

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhansgasse 84.

Redaktionszeit: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

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

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



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

Willkommen im eigenen Heim.

Zu unserer Delegiertenversammlung.

Zum ersten Male werden sich heuer die Vertreter der organisierten Eisenbahner Oesterreichs zu ihren Beratungen im eigenen Heim versammeln. In dem Haus auf dem Margaretenquartel, das als weithin sichtbarer Markstein die weite Wegwanderung bezeichnet, die die Organisation der österreichischen Eisenbahner in kaum mehr als zwei Jahrzehnten zurückgelegt hat, und das zugleich von der inneren Kraft und Stärke der Organisation Zeugnis ablegt, wird die diesmalige Beratung von wichtigen Fragen der zukünftigen organisatorischen Taktik und der Probleme des gewerkschaftlichen Kampfes abgehalten werden. Wenn wir aus diesem Anlaß den aus dem ganzen Reiche entsendeten Delegierten der österreichischen Eisenbahnerschaft unseren herzlichsten Willkommensgruß entbieten, so geschieht das zunächst mit dem Gefühl stolzer Freude und befriedigender Genugtuung über jene glücklich vollbrachte Arbeit, deren wir zunächst das schöne Werk verdanken, an dessen Vollendung sich jahrelang unermüdlicher Fleiß und regsame Tatkraft erprobt haben, und an dem nicht zuletzt jeder einzelne seinen Anteil besitzt, der an der Verbreitung und Vertiefung des Solidaritätsgedankens unter dem großen Heere der österreichischen Verkehrsbediensteten mitgewirkt hat. Wie ein Gespenst trüber Vergangenheit tauchen bei diesem Anlaß noch einmal die Erinnerungen an alle jene Schwierigkeiten auf, die zu überwinden gewesen sind, als es galt, das uniformierte Proletariat der österreichischen Eisenbahnen aus seiner geistigen Trägheit und aus stumpfsinniger Lethargie zu erwecken und es zum zielbewußten Klassenkampf zu erziehen.

In einer Zeit regungsloser politischer Stille und geistiger Trägheit wurde der Versuch, die österreichische Eisenbahnerschaft aus ihrem teilnahmslosen Hinbrüten zu erwecken und ihr die geistige Binde von den Augen zu reißen, unternommen. Schwer war dieser erste Schritt und mühsam die tastenden Versuche, die zu dieser schwierigen Wegwanderung unternommen wurden, die hinausführen sollte aus dem dunklen Gestrüpp der Unmacht des Indifferentismus. Und mancher von jenen, die die Dornenhecke, die der Kapitalismus sorgsam um den geistigen Gesichtskreis der Verkehrsbediensteten aufgerichtet hatte, zu durchbrechen versuchten, blieb auf halbem Wege zurück, wundmüde von den Gefahren und riskanten Nadelstichen, die eine mächtige Gegnerschaft ihnen beizubringen verstanden hat, und wieder andere sind vorzeitig vom Wege abgerirrt, haben den leichteren Pfad gewählt, der mit persönlichem Eigennutz und egoistischen Vorteilen gepflastert war, und wieder andere sind verschollen, verdorben oder gestorben. Aber das kleine Häuflein aufrechter Männer, die kein Schicksal zu beugen vermocht hatte und die gleichsam als sturmerprobte Helden den Rücken und Lücken einer haßerfüllten Gegnerschar getrotzt haben, freuen

sich heute an dem Erfolge, der der schönste Lohn eines jeden von idealen Beweggründen erfüllten Ringens ist.

Aber es wäre ein Fehler von uns, wollten wir heute nur den Erfolg sehen und in rastender Beschaulichkeit zurückblicken auf eine Vergangenheit, die von viel Arbeit, von Beschwerden und von Schwierigkeiten aller Art ausgefüllt ist. Wer den Fortschritt will und sich nicht damit begnügt, die Gegenwart als ein vollkommenes Ideal anzusehen, für den gibt es keine Ruhe und kein Sich-Begnügen mit dem Erreichten. Niemand aber braucht den Fortschritt und die Weiterentwicklung so sehr als gerade die österreichischen Bediensteten des geflügelten Rades. Nicht bloß deshalb, weil die Zeit nicht stille steht und weil die neuen Verhältnisse immer wieder neue Wünsche und neue Bedürfnisse erzeugen, sondern auch vor allem deshalb, weil es den österreichischen Eisenbahner nie so sehr lebendig ins Bewußtsein gekommen ist, daß wir heute vor neuen Schwierigkeiten und vor neuen Gefahren stehen, die es zu überwinden gilt und die nur durch stählerne Kraft und unerschütterliche Geschlossenheit abgewehrt und beseitigt werden können. Seit den Tagen, wo die österreichischen Eisenbahner zum ersten Male im Kampfe mit der Staatsgewalt sich eine Reihe von Erfolgen ererbt haben, haben sich alle ihre Feinde zum erneuerten Widerstand aufgerafft und ihre Kräfte gesammelt, um in der Zukunft mit eiserner Geschlossenheit allen neuen Anforderungen Widerstand entgegenzusetzen zu können. Das Feldgeschrei, daß das organisierte Unternehmertum der Privatindustrie erhoben hat, als man die Eisenbahner Oesterreichs ihre organisatorische Macht und ihre Schlagkraft erproben sah, hat auf allen Linien gewirkt und ist heute zum Lösungswort der Staatsgewalt geworden. Und so stehen wir heute vor der Tatsache, daß man sich redlich Mühe gibt, die errungenen Zugeständnisse allmählich wieder zu schmälern, und daß man selbst nicht davon zurückschreckt, Rechte, die als vertragsmäßig verbrieft gelten können, auf dem Wege aller möglichen Interpretationskunststücke zu beseitigen. Wer die Verhältnisse auf unseren Eisenbahnen kennt, und wer sich in die Massenpsychologie geknechteter Menschen hineinzudenken vermag, der wird es verstehen, daß durch die Maßnahmen der letzten Zeit Haß und Erbitterung hervorgerufen worden sind, die, wenn das Temperament allein zu entscheiden hätte, vielleicht schon oft genug zu einer nicht immer vernunftgemäßen Handlung gedrängt hätten. Aber wer in einer jahrelangen Organisationsfähigkeit den Geist sozialistischer Erkenntnis in sich eingesogen hat und durch die Schule einer strengen Disziplin gegangen ist, der weiß, daß alle diese Verschlechterungen keine reinen Zufälligkeiten sind, sondern daß sie vielmehr im ganzen Zusammenhang der kapitalistischen Entwicklung erfasst und verstanden werden müssen. Der Staat von heute, der dem Eisenbahnpersonal als Unternehmer gegenübersteht, ist

eine Interessenorganisation der Besitzenden und wehrt sich als solche gegen alles, was den Aufstieg der unterdrückten Klassen fördern und beschleunigen könnte. Und weil heute vor allem auch die parlamentarischen Vertreter des besitzenden Bürgertums wissen, daß jede Machterweiterung der besitzlosen Klassen und jeder soziale Fortschritt, der diesen ermöglichen wird, in letzter Linie nur dazu dient, den Prozeß zu beschleunigen, der naturnotwendig dazu führen muß, der besitzenden Klasse ihre Herrschaft zu entwenden, so leisten sie auch dem Staat alle ihre Mithilfe, wenn es gilt, die Arbeiterklasse im allgemeinen in ihrem Fortschritt zu behindern.

Von diesem Leitgedanken zu einer sozialen Erkenntnis erfüllt, werden die Eisenbahner Oesterreichs in Zukunft ihre Arbeit weiterzuführen und zu vollenden haben. Nicht in kleinlicher Rörglersucht und mit zerfleischenden Selbstbeschuldigungen dürfen wir an die Fragen, die uns beschäftigen, herantreten, was ja leider immer noch der bequemste Standpunkt ist, wenn irgend etwas nicht so ging, wie wir es erhofften, und wenn sich nicht alle Erwartungen voll erfüllt haben. Zwietracht zu säen und das Vertrauen zu uns selbst zu erschüttern war immer das eifrigste Bestreben unserer Gegner. Und sie wissen es auch heute, daß den Eisenbahner nichts so sehr not tut als geschlossene Einheit und innere Festigung, aber auch klare Einsicht in die tatsächlichen Verhältnisse, die es ermöglicht, alle Zusammenhänge unseres gesellschaftlichen Lebens mit klarem Blick zu durchdringen. Und so bemühen sie sich, so wie sie es seit jeher getan haben, Uneinigkeit zu säen, wo sie können, und unsere Widerstandskraft allmählich auszuhöhlen und zu brechen.

Aber alle diese Versuche, die es dem Feinde ermöglichen sollen, Bresche in unser starkes Mauerwerk zu legen, werden an dem gesunden Sinn der organisierten Massen zuschanden werden. Mittel und Wege zu finden, wie dieser wachsende Widerstand besiegt werden kann und wie die errungenen Erfolge festgehalten und Neues erobert werden kann, das soll auch die Aufgabe der heutigen Delegiertenversammlung sein. Alles das aber wird freilich nur möglich sein, wenn wir uns darüber klar und einig sind, was uns selbst nützt, um unsere Kraft und Fähigkeit zu vermehren: Strengste Zentralisation und Geschlossenheit, Aufklärung und politisches Verständnis, Schulung und Einsicht in das innere Wesen des ganzen kapitalistischen Entwicklungsprozesses. Führend und wegweisend zu wirken, das soll unsere Aufgabe auch bei der diesjährigen Tagung sein, deren Arbeiten mit Ernst und strenger Sachlichkeit durchgeführt werden sollen. In dieser Voraussetzung und mit diesem Wunsche begrüßen wir die Delegierten und Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner Oesterreichs in ihrem eigenen Heim!

Der Krieg im Frieden.

Die Delegationen, eine der süperbsten österreichischen Spezialitäten, sind jetzt versammelt, um das Budget der gemeinsamen Reichsministerien (das Ministerium des Äußern, das Kriegsministerium

und das Ministerium der gemeinsamen Finanzen) zu verhandeln. Bei dieser famosen Gelegenheit wird auch die auswärtige Politik erörtert, die von unserem berühmten Grafen Berchtold, mit Respekt zu vermelden: „gemacht“ wird. Zwar hat sich allen ernstlichen Menschen in Oesterreich die Frage aufgedrängt, ob denn die Delegationen, deren Mandat bereits abgelaufen und infolge der Vertagung des österreichischen Abgeordnetenhauses nicht erneuert werden konnte, soweit die Delegationen des letzteren in Betracht kommen, überhaupt noch zu Recht bestehen; aber einen gelehrten Oesterreicher geniert so etwas nicht.

Als die Frage von sozialdemokratischer Seite gestellt wurde, waren die offiziellen Kronjuristen sofort mit der Antwort bei der Hand: All right! Es ist alles in Ordnung. So konnte denn unser Berchtold sein nichtssagendes Exposé vortragen, das nur im äußeren Umfang von dem inhaltlosen Notbuch übertrifft wird, und der Kriegsminister war in der Lage, die Ergänzung zu den Trivialitäten zu liefern, eine Ergänzung allerdings, die in ihrer Art den bis jetzt besten Kommentar zu dem Exposé seines Kollegen bildete. Denn der ganze ungeheure Mißerfolg der Berchtold'schen Politik kam zum Ausdruck in den nicht minder ungeheuren Anforderungen des Kriegsministers. Mit anderen Worten: was der Herr Graf, der mit der Führung der Beziehungen zu den anderen Staaten betraut ist, uns an Haß und Gegnerschaft eingebracht hat, das sollen nun die Völker Oesterreichs auslöfen. Mit deren Gut und Blut wollen die Machthaber die größten Fehler der Diplomatie zudecken, und was an moralischem Einfluß und Ansehen von Berchtold und seinen Leuten verwirrt wurde, soll durch verwüstende Rüstungen ersetzt werden. Während in früheren Kriegen die Anspannung der wirtschaftlichen Kräfte der Bevölkerung erst kurz vor Kriegsausbruch begann und dann fortgesetzt wurde, geschieht das jetzt so lange Zeit vorher schon, daß die Erschöpfung bis zum Ausbruch des Krieges eingetreten sein muß; und wenn man sonst von einer Massenpsychose spricht, die das Volk in einen krankhaften Zustand versetzt, so kann man jetzt eine Psychose der Machthaber wahrnehmen, die nicht minder krankhaft und nicht weniger gefährlich ist, da sie uns den Krieg im Frieden beschert und bis auf das Blutvergießen und den Massenmord fast alle Leiden des Krieges über das Volk verhängt.

Nicht weniger als 930 Millionen werden für Meer und Marine neuerdings angesprochen, und zwar 576 Millionen für die gemeinsame Armee, über 177 Millionen für die Flotte und 180 Millionen für die beiden Landwehren. Allerdings ist die Bewilligung der letzten Summe Sache der Parlamente in den zwei Reichshälften; aber sie gehören, auch wenn sie die Delegation nicht weiter zu beschäftigen haben, doch zum Kriegsbudget und fließen aus dem nämlichen Säckel: dem des Volkes. Was diese abermalige Belastung der Volkswirtschaft Oesterreich-Ungarns bedeutet, läßt sich beiläufig ermessen, wenn man sich die Rüstungs-

ausgaben der letzten Jahre vor Augen hält: Es wurden vorausgibt für:

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1914/15
Heer.....	324.6	347.9	352.9	396.2	413.4	430.9	431.7	575.9
Landwehr.	51.1	53.1	57.4	62.9	67.3	73.7	12.6	etwa 180
Flotte...	53.3	53.3	53.3	63.5	72.8	37.7	50	etwa 180
Landmacht	426.3	454.3	463.6	522.6	553.5	539.3	408.1	755.9
Flotte....	57.0	63.4	66.7	123.2	179.7	143.6	93.8	177.3
Gesamte bewaffnete Macht...	483.8	517.7	590.3	645.8	733.2	735.0	501.48	933.2

1) Ueberdies der Mobilisierungskredit von 180 Millionen.
2) Dazu 356 Millionen Mobilisierungskosten.

In diesen sieben Jahren ist also eine Verdoppelung des Aufwandes für Kriegszwecke eingetreten. Dabei weiß man nicht, soll man sich mehr über den Moloch zu Lande oder mehr über den Moloch zu Wasser verwundern. Hat der erstere rund 431 Millionen verschlungen und wird er 1914/15 576 Millionen — in einem einzigen Jahre demnach gleich um 145 Millionen mehr — verschlingen (Nachtragkredite vorbehalten!), so weist der Marinemoloch folgende Brocken aus:

	Zusätzliche Aufwendungen	Kredite
1911	55,000,000	1915/16 145,292,500
1912	94,000,000	1916/17 100,000,000
1913	68,400,000	1917/18 100,000,000
1914/15	95,000,000	1918/19 81,543,500
	312,400,000	426,836,000

Dabei läßt sich heute noch gar nicht vorhersehen, welche Ueberforderungen sich nachträglich ergeben werden und wie groß die faktische Steigerung sein wird. Denn die Budgetierung ist eine so unehrliche, daß man nicht erst auf die bisherigen Erfahrungen sich zu berufen braucht, um die absichtliche Verschleierung zu erkennen. Man kann nur sagen: Nicht die ausschweifendste Phantasie hätte sich jemals träumen lassen, daß der Moloch in Oesterreich-Ungarn solche Sprünge machen werde. Denn in sinnloser Weise vernichtet er Riesensummen des Kapitals, das als Mehrwert bestimmt war, in neuen Produktions- und Konsumtionsindustrien investiert zu werden. Diese Investitionen unterbleiben jetzt, und zwar auf Jahre hinaus, und ganz unabsehbar ist der Schaden, der angerichtet wird. Eben jetzt zerbrechen sich unsere Industrie- und Wirtschaftspolitiker die Köpfe, wie sie bei den bevorstehenden Verhandlungen über die neu abzuschließenden Handelsverträge die Interessen der österreichischen Volkswirtschaft am zweckmäßigsten wahren könnten. Man spekuliert, einen erhöhten Zollsatz für die industrielle Produktion zu erlangen. Als ob dies der entscheidende Punkt wäre, wo die Hebel angefaßt werden müßten. Was nützen hohe Zollsätze, wenn der Zollsatz infolge Kapitalmangel nicht ausgenutzt werden kann? Oesterreich-Ungarn ist, mit bürgerlicher Brille gesehen, ein kapitalarmer Staat. Allgemein ist die Klage darüber, daß infolge dieses Mangels nur ganz ungenügend investiert werden

kann, daß Produktion und Konsum hinter dem Bedürfnis und auch hinter den Leistungen anderer Staaten zurückbleiben; daß die Verschuldung in einem geradezu fürchterlichen Grade zunimmt, und zwar nicht bloß die Verschuldung des einzelnen, sondern die der Gesamtheit, der öffentlichen Körperschaften, des Staates. Zwölfseinhalb Milliarden Kronen, wofür 488.5 Millionen an Verzinsung geleistet werden muß, ist der österreichische Staat heute schon schuldig, und diese schon durch ihre absolute Höhe erschreckende Summe stammt zum großen Teil aus der Zeit des unkontrollierten Absolutismus, der Zeit der napoleonischen Kriege und der nachfolgenden Feldzüge, die zur Niederwerfung der nationalen Demokratien in Italien, Ungarn und Deutschland unternommen wurden. Das ist seither nicht anders geworden, und von einem kleinen Bruchteil abgesehen, ist die gesamte Schuldenlast durch den mit den eigenen finanziellen Kräften außer allem Verhältnis stehenden Aufwanden für Kriegsrüstungen verursacht. Die Schuldenwirtschaft macht heute schon den größten Patrioten Beklemmungen, und die Entwertung der Staatspapiere hat bereits so bedenkliche Dimensionen angenommen (was sich insbesondere am tiefen Rentenkurs zeigt), daß sogar aus den hochpatriotischen Kreisen des Herrenhauses Warnungsrufe kommen.

Die gesamte Staatsstätigkeit erschöpft sich heute in der Aufbringung der unproduktiven Millionen für Rüstungszwecke. Damit der Moloch, der in den nächsten fünf Jahren 5 Milliarden braucht, befriedigt werden kann, werden Schulden auf Schulden gehäuft, alle irgendwie notwendigen Aufwendungen für wirtschaftliche oder kulturelle Zwecke unterlassen. Die gesamte Volkswirtschaft, die Wirtschaft des Staates wie die der Bevölkerung leidet unter einem furchtbaren Kapitalmangel. Der Industrie ist es unmöglich, die zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit erforderlichen Kapitalien zu beschaffen. Die Rückständigkeit der Produktion gegenüber dem Ausland tritt deutlich in der Ueberfüllung unseres Exports durch die fremde Konkurrenz zutage. Ein bürgerlicher Wirtschaftspolitiker schätze die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Oesterreich-Ungarns im Vergleich zu der des Deutschen Reiches wie 1 zu 5, während das Verhältnis des militärischen Aufwandes beiderseits wie 1 zu 2 ist. Mit anderen Worten: Deutschland gibt doppelt so viel für militärische Zwecke aus, obgleich seine wirtschaftliche Stärke fünfmal so groß ist. Oesterreich-Ungarn geht also hinsichtlich der Rüstungen weit über seine Kräfte hinaus. Seiner Bevölkerung sind Kriegskontributionen auferlegt, und sie muß alle Leiden und Entbehrungen der finanziellen Kriegsbereitschaft dulden, obgleich sie mitten im Frieden lebt. Wie lange sie diesen Zustand wird ertragen können?

Dabei werden fortwährend neue Rüstungspläne angekündigt. Nach der in den letzten Jahren wiederholten erfolgten Erhöhung der Rekrutenkontingente soll jetzt eine Um-, beziehungsweise Neubewaffnung der Infanterie und Artillerie vorgenommen werden. Die

Feuilleton.

Wertpruch.

Lieber auf eigene Rechnung
Ein Lump sein,
Als ein feiner Herr
Auf Pump sein!
Dieweil:
Wer ein solcher auf Pump ist,
Nicht einmal ein ehrlicher Lump ist.

César Flaischen.

Ein marxistisches Wort über die Weltpolitik.

Die sozialistische Internationale zählt in den Reihen ihrer parlamentarischen Vertretung die besten Kenner der internationalen Politik, unsere Presse beschäftigt sich eifrig mit jedem neuen Problem der Weltpolitik, und man darf sagen, daß wir nach einem halben Jahrhundert die Aufforderung der Inauguraladresse der Internationale, den Kampf für eine proletarische auswärtige Politik zu einem Teil des allgemeinen Kampfes für die Emancipation der arbeitenden Klasse zu machen, realisiert haben. Der ausländischen Politik der Bourgeoisie kann jetzt die Sozialdemokratie ihre eigene Weltpolitik gegenüberstellen.

Trotzdem besitzen wir noch bis jetzt sehr wenig Werke, die sich mit den Problemen der Weltpolitik ausführlicher, auf eine wissenschaftliche Weise und vom marxistischen Standpunkt aus, befassen hätten, die daher den sozialdemokratischen Agitatoren den notwendigen Beifuss zum Studium dieser Probleme geliefert hätten. Ein russischer Genosse, Michael Pawlowitsch, der zu den besten Kennern der internationalen Politik in unseren Reihen gehört (er ist auch Mitarbeiter der „Neuen Zeit“), versucht jetzt diese Lücke durch ein bemerkenswertes Buch über die Probleme der modernen Weltpolitik auszufüllen. Der erste Band des Buches ist vor kurzem in russischer und soll in nächster Zukunft in französischer Sprache erscheinen. Da auch die Herausgabe des Buches in deutscher Sprache vorbereitet wird, so halten wir es für angebracht, die deutschen Leser mit dem Inhalt des Buches schon jetzt bekannt zu machen.

Das ganze Werk des Genossen Pawlowitsch soll aus vier Bänden bestehen und über folgende Probleme und Thematiken handeln: „Die großen Eisenbahnen und die interozeanischen Kanäle der Zukunft“, „Ursprung und Charakterzüge des Imperialismus der modernen Großstaaten“, „Bündnisse und Ententen“ und „Die Rolle des Finanzkapitals in

der internationalen Politik“. Der erste, jetzt vorliegende Band befaßt sich, wie gesagt, mit den großen Eisenbahnen und den interozeanischen Kanälen der Zukunft, und zwar mit der Bagdad-, der Transpersischen und der Transafrikanischen Bahn und mit dem Panamakanal. In der Einleitung bespricht der Verfasser die Rolle der Metallindustrie und der Rüstungsindustrie in der auswärtigen Politik.

Die Metallindustrie — sagt der Verfasser in dem einleitenden Kapitel — spielt in der auswärtigen Politik der modernen Staaten eine kolossale Rolle. Sie schreibt ihren Willen den Monarchen und Staatsoberhäuptern vor; Diplomaten, die manchmal den Forderungen der Vertreter anderer Industriebranchen vollständig indifferent gegenüberstehen, kaufen der Stimme der Stahlkönige mit größter Aufmerksamkeit. Diese Rolle der Schwerindustrie erklärt sich, nach Pawlowitsch, vor allen Dingen durch den engen Zusammenhang, der zwischen dieser und dem modernen Militarismus und Marinismus, zwischen der Metall- und Rüstungsindustrie besteht. Das enorme Anschwellen der Militäretats aller modernen Großstaaten, das jahraus jahrein die Anschaffung und den Verbrauch ungeheurer Massen von Rüstungsmaterial ermöglicht, der unaufhörliche Bau von strategischen Eisenbahnen erklärt nach Pawlowitsch die auffallende Tatsache, daß der Eisen- und Stahlverbrauch viel schneller wächst, als der Verbrauch von Brot, Wolle, Baumwolle u. s. w. Die ungeheure Macht des international indizierten und vertrusteten Kapitals, das von der Metall- und Schwerindustrie repräsentiert ist, stellt eine weitere Ursache des Einflusses dar, den diese auf die Weltpolitik ausübt. Die Ueberproduktion, die eine chronisch wiederkehrende Erscheinung auf dem Metallmarkt ist, veranlaßt die Metallindustrie, mit um so größerer Energie den Staat zur Expansionspolitik zu treiben. Die Produktivkräfte der Metallindustrie wachsen viel schneller als der Verbrauch, und weder das ständige Wachstum der Rüstungsausgaben noch der Bau heimischer Eisenbahnen, noch — um so weniger — die normale Zunahme des Verbrauchs in der Wirtschaft, genügen der Metallindustrie, ihr Beschäftigung und Absatz zu sichern. Daher die Notwendigkeit, immer neue gigantische Eisenbahnprojekte in Angriff zu nehmen. Die herrschenden industriellen und finanziellen Cliquen, die in innigster Fühlung mit der Metallindustrie stehen, nützen dabei für ihre Interessen die Tendenz der Weltwirtschaft aus, das ganze Erdennetz durch unzählige Wasser- und Eisenbahnarterien in einen Organismus zu verwandeln. Aber das bedeutet keineswegs, daß diese Expansionsarbeit immer im Einklang mit den Interessen der gesellschaftlichen Entwicklung ausgeführt werde. Das Gegenteil ist oft der Fall. Ungeheure Opfer an Menschen und Geld werden gebracht, um Eisenbahnen in ganz wüsten Ländern zu bauen, die jahrzehntelang für die Wirtschaft der betreffenden Länder wie für die Welt-

wirtschaft überhaupt so gut wie gar keine Bedeutung haben, die in finanzieller Hinsicht ganz sinnlose Unternehmen darstellen, da sie fortwährend Staatszuschüsse erfordern. Die einzige „positive“ Bedeutung solcher Unternehmen besteht darin, daß sie der Metallindustrie die Möglichkeit geben, Eisenmaterial mit großem Profit durchzusetzen und den Banken gestatten, Anleihen für die Finanzierung solcher Unternehmen mit enormem Gewinn zu emittieren. Und wenn auch gegen solche wahnwitzige Unternehmen oft nicht nur von der arbeitenden Klasse, sondern auch von anderen Industriebranchen Widerspruch erhoben wird, so trägt doch die Schwerindustrie immer den Sieg davon. Immer neuere und immer kolossaler Pläne von Weltbahnen werden in Angriff genommen; die transafrikanische, die transsaharische, die transasiatische, die neue mandtschurische Bahn, das chinesische Eisenbahnnetz u. s. w. Dank dieser grandiosen Bahnen eröffnen sich der Metallindustrie und der mit ihr verbundenen Großfinanz die imposantesten Perspektiven; die betreffenden Staaten, die diese Prozesse in Angriff nehmen, hoffen aber, vermittelt der neuen Verkehrswege ihren früheren „Besitzstand“ in den neuen Ländern zu befestigen, zu erweitern oder gar einen neuen zu erwerben.

Diese Gedankenzüge, die Pawlowitsch mit Tatsachen und Ziffern füllt, bilden für den Leser der sozialdemokratischen Presse nichts grundsätzlich Neues. Das mindert jedoch nicht im geringsten den Wert des Kapitels des Buches von Pawlowitsch, das diesen Fragen gewidmet ist, und es wird von jedem mit großem Nutzen gelesen werden. Dennoch müssen wir bemerken, daß besonders dieses Kapitel zu sehr das Gepräge einer journalistischen Arbeit trägt — das Buch ist aus den Aufzügen, die früher in verschiedenen Revuen veröffentlicht wurden, entstanden. Auch meinen wir, daß eine Erweiterung und theoretische Vertiefung dieses so wichtigen Kapitels von großem Nutzen für das ganze Werk gewesen wäre.

Wir können selbstverständlich im Rahmen eines Zeitungsartikels den reichen Inhalt des Buches, besonders den, der die neuen Weltbahnen behandelnden Kapitel, nicht ausführlicher besprechen. Die Geschichte der Bagdad-, der Transafrikanischen und der Transpersischen Bahn, des Panamakanals bestätigt teilweise das oben Gesagte über die Rolle der Metallindustrie in der Politik, teilweise rollt sie neue interessante Probleme auf.

Im Vordergrund der Untersuchung des Genossen Pawlowitsch steht die Bagdadbahn. Dieses — nach Paul Rohrbachs Bezeichnung — „schwere Schwerk“, durch das Deutschland imstande sein werde, dem „perfiden Albion“ an die Kehle zu springen, diese große Weltbahn, die, nach den Absichten Deutschlands erlauben werde, die Türkei zu seiner Kolonie zu machen, stellt ein Unternehmen dar, das in demselben Maße

Dreadnoughtflotte wird auf den zweifachen Stand gebracht, Kriegsmaterial aller Art in Massen angehauft. Gleichzeitig verkündet, daß eine Vermehrung der Armeekorps geplant sei und daß deutsche Militärpolitiker eine Erhöhung der Kompagniebestände für dringend erklären, weil Deutschland allein nicht die Rüstung für den Verbündeten auf sich nehmen wolle. In der Delegation hat der Kriegsminister die Sache bereits offiziell angekündigt. In Konsequenz der zweijährigen Dienstzeit werde man bald über ein mächtiges Reservoir voll ausgebildeter Mannschaften verfügen; deren Zusammenfassung sei das Programm der Heeresverwaltung für die nächste Zukunft. Danach ist die Armee gegenwärtig nur als Kadernarmee anzusehen, in deren Rahmen die verfügbaren Mannschaften eingegliedert werden, wenn es zur Mobilisierung kommt. Das sei so wenig angängig wie der Friedenskader. Bei diesem können die Offiziere nicht die Technik der Führung erlernen, bei den Ständen auf Kriegsfuß sei es zu spät. Um das Mißverhältnis zwischen beiden auszugleichen, sollen Ersatzformationen gebildet werden. Dafür aber langen die Offiziersbestände nicht aus. Darum werden jetzt neue Millionen für die Verbesserung der Offiziersgehälter begehrt, die den Eintritt in das Offizierskorps fördern sollen. So schließt sich Glied um Glied in der Kette, die den Völkern um den Nacken gelegt wird. Bald fehlt der Knopf und dann der Hock dazu. Nach den Offizieren und Mannschaften kommen die Unteroffiziere u. s. w.

Dabei enthielten weder die Thronrede noch das Exposé des Ministers des Meubers — der darf sich nicht äußern! — kein Wort der Erklärung des Kriegsbudgets von dreiviertel Milliarden. Es hieß in der Thronrede: „Das Erfordernis der Heeresverwaltung bewegt sich in normalen Grenzen.“ Um so deutlicher und ernster war die Sprache der Ziffern, die der Kriegsminister aufmarschieren ließ. Sie stehen in einem offenkundigen, unmittelbaren Zusammenhang mit den Veränderungen in der auswärtigen Politik. Sie bilden den furchtbaren Kommentar zur letzteren. Warum der Rüstungswahnsinn notwendig sein soll, wird verschwiegen. Die Ursache der militärischen Orgie aufzudecken, hielt man nicht für nötig. Der Bevölkerung wird einfach die Rechnung präsentiert, für die aufzukommen diese die patriotische Pflicht hat.

Wer profitiert aus den Rüstungen?

Während die vorstehenden Betrachtungen geschrieben wurden, haben unsere christlichsozialen und nationalverbändlerischen Patriotpatronen in den Delegationen die Militärforderungen bereits prompt bewilligt. Reiche Beute winkt Rothschild und Skoda und Kestranek, und da der Finanzminister gnädigst erklärt hat, die Summen, die der Moloch für sich in Anspruch nimmt — borderhand — nicht durch neue Steuern beschaffen zu wollen, sondern durch eine Anleihe, werden auch die Banken an dem Beutezug teilnehmen, und nicht nur wir, auch unsere Enkel noch werden dem Hause Rothschild und anderen Roth-

schilfern fronen müssen, um die Zinsen aufzubringen, wenn die Kriegsschiffe und die Kanonen, die jetzt mit der Anleihe bezahlt werden sollen, längst zum alten Eisen geworfen sein werden.

Aber die Kanonen- und Dreadnoughtsbewilliger können sich diesmal nicht ausreden, daß sie die Kanonen und die Dreadnoughts nur dem Staate bewilligten und daß sie keine Ahnung davon hatten, daß der Hauptgewinn davon die Rothschild und Skoda und Kestranek haben. Wenn sie noch im Jahre 1911, als sie 312 Millionen für Dreadnoughts bewilligten, die verschämte Ausrede gebrauchten, daß sie damit den Arbeitern Verdienst bringen — allen Ernstes hatten die Christlichsozialen dieses Argument vorgebracht — oder daß sie damit Oesterreich für einen Krieg mit Italien, das damals als unser Hauptfeind galt, ausrüsten müßten, so müssen sie heute von diesen beiden Ausreden schweigen, zumal da wir jetzt mit Italien in bester Freundschaft leben, und für einen Krieg mit Serbien und Montenegro oder gar mit Rußland die schönsten Kriegsschiffe unnütz sind. Diesmal wissen sie für ihren Verrat am Volke gar nichts als Entschuldigung vorzubringen. Denn nun ist unwiderrleglich nachgewiesen, daß hinter allen Rüstungen nur das Rüstungskapital steckt, das seinen Tribut vom Staate fordert, den es beherrscht. Sollen wir an den Krupp-Standal in Deutschland erinnern, bei dem nachgewiesen wurde, daß die Firma Krupp nicht nur Offiziere bestach, um militärische Geheimnisse des Deutschen Reiches auszuspähen, sondern daß sie auch die öffentliche Meinung bearbeitete, indem sie deutsche und französische Zeitungen bezahlte, um der Bevölkerung eine Kriegsgefahr und somit die Notwendigkeit neuer Rüstungen vorzuschwindeln? Nein, wir können die Geschäfte des Rüstungskapitals diesmal in unserem eigenen Lande genau feststellen, nicht seine Treibereien hinter den Kulissen, sondern die unverschämte Art, wie es den Staat ausbeutet und sich an den Rüstungen bereichert.

Die Schiffskanonen liefert die Aktiengesellschaft Skodawerke in Pilsen. Ihre Aktien schwanken in den Jahren 1907 bis 1909 zwischen 250 und 260 Kr. Im Jahre 1909 waren sie gar bis auf Kr. 240.50 gesunken. Da kam mit dem bosnischen Abenteuer der neue militärische Kurs in Oesterreich. Geschütze wurden bestellt, das Heer ganz neu ausgerüstet und in der Regierungspresse Propaganda für neue Schiffe gemacht. Je mehr sich die Nachrichten von dem Plan, neue Schiffe zu bauen, häuften — je gespannter das Verhältnis zwischen Oesterreich und Italien wurde — um so höher stiegen die Aktien der Skodawerke. Im Jahre 1910 erreichten sie einen Kurs von 395 Kr. und immer ging es in die Höhe. Am 1. Jänner 1911 notierten sie an der Wiener Börse 414 Kr. und erhielten sich auf dieser Höhe bis zum 8. Jänner. Am 9. Jänner brachten die Zeitungen bestimmte Nachrichten über das Flottenprogramm der Marineverwaltung und sofort stieg der Kurs der Skodaaktien. Am 10. Jänner 419 Kr., 11. Jänner 420 Kr., 12. Jänner 426 Kr., 13. Jänner 429 Kr., 14. Jänner 433 Kr., 16. Jänner 442 Kr. Am 23. Jänner legte Graf Montecuccoli in den Delegationen sein Flottenprogramm vor und sofort stiegen die Aktien auf 462 Kr.; am 27. Jänner teilte der Flottenkommandant mit, daß die Marineverwaltung mit der angekündigten Flottenvermehrung nur bis 1916 auskomme, dann aber wieder Dreadnoughts bestellen werde; und am nächsten Tage standen die Skodaaktien zu Beginn der Börse auf 469, eine Stunde später auf 481 Kr. und zu Mittag auf 492 Kr. Ende Februar hatten sie schon 528 Kr., Ende März 659 Kr. erreicht und Mitte April gar 837 Kr. Dann stürzten sie jäh herab auf 670 Kr., erholten sich aber wieder bis auf 720 Kr. und heute

stehen sie auf 744 Kr. Die Gesellschaft Skodawerke hat 125.000 Aktien ausgegeben, von denen etwa 60.000 Stück dem Generaldirektor Karl v. Skoda gehören, 30.000 Stück der Kreditanstalt. Durch die bloße Tatsache, daß Oesterreich im Jahre 1911 Dreadnoughts baute, hat Herr v. Skoda, der die Aktien zum Nennwert von 200 Kr. erhielt, seit dem Jahre 1909, wo die Aktien auf 250 Kr. standen, sein Vermögen um 30 Millionen vermehrt, die Kreditanstalt um 15 Millionen.

Nun baut Oesterreich wieder Dreadnoughts und wieder werden die Skodawerke daran Millionen verdienen, wieder werden die Aktionäre reichen Gewinn daraus ziehen.

Aber die Skodawerke sind nicht die einzigen, die am Patriotismus der Delegierten verdienen, die Panzerplatten liefert das Wittkowitzwerk, das Rothschild und Gutmann gehört. Haben die Skodawerke 6000 Arbeiter, so sind im Wittkowitz Eisenwerk nicht weniger als 21.000 Arbeiter ausbeutet, und man kann sich vorstellen, was diese an Mehrwert erzeugen. Das Schiffseisen liefert die Alpine Montangesellschaft, deren Aktien im Jahre 1881 mit 200 Kr. ausgegeben wurden und nun auf 818 Kr. stehen. Von 72 Millionen hat sich der Wert der Aktien auf nahezu 200 Millionen erhöht. Ihre Dividende beträgt 21 Prozent. Aber noch viel krasser ist die Ausbeutung durch das Eisenkartell, wenn man nicht die Zahlen der öffentlichen Rechnungslegung zur Grundlage nimmt, sondern hinter die Kulissen blickt. Wiederholt hat die Kriegsverwaltung selbst sich darüber beschwert, daß sie bei den Preisen vom Eisenkartell arg überborteilt wird. Bei einer Enquete mußten die Vertreter des Eisenkartells zugeben, daß der Eisenpreis für Marinelieferungen höher ist als der Marktpreis. In einer Interpellationsbeantwortung im Oktober 1912 stellte das der Kriegsminister Aussenberg selbst fest und er fügte hinzu, daß die Höhe der Preisdifferenz von der Kriegsmarine „schon häufig, stets aber ohne Erfolg angefochten“ wurde. In einer vom Heeresauschuß der Delegation veranstalteten Enquete wurde festgestellt, daß die Marineverwaltung dem Eisenkartell für den Meterzentner Schiffsblech, Stab- und Fasseneisen und Träger durchschnittlich 21 Kr. zahlt, daß aber englische Firmen ihr dasselbe Material um Kr. 14.40 bis 15.88 angeboten haben; ja der Vertreter des Kartells hat zugeben müssen, daß das Kartell dasselbe Schiffsbaumaterial, für das die Marineverwaltung 21 Kr. zahlt, dem „Oesterreichischen Lloyd“, also einer privaten Gesellschaft, um 15 Kr. geliefert hat, daß die Herstellungskosten eines Zentners Schiffsbaumaterial in Donawitz rund 12 Kr., mit Fracht nach Trieste Kr. 13.40 betragen, so daß also bei den 21 Kr., die die Marineverwaltung zahlt, Kr. 7.60 Profit sind. Das Schiffsbaumaterial für vier Dreadnoughts kostete 1911 — wo die Dreadnoughts noch nicht solche Ungetüme waren wie jetzt — 6.464.700 Kr., wovon rund 3.840.000 Kr. Erzeugungskosten, 448.000 Kr. Transportkosten, so daß der Profit 2.176.000 Kr. betrug. Der Profit betrug also 57 Prozent der Erzeugungskosten oder 337 Prozent der Gesamtkosten des Schiffseisens. Bei den anderen Bestandteilen ist der Profit gewiß nicht niedriger, so daß also das Kartell an jedem Dreadnought wenigstens 12 Millionen, an den vier Dreadnoughts also 50 Millionen profitierte.

Seit 1911, wo diese sachmännischen Berechnungen angestellt wurden, ist das Eisenkartell nicht weniger ausbeuterisch geworden — wie ja schon jene Interpellationsbeantwortung des Kriegsministers vom Oktober 1912 beweist — man kann sich also, da ja der Staat durch die fortwährenden Anleihen in immer größere Abhängigkeit vom Finanzkapital gekommen ist, das ja mit dem Rüstungskapital zusammenhängt, selbst ausrechnen, wieviel das Eisenkartell jetzt an der Abstimmung der Regierungsdelegierten verdient. 1911 kostete ein Dreadnought noch 60 Millionen, heuer 74 Millionen. Ein Drittel von den 426 Millionen des neuen Geschwaders fließt in die Taschen der Eisenkartellisten.

Wahrlich, sie leisten gute Arbeit, die Nationalverbändler und Christlichsozialen, gute Arbeit zwar nicht für das Volk, aber für Skoda, Rothschild und Kestranek.

Die Unfallversicherung der Eisenbahner im Sozialversicherungsausschuß.

Die Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen war und ist bisher auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1889 berufsgenossenschaftlich und zentralistisch organisiert, was sich auch im Interesse der versicherten Eisenbahner bewährt hat. Eine Beschwerde für die Versicherten war der Umstand, daß auch das Schiedsgericht zentral organisiert war. Die Beschwerde lag darin, daß es dem Verletzten durch die große Entfernung seines Wohnortes vom Sitz des Schiedsgerichtes oft nicht möglich war, bei der Verhandlung zu erscheinen, und der Verletzte, wenn er der deutschen Sprache nicht mächtig war, durch einen Dolmetsch mit den Schiedsrichtern bei der Verhandlung verkehren mußte. Die Frage des Schiedsgerichtes wurde aber in einer der letzten Sitzungen des Subkomitees des Sozialversicherungsausschusses in der Weise geregelt, daß nunmehr territoriale Schiedsgerichte der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen errichtet werden. Dieser Uebelstand ist also beseitigt. Das genügt aber den Tschechischnationalen aller Schattierungen — einschließlich der Separatisten — nicht. Da sie Feinde einer jeden Zentralisation sind, so wurde in der Sitzung des Subkomitees am 6. d. M. gegen die jetzige Organisation der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahner Sturm gelaufen.

Aber nicht nur die Zentralisation der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt wird bekämpft, sondern auch die paritätische Zusammenlegung des Vorstandes. Bisher besteht der Vorstand

der imperialistischen Politik der deutschen Gewalttäter, wie der rein wirtschaftlichen Zwecken seiner Industriellen und Kaufleute dienen soll. Gleichzeitig ist die Bagdadbahn in den letzten Jahren zu einer Achse der internationalen Politik geworden, was sich vor allen Dingen durch ihre Bedeutung als kolossaler Vorsprung des deutschen Imperialismus erklärt. Durch die ausführliche Schilderung der Kämpfe und diplomatischen Intrigen, die mit der Bagdadbahn verbunden waren, durch eine gewissenhafte Untersuchung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung widerlegt Pawlowitsch zwar das waghalsige Geschwätz der imperialistischen Schreiber von dem „Vorposten der deutschen Herrschaft in der asiatischen Türkei“, gleichzeitig stellt er aber fest, daß die Bahn von größter Bedeutung für das imperialistische Deutschland ist. Sie schafft die feste Basis, auf die im Falle einer Teilung Kleinasiens unter die europäischen Mächte Deutschland seine Ansprüche auf einen Teil der Beute stützen wird. Es unterliegt jetzt keinem Zweifel, refümiert Pawlowitsch seine Ausführungen über diesen Punkt, daß Deutschland bei der Teilung der Türkei jetzt nicht übergangen werden kann. In wirtschaftlicher Hinsicht sind zwar alle Befürchtungen, daß Deutschland den kleinasiatischen Markt monopolisieren könnte, ganz grundlos, und ebenso sinnlos ist es, wenn die imperialistischen Lobhudele des Bagdader Unternehmens von Mesopotamien als von einem Kolonisationsgebiet für die deutsche Emigration fasseln. Jedoch bringt die Bagdadbahn — und wird noch weiterhin bringen — der deutschen Metallindustrie ganz reelle Profite, die das faktische Monopol auf die Lieferungen der Bagdadbahn besitzt. Andererseits sind die wirtschaftlichen Perspektiven der Bagdadbahn für die Weltwirtschaft überhaupt fast unüberschaubar. Diese Bahn eröffnet dem Weltverkehr ungeheure neue Produktions- und Absatzgebiete, die bis jetzt in vollständiger Verwüstung lagen.

Sehen wir in Kleinasien, daß der Kampf um die Bagdadbahn mit dem Kampf um Kleinasien gleichbedeutend ist, so beobachten wir ebenfalls, daß der Kampf um die Transpersische Bahn auf das innigste mit dem Kampf um Zentralasien, mit dem Wettbewerb Englands und Rußlands verbunden ist. Es ist höchst interessant, die Wandlungen der transpersischen Bahnfrage an der Hand der fleißigen Arbeit des Genossen Pawlowitsch zu studieren. Man sieht, wie der frühere Schrecken vor der Ausdehnung der Verkehrswege unter dem Einfluß der Entwicklung des Kapitalismus und in eines seiner hauptsächlichsten Träger, der Eisenindustrie, in Rußland, vor dem Bestreben, dieser Industrie und dem Finanzkapital neues Arbeits- und Ausbeutungsgebiet zu erschaffen, weicht. Man beobachtet, wie an Stelle der früheren scharfen Rivalität und Verfeindung Englands und Rußlands die enge Mitarbeiterschaft der beiden Mächte tritt, und wie das unglückliche Persien dieser Mitarbeiterschaft zum Opfer

fällt. Man sieht auch hier den Kampf zwischen der Metallindustrie, die das persische „Arbeits“gebiet eröffnen haben will, und anderen Zweigen der Industrie, die den Bau der Transpersischen Bahn fürchten, da sie ihnen mit der englischen und deutschen Konkurrenz droht. Man sieht auch hier, daß der neue Verkehrsweg, das Instrument der Ziviliation und des wirtschaftlichen Fortschritts, in den Händen des Kapitalismus zum Instrument der Ausbeutung, Unterjochung und Niedrigzwangung wird.

Wir werden uns nicht mehr bei den beiden letzten Kapiteln des Buches über die Transafrikanische Bahn und den Panamalkanal aufhalten — um so mehr, als das letzte Kapitel den deutschen Lesern teilweise aus der „Neuen Zeit“ bekannt ist. Sie sind ebenso lesenswert und empfehlen sich ebenso zum Studium wie die beiden früher besprochenen Kapitel. Auch rollen sie wieder dieselben oder ähnliche Fragen auf, wie diejenigen, die mit den beiden transafrikanischen Bahnen verbunden sind. Das Kapitel erobert die ganze Welt und bleibt vor keinem Hindernis stehen, um dieses Ziel zu erreichen — das ist der Eindruck, mit dem wir das Buch beiseite legen. Das ganze Erdrund, Länder, die jahrtausendlang der Ziviliation und jeder Tätigkeit versperrt waren, werden ihr wieder eröffnet. Aber gleichzeitig, zur selben Zeit, wo der Imperialismus dem internationalen Verkehr immer neue Länder und Gebiete erschließt, vermehrt er auch auf dem ganzen Erdrund die Arme der Feinde des Kapitals um neue Millionen seiner Sklaven und Totengräber. In dieser Perspektive läßt sich erst der Imperialismus in seinem innersten Wesen — als die reifste, letzte Entwicklungsphase des Kapitalismus erkennen. Diese Tatsache feststellen, die von der bürgerlichen weltpolitischen Literatur immer sorgfältig totgeschwiegen wird, ist das wissenschaftliche und revolutionäre Verdienst der marxistischen Literatur.

Wir empfinden aber als Mangel des Buches des Genossen Pawlowitsch, daß er dieser verallgemeinernden und theoretischen Seite der weltpolitischen Probleme zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und ihnen nicht ein spezielles abschließendes Kapitel gewidmet hat. Aber auch so, wie es ist, stellt das Werk einen höchst wertvollen Beitrag in unserer weltpolitischen Literatur dar. Nicht nur als eine klare, vollständige, mit vortrefflicher Kenntnis der Sache geschilderte Darstellung der Probleme, die in den letzten Jahren im Zentrum der internationalen Politik stehen und daher die größte Aufmerksamkeit der Sozialdemokratie verdienen, sondern auch als ein vom marxistischen Standpunkt aus geschriebenes und mit marxistischem Geist durchtränktes Buch. Es bleibt daher zu wünschen, daß das Buch baldmöglichst auch in deutscher Sprache erscheint.

Der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt aus neun ernannten und neun gewählten Mitgliedern. Der Obmann der Anstalt wird aus der Kurie der ernannten Mitglieder gewählt und er fällt bei Stimmengleichheit die Entscheidung.

Die paritätische Vertretung hat nicht nur den Interessen der Versicherten entsprochen, auch die Bahnverwaltungen konnten bisher keinen ernstlichen Grund angeben, daß nicht auch ihre Rechte gewahrt worden wären. Die Herren Tschechnationalen, Deutschnationalen und überhaupt die Nationalen aller Schattierungen bekämpften aber die Gleichberechtigung der Versicherten im Vorstand ihrer Anstalt, weil die neun gewählten Vorstandsmitglieder Sozialdemokraten sind. Der Haß gegen die Sozialdemokratie macht die Nationalisten blind gegen die Interessen der versicherten Eisenbahner. Sie stimmen gegen die Parität, ein wohlverdientes Recht der versicherten Eisenbahner, opfern dieses Recht in der kindlichen Hoffnung, daß wenn der Vorstand der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt „gedrittelt“ wird, die Regierung bei Ernennung des sogenannten unparteiischen Drittels Mitglieder des nationalen Eisenbahnbeamtenvereines, des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, Zemská Jednota u. s. w., ernennen werde. Die Herrschaften bilden sich ein, daß die Regierung ihnen zu Liebe auf die Majorität im Unfallversicherungsvorstand verzichten wird. Wir nehmen nämlich an, daß die nationalen Eisenbahner, auch wenn sie von der Regierung ernannt würden, nicht als käufliche Subjekte handeln, sondern auch die Interessen der im Dienst verunglückten Eisenbahner im Vorstand vertreten würden.

Für die Aufhebung der Zentralisation und Errichtung von Landesstellen der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahner traten bisher ein die Tschechnationalen aller Schattierungen, einschließlich der Separatisten, die Polen und Ruthenen. Ihre Argumente, die sie dafür anführen, sind folgende:

Der Abgeordnete **Galler** (polnischer Großgrundbesitzer) erklärt, daß die Verwaltung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt zu teuer ist und schlägt territoriale Anstalten für die Unfallversicherung der Eisenbahner vor. Er stellt auch die Behauptung auf, daß dadurch die Gebahrung erleichtert würde. Der Mann hat keine Ahnung von der Gebahrung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Er spricht gegen die jetzige Verwaltung, daß sie zu teuer ist, schlägt aber in einem Atem eine noch viel teurere Verwaltung vor.

Der Abgeordnete **Burival** (Tschechnationaler) vertritt die Anträge des Separatisten Abgeordneten Doktor Winter, welcher sich krankheitsbedingt in Karlsbad zur Kur aufhält. Er vertritt ebenfalls die Errichtung von Landesstellen. Dr. Winter ist auch für die Dreiteilung des Vorstandes, und bei der Vertretung dieser Anträge fordert der Abgeordnete Burival die Regierung auf, sie möge sich vor der Macht der Sozialdemokratie nicht fürchten, was soviel heißt, als sie soll nur mutig drauf losgehen und die Organisation der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt zugunsten der versicherten Eisenbahner verschlechtern. Burival erklärt ebenfalls die Verwaltung der Anstalt als zu teuer und führt Vergleichsziffern an, die absolut nicht stimmen, worauf wir übrigens noch später zurückkommen.

Der Abgeordnete **Kroh** (Deutschrabikaler) findet die Anträge des Separatisten Dr. Winter sympathisch, doch sei der Weg nicht der richtige. Er ist für eine Geschäftsstelle am Sitz eines jeden Direktionsbezirktes, er erklärt ebenfalls, daß die Verwaltung zu teuer sei und ist daher für Errichtung von Geschäftsstellen — damit sie noch teurer wird.

Der Abgeordnete **Biskovsky** (tschechischer Agrarier) spricht sich ebenfalls gegen die teure Verwaltung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt aus. Aus seinen Ausführungen ist aber ebenfalls zu entnehmen, daß er keine Ahnung hat von der Gebahrung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Er ist für die Errichtung von wenigstens vier Landesstellen, damit die Verwaltung noch teurer werde.

Der Abgeordnete **Kratochvil** (Jungtscheche und Zünftler) ist gegen die Zentralisation der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, für die Errichtung von Landesstellen, hauptsächlich aus dem Grunde, weil in der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt von den 145 Beamten nur zwei Tschechen sind. Wenn die Landesstellen nicht errichtet und die Verwaltung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nicht ins Ungemessene verteuert wird, dann hält er es nicht aus. In einem Atem ist er aber gegen die teure Verwaltung der Anstalt. Die Interessen der versicherten Eisenbahner sind ihm gleichgültig.

Die Abgeordneten **Burival** und **Kratochvil** sind auch dafür eingetreten, daß die Kleinbahnen, welche bisher bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versichert sind, den territorialen Unfallversicherungsanstalten zugewiesen werden sollen. Dieser Antrag bedeutet eine enorme Schädigung der versicherten Eisenbahner dieser Kleinbahnen. Bei den territorialen Anstalten sind keine Eisenbahnbeamten, und kommen die versicherten Eisenbahner bei einem Verkehrsunfall gewiß zu Schaden. Das Bemerkenswerte ist, daß das Eisenbahnministerium sich sofort bereit erklärte, in dieser Sache Konzessionen zu machen. Gewiß ein bezeichnendes Kapitel für die Interessenvertretung der Eisenbahner durch die Nationalen.

Diesen falschen Argumenten trat der Abgeordnete **Genosse Tomšik** energisch und wirkungsvoll entgegen.

Die Unfallerhebungskosten bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt sind aus dem Grunde so hoch, weil die Unfallanzeigen sehr häufig nicht genügende Auskünfte enthalten, daß auf Grund derselben die Renten angewiesen werden können. Es sind nicht selten auch deshalb, um unbefangene Zeugnisaussagen zu erhalten, die Erhebungen durch die politische Behörde notwendig. Eine große

Rolle in den Erhebungskosten spielen die Arzthonorare. Alle Ärzte, die Amtsärzte, die Gerichtsärzte, die Privatärzte und Spezialisten sind mit ihren Honorarforderungen in den letzten Jahren fast auf das Doppelte ihrer früheren Ansprüche hinaufgegangen. Und seitens der Verwaltungsbehörden und der Gerichte wird diesen höheren Forderungen im weitesten Maße entsprochen.

Eine weitere Erklärung dafür, daß die Verwaltungskosten höher sind als die im Deutschen Reiche, findet man in dem Umstand, daß unsere Karenzzeit vier Wochen beträgt, während sie sich in Deutschland auf 13 Wochen erstreckt. Daß am Ende der fünften Woche, bei gleicher Zahl von Versicherten und gleicher Zahl von Unfällen, eine größere Anzahl Verletzter noch rentenberechtigt ist und daher mit einem Bescheid zu versehen ist, ist selbstverständlich. Darin liegt — abgesehen von höheren Unfallkosten — noch ein Grund für die höheren Verwaltungskosten. Die Hinausgabe von zirka 20.000 Bescheiden am Ende der fünften Woche verursacht eben mehr Verwaltungsarbeit als wie die Hinausgabe von etwa 5000 Bescheiden, die dann, nach der 13. Woche, nur mehr nötig wären.

Den unrichtigen und auf falschen Voraussetzungen aufgebauten Vergleichsziffern, die Herr Burival über das Verhältnis der Verwaltungskosten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt zu den Verwaltungskosten der territorialen Unfallversicherungsanstalten aufgestellt hat, haben wir folgende richtigen Ziffern gegenüberzustellen:

Die Verwaltungskosten bei der territorialen Unfallversicherungsanstalt für Niederösterreich haben im Jahre 1912 Kr. 1.153.861'55 betragen, das ist 9'68 Prozent der Beitragseinnahmen gegenüber 1911, wo sie 10'05 Prozent betragen.

Die Bezüge der Beamten und Diener samt Einkommensteuer betragen im Jahre 1912 Kr. 929.155'54 für 266 Bedienstete.

Die Schiedsgerichtskosten betragen im Jahre 1912 Kr. 104.364'28. Diese setzen sich zusammen:

1. Gebahrung des Schiedsgerichtes = 10.288 Kr. 40 S.
2. Kosten der Ärzte = Kr. 46.945'67.
3. Zeugengebühren und Erhebungskosten = Kr. 6418'28.
4. Vertretungs- und Reisekosten der Kläger = Kr. 31.303'21.
5. Vertretungskosten der Anstalt = Kr. 9408'72.

Versicherte hatte die Anstalt im Jahre 1912 vollentlohnte und nicht vollentlohnte zusammen 633.721 Personen.

Die Verwaltungskosten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen betragen im Jahre 1912 Kr. 1.266.117'35, das sind 5'96 Prozent der Beitragseinnahmen gegenüber 6'21 Prozent im Jahre 1911.

Die Bezüge der Beamten und Diener, inklusive Einkommensteuer, betragen im Jahre 1912 Kr. 559.836'52 für 145 Bedienstete.

Die Schiedsgerichtskosten betragen im Jahre 1912 Kr. 207.716'14, welche sich verteilen:

1. Gebahrung des Schiedsgerichtes = 17.547 Kr. 92 S.
2. Kosten der Ärzte = Kr. 138.120'75.
3. Zeugengebühren und Erhebungskosten = Kr. 26.055'79.
4. Vertretungs- und Reisekosten der Kläger = Kr. 23.357'69.
5. Vertretungskosten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt = 2634 Kr.

Der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt gehörten im Jahre 1912 324.261 versicherte Personen an.

Aus dieser Gegenüberstellung geht Klipp und klar hervor, was es für ein Bewandnis mit dem großen Geschrei wegen zu teurer Verwaltung hat. Wären die gewählten Vorstandsmitglieder Nationalen, so wäre die Verwaltung der Anstalt die beste von der Welt.

Die Haltung der Regierung ist gegenüber diesem Geschrei sehr zurückhaltend, da ihr dasselbe in den Kram paßt, um die Dreiteilung des Vorstandes zum Schaden der versicherten Eisenbahner durchzusetzen.

Mit den Anschuldigungen gegen die teure Verwaltung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt glauben die Nationalen die gewählten sozialdemokratischen Vorstandsmitglieder zu treffen, welche gar nicht die Majorität im Vorstand der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt haben. Noch nie haben sich die sozialdemokratischen Vorstandsmitglieder gegen einen vernünftigen Vorschlag gewendet, welcher zweckmäßige Ersparungen in der Verwaltung erzielen wollte. Sie sind nur spießig bei Vorschlägen, welche sich gegen die Interessen der versicherten Eisenbahner richten. Die gewählten Vorstandsmitglieder sind ebenfalls der Ueberzeugung, daß auch vernünftige Ersparungen in der Verwaltung gemacht werden können. Diese Vorschläge zu machen ist aber vor allem die Sache des leitenden Beamten, hauptsächlich des Direktors der Anstalt, ohne dessen Mitwirkung die Vorschläge der gewählten Vorstandsmitglieder illusorisch bleiben.

Was die Dreiteilung des Vorstandes anbelangt, müssen wir außerdem, was wir eingangs dieses Artikels über die Absichten der Nationalen und der Regie-

rung angeführt haben, folgendes erklären: Die Dreiteilung des Vorstandes der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt bedeutet ein großes Unrecht gegenüber der Interessenvertretung der versicherten Eisenbahner. Der Sozialversicherungsausschuß hat bei der Zusammensetzung des Vorstandes der territorialen Unfallversicherungsanstalten eine Verbesserung im Gesetz vorgenommen — in der Regierungsvorlage war die Zusammensetzung des Vorstandes mit zwei Drittel gewählte Unternehmervertreter und ein Drittel gewählte Arbeitervertreter vorgesehen — so daß jetzt die Zusammensetzung des Vorstandes aus einem Drittel gewählter Unternehmervertreter, ein Drittel gewählter Arbeitervertreter und ein Drittel vom Ministerium des Innern ernannter unparteiischer Personen, die also nicht den Unternehmerfreisen und auch nicht von den Arbeitern entnommen werden sollen, besteht. Wie sieht es aber nun bei einer Dreiteilung des Vorstandes der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt aus? Wer ist da das unparteiische Drittel? Wenn nun die Regierung, respektive das Eisenbahnministerium, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern ein unparteiisches Drittel aus den Ministerien ernannt, so ist das kein unparteiisches Drittel. Die „Unparteiischen“ sind ja hier zugleich die Vertreter des Unternehmers! Die „Dreiteilung“ bedeutet hier eine ständige Zweidrittelmajorität für die Unternehmerinteressen.

Warum will der Sozialversicherungsausschuß eine Verschlechterung des bereits lange bestehenden Zustandes vornehmen? Weil die Majorität der Eisenbahner neun Sozialdemokraten als gewählte Vorstandsmitglieder in den Vorstand entsendet hat. Den blinden Hassern der Sozialdemokratie genügt nicht das Verhältniswahlrecht, welches sie ebenfalls für die Vorstandswahl wünschen. Nein, sie wollen die Dreiteilung in der Hoffnung, die Regierung wird ihnen die Vertretung gewähren, die ihnen das Vertrauen der Majorität der Eisenbahner nicht gibt. Sie wollen lieber durch die Gnade der Regierung, als durch das Vertrauen der Eisenbahner in den Vorstand der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt kommen und verschaffen damit, kurzfristig genug, den Bahnverwaltungen die Zweidrittelmehrheit im Vorstand!

Die Hoffnungen, die man auf die Dreiteilung baut, werden sich sicher nicht erfüllen. Das beweist ein Blick auf die Verhältnisse im Schiedsgericht, wo im Senat von fünf Mitgliedern nur ein Vertreter der Versicherten sitzt. Es hat sich seit Einführung des Schiedsgerichts nie ergeben, daß dieses eine strengere Praxis geübt hätte als die Anstalt. Im Gegenteil, die Anstalt war mehrmals (zum Beispiel in der Frage, was als Verkehrsunfall zu qualifizieren sei) veranlaßt, mit Rücksicht auf das Schiedsgericht eine strengere Auslegung des Gesetzes zu mildern, und heute zum Beispiel ist die Anstalt in der Frage des „einzigen Ernährers“ strenger als das Schiedsgericht. Das Motiv, aus dem neben dem Unternehmervertreter und dem Vertreter der Versicherten im Schiedsgericht auch zwei von der Regierung ernannte Weisßer Platz fanden, ist in der Ministerialverordnung vom 10. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 47, § 2, enthalten; es heißt dort: „Von den Weisßern werden zwei sowie ihrer Stellvertreter, welche sämtlich technisch gebildete Personen sein müssen, von dem Minister des Innern ... ernannt.“ Dieses Motiv fällt im Vorstand der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt weg, weil über die technische Bildung des Eisenbahndienstes ohnedies die von der Genossenschaftsversammlung (aus den beiden Kurien Unternehmer-Arbeitnehmer) gewählten Vorstandsmitglieder verfügen. Schließlich aber will das alte Gesetz, wie aus mehreren Bestimmungen desselben klar hervorgeht, den wirtschaftlich Schwächeren, welche ja doch zweifellos die Versicherten sind, Schutz und Hilfe gegen die etwaigen Uebergriffe der wirtschaftlich stärkeren Mitglieder der Anstalt, gegen die Unternehmer, geben. Diesen Schutz können die Versicherten aber nur dann genießen, wenn ihre Vertretung im Vorstand auf paritätischer Basis gesichert ist. Diesen bisher genossenen Schutz den Versicherten durch das neue Gesetz zu entziehen, wäre ungerecht, inhuman und ein Beweis des Mangels jeder Fürsorge für die großen Mengen der Bediensteten und Arbeiter, welche in dem Kampf ums Dasein nur das Wertvollste, was ein Mensch hat, Gesundheit und Leben, einsetzen müssen und durch jede Schädigung an diesen Gütern sofort alles, jede Existenzmöglichkeit für sich und ihre Familie verlieren.

104.000 Eisenbahner haben dem Parlament seinerzeit eine Petition überreicht, in der sie für die Aufrechterhaltung der Parität und gegen die Kürzung der Rente oder Provision eingetreten sind. Wir glauben, daß diese Stimmen unmöglich von wirklichen Volksvertretern überhört werden können. Aus bloßen Parteigründen die Versicherung der Eisenbahner der Willkür der Bahnverwaltungen völlig auszuliefern, wäre unfähbarer Verrat an den Interessen der Eisenbahner.

In einem weiteren Artikel werden wir in der nächsten Nummer unseres Blattes über die übrigen geplanten Schädigungen der Unfallversicherung der Eisenbahner sowie über die Verhandlungen in der Sitzung des Subkomitees vom 14. Mai 1914 berichten und dazu Stellung nehmen.

Setet die „Arbeiter-Beitung“!

Die Verschlechterungspolitik des Eisenbahnministeriums.

In unseren beiden Artikeln (Nummer 25 und 26 des „Eisenbahner“ vom vorigen Jahr) haben wir auch das Motiv beleuchtet, das das Eisenbahnministerium hat, den Elektrizitätsarbeitern eine 365tägige Stabilisierung zu oktroyieren: Es will den Arbeitern die geleisteten Ueberstunden nicht bezahlen!

Seit über drei Jahren hat die Staatsbahnverwaltung sich Hunderte von Ueberstunden von den Arbeitern leisten lassen und nicht bezahlt. Sie hat die Arbeiter bei Einstellung der Bezahlung der Ueberstunden auf eine baldige Lösung und Regelung dieses Mißverhältnisses vertröftet und hat, so oft die Arbeiter und die Organisation deputativ und intervenierend sich erkundigten, wann denn endlich die Regelung eintritt, behauptet, daß die Angelegenheit studiert werde. Man hat natürlich in dieser Frage nicht eine Hand gerührt, das erweist das Ergebnis, mit dem man jetzt den Arbeitern kommt und ihnen folgenden Vorschlag macht:

1. Die Stabilisierung auf Grund des dreihundertfachen Taglohnes ist aufgehoben und sie gilt von nun ab umgerechnet für 365 Tage. Die bereits stabilisierten Arbeiter erhalten je nach der Höhe der Differenzbeträge entweder eine oder zwei Verkürzungen in der Borrückung. Es soll die erste Borrückung um ein Jahr, die zweite um ein halbes Jahr vor dem eigentlichen Avancement erfolgen.
2. Bei der Durchführung des ersten Punktes entfällt die Bezahlung der Ueberstunden.
3. Der in der Woche bestandene freie Tag ist aufgehoben; von nun an wird ein freier Tag nur alle zwei Wochen gewährt.
4. Einführung eines Turnusses mit neun Stunden täglicher Arbeitszeit.
5. Die Punkte 2, 3 und 4 gelten auch für die Tagelohnarbeiter.

Die Arbeiter wurden feinerzeit von der Firma Bartel mus u. Donath mit dem Werke in den Staatsbahnbetrieb übernommen, und da diese Arbeiter selbstverständlich höhere Löhne, als sie auf den Staatsbahnen üblich sind, bezogen, wurden ihre Löhne mit ihrer Zustimmung von sechs auf sieben Tage umgerechnet, wobei ihnen der siebente Tag als freier und nunmehr bezahlter Tag vertragsmäßig gewährleistet wurde. Auf Grund dieses Vertrages wurde auch eine ihm entsprechende, in einigen Belangen wohl etwas verschlechterte Arbeitsordnung erstellt, immerhin aber erschießend das Grundprinzip der dreihundert Arbeitstage im Jahre nicht berührt. Da nun aber das Werk kontinuierlich betrieben werden muß, waren die über die gleichmäßig festgelegte Arbeitszeit geleisteten Stunden als Ueberstunden zu bezahlen, ein Recht, das auch in der Arbeitsordnung festgelegt war. Unterdessen ist noch eine weitere Anzahl von Arbeitern stabilisiert worden, welchen nach der Arbeitsordnung und den bestehenden Normen gleichfalls die über die gesetzlich festgelegte Arbeitszeit geleistete Ueberstundenarbeit separat zu zahlen ist. Vor drei Jahren hat nun das Eisenbahnministerium die Ueberstundenbezahlung eingestellt und die Arbeiter auf eine baldige definitive Regelung ihrer Verhältnisse vertröftet. Seitdem wurden unzählige Interventionen von der Organisation der Eisenbahner unternommen, die das Ergebnis hatten, daß diese Angelegenheit „studiert“ wurde. So „studierten“ seit drei Jahren abwechselnd das Eisenbahnministerium, die Staatsbahndirektion Wien, die diversen Referenten und viele andere kompetente und nichtkompetente Leute die Angelegenheit, während die Arbeiter um Hunderte von Kronen jährlich geschädigt wurden.

Am Sonntag den 10. d. M. fand in Wien XV, Salomons Gasthaus, eine Versammlung aller Arbeiter des Elektrizitätswerkes Heiligenstadt und der dazu gehörigen Betriebe statt, in welcher der Vorschlag des Eisenbahnministeriums beraten wurde. Von der Zentrale waren die Genossen Abgeordneter Tomšič und Smoboda erschienen. Den Vorsitz führte Genosse Sedlaczek aus St. Pölten.

Abgeordneter Tomšič besprach zunächst den Vorschlag. Bei den Staatsbahnen sei gegenwärtig manches in Verlechte „reformiert“ worden, und zu so einer „Reform“ hat man drei Jahre studiert! Wenn aber die Arbeiter geschlossen für ihre Rechte eintreten, werde man auch in dieser Sache einen anderen Weg suchen müssen. Die Organisation werde sich solchen „Maßnahmen“ mit aller Energie entgegensehen! Die Ausführungen fanden stürmische Zustimmung.

Nachdem Smoboda die prinzipielle Seite der Frage erörterte, entspann sich eine lebhafte, oft sehr erregte Debatte, worauf schließlich folgender Antrag einstimmig zum Beschluß erhoben wurde:

Die versammelten Elektrizitätsarbeiter der Staatsbahndirektion Wien erklären, daß sie der von der Staatsbahnverwaltung angebotenen Regelung der Verhältnisse der Elektrizitätsarbeiterschaft in gar keinem Punkt zustimmen können.

Die Regelung würde den Arbeitern folgende Verschlechterungen bringen:

Einbüßung des in der Woche bestandenen freien und durch die feinerzeit vorgenommene Umrechnung von sechs auf sieben Tage gewährleisteten und bezahlten Tages. Bei den stabilisierten Arbeitern ist die angetragene Entschädigung eines oder zweier verkürzten Avancements keine genügende Kompensation. Im Gegenteil: durch den Verlust der Bezahlung der Ueberstunden erleiden diese Arbeiter sogar einen sehr großen Schaden!

Die Einführung eines Turnusses mit täglich neunstündiger Arbeitszeit bedeutet eine Verschlechterung der Arbeitszeit. Die Arbeiter haben gegenwärtig eine vierundfünfzigstündige Arbeitszeit in der Woche und durch die Regelung würden sie künftig eine dreiundsechzigstündige Arbeitszeit erreichen.

Diese Verschlechterungen machen es unmöglich, die angebotene Regelung anzunehmen. Die Arbeiter streben vielmehr eine Regelung an, in welche sie ihre früheren, mit der Staatsbahnverwaltung fest vereinbarten, durch ihre Arbeitsordnungen sichergestellten Rechte unverkürzt weiterhalten, die darin gipfeln, daß der wöchentlich freie und bezahlte Tag und die Bezahlung der

Ueberstunden aufrecht bleiben sowie auch die in der noch geltenden Arbeitsordnung festgesetzte Arbeitszeit.

Die Stabilisierungen sind alle auf Grund des dreihundertfachen Taglohnes erfolgt, und die Arbeiter wünschen keine Regelung auf 365 Tage. Dagegen wollen die Arbeiter insofern entgegenkommen, daß sie erklären, nicht auf den freien Sonntag zu bestehen, sondern sich auch mit einem Ersatzruhetag oder einem freien Wochentag zu begnügen. Das bedeutet, daß die Arbeiter auf die Ueberstundenbezahlung für an Sonntagen geleistete Arbeit verzichten, insofern die Gesamtarbeitszeit die 54 Stunden per Woche nicht überschreitet. Den Abstabilisierten soll dafür ein außerordentliches Avancement geboten werden.

Die im Taglohn stehenden Arbeiter schließen sich dieser Resolution vollinhaltlich an. F. S.



Eisenbahner! Leset und verbreitet die „Arbeiter-Zeitung“!

Weidet die bürgerliche Schundpresse, die eurer Interessen Feind ist und die die Bahnverwaltungen und die Regierung unterstützt. Wer eine Presse fördert, die im Dienste des Großkapitals steht, schlägt sich selbst ins Gesicht und schädigt seine eigenen Interessen. Gerade die Eisenbahner brauchen in ihrem schweren Kampfe eine

gute Tageszeitung.

Das ist unter der sozialdemokratischen Arbeiterpresse speziell die tägliche

„Arbeiter-Zeitung“.

Sie steht euch zur Seite und unterstützt euren Kampf. Abonniert und verbreitet sie und verlangt sie in allen Lokalen. Der geistlosen leichten Klatschpresse muß der Krieg erklärt werden!



Der Reichsbund als Helfer der Regierung.

Eine Aktion des Reichsbundes für die Einführung des mörderischen Verschubprämienystems.

Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hat an seine Ortsgruppen folgendes Zirkular versendet:

Ehrenfeste Ortsgruppe!

Wir empfehlen Ihnen, falls Sie nicht schon die Verschubprämie haben, sofort im Dienstweg seitens des Verschubpersonals, Lokomotivpersonals und der Weichenbediener eine Eingabe an das Eisenbahnministerium zu richten, in welcher die Ausdehnung der Einführung der Verschubprämie auch für Ihre Station verlangt wird. Unterrichten Sie den Vorstand, daß das Ministerium eine große Zahl von neuen Stationen in die Erhebung einbeziehen will, und wir uns daher beeilen, unsere deutschen Stationen dazu zu bekommen.

Falls Sie zur Einbringung des Gesuches geneigt sind, unterrichten Sie uns sofort davon, da wir für alle Stationen Ihres Direktionsbereiches eine summarische Eingabe an Ihre Direktion machen und dann im Ministerium die aufrechte Erledigung Ihres Gesuches betreiben werden.

Wien, am 5. Mai 1914.

Treu-deutscher Gruß:

f. d.

Des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner in Oesterreich“

Erstl. m. p.

Diese Tat des Reichsbundes reißt sich würdig seinen früheren Machenschaften an, die er bei allen möglichen Anlässen zum Schaden der Eisenbahner unternommen hat. Man muß nur wissen, um was es da geht. Alle Welt weiß, daß das gesamte am Verschub beteiligte Personal über das derzeit geübte Prämienystem seine Meinung gesagt hat. Und zwar die, daß dieses System verwerflich ist, daß es der Gipfel aller Ausbeutung ist. Seit 1911 wird es erprobt und überall ist die übereinstimmende Meinung aufgetaucht, daß sich das Personal zu gut hält, um sich noch länger wurzen zu lassen. In einer im Jahre 1912 stattgefundenen Konferenz des Verschubpersonals aller Bahnen Oesterreichs, die von unserer Organisation einberufen worden war und die von allen Stationen, wo es Verschubpersonal gibt, besandt war, wurde einstimmig beschlossen, die Verschubprämie in der vom Eisenbahnministerium geplanten Form abzulehnen und nur dann bereit zu sein, die Erprobung dieses Systems mitzumachen, wenn einige wichtige Forderungen hinsichtlich Änderung des Systems durchgeführt werden. Das Eisenbahnministerium und die Direktorenkonferenz haben diese geforderten Änderungen mit geringen Ausnahmen als undiskutabel abgelehnt und seither haben alle Verschubbediensteten übereinstimmend erklärt, „wir wollen von der Prämie nichts wissen, her mit der Zulage, die das Parlament im 38-Millionen-Antrag beschlossen hat“. In diesem Sinne haben auch die Bediensteten in allen Stationen auf die Anfragen der Direktionen, ob die Einführung des Prämienystems gewünscht wird, geantwortet. Ueberall wurde erklärt, daß man eine Erprobung nur dann hinnehmen könne, wenn die verlangten Änderungen durchgeführt werden.

Im Februar 1914 kam der Reichsbund darauf, daß er auch irgend etwas in der Frage tun müsse, nachdem er in der Zeit von 1912 und 1913 keinen Finger gerührt hatte. Der Reichsbund machte es so wie immer. Er schrieb unsere Forderungen ab, stilisierte sie

ein wenig um und überreichte sie der Direktorenkonferenz. Er verlangte also auch Änderungen, ohne die es ein Prämienystem nicht gibt. Und jetzt nach zwei Monaten findet er es auf einmal notwendig, alle seine Ortsgruppen aufzufordern, daß sie die Einführung der Verschubprämie wollen, Wohl gemerkt: Die Einführung, nicht die Erprobung, soll verlangt werden und ohne jede Bedingung. Da müßte man wirklich ein kompletter Esel sein, um nicht zu finden, warum das alles nun in Szene gesetzt wird. Dem Eisenbahnministerium soll durch die diversen Ansuchen des am Verschub beteiligten Personals das Mißli geliefert werden, zu der Behauptung, daß ja das Personal in so und soviel Fällen die Einführung der Prämie selbst verlangt hat. Da muß man doch fragen, was dieser Verrat trägt. Ist etwa die prekäre Lage der Deutschgelben augenblicklich saniert worden?

Diese Tat der Reichsbündler, die beim Verschubpersonal keinen nennenswerten Anhang haben, muß man sich gut merken. Wir wollen heute im Interesse des Verschubpersonals ausdrücklich festhalten, daß beim Verschubpersonal gar kein Verlangen nach dem Prämienystem besteht und daß diese ganze Sache, wie aus dem vorstehenden Zirkular hervorgeht, eine vom Reichsbund gemachte Aktion ist, deren Zweck allzu deutlich erkennbar ist. Das Verschubpersonal wird nach wie vor auf seinem Standpunkt verharren. Entweder ein anständiges, reelles Prämienystem, entsprechend den gestellten Forderungen, und dann ist die Bereitschaft zur Erprobung gegeben oder die vom Personal beschlossene Zulage.

Das Elend der Lohnarbeit.

Welche Stelle nimmt in der heutigen Gesellschaft der Arbeiter — der Lohnknecht ein?

In der Schule lernen wir keine Antwort auf diese Frage.

Die, die ein Interesse daran haben, müssen daher wohl oder übel selbst daran gehen, sich Klarheit zu schaffen über das, was die Lehrer des Bürgertums absichtlich verschweigen. Es ist dazu übrigens kein allzu großes Wissen, noch sonst eine ungeheure Geisteskraft nötig. Es genügt vollauf ein gesunder Menschenverstand.

Die sozialen Fragen sind nicht schwer zugänglich und abstrakt. Man braucht keineswegs ein großer Schriftgelehrter zu sein, um sich zu überzeugen, daß alle Menschen einer gesicherten Existenz bedürfen und nicht genötigt sein sollten, von der Wiege bis zum Grabe ein Sträflingsleben zu führen.

Und doch kommt der heutige Arbeiter, wenn er auch nur ein bißchen Einsicht und Ueberlegung hat, zur Ueberzeugung, daß er dem zweiten sehr nahe und dem ersten unendlich ferne ist. Sein Los hängt von der Gnade des Unternehmers ab. Niemals ist er des Brotes sicher für den kommenden Tag. Wenn er heute einen Unternehmer findet, der ihn beschäftigt (um sich durch seine Arbeit zu bereichern), so darbt er kümmerlich dahin; wenn aber der Arbeitgeber ihn aus irgendeinem Grunde entläßt, so starrt ihm schon wieder die Not entgegen... und all das Elend der Arbeitslosigkeit kommt über ihn.

Das Gesetz hat — wohl um Sohn? — den Armen und den Reichen gleich erklärt. Und doch sehen wir, daß dieser Arme, in seiner Eigenschaft, als freier Mensch, seine Knochen herumschleppt auf der Suche nach einem Ausbeuter, welcher ihn gnädigt als freiwilligen Sklaven annehmen will. Wenn er sich sträubt und sich weigert, Muskeln und Gehirn zum Profit eines Kapitalisten zu prostituieren, so entzieht er sich der Lohnarbeit nur, um sich dem Elend preiszugeben.

Und ist dieses Schicksal etwa eine Ausnahme?

Nein, doch! Leider ist es das Los aller Arbeiter — es ist das Los, das dem Volk des 20. Jahrhunderts anheimgegeben ist.

Man ist daher zu dem Schluß gezwungen, daß zwischen dem kümmerlichen Leben des modernen Lohnarbeiters und dem des Sklaven im Altertum oder des Hörigen im Mittelalter kein wesentlicher Unterschied besteht.

Gewiß, der moderne Lohnarbeiter hat (im geringen Grade) mit Anteil an den Fortschritten, welche Wissenschaft und Industrie für die Lebenshaltung gebracht haben: Er ist aus Tellern, welche den Sklaven des Altertums luxuriös erschienen wären; er hat Petroleum und Kerzenlicht, oder Gas- und Elektrizitätsbeleuchtung — alle diese Beleuchtungsarten sind den rauchenden Ampeln oder Parzafadeln des Mittelalters weit überlegen.

Aber alle diese Wunderwerke menschlichen Genies, und so viele andere, die wir nicht aufzuzählen brauchen, mögen zum Wohlergehen und zum Glück beitragen können, die Grundlagen dafür sind sie indessen nicht. Um glücklich zu sein, genügt es nicht, daß man Automobile, Eisenbahnen, Telegraphen, Telephone u. s. w. von fern ansieht oder sie sogar bestaunt, soweit ein gefüllter Säckel es gestattet.

Das Glück — der höchste Grad des Wohlergehens — entspringt einem ständigen Gleichgewicht zwischen produktivem Schaffen und der Möglichkeit zu konsumieren; dieses Gleichgewicht allein ermöglicht den Lebensgenuß ohne Zwang und ohne Unruhe. Das Glück besteht in der heiteren Ruhe des Gemütes, zu deren Vorbedingungen die Gewißheit gehört, daß die Existenz für die Gegenwart, für die Zukunft gesichert ist; es besteht in der Unabhängigkeit von jedermann — Unternehmer sowohl wie Vorgesetzten — und in der Gewißheit, moralisch wie materiell ein selbständiger, freier Mensch zu sein; frei von allen Hemmungen und aller Knechtschaft, die nur durch Menschenwillen geschaffen wurden.

Nun ändert aber die Wissenschaft, mögen ihre Fortschritte auch noch so wunderbar sein, nichts an den sozialen Beziehungen, welche den Arbeiter dem Kapitalisten unterwerfen. Die Beziehungen sind immer die vom Herrn zum Sklaven. Gewiß, im Verlauf der Zeiten haben sie sich unter dem Einfluß revolutionären Geistes gemildert — wenigstens in der Form.

Dem Namen nach ist der Lohnarbeiter ein freier Mann, während der Sklave des Altertums ein leben-

tiger Handelsartikel war, den man verschärfte, der Hörige des Mittelalters dagegen ein unpersonliches Eigentum, das die Aenderungen des Landtums mitmachte, auf dem er vegetierte. Aber diese Befreiung, die ebenso trügerisch wie geistlich ist, hat den Lohnarbeiter nicht aus seiner ökonomischen Unterwerfung emporgehoben. In Wirklichkeit ist er völlig der Gnade der Kapitalisten preisgegeben. Ja, in gewisser Beziehung ist sein Los noch fluchwürdiger als das des alten Sklaven, der Tauschwert des letzteren gab ihm in den Augen seines Besitzers so viel Bedeutung, daß er seine Ware in gutem Zustand erhalten wollte, um eine Entwertung zu verhindern.

In unserer Zeit ist der Kapitalist nicht mehr Eigentümer des Arbeiters — er begnügt sich damit, ihn zu mieten, und infolgedessen ist die Verantwortlichkeit des Ausbeuters auf ein Minimum herabgesetzt: Er hat nur das Risiko während der Zeit der Miete zu tragen und selbst während dieser Zeit weiß er bei Unfall, plötzlichem Kontraktbruch u. s. w. mit Hilfe des Gesetzes seine Verantwortlichkeit herabzumindern. Dann, wenn mit dem Alter die Arbeitsfähigkeit des Lohnarbeiters schwindet, erleidet der Arbeitgeber keinen Verlust: er entläßt den wertlos gewordenen Arbeiter, obgleich dieser Unglückliche jahrelang dafür arbeiten konnte, daß der andere sich ein Vermögen erwarb.

So hat der Proletarier unserer Zeit niemals die Sicherheit, daß ihm für den nächsten Tag auch nur seine Brotkrume sicher sei, und wenn er sich auch in seiner Arbeit erschöpft, so schützt ihn das nicht vor dem Elend, das er beständig drohen sieht, das mit Arbeitslosigkeit, Krankheit, Alter u. s. w. über ihn hereinbricht.

Er hat nichts zu hoffen!
Er kann nicht erwarten, daß er durch Ordnung, Sparsamkeit, Enttugung und andere rührende „Tugenden“, mit denen seine Erzieher ihn vollstopfen — sich der Not entziehen, die aus einer schlechten Organisation der Gesellschaft hervorgehen muß, und die blindlings jeden ohne Unterschied schlägt.

Sein Lohn ist so ungenügend, daß er von Tag zu Tag für die notwendigsten Bedürfnisse aufgezehrt wird; und dazu ist seine Lage immer unsicher, denn er ist bedingungslos von der Gunst seines Unternehmers abhängig, der ihn skrupellos von heute auf morgen aufs Pflaster werfen kann. Das Elend der Lohnarbeit kann daher auch nur mit der Aufhebung der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung beseitigt werden.

Die gelben Eisenbahnerabgeordneten.

Aus Mähren schreibt man uns:

Wir haben doch immer behauptet, daß nationale „Arbeiter“parteien nichts anderes sind, als Vereinigungen der „Gelben“, denen lediglich die Aufgabe zufällt: die Kapitalisten zu schützen und zu stützen und ihnen die „Lohnbegierigen“ Sozialdemokraten vom Hals zu halten. Solange die Kapitalisten hoffen konnten, daß die „Gelben“ auf dem gewerkschaftlichen Gebiet großgezüchtet werden können, so lange haben sie es wohlweislich unterlassen, ihre Knechte auch auf dem politischen Kampffeld aufmarschieren zu lassen. Jetzt aber, da die sozialdemokratischen Gewerkschaften allüberall das gelbe Gefindel hinter dem Zaune hält, finden es die Kapitalisten für zweckdienlich, ihre gelben Söldlinge auch auf dem politischen Gebiet den Sozialdemokraten entgegenzustellen. Aber auch das wird nicht halten, denn kaum begonnen, stürzt schon das Schwindelwerk der Gelben in sich zusammen.

Bekanntlich fanden im Jahre 1913 die mährischen Landtagswahlen statt. Die tschechnationalen und die Separatisten führten den Wahlkampf unter der Parole: „Die verkrachten Landesfinanzen müssen im Interesse der tschechnischen Nation bedingungslos saniert werden.“ Man weiß auch, daß die Sanierung der Landesfinanzen in der abgeschlossenen Session des mährischen Landtages durch die Obstruktion der deutschen sowie der separatistischen Abgeordneten zum Scheitern gebracht wurde. Aber das hinderte die Herren in beiden Lagern nicht, kaum ein Jahr später vollends umzufallen und für die Sanierung zu stimmen, welche eine Reihe drückender neuer Steuern und eine 17prozentige Erhöhung der Landesumlage von der Gebäude- und Hauszinssteuer dem Volke vornehmlich aber der arbeitenden Bevölkerung aufbürdet.

Freilich: Vor den Wahlen konnten die Bürgerlichen nicht wissen, ob nicht einige der verhassten Sozialdemokraten in den Landtag kommen, die den Herren einen ordentlichen Strich durch die Rechnung machen würden. Also mußte schon bei der Wahl selbst Vorsorge getroffen werden. Den sozialdemokratischen Kandidaten wurden nebst bürgerlichen auch sogenannte „Arbeiterkandidaten“ gegenübergestellt, um einen Teil der indifferenten Wählerschaft an diese zu reißen und die Sozialdemokraten leichter besiegen zu können. Das gelang auch in fünf von den sechs deutschen Wahlkreisen der IV. Kurie Mährens, in welcher die Jenuswähler ebenfalls mitwählten. Das bisherige einzige Mandat des Genossen Eberich ging verloren, dagegen wurde in der Stichwahl der frühere Reichsratsabgeordnete Genosse Dießner gewählt. Von den deutschen „Arbeiterkandidaten“ wurden vorerst die drei deutschen Eisenbahner gewählt, und zwar: Der sehr bekannte Herr (Kohlen)Prayon, dann Herr Ingenieur Jung, dessen Streit mit seinen Heilobridern in Tglau auch nicht unbekannt ist, und ferner der Stationsmeister der f. Nordbahn M. Rogelböck, ein sehr harmloser Mann, der zu dem Gemeinderats- und dem Landtagsmandat kommt wie „der Blinde zu der Wackelgasse“. Dieser Herr kann nämlich wirklich nicht dafür, daß man ihn „gewählt“ hat. Er ist gegen unseren Genossen Dr. Czoch aufgestellt worden und kam mit diesem in die Stichwahl. Schon bei der Hauptwahl trat Rogelböck auf als der Kandidat der Brünnener Fabrikanten und Gemeindegewaltigen, die für ihn die Wahlen gemacht haben. Und bei der Stichwahl — Genosse Doktor Czoch war ihm weit voraus in der Stimmenzahl — traten die Fabrikanten erst recht mit ihrer ganzen

Kraft für Rogelböck ein, und das Brünnener Rathaus mit seinen gedungenen Korteschien setzte alles daran, um den „Sieg“ Rogelböcks herbeizuführen. Auf den Wahlausrufen des Herrn Rogelböck glänzten durchlaufend die Namen der Fabrikanten und Bürgermeister der Städte des ganzen Wahlkreises, wie zum Beispiel: Kohrer, Jos. Zellinek, Bemola, Drehler, Jstl-Seelowitz, Mofsig-Konitz, Kund-Bohrlik, Schleimayer-Auspitz, Medlich-Göding, Ellinger-Bohrlik, Doktor Krumpholz und andere mehr.

Herr Jung ist bekanntlich von dem Scharfmacher der Wittkowitz Werke, Direktor Schuster, gefördert worden, und ist ein Dokument bekannt, welches gezeigt hat, welche bodenloser Wahltraub zugunsten der Kandidatur Herrn Jungs geübt wurde. Die Wahl Prayons ist schon überhaupt nicht zu besprechen. Mit einem Wort gesagt:

Die Deutschgelben Jung, Prayon und Rogelböck haben ihre Wahl den Fabrikanten und Scharfmachern vom Schlage des Herrenhausmitgliedes Herrn Braß zu danken!

Die Reichsbündler und ihr Vögelblatt stellen sich so, als wären der Reichsbund und die sogenannte deutsche Arbeiterpartei in Mähren weiß Gott wie stark, da sie ja mehrere Mandate in den Landtag „erobert“ hat. Es tut also not, daß man aufzeigt, wie diese „Arbeiterführer“ — daß Gott erbarm! — nur durch die Macht der Kapitalisten und der ärgsten Scharfmacher, mit dem Geld der Fabrikanten gewählt wurden. Wir finden im „Volkstfreund“ zwei zierliche Dokumente, deren Inhalt für ganze Bände spricht.

Anlässlich der vorjährigen Landtagswahl versendete Herr Hermann Braß an die deutschmährischen Fabrikanten folgende zwei Zirkulare:

I.
Hohenstadt, 14. April 1913.

Sehr geehrter Herr!

Die Vertrauensmännerversammlung der deutschen Volkspartei hat beschlossen, in der Kurie der allgemeinen Wählerklasse Bewerber der deutschen Arbeiterpartei zu unterstützen. Es geschieht dies aus der Ueberzeugung, daß durch die deutsche Arbeiterpartei die Sozialdemokraten mit Erfolg bekämpft werden können, und daß die Mitarbeit der deutschen Arbeiterpartei bei allen Wahlen in den Reichsrat für die freihellen deutschenbürgerlichen Parteien von der größten Wichtigkeit ist. Man kann aber nicht nur jenen verlangen, daß eine Partei die Bewerber der anderen unterstützt, sondern man muß auch dafür eintreten, daß diese Partei entsprechende Erfolge bei den Wahlen haben kann.

Aus diesem Grund erlaubt sich die gefertigte Parteileitung Sie zu eruchen, bei den Beratungen der Ortswahlausschüsse, der Bezirkswahlausschüsse und des Kreiswahlausschusses in dem dortigen Bezirk für den von der deutschen Arbeiterpartei in Aussicht genommenen Bewerber, Herrn Ing. Jung, entschiedenst einzutreten.

Mit freudeutlichem Gruß zeichnet für die Parteileitung der deutschen Volkspartei Mährens

Hermann Braß m. p.

Landtagswahl 1913.

Hohenstadt, 9. Juni 1913.

Sehr geehrter Herr!

Ich habe mir erlaubt, Sie zu ersuchen, für die Durchführung der Landtagswahlen in der allgemeinen Kurie freundlichst einen Beitrag widmen zu wollen.

Nachdem nun in vier Bezirken Stichwahlen notwendig sind, so wird das Geldbedürfnis noch ein dringenderes, und erlaube ich mir daher mein Ansuchen zu wiederholen, und ich hoffe, daß Sie im Interesse der deutschfreihellen Sache die Bitte freundlichst berücksichtigen werden.

Hermann Braß.

Wollen die Deutschgelben noch einen deutlicheren Beweis, daß sie von Hermann Braß und den übrigen „deutschen“ Ausbeutern Mährens Geld empfangen haben und daß sie die Sozialdemokraten im Interesse und Solbe der „deutschen“ Fabrikanten verleumdete! Wenn Herr Braß für die Deutschgelben bei den übrigen Fabrikanten Mährens um Geld schnorrt, so ist es doch wohl sicher, daß er selber auch seinen Beitrag zu dem erschnorrt Geld legen wird. Oder wollen die Deutschgelben etwa glauben machen, daß Herr Braß nur die anderen zahlen läßt, selber aber nur die Bettelbriefe an die deutschen Fabrikanten ausschickt?

Aber die Fabrikanten wissen schon, daß jene Gelder, welche sie den Gelben und für die Gelben ausgeben, nicht unnütze Ausgaben sind.

Es ist doch gelungen, die Landesfinanzen zu sanieren. Und zwar „in letzter Stunde“, denn ein deutschnationales Unternehmen, die Nordösterreichische Bank in Brünn, war sehr in Nöten. Und jener Herr Jos. Zellinek, der sich so warm für die Wahl Rogelböcks einsetzte, und der zugleich Landeshaupmannstellvertreter ist, hatte ein großes Kreditbedürfnis, welches bestimmend auf die Deponierung der Landesgelder im Betrag von 1.200.000 Kr. zu sehr niedrigem Zinsfuß in der Schwindbank wirkte. Und jetzt heißt es, daß das Land Mähren zur Sanierung der verkrachten Bank herangezogen werde. Vorläufig ist es eine Tatsache, daß Dr. Bluhar, ein Tscheche und Landesauschussmitglied, dessen Namen auch der Sanierungsplan der Landesfinanzen trägt, mit besonderen Vollmachten ausgestattet, vom Landesauschuss in das Liquidationskomitee der Bank gewählt wurde.

Man begreift also, welche Interesse die Kapitalisten daran haben, daß in den Landtag Leute gewählt werden, welche für neue Steuern stimmen, und gegen die Plünderung der Landesfinanzen keinen Laut von sich geben!

Während das Land von der Bevölkerung neue Steuern und Umlagen fordert, während „dem Land zuliebe“ die Wohnungen riesig verteuert werden, wird das

Geld des Landes geradezu in den Rücken der Gefahr geworfen! Und das alles heißen die drei gelungenen Eisenbahnervertreter gut, sie stimmen und sagen ja und Amen zu allem, was man von ihnen verlangt. Sie wissen, wenn sie ihre Mandate zu verdanken haben. Ihre Mandate sind von den Kapitalisten bezahlt, also gekauft worden. Auf ihre Namen lauten zwar die Mandate, aber sie sind Gut der Fabrikanten und Aktionäre, und diese nützen doch den Ertrag ihres Gutes nur nach alten Regeln der Gerechtigkeit aus, wenn sie verlangen, daß die Träger und Güter der Mandate da nur das allein tun und unterlassen, was ihnen die Eigentümer, die Fabrikanten und Aktionäre, befehlen.

Deutlicher, als wie sich die Verräterei der Reichsbündler und ihrer Verführer gerade in Mähren offenbart, kann sie kaum noch anderwärts zutage treten.

J. R.

Organisationsarbeit *).

Ein Genosse schreibt uns: Gestatten Sie mir, daß ich zu den beiden unter obigem Titel erschienenen Artikeln auch etwas sage.

Wenn ich den Ausführungen des Genossen S. B. zum größten Teil zustimme und meine Bedenken gegen die Durchführung seiner sonst gefundenen Anträge bloß materieller Natur sein könnten, so muß ich die Anregungen des Genossen L. B. zur Gänze verworfen und meiner Verwunderung darüber, daß ein sich als alter Mitarbeiter der Organisation rühmender Genosse solche Ansichten über die Organisationsarbeit haben kann, Ausdruck verleihen.

Daß Genosse L. B. mit der gegenwärtigen Redigierung unseres Fachblattes unzufrieden ist, verdient zwar Anerkennung, weil er sich eben auch bemüht, bei unserem Fachblatt einen Fortschritt zu erzielen, glaube aber, daß auf dem von ihm vorgezeichneten Weg dieses Ziel nicht erreicht werden wird.

Genosse L. B. wünscht, daß unser Fachblatt dienstliche Ereignisse, technische, Verkehrs- und kommerzielle Fragen erörtern und Amtsblätter der Direktion korrigieren soll. Da muß ich ihm schon sagen, daß unser Fachblatt viel zu gut dazu ist und die Spalten desselben viel zu teuer sind, um solchen Zwecken zu dienen. Was Genosse L. B. wünscht, wäre eine Verflachung des Blattes, eine Umwandlung desselben in ein Amtsblatt. Wir wollen doch nicht auf dasselbe Niveau herabsteigen, auf welchem sich die Amtsblätter bewegen und unser Blatt zum Tratschblatt — wie Genosse L. B. die Amtsblätter selbst nennt — werden lassen. Was uns not tut, das ist Bildung und Wissen, und das müssen wir von unserem Fachblatt vor allem fordern.

Wer unser Fachblatt von Nummer zu Nummer verfolgt, muß zugeben, daß dieses sich in steter Entwicklung befindet und die Artikel, welche es bringt, tatsächlich zur Aufklärung der Genossen sehr viel beitragen. Speziell die Artikel, welche das Solidaritätsgefühl der Genossen heben, den Klassenkampf in so packender Weise schildern, das Klassenbewußtsein wecken; und ich könnte sagen, es kann nie genug darüber geschrieben werden und wünschte, daß statt der lokalen Berichte einzelner Ortsgruppen über die Vorkommnisse in der Station, welche sehr oft infolge mangelhafter Information den Tatsachen nicht entsprechen und unschuldige Personen an den Pranger stellen, die oben erwähnten Artikel mehr die Spalten unseres Blattes füllen. Die Eisenbahner haben nicht Zeit und Mittel dazu, um sich durch Ankauf der jetzt schon in solcher Fülle erscheinenden sozialistischen Werke und Tagesblätter das nötige Wissen anzueignen, und da ist eben das Fachblatt das einzige Mittel, welches ihnen zur Verfügung steht, dessen erste Aufgabe es auch ist, ihnen dieses Wissen zu vermitteln.

Genosse L. B. wünscht die Fachblattredaktion durch Mitarbeit der auswärtigen Genossen auszugestalten, was ich auch vollkommen anerkenne, weil sich dadurch ihr Interesse an der Sache heben kann und sie selbst durch das Schärfen ihrer Gedanken gewinnen. Nicht billigen kann ich, was Genosse L. B. beantragt, daß diese Arbeit entlohnt werden soll. Würde das eintreten, dann würden sich sehr viele Mitarbeiter an unserem Fachblatt finden, und die Redaktion wüßte nicht, was sie mit diesem Material anfangen soll. So mancher sogenannte Mitarbeiter würde gekränkt sein und glauben, sein Artikel hätte nur deshalb keine Aufnahme gefunden, weil man ihn nicht entlohnen wollte. Wir können uns nicht auf das Niveau der bürgerlichen Presse begeben, welche wirklich jeden Tratsch gerne bezahlt, sondern wir müssen uns stets dessen bewußt sein und Genugtuung darin finden, für die Hebung der Solidarität etwas geleistet zu haben. Wenn in diesem Sinne für unser Fachblatt gearbeitet wird, dann wird es gewiß seine Aufgabe zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit erfüllen.

Wenn Genosse L. B. der Bildungsarbeit gewisse Grenzen setzen will, weil er sie — wie er sich ausdrückt — „nur insofern, als...“ fördern will, so sage ich, daß diese Arbeit keine Grenzen haben kann, denn nichts tut den Eisenbahnern so Not als Bildung, und die Diskussionsabende sind dafür nur wie geschaffen. Es muß nicht immer ein Referent dabei sein. Die Genossen untereinander finden, wenn sie wollen, Stoff genug zu einer selbstbildenden Diskussion, indem sie einen Artikel aus dem Fachblatt oder aus einer Broschüre besprechen, und es sind nicht alle, wie sie sich Genosse L. B. vorstellt, beschränkt, so daß niemand etwas dazu zu sagen wüßte. Sie werden einen Ehrgeiz darin finden, wirklich etwas Vernünftiges sagen zu können, und diese Abende sind gewiß niemals inhaltsleer und geschmacklos. Schlimmstenfalls könnten sie auch dazu dienen, um jene dienstlichen Angelegenheiten, welche Genosse L. B. im Blatt besprochen wissen will, dortselbst sachlich zu behandeln.

J. S.

*) Siehe die gleichnamigen Artikel in Nummer 13 und Nummer 14 des „Eisenbahner“.

Die Betriebssicherheit auf der Südbahn.

Eine Zugentgleisung auf der Tiroler Linie. — Vier Zugbegleiter verletzt.

Vom Betriebsinspektorat der Südbahn wird mitgeteilt: Aus bisher noch nicht aufgeklärten Ursachen entgleiste am 14. Mai zwischen den Stationen Gossensfah und Sterzing ein Bremswagen; in der Folge wurden 14 andere Wagen aus dem Geleise gedrückt. Das linksseitige Geleise war ganz versperrt, der Zugverkehr mußte sich auf dem rechten Geleise abwickeln. Die Bahn hat sofort eine große Zahl Arbeiter zur Freimachung und Wiederherstellung des sehr stark beschädigten Geleises aufgegeben. Am nächsten Tag um 4 Uhr früh war das Geleise wieder frei und der Verkehr konnte in vollem Umfang aufgenommen werden. So weit der offizielle Bericht.

Wir haben vor allem die auffällige Tatsache zu konstatieren, daß dieser Bericht mit keinem Wort erwähnt, daß bei der Entgleisung vier Zugbegleiter verunglückt sind und davon zwei sehr schwere und zwei leichtere Verletzungen davontrugen. Schwer verunglückt sind die Kondukteure Schiegl und Gabriel Murauer, etwas leichter die Kondukteure Heinrich Prantl und Johann Maier. Schiegl wurde vom umfallenden Bremswagen in weitem Bogen über die Bahn auf die anstoßende Wiege geschleudert. Diefem furchtbaren Sturz, bei dem er sich beinahe schwerere Verletzungen zuzog, verdankt er sein Leben; denn wäre er nicht mit dieser Wucht hinausgeschleudert worden, dann hätten ihn die aufeinanderprallenden Wagen unfehlbar erdrückt. Die letzteren drei Kondukteure retteten ihr Leben nur durch außerordentliche Geistesgegenwart, indem sie rasch abprangen.

Auch über die Ursache der Entgleisung will die Südbahn ganz und gar unorientiert sein. Wir wollen ihr etwas nachhelfen; unseres Dafürhaltens nach ist die Entgleisung aus nichts anderem zurückzuführen als auf die grenzenlose Sparwut. Seit 1. Mai d. J. sind zum Beispiel die Vorschriften über das Ausmaß der Bremserbeigabe (die Zahl der Bremser) bei den Güterzügen stark eingeschränkt worden. Dazu kommt noch, daß im Gegensatz zu den sehr leistungsfähigen Lokomotiven, die auf den Tiroler Linien fahren, der Wagenpark ein sehr schlechter ist; es laufen bei den Güterzügen und Gütereilzügen noch Kastenwagen mit 10 Tonnen Ladegewicht und hölzernen Langträgern, die Bremsen bei diesen Zügen sind bis auf wenige Ausnahmen von schlechtem Material. Bei dem Zug 85, der am 14. Mai entgleiste, wobei so viel Schaden angerichtet wurde, befanden sich sieben besetzte Südbahnbremsen, welche nachweisbar niemals das leisten können, was bei Berechnung der Bremsprozentage angenommen wurde. In der Station Gossensfah, in welcher der Güterzug Durchfahrt hatte, mußte angehalten werden, weil er zu früh ankam. Infolge der schlechten Südbahnbremsen und des geringen Bremsausmaßes (Bremserbeigabe) hat der Zug keine Fahrzeit weit überschritten. Die Bremsen wurden in Gossensfah vom Beamten, dem Lokomotiv- und dem Zugführer unterjocht und es wurde konstatiert, daß das beteiligte Personal bei der Talsahrt mehr als seine Pflicht getan hat. Von Gossensfah fuhr der Zug 85 mit erhöhter Aufmerksamkeit gegen Sterzing; aber kaum auf das Gefälle gekommen, fing der Zug infolge des schlechten Bremsmaterials so schnell zu laufen an, daß ein Unglück nicht mehr zu verhindern war. Auch das übermäßige Anziehen der Bremsen vermochte die Geschwindigkeit nicht einzuschränken.

Jahre hindurch sind die Klagen und Beschwerden des Fahrpersonals ungehört verhallt; die Fachverständigen schenken den Bremsen eben keine Aufmerksamkeit, jahraus, jahrein wird keine Bremse eingeeilt. Zu wenig Bremsen, die da sind, zum großen Teil nicht viel wert, dazu die alten Wagen, die überhaupt schwer zu bremsen sind — was Wunder, wenn sich unter solchen Verhältnissen Unfälle ereignen. Statt die Bremsen, die auf einer Vergiftrede die Sicherheit des Verkehrs garantieren, sorgsam instand zu halten und so dem Personal die Möglichkeit zu geben, erfolgreich seinen Dienst zu versehen, verlegt man sich im Junsbrucker Inspektorat aufs Strafen. Es sitzen dort in der Maschinenabteilung einige Herren, die augenscheinlich die Bremsen für entbehrlich halten, denn sie haben das Personal wegen zu raschenfahrens auch dann bestraft, wenn einwandfrei nachgewiesen werden konnte, daß die Bremsen erstens das Zugsgewicht nicht bewältigen konnten, weil deren zu wenig waren, und zweitens, daß einzelne Bremsen schlecht funktionierten. Mit Strafen, ihr Herren, kann man keinen Zugsgang regeln und kein Unglück verhüten! Wer mit einer ausreichenden Zahl guter Bremsen, dann wird das Personal vollauf seine Pflicht erfüllen können, dann wird es weder Strafen noch Entgleisungen geben! Schuld an der Entgleisung, die leicht verhängnisvolle Folgen hätte nach sich ziehen können — man denke nur an eine Entgleisung unterhalb Schelleberg — ist die Sparwut auf der Südbahn, das Sparen mit Bremsen und Bremsern.

Das Verkehrsweisen in Oesterreich ist auch einer Aufsichtsbehörde — genannt „K. I. Generalinspektion“ — unterstellt. Dort sitzen lauter „Nachmänner“. Vor vier Jahren haben diese Herren für die Bergsahrt bei Güterzügen 38 Prozent Bremsbrutto (vom Gesamtgewicht des Zuges ohne die Maschine) vorgegeschrieben. Nun wurde das Bremsbrutto auf 23 Prozent reduziert. Auch für Talsfahrten wurden die am 1. Mai von der Südbahn vorgenommenen Reduzierungen des Bremsbruttos von der Generalinspektion genehmigt. Da soll uns jemand sagen, daß ein Schuldiger für Unfälle nicht gefunden werden kann!

Dazu kommt noch, daß dem Personal unserer Güterzüge die Fahrordnungen vorenthalten werden, so daß es nicht einmal weiß, ob der Zug in irgendeiner Station Aufenthalt hat, welche Fahrzeit von Station zu Station vorgegeschrieben ist u. s. w. Daß diese Unkenntnis die Tätigkeit des Personals hemmt, leuchtet wohl jedem Kind ein, nur die Südbahndirektion und die Generalinspektion wollen es nicht glauben. Alle Petitionen, dem Personal wenigstens für die aefährlichen

Bergstrecken Fahrordnungen zu geben, blieben bisher ohne Erfolg. Nun erklärte sich das Personal bereit, die 30 oder 40 S., die so eine Fahrordnung kostet, zu bezahlen. Bisher erfolglos. Die Entgleisung wird die Starrköpfigkeit der Bahn hoffentlich gebrochen haben, oder will man auf ein noch größeres Unglück warten?

Aus Marburg

(Hauptbahnhof) wird weiters über die Zustände auf der Südbahn geschrieben: Wenn wir auf das unsinnige Sparen bei der Südbahn verweisen, so geschieht dies deshalb, damit man sich auch ein Urteil bilden kann, was für geistreiche und gewinnbringende Verfüigungen aus den Köpfen manch höherer Herren entspringen. Vor zwei Jahren hat man den Bremsern, die bis dorthin stets mit den Fahrordnungen betraut waren, dieselben entzogen und nur mit einer „Uebersicht“, in der nur die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge in der Station Marburg-Hauptbahnhof ersichtlich waren, betraut. Ueber die dadurch ersparten Ausgaben wollen wir schweigen. Neuer ist man etwas weiter gegangen, und kein Kondukteur unserer Station erhielt eine Fahrordnung oder einen Auszug derselben. Welche Gefahren für den Verkehr und für das reisende Publikum damit verbunden sind, werden wir bei eventuell sich ereignenden Unfällen im Gerichtssaal beweisen. Das reisende Publikum mag es auch nicht übelnehmen, wenn ihm von einem Kondukteur nicht die genügende Auskunft gegeben wird, da derselbe selbst weder über die Ankunfts- noch über die Abfahrtszeit der Züge informiert ist. Die Herren Beamten werden es erleben müssen, daß manchmal ein Kondukteur nicht zu seinem bestimmten Zug kommen wird, weil er dessen Abfahrt nicht genau weiß. Aber auch andere dienstliche Schwierigkeiten kommen dadurch zum Vorschein, worin dem Kondukteur die ohnedies farge Ruhezeit verkürzt wird. Zum Beispiel in der Reserve stehende Kondukteure werden in einer auswärtigen Station zu irgendeinem Zug geholt. Diese Verständigungen sind sehr verschieden. Manchmal wird der Mann knapp vor der Abfahrt, manchmal jedoch schon zwei bis drei Stunden vor der Abfahrt geholt. Nachdem der Kondukteur und der Aufweder über die Abfahrtszeiten im unklaren sind, kommt es zu Auseinandersetzungen. Der Kondukteur geht zum Zug und erfährt in der Station, daß der Zug erst in einer oder zwei Stunden abgeht. Er kann sich dann im Freien aufhalten. Warum werden die Kondukteure nicht so wie bisher mit den Fahrordnungen oder wenigstens mit einer Uebersicht, analog den Bremsern, betraut? In den Kasernen könnte man solche Auszüge affizieren. Wieviel freie Stunden wird der in der Reserve stehende Kondukteur opfern müssen, um sich am Schluß des Monats die Dienst- und Ruhezeiten ausrechnen zu können, weil ihm der Zugführer dieselben nicht eintragen kann, da er nicht weiß, wie weit er denselben benötigen wird. Weil man die Kondukteure nicht mit Fahrordnungen betraute, erhielten die Oberkondukteure und Zugführer je zwei Stück, wovon dieselben vor der Abfahrt dem Schlußkondukteur eine zu übermitteln haben. Daß man dadurch die Oberkondukteure und Zugführer, die mit den Anweisungen ohnedies reichlich betraut sind, wieder mehr belastet hat, ist selbstverständlich, weil doch dieselben für die Instandhaltung und Durchführung der bereits allmonatlich erscheinenden Lektüren und Nachträge für die aubertrauten Exemplare verantwortlich sind. Für die Kärntner Linie bestand bis zum 1. Mai die Einteilung, daß der Zugführer oder Oberkondukteur und der Schlußkondukteur in der Maschinenabteilung der Station Marburg K. V. vor der Abfahrt je eine Fahrordnung erhielten, die sie bei der Ankunft wieder dort zurückstellten. Sehr praktisch, weil turnusmäßig nur alle 53 Tage eine und dieselbe Partie nach Kärnten fährt! In der Reserve kommt es vor, daß mancher Zugbegleiter das ganze Jahr nicht hinaufkommt. Bei der oben erwähnten Einteilung durften 50 Stück Fahrordnungen genügen. Gemacht hat man es aber anders. Auch für diese Strecke erhielten die Oberkondukteure und Zugführer, welche jährlich sieben Touren nach Villach machen, je zwei solcher Fahrordnungen. Die Radmeister, die im Turnus keine Tour nach Kärnten fahren und nur jährlich einen Monat Reserve halten, haben zwei Stück solcher Fahrordnungen erhalten. Damit derjenige, der sie benötigt, keine bekommt, erhielt der andere, der keine benötigt, zwei Stück. Bei der jetzigen Verteilung sind 422 Stück aufgegangen, also um 16 mehr als im verflossenen Jahre. Bei den Hauptlinienfahrordnungen wurden nach neuer Einteilung 16 Stück erspart, dafür aber für die Kärntner Linie zirka 200 Stück mehr ausgegeben. Somit gar kein Profit. Aber der Dienst wurde allen dadurch sehr erschwert und die Gefahren für den Verkehr haben sich vergrößert. Nur so fort! Dem einen den Dienst erschweren, daß man ihm keine Fahrordnung gibt, dem anderen dadurch, weil man ihm vier Stück gibt, Turnusse verschlechtern, Partien reduzieren, die notwendigen Radmeister nicht bewilligen, dies alles kann die Zugbegleiter zum Bewußtsein ermahnen, daß sie einig und solidarisch werden und den Kampf, den man ihnen direkt aufzwingt, indem man ihnen die schon lange bestehenden Rechte und Begünstigungen nehmen will, siegreich führen werden.

Unser Heim.

Im Dezember vorigen Jahres wurde unser Gewerkschaftshaus

Eisenbahnerheim

in allen seinen Teilen eröffnet. Die Genossen aus der Provinz kommen von nah und fern, vom Bodensee und der Bukowina, von Triest und Reichenberg, um ihr Heim, das aus eigener Kraft entstanden ist, zu sehen. Staunend und vollauf befriedigt über ihr Werk lehren sie freudestrahelnd in ihre Heimat zurück und verkünden den Genossen, was sie gesehen. Ergraute Genossen, die die Anfänge unserer Organisation miterlebt haben, stehen tränenfeuchten Auges vor ihrem selbstgeschaffenen Werk, das sie sich nie in dieser Art vor 20 Jahren träumen ließen. Unsere Bruderorganisationen aus Dänemark, Rußland, Holland, Schweiz und Frankreich haben Delegierte nach Wien entsendet, um euer vollbrachtes Werk zu bewundern. Jeder von den fremden Gästen nahm von uns mit den Worten Abschied: nicht früher zu ruhen und zu rasten, bis sie den österreichischen

Genossen auch auf diesem Gebiet ebenbürtig sein werden. Nur die Eisenbahner aus einer Stadt machen von dem Besuch ihres eigenen Heims nur spärlichen Gebrauch, und das sind die

Wiener Eisenbahner!

Die Wiener Genossen!

Es gibt noch Tausende von organisierten Eisenbahnern in Wien, die noch nicht wissen, wo ihr Heim steht, und wie es in seinen Räumen aussieht. Seltfam! Jene Wiener, die wegen eines entflohenen Kanarienvogels einen Auflauf arrangieren und deshalb den Straßenbahnverkehr lahmlegen, Kinder niedertreten, Händel anknüfen und schwere Beleidigungen begehen, und sich von der Polizei kugeln lassen, um ihre Neugierde zu befriedigen, die finden fast keine Zeit hierzu, ihr eigenes Werk, zu dem sie mitbesteuerten, zu besuchen und zu bewundern. Gerade die Wiener Genossen sollten diejenigen sein, die den Aufbruch ihres eigenen Heims in ihrer eigenen Stadt und im eigenen Land verbreiten und besichtigen. Der Verkehr vom und zum Heim ist der denkbar beste von allen Richtungen aus. An jedem Tag in der Woche ist eine Reihe von organisierten Eisenbahnern dienstfrei, die aus irgendeinem Anlaß die eine oder die andere Wirklichkeit unserer größten politischen Gegner besuchen. Zu ihrem Heim ist ihnen der Weg zu weit, die Zeit zu kurz, das Geld zu klein; für die Vokale der Gegner ist ihnen keine Entfernung zu groß und keine Beschwerde zu eifrig, um sie nicht zu überwinden. Heute weiß jeder Genosse, daß derjenige, welcher die Zeitungen unserer Gegner kauft, sich selbst und unserer Klasse schweren materiellen Schaden zufügt. Wo wir können, verpönnen wir eine solche Handlungsweise und suchen den Irregulierten und Irregulierten auf den richtigen Weg zu bringen. Was für die Presse gilt, gilt auch bei Genossenschaften und bei dem selbst errichteten und selbst verwalteten Heim.

Es ist eines organisierten Genossen unwürdig, sich in Gesellschaft von Spießbürgern zu bewegen, deren Geist einzutreten, stumpfe Wibe über seine Partei reihen zu hören u. Stundenlang dem geisttötenden Kartenspiel in rauchigen und dampfen Spelunken, zu obliegen, ist einfach Selbstmord. Sind nicht die Mehrzahl aller Wiener- und Provinzwirte unsere schärfsten politischen Gegner? Stimmen sie nicht bei Gemeinderats-, Landtags- und Reichsratswahlen geschlossen gegen die Klasse der Arbeiter? Hemmen sie nicht dadurch unsere geistige und soziale Fortentwicklung?

Ist es daher angebracht, daß wir skrupellosen politischen Feinden helfen, daß sie wirtschaftlich erstarken, damit sie mit noch größerer Macht über uns herrschen können? Ueberall sucht das Proletariat sich freizumachen; freizumachen von der bürgerlichen Ideologie, frei von der gegnerischen Presse, frei von Greisern und auch frei von Wirten zu werden.

Der organisierte Arbeiter gehört ebenso in sein Heim wie die Arbeiterpresse in seine Wohnung. Der Arbeiter gehört unter Arbeiter, der Eisenbahner unter Eisenbahner. Im Heim findet er alle Bequemlichkeiten vor, die ein freier Mensch in seiner freien Zeit von einem öffentlichen Lokal beanspruchen kann. Licht, Luft zur Gesundheit, gleichgestimmte Kollegen zur Unterhaltung, einen großen Zeitungspark zur Bildung und Erhebung. Können ihr euch in einem Lokal wohlfühlen, wo eure Presse verpönt ist oder nur notgedrungen geduldet wird? Fühlt ihr euch dort wohl, wo das Schankpersonal unter den denkbar niedrigsten sozialen Verhältnissen schwere und harte Arbeit verrichten muß? Im Eisenbahnerheim sind nicht bloß sämtliche Zeitungen des In- und Auslandes, sondern auch alle sozialistischen Zeitungen zu haben. Das Bedienungspersonal ist mittels eines von der Organisation des Schankgewerkschafts angebotenen Lohnstarifs angeestellt, hat einen Minimalarbeits- tag und Minimallohne, bezahlte Erholungsurlaube u. Dinge, die wir überall zu erkämpfen suchen, müssen natürlich im eigenen Haus, das sozialen Zwecken dient und aus sozialer Einsicht errichtet wurde, eingeführt sein. Trotz des Komforts und der sozialen Pflichten gegenüber dem Schankpersonal, sind die Preise nicht höher als dort, wo diese Einrichtungen ganz fehlen. Die Küche und der Keller sind sicher besser wie überall bei gleichen Preisen.

In der Schankwirtschaft unseres Heims besteht kein Trinkzwang, Alkoholgegner können daher durch Lösung einer Enthebungskarte von 10 S. als Regiebeitrag, allen Veranstaltungen beiwohnen.

Alkoholfreie Erfrischungsgetränke stehen gleichfalls in vielen Arten zur Verfügung. Denjenigen, die Alkohol auch nicht entbehren zu können glauben, stehen Pilsner Urquell und Kaiserlager sowie 20 verschiedene, analytisch untersuchte echte Weine zur Verfügung.

Die Bedienung ist eine aufmerksame. Jeder, der sich ein paar Stunden gesellschaftlich gut unterhalten will, wird dies im Eisenbahnerheim erreichen.

Während der Sommerszeit wird eine

schattige, mit Blumen geschmückte Terrasse sowie

ein Vorgarten

zur Verfügung stehen. Den kommenden Winter wird an dieser Stelle ein Wintergarten errichtet werden. Wer sich über die Vorgänge im politischen Leben unterrichten, wer schöngestimmte Literatur lesen oder an satirischen und humoristischen Zeitschriften sich ergötzen will, der findet die reichste Auswahl

im Café „Eisenbahnerheim“.

Für unterhaltende Spiele, sind Seifert-Billards, Schach- und Dominospiele u. vorhanden. Jeder Anspruch findet dort seine Befriedigung. Nur sollen die Genossen Eisenbahner ihren Ehrgeiz darein setzen, daß ihr Gewerkschaftshaus auch wirklich ein Heim der Eisenbahner, ein Gewerkschaftshaus und ein Haus der Belehrung und der sozialen Tat werde. Ohne Eisenbahner kann das Haus kein Eisenbahnerheim sein. Der im Haus untergebrachte Gast- und Kaffeehausbetrieb ist sicher nicht unser Selbstzweck, sondern bloß ein Mittel für unseren Zweck, ein Mittel zur Hebung der Organisation. Die daraus entspringenden Vorteile sollen wieder der Organisation zugute kommen.

Die organisierten Eisenbahner müssen durch ihre Frequenz bezeugen, daß sie nicht bloß agitieren, organisieren und Zeitungschreiben können, sondern auch Geschäfte einwandfrei zu führen in der Lage sind.

Aber nicht bloß für die Wiener Genossen soll das Heim die Symbolik ihrer Macht, ihres Willens und Könnens sein, sondern allen Genossen, die mit zur Errichtung dieses Heims beitrugen, soll ihr Gewerkschaftshaus ein sichtbares Zeichen ihrer Macht, ihres Einflusses, ihres sozialen Empfindens

werden. Das Haus wird künftighin aber auch praktischen Zwecken dienen. Sobald die christlichsozialen Gewalttäter und die Beivilligung zur Fremdenbeherbergung gegeben haben, wird das Heim für alle nach Wien kommenden Genossen ein Ort der Ruhe und eine Stätte der kameradschaftlichen Aufnahme sein.

Jeder Genosse, der Mitglied des Vereines „Eisenbahnerheim“ ist, kann dann ein schönes Zimmer, reinlich und solid eingerichtet, um den lächerlich geringen Betrag von Kr. 1.20 per Tag und Nacht bekommen. Dieses Vorrecht geht auf seine im gemeinschaftlichen Haushalt lebende Frau und Kinder über. Durch diesen beispiellos billigen Preis eines herrlichen Zimmers ist es den Provinzgenossen möglich gemacht worden, während ihres Urlaubes nach Wien zu kommen, hier und da ein Theater zu besuchen, die Museen und andere Kunststätten zu besichtigen, Gebrauchsgegenstände, die in der Provinz nicht oder nur schwer erhältlich sind, werden durch unser billiges Logis leichter erreichbar. Es wird überhaupt die Metropole des Reiches mit ihren hervorragenden Stätten der Kunst, der Unterhaltung und Bildung hiedurch auch Minderbemittelten zugänglich gemacht.

Es ist daher Aufgabe der Ortsgruppenfunktionäre, überall die Genossen auf die Vorteile des Heimes aufmerksam zu machen und sie als Mitglied anzuwerben. Der Jahresbeitrag beträgt nur eine Krone. Aber auch die Ortsgruppen sind zu erfragen, ihre freiwilligen Beiträge durchwegs abzuführen. Aus Nichts kann nur wieder Nichts werden. Soll der Vorstand seine übernommenen Pflichten erfüllen, so ist dies nur mit eurer Mithilfe möglich. Durch die Solidarität der gesamten Eisenbahner war die Ausführung des Baues möglich. Durch die gewerkschaftliche Solidarität und Hilfe aller wird es weiter möglich sein, das Heim für uns und unsere Nachkommen zu erhalten. Denn die, welche nach uns kommen, müssen auch kämpfen und vorwärtsdrängen. Wir wollen ihnen mit diesem Werke beweisen, daß ihre Vorfahren nicht von gestern auf heute, sondern auch an die Zukunft denken, und unseren nachkommenden Genossen ein Beispiel treuer Pflichterfüllung geben. Als Erbe hinterlassen wir ihnen das Heim als Werk unserer Arbeit.

Den Vertrauensmännern des ganzen Reiches, die in diesen Tagen zum Delegiertentag nach Wien kommen und zum erstenmal ihre Beratungen im eigenen Heim abhalten, strecken wir unsere Hände zum Willkommen entgegen und wünschen ihnen zu ihren Arbeiten guten Erfolg. Möge das neue Heim große Tage für die Organisation bringen.

Berschlechterungen der Turnusse auf der Südbahn.

Am 1. Mai sind die verschlechterten Turnusse in Kraft getreten. Alle Vorsprachen der Vertrauensmänner und der Personalkommission blieben erfolglos. Drei Viertelstunden Arbeitsleistung wurde den Zugbegleitern mehr aufgebürdet. Um auch das Verbreden, das an den Zugbegleitern begangen wurde, zu erfassen, ist es notwendig, die ganze Dienstleistung der Zugbegleiter aufzurollen. Es gibt Leute, die glauben, den Zugbegleiterdienst schon zu kennen, wenn sie sehen, wie der Kondukteur auf der Bremse sitzt, wie der Oberkondukteur ins Horn bläst und wie der Revisionskondukteur die Karten markiert.

Es war noch vor wenigen Jahren, wo noch die Züge mit 400 bis 500 Tonnen mit 18 bis 20 Kilometer Geschwindigkeit schon eine Leistung war. Auf jedem vierten Wagen saß ein Zugbegleiter, die Züge hatten in den Stationen große Aufenthalte, lange Fahrzeiten, kleine Belastungen und meistens leichte Bremsen. Heute haben die Züge doppelte Geschwindigkeit und Belastung und schwere Bremsen. Die Folge davon ist, daß trotz schnellerer Fahrzeit und höherer Belastung durch die schweren Bremsen eine Verminderung der Zugbegleiter eingetreten ist. Wenn heute noch dieselben Fahrzeiten, Belastungen und Bremsen wären, so wäre auf dem heutigen Schienenstrang wegen der Zugdichtigkeit der Verkehr überhaupt nicht zu bewältigen. Aber auch vom Zugpersonal müßten mehr wie die Hälfte mehr angestellt sein.

Alle diese Errungenschaften sind sicher im Interesse der Allgemeinheit und im Interesse der Verwaltungen. Auf der einen Seite brachte man eine schnellere Beförderung der Güter zustande und auf der anderen Seite erparte man die Hälfte der Zugbegleiter. Für die Zugbegleiter brachte es aber verschiedene Verschlechterungen mit sich. Es wurde ihnen trotz der Mehrleistung ein Verdienstentgang besichert. Verdoppelt hat sich die Leistung beim Verschub, beim Aus- und Zuladen, beim Aufmerksamkeit während der Fahrt nimmt den Zugbegleiter ganz in Anspruch. Durch die langen Züge ist das Signal der Maschine im rückwärtigen Teil des Zuges nicht mehr vernehmbar. Durch die Bauart unserer Bremswagen ist er gezwungen, oft mit Lebensgefahr von den Fußtrittchen aus die Signale zu beobachten und danach die Bremse zu handhaben. Es kann vorkommen, daß ein Versagen einer einzigen Bremse ein Ueberfahren der Einfahrtssignale herbeiführt.

In erhöhtem Maße trifft das noch beim Zugführer zu. Durch die schriftlichen Arbeiten in Anspruch genommen und immer bedacht auf die Signale, die jede drei bis vier Minuten der Zug eines passiert, wird er während der ganzen Fahrt in einen nervösen Zustand versetzt, der seine Nerven oft noch durch einen oder den anderen Zwischenfall bis auf Höchste anspannt. Unter solcher Verfassung durchfährt der Zugführer oft 8 bis 14 Stunden. Dann kommt er in die Kaserne, und anstatt dort nach der Reinigung ein warmes Essen zu sich zu nehmen, muß er erst einheizen und ein oder zwei Stunden kochen, weil seine Bezüge auf ein Essen in der Restauration nicht reichen. Nach vollbrachter Kochkunst kann er erst seinen krummen Magen befriedigen und dann das warme Bett aufsuchen, was sein Vorgänger verlassen hat. Nach vier bis sechs Stunden kommt dann der Nachwächter und weckt den halb Träumenden auf. Geschwind wird wieder etwas aufgewärmt, und die Rückfahrt vollzieht

sich wieder in gleicher Hast und Eile. Das ist aber noch das Normale. Trifft aber ein Unwetter ein, Regen oder Schnee, dann kommt der Zugbegleiter oft wie eine gebadete Maus in die Kaserne. In Ermanglung von Trockenräumen wird der Ofen fest geheizt, um die Kleider zu trocknen. In diesem Dunst ist ein Schlafen natürlich unmöglich. Wenn aber doch einer einschläft, so erwacht er mit wahnsinnigen Kopfschmerzen. Unter solchen Umständen ist die Rückfahrt doppelt schwierig. Wenn der Zugbegleiter nach Hause kommt, ist er gänzlich erschöpft.

Nicht viel anders wickelt sich der Dienst beim Personenverkehr ab. Jedem Zugbegleiter sind fünf Wagen zugewiesen. In jeder Station steigen aus allen Wagen Passagiere aus und ein. Von einer Station zur anderen muß er nachrevidieren. Im Sommer bei erhöhter Frequenz ist er oft ganz in Schweiß gebadet, und in diesem Zustand muß er sich in den Wagen förmlich durch die Passagiere durchkämpfen, um seinem Dienst nachzukommen. Es gibt Touren, wo der Kondukteur die ganze Fahrt nicht Zeit findet, sich niederzusetzen. Von allen Seiten werden Fragen gestellt, die oft so verschiedener Natur sind, daß man staunen muß, was man alles von einem Zugbegleiter zu wissen wünscht. Dann kommt jede Stunde ein Revisor, der einem wegen jedem kleinen Versehen die Fahrt noch saurer macht. Dort findet wieder ein Reisender absichtlich seine Karte nicht, auf der einen Seite raucht ganz mit Behagen einer im Nichtraucher-coupe, der andere setzt sich wieder zu einer Schönen ins Damen-coupe, worüber sich eine alte Verschmähte wieder über den Eindringling beschwert. Und so erschweren oft so kleine Schikanen der Reisenden den Dienst bis zur Unerträglichkeit. Wenn der Kondukteur nun nicht ruhige Nerven hat, so kommt er von einer Kontroverse in die andere.

Und wenn die Zugführer nun in dieser Ueberreizung nach Hause kommen, sollte man meinen, die Verwaltung wird ihnen doch eine gebührende Ruhezeit gönnen. Weit gefehlt. Durch Jahre kämpft das Personal um Verbesserung der Turnusse. Es erreichte unter etwas Einsicht der Südbahnverwaltung mit harter Mühe halbwegs menschliche Turnusse. Aber kaum waren diese Turnusse einige Jahre in Kraft, verschlechterte dieselbe Verwaltung trotz energischen Protestes des Personals dieselben wieder. Fast in allen Stationen wurde bei jedem Turnus eine Partie gestrichen. Die anderen Touren wurden enger zusammengezogen, so daß in der Heimat bei manchen Touren kaum Zeit ist, sich auszuschlafen, geschweige sich zu erholen. Der Zugbegleiter geht mit derselben gereizten Stimmung wieder in den Dienst. Gätten wir Leute bei der Direktion, die diesen Dienst persönlich einige Jahre mitgemacht hätten, so möchten die Herrschaften das Unrecht begreifen, welches sie den Zugbegleitern angetan haben. Aber bei der Direktion wird gerechnet, so und so viel ersparen wir. Ob die Ueberreizung der Nerven stellen sich bald verschiedene Krankheiten ein. Der Krankenstand wird nach ein paar Jahren bedeutend zunehmen und auch der Materialschaden wird eine höhere Post aufzuweisen haben. Dem Personal wird es aber nur Krankheit, Kummer und Dienstüberdrüßigkeit bringen.

Aber auch für die Allgemeinheit hat es seine bedenklichen Seiten. Durch die Ueberbürdung des Personals wird die Sicherheit gefährdet. Das reisende Publikum setzt sich größerer Gefahr aus. Wenn sich dann Unfälle ereignen, werden sich das reisende Publikum und die die Verantwortung tragenden Faktoren die Schuld selbst zuschreiben haben, wenn sie es zulassen, daß ein Personal, das auf einem so verantwortungsvollen Posten steht, bis aufs äußerste ausgenutzt wird. Wir wissen, daß unser Leben gering eingeschätzt wird, aber das reisende Publikum soll wenigstens ihr eigenes nicht solcher Gefahr aussetzen.

Für die Zugbegleiter bedeutet es aber auch eine materielle Verschlechterung. Durch die Auslösung der Partien werden weniger Oberkondukteure benötigt und so die Kondukteurzugführer in ihren Vorrückungen bedeutend verschlechtert. Durch den zusammengezogenen Turnus sind die Zugbegleiter gezwungen, noch mehr auswärts zu leben. Die Jahregehühren reichen bei weitem nicht aus, die Auslagen zu decken, und so bedeutet das auch in dieser Richtung eine Verschlechterung.

Und aus allen diesen Gründen wird das Personal dazu Stellung nehmen müssen, je früher um so besser für alle Teile. Die Bevölkerung bitten wir aber auch in ihrem eigenen Interesse, uns in unserer schweren Situation zu unterstützen.

Kundgebung gegen die Turnusverschlechterungen.

Graz, Vor dem 1. Mai 1. N. haben wir von der „Gepanten“ Dienstverschlechterung bei der Südbahn berichtet und nun stehen die Südbahner vor der vollzogenen Tatsache. Die beiden dienstfreien Tage im Monat, die vor dem 1. Mai in jedem Dienstturnus für das Zugpersonal vorgesehen waren, sind durch Dienstturnus ersetzt. Von dieser harten Maßregel sind hauptsächlich die Zugbegleiter im 2. Betriebsinspektorat Graz betroffen und es kann mit Zug und Recht behauptet werden, daß die ganzen Dienstverschlechterungs- und Sparmaßnahmen über Vorschlag des Grazer Verkehrsreferenten und kaiserlichen Rates Herrn Jalloulal erfolgt sind. Der Mann ist um eine Erfahrung reicher geworden. Er ist, ohne sich anzuklagen, kaiserlicher Rat geworden und glaubt vielleicht, auch noch andere „Auszeichnungen“ zu ergattern, wenn er sein Gehirn etwas zum Wohl des Geldsackes anstrengt.

Viel Glück wird aber die Verwaltung der Südbahn mit den Jalloulalkischen Vorschlägen nicht haben. Das Zugpersonal ist von jeder steifmütterlich behandelt worden und die jetzige Brutalität wird genügen, die Sache in ein Stadium zu bringen, das der Südbahn nicht angenehm sein dürfte. Die Zugbegleiter haben sich die Solidarität schon vor dem 1. Mai bei allen Kategorien gesichert. Die Korrespondenzen flattern in allen Stationen herum wie Schneeflocken, und es ist das Aufstodern des von Herrn Jalloulal gelegten Zündstoffes jeden Moment zu erwarten.

Vor einigen Tagen fand in Graz eine Vertrauensmännerkonferenz vom Zugpersonal der Stationen Marburg, Graz und Bruck statt, welche sich mit den Dienstverschlechterungsmaßnahmen beschäftigte, wobei noch zu dem milben

Mittel gegriffen wurde, an die Verkehrsdirektion der Südbahn eine Resolution folgenden Inhalts abzuschicken: „Die Vertrauensmänner des Zugbegleitersonnals aus dem 2. Betriebsinspektorat haben in ihrer heutigen Sitzung über Vertreiben des Personals beschlossen, die Verkehrsdirektion auf dienstlich zu erfragen, uns in kürzester Frist mitzuteilen, ob sie geneigt ist, die beim Zugbegleitersonnals bereits durchgeführten Verschlechterungsmaßnahmen, welche sich in den Dienstturnussen äußern, aufzuheben.“ Der Grund, warum die Vertrauensmänner auf diesem Weg an die Verkehrsdirektion appellieren, ist darin zu suchen, weil die dienstlichen Eingaben bisher erfolglos geblieben sind. Außerdem haben die Vertrauensmänner von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich für den 25. Mai 1914 die Einberufung einer allgemeinen Zugbegleiterkonferenz nach Marburg verlangt, die um keinen Tag verschoben werden darf. Ob es die Verwaltung der Südbahn auf das äußerste ankommen lassen wird, wird sich ja bald zeigen. Bei Herausgabe der neuen Dienstturnusse haben die Vertrauensmänner Einsprache erhoben und wurden ihnen die weitestgehenden Begünstigungen für Ruhezeiten zugesagt, insofern solche vom Personal verlangt werden. Wie es mit den erbetenen Ruhezeiten und freien Tagen aussieht, ist zur Genüge bekannt. Einmal haben die Beamten keinen Ersatz und andererseits verkehren zu viel unregelmäßige Züge, wo niemand entbehrt werden kann. Eine Ausrede wird immer zu finden sein, so daß der Betreffende nie zu einer Ruhezeit kommt. Wie es mit den Versprechungen auf der Südbahn bestellt ist, braucht nicht erst erörtert zu werden. Die Zugbegleiter wollen ihre Ruhezeit nicht erbetteln oder erschleichen, sie wollen dieselbe im Dienstturnus festgelegt wissen, so wie es bisher war, und wenn der Verwaltung der Südbahn ein Kampf lieber ist, als die bisher bestandenen Dienstturnusse wieder einzuführen, dann soll sie ihn haben.

Mürzzuschlag. Vor einigen Tagen wurden die Turnusvertrauensmänner der Zugbegleiter der Station Mürzzuschlag telegraphisch zum Zug Nr. 88 um 3/4 Uhr abends zu einer Aussprache mit dem Herrn Direktionskontrollor Deltischel berufen. Die dienstfreien Zugbegleiter ließen es sich nicht nehmen, an der Besprechung teilzunehmen. Es versammelte sich tatsächlich eine stattliche Zahl — 70 Mann — am Perron. Als der Zug Nr. 88 ankam, und der Herr Kontrollor Deltischel den Waggon verließ, machte er wohl ein verduhtes Gesicht. Er ließ die Vertrauensmänner in die Kanzlei rufen, um mit ihnen zu verhandeln. Die anwesenden Zugbegleiter folgten jedoch sofort den Vertrauensmännern nach, und nach abgegebener Erklärung der Vertrauensmänner mußte sich der Herr Kontrollor anschicken, sich mit dem gesamten anwesenden Personal in das Saalzimmer zu begeben. Dort bemerkte Herr Deltischel vor allem, daß das Erscheinen des Personals eine Mäxination ihrer Organisation zu sein scheine. Während der fünf Viertelstunden dauernden Auseinandersetzung erklärte Herr Deltischel, daß es ein Beschluß der Bahnverwaltung sei, und das Personal könne Gift darauf nehmen, daß in den demaligen Turnussen nichts geändert werde, und er habe keine Vollmacht, irgendwelche Zugständnisse zu machen. Das eine steht sicher, einen besonders erfreulichen Eindruck wird der Herr Direktionskontrollor Deltischel nicht nach Hause genommen haben.

Das Eisenbahnunglück in Sokolnik.

Wer ist der Schuldtragende?

Ueber den Zusammenstoß in Sokolnik wird uns nachträglich geschrieben:

Die Unzulänglichkeit der Stationseinrichtungen auf der ganzen Strecke von Brünn bis Mezamislich und die Leichtfertigkeit, mit welcher die auf diese Umstände wiederholt aufmerksam gemachte Bahnverwaltung über diesen Punkt hinweggeht, ist geradezu ein Verbrechen. Beginnen wir bei den Stationsanlagen. Die Station Sokolnik besitzt im ganzen nur drei Verkehrsgeleise, wovon nur zwei 50 Wagen aufnehmen können. Das dritte Geleise faßt nur 45 Wagen. Dazu tritt noch der Umstand, daß ein Geleise täglich mit der Arbeitergarnitur des Zuges 957 A verstellt wird, so daß dem Verkehrsbeamten bloß zwei Geleise zur Abwicklung des Verkehrs zur Verfügung übrig bleiben. Ungeachtet dessen erstellt die Nordbahndirektion eine Fahrordnung, wonach drei und auch vier Züge gleichzeitig in der Station Sokolnik kreuzen müssen. Wir fragen: Wohin soll der Zugsexpedient alle diese Züge aufnehmen? Hören Sie, Herr Staatsanwalt, was mit einem solchen Zugsexpedient geschieht, der dies nicht tut oder der alle diese Züge nicht aufnehmen kann! Nimmt er sie nicht auf, wird er mit Rechtfertigungen von Seiten des Betriebsinspektorats drangaliert und ihm zum Schluß wegen nicht genügender Stichhaltigkeit der angegebenen Gründe eine Müge, wenn nicht eine Geldstrafe erteilt.

Will sich der Zugsexpedient vor solchen Bestrafungen schützen, so ist er gezwungen, zur Aufnahme der Züge Geleise zu benützen, welche als „Verkehrsgeleise“ nicht nur nicht vorgesehen, sondern überhaupt nicht geeignet sind, was bei dem Zusammenstoß in Sokolnik zutrifft.

Zur Aufnahme des Zuges 989 mußte Geleise 4 benützt werden. Bei der Einfahrt des Zuges auf dieses Geleise mußte derselbe nicht weniger als vier unbesicherte Wechse passieren und vier Wechse (Grenzmarken) überfahren und zwischen den zwei letzten sollte dieser Zug stehen bleiben, um die nachfolgenden, eventuell aus der entgegengesetzten Richtung einfahrenden Züge, in diesem Fall Zug 922, nicht zu behindern.

Die Direktion der k. k. Nordbahn weiß ganz gut, daß die Station Sokolnik in der Nacht nur zwei Geleise zur Verfügung hat. Warum erstellt sie dann Fahrordnungen mit dreifachen Kreuzungen in einer solchen Station?

Dies ist der erste grobe Verstoß, der die Verwaltung trifft.

Das zweite Uebel, welches zu diesem Zusammenstoß beitrug, ist die mangelhafte Beleuchtung der Station Sokolnik. Diese Station durchfahren täglich durchschnittlich 42 Züge, von denen 25 auf die Nacht entfallen, bei einer Beleuchtung von fünf alten Petroleumlaternen, die vor dem Stationsgebäude aufgestellt sind und nach Passieren des letzten Personenzuges verlöscht werden müssen. Selbstredend müssen alle Güterzüge, welche ankommen, in der Finsternis manipulieren. Ja, es möchte niemand glauben, daß die Sparwit der k. k. Staatsbahnverwaltung so weit geht und anordnet, daß

auch die Wechselförderung nach den einfahrenden Zügen zu verlöschen sind. Diesbezüglich ist ein strenger Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, Nr. 146, Art. Nr. 9506, vom 11. Februar 1914 erschienen, der eine wahnsinnige Sparmaßnahme den Dienstvorständen sowie allen Bediensteten auferlegt und mit strengen Strafen droht, wenn er durch die Verkehrskontrolle als nicht eingehalten vorgefunden wird.

Unerwähnt darf nicht bleiben das fehlende Verständigungsmittel. Wir sehen heute, daß jeder Hausbesitzer, jedes Stubenmädchen sowie jeder Kellner ein Telefon besitzt; und Sokolnik, respektive die ganze Strecke Brünn—Prerau hat kein solches. Dieses Unglück wäre zu verhüten gewesen, wenn eine telephonische Verständigung bestanden hätte. Eine hervorragende Rolle bei den meisten Eisenbahnunfällen spielt die Einrichtung des Distanzsignals. Wie diese Distanzsignale auf der Strecke, und zwar in den Stationen Ghrlitz bis Prokhnitz angebracht sind, daß sie von jedermann beliebig auf „frei“ mittels eines Hebels gestellt werden können, weil diese Apparate frei vor dem Stationsgebäude angebracht und mit keinem Kontrollringelwerk verbunden sind, so daß bei einer eventuellen Freigabe der Einfahrt der Weichenwärter diese freie Einfahrt nicht vernehmen kann. Wäre der Wächterposten mit den Distanzsignalen verbunden, so wäre der Zusammenstoß in Sokolnik eine Sache der Unmöglichkeit gewesen. Der Weichenwärter hätte in diesem Falle den Personenzug anhalten müssen, was ihm auch ohne Zweifel gelungen wäre.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß das bei dem Unfall beteiligte Personal in den letzten Minuten vor Beendigung einer 16stündigen Dienstreise stand und somit körperlich und geistig stark ausgenüßt war.

Wir fragen: Wo und in welchen Betrieben findet man noch eine 16stündige Arbeitszeit? Nur auf der k. k. Nordbahn ist eine solch grenzenlose Ausbeutung möglich. Und der Lohn dafür? Eine aufgehäufte Gerichtsverhandlung. Für jene, welche diese unnötigen Anordnungen treffen, aber die offene Betriebskasse zur Auszahlung der Diäten bei solchen Zusammenstößen. Denn fürwahr, drei volle Tage hat man diese armen Teufel mit Protokollen gemartert, und zum Schluß mußte sogar der Vertreter der k. k. Generalinspektion einsehen, daß kein Anlaß vorliege, um den Zugexpedienten vom Dienst zu entheben. Wer ist der Schuldtragende? Wenn Vertreter der k. k. Generalinspektion sich so äußern? Auf keinen Fall die Bediensteten, sonst möchte man diese vom Blech weg in den Arrest stecken.

Und so harren diese Bediensteten einer Gerichtsverhandlung mit ruhigem Gewissen, daß die Sachverständigen, wie es bei solchen Verhandlungen üblich ist, in diesem Falle zugleich die Ankläger der k. k. Bahnverwaltung sein werden.

Inland.

Keine Ausgaben ohne Bedeckung.

Wo bleibt jetzt das Junktim?

Erinnern sich die Wähler noch an den zweijährigen Kampf um die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner und der Beamten? In diesem Kampf, den man am besten als den Kampf gegen den Schwindel mit dem Junktim bezeichnen könnte. Die Tagung der Delegationen und das Verhalten der bürgerlichen Delegierten gegenüber den ungeheuerlichen Forderungen der Militärverwaltung muß ihnen jenen Junktim-Schwindel derselben bürgerlichen Parteien, die jetzt so bewilligungsfreudig sind, wieder in das Gedächtnis zurückrufen.

Am 16. Dezember 1911 hat das Abgeordnetenhaus einstimmig eine Resolution beschlossen, die die Regierung aufforderte, 38 Millionen Kronen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahnerbediensteten zu verwenden. Was sind 38 Millionen bei dem 3 Milliardenbudget Oesterreichs, was sind 38 Millionen angesichts der riesigen Teuerung für 240.000 Eisenbahbedienstete! Aber die Regierung hat trotz des einstimmigen Beschlusses statt der 38 Millionen nur 20 Millionen zugestanden, obwohl sie einige Monate vorher selbst mitgeteilt hatte, daß die Kasernenbestände in den Staatskassen zu Ende des Jahres 734 Millionen Kronen, um 114 Millionen Kronen mehr als im Jahre zuvor, betragen hätten. Daher stellte bei der Beratung des Budgetprovisoriums im Jahre 1912 der Abgeordnete Tomisch den Antrag, die restlichen 17 Millionen zu verwenden. Am 17. Juni 1912 wurde im Budgetausschuß der Antrag mit Stimmengleichheit abgelehnt. Die Christlichsozialen stimmten gegen den Antrag, die Nationalverbändler getrennt, drei für, sechs gegen. Am 2. Juli wurde dann der Antrag auch im Hause abgelehnt, und zwar mit 192 gegen 136 Stimmen. 113 Nationalverbändler und Christlichsozialer waren unter denen, die die berechtigten Forderungen der Eisenbahner — die sie selbst ja ein halbes Jahr vorher als berechtigt anerkannt hatten — ablehnten. So sahen sich sowohl die Nationalverbändler als die Christlichsozialen, um der elementaren Bewegung, die sich draußen erhoben hatte, im Oktober gezwungen, Anträge einzubringen, in denen die Durchführung des Beschlusses vom 16. Dezember 1911 verlangt wurde. Aber als es ernst wurde, als Abgeordneter Tomisch bei der Beratung des Budgetprovisoriums im Dezember den Antrag stellte, die 17 Millionen in das Budget aufzunehmen, stimmten die Regierungsmameluden wieder dagegen. Mit 153 gegen 143 Stimmen wurde der Antrag abgelehnt. Statt dessen nahm die Regierungsmehrheit einen Antrag an, daß die Regierung ermächtigt werde, im Sinne des Beschlusses vom 16. Dezember 1911 „die erforderlichen Beträge etappenweise nach Maßgabe der im Rahmen des Eisenbahnetats zu schaffenden Bedeckung zu verausgaben.“ Als wieder ein halbes Jahr später die Debatte über das Budgetprovisorium begann und die bürgerlichen Parteien wieder über den Antrag Tomisch hätten abstimmen müssen, den sie zweimal abgelehnt hatten, fürchtete die Regierung, daß ihre Mameluden diesmal dem Sturm, den ihre früheren Abstimmungen geweckt hatten, nicht würden standhalten können und so verpflichtete sie sich „etappenweise“ in drei Jahren

15 Millionen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner aufzuwenden. Wie wenig ausreichend selbst dieser Betrag ist, geht daraus hervor, daß im Oktober 1910 die Abgeordneten Kurival und Anrich gemeinsam einen Antrag gestellt hatten, der 62 Millionen für die Eisenbahner verlangte. Auch die 15 Millionen sollten erst Ende 1915 voll aufgewendet sein. Für die Eisenbahner hat der Staat kein Geld bereit. Da schäme er um jeden Heller und die bürgerlichen Parteien helfen der Regierung, die Forderungen der Arbeiter zurückzuweisen.

Nicht besser ist es den Staatsbeamten und Staatsdienern ergangen, als sie ihre Forderungen an den Staat stellten. Am 19. Juni 1912 wurde das Gesetz über die Dienstpragmatik der Staatsbeamten und Staatsdiener in dritter Lesung vom Abgeordnetenhaus angenommen. Obwohl die Regierungsparteien die Wünsche der Staatsangestellten den Regierungswünschen gemäß ja arg zugesucht hatten, erklärte die Regierung, daß sie die kaiserliche Sanction so lange nicht einholen werde, als die Kosten nicht durch Steuererhöhungen bedeckt seien. Die bürgerlichen Parteien hätten es wirklich leicht gehabt, ihren Willen durchzusetzen. Sie hätten für das Wehrgesetz, das sie der Regierung bewilligten, obwohl es der Bevölkerung die schwersten Lasten auferlegte, die Dienstpragmatik als Preis fordern müssen. Aber sie bewilligten dem Moloch ohne „Junktim“ was er forderte, und ermöglichten es so der Regierung, die Dienstpragmatik zu verschleppen. Wirklich wurden im Herrenhaus noch ganz gewaltige Verschlechterungen vorgenommen und mit Hilfe der Nationalverbändler und Christlichsozialen auch im Abgeordnetenhaus beschlossen. Trotzdem erklärte die Regierung wieder, sie könne die Dienstpragmatik ohne Finanzplan nicht sanktionieren. Vergebens wiesen die Sozialdemokraten darauf hin, daß, so lange der Staat Kanonen und Rekruten und Kriegsschiffe erhält, ohne die Bedeckung der neuen Militärausgaben abzuwarten, er kein Recht hat, gerade die Beamten und die Diener auf die Bewilligung neuer Steuern zu vertritteln. Um das zwischen der Regierung und ihren Parteien vereinbarte „Junktim“ zu beseitigen, beantragte Abgeordneter Glöckel, in das Gesetz die Bestimmung aufzunehmen, daß es, soweit es die Gehalte und Bezüge regelt, am 1. Juli 1912, in den übrigen Bestimmungen am 1. Jänner 1913 in Kraft trete. Am 27. Dezember 1912 wurde dieser Antrag von den Nationalverbändlern und Christlichsozialen und den anderen Regierungsmameluden niedergestimmt und damit das Schicksal der Dienstpragmatik mit den neuen Steuern verknüpft. Das war das berühmte „Junktim“, durch das die Dienstpragmatik so lange verschleppt wurde. Vergebens bemühten sich die Sozialdemokraten, dieses Junktim zu zerreißen. Bei der Beratung des Budgetprovisoriums im Dezember 1912 beschloßen die Regierungsparteien auch noch ausdrücklich, daß die Regierung die zur Durchführung der Dienstpragmatik erforderlichen 35 Millionen erst dann ausgeben dürfe, „wenn die notwendige Bedeckung durch verfassungsmäßige Genehmigung von Gesetzesvorlagen zur Beschaffung neuer Mehreinnahmen erfolgt ist.“ Ein Antrag des Abgeordneten Seib auf Streichung dieser Bestimmung wurde am 29. Dezember im Hause niedergestimmt. Wieder bemühten sich dann bei der Beratung des nächsten Budgetprovisoriums die Sozialdemokraten um die Beseitigung des Junktims. Abgeordneter Diamond beantragte, in das Budgetprovisorium die Bestimmung aufzunehmen, daß die Regierung die für die Durchführung der Dienstpragmatik erforderlichen Beträge aufzuwenden habe. Wieder verwiesen die Sozialdemokraten darauf, daß die Regierung ungeheure Heeresausgaben gemacht hatte, ohne sich um die Bedeckung zu kümmern. Nur für die Staatsangestellten sollte ohne neue Steuern nichts geschehen dürfen. Wenn der Grundsatz „keine Ausgaben ohne Bedeckung“ gelten soll, dann hätte er auch gelten müssen, ehe die Regierung für Heer und Flotte Hunderte Millionen ausgab. Der Antrag Diamond wurde am 19. Juni 1913 mit 207 gegen 165 Stimmen abgelehnt. 135 Nationalverbändler und Christlichsozialer stimmten gegen ihn und bekannten sich also zu dem Grundsatz: **Keine Ausgaben ohne Bedeckung!**

Und nun haben die Delegationen über größere Ausgaben zu entscheiden, nicht über 17 Millionen für Staatsbeamte und Staatsdiener, nicht über ein paar Millionen, die leicht aus den laufenden Einnahmen bestritten werden könnten, sondern über viele Hunderte Millionen für Kriegsschiffe und Kanonen — und wenn die Stimmung genügend vorbereitet sein wird, wird man auch die Gehalterhöhungen für die Offiziere ansprechen: Werden die Nationalverbändler und die Christlichsozialen den Grundsatz, den sie, als es sich um arbeitende Menschen handelte, proklamierten, auch gegenüber den wahnsinnigen Forderungen des Moloch aufrecht halten?

Eine Studienreise.

In der „Ostdeutschen Rundschau“ ist folgende Notiz zu lesen:

Abgeordneter Heine im Orient. Abgeordneter Baurat Heine hat eine Studienreise nach dem Orient angetreten. Er begibt sich zunächst mittels eines Lloyd dampfers nach Albanien, von da nach Griechenland und dann weiter nach Konstantinopel. Das Endziel seiner Reise werden Kleinasien und die Bagdadbahn sein. Abgeordneter Heine wird sich über diese interessante Bahnstrecke, die ganzen politischen Verhältnisse im Orient und die Entwicklungsmöglichkeiten unserer Industrieausfuhr nach Kleinasien unterrichten.

Seitdem Biehlolawek Albanien durchstößt hat, läßt es unferm braven Heine keine Ruhe. Ist er dümmere als Biehlolawek? Könnte er nicht ebensoviele Entwicklungsmöglichkeiten für die österreichische Industrie ausfindig machen? Keine Frage, mit dem nimmt er es noch auf! Also, auf nach Albanien, und da ein Baurat noch ganz andere Entwicklungen möglichkeiten durchmachen kann, wie ein ehemaliger Kreisler, gleich einen Sprung weiter nach Kleinasien! — Na, die um Jerusalem herum werden schauen, wenn sie einen raffenernten Nationalverbändler zu Gesicht bekommen! Mag sein, daß sie sich einen echten Germanen anders vorgestellt haben. Aber das sollen sie sich mit ihm ausmachen. — Wir armen Abendländer werden freilich dabei auch unser Teil abbekommen. Herr Heine wird doch auch es zählen wollen, was er alles gesehen und

gesehen hat, und, wir möchten schwören, nicht hinter Biehlolawek zurückstehen wollen. Nun, das sagen wir gleich: Diesen Keld müssen die Reichsbündler allein leeren. . . . Ohne Bardon; Nach etwas würde uns bei dieser „Studienreise“ interessieren. Aber, wir wollen dem Herrn Baurat nicht die Reifestimmung trüben.

Herrn Ertls Flucht vor der Opposition.

Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hält seine diesjährige für den 21., 22. und 23. Mai anberaumte Delegiertenversammlung nicht wie sonst in Wien, sondern in Salzburg ab. Die immerhin auffallende Tatsache, warum man die Hauptversammlung nicht am Sitz der Hauptleitung, sondern ausgerechnet in einem geographisch sehr ungünstig gelegenen Teil des Reiches veranstaltet, findet in einer aus Eisenbahnerkreisen kommenden und an das „Alldeutsche Tagblatt“ gerichteten Zuschrift ihre Erklärung. Danach besteht nämlich bei einem Teil der Reichsbundmitglieder eine so große Abneigung gegen die derzeitige Leitung, die einen scharfen Kontrast zu jenen pompösen „Vertrauenskundgebungen“ darstellen würde, mit denen sich Herr Ertl nach seinem unglücklich ausgefallenen Prozeß gegen uns, aufwarten ließ. „Es sollen“ — wie die Einfender in dem Schönerer-Blatt ankündigen — „die unterschiedlichen Schlingpflanzen und eventuell bereits angefaulten Äste aus dem Reichsbund entfernt werden.“ Und weiter heißt es:

Um nun diesem schon äußerst notwendigen Prozeß vielleicht doch noch einmal zu entgehen, fand es Herr Ertl, derzeit nach erster Vorsitzender des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, für notwendig, entgegen einem seinerzeitigen Hauptversammlungsbeschlusse, monach Wien als Hauptversammlungsort bestimmt wurde, heuer plötzlich die Hauptversammlung nach Salzburg zu verlegen.

Vorläufig lehnen wir es ab, uns mit diesem Manne in irgendeiner Polemik einzulassen, ob die Verlegung zu Recht besteht oder nicht, da wir überzeugt sind und wie wir den Herrn kennen, er hierfür eine Unmenge angeleglicher Argumente, wie Selbungen, eine Dankesabstimmung für die Herren Abgeordneten Dr. Stöckel und Schuster (wofür?) u. s. w. ins Treffen führen wird und auch bereits führte.

Der wahre Grund für die Verlegung der Hauptversammlung nach Salzburg ist jedoch, wie bereits erwähnt, die Hoffnung, einerseits die Opposition von diesem Orte fern halten zu können, andererseits die erscheinenden Delegierten durch die zu veranstaltenden Festlichkeiten und Tamtams zu ermüden und sie von der ernstesten Arbeit (für die verdammt wenig Zeit in Aussicht genommen ist) so viel als möglich abzulenken.

Brutale Ausschließungen von ihm gefährlich werdenden Oppositionellen, Auflösungen von nicht ganz sicheren Ortsgruppen noch vor der Hauptversammlung beabsichtigt dieser Herr, beziehungsweise führte er bereits zum Teile durch, wozu die von ihm geleitet sammelte, ohne eigenes Urteil dastehende Hauptleitung hilfreiche Hand bot.

Die bleiche Furcht vor der heurigen Hauptversammlung sowie der nackte Terrorismus des bezahlten jüdischen Unternehmernoches leuchtet uns aber auch der, für die heurige Hauptversammlung hinausgegebenen Geschäftsordnung entgegen, angeblich nur zu dem Zwecke erteilt, um der Öffentlichkeit eine schöne parlamentarische Tagung vor Augen zu führen.

Es kann uns auch das ziemlich gemagte Stückchen nicht imponieren, daß angeblich die durch jahrelange Samwirtschaft geschaffene präkäre Lage des Reichsbundes plötzlich in den letzten Tagen sich zu einem Altium gestaltet, und muß hierbei der Rauber Herr Ertl schon auf die Gangdummen rechnen.

Jedenfalls ersuchen wir auf diesem Wege, da uns derzeit unser Fachblatt nicht zur Verfügung steht, sämtliche Ortsgruppen, daß sie ihren Vertretern für die heurige Hauptversammlung vollständig freie Hand lassen, so daß sie erst nach dem Gehörten, bei den Bestimmungen, sich entscheiden können.

Reichsbündler! Nicht wir wollten den Kampf in die breite Öffentlichkeit tragen, sondern wir sind hierzu gezwungen, da wir uns ganz einfach von einem Gewaltmenschen, der da glaubt, daß die Organisation nur seinerwegen geschaffen wurde und da ist, nicht mundtot machen lassen, da uns das Interesse der Organisation bedeutend höher steht, wie die einzelne Person. Sollen wir alle zusammen, unseren schönen Baum, genannt Reichsbund deutscher Eisenbahner, von all den schwarzen Schlingpflanzen zu befreien, lassen wir ihn sich selbst entwickeln, frei, nicht nur vom nationalverbändlerschen, sondern überhaupt von jedweden politischen Einfluß.

Nach all dem wäre also in der Verlegung der Hauptversammlung nach Salzburg eine Flucht des Herrn Ertl und der Hauptleitung vor der Opposition zu erblicken. Wir müssen es natürlich den Einfendern des „Alldeutschen Tagblatt“ überlassen, was an den Behauptungen Wahres ist. Aber jedenfalls zeigt die ebenso matte wie springgigige Entgegnung, die gegen das alldeutsche Blatt in der „Ostdeutschen Rundschau“ losgelassen wird, nicht gerade von einem ruhigen Gewissen.

Drei Millionen für eine Erhöhung der Offiziersgehälter! Die Heeresverwaltung wird in das nächste gemeinsame Budget eine Post von zwei bis drei Millionen aufnehmen, um die Gagen der Offiziere und der Militärbeamten zu erhöhen. Diese „Gageregulierung“ soll mit 1. Jänner 1915 in Wirksamkeit treten. Nach dieser Gageregulierung werden die Leutnants und Oberleutnants um 30 Kr. monatlich bessergestellt, die Hauptleute um 85 Kr. monatlich. Wir sind der festen Ueberzeugung, daß die bürgerlichen Parteien ohne ein Wort des Widerspruchs den „notleidenden“ Offizieren die drei Millionen geben werden. Der Vertreter der bürgerlichen Parteien, mit dem sie die Gagenerhöhung den Offizieren präsentieren werden, wird aber für die Arbeiterklasse äußerst lehrreich sein, weil sie sehen wird, wie leicht den „Stützen des Staates“ drei Millionen Kronen zugeschanzt werden. Da wird man nichts von einem Junktim hören, da wird keine Bedeckung verlangt, wie bei der Dienstpragmatik der Staatsbeamten und -diener. Da wird gegeben werden, ohne mit der Wimper zu zucken.

Verschub eingestellen, weil zwischen der Meldung „Auffiger fahren ein“ und dem Herankommen des Zuges zu wenig Zeit war, um die nötigen Maßnahmen zwecks Einstellung zu treffen. Sein Handeln war daher im vorliegenden Falle ein vollkommen richtiges, der Sachlage entsprechendes und sei die Streichung lediglich auf die vorangeführten widrigen Umstände und insbesondere auf die mangelhafte Anlage des Bahnhofs in Ladowitz zurückzuführen.

Der Verteidiger Herr Dr. Eistein beantragte hierauf Freispruch des Angeklagten Kraus, weil ein Verschulden an dem Unfall ihn in gar keiner Richtung trafe. Der Richter schloß sich den Ausführungen an und sprach Kraus von der ihm zur Last gelegten Uebertretung frei.

Gli. (Ehrenbeleidigungslage.) Am 29. April fand die Gerichtsverhandlung wegen Ehrenbeleidigung statt, welche Bahnmeister Rottmann gegen mehrere Bahnarbeiter eingebracht hatte. Der Sachverhalt war folgender: Bahnmeister Rottmann hatte seine ihm unterstellten Arbeiter so lange geküffert, bis sich diese bei der vorgelegten Dienststelle (Sektionsvorstand) über Herrn Rottmann beschwerten. Bahnmeister Rottmann wurde von seiner vorgelegten Dienststelle beauftragt, die Beschwerdeführer wegen ihrer Angaben gerichtlich zu belangen, welchem Auftrag Rottmann nachkommen mußte. Doch trotz aller Drohungen mit Entlassungen und Strafweisen so geschah eben, was voraussehen war. Trotz aller Demütigungen und Drohungen, um dem Bahnmeister zu helfen, haben die Kläger die längst verdiente Blamage erhalten, und die Arbeiter wurden vor Gericht freigesprochen.

Der Bahnmeister mißtraut seinem Schützengel dürfte wohl eingesehen haben, daß ein brutales Vorgehen gegen die Untergebenen nicht das richtige Mittel ist, um sich Sympathien zu erwerben.

Streiflichter.

Von den Oberbauarbeitern der Südbahn.

Die Wertung der Arbeitsleistung der Bahnerhaltungsarbeiter ist auch bei der Südbahn keine andere wie bei den Staatsbahnen: Wenn der Eisenbahnminister die Bahnerhaltungsarbeiter als keine eigentlichen Arbeiter schätzt und der Direktor der St. E. G. (ehemaliger Bahnerhaltungsvorstand) die Bahnerhaltungsarbeiter am liebsten aushungern lassen möchte, so behauptet die Bauverwaltung oder die Generaldirektion der Südbahn, daß die Bahnerhaltungsarbeiter gegenüber den anderen Bahnarbeitern minder qualifiziert erscheinen. Die Herabsetzung und Beschimpfung dieser Arbeiter ist sinngemäß die gleiche. Aber dadurch werden nicht nur die Arbeiter, es werden auch die Vorgesetzten derselben samt dieser Direktion herabgesetzt, denn es ist doch selbstverständlich, daß je qualifizierter die Arbeiter, desto qualifizierter die Vorgesetzten sein müssen.

Diese Schlussfolgerung müßte richtig sein, und sollte auch gegenüber den Vorgesetzten praktiziert werden müssen. Allein auch die Vorgesetzten der Bahnerhaltungsarbeiter beziehen die gleich hohen Gehälter und Zulagen wie die Vorgesetzten der anderen qualifizierten Arbeiter, unter diesen Herren gibt es keinen Unterschied, sie haben genau dieselben Quartiergehälter, sonstige Reisepesen und Diäten. Bei ihnen kommt also zum Ausdruck, daß ihre Leistungen für die Bahnerhaltung genau so hoch gewertet werden, wie die Leistungen der Herren anderer Abteilungen. Nur bei den Arbeitern also besteht ein Unterschied, nur bei den Arbeitern, die die Bahn eigentlich kraft ihrer Leistung tatsächlich instand halten. Wir empfinden, wie groß der Irrtum ist, von welchem diese Herren besangenen sind, und bedauern nur außerordentlich, daß gerade nur bei Arbeitern Prinzipien praktisch durchgeführt werden, von welchen in allererster Linie die Herren selbst betroffen werden sollten!

Aber durchaus nicht richtig ist es, daß die Bahnerhaltungsarbeiter und ihre Leistungen in Bezug auf die Qualifikation so tief herabgesetzt werden. Betrachten wir nur einmal ihre diversen Geleiseregulierungen. Da kommen verschiedene Materialien vor, die der vielen Gattungen halben nicht allen namentlich angeführt werden können. So auch die dazugehörigen Werkzeuge. Die Bestandteile muß der Oberbauarbeiter durchwegs kennen und wissen, wozin dieselben gehören, wie sie behandelt werden müssen u. s. w. Außerdem müssen alle Erhaltungsarbeiten, wie Schwellen- und Schienenwechseln, Geleiselegen, Unterkrampen, Wechsel und Weichen, wie einzelne Kreuzungsstücke in Zugspausen gemacht werden, und zwar so, daß der Verkehr nicht gestört wird, sondern vielmehr genau und fahrplanmäßig eingehalten werden kann. Es muß hier mit Minuten gerechnet werden, und bei solchen Arbeiten gibt es oft Lob und Anerkennung schon vor Beginn der Arbeit, denn man schmeichelt der Geschicklichkeit der Arbeiter mit der Voraussetzung, daß die urplötzlich qualifizierten Oberbauarbeiter ihre Geschicklichkeit noch steigern! Das ist sehr sonderbar. Bei der Arbeit, ja, da sind wir tüchtige Kerls, nur bei der Bezahlung, da hapert's!

Die Bahnerhaltungsarbeiter müssen bei Tag und Nacht, bei Sturm und Wind, bei Regen und Schnee, bei Hitze und Kälte, ihre Arbeitsleistungen im Freien verrichten, und niemand kann sich eine Schonung angeheißeln lassen. Wer wird bezweifeln, daß das Abbinden einer englischen Weiche oder auch einer einfachen Weiche keine qualifizierte Leistung ist? Oder das Legen des Geleises S XI? Und all diese Arbeiten müssen von denselben Oberbauarbeitern gemacht werden, welchen man die Qualifikation abspriicht. Aber wenn eine Arbeit zu leisten ist, so wird schon zugestanden, daß diese Arbeit bei der Bahnerhaltung überhaupt schwer und sehr anstrengend ist. Und die Bahnerhaltungsarbeiter sind ebenso der Lebensgefahr ausgesetzt wie die im exekutiven Dienst stehenden Bediensteten. Es sind ferner die Tunnelarbeiten und Bahnwagenfahrten zu nennen, wo die Lebensgefahr eine sehr große ist.

Klar ist, daß die Bahnerhaltungsarbeiter in gar keinem Belangen gegenüber den anderen Bediensteten zurückstehen, auch in der Verantwortung nicht, und doch werden sie allseits als die niedrigsten Arbeiter behandelt. Die Südbahnverwaltung sollte jedoch nicht in die Fußstapfen des Eisenbahnministers oder des Direktors der St. E. G. steigen, denn wenn die k. k. Staatsbahnerverwaltung ihren Ruhm darin sucht, ihre Arbeiter zu drangsalieren, so braucht ihn die Südbahn nicht auch zu finden. Denn die Bahnerhaltungsarbeiter der Südbahn werden sich geschlossen zur Wehre setzen!

„Er“ kann auch freundlich sein. Der deutsche Kaiser ist durch die Schweiz gefahren. Die Schweizer haben einen ihrer tüchtigsten Lokomotivführer, der, wie solches auch in anderen Ländern der Fall ist, der sozialdemokratischen Partei angehört, dazu bestimmt, den „hohen Gast“ zu fahren. Der Kaiser hat natürlich davon, daß sein Heil nur buchstäblich in den Händen

eines Sozialdemokraten gelegt ist, erfahren, und in den schwellenden Rissen des Salonwagens mag er wohl über das unabweisbare Schicksal, den Sozialdemokraten ja doch nicht entgegen zu können, nachgedacht haben. Und das Ergebnis des Nachdenkens muß für ihn gar kein zum Kampf aufrufendes gewesen sein, wie sich solches bei ihm schon so oft, Sozialdemokraten gegenüber, eingestellt hat, denn er, einer der mächtigsten Sozialreformer, hat dem Sozialdemokraten, in dessen Händen sein Heil gelegen war, recht freundschaftlich die Hand gedrückt, und hat damit bewiesen, daß es unter Umständen auch Er für notwendig findet, sich mit dem Sozialdemokraten auf guten Fuß zu stellen. Was doch so ein dühnen Ausgeliefertsein in die Macht eines anderen bei einem sonst so Mächtigen alles bewirken kann!

Das läßt leben. Bei der dieser Tage stattgefundenen Generalversammlung der Auffig-Repliker Bahn wurde folgende Gewinnverteilung beschlossen: Der Reingewinn beträgt 3.982.395 Kr. Davon erhielten die Herren Aktionäre die Summe von 3.707.725 Kr. als 10%prozentige Dividende. Die Herren Verwaltungsräte erhielten die Kleinigkeit von 20.980 Kr. als Extrazuschädigung für ihre schwere Mühe. (Die Herren kommen vielleicht vier- bis fünfmal im Jahr zu einer Sitzung zusammen, für die sie natürlich ebenfalls Diäten erhalten.) Der noch verbleibende Rest wird auf neue Rechnung vorgetragen. Für die Aktionäre und Verwaltungsräte ist also gesorgt. Sie brauchen nichts arbeiten und stecken Tausende in die Tasche. Ab 6. Mai können sich die Herren für ihr Nichtstun die Dividende abholen. Wenn aber die Bediensteten, die den Reingewinn schaffen und dafür kaum so viel erhalten, um leben zu können, einmal kommen und etwas mehr Anteil an dem Ertragnis ihrer Arbeit verlangen, so werden sie als unerschämte Sozi bezeichnet und gemahregelt. Und doch gibt es merkwürdigerweise bei dieser Bahn noch Leute, die das in der Ordnung finden.

Das Strafsystem auf den k. k. Staatsbahnen. Es scheint, daß der Kurs, der jetzt von den Bahnverwaltungen in der Behandlung ihrer Bediensteten beobachtet wird, in das Zeitalter der Barbaren zurückgreift. Nicht genug, daß man das Personal mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln bis zum Erges ausbeutet, daß man im Verkehrsdienst Fahrpläne erstellt, welche derart unsinnig und unmoralisch sind, so daß die besten und klügsten Instruktionen die Bediensteten in ihrer Sicherheit in der Ausübung des Dienstes nicht schützen. Es ist notwendig, diesem Kapitel der Behandlungspraxis mehr denn je die vollste Aufmerksamkeit zu widmen, um nachweisen zu können, wie leichtfertig die Bahnverwaltungen mit den Rechten der Bediensteten verfahren und wie ihnen immer mehr der humanitäre Sinn verloren geht. Im Verschubdienst hat man es bis heute mit unserer Eisenbahntechnik noch nicht so weit gebracht, daß man das Wechselaufschneiden aus der Welt geschafft hätte. Wohl versuchte man, das Wechselaufschneiden als eine Erfindung, welche in Zusammenhang mit dem Denken, also der geistigen Tätigkeit des betreffenden Bediensteten, steht, daher vielleicht eher einem Dienstesüberreifer als einer Dienstesnachlässigkeit gleichkommt, darzustellen, und bestrafte diese Anstände eine Zeilang nicht. Es hat sogar Vorkände gegeben, welche diese Erscheinung im Verschubdienst nur mit Begehrung an den Bediensteten ahndeten. Doch die Zeiten ändern sich, und soviel man in den Instruktionen herumspickt, ist man bisher noch nicht auf den Gedanken gekommen, daß eine gleichmäßige Verteilung der Arbeit und Verantwortung diesem Uebel steuern würde. Ein Passus der Verkehrsinstruktion macht den Verschubleiter für alle Vorkommnisse beim Verschoben verantwortlich, natürlich auch für die richtige Stellung der Weichen, so daß der Verschubleiter mit dem Bediensteten, welcher die Weiche bedient, für eventuelle Unterlassungen mitverantwortlich ist und mitbestraft wird. Wie kann man, individuell betrachtet, jemand für eine Handlung, welche strafwürdig erscheint, strafen, wenn jedes Merkmal, an der strafbaren Handlung direkt oder indirekt beteiligt gewesen zu sein, fehlt? Der Verschubleiter soll seine Aufstellung so einnehmen, daß er die Stellung der Weiche überblicken kann. Gut! Nun aber stellt der Bedienstete den Wechsel knapp vor der Maschine in die gefehlte Richtung, so daß der Lokomotivführer nicht einmal mehr ein Aufschneiden des Wechfels abwenden kann. Macht nichts. Die Instruktion macht den Verschubleiter für die richtige Stellung der Weichen verantwortlich, daher ist derselbe mitschuldig und ist zu strafen. Bastal! Der Lokomotivführer ebenfalls. Dies ist die Logik und der Rechtsinn unserer Bahnverwaltungen! Doch diese geht in ihrem neuen Kurs weiter, sie straft nicht nur, sondern zieht die Beteiligten auch noch zum Schadenersatz heran. Gegen dieses System müssen wir aber entschieden protestieren, zumal wir wissen, daß die Bahnverwaltungen ihre Reparaturen von Materialien um das Zehnfache überrechnen, so daß Reparaturen selbst von den untergeordneten Dienststellen, soweit es diesen erlaubt ist, den bürgerlichen Geschäftsleuten gehen, weil diese eine um das Zehnfache niedrigere Rechnung legen und daher billiger zu stehen kommen. Wir wollen nur ein kleines Beispiel als Bestätigung unserer Angaben anführen: Ein Pumpenwärter hat bei seiner vorgelegten Heizhausleitung einen Hackstock zum Verkleinern des Holzes angefordert. Die Heizhausleitung präliminierte den Hackstock bei den Materialmagazinen durch die Direktion Viz. Dieser Hackstock wurde nach einiger Zeit mit der Rechnung von 15 Kr. neu geliefert. Bei einem Holzlieferanten wäre derselbe um 2 Kr. zu haben gewesen. Da aber die Bahnverwaltung in ihrem neuen Kurs recht gewissenhaft vorgeht, versprechen wir auch, recht gründlich zu sein und werden mit der Zeit eine Statistik von Lieferungen und ihrer Preise veröffentlichen und werden den Beweis erbringen, daß die Bahnverwaltung mit ihren Gebrauchsmaterialien Wucher treibt, um dann angeblich Ersparungen und Prämien für Oberbeamte erzielen zu können. Für die Bediensteten wird der neue Kurs aber eine heilsame Lehre sein und werden dieselben ihre alte Forderung betreffs Zugelung von Vertrauensmännern zu allen Erhebungen von Dienstesangelegenheiten um so lauter und entschiedener vertreten müssen. Das wahnsinnige und unmoralische Sparsystem auf den k. k. Staatsbahnen bringt immer mehr und mehr die Bediensteten in Gefahr und wird ihre Rechtslage immer mehr in Frage gestellt. Unsere Instruktionen werden nur zum Strafen angewendet. Diese Frage des Spar- und Strafsystems, welche sich in den neuen Kurs kleidet, gibt den Bediensteten Anlaß, darüber nachzudenken, wie sie beseitigt werden kann. Es werden die Personalkommissionen den Bahnverwaltungen die Frage vorzulegen haben, ob durch dieses System nicht die Betriebssicherheit erst recht in Frage gestellt wird, da man ein zaghaftes und in Nervosität erregtes Personal schafft, welches jedes Vertrauen nach Gerechtigkeit verloren hat. Eine der wichtigsten Fragen stellt sich nun bei dem neuen Kurs auf, daß überhaupt das Strafrecht den Bahnverwaltungen entzogen und den zuständigen Gerichten überantwortet wird. Mögen die Eisenbahner bis zur Erfüllung dieser logischen Forderung ihre Organisation ausbauen, um mit deren Macht diese aufgezeigten Ungerechtigkeiten wirksam bekämpfen zu können.

Lehrreiche Humanität. Man schreibt uns: Eine neue Vera ist angebrochen: das starre, harte, ja geradezu grausame Strafsystem, das Hunderte von Bediensteten wegen den geringsten Kleinigkeiten in der fürchterlichsten Weise verprügelte, ist vorüber. Der harte, strenge, unbeugsame, unerbittliche Herr Kolisko ist weich und mild geworden. Er will nicht mehr strafen; endlich, endlich sieht er ein, daß er zumiel

des grausamen Spiels getrieben hat. Er will nicht mehr wegen 20 bis 40 Kr. Anzeigen an die Gerichte machen. Bis zu 60 Kr. überhaupt nicht mehr. Die Eisenbahner atmen auf. Besonders Boshafte meinen zwar, wenn nur diese Weichheit und Milde für alle gelten würde. Liebe Leser, ihr fragt, wie so der Gefühlswechsel? Ihr glaubt, die Tränen der Frauen und Kinder wegen der allzu harten Strafen, oder das Gend der strafweise Versehen oder Entlassenen, haben die Herren Kolisko und Pupovar weich gemacht? Nein, nein, ihr Naiven, der Keilungsprozess hat Schule gemacht und ist an der Tür des Herrn Kolisko und der Abteilung V nicht spurlos vorübergegangen. Lieber Leser, du fragst schon wieder. Keilung, der Mordbube an Genossen Sollinger bekam acht Monate Arrest, den Unternehmern ward geholfen. Schweighofer, tüchtiger Kondukteur, wie die Zugführer sagen, aber außer Dienst, christlicher Wahlkomiteer des christlichsozialen Gemeinderats. Dr. Pupovar, Bruder des sehr bekannten Spar- und Strafreformers Pupovar, Abteilung V, kann wegen Beitrag an der Krankenkasse nicht belangt werden, weil Schweighofer die Streikarbeit wohl im Krankenstand, aber angeblich umsonst gemacht habe, und weil er als Definitiver die Krankenkasse nicht geschädigt habe, da er keine Krankengeld bekommen (dafür aber Gehalt und Quartiergeld in der Höhe von 60 Kr. in diesen 14 Tagen bezogen hat). So ist auch in diesem Fall den Unternehmern und dem Streikbrecher Rechnung getragen worden. Die Bediensteten haben aber eine Präjudiz für sich. Wenn demnächst 10.000 der Bediensteten sich krank melden, und dann arbeiten gehen, es muß gerade keine Streikarbeit sein, angeblich auch umsonst, kann keinem nach der jüngsten Entscheidung der Staatsbahndirektion etwas geschehen. Du fragst schon wieder lieber Leser, Wahlkomiteer Dr. Pupovar, Strafreformer Pupovar. So begreife doch, alle Wege führen nach Rom, wenn auch „Via Mariahilferstraße, Abteilung V“. Das jüngste Flugblatt der Christlichsozialen gegen Remetter sagt uns genug. Ein Passus lautet: „Die übrigen kleinen Protektionen konnten nur erwirkt werden, weil Remetter und Panz der Christlichsozialen Partei angehört haben. Herr Kolisko, seid wann gibt es Protektion? Derlei wurde ja immer dementiert. Die Herren Lubikowski, Miloschub, Böhm, Giesler, Rodwinsh reden von Protektion, Herr Kolisko ist es wahr?“

Es hat doch immer gegeben, so etwas gibt es nicht. „Immer nur nach Rang und Fähigkeit war Ihre angebliche Devise.“

Was vorerwähnte Herren in dem Flugblatt behaupten, muß wahr sein, und wir glauben es, nur mit dem einen Unterschied, daß Herr Schweighofer nicht von Remetter und Panz die Protektion hat, sondern ihm nur durch die christliche Nächstenliebe geholfen wurde.

Von den ambulanten Bahnwärtern Wien—St. Pölten. Die ambulanten Bahnwärters der Strecke Wien—St. Pölten hatten am 14. d. in Wien eine Versammlung, in der über die neuen Turnusse, mit welchen diese Bediensteten seit 1. Mai l. J. beglückt wurden, Bericht erstattet worden ist. Der sachliche Teil der Berichte war direkt aufreizend. Wo man hinblickt, nur Verschlechterungen. Die ambulanten Wärter dieser Strecke müssen in der Tour 24 bis 32 1/2 Kilometer lange Strecken begehen, und nach diesen langen Begehungen noch bis 15 Stunden arbeiten. Die Ruhezeiten sind nicht nur arg verringert worden, sondern, was eine beachtliche Erschwerung ausmacht, sie werden so gestückelt und zerstückelt, daß diese Bediensteten überhaupt nicht zur Ruhe kommen. Eineinhalb Stunden, zwei Stunden, zweieinhalb Stunden, dies sind die Pausen, die den Bediensteten gewährt werden. Die längste Pause beträgt sieben Stunden. In dieser Zeit soll der tagsüber gehetzte Bedienstete sich ausruhen. Die Ruhe ist so, daß er mitten in der Nacht auf und wieder in den Dienst muß. Der Dienst ist ferner so eingeteilt, daß sich überhaupt niemand ausruhen! Und das Fazit davon ist, daß der „Ambulante“ laufen muß, wenn es dem Vorgesetzten behagt, ihm zu befehlen, daß er laufen soll. Zu alledem regnet es auch noch Strafen. Die Herren, die ganz gut wissen, daß die ambulanten Bahnwärters, den, nun an sie gestellten Forderungen nicht nachkommen können, entwickeln jetzt einen aufgestachelten Kontrollwahn. Jede Kleinigkeit wird beanstandet und da es selbstverständlich ist, daß die Bediensteten den Dienst mit dem, durch den neuen Turnus reduzierten Personal nicht so verrichten können, wie ihn der volle Stand des Personals verrichten konnte, entdecken die Herren Kontrollwahn mit leichter Mühe Mängel, die früher nicht zu entdecken waren. Ob es besonders sein ist, Bedienstete, denen man einen so verschärfsten Dienst oktroyiert hat, noch mit Strafen zu belügen, ist freilich eine andere Sache. Da der Dienst ein derart vielgestaltiger, daß überall eigentlich ein anderer besteht, beschlossen die Versammelten, die Dienstverhältnisse in erster Linie klarzulegen und dann sich an die k. k. Direktion Wien zu wenden. Die breite Öffentlichkeit wird also noch erfahren, wie strapulös den ambulanten Bahnwärters der Strecke Wien—St. Pölten der Dienst verschlechtert worden ist.

Dienstjubiläum. Am 2. Mai 1914 veranstaltete die Ortsgruppe XIV des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines zu Ehren dreier Genossen ein 40jähriges Dienstjubiläum, verbunden mit einer Eisenbahner-Messe im Eisenbahnerheim. Die Jubilare waren alle drei ergaute Werkmänner der Werkstätte Wien-Weißbühof und langjährige Mitglieder der Gewerkschaft. Karl Zephera, Emanuel Prucha und Johann Waresch. Das Fest wurde durch einige schöne Konzertsätze der Hauskapelle Kovacs eingeleitet. Hierauf folgten zwei Männerchöre der Gesangsektion der Ortsgruppe. Genosse Rudolf Müller hielt die Festrede, in der er die Jubilare begrüßte und beglückwünschte. Er bemerkte auch, daß ein Genosse, nämlich Genosse Prucha mit seiner großen Familie ein dreifaches Jubiläum habe, nämlich nicht nur sein 40jähriges Dienstjubiläum, sondern auch sein 50jähriges Hochzeitsjubiläum und seinen 70. Geburtstag. Als Genosse Müller mit der Festrede schloß, wurden die Jubilare von den Genossen Hautmann und Winter mit einem silbernen Vereinsabzeichen beschenkt. Hierauf folgten zwei schöne Chöre der Gesangsektion, verschiedene Kunststücke, Varietéeinlagen und nach Schluß der Vorträge Tanzkränzchen, wo sich jung und alt bis in die frühen Morgenstunden gut unterhielt. Das Fest wird allen Teilnehmern in steter Erinnerung bleiben und die Arbeiterschaft zum festen Zusammenschluß aneifern.

Fünfundzwanzigjähriges Berufsjubiläum. Am 13. d. veranstalteten die Genossen Magazinmeister und Aufseher der Station Wien, I. Z. R. W. L. in Roths Gasshaus, Wallensteinstraße 58, für ihren Kollegen Magazinmeister Wilhelm Nowakits anlässlich seiner vollendeten 25jährigen Dienstzeit eine Jubiläumseier. Dem Jubilar, welcher mit seiner Familie erschien, feierte mit herzlichen Worten Magazinmeister Genosse Fuchs und überreichte ihm ein von der Kollegenschaft gespendetes Ehrengeschenk. Die würdige Feier, bei der ferner Genosse Sowa für den Ortsgruppenauschuß und Genosse Fuchs im Namen der organisierten Magazinmeister die Glückwünsche in beredten Worten zum Ausdruck brachten, währte bis in später Nachtstunde und bot ein Bild schönster Kollegialität.

Aus den Amtsblättern.

K. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Lohnaufbesserungen für die Arbeiter.

Zahl 1895/I/6 ex 1914.

Wien, am 2. Mai 1914.

Dienstbefehl

An alle Dienststellen.

Auf Grund der Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums werden mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1914 die Vorrichtungen der nachstehend angeführten Arbeiter günstiger bemessen werden, als dies die Bestimmungen des § 5, Punkt 3, der Lohnordnung angeben, und zwar treten folgende Vorrichtungsmodalitäten in Kraft:

1. Die Vorrichtungen der Professionisten aller Dienstzweige mit Ausnahme der Vorrichtung im Verteilerlohn der Affordprofessionisten des Werkstättendienstes werden nach einer Wartefrist von frühestens 2 Jahren mit 20 S. festgesetzt. (Es rücken demnach Professionisten, deren letzte Vorrichtung am 1. Jänner 1912 stattfand, mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Jänner 1914 vor.)

2. Die Vorrichtungen der Arbeiter ohne Profession aller Dienstzweige einschließlich der Affordhilfsarbeiter des Stationsdienstes, jedoch mit Ausnahme der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes und mit Ausnahme der Affordarbeiter und Gepäckträger des Stationsdienstes werden nach frühestens drei Jahren mit 20 S. festgesetzt.

3. Die Vorrichtungen der im Gemeindegebiet von Wien verwendeten Bahnerhaltungsarbeiter (ohne Profession) werden frühestens nach drei Jahren mit 20 S. bemessen werden. Hinsichtlich der letzterwähnten Arbeiter wird mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Löhne eine individuelle Durchführung an Ort und Stelle vorgenommen werden.

Durch die Einführung dieser günstigeren Vorrichtungsmodalitäten werden jedoch die Bestimmungen des Punktes 12 des § 5 der Lohnordnung nicht aufgehoben, das heißt es hat die Vorrichtung zu enden, wenn die Vorrichtungsquote von Arbeitern ohne Profession den Betrag von 1 Kr., jene von Arbeitern mit Profession den Betrag von 2 Kr. erreicht hat.

Bezüglich derjenigen Arbeiter, die vor dem 1. Jänner 1912 in den Dienst der k. k. Staatsbahnen eingetreten sind und eine sehr ersprießliche Dienstleistung aufweisen, wird auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. März 1914, Zahl 7294/4 die Möglichkeit gegeben werden, auch über das eben erwähnte Maximum von 1 Kr., beziehungsweise 2 Kr. hinaus vorzurücken, jedoch nur in dem in Punkt 3 des § 5 der Lohnordnung festgesetzten Ausmaß. Solche Vorschläge, die nur in Ausnahmefällen zu erlassen sind, müssen von den Dienstvorständen ausführlich begründet werden.

Aus der Einführung der günstigeren Vorrichtungsmodalitäten für die Nichtprofessionisten ergibt sich, daß diejenigen Arbeiter, welche im Bezüge des Grundlohnes stehen, und diejenigen Arbeiter, welche am 1. Jänner 1914 (26. Dezember 1913) vorgerückt sind oder am 1. Jänner 1917 (26. Dezember 1916), 1. Jänner 1920 (26. Dezember 1919) 1. Jänner 1923 (26. Dezember 1922) und so fort jedes dritte Jahr vorrücken werden, zu den Anfallsterminen eine Vorrichtung von 20 S. zu erfahren haben. (Selbstredend erhalten die normal bereits am 1. Jänner 1914, beziehungsweise 26. Dezember 1913 um 10 S. vorgerückten Arbeiter nachträglich nur mehr eine Vorrichtung von 10 S. angewiesen).

Infolge der Einführung der höheren Vorrichtungsmodalitäten werden in gewissen Halbjahren rangältere Arbeiter durch rangjüngere überholt. Um solche Härten zu vermeiden, wird allen anderen im vorherigen Absatz nicht erwähnten Arbeitern am 1. Jänner 1914 (26. Dezember 1913), 1. Jänner 1917 (26. Dezember 1916), 1. Jänner 1920 (26. Dezember 1919) und so fort jedes dritte Jahr a conto der nächsten Lohnvorrichtung eine Uebergangsvorrichtung von 10 S. gewährt; den Rest von 10 S. erhalten diese Arbeiter am Tage des Anfalles ihrer nächsten normalen Vorrichtung. (Ein Beispiel: Ein Arbeiter in einer Station mit einem Grundlohn von 3 Kr. bezieht ab 1. Juli 1912 Kr. 3.20. Dieser hat rückwirkend vom 1. Jänner 1914 eine Uebergangsvorrichtung von 10 S., sohin einen Lohn von Kr. 3.30 zu erhalten, welchen er solange beziehen wird, bis er am 1. Juli 1915 (Anfallstag der nächsten normalen Vorrichtung) die restlichen 10 S., sohin einen Lohn von Kr. 3.40 erhalten wird. Am 1. Jänner 1917 bekommt dieser Arbeiter abermals eine Uebergangsvorrichtung von 10 S. und am Anfallstag seiner nächsten normalen Vorrichtung, das ist am 1. Juli 1916 die restlichen 10 S., so daß er an diesem Tage die Lohnstufe von Kr. 3.60 erreicht. Das Analoge wiederholt sich am 1. Jänner 1920, 1. Juli 1921, 1. Jänner 1923, 1. Juli 1924 etc.)

Arbeiter, die einen Lohn beziehen, der höher ist als Grundlohn und Vorrichtungsquote sind von der Zuerkennung dieser Uebergangsvorrichtung ausgeschlossen.

Die Vorrichtungsmodalitäten im Verteilerlohn der Werkstättenaffordarbeiter mit und ohne Profession werden durch vorstehende Verfügungen nicht berührt.

In den bei den Dienststellen geführten „Nachweisungen über den Stand und die Entlohnungsverhältnisse der Arbeiter“ sind bei jedem einzelnen Arbeiter in der Rubrik „Bemerkungen“ die nach vorstehenden Bestimmungen ermittelten Lohnvorrichtungen (Datum und Betrag) vorläufig bis 1. Juli 1917 einzutragen, damit die Lohnvorrichtungsmodalitäten einwandfrei verfaßt werden können.

Die Vorrichtungsmodalitäten sind fünfjährig zu den normalen Terminen nicht nur bezüglich jener Arbeiter, die für die regelmäßige Vorrichtung in Betracht kommen, vorzulegen, sondern auch bezüglich jener Arbeiter, die zufolge des oben erwähnten Härteausgleichs a conto Vorrichtungen zu 10 S. zu erhalten haben.

Die anfänglich der ersten begünstigten Vorrichtung anzufertigenden Nachtragslohnlisten für die Monate Jänner bis inklusive April l. J. sind von den exekutiven Dienststellen bis zum 15. Mai l. J. an die zuständige Sachabteilung der Direktion zu senden, welche sie vor Liquidierung des Zahlungsbetrages einer Revision unterziehen wird.

Bezüglich der Affordarbeiter sämtlicher Dienstzweige wird nochmals erläutert bemerkt, daß zur Feststellung der Löhne, welche als Grundlage für die Beitragsleistung zu der Krankenkasse und dem Provisionsfonds, zur Berechnung der Krankengelder, des Lohnbezuges während des Erholungsurlaubes, der Kontumaz und beim Uebertritt in das Tagelohnverhältnis zu dienen haben, ebenfalls rückwirkend vom 1. Jänner 1914 die günstigeren Vorrichtungsmodalitäten, und zwar bis zu den bisherigen Maximalquoten von 1 Kr., beziehungsweise 2 Kr. anzuwenden sind. Jedoch werden, um langwierige Nachtragsberechnungen zu vermeiden, die höheren Beiträge für die Wohlfahrtsvereinigungen erst ab 1. Mai 1914 in die Lohnlisten einzustellen sein.

Der k. k. Direktor: J. Stoda m. p.

In derselben Art ist diese Regelung im allgemeinen auch von der Nordwestbahn- und Nordbahndirektion angeordnet worden. Bei den Arbeitern der Stationen, beziehungsweise Strecken, für welche eine Lohnaufbesserung bestimmt wurde,

kommt zu dem der Betrag der Lohnaufbesserung noch hinzu. Ueber diese Lohnregulierung werden wir noch in den nächsten Nummern unsere Meinung zum Ausdruck bringen.

Frachtfreier Bezug von Lebensmittelfsendungen per 1914.

An alle Dienststellen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die den Bediensteten für das Jahr 1913 zugestandene Begünstigung des frachtfreien Bezuges von Lebensmittelfsendungen bis zum Gesamtgewicht von höchstens 500 Kilogramm ausnahmsweise und unter den bisherigen Modalitäten auch für das Jahr 1914, jedoch mit der Einschränkung erneuert, daß diese Begünstigung auf sogenannte Kumulativsendungen, welche für mehrere Empfänger der Ware bestimmt sind, keine Anwendung zu finden hat.

Für die Inanspruchnahme der in Rede stehenden Frachtfreigünstigung durch das aktive Personal hat folgendes zu gelten:

Den einzelnen Bediensteten ist es freigestellt, während des laufenden Jahres und bei Benützung von Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen ein Quantum von Lebensmitteln bis höchstens 500 Kilogramm entweder auf einmal oder in Teilsendungen (in letzterem Falle auch von verschiedenen Stationen) frachtfrei zu beziehen.

Für diese Transporte sind grüne Frachtbrieve zu verwenden, welche am Kopfe der Vorderseite den handschriftlichen Vermerk „Frachtfrei bis 500 Kilogramm“, den Stempel der unmittelbar vorgesetzten Dienststelle und die Unterschrift des Dienstvorstandes oder dessen Stellvertreter tragen müssen.

In gleicher Weise ist beim Bezug von Teilsendungen im Vermerk „Frachtfrei bis ... Kilogramm“ das für die einzelne Sendung zugestandene Gewichtsausmaß einzusetzen.

Die Dienststellen haben über die Ausfertigung solcher Frachtbrieve eine genaue Evidenz zu führen und Sorge zu tragen, daß das für den frachtfreien Transport von Lebensmitteln zugestandene Höchstgewicht von zusammen 500 Kilogramm für den einzelnen Bediensteten in keinem Falle überschritten wird. Für die Bediensteten des Zentraldienstes werden die bezüglichen Frachtbrieve von der Abteilung II/5 adjustiert und in Evidenz genommen.

Die gleiche Begünstigung des gebührenfreien Transportes von Lebensmitteln bis zu 500 Kilogramm (auch in Teilsendungen) wurde weiters auch den pensionierten und probierten Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1914 zugestanden, wovon die in h. j. Stationen wohnhaften Pensionisten und Provisionsisten nach Unlichkeit im kurzen Wege zu verständigen sind.

Die Evidenzführung dieser den Pensionisten und Provisionsisten gewährten Begünstigung erfolgt gleichfalls bei der k. k. Direktion, Abteilung II/5, und haben die Pensionisten, beziehungsweise Provisionsisten zu diesem Zwecke und behufs Anbringung des für den gebührenfreien Transport erforderlichen Vermerkes, den mit der Adresse des Bezugsberechtigten, mit der Inhalts- und Gewichtsangabe der Lebensmittelfsendung versehenen grünen Frachtbrief unter Beigabe eines frankierten Rückuberts an die k. k. Direktion, Abteilung II/5, einzusenden.

Wien, am 10. April 1914.

(Z. 6307/F.)

Für den k. k. Direktor: P a u l.

Korrespondenzen.

Franzensfeste. (Eisenbahnerlos.) Am 5. Mai verunglückte bei Ausübung seines Dienstes der Wagenausseher Johann Klaura. Derselbe war am Stadmagaz des Juges 87 bei einem Puffer beschäftigt, als von der Nordseite langsam ein Wagen angefahren kam, der den Wagenausseher zwischen die Puffer anklemmte. Genosse Klaura erlitt so schwere Verletzungen, daß er noch an der Unfallstelle verschied. Der Verstorbene stand im 32. Lebensjahr. Den 7. Mai fand in Franzensfeste das Leichenbegängnis unter sehr zahlreicher Beteiligung des Personals und der Bevölkerung statt. Die Leiche wurde nach Spittal an der Drau überführt, wo am 8. Mai die Beerdigung stattfand. Stumm und still ohne jeden äußerlichen Brum bewegte sich der Trauerzug durch die Straßen Spittals an der Drau hinaus zur letzten Ruhestätte. Im Anbetracht des traurigen Geschehnisses hat sich wohl bei manchem Teilnehmer die hange Frage aufgeworfen: „Wer wird von uns der nächste sein?“ Mit diesem Gedanken gesättigten sich die Kollegen, um ihrem geschäftigen Dienst nachzugehen.

Graz. (k. k. Staatsbahn. Todesfall.) Der unerbittliche Tod hat uns wiederum ein langjähriges und treues Mitglied, den Genossen Simon Konrat, Kondukteur der k. k. Staatsbahn, entziffen. Das Leidenbegängnis fand am 9. Mai unter zahlreicher Beteiligung der Kollegen und der Bevölkerung statt. Am Grabe hielt Genosse Marx einen Nachruf. Im Namen der Hinterbliebenen sprechen wir allen, die sich am Leidenbegängnis beteiligten, den herzlichsten Dank aus. Wir werden dem Verstorbenen jederzeit ein getreues Andenken bewahren.

Innsbruck. (Südbahn.) Nachdem der Kondukteurverein kein eigenes Organ besitzt, um eventuelle Beschwerden der Mitglieder öffentlich zu besprechen, so sieht sich eine Anzahl von Zugbegleitern in Innsbruck veranlaßt, sich an den „Eisenbahner“ um Veröffentlichung nachstehender Zeilen zu wenden, um das Leben und Treiben des Lokalausführgliedes, des Oberkondukteurs Josef Karner, zu kennzeichnen und dessen längeres Verbleiben im Lokalausfuhr unmöglich zu machen.

Wir wollen von seinem nicht einwandfreien Privatleben in Villach und seiner Verheirathung nichts erwähnen, sondern nur all das Wichtigste anführen, von den Stücken, die sich dieser noble Charakter in Innsbruck bisher erlaubt hat. Oberkondukteur Karner hat sich Kohlen mit Regiefrachtbrief bringen lassen, und aus gewinnlichen Motiven an Private verkauft. Beweis: Die über Karner verhängte Strafe, Zahl 12.677/V vom 7. Mai 1912, monach ihm und seinen Familienangehörigen durch zwei Jahre hindurch jede Begünstigung und die Legitimationen entzogen wurden. Als weiterer Zeuge kann auch Herr Nikolaus Steger, Holz- und Kohlenhändler in Innsbruck, einvernommen werden.

Weiters hat Oberkondukteur Karner anfangs Mai 1911 von der Frau des am 29. April 1911 verstorbenen Oberkondukteurs Haselbacher unter dem Vorwand, daß die Monturstücke dem Magazin zurückgegeben werden müssen, sich alle im Besitz der Witwe verbliebenen Dienstkleider (2 Pelze, 2 Mäntel, 2 Röcke etc.) des verstorbenen Kollegen ausfolgen lassen, und hat diese Kleider zu sich in seine Wohnung genommen. Als die „Innsbrucker Volkszeitung“, Nummer 157 vom 11. Juli 1912, diesen Vorfall bekanntgab, setzte sich die Frau des Oberkondukteurs Karner in den Staatsbahnähnlichzug und fuhr am gleichen Tag um 6.40 abends nach Wien zur Frau des verstorbenen Kollegen Haselbacher. Hat diese um Verzeihung und legte der Frau Haselbacher 68 Kr. auf den Küchentischen als angeblichen Erlös für die verkauften Monturen. Karner, dieser geriebene Unschuldige, wußte von all dem nichts. Er mußte nach fünf Vierteljahre durch die Zeitung erinnert werden, und wie redete er sich aus? Alles hat seine unschuldige Frau getan — er weiß von nichts!

Die Betrugsanzeige an die Staatsanwaltschaft in Innsbruck wurde von dem Vertreter der Frau Haselbacher, Dr. Oskar Luchner, gemacht, und ging Karner der Bestrafung nur deshalb aus dem Weg: 1. wegen Verjährung und 2. weil der Schaden vor der gerichtlichen Anzeige gutgemacht

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

wurde. Weiters stellen wir fest, daß Karner weder der „Volkszeitung“ noch dem „Eisenbahner“, die diese schmutzigen Handlungen beleuchteten, eine Verächtlichkeit zutommen ließ und auch den Klagenweg nicht betreten hat, obwohl er dazu aufgefordert wurde. Der Mann hat somit sein Brausen vor dem Gerichtsaal dokumentiert.

Weiters hat Oberkondukteur Karner einen Kondukteur und Familienvater hinterlistig und aus Rachsucht angezeigt und in Strafe gebracht. W. Lenzhofer, Kondukteur, fuhr am 28. September 1912 mit Zug 16 von Franzensfeste nach Innsbruck. Karner war damals Zugführer. In der Station Masrei verlangte er den Kondukteur Lenzhofer in den Dienstwagen, und als dieser vorwärts durch die Wagen kam, verlangte Karner, welcher im ersten Personenwagen war, daß Lenzhofer in den Dienstwagen gehe, und übertrug ihm die Beaufsichtigung des Zuges. Karner als Zugführer ging sodann die Reisenden revidieren, fand tatsächlich einen Anstand, und in den Dienstwagen zurückkommend, sagte er höflich zu Lenzhofer: „So, Freunderln, jetzt kommt gehen, ich hab' Dich schon!“ Obwohl sich nachträglich der Anstand auflöste und nicht die Schuld allein dem Kondukteur, sondern mehr dem Reisenden zugeschrieben war, der Anstand selbst nach der Ankunft des Zuges in Innsbruck geordnet wurde, hat die Verkehrsdirection der Südbahn dennoch den Lenzhofer mit Abzug von Personen- und Zugführerdienst auf drei Jahre bestraft, und ihm und seiner Familie eine schwere Kränkung zugefügt.

Weiters hat dieser edle Charakter gegenüber nachstehenden Zugbegleitern in sehr unkollegialer Weise gehandelt: Am 24. Juni 1913 fuhren mit Erlaubnis des diensthabenden Beamten während des Aufenthaltes in Franzensfeste die Kondukteure Ganel, Wieser, Schöllner, Baldermann und Lehner von Franzensfeste nach der Haltestelle Bahrn, um für ihre Kinder Meschen zu kaufen. Die Genannten fuhren mit Zug 24, bei welchem Oberkondukteur Karner als Zugführer fungierte, nach Franzensfeste zurück. Dort angelangt, entfernte er sich vom Zug, ging den Genannten selbst in die Kaserne nach und denunzierte sie hernach, weil sie nicht im Besitz von G-Heller-Regiekarten waren.

Weiters hat Oberkondukteur Karner mehrere Kollegen beim Betriebsinspektorat Innsbruck vernadert, weshalb viele mit diesem Charakter jeden Verkehr meiden, und fürchten sich begrifflicherweise, mit diesem Subjekt Dienst zu machen.

Den letzten Wackel für seine Wahl leitete Karner selbst unter Assistenz des Verzeichnungsleiters Bischofberger und des Stationsmeisters Schindl. Welche Beeinflussungen sich die Genannten geleistet haben, können mehrere Kollegen jederzeit bezeugen.

Was bewegt nun Karner, obwohl er sieht, daß alle Kollegen, die auf Anstand und Ehre etwas halten, ihn ignorieren und mißachten, an dieser Lokalausstellung sich so krampfhaft festzuhalten? Unsere Erhebungen haben ergeben, daß es geschäftlicher Auzreiz ist. Nach § 11 der Statuten können sich Mitglieder, die in Pension gehen, mit dem im § 10 festgesetzten Sterbegeld vom Verein abfertigen lassen. Diese Maßnahme ist im Interesse des Vereines als auch im Interesse der Mitglieder gelegen.

Karner fühlt sich aber selbst als der Verein und fertigt Mitglieder (selbstredend gegen entsprechenden Rücklaß und den jährlichen Jinsen) von seinem Privatvermögen ab.

So hat Lokalausstellungsmitglied Karner gegen testamentarische Sicherstellung, daß heute oder morgen das Sterbegeld ihm (dem Karner) zufällt, den in Pension in Innsbruck lebenden Kondukteur Alois Plunger abgefertigt und dadurch die Angehörigen des Kondukteurs Plunger geschädigt. Es sollen mehr solche Abfertigungen vorgekommen sein, jedoch führen wir nur den einen Fall an.

Oberkondukteur Karner macht sich in seinem Kalender über Beamte und Bedienstete Aufzeichnungen, damit er Material für Anzeigen hat.

Oberkondukteur Josef Karner hat den Kondukteur Karl Radler beim Reichsbund deutscher Eisenbahner vernadert, was umso verurteilungswürdiger sein muß, weil Karner ohne Grund und Ursache, lediglich aus purem Haß und gemeiner Rachsucht, einen braven Mann und Familienvater in schwere Strafe bringen wollte.

Am 23. März 1914 hat Oberkondukteur Karner bei der Ankunft des Zuges 130 den Vertrieber Platter zu Spiehdienste verleihen wollen: Karner sagte dem Platter, er möge den bei Zug 130 diensttunenden Kondukteur Karl Fajel fragen, ob er in Bozen Brantwein gekauft habe und wieviel, und ob er nicht geonnen sei, ihm (dem Platter) auch Brantwein mitzugeben. Das Ergebnis dieser Fraßcherei möge er ihm bei Zug 23 desselben Tages mitteilen. Da er zum Schluß dieses Auftrages die die Nachsucht erkennenlassende Neugierung getan hatte, er werde dann den Brantwein schon teuer machen, wurde Platter gewahr, zu welchem gemeinen Spiegl ihn Karner mißbrauchen wollte, und erzählte deshalb dem Fajel die Tatsache mit der Warnung, er möge sich vor diesem Subjekt in Acht nehmen.

Nachdem alle genannten vom Lokalausstellungsmitglied verfolgten Kondukteure, mit einer einzigen Ausnahme, Mitglieder des Kondukteurvereines sind, so hat er sich, den Fall Plunger, der direkt ein strafbares Delikt beinhaltet, eingerechnet, gegen das Statut vergangen, weshalb wir der Meinung sind, daß die Handhabung dieser gegeben ist, denselben der Ehrenstelle als Lokalausstellungsmitglied verlustig zu erklären, und ihn im Sinne des § 5 des Statuts aus dem Verein auszuschließen. Wir eruchen insbesondere die Zentralausstellungsmitglieder der Südbahn, in dieser Sache das Geeignete veranlassen zu wollen.

Mehrere Kondukteure und Mitglieder des Kondukteurvereines.

Innsbruck. (Südbahn.) Vor einiger Zeit wurde von der Südbahngesellschaft das Vertrauensmännerstystem neu geordnet. Zu diesem Zweck wurden Neuwahlen für das nicht definitiv angestellte Personal ausgeschrieben. Der Vertrauensmännerblock wurde erweitert, und zwar derart, daß sechs Lokaltrauensmänner und sechs Erzhändler gewählt werden können. In einer vor zirka acht Tagen abgehaltenen Sitzung behufs Aufstellung der Vertrauensmänner einigte man sich auf folgende Vertrauensmänner: Rudolf Schmalz (Gepäd); N. Bischofberger (Magazin); J. Braunecker (Magazin); Melchior (Wagenreiniger); Kürber (Magazin); Unterwädiger (Wagenreiniger); Hr. Steinleitner (Gepäd); A. Ambach (Magazin); A. Anreiter (Kuppler); Lüttner (Gepäd); Scherndanner (Gepäd). Es wurde darnach getrachtet, daß jede Gruppe eine Vertretung hat. Bei der bereits stattgefundenen Wahl wurden bis zu 165 Stimmen abgegeben, wovon Herr Braunecker als Welber nur 50 Stimmen auf sich vereinigen konnte, also durchfiel. Alle anderen wurden gewählt; anstatt Braunecker Stotter, Arbeiter im Gepäd. Aus diesen Wahlen kann man wieder den ganz deutlichen Beweis erfassen, daß man mit Anhängern des Sozialismus nichts zu tun haben will, obwohl der Reichsbund angeblich alle Hände voll zu tun hat, um neue Ortsgruppen zu gründen. Von einem Rückgang der Sozialdemokratie kann da wohl nicht gut gesprochen werden, wenn am Südbahnhof von zwölf Vertrauensmännern gleich zehn Sozialdemokraten gewählt werden. Das wird doch ein deutlicher Wind sein und eine gebührende Antwort auf das „Ausräuchern der Sozi“. Da muß der liebe Heinrich noch recht viel Rauch machen, bis alle Sozi ausgeräuchert sind.

Lieng in Tirol. Von dort schreibt man uns: Zusehends verschlechtern sich die Dienstverhältnisse unseres Zugbe-

gleitungs-personals so sehr, daß man von einer höchst bedenklichen Menschenschinderei sprechen kann, ohne damit das geringste übertrieben zu haben. Ohne Rücksicht auf die Gesundheit der Bediensteten und das Wohl und Wehe derer Familien wird auch von seiten der Herren Beamten im Interesse der Gesellschaft gepart, so daß man annehmen muß, als ob jedes Gefühl und jede Rücksicht auf die Untergebenen bereits erloschen sei. Nicht nur, daß die Turnusse immerwährend verschlechtert werden, im selben Maße muß auch das Reservepersonal zum Opfer der auf der Südbahn eingerissenen Spar-samkeit fallen. Der vierte Mann bei den Partien ist nicht zu erreichen; warum, ist leicht zu erraten, denn diese Kraft muß aus der Reserve herausgedrückt werden. Als in den Jahren 1912 und 1913 außerordentlich starker Dienst beim Routen-verkehr Platz griff, tat das Personal das Menschenmöglichste, um den Verkehr zu bewältigen, und die Direktion spendete dem Lienger Personal alle Anerkennung dafür. Die Belohnung kommt aber erst jetzt so schrittweise nach, indem man an das Personal Anforderungen stellt, die fast schon ins Unerträgliche reichen. In Bruned wariet zum Beispiel der Chef schon beim eintreffenden Zug, um die Reservisten mit dem nächsten Zug wieder nach Lieng zu jagen. Aber auch jene Zugbegleiter, die mit einem Lastzug heimfahren müssen, genießen häufig nicht die vorgeschriebene Ruhezeit, weil die Reservemannschaft auf das knappe gehalten wird, und man lieber in der Not zu Hilfsbremsern greift, als das Lienger Personal in ver-nünftiger Verwendung zu behalten. Es ist keine Kleinigkeit, mit Zug 451 nach Bruned zu fahren, auf offener Bremse allen Unbilden des Wetters ausgesetzt zu sein, und mit Zug 452 schon wieder heimfahren zu müssen, was einer Dienst-leistung von 15 Stunden gleichkommt. Es heißt wohl, daß den Zugbegleitern auswärts mindestens sechs Stunden Ruhe ge-bührt und in der Heimstation zehn Stunden, doch Bruned macht speziell das Allernotwendigste im Punkt Ruhezeit zur Regel. So sehen wir an dem Personal ein schreckliches Spar-system angewendet, wogegen man Bremswagen leer hin und her transportiert, was gewiß nicht besonders rentabel sein wird. Die Folgen dieser äußersten Ausnützung des Personals haben sich besonders im letzten Winter durch großen Krankenstand bemerkbar gemacht. Doch man scheint vorderhand nichts Nach-teiliges an diesem Sparsystem sehen zu wollen, und es werden noch schlimmere Erscheinungen zutage treten müssen, bis man zur Ueberzeugung kommt, daß alles auf der Welt seine Grenzen hat.

Lieng. (Heizhaus der k. k. Staatsbahnen.) Von dort wird uns geschrieben: Also, jetzt heißt Abschied nehmen von unserem unvergeßlichen Oberkommissär, be-ziehungsweise Betriebsleiter Herrn Loebel. Die Nachricht von dem Scheiden dieses Herrn aus Lieng wird in den Kreisen der Bahnbediensteten allenthalben nur Freude hervorrufen, denn Loebel war das Muster eines Vorgesetzten, wie er — nicht sein soll. Unfähig zu seinem Amt, mischte er sich doch überall drein und beging so eine Dummheit um die andere. Am besten verstand Herr Loebel das Strafen und Schikanieren der Ar-beiter, und er hat durch das viele Strafen nicht nur die Be-troffenen selbst, sondern auch deren Familien oft schwer ge-schädigt, so daß ihn nun auch die Frauen der Bediensteten gern von Lieng scheiden sehen. Noch in den letzten Tagen vor seinem Abschied strakte Herr Loebel einen Partiführer am Kohlenplatz wegen einer ganz geringfügigen Sache, wobei er bemerkte: „Ich werde Sie noch bestrafen, daß Ihnen der Gehalt zu wenig wird.“ Wie Herr Loebel unter den Bediensteten „beliebt“ war, hat damals die Versammlung bei der „Stadt Salzburg“ bewiesen, wo der ganze Saal befeht war mit lauter Heißhaushediensteten und es wären damals noch viele gekommen, um Protest gegen Loebel zu erheben, wenn sie nicht dienstlich verhindert gewesen wären. Bei der Kohlen-arbeitern ist Herr Loebel mit seinen Schikanierungen größ-tenenteils abgeblüht, denn die Kohlenarbeiter stehen zu 95 Prozent in der Organisation. Deshalb konnte dieser Herr seine Schikanierungen am Kohlenplatz nicht so betreiben, wie unter dem Heißhauspersonal. Ein solcher Betriebsleiter wie Herr Loebel war nie im Heißhaus Lieng und hoffentlich wird kein solcher auch mehr kommen. Wir machen unsere Berufskollegen im Heißhaus Wien I auf diesen Herrn aufmerksam.

Dimi. (Wie bei den k. k. Staatsbahnen ge-sparrt wird.) Bei der k. k. Staatsbahndirection Dimi sind die letzten Remunerationen für die Bediensteten sehr schlecht ausgefallen. Dafür hat man jetzt dem Oberstaatsbahnrat Franz Raffe und dem Oberinspektor Sobota, ersterer Vorstand der Abteilung 3, letzterer der Abteilung 6, welche monatlich Hunderte Kronen an Däten gemacht haben, nun, als sie mit vollem Gehalt in Pension gegangen sind, je 2500 Kr. Remuneration zuerkannt. Wir machen die Deffentlichkeit hier-mit darauf aufmerksam, wie man auf der einen Seite die an-spruchsberechtigten Bediensteten verläßt, um auf der anderen Seite einige wenige auf Kosten des Personals unverdient zu beschenken. Jetzt wird auch Oberstaatsbahnrat Latimer in Pension gehen und ihm dieselbe Remuneration zugedacht.

Oberberg. (Todesfall.) Am 5. Mai fand unter zahl-reicher Beteiligung des Personals das Leichenbegängnis des verstorbenen Oberverwalters der k. k. Staatsbahn, Genossen Franz Drobek statt. Der Verstorbene stand im 36. Lebens-jahr und hinterläßt eine trauernde Familie. Im Namen der Hinterbliebenen sprechen wir allen, die sich am Leichenbegäng-nis beteiligt haben, den herzlichsten Dank aus. Möge ihm die Erde leicht sein.

Notenbach. Die Bewohner des der k. k. Staatsbahn ge-hörigen Wohngebäudes Nr. 24 in Maria-Glend beklagen sich bitter über den Zustand ihrer Wohnungen. Bei anhaltendem Regenwetter sowie Schneeschmelze steht das Wasser über einen halben Meter tief im Keller. Die Feuchtigkeit dringt dann vom Keller in die Wohnungen, wo dann den Inwohnern Kleider, Möbel, Schuhe u. s. w. verschimmeln und verfaulen. Die Be-wohner selbst werden vom Rheumatismus geplagt und sind fort-während krank. Seit acht Jahren haben die Parteien alljährlich die Bahnerhaltungsektion auf diese Tatsachen aufmerksam ge-macht, doch wurde trotz wiederholtem Versprechen bis heute rein gar nichts gemacht. Die k. k. Staatsbahndirection in Villach wird gebeten, sich von dem Zustand dieses Wohngebäudes zu überzeugen und diesem Uebel so bald wie möglich abzuhelfen.

Schwarzach-St. Veit. Durch den Bau des abzu-geleiseten wurde eine größere Anzahl fremder Arbeiter heran-gezogen. Die Folge davon war, daß in kurzer Zeit die Lebens-mittel und die Mietzinspreise eine bedeutende Steigerung erfuhren. Außerdem ist durch die notwendig gewordenen Auf-stellung von Semaphoren, Langsamfahrtsignalen, Einleitung von Materialzügen, Bahnwagenfahrten und dergleichen der Dienst für das Personal ein anstrengender geworden. Und wie beim Personal, so ist es auch bei den Arbeiterpartien der k. k. Bahnerhaltungsektion. Borarbeiter, Bahnrichter und Oberbauarbeiter werden von einer Arbeit zur anderen gejagt, müssen alles anfangen und können in der Eile doch nicht alles fertig machen. Die Arbeiten haben sich eben durch den Bau des zweiten Geleises nicht nur verdoppelt, sondern vielfach vermehrt. Diesen tatsächlichen Zustand konnte wohl jeder ge-wöhnliche Arbeiter begreifen, nur der Bahnmeister Gra-b-herz wollte ihn nicht verstehen und zugeben. Viele der ein-heimischen Arbeiter haben lieber ihr Brot und Arbeit in der Fremde gesucht, um diesem Hungertums bei der Eisenbahn zu entgehen. Als die Partien immer schwächer wurden und der Zustand der Strecke immer bedrohlicher, ließ man sich endlich überzeugen, daß es nicht so weiter gehen kann. Es

wurde für die 18 Kilometer lange Strecke Schwarzach-Lagen-bach 180 ungarische Arbeiter aufgenommen, die einen Taglohn von Kr. 8.70 und zwei bezahlte Ueberstunden forderten und auch erhielten. Das ist ein täglicher Verdienst von Kr. 4.44 oder monatlich bei Berechnung von 26 Schichten Kr. 115.44.

Ein deutscher ortsanfänger Arbeiter erhält einen Lohn von Kr. 2.70, das macht bei 26 Schichten im Monat Kr. 70.20, das ergibt eine Differenz von Kr. 45.20. Davon kommen noch für den heimischen Arbeiter die Provisionsfonds- und Krankenkassenbeiträge in Abzug. Rechnet man nur eine vier-köpfige Familie, so ergibt sich bei einem monatlichen Verdienst von Kr. 70.20 ein täglicher Verbrauch von 59 Kr. per Kopf für Wohnung, Nahrung, Kleidung, Beheizung, Beleuchtung u. s. w. Die ungarischen Arbeiter haben es infoweit besser, da diese außer dem bedeutend höheren Tagesverdienst noch freie Unter-kunft und Beheizung beigehtet erhalten. Ueberdies werden bei jeder Arbeitspartie zwei Köche beigehtet, die, ohne für die Bahn das geringste zu tun, ebenfalls mit Kr. 4.44 Taglohn bezahlt werden. Und da wird doch immer von einigen Bau-herden vom Deutschtum und dergleichen geschwefelt, und bei jeder Versammlung der Welten hört man die Bahnmeister Kaufmann und Grabherz sagen, daß „Deutsche nur durch Deutsche geholfen werden kann“. Ob die Bevölkerung und die Arbeiter aus diesem Vorgehen endlich eine Lehre ziehen werden?

St. Peter in Krain. (Bahnerhaltungsektion.) Sparen und wieder sparen, das ist der Schladtruf maßgebender Faktoren. Wie und wo gespart werden soll, das verstehen die wenigsten, ja selbst ein Inspektor nicht, wenngleich er sich einbildet ein Fachgenie zu sein. So hat sich im vorigen Jahr die Senzgrube, welche mit einem von der Natur geschaffenen Abzugskanal verbunden ist und in welchen sich der ganze Lural der Stationsanlage ergießt, verlegt. Im diesem Uebel abzuhelfen, wurde die Senzgrube von den Arbeitern der Bahnerhaltung ausgepumpt und man ging daran, den verlegten Kanal durch-zugruben. Zu diesem Zweck wurde der untere Teil der Schach-tmauerung aufgerissen, aber derart mangelhaft gepözt, daß es bald einen darin beschäftigten Arbeiter erschlagen hätte. Wie immer, war auch hier die Arbeit umsonst und wurde mit der Ausgrabung eines neuen Schachtes begonnen. Diese Arbeit wurde, weil sie billiger sein sollte, einem Bauunternehmer übertragen. Derselbe hat den Schacht auch bis zu 3 Meter Tiefe angegraben, aber wieder derart primitiv gepözt, so daß der ganze Kumpel nach kurzer Zeit wieder zusammenstürzte. Nun hat diese Arbeit die Bahnerhaltung selbst in die Hände genommen und mit vereinten Kräften ging man daran, den Schacht von neuem auszugraben; und wirklich wurden einige Abzugslöcher gefunden. Durch die öfteren Regengüsse wurde aber die Arbeit empfindlich gestört und immer wieder mußte die Grube aus-gepumpt werden, natürlich waren auch die Abzugslöcher wieder verstopft. Wieder standen die Herren vor einem Dilemma, welches eigentlich das richtige Loch wäre. Doch mit des Schicksals Mächten ist kein ewiger Bund zu flechten; so auch mit den noch nicht zur Gänge ausgeforschten Karsthöhlen nicht. Nach vielem Kopfzerbrechen hat man eingeschlossen, daß die ganze Ar-beit umsonst war und man hat die Grube bis auf weiteres seinem Schicksal überlassen. Am der Baulichkeit einen etwas schöneren Anstrich zu verleihen, wurde über der Grube ein Lusthäuschen errichtet, in welchem auch eine Aufzugwinde an-gebracht ist, die für die Kinder ein sehr lustiges, aber auch gefährliches Spielzeug abgibt. Nun steht die Grube samt dem wohlweifen Herrn einsam und verlassen da und sinnen beide auf bessere Zeiten. Hätte man die Arbeit nach dem ersten resultatlosen Versuch aufgegeben und eine den örtlichen Ver-hältnissen entsprechende neue Senzgrube errichtet, so wäre ein ganz hübsches Stämmchen erpart worden. Aber für zweck-mäßiges Sparen haben die Herren keinen Sinn. Beim Per-sonal muß gespart werden und mit wenig Leuten muß viel Arbeit geleistet werden. Warum aber Herr Inspektor Fuchs die fünf Ingenieure, die über den ganzen Sommer 1913 hier auf Substitution sich befanden, wegen Mangel an Beschäfti-gung nicht wieder heimgeschickt hat, ist uns unbekannt. Denn von einem wirklichen Bedarf an technischen Arbeitskräften war wirklich nichts zu verspüren. Was haben diese fünf Ingenieure ins Verdienen gebracht und was haben sie dafür geleistet? Rechnen wir monatlich 900 Kr. an Däten, das sind für sechs Monate 5400 Kr.; wo aber sind noch die übrigen fixen Bezüge? So war ein Herr von diesen fünf mit dem Umfächlichen der allen, verstaubten Maschinen beauftragt, denn solche Arbeiten kann nur ein Ingenieur leisten, und dafür mußte er eigens von Wien hierher auf Substitution. Ein zweiter Herr war wieder mit Revolverungsarbeiten beauftragt. Weil aber seine schon im Jahre 1912 geleistete Arbeit für die Krah war, so mußte er voriges Jahr wieder von vorn anfangen. Welche Ob-liegenheiten hatten aber die übrigen drei zu befragen? Unserer Meinung nach gar keine, da schon der erste nichts zu tun hatte. Wie aber wurde die Arbeitszeit eingeteilt? Vormittags um 9 Uhr Erscheinen am Perron, dann Einnehmen des Frühstückes in der Restauration, von 1/10 bis 10 Uhr vormittags Promenade bei den personensführenden Zügen. Jetzt aber schnell etwas Arbeit geleistet, um sich für das Mittagessen den nötigen Appetit zu holen. Und auf diese Weise muß sich der Mensch langweilen und die liebe Zeit totzuschlagen suchen, deshalb wird er ja auf Substitution geschickt. Eine große Geld- und Zeitverschwendung waren auch die Schneeflugfahrten am 12. und 13. Jänner 1914. Obwohl weder von den Bahnmeistern der Strecke Sanft Peter—Dibala noch von solchen der Linie St. Peter—Piume irgendeine Meldung einlangte, daß die Strecke verweht sei, wurden doch die großen und kleinen Schneeflüge aus ihrer behaglichen, jahrelangen Ruhe aufgeschreckt und vor die Loko-motive gespannt und im Verwehtsein eine herrliche Tat zu vollbringen, hat Herr Inspektor Fuchs Verleht und Zugför-derung unnöthigerweise in Aufruhr gebracht. Nach glücklicher Lan-dung in Dibala fünf Stunden Pause, verbunden mit gemüt-lichem Kaffeetrinken in der Bahnhofrestauration. Um 6 Uhr abends wurde die Rückfahrt in gehobener Stimmung an-getreten. Selbstverständlich wurden bei diesen Schneeflugfahrten auch Schutzbrillen ausgeleitet, um die Augen vor Steinschlag oder Sandflug besser zu schützen, wenn es eventuell dem schwarzen Angetüm vor der Lokomotive einfallen würde. Seitenbrünge zu machen, um seine wegen Schneemangel er-höhte Schneide in einem Sandsteinblock abzukühlen. Erwisener-maßen war an beiden Tagen die Schneehöhe nur 5 Zentimeter über der Schienenhöhe. Eine ganz besondere Marität sind auch die Geleiseanlagen in der Station St. Peter. Eine halbwegs gründliche Durchführung der Arbeit kennt man hier gar nicht. Es werden nur hier und dort einige ganz vermorschte Schwellen ausgefäufelt und die Stöße ein wenig unterkrampft. Das Ma-terial, Schotter und Erde, wird ein wenig durchgefiegt und die hiemit überflüssige Erde zwischen den Geleisen ausgefragt, damit dieselbe bei Regenwetter vom Verschubpersonal regel-recht durchgefiegt wird; auch hat das ganze ein Aussehen, als ob ein Dugend Schweine hier umgewühlt hätte. Zum Aus-füllen der Rasteln wird gewöhnlich Schotter und Sand ver-wendet; dies aber kommt hier gar nicht vor. Wir müssen uns wirklich wundern, daß die maßgebenden Organe diesen Schweinehof, welcher einem statonischen Schweinezüchter zur Ehre gereichen würde, nicht schon beanstandet haben, denn die Rasteln werden nur mehr mit Feisblöcken ausgefüllt. Selbst-verständlich leidet das mit dem Erfüllungsdiens betraute Per-sonal am meisten unter dieser Schweinewirtschaft. Nicht genug, daß man auf diesen Steinen eine Unmasse Schmutz gereicht, ist man auch noch der Gefahr ausgesetzt, über die Feisblöcker zu stolpern, um nach auf diese Weise an Gesundheit und Leben Schäden zu erleiden. Ein prinzipielles Sparsystem herrscht auch

in der Erhaltung der Personalwohnungen. So werden an den alten Spielunten — pardon Personalhäusern — fast keine Reparaturen vorgenommen, trotzdem von diversen Kommissionen das Versprechen abgegeben wurde, daß dies und jenes geschehen wird. Vor drei Jahren wurden den Parteien Holzrouleaus versprochen und noch immer sind dieselben nicht angefertigt. Im großen und ganzen befinden sich die Personalwohnungen in einem äußerst miserablen Zustand. Dem einen droht der Plafond einzustürzen, dem anderen drohen die Einrichtungsstücke infolge schlechten Fußbodens umzufallen. Dies alles geniert Herrn Fuchs nicht, denn es muß ja gespart werden. Auch wir sind für zweckmäßiges Sparen zu haben und würden dem Herrn Inspektor Fuchs den Rat erteilen, er soll doch seinen Gehalt aus Sparmaßregeln zurückweisen, denn, um in Abbazia mit der Kamera photographische Aufnahmen zu machen und in der Spielbank die diversen Systeme zu studieren, braucht man sich doch nicht bezahlen zu lassen. Wir hoffen, daß diese Zeiten den Arbeitsgeist des Herrn Fuchs etwas aufrütteln und er seinen Verpflichtungen als Vorstand der Sektion etwas mehr nachkommt und nicht, wie sonst, die Arbeit auf die Schultern der anderen wälzt. Kritik.

Teischn. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Was für unerträgliche Zustände durch die Agitation der nationalen Demagogen sich bei den k. k. Staatsbahnen bemerkbar machen, wollen wir hier in Kürze schildern. Wie bekannt, wurde von seiten der Direktion der O. N. W. B. der deutschsprachige Magazinsaufseher Geisner, Personalkommissionsmitglied und Obmann der Arbeitsvermittlung deutscher Arbeiter, zur Leitung des Deutschturns, von Wien nach Teischn. versetzt. Leider konnte er trotz eifriger Agitation nicht vorwärts kommen. Doch ein Schilling des Geisner, der Reichsratsabgeordnete Geisner, mochte wohl die Erfolglosigkeit seines Handelns einleuchten, und so sann er auf andere Mittel, um Mitglieder für den Reichsbund zu werben. Eine passende Gelegenheit schien gekommen, als der Laubeverkehr infolge Vereisung der Elbe eingestellt wurde. Und nun höre man und staune. Nachdem die Verschubpartien durch die Reduzierungskommission bereits aufs äußerste (1 Oberbergschieber, 3 Verschieber) geschmäht wurden, durch Kranke oder auf Substitutionen Abkommandierte aber oft die Partie auf drei, sogar zwei Mann, der Oberbergschieber unbegriffen, herabstank, hoffte man, durch die Einstellung der Laube würde jetzt die Partie doch so halbwegs auf den normalen Stand gebracht werden. Doch weit gefehlt. Es wurden sofort zwölf Mann gekündigt, und zwar meistens Familienväter, welche schon bis zu fünf Jahren in den Pensionsfonds eingezahlt und „ständige Verschubarbeiter“ waren. Nun wurde die Laube am 1. März wieder dem Verkehr eröffnet und nun ging die Wursterei erst recht los. Die allen gekündigten Verschieber lehrten meistens der Bahn den Rücken, da sie immer besorgt sein mußten, im Winter brotlos zu sein; einige wurden überhaupt nicht aufgenommen. Eine Zeit freilich man sich mit 2 bis 3 Mann durch, bis endlich die deutsche Arbeitsvermittlungsstelle in Teischn. eingriff und frische, gänzlich ungeschulte Ware der Station lieferte. Herr Vorstandstellvertreter Geisner nimmt sie auf und schickt sie zu Geisner. Das Aufnehmen zum Reichsbund besorgt dann Geisner, gleichzeitig mit der Versicherung, daß der Verschieber niemals entlassen wird und die baldige Anstellung zu gewärtigen habe. Die neu aufgenommenen Leute meldeten sich zu den Verschubpartien zur Dienstleistung, ohne daß sie im Besitz einer Sicherheitsvorschrift oder Signaltafel waren, somit keinen Dinst von dem Inhalt derselben hatten. Und diese Leute werden als vollwertige Verschieber eingestellt. Möchte sich Herr Inspektor Kenger als Vorstand nur ein bißchen um Dienst und Instruktion kümmern, so könnten derartige Mißstände nicht einreichen. Daß letztgenannter ein verbissener Feind sozialdemokratisch organisierter Bediensteter ist, beweisen seine oftmalsigen Ausdrücke, wie: „Ich schmeiße euch Gefindel noch alle raus.“ Ebenbürtig steht ihm der den Turnus kommandierende Beamte, Herr Resident Schleder, ein krankes, nervöses Männlein, der die Bediensteten in geradezu unerhörter Weise anschnauzt. Speziell, wenn jemand die Meldung bringt, es seien zu wenig Leute in den Partien, schreit er: „Ersatz gibt es keinen, kümmert euch.“ Doch genug für heute. Wir werden den Weg der Öffentlichkeit betreten, damit man höhererorts und im Publikum auf diese russischen Zustände aufmerksam wird.

Tries. (Wichtigstellung.) In Nummer 14 des „Eisenbahner“ vom 10. Mai l. J. wurde in dem Bericht über die Personalkommissionssitzung (Sektion Unterbeamte) meine Person über die Abschaffung des außertourlichen Avancements unrichtig bemerkt, daß ich für die Beibehaltung dieses Avancements gestimmt hätte. Ich erkläre, daß ich bei jeder Sitzung, so oft über diesen Gegenstand abgestimmt wurde, für die Abschaffung gestimmt habe, ebenso bei der letzten Sitzung. Dagegen habe ich mich bei der Abschaffung für die Lokomotivführer der Stimmabgabe enthalten, da ich von dem Trieser Direktionsbezirk von seiten der Lokomotivführer hierzu keinen Auftrag erhalten habe.

Tries, im Mai 1914.

Zint, Oberkondukteur.
Trautenu. (Todesfall.) Am 24. April starb unser Mitglied Genosse Franz Stiller, Kondukteur. Die Witwe und zwei kleine Kinder betrauern ihren Ernährer. Allen jenen, die an dem Begräbnis teilgenommen, insbesondere dem Verein „Lebte Ehre“, sowie allen Kollegen, sei hiermit für die materielle Unterstützung im Namen der Witwe des Verstorbenen der herzlichste Dank ausgesprochen. Wir werden ihm stets ein treues Andenken bewahren.

Willach, Südbahn, Pustertallinie. (Ein verhängnisvoller Eisenbahnzusammenstoß.) Auf der Südbahnstrecke Marburg—Franzenstette hatte sich am 13. Mai l. J. bald ein folgenschwerer Zusammenstoß ereignet. Der um 9 Uhr 21 Minuten abends in der Station Mittelwald a. d. Drau fällige Schnellzug Nr. 1010 traf das Einfahrsignal genannter Station in die Abfertigung gestellt, auch der Einfahrtwechsel stand in die Abfertigung, und zwar auf jenes Geleise, auf welchem Zug Nr. 454 m sich befand. Durch die Aufmerksamkeit des Zugpersonals und des Stodmannes von Zug Nr. 454 m, der den Lichterwechsel des Schlußsignals für das Vorfahren noch nicht vorgenommen hatte, ist es zu danken, daß der einfahrende Schnellzug Nr. 1010 noch vor dem Einfahrtwechsel angehalten wurde, was im anderen Falle leicht zu einer folgenschweren Katastrophe hätte führen können, da dann der Schnellzug von rückwärts auf den Güterzug aufgefahren wäre. Die wahre Ursache dieses Vorkommnisses war bis jetzt nicht zu erforschen.

Wien. (Machruf.) Am 1. Mai 1914 ist der Vorstand der k. k. Signalwerkstätte in Wien, Nordbahn, Herr Inspektor Engert, in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Die Signalmeister und deren Zugeteilte erleben es als ihre Pflicht, ihrem scheidenden Vorstand für seine humane Behandlung und Fürsorge während seiner langen und erspriehlichen Dienstzeit den besten Dank und den innigsten Wunsch auszusprechen, er möge noch viele Jahre gesund und wohl sein Leben genießen.

Wien I (Personenbahnhof.) Auf der Personenseite des Westbahnhofes treibt sich der Weichenkontrollor Bohl herum, welcher es versteht, die ihm unterstellten Weichensteller zu sekkieren und zu benutzieren. Die Sektatur geht so weit, daß er den Leuten sogar das Essen während ihrer zwölfstündigen Dienstzeit verbietet. Bei Nacht setzt sich dieser von Verfolgungswahn besessene Mensch in einen Wagen, und wenn er eines Weichenstellers herankommen sieht, glaubt er

sich bedroht. Erst unlängst rannte er aus dem Wagen und drohte in Gegenwart einiger Kollegen mit einem Revolver und äußerte sich, daß, im Falle ihm ein Weichensteller bei Nacht in die Nähe kommt, er auf denselben schießen werde. Da Bohl an Verfolgungswahn leiden dürfte, weil er sich immer verfolgt fühlt, so fragen wir beim k. k. Bahndienstamt Wien I an, ob es nicht nötig wäre, denselben ärztlich untersuchen zu lassen und ihm einen Posten am Steinhof anzuweisen, da er in seiner Stellung das größte Unheil anrichten könnte.

Wien-Favoriten. (Todesfall.) Am 8. Mai haben wir den Rangleidener der Südbahn Genossen Johann Böckler zur ewigen Ruhestätte begleitet. Böckler war ein überzeugter Genosse, dem wir jederzeit ein treues Andenken bewahren werden.

Sergogenburg. (Todesfall.) Am 14. Mai wurde unser Mitglied Karl Zederbauer zu Grabe getragen. Genosse Zederbauer war erst 42 Jahre alt und hinterläßt eine Witwe mit drei unmündigen Kindern. Im Namen der Hinterbliebenen sprechen wir allen, die sich am Leichenbegängnis beteiligt haben, den herzlichsten Dank aus. Möge dem Verstorbenen die Erde leicht sein.

Versammlungsberichte.

Die Aktion der Bahnerhaltungsarbeiter.

In der Aktion der Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Staatsbahnen haben wir an abgehaltenen Versammlungen noch nachzutragen: Am 6. April in Höbelsdorf, St. Pölten, Tulln, Kriegsdorf, Beher und Gannsdorf, am 12. April in Asch und Domstadt; am 13. April in Marchegg und Falkenau; am 14. April in Regenz; am 19. April in Rißbüchel, Komotau und Feldkirch; am 21. April in Prerau; am 22. April in Oberberg; am 23. April in Halbstadt; am 25. April in Böhmisches Leipa und Dzieditz; am 28. April in Klösterle, Bludenz, Petrovitz, Lukawetz, Raaden, Kamritz, Graz II, Waidhofen a. d. Ybbs, Freudenthal, Plan und Tannwald; am 3. Mai in Tüppeldorf. Alle diese Versammlungen waren gut besucht und wurde die Resolution überall einstimmig angenommen. Bei den deputativen Ueberreichungen der Resolution ereigneten sich manche Zwischenfälle, die den Bildungsgrad der Herren „Ober-Staatsbahnräte“ trefflich aufzeigten. Da mußte beispielsweise in einer Versammlung, weil dieselbe von deutschen, tschechischen und polnischen Bahnerhaltungsarbeitern besucht war, die deutsche Resolution auch in die tschechische und polnische Sprache übersetzt werden, damit doch jeder Versammlungsteilnehmer weiß, worum es sich handelt. Das war nun dem Herrn Ober-Staatsbahnrat nicht recht und der gebildete Herr beschimpfte die Arbeiter, daß sie Felnz seien. Im Grunde aber war ihm darum zu tun, daß die Bahnerhaltungsarbeiter die 20-S.-Lohnvorrichtung fordern, was ihm als „eine Frechheit“ erscheine.

Wo anders spielte sich wieder folgender heitere Vorfall ab:

Ober-Staatsbahnrat (zur Deputation): „Von welcher Partei geht denn die Aktion aus?“

Die Deputationsmitglieder: „Von den Sozialdemokraten.“

Ober-Staatsbahnrat: „Seid ihr auch alle Sozialdemokraten?“

Die Deputationsmitglieder: „Ja wohl!“

Ziemlich rasch, aber sehr höflich wurde die Deputation sodann entlassen.

Ueberflüssig ist zu sagen, daß es wieder vereinzelt Herren Ober-Staatsbahnräte gab, die die Resolution nicht angenommen haben. Diese Resolutionen gingen jedoch von uns an die kompetente Stelle. Uns liegt natürlich gar nichts daran, wenn sie ihre Stellung für so minderwertig erachten, daß sie sich gar nicht getrauen, sich für ihre Arbeiter einzusetzen. Ob sie es nicht tun dürfen, müssen sie selber wissen; aber wenn schon dies der Fall sein sollte, so haben sie doch gar kein Recht, mit den Arbeitern derart grob zu verfahren, um sodann auch bei den Arbeitern sogar als ein Nichts zu gelten. Trotz aller solcher Herren Ober-Staatsbahnräte nimmt aber die Aktion doch ihren beabsichtigten Verlauf!

In der Aktion der Werkstätten- und Heizhausarbeiter wurden bereits folgende Versammlungen abgehalten:

Am 14. April in Gmünd; am 17. April in Linz; am 22. April in Simmering und in Amstetten; am 26. April in Laibach und in Obergerstitz.

Auch diese Versammlungen waren gut, zum größten Teil sehr gut besucht und wurde die Resolution überall einstimmig angenommen und deputativ überreicht.

Ferner fanden noch Versammlungen statt in:

Platna, Nepomuk, Zitschin, Budweis, Pöbham, Kolesch, Prag, Nimbura, Pardubitz, Ceperka, Drinov, Chraft, Klattau, Chrudim, Linisch, Nakonik, Geiersberg, Walle, Alt-Paka, Jungbunzlau, Kolín, Königshof, Neuhaus, Sebetin, Kofikan, Verana, Rudig, Katak, Meratowik, Mürschan, Strakonik, Ober-Potjehernik, Lušna-Lišan, Karolinenthal, Mnichowik, Laun, Janowitz, Taus, Schattau, Wotik, Weseli Mezimosti, Wschetat, Mlah, Motowik, Podhořan, Vafob, Weltrus, Kamenik a. d. L., Bystřiz, Jarešchau, Turnau, Hinter-Treban, Furt im Walde, Wsenor, Weinhöfen, Ledeb, Oberdorf bei Neuhaus, Stejna, Malnik, Obertraun, Tries-Freihafen, Sternberg, Probnik, Niederlindewiese, Neubistritz, Böchlarn, Wöckstein, Dröfing, Süßenbrunn, Wudigsdorf, Wolfsberg, Znaim, Karlsbad, Czortkow, Jägerndorf und Bad Ischl.

Böhmisch-Leipa. Am 3. Mai fand im Saale des Gasthauses „zur Stadt Karlsbad“ eine Versammlung der Mitglieder des Pensionsfonds II der k. k. Böhmisches Nordbahn statt, welche leider nicht so besucht war, wie es die Wichtigkeit der Tagesordnung erfordert hätte. Die Genossen aus den umliegenden Stationen nördlich von Leipa waren vertreten, doch die Leipauer selbst sowie die sübliche Strecke blühten mit ihrer Abwesenheit. Ein trauriges Zeichen der Interesslosigkeit bei derart wichtigen Angelegenheiten. Genosse Schiller aus Bodenbach führte den Vorsitz und rügte diese Laubeit, darauf hinweisend, daß es kein Wunder ist, wenn die Verwaltung den berechtigten Wünschen der Bediensteten so wenig entgegenkommen zeigt. Genosse Dusek aus Wien referierte über die Auflösung des Fonds II und dessen Einverleibung in den Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen. In längeren Ausführungen wies Redner auf die Schäden hin, die den Mitgliedern aus diesen gänzlich reaktionären Statuten erwachsen und bespricht die Chancen einer Einverleibung; auch Redner ist der Ansicht, daß die Indolenz der Mitglieder nicht dazu beitragen wird, ein Resultat der unternommenen Aktion herbeizuführen. Redner appellierte schließlich an die Anwesenden, sich zu bemühen, die Mitglieder für die Sache zu interessieren und der Organi-

sation, die gewiß keine Mühe scheuen wird, um im Interesse der Mitglieder tätig zu sein, den notwendigen Rückhalt zu bieten. Nach einem fräftigen Schlußwort des Genossen Schiller wurde die Versammlung um 6 Uhr nachmittags geschlossen.

Bodenbach-Auffig a. d. E. Die fortwährenden Verschlechterungen der Dienstverhältnisse auf den k. k. Staatsbahnen und die Beschneidung der erworbenen Rechte des Personals begünstigen, ihre Wirkung zu äußern. Sowohl in Bodenbach als auch in Auffig kamen die Bediensteten — vorzugsweise das dem Exekutivdienst angehörende Personal — scharenweise, um gegen diese Maßnahmen des Eisenbahnministeriums zu protestieren. In der Versammlung in Bodenbach, welche am 4. Mai in der „Volkshalle“ stattgefunden hat, führten den Vorsitz die Genossen Schiller und Hübner; in der Auffiger, die am 6. Mai in Hohers Sälen abgehalten wurde, die Genossen Soutajan und Paul. In beiden Versammlungen referierte Genosse Dusek aus Wien, welcher in einer ausführlichen Weise über die bereits durchgeführten Verschlechterungen berichtete. Seine Ausführungen lösten mitunter leidenschaftliche Entrüstung aus, als er auf die Art und Weise aufmerksam machte, wie das Eisenbahnministerium bestrebt ist, die durch einen harten Kampf errungenen Zuwendungen durch Verschlechterungen zu paralysieren. In beiden Versammlungen ergriff auch Genosse Grünzner das Wort, um einesteiils das Referat des Genossen Dusek in recht wirksamer Weise zu ergänzen, andererseits um die Haltung der bürgerlichen Parteien, speziell der Deutschen, aufzuzeigen, die die Interessen der Eisenbahner in einer schmachlichen Weise verraten haben.

Diese beiden Versammlungen lassen erkennen, daß die Eisenbahner entschlossen sind, den Kampf um die Grundlagen ihrer Existenz mit aller Wucht aufzunehmen.

Brünn I. (Versammlungsbericht.) Am 8. Mai tagte in Rumrowitz eine sehr gut besuchte öffentliche Versammlung des Stations- und Verschubpersonals, wo Genosse Janousek referierte. Die Ausführungen des Referenten sowie der Vertrauensmänner fanden allgemeinen Beifall und wurde einstimmig beschlossen, an den aufgestellten und überreichten Forderungen festzuhalten und für deren Durchführung jederzeit einmütig einzustehen.

Jägerndorf. (Eisenbahnerversammlung.) Sonntag den 10. d. M. fand unter dem Vorsitz des Genossen Schurek im Arbeiterheim eine massenhaft besuchte Versammlung der hiesigen Werkstättenarbeiter statt. Genosse Burek hielt ein von großer Sachkenntnis erfülltes Referat, das mit großem Beifall aufgenommen wurde. Eine die Forderungen der Werkstättenarbeiter beinhaltende Resolution wurde einstimmig angenommen. Die Resolution wurde von den hiezu bestimmten Vertrauensmännern unterzeichnet und wird dem Herrn Dienstvorstand mit dem Ersuchen um Bestätigung und Weiterleitung überreicht werden. Der Organisation des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, deren Vertrauensmänner, den Reichsratsabgeordneten Josef Tomajchik und Rudolf Müller sowie der sozialdemokratischen Fraktion überhaupt wurde für die bisherigen Bemühungen das unbeschränkte Vertrauen ausgesprochen. Nachdem noch einige lokale Angelegenheiten besprochen worden waren, schloß der Vorsitzende die imposante Versammlung.

Jägerndorf. (Eine gut besuchte Versammlung der Eisenbahner) fand am Donnerstag den 16. d. M. in der Gartenberanda des Arbeiterheim statt, in der die Genossen Burek und Heeger referierten. Genosse Burek besprach die Lohnforderung und die noch ausstehenden Forderungen der Eisenbahner. Diese Forderungen können nur dann durchgesetzt werden, wenn sich die Eisenbahner durch die gewährte Lohnerhöhung nicht betren lassen, sondern ihre Reihen durch den Beitritt zur Organisation stärken. Die Organisation ist aber auch notwendig, um das Gewährte zu erhalten und um zu verhindern, daß auf der anderen Seite Verschlechterungen geschaffen werden. Nach dem mit Beifall aufgenommenen Referat sprach Genosse Heeger über die Frage: „Warum müssen sich die Eisenbahner um die politischen Vorgänge kümmern?“ Der Referent zeigte an der Hand vieler Beispiele, wie die bürgerlichen Politiker, die falschen Feinde der Eisenbahner, im Parlament die Interessen der Eisenbahner vertreten und welches Komödientenspiel mit ihren Forderungen getrieben wurde. Nach dem ebenfalls mit Beifall aufgenommenen Referat wurden noch einige Werkstättenangelegenheiten besprochen, worauf der Vorsitzende Genosse Burek mit Dankesworten die Versammlung schloß.

Prerau. (Versammlungsbericht.) Am 3. Mai fand in Prerau im Hotel „Austria“ eine gut besuchte Versammlung der Signalmeister Mährens und Schlesiens statt, wobei deren Dienstinteressen besprochen wurden. Vertrauensmann Signalmeister Ernst verlas das von den Signalmeistern der k. k. Staatsbahnen verfaßte Memorandum, welches einem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt wird. Auch meldeten einige Kollegen ihren Beitritt zur Organisation an. Obmann Signalmeister Teufert forderte die noch außer der Organisation stehenden Signalmeister auf, der Organisation beizutreten. Die nächste Zusammenkunft wurde für den 5. Juli beschlossen, wo Eingabungen und Beitritte entgegengenommen werden.

Wien-Penzing. Am 13. Mai fand im Eisenbahnerheim eine sehr gut besuchte Versammlung der Wochsignaldienner, Weichensteller und Bahnwärter statt, bei welcher Genosse Sommerfeld von der letzten Zentralpersonalkommissionssitzung Bericht erstattete. Von der Zentrale war Genosse Adolf Müller erschienen.

Zeltweg. (Versammlungsbericht.) Am 3. Mai sprach hier in einer sehr gut besuchten öffentlichen Versammlung Reichsratsabgeordneter Muchitsch über „Sozialpolitik und Parlament“.

Aus den Organisationen.

Abtsdorf. (Vereinsnotiz.) Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzugahlen, damit sie ihrer erworbenen Rechte nicht verlustig werden. Nach sechswoöchigem Rückstand wird der Bezug des Fachblattes eingestellt, nach dreimonatigem Rückstand werden die säumigen Zahler als ausgetreten gestrichen.

Bogen I. (Versammlungsbericht.) Am 8. Mai fand die Generalversammlung der Ortsgruppe I des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und dem scheidenden Ausschuß das Absolutorium erteilt. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: August Stanzl, Obmann; Johann Prünzer, Stellvertreter; J. Brandstätter, Kassier; H. Lageder, Stellvertreter; Franz Höpfl, Schriftführer; Josef Wallner, Stellvertreter; Substanzier: Anton Untergruppenberger II, Karl Egger, Franz Trabubusch, Anton Somavilla, Alois Marfart, Ferdinand Kock; Ausschuß: Franz Arenn, Franz Osmech, Valentin Kojchir, Anton Mahner, Josef Planzl, Josef Nebalek, Oswald Schmid, Alois Ucher, Raimund Moser, Ferdinand Haller, Franz Schafleitner, Josef Schwaininger, Johann Steinbach, Christian Marx, Franz Bircher, Gustav Heinrich, Michael Engl, Georg Hörmann, Johann Ildeutich, Peter Wisneder, Heinrich Schulz und Johann Levanitsch; Revisoren: Johann

Beste und reellste Bezugsquelle! Billige



Bettfedern, Daunen

1 Kilo graue, geschlossene K 2⁴⁰, bessere K 2⁴⁰, halbweiße K 2⁸⁰, weiße K 4[—], bessere K 6[—], Herrschaftsfeile, schneeweiß K 8[—], hochprima K 2⁵⁰, Daunen, grau K 6[—], 7[—] und 8[—], Daunen, weiß K 10[—], Brustbaum K 12[—], Kaiserbaum K 14[—], Son 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weißen Manting: 1 Zudeut circa 180/120 cm groß, samt 2 Koppkissen, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen grauen, dauerhaften Federn, K 16[—], Halbdaunen K 20[—], Daunen K 24[—], Zudeut allein K 18[—], 14[—] und 16[—], Koppkissen allein K 8[—], 3⁵⁰ und K 4[—], Zudeut, circa 180/140 cm groß, K 15[—], 18[—] und 20[—], Koppkissen, circa 90/70 cm groß, K 4⁵⁰, 6[—] und 6⁵⁰, Unterbett, circa 180/116 cm groß, K 15[—], 15[—] und 18[—] versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10[—] an franko.

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

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für: alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Billige Bettfedern und Daunen



1 Kilo graue geschlossene K 2⁴⁰, bessere K 2⁴⁰, halbweiße prima K 2⁸⁰, weiße K 4[—], prima daunenweiße K 6[—], hochprima K 7[—], 8[—] und 9⁵⁰. Daunen, grau K 6[—], 7[—], weiße prima K 10[—], Brustbaum K 12[—], von 5 Kilo an franko.

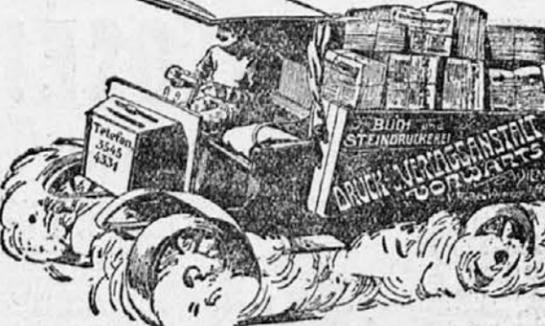
Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Zudeut ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16[—], Halbdaunen K 20[—], Daunenfedern K 24[—], Einzelne Zudeute K 10[—], 12[—], 14[—], 16[—], Einzelne Koppkissen K 2⁵⁰, 3⁵⁰, 4[—], Zudeute 200x140 cm gross K 18[—], 15[—], 18[—], 20[—], Koppkissen 30x70 cm gross K 4⁵⁰, 6[—], 6⁵⁰, Unterzudeute aus bestem Bettgarn 180x116 cm gross K 13[—] und K 15[—] versendet von K 10[—] an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

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

Bei Alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Krüsen, eiternden Wunden etc. hat sich Apotheker Sell's Fuß-Salbe in Verbindung mit Gaze und Wundreinigungsmittel (Preis kompl. Kronen 3⁰⁰ inkl. Zoltpfeifen) vorzüglich bewährt. Weitens verschwinden Schmerzen sofort. Anmerkungen: Schreien laufen fortwährend ein. Sell's Fuß-Salbe, präpariert mit vier gold. Medaillen ist seit nur allein zu beziehen durch die Sell'sche Apotheke, Osterhofen B 23 (Niederbayerin). Bei minderwertigen Nachahmungen wird gewarnt, man achte deshalb genau auf meine Firma.



Möbel

Wien's beste u. billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen allbekannte und langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage

Wien XV/1, Mariahilferstrasse 142 (neben der Löwendrogerie).

Vollsteete Zimmereinrichtungen von 140 Kr. aufwärts; Büchereinrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Küchen, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisezimmer von 250 Kr. aufwärts; Plüschbetten von 60 Kr.; Bettstellen von 9 Kr.; Matratten von 12 Kr.; einzelne Möbel billigst. Kleiner Preis-Katalog für Probezeit gratis. Großes Möbelalbum für 90 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Sulphur in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage und meine Schutzmarke Löwendrogerie, welche als Schutzzeichen meines Geschäftes in Lebensgröße in meinem Schaukasten aufgestellt ist. Sollten Sie sich nicht überzeugen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke, Firma und Namen auf selben Schildern vor dem Geschäftstisch total sehen.

Guter Wohlgeborner!

Ich spreche hiermit meinen besten Dank und Zufriedenheit aus, für die prompte und reelle Bedienung Ihrer Eile. Verbe auch stets Ihre werke Firma bei meinen Kollegen empfehle. Die Möbel sind in tadellosem Zustand wohlbehalten angekommen. Beizhne mit aller Hochachtung

Anttilfeld. Johann Adam.

Von Herrschaften abgelebte Herrenkleider spottbillig nur bei

Heinrich Weinberger
I. Bez., Singerstraße Nr. 6.
Kleider auch leibweife.

Pro Paar 8 K u. 10 K



Rommischshuhe

Gefelich geföhüt!

50.000 Paar Rommischshuhe

welche mir wegen zu später Lieferung zurückgeblieben und die für die schwersten Strapazen geeignet sind, habe ich mich entschlossen, zum Selbstkostenpreis von 8 Kr. per Paar zu verkaufen. Die Schuhe sind aus bestem Kälberleder, mit stark genähter Lederhülle. Stöße mit Gell besöhütet und abgerieben. Die Schuhe sind besonders für die Winterzeit empfehlenswert. Bei Bestellung genügt Postmetermaß oder Zummernummer. Umtausch gestattet. Versand per Nachnahme durch das Schuhgeschäft Franz Humann, Wien, 2. Bezirk, Moislgasse 3/24, I. L. handelsbaer, protokollierte Firma.

Rheumatismus
Gicht, Ischias, Nervenleiden

Aus Dankbarkeit teile ich jedermann umsonst brieflich mit, wie ich von meinem schweren Leiden befreit wurde.

Käthi Bauer, München
Mozartstrasse 5/A 199

Alle Männer

die infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls versäumen, die leichtvolle und aufklärende Schrift eines Nervenarztes über Ursachen, Folgen und Aussichten auf Heilung der Nerven-schwäche zu lesen, illustriert, neu bearbeitet. Zu beziehen für K 1⁵⁰ in Briefmarken von Dr. Rumlers Heilanstalt, Gont 881 (Schwyz).

UHREN

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

Franz Sklár
Exporthaus für Uhren und Goldwaren
Krems in Böhmen
Illustrierte Preisurante auf Verlangen gratis und franko.

Wasserfucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Baderkrankheit, geschwollene Füße beilegt man rasch durch Dr. Novillos

Herz- und Wasserluchtee.
Preis 4 Kronen, 3 Palette 10 Kronen.
Versand sofort durch:
Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Wabern).

KROPF

(Sathals, Blähhs, Drüsenanschwellungen) beseitigt man in ganz kurzer Zeit durch

Dr. Reinhardt's Kropfbalsam

Preis 4 K. 3 Flaschen 10 K.
Attenversand zollfr. Haus Kummer, chem. Laboratorium, Burghausen A 9 (Oberbayern.)

8 Tage gehend!
Einmaliges Anziehen!

Herrn-Taschenuhr



Präzisionsführung mit hochfeiner Feinverstellung

R 12.- und Porto gegen Nachn.

3 Jahre schriftliche Garantie.

MAX BÖHNEL
Wien IV
Margaretenstraße 27/15
Original-Fabrikpreisliste gratis

Ein trauriges Los



ist es, sich schwach, leidend, nervös zu fühlen und seine Leistungsfähigkeit schwinden zu sehen. Besonders traurig für diejenigen, welche im schweren Kampfe ums tägliche Brot gegen die vielen gesünderen Konkurrenten ihre Existenz, ihren Verdienst verteidigen müssen.

Das Schwinden der Lebensenergie, der Lebenskraft beruht darauf, daß infolge falscher Ernährung, verkehrter Lebensweise und anderer seelischer Einflüsse das Blut allmählich seine richtige Mischung und insbesondere seinen Gehalt an Nährstoffen verliert. Infolge dieser Blutverarmung kommt es zu Störungen des Blutkreislaufes und zu allen möglichen Erkrankungen, Kopfschmerzen, Appetitangel, Stuhlverstopfung, Magen- und Darmbeschwerden, Adernverkalkung und vielen anderen Leiden. Wir können nicht mehr so arbeiten wie ehemals und sehen verzweifelt in die Zukunft.

Kranke, geschwächte Nerven lähmen den Willen!

Schlaflosigkeit, Mattigkeit, schnelle geistige Ermüdung, Zerstreuung, Gedankenlosigkeit stellen sich ein und berauben uns der Fähigkeit, unseren Platz voll auszufüllen. Soll nun die vorzeitige Abnutzung unserer Körpermaschine aufgehalten werden, soll wieder Gesundheit und

Frohmut unsere Seele erfüllen

dann kann es nur durch ein Mittel geschehen, welches das Blut auffrischt und verjüngt, den Stoffwechsel hebt und Körper und Geist jenes hohe Maß von Kraft spendet, das zur Überwindung krankhafter Störungen nötig ist. Diesem Zwecke dient Biodyn, das schon

Tausenden zu neuem Leben verholfen hat.

Mit Biodyn empfängt das Blut, das ja alle Organe, auch Gehirn, Rückenmark und Nerven, ernähren muß, den unentbehrlichsten Baustoff für den Körper und schafft

ruhige Nerven, Spannkraft und Lebensglück.

Nehmen Sie Biodyn und Ihre Nerven werden wieder erstarren, Ihr Körper wird von neuer Kraft durchströmt sein.

Ganz umsonst eine Probe

sende ich Ihnen, wenn Sie darum schreiben. Sie werden sich selbst davon überzeugen können, wie vorzüglich Ihnen mein Mittel tun wird.

Ich leiste volle Garantie

daß Biodyn keinerlei schädliche Bestandteile enthält, und sende Ihnen ebenfalls mit der Probe ganz umsonst meine äußerst belehrende wertvolle Abhandlung, die Sie dann über alles gründlich aufklären wird. Warten Sie nicht und schreiben Sie mir mit vollem Vertrauen. Eine Korrespondenzkarte genügt. Adressieren Sie dieselbe an die **Expedition der Oporn-Apotheke, Budapest VI, Abteilung 308.**

Beste böhmische Bezugsquelle! Billige Bettfedern!



1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, flaumige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunen (flaum), grau 6 K; 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster Brustbaum 12 K.
Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weißen oder gelben Manting, 1 Zudeut, 180 cm lang, circa 120 cm breit, samt 2 Koppkissen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunen 24 K; einzelne Zudeute 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Koppkissen 3 K, 4 K, 5 K, 6 K; Zudeute, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K, 16 K, 17 K, 18 K, 21 K; Koppkissen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 6 K 70; Unterzudeute aus Hartem, netzfreien Garn, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpostbares

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

5 Tage zur Probe

ohne Anzahlung, ohne Kaufverpflichtung, mit bedingungslosem Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen liefern wir

gegen bequeme Monatsraten

Nr. 510. Kavalleruhr mit Sprungdeckel, Stahlgeläuse, 15 Rubinen, Zentrum und Sekunde. . . 35 K., Monatsrate

Nr. 570. Kavalleruhr offen, silb. Geh., Zwischendeckel, geschmackv. Strahlgr. 15 Rub. 41.50 K., Monatsr.

Nr. 540. Kavalleruhr mit Sprungdeckel, Gehäuse Tulasilber mit echt Goldschild, 15 Rub. 55 K. . . Monatsrate

Nr. 590. Kavalleruhr offen, 14 kar. massives Goldgehäuse mit Metallstabschutz, 15 Rubinen, Goldzeiger, 7 K. 125 K. . Monatsrate

Nr. 620. Kavalleruhr mit Sprungdeckel, fein gekörntes 14 kar. mass. Goldgehäuse m. elegant. Schild, 15 Rub. 9 K. 180 K. . . Monatsrate

Nr. 690. Hochf. Kavalleruhr, mass. Gold, Sprungdeckel, 14 kar. mass. Goldgeh., 17 Rub., 4 Zifferbl., Pariser Mod., 240 K. Monatsr.

Nr. 920. Armbanduhr, mod. Tonnenform, silb. Geh., 15 Rub., perigr. Hirschleherd. silb. Schmalb. hochvorn., 62 K. Monatsr. 4 K.

Verlangen Sie sofort unsere Probestellung. Postkarte genügt. Besuchen Sie uns Verkaufsbüros, Mariahilferstraße 103.

Bial & Freund G. m. H. Wien 6 Postf. 556/2

Mit jedem Tage

werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit geeigneten Kenntnissen kommt man heute vorwärts und besteht siegreich den harten

Kampf ums Dasein.

Bedenken Sie sich daher der weltberühmten Selbst-Unterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ an Ihrer Weiterbildung. Grundl. Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug-Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießmeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivführer und -Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektrouhrmacher, Elektroinstallateur, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ mit Probefabeln werden auf Verlangen jedem. Kostenlos zugesandt.

Schallehn & Wollbrück
Wien XVII, Schwendberg, 59.

1000fachen Dank!

Jahrelang litt ich an Gicht und Rheumatismus, auch Schlaflosigkeit und sonstigen Folgen des Rheumatismus. Ich nahm Medizinen, Pulver und Bäder in großer Menge, aber nichts wollte helfen; da erfuhr ich von Ihrer bewährten Pohl-Geife (A Stadt Nr. 130) und versuchte auch noch dieses Mittel. Zu meiner größten Freude kann ich konstatieren, daß jetzt nach 14tägigem Gebrauch Ihrer Geife alle Schmerzen und Schlaflosigkeit geschwunden sind und ich mich so wohl fühle wie schon jahrelang nicht. Stann daher Ihre bewährte Geife jedermann auf das wärmste empfehlen. Josef Wenneberger, St. Pölten, Niederösterreich, Lederergasse 10.

Pohl-Geife (behördlich bewilligt)

die sich auch bei Reusen, Stichen, Jucken, Rheuma und Gichtanschlägen vorzüglich bewährt hat, ist zu haben in Startons & Kr. 300 direkt beim Erzeuger J. W. Pohl, Braunau am Inn Nr. 12. Depots in Wien Apotheken: 1, Mariahilfergasse 6, Graben 7, Fleischmarkt 1, Dohlg. Markt 6, Wollzeile 13, XI, Weidm. inner Danubistraße 45.

OLLA GUMMI



von mehr als 2000 Ärzten empfohlen. Per Dugend St. 4, 6, 8, 10. Neudruck für Herren, bayerisch gebraucht, Stückfr. 6, 8, 10. Monatsbinden zu St. 3, 5, 7. Jeder Gegenstand wird besorgt. Preislisten vieler Neudrucke gegen 30 Heller-Warte. Versand direkt ohne Anzahlung oder in Briefmarken. (J. Gruner, Wien V/2, Schönb. Brunnerstr. 141 E. Wiederverkäufer gesucht. Werbung vor Nachahmungen.)

Trinken Sie gern?

echten Kognak, ff. Liköre, Bier, Limonaden u. s. w.

Sie erhalten von mir ohne irgendwelche Verbindlichkeit ein Buch mit Rezepten zur Nachbildung dieser Getränke und

1 Flasche Likör gratis

gegen Vorkostgütung von 20 h in Waren.

Max Noa, Kgl. Hoflieferant
V. SPANIEN U. GRIECHENLAND
Bodenbach a. d. E. 192.

Brüner Stoffe



für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei

Etzler & Dostal, Brünn
Schwedengasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch d. kleinste Mass wird geschneitten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.