petit dem Generaldirektor nochmals vorlegen zu wollen.

8. Punkt. Die Systemisierungsjahre sind in das aktive Dienstverhältnis einzurechnen und beim Avancement in Berücksichtigung zu ziehen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß dieser Punkt nach der Entscheidung der Generaldirektion abgelehnt erscheint. Nach längerer Debatte, in welcher sich die Mitglieder Beer und Franz Zwent auf ein Verprechen des Herrn Maschinen-direktors Prossi berufen, nach welchem die Systemisierungsjahre bei den Kürzungen der Wartzeiten unter dem Titel „für drei in einer Gehaltstufe in der Dienerkategorie zugebrachte Dienstjahre“ wird ein Jahr gutgebracht“, Berücksichtigung finden sollen, wird folgender Antrag als Gutachten der Personal-Kommission angenommen:

Die als Lokomotivführeranwärter zugebrachte Zeit wird bei Kürzung der Wartzeiten aus dem Titel: „Für je drei in einer Gehaltstufe in der Dienerkategorie zugebrachte Dienstjahre“ wird ein Jahr gutgebracht“ berücksichtigt. Diese Zeit darf nicht mehr als ein Jahr betragen.

Zusatzantrag des Mitgliedes Jaich: Das Gleiche gilt auch für die Kategorie der Wagenmeister, beziehungsweise Wagenaufseher.

Der Vorsitzende erklärt, daß das Gutachten der Generaldirektion vorgelegt werden wird.

9. Punkt. Die Tagesdiäten für den Lokomotivführer haben 5 Kr. und die Uebernahmungsgebühr 3 Kr. zu betragen, mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß der Bedienstete nicht gezwungen werden darf, gesellschaftliche Schlafstellen, zwecks Entfall der Nachtgebühr bei Substitutionen, zu benützen. Die

Diäten der Heizer sind mit 70 Prozent jener der Führer in Berechnung zu ziehen unter gleichlautender Schlußbestimmung. Der Antrag wird als Gutachten der Personalkommission der Generaldirektion vorgelegt werden.

10. Punkt. Zehngelder haben in jedem Falle, in welchem der Dienst des Heimathausbesitzers turnusgemäß nicht angehört (auch Hilfsarbeiter etc.) an den dienstleistenden Lokomotivführer in der Höhe von 5 Kr. und für den Heizer mit Kr. 3-50 per Tag vergütet zu werden.

Der Antrag wird als Gutachten der Personalkommission der Generaldirektion vorgelegt.

11. Punkt. a) Zwecks Ermöglichung eines billigen Wohnens, Bau von Personalthäusern in allen Stationen. b) Neueinteilung der Stationen und Strecken in zwei zu schaffende Quartiergeldgruppen unter Zuziehung der Personalkommissionsmitglieder und eventuell erforderlicher Experten.

Mitglied Beer verweist in der Begründung dieser Forderungen auch darauf, daß die Hausbesitzer die Erhöhung der Quartiergelder der Eisenbahnbediensteten in den letzten Jahren dazu benützt haben, um die Wohnungspreise auf eine Höhe zu bringen, daß dieselben in keinem Verhältnis mit dem Quartiergeld stehen. Es sollen daher Personalthäuser erbaut werden. Die Tatsache, daß es Abstrichungen in den Wohnungspreisen, wie sie vor Jahren bestanden haben, nicht mehr gibt, denn die Wohnungen in der Provinz sind um nichts billiger als in Wien, läßt das Verlangen nach zwei Quartiergeldgruppen gerechtfertigt erscheinen.

Dr. Grabscheid und Inspektor Domenego verweisen auf die Gründung der Wohnungsbaugenossenschaft der Südbahner, für welche auch die Verwaltung nennenswerte Beiträge gezahlt hat.

Mitglied Jaiich (Vorstandsmitglied der Genossenschaft) teilt mit, daß von Seiten der Genossenschaft vorläufig nur für Graz, Marburg, Vözen, Innsbruck und Triest Bauten von Wohnhäusern in Aussicht genommen sind, weil die Genossenschaft nicht in der Lage ist, in allen Stationen Wohnhäuser herzustellen zu können etc.

Der Vorsitzende erklärt, den Wunsch der Generaldirektion unterbreiten zu wollen.

12. Punkt. Erholungsurlaube für Lokomotivführer, respektive Lokomotivführeranwärter, bis zu zehn Dienstjahren 14 Tage, bis 20 Dienstjahre 21 Tage und darüber hinaus 28 Tage.

Für die Berufsbeizler bis zu 10 Dienstjahren 12, von 10 bis 20 Dienstjahren 15 und darüber hinaus 20 Tage.

Die Erholungsurlaube müssen, ohne Rücksicht auf Substitutionskosten, nach rechtzeitigem angemeldetem Wahl der Bediensteten, gewährt werden. Krankheit, Waffenübung und sonstige Urlaube dürfen den Anspruch auf Erholungsurlaub nicht schmälern und dürfen daher solche Absenzen als Erholungsurlaub nicht gerechnet werden.

Beer und Franz Zwentl begründen diesen Antrag.

Der Wunsch nach Erhöhung des Urlaubes wird der Generaldirektion vorgelegt werden.

Das Verlangen nach Nichtanrechnung des für Waffenübungen verbrauchten Urlaubes als Erholungsurlaub erscheint mit Zirkular 428, ex Z. bewilligt.

13. Punkt. Den Personalkommissionsmitgliedern soll, ähnlich wie den Krankenausschussmitgliedern, auch ein Urlaub zwecks Information und Berichterstattung turnusgemäß gewährt werden.

Franz Zwentl erklärt, dieser Wunsch müsse aufrecht erhalten werden und beruft sich auf die Nichtinlabung des in Innsbruck stationierten Erfahrungsmannes Söhenegger zur Sitzung. Dies sei nun die einzige Möglichkeit, mit den Wählern in Fühlung bleiben zu können.

Wird nochmals der Generaldirektion vorgelegt.

16. Punkt. Das Sterbequartal an Pensionisten ist für alle nach dem 1. Oktober 1907 (statt 1910) in Pension getretenen Bediensteten auszugählen.

Der Vorsitzende erklärt, daß die Angelegenheit in die Kompetenz des Pensionsfondausschusses gehöre.

Wird nach eventueller Bewilligung durch die Generaldirektion dem Pensionsfondausschuß überreicht.

17. Punkt. Die Jahrbegünstigung für Pensionisten und deren Angehörige hat in gleicher Weise wie bei den im Aktivstand befindlichen Bediensteten zu erfolgen.

Der Antrag wird der Generaldirektion vorgelegt.

21. Punkt. Der Endgehalt der Heizer als auch aller in Betracht kommenden Bediensteten der Zugförderung soll von 1600 auf 2000 Kr. erhöht werden, mit Einführung eines fortlaufenden zweijährigen Abwechslungs.

Mitglied Gerngroß begründet den Antrag und meint, es sei nicht richtig, daß die Südbahnheizer jenen der Staatsbahnen gleichgestellt seien. Auf den Staatsbahnen werden die Heizer nach kurzer Zeit angestellt, bei uns kommen Leute in Betracht, die schon 15 bis 20 Jahre als Heizer gefahren sind, bis sie zur Anstellung gelangen. Auch bei der Ueberleitung auf Grund des Zirkulars 497 sind die Heizer zurückgeblieben u. s. w.

Nach längerer Debatte wird dieser Antrag mit Punkt 2 verbunden.

22. Punkt. Das pensionierte und probisionierte Personal, ohne Unterschied der Kategorie, bleibt Mitglied der Betriebskrankenkasse unter erst festzusetzenden Beitragsleistungen und Genußanteilen.

Generalsekretär Zentralinspektor Dr. Hermann erklärt, daß dies eine Änderung des Gesetzes erfordern würde. Die Südbahnkrankenkasse könne da nicht tun, was sie will, sie sei an das Gesetz gebunden.

Auf die Einwendung des Mitgliedes Beer, daß sich die Sache mit Heranziehung des Ministeriums doch irgendwie regeln lassen müsse, denn die Bestimmung, daß ein Bediensteter mit seinem Austritt aus dem aktiven Dienst auch ausfällt Mitglied der Krankenkasse zu sein, sei auf eine juristische Auslegung zurückzuführen, über die sich diskutieren ließe, denn der Austritt sei in diesem Falle kein freiwilliger, verspricht der Vorsitzende Dr. Hermann, die Sache in der Krankenkasse anregen und weiter behandeln zu wollen.

23. Punkt. Veranlassung zur Erstellung einer sinnvollen Vorschrift über die Untersuchung des Seh- und Hörvermögens auf Grundlage der Durchführung desselben im praktischen Dienstverhältnis.

Inspektor Dr. Domenego erklärt, die Bahnverwaltung sei in dieser Angelegenheit machtlos. Es seien diesbezügliche Beschwerden hier schon wiederholt vorgebracht worden, aber gegen behördliche Vorschriften läßt sich nichts machen, da der Chefarzt an diese gebunden sei.

Mitglied Beer übt nicht nur an der bestehenden Vorschrift bezüglich der Ueberprüfung des Seh- und Hörvermögens Kritik, sondern auch an der Art und Weise, wie dieselbe von Seite der Bahnärzte und des Chefarztes der Südbahn gehandhabt wird. Redner führte mehrere Fälle an, in welchen klar nachgewiesen wurde, daß Leute, obwohl sie den einschlägigen Bestimmungen vollständig entsprachen, trotzdem vom Fahrdienst abgezogen wurden. Dies sei es, wogegen das Personal auf das entschiedenste protestieren müsse, und weshalb es die Forderung auch aufrecht erhalten müsse.

24. Punkt. Sältschnigste Regelung der rückständigen Kasernenverhältnisse mit Bezug auf die Möglichkeit der Ausnützung der Ruhezeit, der Körperpflege und der sanitären Verhältnisse.

Als dringendst einer Verbesserung bedürftig werden die Kasernen für das Lokomotivpersonal in Gloggnitz, Raibach, Leoben und St. Michel (St. B.) bezeichnet.

Inspektor Dr. Domenego bemerkt, daß ja ohnehin schon vieles auf diesem Gebiete gemacht wurde und daß gewiß in kürzester Zeit auch in genannten Stationen eine Verbesserung der Kasernen vorgenommen werden wird.

Mitglied Beer führt Beschwerde über Platzverhältnisse in Märzaustrag, verweist auf den Brand, der kürzlich im Celmagazin ausgebrochen ist und verlangt, daß dieses Magazin auf einen andern Platz verlegt werde.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Die Maifeier.

Die Maifeier in Wien hat auch diesmal das traditionelle Bild, wie man es seit Jahren als typisch kennt. Schon zeitlich vormittags strömten die Arbeiter in die zahlreichen Versammlungslokale. Im Wiener Polizeiraport fanden 59 Versammlungen statt. Sie begannen durchwegs um 1/10 Uhr. Es waren 23 Volks-, 9 tschechische (Zentralisten), 2 Ziegelarbeiter-, 4 polnische, 1 ukrainische und 20 Branchenversammlungen. Dieselben waren von etwa 10.000 Arbeitern besucht und nahmen einen durchwegs ruhigen Verlauf.

Am Nachmittag kamen dann aus den einzelnen Bezirken in losen Gruppen die Arbeiter gegen den Ring und zogen auf der rechten Seite der Ringstraße in den Prater. Ordner bildeten Spalier von der Ringstraße die Praterstraße entlang bis zum Praterstern und unterstützten die Polizeiorgane bei der Regelung der Passage. An den Kreuzungsstellen waren größere Abteilungen Sicherheitswache unter dem Befehl von Beamten postiert, um den Wagen- und Straßenverkehr zu leiten. Es gab kaum eine Störung. Ein Heben des Armes genügte, um die Wagen passieren zu lassen. Die Disziplin war musterhaft. Die Arbeiter marschierten ruhig, nur hier und da wurden Lieder gesungen. Im Zuge waren viele Frauen und Mädchen, auch zahlreiche Kinder. Fast alle Teilnehmer hatten die rote Nelke und das Maifestzeichen am roten Bande aufgesteckt. Die Züge kamen entweder bezirksweise oder nach Branchen geordnet. Ihnen voran wurden Fahnen und Standarten getragen, auf denen der Bezirk oder die Organisation zu lesen war. Auf der Fahrbahn fuhren in dichten Reihen die Arbeiter auf Radfahrern. Sie hatten ihre Köder mit künstlichen und natürlichen Blumen geschmückt und die Felgen mit roten Bändern durchflochten. An heimliche besonders hübsch geschmückte Köder fielen auf. Die Radfahrer hatten ihre Hornisten und ihre Standarten mit. Die Hornisten bliesen Fanfaren oder das Lied der Arbeit. Unter andern sah man eine große Zahl Radfahrer im blauen Arbeitskittel, dann Kinder auf Miniaturfahrrädern. Aufsehen erregten neun Automobile der Hammerbrotwerke, die aus Schwedat kommend, bei der Gartenbaugesellschaft hielten und dort den Zug abwarteten. Man hatte die Wagenkasten abgenommen und auf dem Untergestell Plateaux improvisiert, die von Männern, Frauen und Kindern besetzt waren.

Um 1/3 Uhr erreichte die Spitze des Zuges den Praterstern. Man sah an der Spitze der einzelnen Züge die Abgeordneten und Gemeinderäte der Bezirke und andere sozialdemokratische Führer neben den Fahnenträgern. Die Köder trugen ein Transparent: „Heraus mit dem Bäckerschutzgesetz!“ Alle Köder hatten rosarote Armbinden mit den Worten: „Heraus mit dem Bäckerschutz!“ Von vielen Bezirken, so von Favoriten, marschierten die Arbeiterinnen gesondert. Man sah auch viele Eisenbahner in Uniform.

Der Aufmarsch währte mit geringen Unterbrechungen bis 4 Uhr nachmittags. Vor dem Uraniagebäude und auf dem Praterstern war eine dichte Menge Neugieriger angesammelt. Das Plateau des Legethossdenkmals war dem Publikum freigegeben und von Hunderten besetzt. Es wurden photographische und kinematographische Aufnahmen gemacht. Sehr schwierig war der Dienst auf dem Praterstern, da zur Stunde des größten Andranges eine, wenn auch nicht starke Praterfahrt stattfand. Aber überall hier erwies sich die Disziplin als vorzüglich, und der Aufmarsch in den Prater vollzog sich ohne jeden Zwischenfall. Im Prater selbst okkupierten die Arbeiter 49 vorher bestimmte Lokale. Hier blieb man bis etwa 6 Uhr und dann wurde das Zeichen zum Aufbruch gegeben. In Ruhe verließen die Arbeiter den Prater und kehrten in losen Gruppen nach den Bezirken zurück.

In den Versammlungen gelangte überall folgende Resolution zur Annahme:

Die am Weltfeiertag des Proletariats versammelte Arbeiterschaft entbietet den Proletariern aller Länder und aller Nationen ihren brüderlichen Gruß. Sie protestiert gegen die listigen Versuche des internationalen Kapitalis, die Arbeiterklasse zu spalten, um sie zu schwächen. Sie protestiert gegen die nationalistische Hege, die den Aufstieg der Volksmassen aller Nationen hemmt. Sie protestiert gegen die Kriegsrüstungen, die der Arbeiterklasse unerträgliche Bürde auferlegen. Sie protestiert gegen den Krieg, der eben jetzt die menschliche Gerechtigkeit schändet. Die Arbeiter aller Nationen sollen ihre Waffen nicht gegeneinander gebrauchen, sondern gegen die Bedrücker und Ausbeuter, die die Arbeiterklasse knechten.

Die versammelte Arbeiterschaft begrüßt die großen Klassenkämpfe unserer Tage. Sie gedenkt insbesondere des großen Wahlsieges unserer Brüder in Deutschland und des Riesenkampfes der Bergleute in Großbritannien. Sie begrüßt das Erwachen neuer Welten zu neuem Dasein. In einer Zeit, in der selbst in China uralte Thronen zusammenbrechen, fühlen wir uns näher gerückt dem großen Ziele der Befreiung des Proletariats.

Erhoben durch das gewaltige Bild des Erwachens der Völker, geloben wir, in unserem Lande mit erstarbter Kraft gegen die Ausbeutung und die Knechtung der Arbeiterklasse zu kämpfen. Wir fordern den Achtstundentag für alle Arbeiter und Arbeiterinnen. Wir fordern das allgemeine und gleiche Wahlrecht in der Gemeinde, im Lande und im Reiche für alle Staatsbürger ohne Unterschied des Geschlechts. Wir fordern den Ausbau der Arbeiterschutzgesetzgebung, die endliche Vollenbung der Sozialversicherung auf der Grundlage der unbeschränkten Selbstverwaltung der Versicherten, die Befreiung des Volkes von der Last der Lebensmittelpolitik und der Verbrauchsteuer. Wir geloben, im Kampfe für unsere Forderungen treu und

unerschütterlich zusammenzufehen, bis der Sieg errungen, die Kapitalherrschaft gebrochen wird und auf den Trümmern des Klassenstaates ein freies Gemeinwesen die befreiten Völker vereint.

Auch in der Provinz und im Ausland verlief die Maifeier überall ausgezeichnet und musterhaft.

Die Wiener Gemeinderatswahlen.

Bei den am 26. April in Wien stattgefundenen Gemeinderatswahlen in den dritten Wahlkörper wurde in Ottakring Genosse David, der auch Reichsratsabgeordneter ist, gewählt, und zwar in der Stichwahl, die am nächsten Tage stattfand. Bei der Hauptwahl wurden für Genossen David 1712 Stimmen abgegeben und bei der Stichwahl erhielt er 2101 Stimmen. Sein Gegenkandidat, der Christlichsoziale Ureich, erhielt im ersten Wahlgang 1682 und bei der Stichwahl 2079 Stimmen. Der Zuwachs der Stimmen bei den Sozialdemokraten in der Stichwahl betrug demnach 389 und bei den Christlichsozialen 397. Bei der Stichwahl mögen die freirechtlichen Stimmen dem Sozialdemokraten, und die Stimmen, welche im ersten Wahlgang einem christlichsozialen Sonderkandidaten zufielen, mögen im zweiten Wahlgang dem offiziellen christlichsozialen Kandidaten Ureich zugefallen sein. Zu zwei anderen Wahlbezirken des dritten Wahlkörpers wurden zwei Christlichsoziale gewählt. Der Sieg Davids ist nicht von zu unterschätzender Bedeutung, da er in dem Wahlkörper errungen wurde, der seinerzeit von Zueger speziell für die Christlichsozialen geschaffen wurde.

Zu gleicher Zeit wurden auch in Ottakring zehn sozialdemokratische Bezirksräte gegen die christlichsozialen Kandidaten gewählt. Diese Siege zeigen, daß nicht nur der allgemeine, sondern auch die anderen Wahlkörper für die Christlichsozialen unsicher werden und daß ihre absolute Herrschaft in der Reichshauptstadt im Zusammenbruch begriffen ist.

Ausland.

Ein Unfallgesetz für Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.

Sichtlich der Entschädigung unfallverletzter und -getöteter Arbeiter liegt die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten von Nordamerika noch sehr im argen. Wenn sich einer oder der andere der amerikanischen Bundesstaaten zu einer gesetzgeberischen Tat schon aufgekratzt hatte und Bestimmungen für die Entschädigung verunglückter Arbeiter traf, so konnte es ihm passieren, daß eine richterliche Entscheidung ein solches Gesetz als der „Konstitution zuwider“ für ungültig erklärte. Nimmehr liegt aber dem Kongress ein Gesetzentwurf, die „Sutherland Workmens compensation bill“, vor, welche den Zweck hat, das Unfallentschädigungswesen der Eisenbahner zu regeln. Dieser Gesetzesantrag hat begründete Aussicht auf seine Annahme und Durchführung. Damit wäre aber eine bedeutende Verbesserung der Unfallentschädigung im Eisenbahndienste herbeigeführt. In erster Linie werden alle veralteten Bestimmungen des bisherigen „Common Law“, wie „Uebernahme des Risikos“, „Schuld des Mitarbeiters“, „zufällige Unvorsichtigkeit“ und ähnliche Bestimmungen beseitigt. Die Entschädigungen würden dann auch dem Verletzten oder im Falle des Todes den Angehörigen ohne Prozeß nach festgesetzten Bestimmungen ausbezahlt. Die Unkosten, die bisher die Advokaten für die Führung der Prozesse einsteckten und die vom Arbeiter getragen werden mußten, fallen weg und die Arbeiter haben berechnet, daß, wo ihnen bisher ein Dollar Entschädigung zugesprochen wurde, sie nach dem neuen Gesetz drei Dollar erhalten würden. Die Eisenbahngesellschaften haben bisher rund zehn Millionen Dollar per Jahr für Unfallentschädigungen zu zahlen gehabt, von welchen fünf Millionen in die Taschen der Advokaten flossen, die für die Verunglückten die Prozesse zu führen hatten. In Wirklichkeit erhielten die verletzten Arbeiter und ihre Angehörigen demnach fünf Millionen Dollar. — Wenn die Sutherland-Bill Gesetz wird, was ziemlich sicher ist, wird die Ausgabe der Eisenbahngesellschaften für Unfallentschädigungen sich jährlich auf 15 Millionen Dollar belaufen; das würde also eine Zunahme um fünf Millionen Dollar jährlich bedeuten. Diese 15 Millionen würden fünfzig zur Gänze den Arbeitern zugute kommen, aus dem neuen Gesetz also eine Verdreifachung der Entschädigungssummen resultieren. Nach den Berechnungen eines Versicherungsbekanntens stellen sich die Unkosten, die nach Annahme des Gesetzes den Eisenbahngesellschaften erwachsen, auf 89 Hundertstel Prozent der Betriebskosten. Auf jeden Dollar Betriebskosten kommt demnach noch nicht ein Cent an Unkosten; sie sind also sehr geringfügig und von keiner Bedeutung für die Eisenbahngesellschaften. — Eine genaue Feststellung der Unkosten, welche der amerikanischen Industrie durch eine gute Arbeiter-Unfallentschädigung auferlegt würde, würde das gleiche Resultat zeigen, wie die für den Eisenbahnbetrieb. „Sie sind kaum in Betracht zu ziehen“, schreibt die Newyorker Volks-Zeitung, „gegenüber dem namenlosen Unglück, das alljährlich in das Heim der Zehntausende getöteter, der Hunderttausende verkrüppelter Arbeiter einzieht, die ein Opfer ihrer Arbeit werden.“ Und trotzdem wehren sich die Arbeitgeber mit aller Macht gegen eine allgemeine Unfallversicherung der amerikanischen Arbeiterschaft.

Die Unfälle im englischen Eisenbahnbetriebe

haben im Jahre 1911 abermals eine bedeutende Zunahme erfahren. Eine Publikation des britischen Handelsministeriums verzeichnet nämlich für das Jahr 1911 eine Gesamtzahl von 1165 Personen, welche im Eisenbahnbetrieb getötet und von 32.214 Personen, welche verletzt wurden. Wahrscheinlich ist aber die Zahl der Toten noch größer, da die infolge Unfallverletzungen Gestorbenen nicht angegeben werden. Von der Gesamtzahl der Getöteten und Verletzten gehörten 446, beziehungsweise 27.848 dem Eisenbahnpersonal an, wozu noch 6 Tote und 56 Verletzte von Industriebahnen kommen. Aus der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, daß in den

letzten zehn Jahren die Unfallziffer eine steigende Tendenz aufweisen. Während die tödlichen Unfälle jedoch sich noch immer in einer ziemlich gleichen Zahl bewegen, sind die Unfallverletzungen nahezu auf das Doppelte gestiegen. Die Zahl der durch Eisenbahnunfälle getöteten und verletzten Personen war in den zehn Jahren 1902 bis 1911, wie folgt:

Jahr	Getötete	Verletzte
1902	476	13.642
1903	497	14.356
1904	448	14.408
1905	447	14.345
1906	493	16.332
1907	509	21.514
1908	432	24.181
1909	372	24.095
1910	420	25.137
1911	446	27.848

Die englischen Eisenbahnerkämpfe und die Entwicklung der Organisation.

Die größte der englischen Eisenbahnerorganisationen, die „Amalgamated Society of Railway Servants“, hat soeben eine Mitgliederstatistik herausgegeben, die zum erstenmal genaues Material darüber liefert, wie die großen Arbeiterkämpfe des vorigen Jahres auf die numerische Entwicklung der Gewerkschaften gewirkt haben. Das Ergebnis ist über alles Erwarten günstig. Ende des Jahres 1910 hatte die Gewerkschaft 75.143 Mitglieder. Ende 1911, also vier Monate nach dem großen Eisenbahnerstreik, zählte sie aber 116.510 Mitglieder. Zunahme also 41.363 Mitglieder! Seit Anfang dieses Jahres hat die Organisation noch weitere Fortschritte zu verzeichnen. Bemerkenswert, wenn auch nicht gerade überaus reichend ist die Tatsache, daß gerade jene Ortsgruppen, deren Mitglieder am einmütigsten am Kampf teilgenommen haben, das weitest größte Wachstum zu verzeichnen haben, einzelne Ortsgruppen haben mehr als 1000 Mitglieder gewonnen. Sogar in Irland, wo es im Herbst zu einem verunglückten Streik kam, hat die Organisation an Mitgliedern zugenommen. Da die beste Aussicht vorhanden ist, daß die Verschmelzung von drei, wenn auch nicht aller vier Eisenbahnerorganisationen vor Ende dieses Jahres eine vollendete Tatsache sein wird, so dürfte Großbritannien sehr bald eine einheitliche, geschlossene und kampfbereite Eisenbahnerorganisation von 250.000 bis 300.000 Mitgliedern besitzen, die 80 bis 90 Prozent aller Eisenbahnangestellten in sich vereinigen wird.

Diese Fortschritte sind umso erfreulicher, als sich die Anzeichen immer mehr, daß es in naher Zukunft zu einem erneuten großen Kampf der Eisenbahner kommen kann.

Der Streik des Lokomotivpersonals in Argentinien.

Von G. A. Tello-Buenos Aires. (Eigenbericht.)

Die Bewegung der Maschinisten und Heizer unserer Republik, welche wir schon im Voraus angekündigt, wurde nach einem 52tägigen Streik beendet. Der Stillstand wurde am 6. Jänner halb 1 Uhr nachts dekretiert, und zur gleichen Zeit verließen 12.000 Männer — Maschinisten, Heizer und Maschinenreiner — den Dienst, das heißt, das gesamte Zugpersonal der Republik. Die Streikenden zogen sich unter Beobachtung der größten Ordnung und Ruhe zurück, während die von den Eisenbahngesellschaften aufgegebene Regierung am 8. Jänner die Arbeitgeber durch ein Dekret autorisierte, Personal ohne Befähigungsnachweis anstellen zu können. Diese Maßnahme machte nur die Energie der Streikenden noch mehr an. Als dann drohten die Arbeitgeber mit Entlassung aller derjenigen, welche am 12. Jänner den Dienst nicht wieder aufgenommen haben würden. Daraufhin beschloßen die Maschinisten und Heizer in der aberaumten Versammlung, sich nicht zum Dienst einzufinden. Diese Versammlungen wurden gleichzeitig in den verschiedenen Sektionen abgehalten. Niemand nahm die Arbeit wieder auf.

Verschiedene Personen boten ihre Dienste behufs Lösung des Konflikts an, aber alle Bemühungen blieben wegen der Unbeugbarkeit der Arbeitgeber erfolglos. Am 12. Jänner gab die noch weiter von den Unternehmern aufgegebene Regierung ein neues Dekret heraus, in welchem sie den Unternehmungen eine Frist gewährte, um die Dienststunden zu regeln, und zwar für Passagierzüge bis zum 3. Februar und für Last- und Güterzüge bis zum 15. desselben Monats. Beide Tage kamen heran und anstatt eines Besserwerdens bemerkte man nur von Tag zu Tag Verschlechterungen. Das Material wurde zum großen Teil durch das unzulängliche Personal unbrauchbar gemacht, und abgesehen von einer großen Anzahl von Zusammenstößen und Entgleisungen sowie großen Verzögerungen von Passagierzügen und fast gänzlicher Fahrtenstillstellung der Lastzüge zu einer Zeit, wo die Ernte befördert werden sollte, ereigneten sich am 24. und 25. Februar zwei Eisenbahnkatastrophen, welche durch den Mangel an Vorsicht seitens des gänzlich ungeschulten Personals herborgerufen wurden. Die Bevölkerung in den verschiedenen Ortschaften sowohl, als auch die Handelstreibenden in allen Teilen des Landes jammernten täglich über den fürchterlichen Eisenbahnbetrieb.

Selbst die Deputiertenkammer forderte die Regierung auf, ihre Gleichgültigkeit abzulegen und den ersten Konflikt, welcher das wirtschaftliche Leben des Landes in große Gefahr brachte, beizulegen. Da das allgemeine Klagen einen immer größeren Umfang annahm, die Presse ihre Proteste immer mehr verstärkte und die Angst des Publikums angesichts der letzten Eisenbahnkatastrophen täglich wuchs, entschloß sich der Präsident der Republik endlich, persönlich in der Angelegenheit zu intervenieren, und berief eine Abordnung der „Fraternidad“ zu sich, um mit ihr über eine Form des Übereinkommens zu beraten, die den Konflikt zum Abschluß bringen könnte. In den verschiedenen früher aberaumten Beratungen hatten die Arbeitgeber die Vermittlungsvorschläge der Gewerkschaften zurückgewiesen, indem sie vorgaben, daß der Dienst geregelt sei und daß sie nur das Personal nehmen würden, welches sie zur Komplettierung ihres Ausstattungsraumes brauchten. Die Gewerkschaft fuhr fort, Vermittlungsvorschläge zu machen und schlug die verhältnismäßige Verteilung der Arbeit vor, eine

Lösung, welche von der Regierung vor den Arbeitgebern für günstig befunden wurde und die von den letzteren rückhaltlos zurückgewiesen wurde, indem sie ihre unbeugsame Haltung beibehielten.

Infolge eines allgemeinen Protestes der Verbände der Industrie und des Handels gegen die Zahmlegung des Verkehrs schlug zur Beendigung des Konflikts der Präsident der Republik alsdann die Wiedereinstellung des gesamten sich in Streik befindlichen Personals in ihren vor Ausbruch des Konflikts eingenommenen Posten vor. Die Wiedereinstellung hat sich stufenweise zu vollziehen, das heißt, daß man raschmöglichst das Streikbrecherpersonal entläßt und im Verhältnis zu den Entlassenen das alte Personal wieder einstellt. Die Lösung wurde von beiden Parteien angenommen. In diesem Augenblick — abgesehen von einigen von den Arbeitgebern entgegengekehrten Schwierigkeiten — kehrt das Personal in Ordnung zur Arbeit zurück und wir glauben, daß in höchstens einer Woche alle, welche an dem Streik teilnahmen, sich an ihren gewohnten Plätzen befinden werden ohne Verlust der vor dem Streik errungenen Rechte.

Nichts ist weiter hinzuzufügen, als daß das Publikum beim Anblick der ersten Streikenden auf der Lokomotive diese mit enthusiastischen Beifallskundgebungen begrüßte. Der Streik wurde also am 27. Februar beendet. Der Präsident der Republik hat unter seinem Ehrentwort die genaue und treue Einhaltung des Vereinbarten garantiert und versprach zur gleichen Zeit, daß, sobald das ganze Personal wieder in Dienst und die Lage geklärt sei, er dem Kongreß einen Entwurf vorlegen würde, der sich mit der Regelung der Arbeitsbesserung, der Dienstbedingungen, Dauer des Arbeitstages, Gesekgebung über Unfälle bei der Arbeit und Versekung in den Ruhestand sowie Erhöhung der Löhne und anderen seit Jahren verlangten Verbesserungen beschäftigt wird.

Die Arbeitszeit, welche die Maschinisten und Heizer soeben durchgedrückt haben, ist als ein großer moralischer Triumph zu betrachten, und um so mehr, wenn man die Wiedereinstellung aller Streikenden in Betracht zieht, gegen welche sich die Arbeitgeber mit allen Mitteln sträubten. Aber dieser Sieg, obschon er ein großer zu nennen ist, ist nicht so bedeutend wie die Tatsache, daß unsere Vereinigung erhalten blieb, deren Zerstörung und Vernichtung das Hauptziel der Arbeitgeber war. Trotz aller Anstrengungen und trotz aller angewendeten Geldmittel mißlang ihr Plan.

Zum Schluß möchten wir noch erwähnen, daß die Arbeiter während der 52 Streiktage infolge ihrer ruhigen Haltung auch nicht die geringste Ursache zum Einschreiten der Behörden gaben, wodurch sie sich gleichzeitig die volle Sympathie der öffentlichen Meinung erwarben. Die Genossen haben während der Zeit des Streiks Proben der größten Solidarität und eines schönen Enthusiasmus gegeben; in ihren Reihen herrschte die größte Einmütigkeit, und jeder war erfüllt von dem Gedanken: „Einer für alle, alle für einen!“

Aus dem Gerichtssaal.

Eine Kette von Zufälligkeiten. Aus Telfs in Tirol wird uns berichtet: Am 27. August 1911 sollte ein Sonntagszug in der Station Telfs sechs Waggons mitnehmen, und hatte unser Mitglied Oberfonditeur Wegscheider vom Zugexpedienten, dem Stationsvorstand, den Auftrag erhalten, dies durchzuführen. Diesen normalen und einfachen Versuch hatte Wegscheider wegen anderer Arbeiten dem Kondukteur Pözl übertragen. Infolge Fehlens einer Blindmuffe mußte die Vahumbremse ausgeschaltet werden und der Versuch ohne derselben durchgeführt werden. Beim Zurückfahren kam jedoch der Zugsteil in immer schnelleres Rollen und konnte trotz rechtzeitigen Signals durch die Tenderbremse nicht aufgehalten werden. Die Spindelbremsen waren des einfachen Verschlusses und des Leutemangels wegen nicht besetzt gewesen. Angeklagt wurden: Der Verschlussleiter Wegscheider, der von Dr. Grüner verteidigt wurde, der Lokomotivführer Lettenbichler, der von der Kanzlei Dr. Harpner und der Kondukteur Pözl, der von der Kanzlei Dr. Erler vertreten wurde.

Der Richter nahm nach dem Gutachten des Sachverständigen Herrn Verkehrsinspektor Jolkin eine Kette von Zufälligkeiten an, für deren Erfolg die Angeklagten nicht verantwortlich gemacht werden konnten, und sprach sämtliche Beschuldigten frei.

Epilepsie als Unfallfolge. Der Bahnwächter der k. k. Staatsbahn, Jakob Svetly in Pfaffenhof bei Budweis wurde, als er den Bahnstranzen öffnete, von der Kurbel desselben derart heftig auf den Kopf getroffen, daß er zu Boden stürzte und durch etwa zwei bis drei Stunden bewußtlos liegen blieb, bis er von seiner Frau und seiner Tochter aufgefunden und nach Hause gebracht wurde. Drei Tage nach diesem Unfall trat bei Svetly ein epileptischer Anfall auf; diese Anfälle wiederholten sich in der Folge oft zwei- bis dreimal in der Woche und treten auch jetzt noch, wenn auch mit geringerer Stärke und seltener auf.

Svetly erhielt von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt für die mit diesem Unfall im Zusammenhang stehenden nervösen Beschwerden unter Annahme einer Einbuße von 88 2/3 Prozent eine 40prozentige Rente, wobei die Anstalt die Anerkennung der epileptischen Anfälle als Unfallfolge ablehnte, weshalb Svetly durch Dr. Leopold Kay die Klage beim Schiedsgericht einbrachte.

Die Sachverständigen gaben nach Durchführung des Beweisverfahrens ihr Gutachten in der Richtung ab, daß bei Svetly zweifellos epileptische Anfälle auftreten, daß jedoch nicht mit Sicherheit festzustellen sei, ob diese Anfälle auf den Unfall zurückzuführen oder ob sie spontan entstanden seien, da bei Svetly spätestens ein Jahr vor dem Unfall von den behandelnden Bahnärzten eine vorgezeichnete Arteriosklerose festgestellt wurde, welche in ihrer weiteren Entwicklung leicht zu den epileptischen Anfällen, an denen Svetly leidet, führen könne. Schließlich gaben die Sachverständigen auf Befragen des Klageanwalts zu, daß allerdings der Umstand, daß der erste dieser Anfälle drei Tage nach dem Unfall aufgetreten sei und daß die Anfälle seitdem in ihrer Intensität und Häufigkeit nachgelassen hätten, eher für eine traumatische Entstehung spräche, wobei sie für den Fall der Annahme dieser Anfälle als Unfallfolge die Erwerbseinbuße Svetlys mit 75 Prozent schätzten.

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap, sprach Svetly schließlich unter Annahme von 100 Prozent Erwerbseinbuße eine 60prozentige Rente zu, indem er sich den Argumenten des Vertreters Svetlys angeschlossen, daß nach dem ganzen Sachverhalt die epileptischen Anfälle als Unfallfolge anzusehen seien, und daß jemand, der an solchen Anfällen leidet, keinerlei geregelte Arbeit leisten könne und daher in vollem Maß erwerbsunfähig sei.

Streiflichter.

Herr Erzl organisationsmüde. Am vergangenen Sonntag den 5. Mai tagte in Wien die Generalversammlung des Reichsbundes deutscher Eisenbahner mit dem gleichzeitigen damit in der Regel verbundenen sogenannten Deutschen Eisenbahnerstag. Die Tagesordnung, die der Zahl der aufgenommene Verhandlungsgegenstände nach, bei anderer Organisation die gründliche Sachlichkeit voranstellen, wohl drei Tage zur Durchberatung erforderlich würde, wurde natürlich wie immer, in ebensoviele Stunden erledigt. Es geht eben nichts über die Fügigkeit. Während also solcherart über die „Beratungen“ selbst zu reden, kaum etwas übrig bleibt, verdient die Tatsache immerhin vermerkt zu werden, daß der Abgeordnete Dr. v. Langenhans, der durch seine innigen Beziehungen zu den Zuderindustriellen bekannt ist, die Größe des Deutschen Nationalverbandes überbrachte. Das erweckte mit Rücksicht auf die intellektuelle Bescheidenheit der Reichsbündler, „türmische Begeisterung“. Bei den Wahlen in den Vorstand lehnte Herr Erzl eine Wiederwahl als Präsident mit der Begründung „anderweitiger Ueberbürdung“ ab. Man wird aber kaum fehlgehen, wenn man die Gründe dafür anderswo sucht. Die fortgesetzten Mißerfolge des Reichsbundes sowie die inneren Streitigkeiten in der nationalen Organisation selbst dürften schließlich in Herrn Erzl jene Verbrossenheit gezeitigt haben, die zu der Resignation geführt hat. In seine Stelle wurde dann der Offiziant Mauler aus Linz gewählt. Wo es bergab geht, kann man eben auch keine besseren Kräfte mehr aufreiben.

Eine Wächterdeputation von Holzleithen-Eberschwang im k. k. Eisenbahnministerium. Am Samstag den 4. Mai sprach eine Deputation von Wächtern der Strecke Holzleithen-Eberschwang im k. k. Eisenbahnministerium bei Oberbaurat Fischer vor, um diesem darzulegen, daß diesen Wächtern, die heute einen fast 24stündigen Dienst ohne Ruhetag haben, eine Ablöse notwendigerweise bewilligt werden müsse. Herr Oberbaurat Fischer konnte sich den Ausführungen der Deputationsmitglieder Wiesinger und Dallinger auch nicht verschließen und erklärte ihnen, daß das k. k. Eisenbahnministerium zumindest das eine verfügen werde, daß Punkt 4 der allgemeinen Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten eingehalten werde und daß schon den Wächtern eine zumindest sechsstündige Ruhezeit eingeräumt werden müsse. Die Deputation erklärte sich mit diesen Ausführungen nicht ganz einverstanden, nahm sie aber mit dem Hinweis darauf, daß der sechsstündigen Ruhezeit die Ablöse nachfolgen werde, zur Kenntnis, womit die Vorprache beendet war.

Lehrjungenelend in der k. k. Nordbahnwerkstätte Mähr.-Osterr.-Obersud. Man schreibt uns: Mancher von uns Werkstättenarbeiter denkt nicht gerade mit Wonne an jene Zeit zurück, wo er, im 14. Lebensjahr stehend, vom Elternhaus weg zu einem „Meister“ in die Lehre gegeben wurde, um dortselbst durch vier, im günstigen Falle durch drei Jahre sich die nötigen Kenntnisse zum bevorstehenden Kampfe ums tägliche Brot zu erwerben.

Für Waisen oder solche Jungen, welche während ihrer Lehrzeit nicht bei ihren Eltern oder Anverwandten in Verpflegung und Pflege bleiben konnten, war die Lehrbedingung: vier Jahre bei freier Verpflegung und Bekleidung. Glücklicher jener Lehrbub, welcher nicht ganz der Willkür seines oft alles andere, nur nicht fürsorglichen Lehrherrn und Broterzeugers überlassen war und wenigstens sich während seiner ohnehin knappen Ruhezeit bei seinen Angehörigen aufhalten konnte. Anders so ein „Vierjähriger“. Viele von uns haben die Wohltat einer solchen Lehrzeit zur Genüge ausgenutzt. Demütigung aller Art, Prügel, Gerabsetzung und Verletzungen seines noch kindlichen, unentwickelten Gemüts, Hebearbeit, kurze Ruhezeit und wie all diese schönen Produkte der vierjährigen Lehrzeit heißen. Manchmal mußten sich einige solcher Leidensgenossen über mangelhafte, unzureichende Verpflegung beklagen, aber — direkt, buchstäblich Hunger haben nur in vereinzelten Fällen Lehrbuben gelitten. Dies alles ist uns vielen nicht erspart geblieben, und es haben sich dank unserer Organisationen jene Zeiten um vieles günstiger geändert.

So die Lehrverhältnisse in Privatunternehmungen. Wie schon muß es ein Verhängnis in einem Staatsbahnbetrieb haben! Doch — angeblich — der Staat immer und überall mit guten Beispielen voraus. Drei Jahre Lehrzeit, bezahlte Lehrzeit, geregelte Arbeitszeit, Aussicht auf eine halbwegs gesicherte Lebensstellung u. s. w. Reid muß eine solche Lehrbedingung bei den Lehrbuben, welche bei den Privatmeistern vielleicht vier Jahre lernen müssen, erwecken. Wie gut haben es doch die Waisen und Halbwaisen nach Nordbahnbediensteten, die in die Werkstätte unterkommen konnten. So werden sich manche Lehrjungen und manche Eltern denken, welche über das Elend vieler jener Nordbahnlehrjungen nicht unterrichtet sind. Der schäbige, brutalste Lehremeister wird seine ihm anvertrauten Lehrjungen nicht hungern lassen. Die Nordbahn aber geht jenen „Meistern“, die doch sonst gar nicht anders mit der langen Lehrzeit als eine gründliche Ausbeutung ihrer ihnen anvertrauten Lehrjungen bezwecken, mit gutem Beispiel voran und läßt einige Lehrjungen, die in unserer Werkstätte beschäftigt sind, buchstäblich hungern und darben. Es sind dies zwei arme Waisen, deren Namen wir aus besonderen Gründen heute nicht nennen wollen, welche sich von dem ihnen zur Auszahlung gelangenden Taglohn von 70 Sch. ernähren, bekleiden und Unterkunft besorgen müssen.

Diesen armen Jungen schaut der Hunger aus den Augen. Im Winter und bei schlechter Witterung müssen sie frieren, denn zum Anziehen hat ja so ein armer „bezahlter“ Nordbahnwerkstättenlehrjunge nichts. Von seinem Taglohn kann er sich nicht einmal sattessen, geschweige Kleidung schaffen. Diese zwei armen Lehrjungen haben niemanden, der sie unterstützt, beziehungsweise ihrer angenommen hätte. Unsere sonst alles sehende und um alles besorgte Werkstättenleitung, vor allem unser Chef, der doch als erster für die ihm vom Feldsberger Asyl anvertrauten und übergebenen Jungen verantwortlich ist, sieht so ein Elend, so eine beschämende Tatsache nicht. Oder glauben diese Herren, daß so ein armer Teufel mit den paar Schellern ein Prasserleben führen kann? Wir haben doch bei unserer Direktion — doch wozu erst in die Ferne schweifen — bei unserer Werkstättenleitung einige praktische „Rechenkünster“, vielleicht könnte uns einer dieser Herren herausdividieren, wie sich die 70 Sch. aufteilen lassen, um hievon leben und sich kleiden zu können. Es wurden ja schon oft genug an uns solch eigenartige Rechenkünstlichkeiten erprobt, aber die wir leider nicht erfreut waren.

Wir glauben, hier würde auch eine tausendmal angewendete „Eselstrüde“ nichts nützen. Auch ein k. k. Ministeriale, ersuch, betreffend das Auslangenfinden mit 70 Sch. Taglohn, wird nichts fruchten. Hier müssen andere Mittel, wirksamere, in Anwendung gebracht werden.

Nachdem aber unsere Werkstättenleitung den richtigen Weg zur Aufhebung ihres Lehrjungenelends nicht finden kann, geben wir derselben nachfolgend Rat: Das Elend dieser zwei der ärmsten Lehrjungen konnten wir nicht länger mehr ansehen, und es wurde von uns aus eine Sammlung eingeleitet, mit deren Ergebnis wir diesen bedauernswerten Jungen die allernotwendigsten Kleidungsstücke kaufen werden. Auch unsere

Frauenorganisation sowie unsere Jugendorganisation beilegen sich an dieser Aktion, und wir hoffen, daß diese ein günstiges Resultat ergeben wird.

Ja, wir Arbeiter fühlen am allerbesten, was Not ist und wie Hunger und Kälte weh tut. Auch einige Beamte und Vorgesetzte unserer Werkstätte, die ja doch auch von dem unbeschreiblichen Elend der halbverhungerten Lehrlingen überzeugt sind, heben sich durch Spenden an der Subskription beteiligt. So auch unser Herr Chef. Dieser hat einem Jungen einige Kleidungsstücke geschenkt. Herr Chef, dies ist von Ihrer Privatseite schön, am liebsten aber nicht das Richtige. Hier unseren, gewiß ganz vernünftigen Ratsschlag: Verfassen Sie einfach einen Bericht an die Direktion, in welchem wahrheitsgetreu das Elend und die Not jener armen, von niemanden unterstützten Lehrlingen geschildert wird, und bitten Sie für diese Waisen um eine Unterstützung, beziehungsweise um eine Taglohnaufbesserung.

Wir sind sicher, daß die Herren „oben“ gewiß nicht wollen, daß die in den Blättern der Bürgerlichen so viel gepriesene Waisenfürsorge gegenüber der Öffentlichkeit erst beleuchtet werden muß, damit solche beschämende, skandalöse Zustände abgestellt werden.

Nicht erst darauf ankommen lassen, bis andere Leute, die selbst genug mit dem Verdienst zu rechnen und zu sparen haben, um ihre Familie zu erhalten, sich solcher Zustände annehmen. Zeigen Sie einmal, Herr Chef, die Sonnenseite Ihres Herzens und den — Mut nach „oben“ und folgen Sie unserem Ratsschlag. Es wird nützen, wir sind dessen gewiß. Nur ehestens, damit es nicht zu spät wird; sonst könnte es wieder passieren, daß so ein armer, hungernder Junge bei der Arbeit zusammenbricht und der Arzt konstataren müßte, wie es schon bei einem Schloffer vor nicht gar zu langer Zeit der Fall gewesen ist, daß die Ursache — Ausmagerung und Entbehrung ist.

Hoffen wir, daß diese Veröffentlichung beitragen wird, diesen skandalösen, einer Staatsbahnverwaltung unwürdigen Zustand zu beseitigen.

Unsere Arbeitskollegen und deren Frauen sowie unsere Jugendlichen bitten wir, auch weiterhin sich solcher armer Arbeitsgenossen anzunehmen und so den „besseren“ Herren ein Beispiel von Selbstaufopferung und Solidarität geben. Mögen diese Herren von uns lernen.

Korrespondenzen.

Nieder-Lindewiese. Alfred Klob, dieser allgemein bekannte Kondukteur und Kassier von Nieder-Lindewiese hat unseren Ort verlassen, um in der deutschen Grenzstation Ziegenhals sein Domizil aufzuschlagen. Mit dem Kondukteur und nunmehrigen Stationsdiener Klob ist ein Mensch von hier entfernt worden, der schon längst hinausgehört hätte. Klob hat bis heute die ganze Welt zum Narren gehalten. Seine Gaukeleien wurden von seinen Gönnern stets als originelle Witz belacht. Hätte ein anderer nur die Hälfte von den Lumpereien ausgeführt, welche Klob ausübte, so hätte man diesen sicher aufs Trockene gesetzt. Daß Klob die hiesigen Eisenbahner noch um das bißchen Ansehen gebracht hat, ist bei so einem Individuum gar nicht zu verwundern.

Wohne demjenigen, ob hoch oder niedrig, der sich von Klob umgarnen ließ, der war verloren; denn dieser strupellose Mensch kannte keine Rücksicht. So war es auch kein Wunder, daß einzelne seiner unmittelbaren Vorgesetzten (Zugsführer) im Dienst sich die größten Beleidigungen ruhig gefallen ließen, ohne mit einer Wimper zu zucken, im Gegenteil, Klob wurde dafür stets ausnahmsweise solid behandelt. Ja, und warum? Klob wird ja nicht unterlassen, in der deutschen Grenzstadt das Ansehen der österreichischen Eisenbahner zu heben, und daß er das großartig versteht, hat dieser Ehrenmann in Nieder-Lindewiese vielfach bewiesen. Dafür wird er auch noch bei so manchen von der Strecke Nieder-Lindewiese-Heinersdorf in Erinnerung bleiben.

Der so oft genannte Herr soll Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner sein, jedoch nicht in hiesiger Ortsgruppe, sondern soll bei der Zentrale als Mitglied aufgenommen sein. Obwohl er ein sehr frommer Deutscher ist, und auch am Zustandekommen dieser Ortsgruppe viel beigetragen hat, wurde er doch nicht als Mitglied aufgenommen. Jedenfalls war er ihnen doch gar zu schimpflich. Wir warnen die Kollegen in Ziegenhals, sich mit Klob nicht allzusehr einzulassen.

Sigmundsherberg. Wie ungerecht die k. k. Staatsbahndirektion Wien Bedienstete strafft, beweist folgender Fall: Bei Einfahrt des Güterzuges 8881 am 10. März 1912 in die Station Krems, Rangierbahnhof, blieben zwischen Vorfahrt und Hauptsignal die zwei letzten Wagen, als der Saluberkondukteur seine Bremse anzog, stehen. Die Ursache war eine ganz selbsttätige Entkupplung. Die Wagen wurden mit der Reserve abgeholt, wobei der diensthabende Wagenaufseher Weghuber anwesend war und durch die Lage der Kuppel konstatierte dieser, daß der Bolzen, mit welchem die Kuppel und der Scherhaken an die Zugstange befestigt ist, zu stark war, dadurch blieb die Kuppel samt Scherhaken steif, welcher Umstand die selbsttätige Entkupplung bewerkstelligt haben muß. Später kam dann die Einvernahme des Bahnmeisters durch Herrn Inspektor Nummerer, Sigmundsherberg, und darauf das Urteil der k. k. Staatsbahndirektion Wien. Dieses lautete: Auf Grund der Erhebungen wurde festgestellt, daß der genannte Zug vorne früher wie rückwärts gebremst wurde. Dadurch entstand eine Pressung, welche an dem selbsttätigen Entkupplenschuld ist. Der Schlusskondukteur ist daher zu bestrafen, und zwar im eigenen Wirkungskreis und es ist darüber anzuheben zu berichten. Tatsächlich wurde auch derselbe mit einer Rüge bestraft. Eine Rüge wird gewiß nicht als strenge Strafe empfunden, wenn man sich schuldig fühlt, aber ungerecht gestrast zu werden, kränkt auch in diesem Fall. Daß die Strafe ungerecht war, soll folgendes beweisen: Der genannte Zug fuhr mit normaler Geschwindigkeit ein. Es wurde weder ein Aud noch ein Stoß, noch sonst etwas verspürt. Das Vorfahrtssignal samt dem Hauptsignal war frei. Die Strecke liegt in keinem Gefälle. Daher war auch das Bremsenmäßigen des Schlusskondukteurs absolut nicht früher notwendig, als beim Passieren des Vorfahrtssignals, um die richtige Geschwindigkeit zum Einfahren zu erreichen. Nun kommt die wichtige Frage: Wann bei der heutigen D-Kuppelung ein selbsttätiges Entkuppleln vorkommen? Diese muß beantwortet werden. Aber Entkupplungen können nur dann vorkommen, wenn die Kuppelung einen Fehler hat, der auch in diesem Falle vom Sachverständigen, dem diensthabenden Wagenaufseher, konstatiert wurde und im ersten Bericht an die k. k. Staatsbahndirektion Wien angeführt wurde. Eine Kuppel hängt sich bei einer Pressung nicht aus, wenn sie nicht steif ist, denn sonst müßten Entkupplungen oft bei Stößen vorkommen, was tatsächlich Pressungen entstehen. Es macht daher das Zugbegleitpersonal eine k. k. Staatsbahndirektion auf diesen Fall aufmerksam, damit in Zukunft ein solcher Fall durch Sachverständigenorgane genauer untersucht werde. Es ist gewöhnlich so, daß man immer und bei jeder Gelegenheit den Schuldigen dort sucht und findet, wo er in Wirklichkeit nicht ist, denn man will ja den wirklichen Schuldigen nicht finden.

Abresina. Die Zustände in der Station Abresina sind ganz unsehbare für die Bediensteten. Die Bremser haben vor Jahresfrist, wenn sie in ihrer freien Zeit auf der Mamppe Steine auflegen mußten, Kr. 240 Entlohnung erhalten. Jetzt erhalten sie für diese Arbeit nur mehr einen Lohn von Kr. 120, dabei müssen sie aber abends, wenn einer gebraucht wird, ohne Widerrede nach Laibach oder Triest fahren, um bei der Rückkehr

wieder Dienst übernehmen zu müssen. Die Ausschiffspoliererei erhielt früher 1 Kr. Zulage, die eingestellt wurde, und man weiß nicht, wohin diese Zulagen gekommen sind. Kommt ein krank gewesener Bediensteter wieder in den Dienst, so wird er Kaulenzer gescholten. Wir haben noch Anzeigen, die 24 Stunden turnusmäßig Dienst versehen müssen. Kommt ein Bediensteter, der 24 Stunden Dienst gemacht hat, in die Verkeftrauslei und grüßt er den Stationschef, nachdem er schon beim Eintritt begrüßt hat, nicht separat, wird er angefahren wie ein Hund. Dabei dankt aber der Stationschef in der Regel nicht einmal den grühenden Bediensteten. Im Eisenmagazin wird derart mit Arbeitern gehandelt, daß fast täglich die Verkeftrauber beim Verladen ansetzen müssen. Es muß dann der Platzmeister mit nur zwei Verkeftraubern in dieser Mampfalle, die die Station Abresina ist, verbleiben. Kurz, die Bediensteten haben es an allen Enden zu verspüren, unter wessen Regiment sie stehen, und werden sich endlich aufraffen müssen, damit da Besserung eintritt. Ein stiller Beobachter.

Magenfurt. (Hauptbahnhof.) Die hier bestehenden zwei deutschelben Eisenbahnerorganisationen, die Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner und jene des Südbahnerverbandes, deren Bestand überhaupt nur durch die Anwendung terroristischer Mittel ermöglicht wurde, sind nun, trotzdem die Herren Egarter, Holub und Konforten im vergangenen Herbst die Bediensteten des Hauptbahnhofes ohne Ausnahme schon im deutschelben Lager haben, dem Tode nahe. Dagegen ist die Organisation der klaffenbewußten Eisenbahner zusehends gewachsen. Also, Herr Egarter! Die rote „Horde“ existiert noch und wird Ihnen noch genügend zu schaffen machen. Der Südbahnerverband besteht heute nur mehr aus einem einzigen Mitglied, dem Obmann selbst. Zu der am 24. März stattgefundenen Generalversammlung fanden sich samt dem aus Wien erschienenen Redner Martosch fünf, sage fünf Personen ein, von welchen noch dazu zwei nur als Gäste anwesend waren. Hier fanden sich eben keine Gimpel, die Luft haben, auf den Heim der deutschelben Eisenbahner zu gehen. Auch für den Reichsbund, der im Vorjahr hier eine Ortsgruppe ins Leben rief, lautet schon das Jüngstlein. Nicht einmal der Gründer ist davon übrig geblieben. Nicht besser ging es mit der geplanten Gründung einer Sängerrunde, zu deren Leitung der bekannte „Umschmelzmeister“ Gasser bestimmt wurde. Nun hat sich die Sängerrunde umgetauft und heißt „Niederkrang“. Ihre Tätigkeit besteht darin, bei Leichenbegängnissen unter der falschen Firma des Eisenbahnergesangsvereines „Flugrad“ diesen durch ihren jämmerlichen Gesang in Mißkredit zu bringen. Das Denunziantentum blüht auf dem hiesigen Hauptbahnhof in üppigster Weise; werden doch diese eblen Streberseelen von den Vorgesetzten dazu förmlich erzoogen. Da haben wir die zwei Ehrenmänner, Verschönerer Guggenberger und Oberbergschieber Süßenbacher; letzterer opfert sogar seine dienstfreien Nächte, um die im Dienste stehenden Kollegen zu bespitzeln. Eine weitere treudeutsche Blüte ist der Bahnteiler Baumgartner. Dieser feingebildete Herr nennt die Parteien in den Fondshäusern Zigeunerverbänden. So sehen die Mitglieder der deutschelben Eisenbahnervereine aus. Kein Wunder, wenn anständige Menschen mit ihnen nichts zu tun haben wollen und daher der Mitgliederchwund ein immer größerer wird.

Pragerhof. Seit Jahresfrist beglückt uns der Friseur Gottfried Ledwinka mit seiner überflüssigen Anwesenheit, der sich zum Zuträger und Oberpöpel für den Stationsvorstand Schneider degradiert. Durch seine Quertreibereien hat schon so mancher ehrenhafte Mitbürger empfindlichen Schaden erlitten. In solchen Kreaturen ist hierorts gewiß kein Mangel, oder glaubt Ledwinka etwa, daß er durch niedrige Denunziation seine Lage verbessern wird? Wir glauben kaum, da ein Friseur doch auch auf andere Kundschaften angewiesen ist, um sein bescheidenes Darauskommen zu finden. Nur so weiter Herr Ledwinka. Als Belohnung werden Sie vielleicht in nächster Zeit statt zum alldutschen Hoffriseur, tagfrei zum alldutschen Oberpöpel ernannt werden. Für einen Geschäftsmann, insbesondere aber für einen Friseur kann eine derartige Handlungsweise sehr leicht großen Nachteil bringen. Daß Leute, die sich mit böswilligen Zuträgereien befassen, um ihren Nebenmenschen zu schaden, nicht zu ehrenhaften Charakteren gezählt werden können, zeigt folgendes, bekanntes Sprüchlein: „Der größte Lump im ganzen Land, ist und bleibt der Denunziant.“

Spielfeld. Aus Dienstesrücksichten wurde unser Bahnmeister Herr Johann Prindl von Spielfeld nach Wildon versetzt. Im Herrn Prindl verlieren wir Oberbauarbeiter und Wächter der Strecke Spielfeld-Beñnis einen gerechten und gegen seine Untergebenen zuvorkommenden Vorgesetzten, zu dem wir unsere Wildoner Kollegen nur beglückwünschen können.

Prohnik. Als Substanzier für die Nordbahn wurde Genosse Franz Konecny gewählt, welcher berechtigt ist, die Monatsbeiträge von den Mitgliedern einzutreiben. Der frühere Substanzier Josef Drobl ist aus der Organisation ausgestiegen und sind demselben keine weiteren Zahlungen zu übergeben.

Magenfurt. In Magenfurt wird der Herrmann Krohlik als Lampist und Spengler verwendet. Diesem guten Mann ist sein Dienst einfach Nebensache. In der Früh um 8 Uhr, auch noch später, kommt Krohlik und arbeitet an Lampen, Schafeln, Wabewannen und sonstigen Blechgeschäften, die den Bedienten und deren Angehörigen gehören. Seine dienstlichen Arbeiten läßt Krohlik durch seine Arbeitskollegen verrichten. Eine jede Beschwerde wird von Herrn Offizial Seiler einfach barock abgewiesen. Dabei ist Prohlik gegen seine Kollegen ein überaus frecher Burke, der selbst vor Gewalttätigkeiten nicht zurückschreckt. Uns sind schon einige Fälle bekannt, wo dieser rohe Patron das Personal mit Hammer und eisernen Werkzeugen bedrohte. Uns würden die verschiedenen Privatarbeiten, die Prohlik während seiner dienstlichen Arbeitszeit für die Herren Bedienten macht, nicht im geringsten genieren, wenn nicht seine Nebenkollegen dessen dienstliche Berichtigungen fertigstellen müßten. Als Dank dafür werden sie von diesem Rohling beschimpft und bedroht. Auch die Herren Bedienten dürfen sich mit diesem Burken nicht einlassen, denn er hat sie, wie er selbst zugibt, „alle im Saß“. Wenn hier nicht bald Ordnung geschaffen wird, werden wir die Beschwerde an kompetente Stelle austragen lassen.

Selzthal. Wie schon in den Nummern 10 und 12 laufenden Jahres im „Eisenbahner“ die Turnusverschlechterungen des Verkaufspersonals und der Weichenwächter beleuchtet wurden, dünkt außerdem dem Herrn Inspektor Koller, die Verkehrssicherheit ganz aufs Spiel zu setzen, sonst würde er nicht auf Kosten, welche von früheren Vorständen besonders verantwortungsvoll betrachtet wurden, dabei auch von Blocksignalbedienten oder gut geschulten Bediensteten besetzt wurden, ungeschultes Personal stellen.

Als Beweis sei folgendes angeführt: Infolge des bereits in Angriff genommenen Umbaus des Personenbahnhofes in der Station Selzthal, soll eine bedeutende Vermehrung der Wächter- sowie des Wächterkontrollpersonal von der k. k. Staatsbahndirektion Willach bewilligt sein. Wie dies Herr Inspektor Koller bewerkstelligt, beweist erstens die schon erwähnte Turnusverschlechterung der Wächterposten II und V. Zweitens wurden vom Posten III die Blocksignalbedienten auf den Posten I überführt und für dieselben ohne jedwede Einschulung Magazinarbeiter hingestellt. Ueberdies wurde der frühere 12/24stündige Turnus in einen 16/24stündigen umgewandelt. Zu dieser Wurferei kommt noch, daß die Dienststätte, wo die telefonische Verbindung mit dem Inspektorat sich befindet, so abseits gestellt wurde, daß dem Wächterkontrollor, welcher sich in der

Nähe aufzuhalten hat, die Ueberlicht über das Arbeitsfeld von dort aus gänzlich genommen ist. Angesichts dieser Tatsache ergeht an den Herrn Inspektor Koller die Frage, ob es überhaupt nicht möglich ist, diese Stätte in nächster Nähe der früher dort gestandenen Dienststätte zu überstellen?

Nach krasser stehen die Verhältnisse schon der komplizierten Anlage halber auf der südlichen Seite (Einfahrt St. Michael-Bischhofshofen), wo ebenfalls die Blocksignalbedienten auf den Posten V als Wächterkontrolloren überführt und an Stelle dieser Magazinarbeiter ohne die geringste Einschulung mit dem ebenfalls verschlechterten Turnus gestellt wurden.

Wer die Anlagen sieht, wo sich noch dazu während des Umbaus das Signalbild der Weichen, sowie die Ein- und Ausfahrten der Züge fortwährend ändern, und den großen Verkehr in dieser Station kennt, muß sich fragen, ob dieser Vorgang des Herrn Inspektors den Anweisungen und der Verkehrssicherheit überhaupt entspricht.

Mit Schaudern sehen die verantwortungsvollen Bediensteten jeder Dienstreise, sowie der Sommerfahrordnung, welche einen sehr frequenten Schnellzugsverkehr mit sich bringt, entgegen.

An das k. k. Eisenbahnministerium und an die k. k. Staatsbahndirektion in Willach ergeht daher die dringende Bitte, in der Station Selzthal ehestens Remedur zu schaffen. Der einzige Auf des Personals von Selzthal ist: „Weg mit dem System Koller!“

Floridsdorf II. Unter den vielen Häuptern der Station Floridsdorf-Nordbahn befindet sich auch ein kleiner Gernegroß namens Müd, der das verantwortungsvolle Amt eines Instruktionsbeamten bezieht. Als Instruktionsbeamter hat er die Belehrungen, Unterweisungen und Prüfungen des Stationspersonals vorzunehmen, Unterweisungen zu geben, wie sich das Exekutivpersonal in Ausübung seines Dienstes zu benehmen habe. Ein tieferes Eindringen in den Geist der Eisenbahnerschriften, eine genaue Bergliederung der einzelnen Punkte, eine mündgerechte Darlegung der Vorschriften zum genauen Verständnis durch das Personal, ist ja der Zweck der monatlichen Vorlesungen. Durch gründliche Erläuterungen der bestehenden Verordnungen und Befehle soll es eben jedem, auch dem minder Intelligenzen möglich gemacht werden, sich in dem Wesen des Eisenbahndienstes voll einzuleben. Aber alle diese üblichen Eigenschaften eines Instruktionsbeamten sind unserem Herrn Müd ein spanisches Dorf.

Daß monatliche Vorlesungen abzuhalten sind, ist Müd bekannt. Wann und wie, ist ihm Nebensache. Um sich diese dienstliche Handlung so kurz als möglich zu machen, bestellt er sich die dienstfreien Exekutivorgane monatlich einmal zu sich, läßt sie bei dieser Gelegenheit längere Zeit warten, klist dann einige Punkte aus der Instruktion vor, schließt das Buch und — punktum! Von einer Erläuterung, einer Erklärung des Gelesenen, keine Spur. Damit aber doch niemand sagen könne, diese Vorlesungen seien zwecklos, so befiehlt er, die Instruktion auswendig zu lernen. Bei den Prüfungen ist dann Punkt für Punkt auswendig herunterzulesen.

Es liegt nun in der Natur der Sache, daß bei solchen Prüfungen regelmäßig mehrere Kandidaten durchfallen. Selbstredend sind dann die Prüfungen zu wiederholen.

Wir fordern Herrn Müd auf, sich bei dem Stationsvorstandstellvertreter Herrn Piringer gütlich zu erkundigen, wie man Vorlesungen und Prüfungen hält, beziehungsweise abnimmt. Durch lange Jahre hindurch war diesem die Instruierung des Personals zugewiesen, ohne daß auch nur eine Klage laut geworden wäre.

In weiterer Folge möchten wir Herrn Müd entschieden erraten, sich doch raschestens einen gewiegten Anstandslehrer zu verschaffen, der in der Lage wäre, ihm seine vierstündigen Hausknechtmanieren abzunehmen. Es gibt kein „Du“ mehr unter freien Staatsbürgern! Oder glaubt dieser Mann, daß er sich unter feinesgleichen in Afrika befindet? Wir protestieren gegen diese Anmaßung. Oder wird es nötig sein, eine Verschärfer höhererorts vorzubringen, wie damals, als er, um weiteren Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen, auf umschriebene Art gleichsam Abbitte leistete?

Desgleichen protestieren wir aufs entschiedenste dagegen, uns zu einer bestimmten Zeit zu den Vorlesungen zu bestellen und uns dann längere Zeit warten zu lassen. Wenn wir gezwungen sind, unsere freie Zeit zu verkürzen, und sogar von auswärtig hereinzukommen, um den dienstlichen Anforderungen in Bezug auf die vorgeschriebenen Vorlesungen zu entsprechen, so ist dies ein dienstliches Erfordernis. Daraus entspringt aber keine Verpflichtung, auf das Erscheinen des Instruktionsbeamten durch längere Zeit warten zu müssen.

Die hier angeführten Gründe zwingen uns, das Augenmerk unseres Dienstvorstandes, Herrn Inspektor Koller, auf diese Mißstände zu lenken, mit dem Ersuchen, sich um die Tätigkeit dieses Mannes etwas mehr zu kümmern. Und wenn konstatiert wird, daß bei diesem Menschen Unfähigkeit oder Lässigkeit vorliegt, was ja nach dem Vorstehenden ausgeschlossen zu sein scheint, wäre ein rascher Austausch angebracht.

Reichenberg. (Aus dem Magazin.) Die Reichenberger Magazinwirtschaft ist reif, an den Pranger gestellt zu werden. Die Akkordarbeiter stehen in sehr schlechten Verhältnissen. Die Lebensmittel werden von Tag zu Tag teurer, an die Magazinarbeiter werden immer größere Anforderungen gestellt, Arbeit wird mehr verlangt, aber verdient wird immer weniger. Im Jahre 1911 haben die Akkordarbeiter um 61 Kr. weniger verdient als im Jahre 1910, und seitdem der Herr Müller Vorstand geworden ist, hat er sich für die Gehung des Akkords so eingesetzt, daß der Lohn von Monat zu Monat gesunken ist. Beim Auflösen des Nachdienstes, welcher ebenfalls auf das Konto des Akkords geführt wurde, hat man den Akkordanten prophezeit, daß sie nicht mehr so viel verdienen werden wie früher, und das ist auch aus für uns ganz unverständlichen Gründen eingetroffen. Es muß für den Expediteur Deutsch auf Kosten des Akkords geladen werden. Diese Firma profitiert dadurch die Kosten der Ueberfuhr, der für das Ausland bestimmten Güter, denn derartig an diese Firma in Reichenberg einlangende Güter müßten mit Fuhrwerk in das sächsische Magazin überführt werden. Dies geschieht aber nicht. Auf die Anordnung eines Magazinmeisters hin werden diese Güter (jedenfalls nicht umsonst) in einem Wagon eingeladen und in das sächsische Magazin abgeschoben; hierbei hat der Magazinmeister Alexmann seine Hand im Spiel. Als im Abgabemagazin die Arbeiter diese Manipulation einstellten, wurde dieses Spiel sugs in Schuppen fortgesetzt. Herr Alexmann ist der Meinung, es bleibe sich ganz gleich, ob die Güter ausgefolgt oder gleich verladen. In Schuppen ist auch ein Akkordarbeiter, welcher wie ein Pascha herrscht und auch ein geübter Bauhofsicher ist, so daß kein Arbeiter mehr mit diesem Subjekt arbeiten will. Dieser Arbeiter ist sehr arbeitsam und gemein, hört auf den Namen Pitsch und ist des Herrn Alexmann und des Herrn Vorstand rechte Hand, denn sie gehören zusammen dem Reichsbund an und wer diesem angehört, der kann hier machen was er will. Wir wollen noch dem Herrn Vorstand aus Herz legen, er solle sich nicht um die Einreihung der Ausschiffarbeiter in den Akkord so kümmern, weil da die rangältesten Arbeiter, ob Familienväter oder nicht, ganz einfach zurückgesetzt werden. Leute, die dem Herrn Vorstand und seinen Kreaturen zu Gesicht stehen, werden ganz einfach bezorgt. Natürlich tragen die Arbeiter auch selber eine Schuld daran, wenn solche unsehbare Zustände eintreten; würden sie seitgeschlossen in der Organisation stehen, so hätte es keine große Not und das Sandwerk des Herrn Vorstandes Müllers und Konforten wäre bald gelegt. Sobald dies aber nicht zutrifft, werden die Magazinarbeiter Reichenbergs noch

manches Leibel ertragen müssen. Die Arbeiter verlangen Abschaffung dieser Leibelstände, sonst wären sie genötigt, auf diesem Weg noch andere Dinge der Öffentlichkeit bekanntzugeben.

Verjammlungsberichte

Graz - Südbahn. (Oberbauarbeiterversammlung.) Anfolge der Lohnverbesserungen auf den 1. Staatsbahnen für Arbeiter hat sich auch die Verwaltung der Südbahn entschlossen, eine Erhöhung der Arbeiterlöhne einzutreten zu lassen. Um eine gerechte Aufteilung der Löhne bei den Bahnerhaltungsarbeiten eintreten zu lassen, hat die Bau- und Betriebsverwaltung der Südbahn die Bahnerhaltungssektionen beauftragt, Erhebungen zu pflegen und das geeignete Material vorzulegen. Damit die Sektionen aber erfahren hätten, wo den Arbeitern der Schuh drückt, wäre es am Plage gewesen, die Lokalvertrauensmänner zu einer Sitzung zusammenzubekommen, und von denselben als berufene Vertreter der Arbeiter die Wünsche und Beschwerden entgegenzunehmen. Das haben fast alle Bahnerhaltungssektionen unterlassen, und es werden sich infolgedessen neuerdings Mängel und Härten bei der Lohnaufteilung wahrnehmbar machen. Diese Vorgangsweise seitens der Bahnerhaltungssektionen hat begreiflicherweise unter den Arbeitern großen Unmut hervorgerufen, welcher in der am Sonntag den 28. April 1912 in den Juliensälen in Graz von mindestens tausend Oberbauarbeitern der Südbahn stattgehabten Versammlung herabgelesen wurde. Landtagsabgeordneter Genosse Kollege, welcher in dieser Versammlung sprach, beurteilte die Unterlassungsfünden der Bahnerhaltungssektionen auf das schärfste, und machte die Versammelten darauf aufmerksam, daß jede Schädigung der Arbeiter immer von der unmittelbaren Dienststelle ausgehe und daher da der Hebel anzusetzen sei. Wenn diesmal wiederum keine gerechte Aufteilung der Lohnaufbesserung erfolgen sollte, dann werden die deutschen Oberbauarbeiter mit ihren Dienststellen kroatisch reden, und wie die kroatische Sprache lautet, davon kann die Bruder Sektion ein Lied singen. Zum Schluß der Versammlung wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

Resolution.

Seit Jahren bemühen sich die Oberbauarbeiter der Südbahn um die Verbesserung ihrer materiellen Lage, und noch immer hat es die Verwaltung der Südbahn nicht für notwendig befunden, dieser Arbeiterkategorie nennenswerte Verbesserungen zu gewähren, die den Teuerungs- und den langjährigen Dienstverhältnissen entsprechen hätten. Als nun endlich der Bahnverwaltung und der Bauverwaltung die derzeit noch bestehenden Hungerlöhne und die damit verbundenen Härten und Mängel, die den längerdienenden Arbeitern anhaften, durch eine Deputation vorgehalten wurde, hat sich die Verwaltung entschlossen, das Versprechen zu geben, eine Verbesserung in der Entlohnung eintreten zu lassen und die bestehenden Härten und Mängel beheben zu wollen. Tatsächlich hat die Bauverwaltung bei den ihr unterstehenden Sektionsvorständen die Erhebungen über die Mängel und Härten und der gegenwärtigen Entlohnungsverhältnisse angeordnet. Merkwürdigerweise haben einige Sektionsvorstände die Erhebungen nicht mit jener Objektivität gepflogen, wie dies im Interesse der Arbeiter notwendig gewesen wäre. So zum Beispiel hat es die Sektion Graz-Südbahn unterlassen, den Lokalvertrauensausschuß zu einer gemeinsamen Sitzung zusammenzubekommen, wozu sie im Sinne der bestehenden Bestimmungen verpflichtet gewesen wäre, um die bestehenden Härten und Mängel zu erheben, die der Direktion sodann hätten vorgelegt werden können, wodurch eine gerechte Regulierung möglich gewesen wäre. Das ist unerheblich und dagegen nehmen die heute den 28. April 1912 in den Juliensälen in Graz massenhaft versammelten Oberbauarbeiter der Südbahn aus nach fern Stellung und verlangen sowohl von der Bahnverwaltung als auch von der Bauverwaltung, daß allfällige, durch die Unterlassungsfünden der Bahnerhaltungssektionen in Zukunft noch eintretenden Mängel und Härten auch nach der geplanten Regulierung ihre Berücksichtigung finden. Die Versammelten protestieren gegen die endlose Verschleppung der versprochenen Lohnregulierung und fordern deren ehestige Durchführung.

Graz I. Am 28. April fand in Graz eine sehr gut besuchte Versammlung der Verlagsredaktion der Südbahn statt, in welcher Genosse Somitsch über den gegenwärtigen Stand der Bewegung referierte.

Wsetat. Bei der am 28. April I. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen zu Funktionären gewählt: Franz Kopejska, Obmann, Josef Matcika, Stellvertreter; Josef Müller, Schriftführer; Josef Bretschneider, Kassier; Wenzel Maradei und Josef Sus, Rechnungsrevisoren; Wenzel Piskacek, Bibliothekar. Zuschriften sind zu richten an Franz Kopejska, Wsetat; solche in Geldangelegenheiten an Josef Bretschneider, Wsetat 156.

Teplitz. Am 22. April sprach hier in einer öffentlichen Versammlung Genosse Schiller über die Forderungen des Personals bei der A. T. C.

Aus den Organisationen.

Tscheken. Bei der am 8. April stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ortsgruppenvorstand gewählt: Karl Wenglorz, Obmann, Engelbert Wawrečka, Stellvertreter; Hermann Zeitschneer, Kassier, Paul Prázina, Stellvertreter; Franz Mocer, Schriftführer, Rudolf Kasper, Stellvertreter; Franz Schloker, Bibliothekar; Riala und Anton Zil, Revisoren; Franz Muka, Jakob Szczotka, Alexander Slezak, Raimund Wach, Paul Chmorek und Paul Franek, Beisitzer. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann der Ortsgruppe Genossen Karl Wenglorz, Tscheken, Prutegasse 23, zu senden.

Neumarkt-Rastham. Bei der Generalversammlung am Sonntag den 28. März wurden gewählt: Johann Reuhauer, Oberkondukteur, Zahlstellenleiter; Franz Wimmer, Verschieber, Kassier; Josef Hummer, Verschieber, Bibliothekar.

Alle Zuschriften in Kassenangelegenheiten sind an Herrn Franz Wimmer, Verschieber in Neumarkt-Rastham Nr. 125, zu richten.

Die Versammlung war ziemlich gut besucht und Genosse Weiser aus Linz hielt einen Vortrag über die Rechte und Pflichten der Mitglieder sowie über Agitation und Organisation.

Wiener-Neustadt. Nachstehend geben wir die Namen jener Genossen bekannt, welche als Substituente für die einzelnen Kategorien gewählt wurden: Engelbert Sagmeister, Magazinsdiener, für Heizhaus; Heinrich Grasser, Schlosser, für Heizhaus; Karl Kollata, Lokomotivführer, für Lokomotivpersonal; Johann Hirscher, Lokomotivführer, für Lokomotivpersonal; Rasthaus, für Lokomotivpersonal; Franz Schuppert, Kondukteur, für Zugbegleiter; Franz Schuppert, Kondukteur, für Zugbegleiter; Leopold Walz, Wagenmeister, für Wagenpersonal; Josef Prosch, Verschieber, für Verschieberpersonal; Franz Kollata, Zentral-Signaldienst, für Signaldienstpersonal und Portiere; Johann Trimmel,

Magazinsdiener, für Magazinspersonal; Johann Treppel, Wächter, für Wächterpersonal; Johann Fallh, Kanzleidiener, für Kanzlei- und Stationspersonal; Adolf Koller, Telegraphenmeister, für Telegraphen-, Bahn- und Zentralweichenmeister; Karl Sackl, Lampist, für Lampisten; Alois Witt, Gepäcksträger, für Gepäcksträger; Jurinowski, Oberbau-Partieführer, für Bahnerhaltungspersonale; Franz Tschill, Wächter, für die Pottendorfer Linie; Greiner, Wächter, für Ebenparth; Winzler, Wächter, für Ober-Eggendorf.

Vienn I. Bei der am Sonntag den 28. April 1912 stattgefundenen Wahl wurden folgende Genossen gewählt: Ludwig Modling, Obmann, Rudolf Markhan, Stellvertreter; Alois Jara, Schriftführer, Josef Peter und Josef Oberforcher, Stellvertreter; Silvester Hofbauer, Kassier, Franz Submann, Stellvertreter; Adalbert Wahr, Bibliothekar, Ambros Luger und Josef Maier, Stellvertreter; Josef Biettschnig und Oskar Wiedner, Kontrolle; v. Webern, Schöber, Scharinger, Submann II, Errath I, Eifendle, Franz Eder, Sintschik, Zwischberger, Meigner, Franke, Luderer, Kammerlander, Tschemitz, Karre und Durregger, Ersatz.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Ludwig Modling, Rosengasse Nr. 8, zu senden.

Göppritsch a. B. Sonntag den 28. April fand die ganzjährige Generalversammlung statt. Nach eingehenden Referaten der Genossen Wagner und Meißner aus Gmünd wurden nachstehende Genossen in die Leitung gewählt: Klemens Wittmann, Obmann; Ludwig Jsal, Kassier; Franz Komaf, Schriftführer; Vinzenz Pus und Johann Gauasch, Kontrolle. Die Mitglieder werden ersucht, die Einzahlungen und hiebei stattfindenden Diskussionsabende besser zu besuchen, da bei denselben wichtige Angelegenheiten zur Verhandlung gelangen. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Klemens Wittmann, Kondukteur in Göppritsch a. B., Niederösterreich, und in Geldangelegenheiten an Genossen Ludwig Jsal, Blocksignaldienst in Göppritsch a. B., Niederösterreich, zu richten.

Wörgl II. In der am 22. April 1912 stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Johann Koidl, Obmann, Fritz Dieler, Stellvertreter; Josef Kammeringer, Kassier, Franz Reudek, Stellvertreter; Adolf Egg, Schriftführer, Michael Sotarić, Stellvertreter; Thomas Rothdurster, Kontrolleur, Johann Brand, Stellvertreter; Max Streiter, Karl Paul und Johann Sell, Beisitzer. Alle Zuschriften sind an den Obmann Johann Koidl, Bahnhofstraße Nr. 45, zu richten.

Josefstadt-Jaroměř. In der am 8. April 1912 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Vereinsfunktionäre gewählt: Johann Resicka, Obmann, Vinzenz Pospisil, Stellvertreter; Vinzenz Jbarsch, Kassier, Josef Klieger, Stellvertreter; Vinzenz Alina, Schriftführer, Friedrich Janke, Stellvertreter; Vinzenz Ruder und Karl Schäffer, Kontrolle; Vinzenz Marek und Anton Feisar, Bibliothekar. Sämtliche Zuschriften sind an den Schriftführer Vinzenz Alina, Oberkondukteur in Jaroměř Nr. 268 zu senden. Zum Einheben der Mitgliedsbeiträge in der Station Josefstadt-Jaroměř ist der zweite Kassier Josef Klieger berechtigt.

Bruck a. d. M. II. Am 28. April fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Als Referent war Genosse Dussek amwesend. Gewählt wurden folgende Genossen: für die Gruppe A: August König, Lokomotivführer, Obmann; für die Gruppe B: Josef Sattler, Lokomotivbeizler, Obmann; für die Gruppe C: Franz Wisnmann, Schlosser, Obmann; Konrad Majcher, Emil Fischer, Ferdinand Stern und Josef Grass, Schriftführer; Johann Matloch, Kassier, Michael Podhaj, Stellvertreter; Johann Mühlleit und Josef Swenig, Bibliothekar; Franz Waidhofer, Heinrich Zwent, Karl Kowitzsch, Leonhard Tiefenthaler, Karl Ruzicka, August Kobalj, Franz Kugler, Peter Wolfger, Adolf Schindler, Josef Grener, Ernst Submann, Josef Pajer, Josef Pregariner, Alois Burgstaller, Franz Kovac und Karl Widner, Ausschüsse; Franz Waidhofer, Karl Ruzicka und Adolf Schindler, Kontrolle.

Königinhof. Sonntag den 28. April hielt die hiesige Ortsgruppe die Generalversammlung ab. Nach Verlesung und Genehmigung des Berichtes über die Tätigkeit der Organisation wurden die Wahlen vorgenommen, die folgendes Resultat ergaben: Es wurden gewählt: Anton Sorota, Verschieber, Obmann, Karl Köhl, Streckenwächter, Stellvertreter; Rudolf Kalla, Schriftführer; Richard Kudrnowski, Kassier; Josef Munzar, Robert Maltes, Josef Köhl, Josef Strichowka, Ausschussmitglieder; Josef Piska, Josef Dvorak, Rechnungsrevisoren; Josef Dvorak, Bibliothekar. Nach Beendigung der Wahl nahm Genosse Rejedy das Wort zu einem längeren und lehrreichen Referat, das mit Beifall aufgenommen wurde.

Verchiedenes.

Wann man heiraten soll. In den Sonntagsbetrachtungen der „Heftigen Post“ veröffentlicht Paul Heidelbach geräunte Monatsprüche für Ehelustige. Eigentlich scheinen sie mehr für Ehemüßige bestimmt, denn sie lauten nicht eben sehr frauenfreundlich. Herr Heidelbach rät also:

Im Januari frei kein Weib,
Denn da gib's andern Zeitvertrieb.

Im Februar ist's auch nicht gut,
Weil man ihn Hornung nennen tut.

Im Martio laß des Freien sein,
Sonst steigt der Mars zur Frau hinein!

Aprilis bringt der Narren Heer,
Und heiratst Du, so gib's noch mehr.

Im Mai ist die Walpurgisnacht,
Da nimm dich vor der Frau in Acht!

Im Juni ist dann Peter und Paul,
Da wird gar bald die Wurzel faul.

Im Juli schwirt man so genua,
Drum ziehe nicht am Esstandspflug!

Wer im Auguste freien will,
Schickt seine Kinder in April.

Septemher bringt Niagara's bei,
Drum schickt sich nicht die Freierei.

Oktober jagt uns neuen Wein,
Da hast du mehr zu tun als frein.

Martini bringt die Gans herbei,
Wer heirat', hat dann deren zwei.

Schlacht' im Dezember deine Sau,
Und ist allein sie, ohne Frau!

Schutzölle und Güterpreise. Eine außerordentlich interessante Untersuchung über den Zusammenhang zwischen Schutzölle und Güterpreisen hat der Oberstelewart z. B. Dr. Franz Hörens angefertigt in einer Schrift: „Die Preisbewegung landwirtschaftlicher Güter in den nördlichen Teilen Oberbayerns 1900—1909.“

Die von der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität München mit dem Akzessit ausgezeichnete Schrift stellt zunächst die Bewegung der Güterpreise seit 1900, sowie die Zeit und die Zahl der Kaufabschlüsse innerhalb des Beobachtungsgebietes fest und kommt dabei zu folgenden, höchst bemerkenswerten Ergebnissen.

Bis 1903 ist die Zahl der Kaufabschlüsse verhältnismäßig gering, nämlich 1900 196, 1901 188, 1902 192. Mit dem Jahre 1903 aber ändert sich die Lage. Die Zahl der Kaufabschlüsse steigt auf 278, um dann immer noch mehr zu steigen.

Dieser Anstieg, bemerkt Hörens dazu, „läßt sich nur durch eine äußere Veranlassung erklären, und diese ist die am 26. Dezember 1902 erfolgte Bekanntmachung eines neuen Zollerzengesetzes, welches mit Wirksamkeit vom 1. März 1904 den Einfuhrzoll auf Weizen, Roggen, Gerste und Hafer ganz wesentlich erhöhte. Eine Erhöhung des Zolles bewirkt aber höhere Einnahmen des für den Markt produzierenden Landwirtes. Die sonach, allerdings erst für 1906, in sichere Aussicht gestellte Verbesserung der Lage übt aber sofort einen Einfluß auf die Preisbildung des Bodens aus; der zukünftige Gewinn wird schon in der Gegenwart teilweise vorweggenommen, und zwar trotz 1903 andauernd gedrückter Getreidepreise. Von 1904 an erfahren dann aber auch die Getreidepreise eine nicht unbedeutliche Steigerung.“

Der Gewinn aus der Zollerhöhung ist naturgemäß für denjenigen Landwirt am größten, der das meiste Getreide auf den Markt zu bringen vermag; je größer also der Besitz und je ertragreicher der Boden, desto größer auch der Gewinn.“

Die Richtigkeit dieser theoretischen Behauptung wird durch die Tatsachen voll bestätigt. Betrachtet man die Preiskurven der Größenklasse über 20 Hektar, so findet man, daß die Preise der Güter mit mäßigen Böden, der Unterschied beträgt 1903 4 Prozent, 1904 10 Prozent, 1907 15 Prozent und 1908 23 Prozent. Wie unbedeutend der Preis mit der Größe der Güter steigt, kann in der Klasse „guter Ertrag, über 20 Hektar“, noch besonders gezeigt werden. Hier sind die Preise (die von 1900—1902 = 100 gesetzt) gestiegen im Jahre

	1904	1906
bei 20 bis 50 Hektar auf	127 Prozent	135 Prozent
„ 50 „ 100 „	140 „	201 „

Im großen Ganzen beträgt die Steigerung der Güterpreise in nördlichen Oberbayern nach Hörens rund 40 Prozent. Den unmittelbaren Anteil der Zollerhöhung auf dieser Preissteigerung berechnet er auf 19 bis 20 Prozent: „Der Getreidezoll ist somit der schwerwiegendste Grund für die Steigerung der Preise landwirtschaftlicher Güter.“

Hat also, so fragt Hörens, der Schutzoll seinen Zweck erreicht? Für den Augenblick: ja; für die Dauer: nein! Der Zolltarif hat die Heberspekulation angeregt und die Kaufpreise der Güter haben durch sie eine solche Höhe erreicht, daß von einer Rentabilität einzelner Anwesen schon jetzt, nach wenigen Jahren, nicht mehr gesprochen werden kann. Der Gesetzgeber hat diese unerfreuliche Begleiterscheinung des Schutzolles nicht berücksichtigt; er hat mit Menschen gerechnet, wie sie sein sollten, er hat sich daher verrechnet. Der Wirtschaftspolitiker aber nimmt die Menschen, wie sie sind; er sieht im Getreidezoll eine „Schraube ohne Ende“, zum Nachteil der Gesamtion, niemals aber ein Mittel zur „dauernden“ Besserung der Landwirtschaft.

Technisches.

Eine Vorrichtung zur Verhinderung der Schienenwanderung. Von den für den Zustand des Oberbaues ungünstigen dynamischen Nebenwirkungen der rollenden Fahrzeuge sind die Längswirklungen in der Fahrtrichtung die einflussreichsten. Die Zusammenrückungen der elastischen Schienen und ihre Ausdehnung am Kopfe und am Ende und die hiebei entstehenden Längenänderungen gleichen sich beim Fortschreiten der Räder nicht an Entziehungsart, sondern vor dem Zug aus. Der Stoß jedes Rades auf den Schienenkopf nach Überschreiten der Lückenweite äußert sich gleichfalls in der Fahrtrichtung hin. Beim Bremsen der Räder entsteht gleichzeitige Reibung, wie auch eine gleitende Reibung bei steilen Achsen der in den Bögen verschiedene Wege zurücklegenden Räder entsteht. Diese Reibungen äußern ihre Wirkung ebenfalls in der Fahrtrichtung. Ebenso wirkt das Schleifen der Spurfränge an den Schienen. Diese Nebenwirkungen sowie weitere unregelmäßiger Bedeutung äußern sich sehr ungünstig auf den Zustand des Oberbaues, sie verschieben die Schienenköpfe und die Stoßschwellen, lockern die Bettung, fällen einzelne Schwellen auf, lockern die Schienenmängel und Schrauben, mißbenutzen Teile des Oberbaues ab und verdrehen und verdrücken solche. Sie verursachen die sogenannte Schienenwanderung. Bei der Hintanhaltung der Schienenwanderung läßt man sich vornehmlich von den Grundsätzen leiten, die innerhalb einer Schienenlänge entstehenden Schubkräfte in die Bettung abzuleiten und die Hebertragung der Schubwirkung von einer Schiene auf die andere zu verhindern. Eine brauchbare Vorrichtung, Mittelwellen zur Aufnahme des Längenschubes heranzuziehen und so innerhalb der Schienenlänge die Schubkraft in die Bettung abzuleiten, ersand der Schmied der Floridsdorfer Nordbahnanstalt Alois Schurek. Diese zur Patentierung angemeldete Vorrichtung schließt sich an die eingeführten Stoßverbindungen an und besteht im wesentlichen darin, daß von der Stoßschwelle an einige Mittelwellen mittels einer flachen Verbindungsleiste verbunden werden, welche Verbindungsleiste mit einer Rafe in Ausschnitte der Verbindungsleiste eingreift. Die Verbindungsleiste läuft an der inneren Schienenfläche und greift daher auch in den Fuß der inneren Rafe, die eine Mittelwellenleiste ist, ein. Die Verbindung dieser Leiste mit der äußeren Rafe erfolgt durch eine Unterlagsplatte, die unter dem Schienenkopf liegt und auch mit einer Rafe oder einem Galen zum Eingreifen in die Ausschnitte der äußeren Leiste versehen ist. Die Unterlagsplatte reicht unter die Verbindungsleiste und kreuzt dieselbe. Verbindungsleiste und Unterlagsplatte werden durch durchgehende Nägel oder Schrauben miteinander an die Stoßschwellen befestigt. Aus dieser knappen Skizzierung dieser Vorrichtung wird schon zu ersehen sein, daß sie ohne große Umwälzungen an den Stoßverbindungen einführbar ist. Was deren Anbringung an Mehrloren und Mehrarbeit erfordert, würde zweifellos durch die längere Erhaltung eines guten Zustandes des Oberbaues eingewirkt. Es steht auch zweifellos fest, daß eine derartige Heranziehung der Mittelwellen zur Hintanhaltung der Schienenwanderung dem Oberbau mehr Günstigkeit verschaffen würde, als etwa die von den schiefen Bahnen geplante Jahrgang des Aufenrandes der Schiene und Eingreifen desselben in die gleichgeformt gegähnten, erhöhten Ränder von Unterlagsplatten auf die Mittelwellen.

Drachlose Sicherheitseinrichtungen im Eisenbahnbau. Nachdem die drachlose Telegraphie immer mehr an Bedeutung gewinnt, kann es kein Wunder nehmen, daß man auch daran denkt, mit Hilfe drachloser Wellenübertragung den Sicherheitsdienst im Eisenbahnbau zu vervollkommen. In dieser Hinsicht verdienen Versuche mit dem automatischen Anhalten von Zügen beim Ueberfahren der Haltsignale Beachtung. Der

artige Versuche hat man zum Beispiel auf der Pazifikbahn in Kanada gemacht. Zu diesem Zweck ist im Geleise eine Drahtleitung angeordnet, die von Wechselstrom durchflossen wird, sofern das Blocksignal „Freie Fahrt“ anzeigt. Die Lokomotive ist nun mit Einrichtungen versehen, um drahtlose Signale zu übernehmen. Für diesen Zweck hat die Lokomotive eine kleine Antenne, die in einer Entfernung von etwa 20 Zentimetern an der erwähnten Drahtleitung, die als Erreger dient, vorbeigeführt wird. Durch diese Anordnung kann ein auf der Lokomotive befindlicher Fritter beeinflusst werden. Liegen keine Störungen vor, so tritt das Funkensignal nicht in Tätigkeit. In dem Augenblick jedoch, in dem das Signal auf Halt zu stehen kommt, tritt die drahtlose Uebertragungsanlage in Tätigkeit. Dadurch wird auf der Lokomotive automatisch ein Signal auf Vorhalt oder Halt eingestellt. Die kanadische Versuchsanlage von 0-8 Kilometer Länge ist mit sechs solchen drahtlosen Blockstationen ausgerüstet. Die Versuchsergebnisse sind günstig ausgefallen. Der Erfolg verdient um so mehr Beachtung, als die Einrichtungen auf der Lokomotive so getroffen sind, daß nicht nur die erwähnten Signale dem Führer vor die Augen treten, sondern auch die Dampfpeise automatisch in Tätigkeit gesetzt und endlich auch die Bremsen selbsttätig gelöst werden. Gr.

Literatur

„Der Kampf“. Sozialdemokratische Monatschrift. Soeben ist Heft 8 erschienen. Inhalt: Adolf Braun: Neue Bahnen. Otto Bauer: Wahlkampf in Wien. Max Adler: Der Sozialismus. Wilhelm Ellenbogen: Die Irrtümer des Irrentums. Vladimir Lenin (Leningrad): Die Spaltung der ukrainischen Sozialdemokratie. J. Topalovits: Die Agrarfrage in Bosnien und die österreichisch-ungarische Regierung. Eduard Stojek: Landarbeiterorganisation. Emil Strauß (Prag): Der Klassencharakter der österreichischen Finanzpolitik im Mittelalter. Josef Kuitpold Stern: Der neue deutsche Waagefang. Bücherchau: Jugendliteratur, Arbeiterschulung, Genossenschaftswesen, Bauwesen.

Wilhelm Hausenstein: Die großen Utopisten. Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & Co. Berlin SW. 68. Berlin 1912. Preis 1 Mk., Vereinsausgabe 40 Pf. — Diese Studie geht auf eine Reihe von Aufsätzen zurück, die der Verfasser 1909 bis 1910 in der Jugendbeilage der „Dresdener Volkszeitung“ veröffentlicht hat. Für die Publikation in Broschürenform ist die Studie an einigen Stellen überarbeitet, doch ist im ganzen die ursprüngliche Gestalt gewahrt. Die Aufsätze bleiben daher, was sie ursprünglich gewesen sind: ein einfaches Lehrmittel für Arbeiter, und zwar insbesondere für jugendliche Arbeiter. Der Verfasser betont im Vorwort, daß er nicht die Absicht hatte, über die großen Utopisten eine Arbeit von originalwissenschaftlichem Forschungswert zu schreiben. Das Büchlein gibt sich als anspruchsloses Hilfsmittel für Leser, die sich in die Geschichte des älteren vorklassischen Sozialismus einführen lassen wollen und sieht seinen Zweck in einer pädagogisch-didaktischen Behandlung eines Stoffes, der sonst nur in umfangreicheren und schwierigeren Werken bearbeitet ist. Der Verfasser behandelt Fourier, Saint-Simon und Owen nach Leben, Lehre und sozialer Praxis. Wenn auch die geistige Hinterlassenschaft der drei großen Utopisten, die man als Klassiker des vorklassischen Sozialismus bezeichnen kann, heute im großen ganzen keinen unmittelbaren praktischen und theoretischen Wert mehr besitzt, so ist damit doch nicht gesagt, daß diese drei Männer für den Sozialdemokraten von heute belanglos seien: denn gerade aus der Erkenntnis der Irrtümer der Utopisten gewinnt der moderne sozialdemokratische Arbeiter eine größere Sicherheit des eigenen Standpunktes. So zeigt beispielsweise gerade der Bankrott, den die Utopisten mit der Idee der „friedlichen Demokratie“ gemacht haben, die Notwendigkeit des Klassenkampfes als die Grundlage der proletarischen Freiheitsbewegung. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. Mai bis 9. Mai 1912 eingelangt: Ortsgruppe Sigmundsherberg 20 Kr., Fehring 20, Bäckstein 20, Söhltsdorf 20, Dlmütz 30, Budweis 20, Nabresina 10, Simberg 20, Konsumverein Tepitz-Schönan (Nichtigstellung) 20, Kubitzel, Prerau, 20, Leiß, Dlmütz, 20, Doktor Ambros, Dlmütz, 20, J. G., Stabiau, 20 Kr.

Sprechsaal.

Eisenbahner, Kollegen, Genossen!

Am 3. Juni d. J. findet die Ziehung der V. Eisenbahner-Effekten-Lotterie, durch deren erzielten Reingewinn schon so manchem am Rande der Verzweiflung stehenden Eisenbahner hilfreiche Hand geboten wurde, statt. Mehr als 32.000 Kronen wurden aus dem Ergebnis der IV. Eisenbahnerlotterie an verarmte und verunglückte Eisenbahnbedienstete, deren Witwen und Waisen als Unterstützungen ausbezahlt; die Summe der von den Ertragsrüsten der Eisenbahnerlotterien geleisteten Unterstützungen beträgt Kronen 128.148 85. Hunderten von Eisenbahnerfamilien kamen die Segnungen dieser wohlthätigen Institution zugute. Aber auch in anderer Hinsicht haben die Eisenbahnerlotterien den Käufern von Losen Glück und Freude gebracht. Einzelnen sogar durch den Gewinn der Haupttreffer ihre ganze Zukunft gesichert. Bei der letzten Lotterie fiel der erste Haupttreffer im Werte von 50.000 Kr. auf den Heilhausarbeiter Ferdinand Barwies in Wodenbach und der zweite Haupttreffer auf den Schneider Karl Niese in Munkeln. Die bei den vorherigen Eisenbahnerlotterien bezogenen Haupttreffer gewannen ebenfalls unbemittelte Personen, und für alle diese waren die Eisenbahnerlotterien ein großes Glück. Viele Tausende haben sehr hübsche und wertvolle Andenken gewonnen; also Tausende Menschen haben durch den Ankauf eines Loses nicht nur Hoffnung, sondern auch Freude erworben und es ermöglicht, daß arme, bedürftige Kollegen und deren Witwen und Waisen von den Ueberschüssen der Lotterien unterstützt werden konnten.

Sorget daher Kollegen und Genossen dafür, daß auch diesmal der Ertrag der Eisenbahnerlotterie ein solcher wird, daß ein bedeutender Betrag dem wohlthätigen Zwecke, der Unterstützung der verarmten und verunglückten Eisenbahnbediensteten zugewendet werden kann.

Der Betrag von einer Krone ist nicht groß, den jeder bei halbwegs gutem Willen entbehren kann, denn so mancher gibt eine Krone aus, ohne die Befriedigung, etwas Gutes geleistet zu haben; niemand kann behaupten, daß er niemals Hilfe braucht, denn auch er kann morgen schon zu jenen gehören, die der Hilfe bedürftig sind.

Der Losverkauf ist gegenüber den früheren Jahren ein geringerer, deshalb rufen wir auch an euch die Bitte, die kurze Zeit bis zum 3. Juni d. J. noch auszunützen und zu trachten, daß noch eine große Anzahl von Losen gekauft werde.

Jeden einzelnen für die Mithilfe am Losverkauf im voraus bestens dankend, zeichnet als Obmann des Lotterievermittlers Rudolf Weigl.

Achtung, Wächter, Bahnrichter und Arbeiter der Strecke Villach-Pontafel!

Donnerstag den 16. Mai um 4 Uhr nachmittags findet in Schönbichl's Gasthof in Thörl-Pragern eine Eisenbahnerversammlung statt. Referent Genosse Leopold Dollinger.

Es liegt im Interesse jedes einzelnen, in der Versammlung zu erscheinen.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien!

Das Maschinen- und Heilhauspersonal der Expositurleitung Sigmundsherberg erlaubt sich anzufragen, ob es der k. k. Direktion bekannt ist, daß die Bediensteten nur alle drei Monate einen Freifahrtschein erhalten. Nachdem von einer derartigen Einschränkung der Freifahrtscheine von Seiten der k. k. Direktion dem hierortigen Personal nichts bekannt ist, und diese Einführung auch beim hierortigen Bahnbetriebsamt nicht stattfindet, so bitten die durch die Vorenthaltung benachteiligten Bediensteten um baldigste Abhilfe.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Linz. Da es oft vorkommt, daß Mitglieder, die drei und mehr Monate mit den Beiträgen im Rückstand sind, ganz erstaunt ihren Funktionären die Frage vorlegen: „Ja, was ist denn das, ich bekomme ja gar keine Zeitung mehr?“ so machen wir hiemit aufmerksam, daß mit sechs Wochen Rückstand die Zeitung eingestellt wird. Da nur alle Monat einmal mit der Zentrale abgerechnet wird, so kommt es eben vor, daß, wenn auch ein Mitglied seinen Rückstand unter dem Monat begleicht, nicht gleich das Nachblatt zugesendet wird. Mitglieder, trachtet daher, nicht rückständig zu bleiben!

Am 12. Mai um 2 Uhr nachmittags in Bergleitners Gasthaus in Gaisbach Versammlung. Die Genossen werden ersucht, bestimmt zu erscheinen, da sehr wichtige Sachen besprochen werden. Referent aus Linz.

Zahlstelle Neufaltl. Die Mitglieder werden ersucht, die Interimslisten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an die Zahlstellenleitung abzugeben.

Ortsgruppe Oberfurt. Die Generalversammlung wird am 21. Mai um 1/8 Uhr abends im Vereinslokal, Gasthaus Bialek, abgehalten. Referent Genosse Koranda. Pünktliches und zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Aubig. Am 2. Juni um 10 Uhr vormittags findet in Pilsen, Gasthaus Junic, eine Versammlung der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahn statt. Zahlreiche Beteiligung erwünscht.

Ortsgruppe Gütteldorf. Vom 1. Mai d. J. finden die Vereinsabende jeden Dienstag nach dem 8. und 18. im Monat statt. Die Vereinsabende des Maschinenpersonals werden wie bisher abgehalten.

Ortsgruppe St. Valentin. Den 16. Mai um 3 Uhr nachmittags hält die Ortsgruppe im Gasthaus des Herrn Huber in St. Valentin eine Eisenbahnerversammlung ab. Referent Genosse Decker. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Schärding. Die Generalversammlung wird am 19. Mai um 1/8 Uhr abends in Schreiner's Gasthaus abgehalten. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Zahlstelle Dröfing. Den Kollegen wird hiemit bekanntgegeben, daß am 12. Mai um 3 Uhr nachmittags in Hütters Gasthaus in Dröfing eine öffentliche Eisenbahnerversammlung stattfindet, wo ein Referent aus Wien über die nicht erfüllten Forderungen des Eisenbahnerpersonals sprechen wird. Sämtliche dienstfreien Kollegen sind freundlichst eingeladen.

Zahlstelle Kierdorf. Am 12. Mai um 1/8 Uhr nachmittags findet in Oswalds Gasthaus eine Versammlung statt. Referent aus Wien. Zahlreiches und pünktliches Erscheinen notwendig.

Inhalt der Nummer 13 vom 1. Mai 1912.

Erweder Mai.
Artikel: Der Kulturgedanke der Maifeier. Die Wiener Gemeinderatswahlen. Von der Aufstiegs-Lepziger Eisenbahn. Ein Jubiläum der Agitation. Die Bewegung der Eisenbahnarbeiter in Großbritannien. Die Lantienwirtschaft im Dziedlitz-Heilhaus. Aus der Epistelbergangenheit eines Nordbahnbeamten. Die Eisenbahner in der Bukowina. Protokoll der Sitzung des Arbeiter-Zentralausschusses.
Feuilleton: Der Sozialismus fährt ins Land. Höret, was der Mai euch sagt!

Inland: Der gemeinsame Vorschlag. Sozialdemokratischer Wahlsieg in Villach. Die sozialdemokratische Jugendorganisation. Der Goldregen. Christliche Bruderliebe. Der Bilanzabschluss der Südbahn.

Ausland: Die deutschen Staatsbahnen im Jahre 1910. Drohender Ausfall der amerikanischen Lokomotivführer. Die Bewegung der Eisenbahner in Großbritannien. Weitere Fortschritte der Internationalen Transportarbeiterföderation.

Aus dem Gerichtssaal: Der Eisenbahnunfall im Villacher Staatsbahnhof.

Streiflichter: Erlasse gegen die Maifeier der Arbeiter auf den Staatsbahnen. Vom Wächterpersonal des Staatsbahndirektionsbezirkes Villach. Eine anständige Gesellschaft. Wie ein Offizial den Arbeitern das Wahlrecht verweigern will. Wagnisaufseher auf der k. k. N. B. Verhältnisse unter dem Verhubpersonal auf der k. k. N. B. W.

Aus den Amtsblättern: Einführung von Verschubprämien.

Korrespondenzen: Krems. Schwarzach-St. Veit. Laibach-Südbahnhof. Lobositz. Wessels a. d. March. Linz an der Donau. Bräval. Bischofskirchen. Hallein. Saldenhofen. Oberberg. Krems a. d. Donau.

Versammlungsberichte: Knittelfeld. Kriegs-dorf. St. Pölten. Wien-Favoriten II. Wächterversammlungen. Prag. Wolfsberg. Dlmütz. St. Veit a. d. Glan.

Aus den Organisationen: Lobositz. Auperschin. Dziedlitz. Prerau. Graz II. Marienbad. Wien X. Oberberg. Görkau. Rudelsdorf. Wiesel-Oberleutensdorf.

Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Technisches: Desinfektionsanlage für Eisenbahnwaggons. Automatische Kupplung der Eisenbahnwaggons.

Literatur: Frauenwahlrecht. „Neue Zeit“.

Mitteilungen des Rechtsbureaus: Sprechstunden.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

Sprechsaal: Pumpenwärter und Maschinenisten.

Offene Anfragen: Staatsbahndirektion Wien und Eisenbahnministerium. Nordwestbahndirektion. Verkehrsdirektion der Südbahn. Direktion für die Linien der St. E. G. Eisenbahnministerium.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein: Leipzig. Nieder-Lindemiese. Neuberg. Zellendorf. Schwefat. Wörl. I. Brü. Budweis. Auperschin. Klagenfurt. Rudig. Gloggnitz. Weizkirchitz. Pilsen. Teplitz. Komotau.

Briefkasten der Redaktion.

Hallein-Vogelschau. In dieser Form nicht verwendbar. — An mehrere Einsender. Wir konnten in der vorliegenden Nummer nicht alle Einsendungen unterbringen und ersuchen daher um Geduld.

Unheilbare Katarrhe.

Die wenigsten Menschen sind sich dessen bewußt, daß Schnupfen, Husten, Hals- und Rachenentzündungen u. s. w. ihre Ursache in der Tätigkeit von Kleinlebewesen (Bakterien) haben, die in den Schleimhäuten der Atmungsorgane, sobald dieselben durch Erkältung oder andere Ursachen gelodert sind, die günstigsten Bedingungen zu ihrer Fortpflanzung finden. Diese Bakterien oder für bestimmte Arten Bazillen genannt, verbreiten durch ihre Fortpflanzung gewisse Absonderungsprodukte, die giftig wirken (Toxine) und dadurch weitere Teile der Schleimhäute reizen und für die Ausbreitung der Brut empfänglich machen. Auf diese Weise entstehen leicht durch einen vernachlässigten Schnupfen oder Husten die schwereren Leiden: Bronchialkatarrh, Asthma, Influenza, Lungenentzündung u. s. w. — Natürlich sind auch alle diese Zustände ansteckend, weil diese Bakterien sich im Speichel in Massen befinden und mit dem Atem auch nach außen gestoben werden.

In der großen Apotheke der Natur sind für alle sogenannten Gifte eine Reihe von Gegengiften vorhanden, es gilt also, nur die richtigen (Gifte) der Bakterien unwirksam zu machen, ohne aber die menschlichen Organe zu gefährden. Daher haben Einjelungen und Gurgeln mit stark reizenden Giften, wie Jod, Jöllenstein u. s. w. gar keinen Erfolg, weil sie nur einen bestimmten Teil der infizierten Schleimhäute treffen und außerdem diese fast angreifen und unter großen Umständen das Uebel nur verschlimmern. Ebenso nützen auch weder Trankturen mit allen möglichen Salzen oder eine äußere Behandlung mit warmen oder kalten Umschlägen sehr wenig, die tiefer liegende Bakterienflora wird davon nicht alteriert und nach einiger Zeit ist das alte Leiden wieder da. Deshalb erscheinen diese Zustände den meisten als unheilbare Katarrhe. Es steht aber unumstößlich fest, daß die Entfaltung dieser Bakterienbrut den Luftwegen der Atmungsorgane folgen, logischerweise kann man ihnen also auf diesem Wege folgen, das heißt durch Einatmung besonderer günstiger desinfizierender Dämpfe, welche sämtliche Bakterien nicht ertragen können und zum Absterben bringen.

Vom Laboratorium Tancré, Wiesbaden M 17, ist ein kleiner, sinnerreicher Apparat konstruiert worden, den man bequem in der Tasche tragen kann und der nach besonderem Verfahren ausgewählte, wissenschaftlich begutachtete Stoffe zum Einatmen bis in die tiefsten Luftwege bringt, ohne Nadelstiche zu verursachen oder sonstige die Schleimhäute anzugreifen, und zwar auf kaltem Wege, um auch einer neuen Erkältung erneut vorzubeugen. Hiemit sind sehr gute Erfolge erzielt worden, worüber sich Tausende in begeisterten Briefen ausprechen. So schreiben unter vielen anderen:

Vater Clemens Seeham, Prior (München): „Wie ich Ihnen bereits neulich geschrieben, bin ich mit den von Ihnen bezogenen beiden Apparaten sehr zufrieden. Es ist das Beste, was in der Art existiert. Auch habe ich Ihnen infolge des Apparats schon verschiedene Male zu empfinden Gelegenheit gehabt.“

Ferner schreibt Herr Konjunkturalrat M. Genshan, Wismar (Medienburg): „Mit Freude teile ich Euch Wohlgebornen dankbarlich mit, daß der von Ihnen bezogene Inhalator nach dreiwöchiger Benutzung mich von einem Bronchialkatarrh, der mich über Jahr und Tag geplagt, befreit hat. Auch will ich nicht verfehlen, die äußerst bequeme Handhabung des Inhalators rühmend hervorzuheben.“

Außerdem schreibt Herr Max Kluge, Berlin, Müllerstraße Nr. 14a: „Ich litt seit vier Jahren an einem schlimmen Nasen- und Rachenkatarrh, auch leide ich an Lungenkatarrh. Alle Mittel, die ich anwendete, halfen nichts. Ich ließ mir auf eine Annonce in der Zeitung einen Inhalator schicken. Nach sechs-wöchigem Gebrauch ist mein Nasen- und Rachenkatarrh vollständig geheilt und mein Lungenleiden hat sich wesentlich gebessert.“

Ähnliche Anerkennungs-schreiben liegen über 3000 Stück vor (Dreitausend). Die Originalbriefe können jederzeit bei uns eingesehen werden.

Nähere Mitteilungen über diesen Gegenstand werden vom Laboratorium Tancré, Wiesbaden M 17, ganz kostenlos erteilt.

Ernim Einlöse von Postnummern

Wollen man Donau, einig von wiffigen Einwohnern mit Bild Plourenne Einzig als Ditzmonen und dem Namen Postnummern zu verkaufen. Es gibt einla-min-dononolign Nonfsmingym.

Postnummern
bringt Glanz ins Land.

Guten Appetit, Gesunden Magen haben wir und kein Magendrücken, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Khabarber Pillen m. d. W. „Esa-pillen“ benutzen. Wir sagen Ihnen aus Erfahrung, versuchen Sie diese auch, sie regeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schach-teln franko 4 Kronen. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Schaplag Nr. 191 (Kroatien).



Brünner Stoffe

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



Warum laufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

Weil keine Kraft, Zoll, Packung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube vaterländisches Fabrikat ist, den Händlerlügen sparen.
Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gestern gegründet wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.
Weil ich an solvente Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an Liefer- und 20 Monate Kredit gewähre.
 Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik.
 Katalog gratis. Kein Cassenladen.
 Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 55
Geop. S. Rimpf, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Begünstigung.

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

Triest das „Hotel Balkan“

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

Billige Bettfedern und Daunenn

1 Kilo graue geschliffene K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.00, Daunenn, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Brustbaum K 12.— von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem, roten, blauen, gelbem oder weißem Jutelet (Kanting), 1 Tuchent, ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen, grauen, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunensieben K 24.—, Einzelne Tuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Koppkissen K 3.—, 3.50, 4.—, Tuchente, 200 x 140 cm groß, K 12.—, 15.—, 18.—, 20.—, Koppkissen, 90 x 70 cm groß, K 4.50, 6.—, 5.50. Unterfuchente aus bestem Bettgrabl, 180 x 116 cm groß, K 13.— und K 15.—, verjendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Mag Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald.
 Kein Risiko, da Umtausch erlautet oder Geld rückerstattet wird.
 Reichhaltige illust. Preisliste aller Bettwaren gratis. 15

Gutbezahlte Stellung

finden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerke „System Karnad-Hachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Formner und Siedermeister, Siederentechniker, Bauhelfer und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateur, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnad-Hachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten 3

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Kaufe bei Kraus

109

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

Leintücher ohne Naht
 aus guter sehr schöner Flachleinwand, 6 Stück, 150 x 225 cm gross um K 16.20

1 Dutzend Leinenzwischhandtücher, weiss, 50 x 112 cm gross, K 6.—
 1 Dutzend Doppeldamast-Prachthandtücher, reinleinen, 52 x 120 cm gross, K 12.—
 1 Dutzend extrafeine reinleinen gebleichte Taschentücher, 48 x 48 cm gross, K 6.50

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

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII
 Verlangen Sie kostenlos die prachtvolle Musterkollektion.
 Die Waren der Firma haben seit 45 Jahren besten Ruf.

Umsonst

teich der allgemeinen Teuerung erhält jeder einen schönen Gebrauchsgegenstand, der ein Kaffeebohnenpaket

Roggen-Kaffee „Probat“

Bestellt 1 Bohnenpaket nur K 3.70 franko jeder Bohnenpaket per Nachnahme.

„Probat“

gibt allein ohne teuren Bohnenzusatz einen gesunden u. schmackhaften Kaffee. War echt bei Verschluß der Säcken mit Marke „Probat“.

Bernsdorfer Getreide-Mälzerei Bernsdorf 5
 b. Trautman, Böhmen.

1000 und 1 Nacht

habe ich darüber nachgedacht, wie es andere bei geringem Einkommen anstellen, dass sie sich stets elegant und schick kleiden, als ich endlich das Fabrikat-Verständnis „Liberia“, Reichenberg 6 l. B., entdeckte, wo stets ein reichsortiertes Lager in Herren-Anzugs- und engl. Kostümstoffen etc. zu staunend billigen Preisen zu haben ist.

Tausende Meter Reste stets lagernd. 95
 Kreditfähigen Teilzahlung ohne Aufschlag. Muster auswärts franko.

Männerkrank.

heiten und Nervenschwäche“ von Spezialarzt Dr. Kumer. Außerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirns- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenerrückung, Folgen nerven- und zentraler Leiden und Ergriffe und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Lesen dieses Buches von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Der Gesunde lernt sich vor Krankheit und Schidium zu schützen, der bereits Leidende aber lernt den sichersten Weg zu seiner Heilung kennen. Viele interessante, belehrende Abbildungen. Für Kr. 1.00 in Briefmarken franko von Dr. med. Kumer, Genf 881 (Schweiz). 5

1000fachen Duft

für Ihre vorzügliche Wohlgerüche (Stück Nr. 120), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich beinahe 24 Jahre an Nichte und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Böhler, Reichshauer, Wien III, Reichsgasse 12.

Pohl-Seife

die sich auch bei Weissen, Stechen, Furchen, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Kr. direkt beim Fabrikanten J. G. Pohl, Braunau am Inn, Dr. G. Deutsch in Wien. Anwesen: 7, Pfandgasse 6, 2, Gärten 7, 1, Fleischmarkt 1, L. Vöhrer Markt 8, XII, Weidinger Hauptstraße 45. 60

Wir suchen geschickte oder ungeschickte **Erfindungen** welche praktisch verwertbar sind. **Theune & Co., Berlin 48, Friedrichstraße 249.**

MÖBEL Ausnahmungsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142
 Wien XV, Mariahilferstrasse
 (neben der Löwendrogerie Schawerda). 3

Polsterte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufw., Kücheneinrichtungen von 88 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, Sesselfeston von 280 Kr. aufwärts. Moderne Stühle, weiß, grün, von 70 Kr. aufw. Alle Gattungen Möbel, Matratzen und Bettelinge billig. Kleiner Preisverant für die Probierzeit gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.
 Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bestellen Wien kostenfrei.

Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Kontur, meine Hausnummer als Preis mitgebracht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsbüro.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnkonstrukteur“ in Lebensgröße in meinem Schaukasten sehen.

Ihr Wohlgeborner!
 Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind mir sehr zufrieden damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und höchste Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.
 4. Machungswohl

Willach, Johann Gaisch, Kondukteur.

Parteigenossen!

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

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruß
Geopold Wölzel, Handweber
 in Nachod Nr. 17, Böhmen.
 Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Moderner Anzug . . 24, 36, 44 K
Englischer Schliefer . . 30, 40 „
Eleg. Ueberzieher . 20, 30, 40 „
Steireranzug . . . 24, 30, 40 „

Knaben- und Kinderkleider überraschend billig.

— Eigene Abteilung für Maßbestellungen. —

Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal und beschäftigten Personen der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den feinsten erichtlichen Preisen. Illust. Kataloge und Muster gratis. 81

Kleiderhaus Albert Kern, Graz, Annenstr. 28.

Billige böhmisches Bettfedern

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Tuchent oder 1 Unterbett 180 cm lang, 116 cm breit K 10.—, K 12.—, K 15.— und K 18.—, 2 Meter lang, 140 cm breit K 15.—, K 18.—, K 21.—, 1 Koppkissen 80 cm lang, 68 cm breit K 3.—, K 3.50, und K 4.—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4.50 und K 6.50. Unterfuchente auch nach jeder beliebigen Maßangabe 5-teilige Ganz-Matratzen auf 1 Bett à K 27.—, bessere K 33.—. Versand franko per Nachnahme von K 10.— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Vorüberzeugung gestattet. Benedikt Gajšel, Hobes Nr. 170 bei Pilsen, Böhmen. 13

Schutzmittel „OLLA“

Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 2000 Ärzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.—, 5.— und 10.—. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.—. — Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.) 309

J. Gruner, hygien. Fabrikslager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E
 Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

Nebenerwerb oder Existenz

gleichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgebrauchsmittel. Riesenvorleser gesucht. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotentourstrasse 8. 25

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschliffene 2 K, bessere 2K40; prima halbweiße 2K80; weiße 4 K; weiße, saunige 5 K 10; 1 kg hochfeine, sauneweisse, geschliffene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunenn (Kanting), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustbaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem roten, blauen, weißen oder gelben Kanting, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, saunigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Koppkissen 8 K, 8 K 50, 4 K; Tuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 12 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K. Koppkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterfuchente aus Hartem, gefestigten Grabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nachpassendes Geld retour. 21

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.
 Reichhaltigste Preisliste gratis und franko.

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

Von Reichhaltigen eleganten Herrenanzüge von K 14.—, Wiler von K 10.—, Robenröcke, Wettermägen von K 8.50, Modeshosen von K 4.— aufwärts. Grozes Lager Bettwäsche, weiß oder färbig, nur K 5.—, Bettwäsche K 1.50, schwere Bettzeuge, Damastgrüdel, Bettuch, Leinen, Gifflone, Angine, per Stück nur K 9.50, Handtücher, Tischtücher, Vorhänge K 5.—. **Garantiert** nur gediegene Ware, alles erstaunlich billig. Einzige in Wien mit bet

— Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40. —
 Auch Kleinvertriebsanstalt, per Anzug K 3.—. Provinzialverband reell der Nachnahme.

DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

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

Telephon 2364 Telephon 3545