



Telephon Nr. 2325.

Geschäftskonto 38.415.

# Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Insertionspreis:

Die einhälftige Millimeterseite oder deren Raum 14 Heller.  
Bei Jahresabzug Rabatt.

## Abo-nements-Bedingungen:

Halbjährlich	.....	Kr. 288
Ganzzähliglich	.....	576
Für das Deutsche Reich ganzzähliglich Mk. 6.—Für das übrige Ausland ganzzähliglich 9 Franken.		

Erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 4

Wien, den 1. Februar 1913.

21. Jahrg.

## Die Nachwirkungen des Eisenbahnervertrages.

**Revoltierende „Reichsbündler“.—Ein Misstrauensvotum deutsch-nationaler Eisenbahner für den Nationalverband.**

Das also ist der Fluch der bösen Tat, daß selbst die mit allen Kunststücken der Beschwichtigung im Zaume gehaltenen Mitglieder des nationalen „Reichsbundes“ zu revoltieren beginnen. Zwar geben sich ja die Herren Reichsbundmacher die erdenklichsten Mühen, die in den Kreisen der deutschnationalen Eisenbahner angesammelte Misstrümmer gegen den Nationalverband in möglichst harmloser Weise abzuleiten, allein die Erbitterung, die über den parlamentarischen Verrat der Eisenbahnerinteressen auch unter den Mitgliedern des „Reichsbundes“ immer lebhafter wird, scheint eben auch andere Wege einzuschlagen, als wie sie durch das punzierte Sicherheitsvennfil der nationalen Organisationsleitung vorgezeichnet sind. Der „Vertrauenskundgebung“, die sich Herr Heine noch kürzlich in einer Bodenbacher Versammlung, in der, wie uns berichtet wird, freilich fast keine Eisenbahner waren — fabrizierten ließ, und die gescheitert nach allen Windrichtungen hin verbreitet wurde, scheint nämlich absolut keine weitere ähnliche Veranstaltung mehr nachfolgen zu wollen, bei der es ratsam wäre, sie in eine „Vertrauenskundgebung“ in der Öffentlichkeit umzügen zu können. Dafür freilich erfährt man jetzt von Kundgebungen, die von der Nationalverbandspresse mit weniger Geschäftseifer verbreitet werden, die aber dafür den Vorzug aufweisen, daß die Gefühle, von denen sie getragen sind, durchaus echt sein dürfen. So wurde in der Hauptversammlung der Ortsgruppe Bodenbach des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ eine Resolution angenommen in der es heißt:

Die in Bodenbach tagende Hauptversammlung der Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner hat die letzten Vorgänge im Parlament und das Verhalten der Abgeordneten bezüglich der Forderungen der Eisenbahndienststellen einer eingehenden Besprechung unterzogen und stellt unfehlbar fest, daß ein Teil der nationalen Abgeordneten für die berechtigten Wünsche kein Interesse aufzubringen vermöge. Die Versammlung spricht allen jenen Abgeordneten, die ihre Unterstützung in dieser Frage verlangten, das tiefste Misstrauen aus. Besonders in dem Antrag Hummer erblickten die deutschen Eisenbahner ein Verständnislosigkeit, er ist als gänzlich zwecklos zu betrachten. Die Versammlung spricht ferner dem Nationalverband für sein Verhalten bei der Abstimmung des 17 Millionen-Antrages (Tomisch) ebenfalls ihr vollstes Misstrauen aus. Die deutschen Eisenbahner sind nicht gewillt, sich noch länger mit Versprechungen trösten zu lassen, und werden in Zukunft ihr Verhalten so einrichten, daß ihre berechtigten Wünsche besonders bei den nationalen Abgeordneten mehr Beachtung finden.

Auf der einige Tage früher in Wien stattgefundenen reichsbündlerischen Obmannkonferenz gelang es noch über die allgemeine Erregung in einer bedeutend milder gefassten Resolution hinwegzubalancieren und die Gemüter mit dem bekannten verleumderischen Gefasel über die „sozialdemokratische Demagogie“ einstweilen zu beruhigen. Dass die abgebrauchten Märsche, mit denen der Eisenbahnervertrag seit gut einem halben Jahre vor den deutschnationalen Eisenbahnherrn zu rechtfertigen versucht wird, aber allmählich ihre beruhigende Wirkung verlieren, und selbst den auf den nationalen Humbug dressierten Eisenbahnherrn zu dummen werden, beweist übrigens am allerdeutlichsten eine Vertrauensmännerversammlung der deutschnationalen Eisenbahner, die am 21. Jänner in Wien beim „Grünen Tor“ tagte, und bei der es, trotzdem als Beschwichtigungsrede eine ganze Reihe nationalverbändlerische Abgeordnete erschienen waren, recht sturmisch herging. In der Nationalverbandspresse er-

fährt man darüber allerdings nicht viel mehr, als daß „grundlegende Beschlüsse über die weitere taktische Behandlung der Eisenbahnerfrage gefaßt wurden“, und daß die Abgeordneten Dr. Stölzel, Oberleithner, Heine und Hummer sich im Schweiße ihres Angesichtes mühten, mit ihren bekannten schmalzigen Phrasen Del auf die Wogen der Erregung zu gießen. Aber aus dem Bericht, den darüber die „Reichspost“ veröffentlicht, erfährt man mehr. Unter dem Titel: „Eine stürmische Vertrauensmännerversammlung der deutschnationalen Eisenbahner“ heißt es dort:

Gestern abends fand im Restaurant „zum grünen Tor“ auf der Landstraße eine äußerst zahlreich besuchte Vertrauensmännerversammlung deutscher Eisenbahner statt, die einen stellenweise sehr stürmischen Verlauf nahm. Zu dieser Versammlung waren vom Nationalverband die Abgeordneten Heine, Hummer, Göll, Dr. v. Oberleithner, Bächer und Dr. Waber erschienen. Von einem großen Teil der Abgeordneten des Nationalverbandes, auch vom Präsidenten Dr. Schlesinger, waren Entschuldigungsschreiben eingelaufen. Als erster Redner erklärte Dr. v. Oberleithner im Namen des Nationalverbandes, dieser sei in der Frage des 17 Millionen-Antrages nach bestem Wissen und Gewissen vorgegangen; der Verband sei stets bereit, seinen ganzen Einfluß, der aber nicht überschätzt werden dürfe, in die Waagschale zu werfen, um die Interessen der Eisenbahner nach besten Kräften zu fördern.

Diese Erklärung wurde mit eisigem Schweigen aufgenommen; es wurden auch Zwischenrufe laut: „Er hat genug Einfluss! Hundert Mann!“

Der Führer der deutschen Eisenbahner, Herr Ertl, besprach eingehend die Aktion der Hauptleitung und Ortsgruppenvertreter der deutschnationalen Eisenbahner, erörterte die Parteibefreiung im Parlament, kritisierte eingehend die Haltung der Sozialdemokraten in der Frage des 17 Millionen-Antrages und bewies auf die staatsfreue Haltung des Deutschen und auch der deutschen Eisenbahner während der schwierigen auswärtigen Lage, die im Ernstfall von größter Bedeutung sei. Daher müßte man die Erfüllung der Eisenbahnerwünsche als Kriegsfürsorge betrachten. Redner betont, daß die Parteibefreiung trotz dieser Haltung bei der Regierung nicht das entsprechende Verständnis habe finden können, und wirft die Frage auf, ob es nicht besser gewesen wäre, den Antrag Tomisch nicht zu unterstützen, um die rote Agitation ad absurdum zu führen. (Lebhafte Beifall.) Redner erklärt, daß die Eisenbahner von der bisherigen Lösung der Frage absolut nicht befriedigt seien können; dieser Standpunkt sei auch in der heutigen Versprechung mit dem Nationalverband zum Ausdruck gekommen. (Beifall.) Abgeordneter Heine erklärt zunächst, daß es für ihn schwer sei, eine Sache verteidigen zu müssen, die man besser nicht verteidigen sollte, und erörtert den ganzen parlamentarischen Gang bei dem Antrag Tomisch. Das Aufgreifen dieses Resolutionsantrages beim Budgetprobatorium sei eine Schande von Seiten der Sozialdemokraten gewesen, weil Tomisch sich in einer Unterredung mit dem Ministerialrat Böß mit 4½ Millionen begnügt habe. Die Sozialdemokraten hätten, wenn es ihnen mit dem Antrag Tomisch Ernst gewesen wäre, leicht die fehlenden zehn Stimmen aufzubringen können, wenn sie nicht abkommandiert hätten.

Durch den Antrag Hummer sei wenigstens eine gesetzliche Anerkennung der Eisenbahnerwünsche vorhanden, für deren Erfüllung der Nationalverband stets eintreten werde. Jetzt müssen wir nach unserer Haltung vom Staate verlangen, daß er sich unserer Forderungen annehme. (Zwischenrufe: „Zeit wäre es schon!“)

Abgeordneter Waber beschreibt sich, daß die Regierung den Nationalverband durch ihre Haltung der Agitation der Sozialdemokraten preisgegeben habe, und versichert, daß alle Abgeordneten des Nationalverbandes ohne Ausnahme ihre Pflicht gegenüber den Eisenbahnherrn getan hätten. (Stürmische Gegenrufe.)

Abgeordneter Göll gibt namens der deutschen Agrarier die Erklärung ab, daß sie für die berechtigten Wünsche der Eisenbahner stets eintreten werden.

Abgeordneter Bächer erklärt zunächst, daß er aus den Zwischenrufen schließen müsse, daß die Eisenbahner mit der Haltung des Nationalverbandes unzufrieden seien. Man verweise stets auf die Millionenbewilligungen bei der Wehrreform und den Rüstungskrediten. Redner ergibt sich sodann in längeren Ausführungen über die Produktivität dieser Ausgaben, wobei er von stürmischen Zwischenrufen, wie: „Nicht so viel Worte! Wir wollen nichts von der auswärtigen Politik, sondern von den Eisenbahnerwünschen und ihrer Durchführung hören! Schluß! Schluß!“ unterbrochen wird. Die Deutschen, fährt Redner fort, hätten aus der Vergangenheit gelernt und demgemäß ihre parlamentarische Haltung eingerichtet. (Zwischenrufe: „Und wir gehen zugrunde dabei!“) Schließlich versichert der Redner, daß die im Nationalverband vereinigten Parteien den aufrichtigen Willen hätten, die Eisenbahnerwünsche stufenweise zur Erfüllung zu bringen. (Vereinzelter Beifall) Es wird hierauf wegen der langen Reden der Abgeordneten aus der Mitte der Versammlung der Antrag gestellt, die Redezeit auf fünf Minuten zu beschränken. Der Vorsitzende lehnt den Antrag mit dem Hinweise ab, daß man den geladenen Abgeordneten nicht das Recht der Verteidigung beschneiden könne und erteilt dem Abgeordneten Hummer das Wort, der sich erst nach langerer Zeit gegen die Lauten rufe: „Abstimmen lassen!“ Nun verabschafft und meint, daß er gar nicht das Gefühl habe, sich verteidigen zu müssen. Ihm sei es gleichgültig, was die große Menge von ihm denkt; er habe bei seinem Antrag, der so viel Angriffe erfahren habe, nach bestem Wissen gehandelt. Er weist auf die Vorteile seines Antrages, der angenommen sei, hin. Versprechungen für die Zukunft vermöge er zwar keine zu geben, aber er könnte versichern, daß man auf das nachdrücklichste für die endliche Erfüllung der Eisenbahnerwünsche eintreten werde. (Lebhafte Beifall.)

Herr Ertl faßt das Ergebnis der Vertrauensmännerberatung der deutschen Eisenbahner dahin zusammen, daß der Hauptleitung der beiden nationalen Eisenbahnerorganisationen alleseits Vertrauen entgegengebracht werde, daß man über von einer Vertrauenskundgebung für den Nationalverband abschneiden wolle, damit die Regierung sehe, daß sie durch ihre Haltung die Mehrheitsparteien in eine schiefe Lage gebracht habe. (Stürmischer Beifall.) Nach beinahe fünfstündigem Dauer wurde die Versammlung ohne Resolution geschlossen.

Damit man über die urblöde Verleumdung des Herrn Heine, die Sozialdemokraten hätten bei der Abstimmung ihre Leute abkommandiert, nicht zu viele Worte machen brauche, lassen wir das Ergebnis der unmittelbaren Abstimmung über den Antrag Tomisch, wie es auf Grund des amtlichen Telegramms vorliegt, folgen. Die weitere verleumderische Behauptung des Heine, Abgeordneter Tomisch hätte sich dem Ministerialrat Böß gegenüber, mit 4½ Millionen für die Eisenbahner begnügt, richtet sich wohl am besten durch den Hinweis darauf, daß wir vor einigen Wochen, als der Herr Baurat diese Lüge zum erstenmal ausspäte, den Herrn für solange als einen Lügner und Verleumder erklärten, bis er uns im Gerichtssaal seine Behauptung beweist. Herr Heine hat diesen Vorwurf ruhig auf sich sitzen lassen, und uns bis heute nicht gestellt, obwohl unsere damalige Erklärung in einer ganzen Reihe von Blättern Aufnahme gefunden hat. Wir sind also mit diesem famosen Ehrenmann fertig!

Ungemein erheiternd liest sich natürlich die Erklärung des Herrn Ertl, daß man von einer Vertrauenskundgebung für den Nationalverband abschneiden wolle, die natürlich, wenn man sich den ganzen stürmischen Gang der Versammlung und die erregten Zwischenrufe vor Augen hält — besser nicht versucht wurde. Ebenso putzig machte sich natürlich Herr Waber, der die „böse“ Regierung beschuldigt, daß sie, weil sie den Antrag Tomisch nicht wollte, „den Nationalverband in eine schiefe Lage gebracht habe“, der doch schließlich und endlich so brav der Regierung alle ihre militärischen Forderungen apposiert hat. Das also ist die Geschichte vom „braven“ Nationalverband und von der „bösen“ Regierung!

Uebrigens geht auch noch aus einer weiteren Meldung deutlich hervor, wie sehr den nationalen Organisationenleitungen die Missstimmung, die unter den Mitgliedern vorhanden ist, auf den Nageln brennt. So erzählt nämlich das „Deutsche Volksblatt“ vom 22. v. M.

Gestern nachmittags erschienen die Vertreter der deutschen Eisenbahnerorganisationen im Abgeordnetenhaus und hatten eine Besprechung mit den anwesenden Vertretern des Deutschen Nationalverbandes im Verbandslokal unter dem Vorzeichen des Obmannes Abgeordneten Dr. Groß. Die Vertreter der Organisationen erhoben Vorwürfe wegen der Stellungnahme des Verbandes gegenüber bei der Beratung des Budgetprovisoriums vom sozialdemokratischen Abgeordneten Tomschik eingebrochenen Antrag auf Bewilligung von 17 Millionen Kronen zum Zwecke der materiellen Besserstellung der Eisenbahner. Die Erörterung nahm ziemlich lange Zeit in Anspruch und abends 8 Uhr trat dann noch der Vorstand des Deutschen Nationalverbandes zu einer Sitzung zusammen. Über die stattgefundenen Besprechungen wird offiziell folgendes verlautbart: Nach einer einleitenden Auseinandersetzung des Abgeordneten Dr. Stötzl über die Entwicklung der parlamentarischen Vertretung der Wünsche der Eisenbahner wurde von Seiten der Vertrauensmänner der deutschen Eisenbahner auseinandergetreten, daß unter den Eisenbahnen vielfach eine Missstimmung deshalb bestehen, weil bisher die Beschlüsse vom Dezember 1911 nicht vollständig durchgeführt wurden. Demgegenüber wurde von Seiten der Abgeordneten des Deutschen Nationalverbandes vor allem die Bedeutung des zum Beschlüsse erhobenen Antrages des Deutschen Nationalverbandes zum § 4 des Budgetprovisoriums hergehoben, wodurch die Berechtigung der Eisenbahnerforderungen von Seiten des Herrenhauses und der Regierung anerkannt wurde. Die augenblickliche Verwirklichung der Forderungen lag nicht im Machtbereich des Abgeordnetenhauses und schon gar nicht in dem des Nationalverbandes allein. Es wurde von Seiten der Abgeordneten weiter mitgeteilt, daß dieselben in letzter Zeit abermals Gelegenheit genommen haben, bei der Regierung entsprechende Schritte im Interesse der Eisenbahner einzuleiten. Diese Mitteilungen wurden von den Vertrauensmännern der Eisenbahnerorganisationen zur Kenntnis genommen. Es wurde alsfests dem Wunsche Ausdruck gegeben, bei der weiteren Verfolgung der Wünsche der Eisenbahner im steten Einvernehmen zwischen den Organisationen und dem Deutschen Nationalverband vorzugehen.

Woraus, nebenbei bemerkt, zu erschien ist, daß sich die Leitungen der nationalen Eisenbahnerorganisationen immerhin billiger zufrieden geben wie die Mitglieder. Sie nehmen es eben einfach „zur Kenntnis“, wenn ihnen die Stötzl, Groß und Heinrich erzählen, daß es „nicht in der Macht des Abgeordnetenhauses lag“, den Eisenbahnen ihre Wünsche zu erfüllen, was wohl hinreichend zeigt, daß die Herren gegen den Vorstand des Nationalverbandes gar nichts einzubringen hätten, wenn sie nicht den Mißmut der eigenen Mitglieder zu fürchten hätten. Dass der recht gründlich vorhanden ist, darüber besteht, nach den registrierten Vorgängen zu schließen, kein Zweifel. Das ist immerhin ein Erfolg, der auf das Konto der aufklärenden Tätigkeit des Nationalverbandes gebucht werden kann, der durch sein Verhalten keinen Zweifel aufkommen läßt, was die Eisenbahner von der nationalen Politik haben. Die Frage ist jetzt nur, ob die nationalen Eisenbahner den Mut haben werden, die Konsequenzen aus der ihnen zuteil gewordenen Lehre bis ans lezte Ende zu ziehen, und den nationalen Schwund noch länger mit machen wollen!

## Feuilleton.

### Der Geist vom Tunnel.

Ein Bahnhof war von jeher für mich ein Ort voll großen Interesses, und das Hafsten und Kreisen der Menschen dort hat mir manche Anregung gegeben. Früher waren es mehr die Maschinen, die mich interessierten; besonders in Amerika habe ich oft mit großem Interesse die verschiedenen Typs der Lokomotiven betrachtet. Dort kann man dies tun, ohne durch ein großes Verbot verdeckt zu werden wie bei uns. Im Gegenteil, die Leute sind dort froh, wenn man sich für ihren Beruf und dessen Erfordernisse interessiert. Eines Tages sah ich, als ich auf dem Bahnhof in Pittsburgh wartete, auf einem Seitengeleise eine ungewöhnlich große, neue Passagierzuglokomotive stehen und ging hinüber, um sie mir näher zu betrachten. Es war ein wahrer Riese mit zehn Rädern, eine der leichten Maschinen aus den Lokomotivwerken von Baldwin, wie mir der Lokomotivführer sagte, als ich an dessen Kabine trat. Gleichzeitig forderte er mich auf, doch herauszukommen und mir seine Kabine von innen anzusehen. Das tat ich sehr gerne und kletterte hinauf in das „Gehirn“ des Achtzigtonnengeheuers. Ich hatte schon manchmal solche Kabinen besichtigt, so daß mir das zahlreiche Hebel- und Uhrenwerk, das hier gewissermaßen das Nervensystem der Maschine bildet, nichts Neues war, hier aber sah ich etwas, das mir ganz neu war, denn ich hatte es noch in keiner anderen Lokomotive gesehen: vor der Dampfzufuhr war ein schmaler Glaskasten mit vergoldeter Einschaltung angebracht, in dem, auf dem Federkiel ruhend, eine schneeweisse Feder stand, die etwa 16 Zentimeter lang und 8 Zentimeter breit war.

„Sie haben da einen recht merkwürdigen Schmuck,“ sagte ich zu dem Lokomotivführer. „Es ist mehr als dies,“ antwortete er, „es ist unser Schutzgeist. Wenn Sie Zeit haben,“ fuhr er fort, auf die Uhr blickend, „es ist noch 20 Minuten bis zu dem New York-Philadelphia-Express, und sich hier neben mir sehen wollen, kann ich Ihnen die Geschichte gerade noch erzählen.“

Natürlich setzte ich mich neugierig neben ihn auf den Führersitz, und er begann: „Ehe ich diese neue Maschine bekam, fuhr ich jahrelang die Nr. 252. Sie war so leicht wie ein Spielzeug zu lenken und so schnell wie der Wind; deshalb war ich auch gar nicht erfreut, als ich diese neue bekam, weil die

### Ein nationales Lügenmärchen.

Gegenüber der von der nationalen Presse so eifrig kolportierten Behauptung, die Sozialdemokraten hätten bei der Abstimmung über den Antrag Tomschik ihre Leute abkommandiert, stellen wir auf Grund des amtlichen stenographischen Protolls fest: Für den Antrag Tomschik stimmten über Ramensaufruf seitens der Schriftführer Tomášek, Schuhmeier, Burival und Vollek mit „Ja“ die Abgeordneten: Abram, Aust, Baeckle, Battisti, Beckh, Benlobic, Biňovec, Brandl, Alois, Breiter, Breindl, Breitschneider, Burival, Čehelský, Charvat, Choc, Cingr, Dašyňák, David, De Carli, Delugan, Diamand, Dötsch, Domčík, Ellenbogen, Eigner, Filipinský, Folis, Formánek, Forstner, Fressl, Genfili, Glödel, Gössinger, Grafenauer, Grandi, Grigorovič, Gröger, Habermann, Hanuš, Hejlinger, Hillebrand, Hladník, Huátek, Hod, Holubowicz, Jaroš, Jazlík, Jaros, Jerabek, Joll, Kalina, Kemeter, Klemensienicz, Klička, Knirsch, Kolessa, Konečný, Korosec, Krejčí, Karginja, Leuthner, Lewický Eugen, Lachovský Anton, Malík, Marek Jaroslav, Marek Sigismund, Modráček, Moraczewski, Müller Rudolf, Němc Anton, Neumann Wilhelm, Neunteufel, Ošner, Oliva, Ouházek, Palme, Pank, Pernerstorfer, Peixuszev, Petrušek, Pit, Písek, Pogačnik, Polle, Polkaus, Josef Pongray, Povše, Prodan, Proles, Prunar, Reismüller, Reizes, Renner, Resel, Neumann, Schäfer, Schäfer, Schiegl, Schuhmeier, Ferdinand Seidl, Seib, Seliger, Sever, Singalewicz, Skaret, Slavíček, Spytka, Špenul, Špiněk, Stark, Staruch, Stejskal, Stránský, Štríbrný, Svěcený, Svoboda, Tomášek, Tomschik, Tonelli, Tresic, Tušar, Vaněk, Vrstošek, Vojna, Voltert, Potrubá, Vukotic, Weiguny, Widholz, Winarsky, Leo Winter, Max Winter, Witt, Witt, Wüst, Wutschel, Bahajšek, Bitniček, mittels Krankheitszeugnis waren die Sozialdemokraten entschuldigt: Dr. Adler, Muhiček, Pittoni und Rieger.

### Macht und Recht.

Die Gesetzgeber haben es seit jeher verstanden, das geschriebene Recht mit dem Nimbus des Heiligen und Unantastbaren zu umgeben. In früheren Zeiten sind die Gesetze überhaupt geheim gehalten worden, damit das profane Volk sich nicht erfreue, nach den Beweggründen der Gesetzgebung zu forschen. Heutzutage ist es freilich nicht mehr möglich, die Rechtskunde als eine Geheimwissenschaft zu erhalten, wenn auch in Wahrheit die Gesetzesbücher mit ihrem unüberschaubaren Wust von schrecklich stilisierten Paragraphen der Masse des Volkes unzügänglich sind.

Aber heute wissen wir, wie die Gesetze entstehen und sich ändern. Marx hat uns gelehrt, daß die Gesetze eines Landes nur der juristische Überbau auf der Grundlage seiner Wirtschaftsverhältnisse sind und daß sie sich mit der Produktionsweise auch ändern. Wollen wir also die Gesetzgebung beeinflussen, so müssen wir die Machtverhältnisse, die leichten Grundes in der Wirtschaftsform führen, umgestalten. Aus der faktischen Macht fließt das geschriebene Recht.

Geraezi ein Schulbeispiel für die Nichtigkeit dieser Erkenntnis ist die Geschichte des Wahlrechtskampfes in Österreich. Vom Jahre 1873, da sich die wirtschaftlich erstarke Großbourgeoisie in Österreich das direkte Wahlrecht zum Parlament erwang und damit ihren politischen Siegeszug vollendete, bis zu dem Jahre 1907, dem

Geburtsjahr des allgemeinen und gleichen Wahlrechts, erkämpfte sich schrittweise eine Volkschicht nach der andern, die bis dahin von dem Gesetzgebungsrecht ausgeschlossen waren, den Eintritt in die Reichsvertretung. Nach der Großbourgeoisie kam das Kleinkürgertum und die Bauernschaft, dann das Proletariat. Die allmähliche Herausbildung des Steuerzensus von 20 auf 10 und 8 Kr., die Einführung der allgemeinen Kurie und schließlich die Erweitung des Kurienwahlrechts durch das allgemeine und gleiche Wahlrecht bezeichnet die Stufen in diesem Kampfe.

Aber die Mächtigen und Reichen, die Adeligen, Grundherren und Kapitalisten, haben es seit jeher verstanden, die Gesetze nach ihrem Belieben einzurichten und sie sind nicht gesessen, ihre Privilegien aufzugeben. Sie haben von vornherein dem Abgeordnetenhaus das Bleigewicht des Herrenhauses angehängt, doch nur dazu da ist, jede vernünftige, moderne Reform zu verhindern oder, wenn dies nicht mehr möglich ist, so doch zu verschleppen. Dies zeigt sich beispielweise deutlich an der seit Jahr und Tag mit zäher Beharrlichkeit gelebten passiven Resistenz gegenüber dem Beschluss des Abgeordnetenhauses, jenen infamen § 85 der Gewerbeordnung aufzuheben, wonach der kontraktbrüchige Arbeiter mit Arrest bestraft und wie ein Sklave in die Arbeit zurückgeführt werden kann.

Sie haben aber auch seit jeher alle Verwaltungsstellen des Staates, welche die Gesetze auszuführen haben und damit in Wirklichkeit das Volk regieren, ausschließlich mit ihren Angehörigen besetzt. Oder hat man schon je erlebt, daß ein Proletarier ein Bezirkshauptmann, ein Statthalter oder gar ein Sektionschef geworden wäre?

Sie haben nicht zuletzt auch trefflich verstanden, alle materiellen Kosten des Staates von sich abzuwälzen und dem gebildig tragenden, verachteten Volke aufzubürden. Heute machen die von den breiten Massen der armen Bevölkerung aufgebrachten Konsumsteuern bereits vier Fünftel aller Steuern aus, und das ein Fünftel, welches die Besitzenden besteuern, wird reichlich wieder aufgehoben durch die Binsen der Staatsschuld, welche in die Taschen derselben Renten besitzenden Kapitalisten zurückfließen. In Wahrheit machen die Kapitalisten mit dem Staat ein sehr einträgliches Geschäft, während das arme Volk unter der Steuerlast zusammenbricht. Wohl das Schamloseste, was an Plündierung des öffentlichen Gutes je geleistet wurde, ist die Beschenkung der reichen Schnapsbrenner mit mehr als 30 Millionen staatlicher Liebesgaben und Prämien jährlich, die durch die Brantweinsteuer den Armutsten und Elendesten des Volkes abgepreßt werden.

Dies sind nur einige der sinnfälligsten Privilegien des öffentlichen „Rechtes“. Aber wenn wir die Gesetzbücher des privaten Rechtes, das die Rechtsverhältnisse des privaten Lebens regelt, zur Hand nehmen, finden wir dasselbe Bild: auch diese Gesetze sind nur für die Reichen da.

Das „bürgerliche Gesetzbuch“ aus dem Jahre 1811 (es ist ein Gesetzbuch für die Bürgerlichen) widmet dem Vermöndshaftswesen der vermögenden Mündel eine große Reihe sehr eingehender Bestimmungen. Genaueste Rechnungslegung ist dem Vormund für die Vermögensverwaltung vorgeschrieben, ohne seine Zustimmung kann der Minderjährige auch nicht das kleinste Geschäft abschließen, liegendes Gut kann gar nur mit Zustimmung zweier Gerichte, des Bezirksgerichtes und des Gerichtshofes, veräußert werden u. s. w. Wenn sich aber ein Minderjähriger selbstständig „zu Diensten verdingt“, ist der Vertrag gültig, und was er durch seine Hände Fleiß erwirkt, darüber kann er sich frei verpflichten. Das heißt: wenn der Minderjährige nichts als seine Arbeitskraft besitzt, so bleibt er nach dem Gesetz vollständig sich selbst überlassen, sein Vormund und sein Gericht braucht sich um ihn zu kümmern.

Dagegen sorgt das bürgerliche Gesetzbuch sehr liebevoll für eine Gruppe der Bevölkerung, die offenbar schon

252 dem westlichen Bezirk zugestellt wurde, wo die Steigungen leichter sind. Da hier ist nämlich besonders häufig für Bergsteigungen gebaut. Aber was halb? Also, etwa 90 Meilen von hier ist uner längster Tunnel, Tunnel Nr. 4, und etwa eine Viertelmeile vom anderen, östlichen Ende des Tunnels geht eine Brücke mit zwei Bögen über einen kleinen Fluß. Dort ist eine ziemlich gefährliche Stelle, denn der Fluß steigt oft sehr schnell, wenn es im Gebirge regnet oder schneit, und dann wird er sehr reizend. Vor ungefähr zwei Jahren hatte ich ein schreckliches Unglück, gerade als wir aus jenem Osttor des Tunnels hinausfuhrten: Ein junges Mädchen wurde von der 252 überfahren, ganz kurz vor der Brücke; es war gerade um Mitternacht. Im Dichte der Lokomotivlatere hatte ich etwas Weißes gesehen und hielt deshalb den Zug an. Da fanden wir ein in ihr weißes Nachtwandelt geweihtes, etwa zwanzigjähriges Mädchen, den Kopf vom Rumpf getrennt. Der Anblick war schrecklich und blieb mir lange im Gedächtnis. Wie ich später hörte, war sie eine Nachtwandlerin und im Schlaf aus ihrer nicht weit von der Bahn entfernten Wohnung fortgegangen, um so schrecklich zu enden.

Als ich das erstmal nach dem Unglück wieder die Strecke fuhr, mußte ich unwillkürlich daran denken. Als wir uns dem Tunnel Nr. 4 näherten, war ich schon ganz nervös, und das wurde immer schlimmer, je mehr wir der Unglücksstelle näherten. Jetzt kam der Tunnelausgang — mein Herz schlug fast laut — da — was war das? Ein weißes Bild, wie damals, einen Moment vor der Lokomotive her! Hatte ich mir es nur eingebildet? Hatte ich geträumt? Aber wenn man hier im Führerhause sitzt und die Verantwortung für so viele Menschenleben trägt, dann träumt man nicht. Hatte der Unfall mich so nervös gemacht, daß meine Sinne mich täuschten, oder — war es Aberglaube? Nun, bei der Rückfahrt paßte ich genau auf, obwohl es am hellen Tage war — aber es passierte nichts.

Bei der nächsten Fahrt war ich noch nervöser, als wir uns dem Tunnel Nr. 4 näherten. Jetzt fragte ich mich schon: Wird sie kommen oder nicht? Und sie kam! Wieder hielt ich die Bremse schon in der Hand, da war die weiße Gestalt auch schon verfehlt, gerade wie damals! Und so ging's weiter! Bei den nächsten Fahrten, immer wenn wir dem Tunnelausgang bei der Ausfahrt von hier um Mitternacht nahekamen, erschien die „weiße Frau“ für einen Moment und verschwand wieder, wie sie gekommen war. Ich bin nicht abergläubisch und wurde nach und nach daran gewöhnt. Vielleicht wäre ich

sogar sehr überrascht gewesen, wenn sie einmal nicht erschien wäre. Sie kam aber immer plötzlich, und ich zerbrach mir den Kopf, wie die Sache wohl zusammenhängen könnte. Denn an Geister glaubte ich nicht. Eines Abends, kurz vor der Abfahrt — wie sie es immer machen — kam der Direktor der Betriebsabteilung, kletterte höher in meinen Führersitz und sagte, er wolle mit bis Altoona fahren. Ich war froh darüber, denn nun konnte ich doch ein „Exempel auf das Beispiel“ machen. Mit meinem Heizer hatte ich die Sache natürlich nicht besprechen mögen, er hätte mich, wenn er die „weiße Frau“ nicht selbst gesehen hätte, für verrückt gehalten. Und man muß doch den Nebelpunkt wahren. Deshalb war ich sehr froh, daß der Direktor mitfuhr, der Augen hatte wie ein Luchs und alles sah. In dieser Beziehung wenigstens galt er als „ein Scharfer“, sonst aber als „guter Kerl“. Um ganz sicher zu gehen, daß er zur rechten Zeit auch ganz genau aufpasste, hatte ich mir einen Trick ausgedacht: Wie wir an den Tunnel Nr. 4 kamen, rief ich ihm zu: „Ich wette, daß ich die Zeit der Durchfahrt besser abschätzen kann als Sie.“ — „Nicht zu machen,“ antwortete er, „vier Minuten. Ich wette meine Zigarren.“ — „Drei und eine halbe Minute,“ wetzte ich. — „Gut,“ rief der Direktor, die Uhr herausziehend, „jetzt fahren wir ein.“ Donnernd sausten wir durch, jetzt kam das Ausgangstor, da rief der Direktor: „Dan Dan! — und die „weiße Frau“ war wieder vorbeigeschossen!“

„Was, beim Jupiter, war das?“ fragte der Direktor.

„Vielleicht ein Stück Zeitungspapier,“ erwiderte ich, „das der Zug aufgezagt hat.“

„Hm, hm,“ antwortete er, „Zeitungen fliegen nicht vor dem Zug einher, sondern folgen ihm nach!“

„Dann weiß ich's auch nicht,“ sagte ich erleichtert, „aber Sie haben ja bis Altoona Zeit, darüber nachzudenken, was es war.“

Der Direktor hatte ja keine Ahnung davon, daß ich den Tunnelgeist schon seit dem Unglücksfall immer gesehen hatte. Mir selber hatte ich schon genug den Kopf darüber zerbrochen, nun konnte er mir vielleicht eine Aufklärung geben. Aber als wir in Altoona einfuhren, wandte er sich ärgerlich zu mir und sprach:

„Ich habe die ganze Zeit darüber nachgedacht, aber ich bin noch so klug als vorher. Meine Zigarren habe ich übrigens verloren, denn ich habe dabei ganz vergessen, auf die Uhr zu schauen.“

So war ich also wieder so klug wie vorher, nur das

vor hundert Jahren schon sehr mächtig und einflussreich gewesen ist: für die Hausbesitzer. Ihnen ist ein gesetzliches Pfandrecht für den Mietzins an den Gegenständen eingeraumt, die der Mieter in die Wohnung oder Werkstätte einbringt. Wenn ein Gewerbetreibender zugrunde geht und seine Gläubiger, vielleicht auch seine Gehilfen nicht bezahlen kann, so müssen diese, um ihre Forderungen durchzusetzen, klagen, ein Urteil erwirken und Exekution führen. Wenn es aber dann zur Verteilung des Erlöses der versteigerten Gegenstände kommt und der rücksichtige Mietzins höher als dieser Erlös ist, so geht der Hausherr allen Gläubigern vor und wird allein befriedigt, auch wenn er keinen Schritt bis dahin gemacht hat. Das ist die Wirkung des geistlichen Pfandrechtes.

Nach dem bürgerlichen Gesetzbuch kam im Jahre 1859 die Gewerbeordnung, welche auch das gewerbliche Arbeitsverhältnis regelt. Sie ist in Worten sehr liberal; sie erklärt, daß sich das Arbeitsverhältnis nach der freien Übereinkunft zwischen Arbeiter und Unternehmer richtet. Als ob es eine freie Übereinkunft in einer Gesellschaft gäbe, in der der Proletarier seine Arbeitskraft verkaufen kann, wenn er leben will. Was geschieht aber ganz real, wenn das Arbeitsverhältnis durch den freien Willen eines Teiles ohne Einhaltung der gesetzlichen oder vertraglichen Kündigungsfrist aufgelöst wird? Dann kann nach der Gewerbeordnung der Unternehmer höchstens zum Ersatz des Lohnes für die Kündigungsfrist verhalten werden. Der Arbeiter dagegen ist gleichfalls verpflichtet, den Schaden, den sein vorzeitiger Austritt verursacht, zu ersetzen; er kann aber ferner mit behördlicher Hilfe in die Arbeit zurückgeführt und noch überdies wegen Übertretung der Gewerbeordnung eingesperrt werden! Ja, wenn er dem Auftrag zur Rückkehr in die Arbeit nicht Folge leistet, so kann er, wie die Gerichte bei dem Sensenarbeiterstreit des Jahres 1908 entschieden, durch Haft zur Arbeitsaufnahme gezwungen werden. Und dieses rechte Sklavenrecht besteht bis heute zu Recht!

Wirtschaftlich noch viel schwächer als die gewerbliche Arbeiterschaft ist die zahlreiche Bevölkerungsgruppe der Dienstboten. Für sie gilt nicht einmal das Staatsgrundgesetz, das niemand seinem zuständigen Richter entzogen werden darf; das „Gesinde“, jetzt in Wien „Hauspersonal“ genannt, hat nämlich keinen Richter, an den es sich während der Dienstzeit und bis 30 Tage nach der Auflösung des Dienstverhältnisses wenden kann. In dieser Zeit spricht die Polizei in den Städten und das Bürgermeisteramt auf dem flachen Lande über Dienstboten Recht. Wie dieses Recht aussieht, braucht nicht erzt dargelegt zu werden.

Diese wenigen Beispiele genügen wohl, um erkennen zu lassen, wie sich überall die faktischen Machtverhältnisse in den Gezeiten widerspiegeln. Die Arbeiterschaft, welche diese Zusammenhänge erkämpft hat, schöpft daraus Kraft und Mut zur Führung ihres Befreiungskampfes und die frohe Übersicht, daß ihr Sieg nicht nur die Beseitigung des wirtschaftlichen Druckes und der Ausbeutung der Menschen, sondern auch gleiches Recht für alle bringen wird.

S. P.

## Zur Affordfrage in den i. i. Staatsbahnwerkstätten.

Man schreibt uns: Im letzten „Eisenbahner“ drückten Sie einen Entwurf über das Affordsystem ab, das das Eisenbahministerium in den Staatsbahnwerkstätten zur Einführung bringen will. Es sei mir als Arbeiter einer Werkstatt, wo das Stückaffordsystem eingeführt ist, gestattet, einige Äußerungen über den Entwurf zu machen.

Wie in dem Entwurf ausgeführt wird, soll durch die Einführung des Zeitaffordsystems eine Einheitlichkeit

in der Entlohnungsform in den Eisenbahnwerkstätten Platz greifen. Gegen das Bestreben, eine Einheitlichkeit durchzuführen, wäre gewiß nicht das geringste einzutreten. Bemühen sich doch die Arbeiter seit Jahren, eine einheitliche Entlohnungsnorm zu bekommen, was jedoch vom Eisenbahministerium immer und immer wieder zurückgewiesen wurde. Um so erstaunlicher ist es, daß nun das Eisenbahministerium selbst eine Einheit durchführen will. Aus dem Entwurf sehen wir unter anderem, daß diese Einheitlichkeit auf Kosten der Werkstättenarbeiter der St. C. G., De. N. W. B. und A. F. N. B. durchgeführt werden soll. Der Entwurf sagt ausdrücklich: „Wenn auch kein anderer Erfolg bei den Stammbahnen zu verzeichnen wäre, würde schon die Einführung einer Einheitlichkeit eine Verbilligung der Kosten bei den neu verstaatlichten Bahnen mit sich bringen.“ Daraus ist zu ersehen, daß man es hauptsächlich auf die höheren Verdienste des Affordarbeiters in den Werkstätten der St. C. G. und der De. N. W. B. abgesehen hat. Das soll also der Zweck der ganzen Sache sein. Es muß hier hervorgehoben werden, daß dieser Gedanke in schrofsem Widerspruch mit den Erklärungen unseres Direktors, Herrn Hofrat Burger, steht, der uns zu wiederholtenmalen erklärte, daß die Höhe des Verdienstes bei einem Affordarbeiter keine Rolle spielen darf, weil ja der Afford den Zweck hat, daß der fleißige und geschickte Arbeiter eben mehr verdienen kann. Ja, er erklärte sogar im Beisein der Vertrauensmänner der Eisenringwerke, als ein höherer Funktionär der Direktion auf die höheren Verdienste in dieser Werkstatt hinwies, daß dieser Hinweis unstatthaft sei, und daß es gleichgültig sein muß, wie hoch auch der Verdienst ist, weil ja die Leute auch eine höhere Leistung aufweisen. Es ist notwendig, schon heute auf diese Worte hinzuweisen, denn wie die Dinge heute stehen, werden sich die Arbeiter der verstaatlichten Bahnen eine geplante Verschlechterung ihres Verdienstes nicht ohne weiteres gefallen lassen.

Das Eisenbahministerium muß zu der Einsicht kommen, daß eine Neueinführung eines Affordsystems nur im Einvernehmen mit den Arbeitern selbst erzielt werden kann. Die Werkstättenarbeiter sind durchwegs Leute, die zu beurteilen imstande sind, was gut und was schlecht und was recht und billig ist. Wenn die Staatsbahnverwaltung schon mit Vorschlägen für ein neues Entlohnungssystem hervortritt, sollte man meinen, daß sie mit etwas Modernem, für beide Teile Akzeptablen kommen müßte. Doch nichts von dem. Die Preisverzeichnisse der St. C. G., N. W. B. und A. F. N. B. sollen einfach in Stunden umgesetzt werden, und das soll dann die Basis des neuen Systems sein. Die Arbeiter der drei oben genannten Bahnen nennen ihr Affordsystem mit vollem Recht ein Schwindsystem. Und wenn sich die Arbeiter der St. C. G. lange Mühe geben, diesen Schwund in ein großes System zu bringen, so stießen sie bei der Direktion stets auf hartecksten Widerstand. Hier gibt es Preise, bei denen sich kein Mensch den normierten Tagelohn verdienen kann. Da ein gerechtes Affordsystem nur darauf hoffen kann, daß man sich bei jeder Arbeit zumindest den Tagelohn verdienen muß, mühten sich die Vertrauensmänner, leider vergebens, ab, diese Preise anlässlich verschiedener Regulierungen, die in den letzten Jahren stattfanden, dementsprechend festzusetzen. Doch von der Verwaltung wurde das Gegenteil gemacht, so daß sich die Differenzen nur erhöhten. Und schließlich wurde den Vertrauensmännern bedeutet, daß es doch gleichgültig sei, ob der Preis niedrig sei, dafür sei ein anderer Preis höher, und schließlich sei ja doch ein reines Affordsystem in einer Reparaturwerkstatt nicht durchführbar. Die Hauptfahne sei und bleibe, daß jeder sein Geld bekommt, das den heutigen Lebensbedingungen entspricht. Das ist wohl richtig. Heute aber soll dieses Preisverzeichnis als Grundlage zur Umrechnung dienen. Gleichzeitig dies, dann bekommt dieser Schwund ein neues Gesicht, im übrigen bleibt er der alte. In dem Entwurf heißt es

auch: „Wenn ein Arbeiter die Arbeit in der festgesetzten Zeit nicht fertig macht, ist gegen seine Saumseligkeit einzuschreiten.“ Vor mir liegen die Jahresverdiene einer Abteilung unserer Werkstätte. Merkwürdig ist, daß gerade einige wenige gleich um mehrere hundert Kronen tiefer im Verdienst stehen, als die übrigen. Die Untersuchung ergibt, daß eben gerade diese Leute mit solchen Arbeiten betraut wurden, die nicht entsprechende Preise aufweisen. Wird nun dieses Preisverzeichnis in ein Stundenverzeichnis umgewandelt, dann haben diese Leute nicht nur die kleineren Verdienst gegenüber ihren Kollegen, sondern sie sind noch obendrein nach dem Entwurf wegen ihrer Saumseligkeit zur Verantwortung zu ziehen. So kann ihnen der Vorgesetzte durch die Arbeitsteilung auf zweifache Art schaden. Aus diesem einen Beispiel, deren ich aus jeder Abteilung einige aufführen könnte, wird jeder ersehen, daß die Erstellung von Arbeitszeiten an den einzelnen Stücken nicht nach den alten Stückpreisverzeichnissen erfolgen kann. Will das Eisenbahministerium ein gerechtes Zeitlohnssystem, dann müssen die Arbeitszeiten im Einvernehmen mit den betreffenden Arbeitern hergestellt werden. Es ist ausgeschlossen, daß die Arbeitszeiten einfach vom Vorgesetzten nominiert werden. Wir in den Affordwerkstätten haben hierin Erfahrungen gemacht. Trotzdem uns die Arbeitsordnung das Einvernehmen bei Neubildungen von Preisen vorschreibt, bereiten uns gerade die unmittelbaren Vorgesetzten hierin die größten Schwierigkeiten. Der Arbeiter, der es nicht versteht, sich auf die Stütze zu stellen, wird einfach übertölpelt. Ja, ich kenne einen Vorgesetzten, der es absichtlich bei derartigen Neubildungen immer zu Konflikten kommen läßt, um dadurch die Werkstättenleitung in Ernangung anderer fachlicher Kenntnisse zu zeigen, daß er sich für diejenigen Posten eignet. Dieses wenige wird wohl Grund genug sein, daß die Arbeiter an der Forderung festhalten werden: „Ohne Einvernehmen kein Afford.“ Es bliebe noch die Verteilung des überschüssigen Betrages zu besprechen. Hier sagt der Entwurf, daß 2 oder auch 3 Prozent vom Überschuß dem Parteiführer in erster Linie zugute kommen sollen, das übrige soll auf gleiche Teile unter den übrigen verteilt werden. Diese Verteilung wäre höchst ungerecht. Weil man dem Parteiführer Arbeiten zuweist, die eigentlich nicht im Afford honoriert werden (Schreibereien und dergleichen) soll er außer seinem höheren Lohn auch noch einen höheren Anteil am Afford haben. Dies ist ungerecht und wird auch heute als ungerecht in den Werkstätten der St. C. G. empfunden. Es wäre wohl auch diese Bestimmung nicht ganz zu akzeptieren.

Ich bin wohl nicht der richtige Mann, um gegen den Afford zu plädieren, weil ich ja, wie schon oben gesagt, selber im Afford arbeite. Doch das eine bin ich wohl berechtigt zu sagen: Wenn die Staatsbahnverwaltung einen Afford einführen will, dann soll es etwas Modernes, den sozialen und moralischen Begriffen nicht Widersprechendes sein, an dessen Zustandekommen die Arbeiter selbst tätigen Anteil nehmen müssen und können. Das vorliegende Projekt entspricht diesen Anforderungen in seiner Weise. Zu deutlich leuchtet es durch, daß man den Arbeitern der Stammlinien wohl gerne mehr Arbeit aufbürden, ihnen aber nichts dafür bieten will, während man den Arbeitern der neuverstaatlichten Bahnen ihre bisherigen Verdienste fürzugeben möchte. Würde die Staatsbahnverwaltung entsprechende Löhne zahlen, dann könnte sie ganz gewiß ohne Afford den gewünschten Effekt erzielen. Wenn sie aber ihren Arbeitern Löhne zahlt, die eine kräftige Ernährung ausschließen, dann muß kein Afford mehr. Die Arbeiter aber sollen auf der Gut sein, daß sie nicht durch nichts sagende Versprechungen übervorteilt werden.

wußte ich: Einbildung von mir war die „weiße Frau“ nicht, denn andere sahen sie auch. Und ich sah sie immer wieder, wenn wir dem Ostausgang des Tunnels Nr. 4 aufzamen. Jede Nacht kam sie, flog wie ein weißer Blitz vorbei, gerade wie in jener Unglücksnacht — und war verschwunden! Ich war nun schon ganz daran gewöhnt, und da „sie“ nun ja auch vom Direktor gesehen worden war, wollte ich doch auch meinen Heizer darüber befragen, und so fragte ich eines Tages bald nach der Ausfahrt:

„Günther, haben Sie jemals etwas Besonderes gesehen, wenn wir von hier zum Tunnel Nr. 4 kommen?“

„Ja,“ antwortete er, „ich habe die weiße Frau gesehen oder habe mir es wenigstens eingebildet, sie zu sehen, die wir überfahren haben. Na, da hatten wir's ja! Also drei Männer hatten sie gesehen, drei Männer, die gewohnt waren, schweren Auszug zu halten. Jetzt war kein Zweifel mehr möglich. Aber was war es? Gab es wirklich einen Geist im Tunnel Nr. 4?“

„Mein ganzes Gefühl sträubte sich dagegen! Ich glaubte nicht an Geister! Aber jedesmal, wenn wir in den Tunnel um Mitternacht einfuhren, kam die „weiße Frau“. Ich mußte schließlich immerfort an sie denken, auch wenn ich zu Hause war, so daß es selbst meiner guten Frau auffiel, und eines Tages fragte sie mich: „Ernst, bist du frank, oder was hast du denn?“

„Gar nichts,“ erwiderte ich, „ich grüble über die Lösung eines Rätsels nach,“ denn wußt ich ihr gesagt hätte, worum es sich handelte, hätte sie doch keine ruhige Minute gehabt und immerfort gedacht, ich müßte auf jeder Fahrt umkommen. Natürlich wollte ich auch die anderen Kollegen, die die Tour führten, nicht fragen denn die hätten jedenfalls gesagt, meine Nerven seien nicht mehr derart, daß ich meinen Dienst tuu könne. Da aber die „weiße Frau“ immer wieder erschien, fragte ich eines Tages wieder den Heizer, ob er „sie“ immer noch sehe.

„Ja,“ erwiderte er, „jede Nacht, wenn wir aus dem Tunnel Nr. 4 fahren.“

„Seit der Nacht, da wir sie überfahren haben,“ setzte er hinzu.

„Seit wir sie überfahren haben“ — diese Bemerkung meines Heizers machte mich wieder sehr nachdenklich. So nachdenklich, daß meine Frau mich am anderen Tage fragte: „Ernst, es scheint, du hast ein schweres Rätsel zu lösen.“

„Ah, Och,“ erwiderte ich, „das habe ich schon lange aufgegeben. Mich kränkt es,“ fügte ich schlauerweise hinzu, „daß

ich jetzt meine 252 verlieren soll. Sie wird dem westlichen Bezirk zugewiesen — und ich hab' sie länger als dich!“

Meine Frau verstand das, verstand es aber auch, mir allerlei Schönes zu sagen über die herrliche neue Maschine — eben die hier, in der wir jetzt sitzen — mit ihren Verbesserungen, und daß es noch eine Ehre sei, daß gerade ich diese neue, mit allen Schikanen versehene Lokomotive zu führen habe. Na, ich war denn auch schließlich mächtig stolz darauf. Eine Frau versteht einem ja alles möglich ein- und auszureden. So fuhr ich denn diesen Abend los, mit großer Freude darüber, daß ich zum erstenmal hinter einem elektrischen Scheinwerfer saß. Das war freilich etwas anderes als die alten Funzeln, die wir vorher hatten. Und nachdem wir das etwa 100 Meilen ausprobiert hatten, konnte ich mich nicht enthalten, zu Günther, meinem Heizer, zu sagen: „Heute nichts werden wir besser sehen können, was uns am Ende vom Tunnel Nr. 4 nötigt!“

Worauf er antwortete: „Hoffentlich; denn ich habe nun schon seit einem Monat fast nicht schlafen können, weil ich immer an die „weiße Frau“ denken muß. Und wenn wir durchfahren, strenge ich meine Augen so an, daß ich Kopfschmerzen bekomme.“

Die Nacht war dunstig, es regnete, und die Berge, die unsere Maschine hinaufstiegen, lagen in völliger Finsternis. Dann kam ein furchtbarer Sturm — und wir sahen uns an, mein Heizer und ich: wir fuhren eben ein in Tunnel Nr. 4.

„Heute können wir sie deutlich sehen,“ rief ich dem Heizer zu, „mit unserem neuen Scheinwerfer kann sie uns nicht entgehen!“

Wir waren beide furchtbar aufgeregt. Würde sie sich im vollen Licht unseres elektrischen Scheinwerfers zeigen? Oder vorher verschwinden? Unsere Nerven waren aufs äußerste gespannt, als wir in den Tunnel Nr. 4 einfuhren. Jetzt fuhren wir zum Ausgang. Ich blickte auf Günther, wie, um ihn zu fragen, wo bleibt... Da packte er mich am Arm und rief: „Um Himmels willen, halten!“

Und da unten auf der Brücke stand die „weiße Frau“ — aber jetzt war sie schwarz! Wirklich, da unten vor uns, etwa 200 Meter weit, stand eine schwarze Figur mitten auf der Brücke herum, und es gelang mir gerade noch, den Hebel herumzudrehen und den Zug anzuhalten — da standen wir zwanzig Schritte entfernt von der Brücke. Und während ich rief: „Was für ein verrücktes Frauenzimmer hält uns denn hier

auf?“ schrie der Zugführer, der während des Langsamfahrens des Zuges mit der Laterne abgesprungen war, zurück: „Die Brücke ist weg!“

Und sie war wirklich weg! Unten rauschten die Wasser, und wenn wir nur dreißig Meter weitergefahrene wären, hätten wir jetzt da unten in dem angeschwollenen Gebirgsbach gelegen. Aber das Merkwürdigste war: Dort vorne auf der Brücke, die nicht mehr da war, stand noch immer die schwarze Gestalt der vormaligen „weißen Frau“ herum! Mitten in der Luft stand sie, über der Brücke, im Schein des Scheinwerfers. Unten aber rauschten die Wasser furchtbar! Wir alle wußten nicht, was wir davon zu halten hatten. So oft wir auch stehen blieben und uns umschauten, immer sahen wir die warnende schwarze Gestalt über den Wassern im Scheinwerferlicht stehen. Die schwarze Gestalt aber hatte unser aller Leben gerettet!

Wie wir zur Lokomotive zurückkamen, sahen wir etwas Weißes oben auf dem Führerhaus liegen. Der Heizer holte es herunter — es war eine schneeweisse Taube! Wie ich aufgeschaut hatte, bemerkte ich, daß mitten am Glase des Scheinwerfers irgend etwas klebte. Ich hielt den Heizer hinaufzetteln, um zu sehen, was es sei. Er kletterte hinauf und rief: „Es ist eine Feder von der weißen Taube, die der Zug getötet hat.“

„Halten Sie einmal die Feder wieder an den Scheinwerfer,“ rief der Zugführer dem Heizer zu. Dieser hielt sie an das vom Regen nasse Glas, wo sie lieben blieb.

„Na, und?“ fragte der Heizer.

„Schaut nach der Brücke!“ rief der Zugführer aufgerufen. Wir sahen hin, dort stand wieder die warnende schwarze Figur!

„Nun, nehmen Sie die Feder wieder weg!“ Als dies geschehen war, war auch die Figur verschwunden! Es war das Rätsel gelöst. Monatelang hatten wir die weiße Taube aus ihrem Schlupfwinkel im Tunnel aufgescheucht, und sie war vor uns hergeschlagen, bis sie sich an unserem Scheinwerfer den Kopf eingerannt hatte. Und die weiße Feder, die daran hängen blieb, wurde, indem ihr schwarzer Schatten sich auf dem Nebel über dem Fluß wie eine drohende Figur im Scheinwerferlicht abhob, unsere Retterin. Deshalb sehen Sie hier aufbewahrt — unseren Schutzgeist vom Tunnel!

## Guter Rat.

Der böhmische Dichter Machar gibt einen sehr guten Rat, wie es möglich wäre, aus der jetzigen finanziellen Misere herauszukommen und nebstdem noch eine Menge Soldaten zu verschaffen. Er schreibt: Frau Austria! Teure Frau, wohin gelangen wir? Sie sind so verschuldet, daß nicht einmal ein Zwirrsaden Ihr Eigentum ist, und fortwährend kommen neue Forderungen, neue Schulden! Sehen Sie doch: Jahr für Jahr müssen Sie Geld ausborgen, um nur die Interessen von Ihren Schulden bezahlen zu können! Dies bedeutet schon heute einen unvermeidlichen Brach. Ihre Renten sinken, nirgends mehr haben Sie Kredit; Ihre Steuerzahler atmen kaum, nichts mehr können Sie Ihnen versteuern als höchstens das bißchen Lust — und Sie wollen trotzdem der Frau Germania, der Frau Gallia und der Frau Rossia ähneln, Sie närrische Verschwenderin! Merken Sie sich: Herren à la Wolf und Weiskirchner wachsen nicht wie Schwämme nach einem Regen und auch Ihnen wird bald das letzte Ständlein schlagen. Je mehr Vassonette, desto mehr Not. Kanonen donnern, aber sättigen nicht... Nun, warum sollte ich Ihnen nicht raten? Schauen Sie ein bißchen, wie es zu Zeiten Josef II. seligen Andenkens gemacht wurde! Unter Ihren Bürgern lebt eine Masse römischer Leute, die weder Weib noch Kind haben; Leute, die nicht arbeiten und trotzdem in Banken und Sparkassen Geld ansammeln; Leute, die so viel Güter im irdischen Leben haben, daß sie nicht wissen, was sie mit ihnen beginnen sollen; Leute, denen vielleicht die Armut selbst von Gott anbefohlen wurde. Wie wäre es, wenn Sie diesen Leuten ihre Bürde erleichtern und sich selbst helfen würden? Nehmen Sie ihnen, was sie vor dem Richterstuhl Gottes beschworen wird, geben Sie ihnen Gelegenheit, damit sie, befreit von solchen Lasten, sich um die Güter im Jenseits kümmern können, um die Schätze des Himmels; kurz und gut: diese Leute sollen, das was sie haben, zum Wohle des Staates hergeben, wo sie gebüdet werden.

Und Sie können ihnen ein bestimmtes Jahreseinkommen fixieren (mit Rücksicht auf ihren ledigen Stand und das Gebot der Armut): den Kaplänen 600 Kr., den Pfarrern 900 Kr., den Bischöfen 2260 Kr. bis 2400 Kr. jährlich. In größeren Städten könnten sämtliche Patres wie Soldaten fassiert werden, aus einer gemeinsamen Küche wie das Militär speisen, in kleineren Städten könnte ihnen das Essen aus den Kasernen geliefert werden (wo keine Garnison ist, könnten sie als Arme mit den Armen in der Volksküche eisen). Dann wäre es möglich, die von mir beantragten Löhne noch zu reduzieren.

Außerdem könnte auch die Anzahl der Patres bedeutend verminderd werden; beispielsweise genügen für Wien 10, für Prag 5, für kleinere Städte 1 bis 2 vollkommen. Den Rest nehmen Sie, Frau Austria, zum Militär; es sind gesunde, nicht überanstrengte Leute, die Gewehr und Tornister ertragen. Der Korporal lernt sie marschieren; Wendungen treffen sie ausgezeichnet — nehmen Sie diese Garde und Sie brauchen in den Parlamenten nicht um Vermehrung der Rekruten berunzufechten. Je mehr man nachdenkt, desto bessere Ratschläge kommen in den Sinn. Bitte dies durchzuführen, es wird gut, ehrlich, gesund und nützlich fürs Volk, für Sie, Frau Austria, und auch für die Patres sein.

Sie hätten dann so viel Geld, um nicht nur die Schulden zu bezahlen, sondern Sie hätten Kanonen, Schiffe, Soldaten und Munition. Die übriggebliebenen Patres könnten sich mehr um ihre arme Seele kümmern, die ekelhafte Aufgedunsenheit ihres Gesichtes und Körpers würde verdeckt werden, sie würden sich dem seltsamen Zauber nicht entziehen. Und wenigstens teilweise das sein, was sie eigentlich sein sollten. Rechtliche Bedenken dagegen existieren nicht; auf jeder Seite des Neuen Testaments finden Sie hiefs für Belege. Es bleibt Ihnen, Frau Austria, nichts anderes übrig, denn die Zeiten sind schlecht und werden noch ärger. Also schnell. Es ist bereits zwölf Uhr....

## Inland.

### Ein christlichsoziales Panama.

Der Budgetausschuß hat, wie wir bereits berichtet, ein Subkomitee eingesetzt, das die Frage der Tabakeinkäufe der österreichischen Tabakregie auf dem holländischen Markt überprüfen sollte. Dieses Komitee hat nun seine Arbeiten vollendet und wird über deren Ergebnisse an den Ausschuß berichten. Im Verlauf der Untersuchung, die das Komitee durchführte, kam eine Korruptionsaffäre ans Tageslicht, die alles in den Schatten stellt, was die Christlichsozialen — denn um diese handelt es sich natürlich — bisher geleistet haben. Es wurde folgendes festgestellt, daß die Christlichsozialen ihren ganzen Einfluß aufgeboten haben, um die Tabakregie zur Annahme eines von den Fachleuten über einstimmig abgelehnten und als schädlich bezeichneten Einkaufssystems zu bringen; daß sie das getan haben, um einem ziemlich dunklen Ehrenmann aus der Finanzwelt zu Willen zu sein; und daß ihnen dafür von der Firma, die bei diesem Geschäft den „Mebbach“ machen sollte, eine Provision von 100.000 holländischen Goldgulden zugesichert worden ist. Die Geschichte liest sich beinahe wie ein Operettenlibretto, so unwahrscheinlich klingt sie. Aber sie ist leider wahr. Die Tatsachen sind folgende:

Im Jahre 1908 brachte der Christlichsoziale Walcher, der damals noch das Abgeordnetenhaus zierte, im Budgetausschuß die Tabakeinsäufe zur Sprache. Man war erstaunt, denn es war nicht recht einzusehen, wie das Pfäfflein aus Närten auf einmal ein Nachmann im Tabakgeschäft geworden war. Herr Walcher ließ sich aber dadurch nicht beirren, sondern verfolgte die Sache mit einer zähen Energie weiter, so daß man annahm, er sei irgendeinem Geschäftemacher aufgesessen. Die Sache verbreitete sich aber ein bißchen anders. Während nämlich Herr Walcher die Dossentlichkeit mit einer Agitation für ein neues Einkaufssystem ergötzte, war hinter den Kulissen die ganze christlichsoziale Partei für dieses System tätig. Solange Beck am Ruder war, hatte sie kein Glück. Als aber Biederitz kam und Herr Zorka sch-

ließt die Leitung des Finanzministeriums übernahm, festen die Herren ihren Willen durch. Die Tabakregie mußte sich zur Annahme des von allen Sachverständigen als ungünstig, ja schädlich erklärt System bequemen, weil die Christlichsozialen Biederitz und seinen Finanzminister ins Bodenloch gejagt hatten!

Was hatte nun Lueger und seine Getreuen bewogen, sich auf einmal gerade für die Reformierung des österreichischen Tabakeinkaufs so sehr zu begeistern? Es versteht sich von selbst, daß sie keinerlei sachliche Gründe für ihre Begeisterung hatten, sondern sich von den allerschmutzigsten und verächtlichsten Motiven leiten ließen. Sie wollten einen Teil der Vermittlerprovision einstreichen und es wurden ihnen, wie bereits gesagt, auch wirklich 100.000 Gulden für ihre Heimatkasse versprochen. Die Verbindung zwischen den Christlichsozialen und der holländischen Firma, die das Geschäft machen wollte, stellte ein gewisser Koelman, ein holländischer Abenteurer, her. Dieser Mensch machte „zufällig“ die Bekanntschaft des Abgeordneten Schneider, wußte ihn für seine Pläne zu interessieren, machte dann auch die Bekanntschaft Luegers (im Subkomitee sprach er nur von seinem „Freund“ Lueger) und die Geschichte war fertig! Für die 100.000 Gulden, die den Christlichsozialen verabredet wurden, konnte ein Hochstapler in der Tabakregie herumkommandieren, wie ein türkischer Paßcha in seinem Gebiet. Österreich wurde gezwungen, seine Tabakeinkäufe bei einer einzigen Firma zu besorgen, wobei es in wenigen Jahren einen Schaden von mehreren Millionen erlitt. Der Generaldirektor, der sich diesem System widersetzte, mußte seinen Abschied nehmen! Kurz, der Hochstapler Koelman gab in der Tabakregie und im Finanzministerium als unumschränkter Herrscher. Erst im Jahre 1911 — nach der Niederlage der christlichsozialen Partei bei den Reichsratswahlen — brachte die Regierung den Mut auf, den Vertrag, den ihr die Christlichsozialen abgeprägt hatten, zu kündigen! Aber die Christlichsozialen wollten sich nicht so leichten Raups abschütteln lassen. Sie ließen von dem Christlichsozialen Abgeordneten Dr. Stumpf (der nach dem Durchfall-Walchers dessen Funktionen übernommen hatte, im Parlament wegen der Vertragsauflösung ein paarmal interpellieren, die ganze christlichsoziale Presse wurde mobilisiert und als das alles nichts nützte, schrieb Herr Dr. Stumpf eine Broschüre über die Sache, das heißt er gab unter seinem Namen eine von dem Hauptintervenienten Koelman verfaßte Broschüre heraus und diese wurde zu einem leicht erkennbaren Zweck auch dem Erzherzog Franz Ferdinand in die Hände gespielt. Die patriotischen Christlichsozialen wollten also den Thronfolger mißbräuchen, um ihre Provision zu retten. Alle diese Tatsachen sind im Subkomitee des Budgetausschusses festgestellt worden. Es handelt sich nicht bloß um vage Vermutungen, um mehr oder minder wahrscheinliche Kombinationen, es ist alles bewiesen.

Dass die Christlichsozialen jeder Lumperei fähig sind, weiß man schon längst. Auch daß österreichische Regierungen ihren Parteien gern gefällig sind, ist keine Neuigkeit mehr. Aber solche Geschäfte hätte man doch für unmöglich gehalten.

### Das Jahreseinkommen der Eisenbahner.

In dem vom preußischen Arbeitensministerium herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen“ vergleicht Möhling die Bezüge der Eisenbahner in den wichtigsten Ländern. Nach seinen Berechnungen betrug das durchschnittliche Jahreseinkommen der Eisenbahnbediensteten:

In den Vereinigten Staaten . . . . .	2886 Mark
Breitungen . . . . .	1611 "
England . . . . .	1420 "
Oesterreich . . . . .	1235 "
Italien . . . . .	1215 "

Danach rangiert also Österreich beinahe in letzter Reihe. Schlechter noch als in Österreich gestaltete sich das Durchschnitts Jahreseinkommen nur noch in Italien. Dabei fällt aber noch in Betracht, daß Österreich mit seinem komplizierten und oft beklagten Verwaltungsapparat mit ziemlich zahlreichen und gutdotierten Oberbeamtenposten versehen ist, was natürlich die statistische Durchschnittsziffer noch mehr zu ungünsten der unteren Angestellten beeinflußt. Die österreichische Eisenbahnverwaltung, die in der letzten Zeit immer wieder damit flunkerte, daß sie sich die Fürsorge für ihr Personal so viel kosten läßt, wird durch die reichsdeutsche amtliche Publikation wieder einmal glänzend widerlegt.

### Keine Indifferanten! Kein Separatismus!

Wo gibt es in Österreich einen Berufsweig, der sich dessen rühmen könnte? Überall gibt es Leute, die teilnahmslos zur Seite stehen und von der Organisation nichts wissen wollen! Überall Sonderbündler, die sich aus nationalen oder konfessionellen oder politischen Gründen von der Fachorganisation abspalten. So bei den Arbeitern. Ganz anders bei den Unternehmern! So berichtet zum Beispiel Herr Ernst Verka, der Direktor der Prager Verkaufsstelle des Spirituskartells, in der „Landwirtschaftlichen Zeitung“: „Bei seiner Gründung umfaßte das Raffineriehandikat Österreichs eine Absatzquote von 987.000 Hektolitern. Seitdem erfolgten Angleichungen mit einer Erzeugung von etwa 123.000 Hektoliter, so daß sich mit Ende vorigen Jahres nur noch ein ganz verschwindender Bruchteil der heimischen Industrie außer Kartell befand. Auch die landwirtschaftlichen Spiritusvereinigungen erfahren Verstärkungen. Im Prager Verband sind fast hundert Prozent, im Lemberger und Czernowitzer fast neunzig Prozent der bestehenden Brennereien vereinigt.“ Ja, bei den Unternehmern gibt es keine Indifferanten und keinen Separatismus! Da sind die Christen und Juden, Bürgerliche und Adelige, Deutsche, Tschechen und Polen in einer einzigen Organisation vereinigt! Wann werden die österreichischen Arbeiter von den österreichischen Unternehmern lernen?

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

## Ausland.

### Brief aus der Schweiz.

Zürich, Mitte Januar 1913.

### Eigenbericht.

Das neubegonnene Jahr findet die schweizerischen Eisenbahner und „Postler“ in großer Erregung. Fast keiner ihrer berechtigten Wünsche ist in Erfüllung gegangen, wohl aber sind die alten Lasten und Klagen um viele neue vermehrt worden. Die Unzufriedenheit ist derart groß, daß sogar die bisher zufriedensten Elemente allmählich einsehen lernen, daß es mit der Harmonieduselei wirklich nicht so weiter gehen kann. Müßte doch vor einiger Zeit das Organ der Eisenbahnbeamtenvereine angeben, daß die Eisenbahner ohne den Anschluß an die vereinigten Gewerkschaften kaum noch etwas erreichen könnten. So mehr die freien Gewerkschaften erreichten, um so besser sei es für die Eisenbahner; man sollte endlich auch den letzten Rest von Misstrauen gegen die modernen Gewerkschaften, mit dem „internationalen Gesindel“, wie dunkelhafter Stolz einiger Uebereisenbahner sie genannt hat, aufgeben und mehr Führung mit ihnen nehmen.

Sehen wir einmal zu, was die Unzufriedenheit der Eisenbahner immer aufs neue steigert. Es sieht nämlich fast so aus, als ginge die Verwaltung geradezu darauf aus, diese mit allen Mitteln zu fördern. Sie hat das Lokomotiv-Personal grausam in ihren berechtigten Hoffnungen betrogen: Anstatt der versprochenen Aufbesserung der Nebenbezüge brachte sie eine Verschlechterung! Bisher erhalten diese Beamten folgende Nebenbezüge:

Die Lokomotivführer für jeden zurückgelegten Person- oder Schnellzugkilometer 1-4 Rappen (= 1 Pf. oder 1½ S.) für den Güterzugkilometer 2 Rappen, für die Rangierstunde 24 Rappen, die Reservestunde 15 Rappen und für Materialtransporte 46 Rappen per Stunde. Die Heizer erhielten etwas weniger. Hierzu kommen noch für Übernachten Frs. 1-50 (ohne Dienstbett Frs. 2-50) und sogenannte „Ersparnisränder“. Nach dem neuen Reglement, das die Bundesbahnen vorgelegt hat, das aber das gesamte Personal für Absolut unannehmbar erklärt hat, sollen die Lokomotivführer für jeden zurückgelegten Kilometer Rappen 1-5 und per Arbeitsstunde 15 Rappen erhalten (der Heizer Rappen 0-9 und 10 Rappen). Die Rangierstunden sollen mit 6 anstatt 10 Kilometern berechnet werden. Das bedeutet sogar bei den Bundesbahnen eine Verschlechterung — um wieviel mehr erst bei den Gotthardbahnen, die immer noch etwas besser stehen! Erst reicht beim Rangierpersonal: Bis jetzt wurden die Rangierzeiten bei Güterzügen mit 24 Rappen, beziehungsweise 16 Rappen für Führer und Heizer bezahlt, künftig aber sollen überhaupt keine Rangierstunden mehr vergütet werden! Die Führer erhielten bisher fürs Übernachten, auch wenn es nur 6 Stunden dauerte, Rappen 1-50, künftig aber erst bei 10 Stunden, und für jede Stunde weniger werden 15 Rappen abgezogen u. s. w.

Doch die Verwaltung das den Bahnhörnern bieten darf, liegt einzig und allein an der Gründung der gelben Verrätervereine, die Uneinigkeit und Zwiespalt säen und den Reaktionären in der Verwaltung das Rückgrat steilen. Seitdem in Olten (vor zwei Jahren) diese christlich-gelben Gebilde geschaffen wurden, die die Verwaltung liebwillig begünstigt, ging dem Personal eine Position nach der anderen verloren, wurde der Nebenamt der Reaktionären von Monat zu Monat schlimmer. Ein Glück wenigstens, daß die Einsichtigen unter den betroffenen Gehältern das mehr und mehr einsehen und sich den modernen Eisenbahnerorganisationen anschließen. Bereits ist der „sozialdemokratische“ Lokomotivpersonalverband viermal so stark wie der gelbe Verräterverein, und alle anständigeren Elemente treten aus dem letzteren aus. In Zürich haben bereits die Gelben eine Kraftprobe veranstaltet, um zu sehen, wie weit die Macht der „Roten“ schon reicht. Dort hatte der Zugpersonalverein für die Opfer des Zürcher Generalstreiks 300 Frs. gespendet. Dagegen rissen die Christen das Referendum an, mit der Motivierung, die Hergabe dieser Summe sei eine sozialdemokratische Demonstration, sei eine Vergewaltigung der Minderheit“ u. s. w. Was geschah? Mit 179 Ja gegen nur 77 Nein wurde die „sozialdemokratische Demonstration“ gutgeheißen! Jetzt kennen wenigstens die gelben Christen die Stimmung der Eisenbahner!

Eine Quelle steten Ärgers für die Bahner ist die geradezu skandalöse Sparwut der Verwaltung. Vor einiger Zeit hat sie einen dreißig Jahre im Dienst gewesenen Angestellten kurzerhand entlassen, nur um ihm nicht die Pension zahlen zu müssen. Einem ins Wasser gefallenen Angestellten hat sie jede Entschädigung für schweren Schaden, den er erlitten, verweigert! Und dieses schlechte Beispiel wird hurtig von den Privatbahnen nachgeahmt: Als ein Werkstättenarbeiter der Rhätischen Bahn (in Graubünden) nach einem Unfall einen dauernden Schaden erlitt, übertrug man ihm eine weniger einträgliche Arbeit. Als aber drei Privatarzte einen bleibenden Nachteil an dem Arbeiter konstatierten (der „Vertrauensarzt“ der Bahn hatte natürlich keinen Schaden entdecken können...), erklärte sich die Gesellschaft zu einer Entschädigung von 2400 Frs. bereit, entließ aber dafür den Arbeiter und begründete das damit, daß ja die Bundesbahnen ebenso verführen! Freilich: der betreffende Arbeiter war politisch anrüchig — er war nämlich Gemeindepräsident und sozialdemokratischer Grossrat für Landquart....

Auch die Handhabung der berüchtigten Konduitenlisten erhöht die Erregung der Bahner. Wer auch nur das geringste auf „dem Herbolz hat“, wird nicht fest ange stellt. Berge von Akten werden über jeden einzelnen Bewerber eingesehen, jedes kleine Versehen als Eisenbahner hoch angerechnet. In der „Schweizerischen Eisenbahnzeitung“ werden die Bahner aufgefordert, sich „die heilsame Konduitenlisten (Sündenregister) nicht länger gesallen“ zu lassen.

Die Sparwut hat auch ein Eisenbahnunglück verursacht: Beim Bahnhübergang bei Rhäterschen (Winterthur) war ein Taglöhner als Bahnwärter ange stellt, der bereits 60 Jahre alt und nebenbei anderswo beschäftigt war! Zwischen 6 Uhr morgens und 1 Uhr nachts mußte

er die Barrieren schließen. Als er vor einiger Zeit einmal eingeschlossen war, kam der Schnellzug herangebraucht und überfuhr ein Doppelgespann. Jetzt ist der alte Mann verhaftet worden, der wirklich Schuldige ist der Staat. Über auch in kleinen Dingen reizt man die Bahner: Sie sollen zum Beispiel jetzt auch die Beträge, die sie in die Pensionskassen zahlen, versteuern! Sie erhalten 5 Prozent ihres Lohnes bei der Lohnzahlung abgezogen, müssen aber diese 5 Prozent mit versteuern! Und als man reklamierte, erhielt man zur Antwort: Die Bahner sollten nur ruhig sein, sonst müssten sie auch noch die Kleider und Mützen, die ihnen der Staat "gratis" liefert, als "Natural-einkommen" (!) versteuern!! Obendrein spielte man den Bahner einen argen Streich, der viel böses Blut gemacht hat: Die Kreisdirektionen der Bundesbahnen würgen die Bahner sogar, die Prämien, die sie an private Versicherungsgesellschaften zahlen, zu versteuern und teilen zu diesem Zweck den Militärdirektionen auf Heller und Pfennig genau mit, was die einzelnen Angestellten für ein Einkommen haben! Auch die Postbeamten beklagen sich darüber. Die Postbehörde ließ die Befolgslisten den Steuerämtern aus! Im großen Rate des Kantons Thurgau (Vandtag) haben die Beamten deshalb bereits eine Motion einbringen lassen, wonach das künftig aufhören solle. Den Postbeamten wurde auch die Erfüllung ihrer Wünsche abgelehnt: Es forderten namentlich die Telephonarbeiter eine Verkürzung der Arbeitszeit von 10 auf 9½ Stunden im Sommer und eine geringfügige Lohnzuage sowie eine Vermehrung der festangestellten Arbeiter. Bundesrat Perrier hatte ihnen auch eine "wohlwollende Prüfung" ihrer Verhältnisse versprochen. Was geschieht? Die Verwaltung hat die Verkürzung der Arbeitszeit abgelehnt und nur die Minimallöhne der 3. und 4. Lohnklasse um ganze — 20 Rappen erhöht und die Tageszulage bei auswärtiger Beschäftigung von 1½ auf 2 Frs. herausgefordert. In allen Berufen bürzt sich mehr und mehr der Neunstundentag ein — der Bund aber willt seine Telephonarbeiter, 10 Stunden zu arbeiten! Und sieht und hört gar nicht, wie dadurch die Gährung unter dem Personal gesteigert, ja forciert wird!

Auch in Bezug auf politische Freiheiten stehen sich die Bahner jetzt schlechter als alle anderen Schweizer Bürger: Man hat ihnen das passive Wahlrecht sozialisiert! Die Verwaltung legt den Paramentsbeschluss, wonach Eisenbahner nur mit Erlaubnis der Eisenbahnbehörde in Stadt- oder Landesparlamente gewählt werden dürfen, in einer derart schikaniösen Weise aus, daß kein Eisenbahner mehr wagen darf, sich aufstellen zu lassen! Wir sind betrogen, grausam betrogen worden" hieß es in einer Auschrift aus Bahnerkreisen an die sozialdemokratische Presse.

So könnten wir noch eine ganze Reihe von Missgeschicken anführen, unter welchen im schönen "freien" Schweizerland unsere Kameraden zu leiden haben. Das einzige erfreuliche dabei ist, daß sie mehr und mehr die Konsequenzen ziehen: sie schließen sich dem Heer der übrigen organisierten Arbeiter an, treten offen den sozialdemokratischen Vereinen bei, abonnieren die sozialdemokratischen Tageszeitungen und fühlen sich immer mehr als ein Glied in der Kette des kämpfenden Proletariats!

Argus.

## Aus dem Gerichtsaal.

### Kampf um eine Pensionserhöhung.

Vor dem Landesgericht Laibach wurde kürzlich ein Zivilprozeß durchgeführt, der nach mehrfacher Einsicht ein Urteil dafür ist, welche Hindernisse und Quälereien einem Eisenbahnbediensteten manchmal bereit werden, der das Glück hatte, einen Bahnhof zu erleiden, und die ihm gehörenden Ansprüche erhebt.

Der Oberkondukteur Johann Nöö verunglückte am 27. März 1909 bei Rauerburg durch eine infolge Dammrutschung herbeigeführte Entgleisung, wodurch er ein schweres Nervenleid erlitt. Die Staatsbahndirektion Triest erkannte ihm jedoch nur die für seine gewöhnliche Teilnahmszeit bemessene Pension zu. Nöö begehrte auf Grund des Pensionsstatuts die Berechnung von fünf Jahren zur Pensionierung, weil er durch ein gewaltames und unabwendbares Ereignis Dienstuntauglich geworden sei. Dies wurde ihm jedoch von der Staatsbahndirektion und vom Eisenbahnamministerium verweigert. Nöö war daher genötigt, durch den Abgeordneten Doctor Leopold Käß eine Klage auf Zahlung eines monatlichen Pensionszuschlags von Kr. 2280 beim Landesgericht Laibach einzubringen. Gegen diese Klage wendete das Eisenbahnmärkte, vertreten durch die Finanzprokuratur Laibach, zunächst ein, daß das Laibacher Gericht für diesen Prozeß nicht zuständig sei, weil nach einer bestehenden Vorschrift das Gericht am Sitz der entscheidenden Verwaltungsbehörde, also Triest oder Wien, anzurufen sei. Außerdem aber wendete die Finanzprokuratur ein, daß die Sache überhaupt nicht auf den Rechtsweg gehe, weil Nöö nur in den zeitlichen Ruhestand versetzt worden ist und demnach als Staatsbediensteter zu betrachten sei, der aus seinem Dienstverhältnis vor den ordentlichen Gerichten keinen Anspruch geltend machen könne. Aufgrund dieser Einwendungen fand beim Landesgericht Laibach am 11. September v. J. eine Streiterhandlung statt, bei welcher der Klageanwalt diesen Einwendungen entgegnete. Tatsächlich wurde die Einwendung der Unzulässigkeit des Rechtsweges abgewiesen, doch erklärte sich der Gerichtshof zur Entscheidung der Angelegenheit für unzuständig. Dr. Käß ergriff gegen diese Entscheidung den Refurs an das Oberlandesgericht Graz. Aber auch die Finanzprokuratur resurririerte an diesem Gerichtshof wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges. Das Oberlandesgericht Graz wies den Refurs der Finanzprokuratur zurück, gab jedoch dem Refurs des Klageanwaltes Folge und sprach die Zuständigkeit des Landesgerichtes Laibach aus. Dagegen ergriff die Finanzprokuratur den Refusionsrefurs an den Oberen Gerichtshof, welcher jedoch mit einer Anfangs-Jänner dieses Jahres herabgelangten Entscheidung zurückschwieg.

Nun mußte das Landesgericht Laibach eine neue Streiterhandlung anordnen, die am 11. Jänner d. J. stattfand. Gleichzeitig wendete der in Vertretung der Finanzprokuratur erschienene Oberfinanzrat zunächst ein, daß nicht das Eisenbahnmärkte, sondern das Provisionsinstitut für Dienst und Hilfsbedienstete hätte geflagt werden müssen. Dann wendete er ein, daß das Ereignis, durch welches Nöö verunglückte, nicht als "unabwendbar" im Sinne der Provisionsstatuten zu betrachten sei, schließlich brachte er vor, daß Nöö nicht durch die Folgen des Unfalls, sondern durch Marasmus senilis (Altersschwäche) gezwungen war, in den Ruhestand zu treten und berief sich auf ein Gutachten des Bahnerarztes Dr. Illner in Laibach. Der Klageanwalt Dr. Käß trat jeder dieser Einwendungen entgegen, indem er ausführte, daß das Eisenbahn-

ärar für die Verpflichtungen des Provisionsinstituts zu haften habe, daß der Unfall des Klägers unabwendbar war, weil er ihn nicht verhindert hat, und daß der Kläger tatsächlich an einem schweren Nervenleiden und nicht an Altersschwäche leide, zumal er erst 52 Jahre alt und bis zu seinem Unfall dem schweren Dienst korrekt nachgekommen sei. Nun wurden einige Merkmale als Beugen vernommen. Der Bahnerarzt Doctor Illner gab zu, daß er in einem Bericht an die Staatsbahndirektion Altersschwäche als Krankheit des Klägers bestimmt. Er erklärte, daß er dies deshalb tat, um dem Kläger die Pensionierung zu erleichtern. (1)

Der Arzt Dr. Höglar, der den Kläger einmal über Veranlassung der Unfallversicherungsanstalt untersucht, gab an, daß er in einem Bericht an die Anstalt ihn als Simulant (!) bezeichnet habe, weil er an ihm gar keine Symptome einer Krankheit gefunden habe.

Zeuge Dr. Demeter v. Bleiweis erklärte, daß der Kläger seit Februar 1910 ununterbrochen in seiner Behandlung gestanden sei und nach seiner Überzeugung tatsächlich infolge des Unfalls schwer nervenleidend geworden sei. Er führt eine Reihe objektiver Symptome an, welche für ein schweres Nervenleiden sprechen. Von einer Simulation, erklärte Zeuge, kann gar keine Rede sein, vielmehr war Nöö bemüht, allen Vorschriften des Arztes genauestens zu entsprechen, doch war eine Besserung nicht zu erzielen.

Auch der Sachverständige, Sanitätsrat Dr. Schuster, erklärte, daß hier offenbar ein schweres Nervenleiden, herbeigeführt durch eine Entgleisung, bei welcher Kläger im Wagen hin- und hergeworfen wurde, vorliege.

Nach dieser Verhandlung, welche einen ganzen Tag in Anspruch nahm, hat endlich das Landesgericht Laibach das Eisenbahnmärkte im Sinne der Anträge des Klageanwalts verurteilt, dem Kläger für die Zeit seit seiner Pensionierung, das ist seit 1. Jänner 1911, den begehrten Zuschlag von monatlich Kr. 2280 zur Pension zu bezahlen. Auch wurde das Eisenbahnmärkte zur Zahlung der Kosten verurteilt, welche über 800 Kr. betragen.

So ist es endlich nach langem Kampf dem verunglückten Oberkondukteur gelungen, sämtliche juristischen Eins- und Ausreden des hohen Eisenbahnmärkters zu überwinden. Es ist aber noch gar nicht ausgeschlossen, ob nicht das Eisenbahnmärkte wieder das Oberlandesgericht und dann vielleicht noch den Obersten Gerichtshof mit dieser Sache beschäftigen und damit mehrere Monate warten kann, bis er dem ihm gebührenden Pensionszuschlag erhält. Man sieht, daß das Eisenbahnmärkte selbst große Kosten nicht scheut, wenn es gilt, mit bürokratischen Einwendungen und Ausflüchten gegen den befreigten Anspruch eines im Dienst grau gewordenen Mannes Stellung zu nehmen.

Zum Rottenmann Eisenbahnunglück. Der furchtbare Eisenbahnzusammenstoß, der sich am 20. September 1910 in der Station Rottenmann ereignete, hat auch in den Reihen der Eisenbahnbediensteten, die sich in Ausübung ihres Dienstes befanden, Opfer gefordert. Einige blieben sofort tot an der Stelle, andere erlitten schwere Verletzungen, die zur Dienstuntauglichkeit führten. Zu letzteren gehörte auch der Oberkondukteur der Staatsbahn Ignaz Mandl aus Amstetten, der sich am Unglücksstag als Zugführer auf dem Schnellzug Nr. 101 befand, der in der Station Rottenmann mit dem Gegenzug Nr. 102 zusammenstieß. Infolge des Stoßes verlor Mandl sofort die Sicht. Aus seiner Ohnmacht erwachte er erst durch die Zurufe eines Manipulationskondukteurs. Der ganze Wagen war zertrümmt. Auf ihm befand sich das Gestell des Postambulanzwagens. Als er das Schreien und Jammern der Verwundeten vernahm, arbeitete er sich mit dem Aufgebot aller seiner Kräfte aus den Trümmern heraus. Er wurde dann in das Rottenmanner Spital gebracht. Am anderen Tag begab er sich in Begleitung nach Hause nach Amstetten, wo er in ärztliche Behandlung genommen wurde. Es wurden an ihm verschiedene Verletzungen und schwere nervöse Krankheitserscheinungen festgestellt.

Das Ergebnis der später erfolgten klinischen Untersuchung war ein derartiges, daß Mandl anfangs Oktober 1911 in den Ruhestand versetzt wurde. In der bezüglichen Dekret wurde ihm mitgeteilt, daß seine Pension entsprechend seiner 80jährigen Dienstzeit mit 88 Prozent des der Pension zugrunde zu legenden Betrages von 2890 Kr. bemessen worden sei. Nach § 42 des Pensionsstatuts für Dienst und Hilfsbedienstete der österreichischen Staatsbahnen sind diejenigen Dienststellen, welche bereits vor dem 1. September 1910 dem Pensionsinstitut angehört haben und während der Ausübung des Dienstes durch ein gewaltames und unabwendbares Ereignis körperlich beschädigt und infolgedessen dienstuntauglich geworden sind, zu der für die Pensionsbemessung anrechenbaren Zeit noch weitere fünf Jahre zuweschlagen und die Provisionen nach der sich soeben ergebenden Gesamtzeit zu bemessen. Diese Voraussetzungen treffen, wie Mandl in seiner Klage geltend macht, bei ihm vollständig zu, da der Unfall sich als ein gewaltames, unabwendbares Ereignis darstellt. Es waren ihm daher weitere fünf Jahre anzurechnen gewesen, so daß seine Pension von 88 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen sei. Aus dieser prozentualen Erhöhung ergibt sich ein Unterschied von Kr. 278,60 für das Jahr, deren Berechnung zu seiner Jahresprovision Oberkondukteur Mandl, dessen bezügliche Beschwerden beim Eisenbahnamministerium erfolglos geblieben sind, im Klagegeiste gegen das Pensionsinstitut der österreichischen Staatsbahnen beanspruchte.

Diese Klage wurde beschäftigte das Grazer Landes- als Zivilgericht in mehrfacher Verhandlung, die kürzlich zu Ende geführt wurde.

Der Vertreter des Klägers Dr. Arnold Eisler betonte, daß die Dienstuntauglichkeit des Klägers, die seine Pensionierung zur Folge hatte, nur durch den erlittenen Unfall herbeigeführt wurde. Der Vertreter der beklagten Pensionsanstalt Finanzprokuratursektor Dr. Preßner bestritt den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem erlittenen Unfall und der Dienstuntauglichkeit des Klägers, dessen Versetzung in den Ruhestand auf einen chronischen Muskelrheumatismus zurückzuführen sei (!). Es fehlt daher die wichtigste Voraussetzung des § 42 des Pensionsstatuts. Dr. Eisler macht geltend, daß der Kläger niemals an chronischem Muskelrheumatismus gelitten habe und vor dem Unfall niemals ernstlich krank gewesen sei. Selbst die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung der österreichischen Staatsbahnen in Wien, bei der Kläger versichert war, habe auf Grund ärztlicher Untersuchung anerkannt, daß das nervöse Leiden und die damit verbundene Dienstuntauglichkeit des Klägers eine Folge des Unfalls sei. Gestern wurde der ärztliche Sachverständige Professor Springerle eingeschalten, der sein Gutachten dahin abgab, daß kein Nachweis vorliege, daß Kläger vor dem Unfall an einer Krankheit gelitten habe, und daß durch den Unfall nervöse Leiden ausgelöst wurden, die die Dienstuntauglichkeit herbeigeführt haben. Dem Klagegeiste wurde Folge gegeben und das beklagte Pensionsinstitut zur Zahlung des Betrages von Kr. 278,60 als Zuschlag zur Jahrespension schuldig erkannt. Das Gericht hat als erwiesen angenommen, daß der Kläger infolge des erlittenen Unfalls dienstuntauglich geworden ist.

Der Unterschied zwischen Mutter und Abstoss. Am 21. April 1912 war in der Station Schönwald-Train der Nordwestbahn der Güterzug 63 zu verschieben. Insbesondere war ein mitten im Zuge eingerichteter Ik-Wagen auf den Stufen des Gleises 5 anzustellen. Um nun dies möglichst schnell zu bewerkstelligen, ließ der Zugführer Kippal die vier hinter

dem Ik-Wagen befindlichen, beladenen Wagen des Verschubzuges durch einen Ruder vom Gleise 5, über das Verbindungsgeleise auf Gleise 3 abstoßen. Die vier abgestoßenen, unbremmbaren, beladenen Wagen rollten zuerst langsam auf das Gleise 3, kamen aber plötzlich infolge des Gefälles gegen Größelmauth in eine immer raschere Bewegung, so daß weder der neben dem Wagen einhergehende Stationsarbeiter Egeler, noch andere von ihm sofort zu Hilfe gerufene Eisenbahnbedienstete die rollenden Waggons durch Eingreifen mit Bremsnäppeln zum Stillstand zu bringen vermochten. Die Wagen rollten in immer schnellerer Bewegung bis in die nächste Station Größelmauth, wo sie in den dortin zuvor abgelassenen Güterzug 168 hineinfuhren. Die schwere Verlegung des Stützmanns Johann Heinrich und eine leichte Verlegung des Konditeurs Herbst von leichterem Zug war nebst großem Materialschaden die Folge des Zusammentreffens.

Wegen dieses Vorfalls hatten sich Zugführer Kippal und Lokomotivführer Müller vor dem Kreisgericht Braunau im wegen Vergehens nach § 337, St.-G. zu verantworten.

Auf Grund eines Gutachtens des Oberinspektors Dillian und des Verkehrscontrollors Foltin lag Kippal zur Last, daß er 1. ohne Übertragung der Verschubleitung von Seiten des Beamten den Vertrieb begonnen, 2. gegen des in der Tabelle XXVII, Teil 1, des Ergänzungsbuches zur Fahrordnung enthaltene Verbot, in der nach beiden Richtungen im Gefälle liegenden Station Schönwald-Train Wagen überhaupt rollen ließ; 3. vier unbremhbaren Wagen entgegen Artikel 13, L der Verschubleistungsnorm nur einen Begleiter mit Unterlagsholz vergab — den Lokomotivführer Müller traf der Vorwurf — daß er durch einen zu starken Anstoß das Entlaufen der Wagen mitverschuldet habe.

Bei der Hauptverhandlung erbrachte der Verteidiger Dr. Hans Tausch (in Vertretung des Dr. Harpner) für Kippal den Nachweis, daß die Übertragung der Verschubleitung in diesem, wie in allen übrigen Fällen, formlos erfolgte, daß Kippal lediglich einen Ruder, nicht aber ein Abrollenlassen angeordnet hätte, und nur durch eine vorzeitige Senkung des Terrains in der Station Schönwald-Train eine beschleunigte Bewegung der nach Kippals Absicht nicht abgestoßenen, sondern nur abgestellten Waggons eingetreten war. Nur leichterem unbotherbarem Umstand sei es auszuschreiben, daß die vier Wagen, die unter normalen Verhältnissen von einem Begleiter rechtzeitig durch Unterlagen mit einem Bremsseil aufzuhalten gewesen wären, trotz der Bemühungen so vieler Bremsen bis in die nächste Station rollten. Dr. Höglar erbrachte als Verteidiger des Lokomotivführers Müller den Nachweis, daß lediglich nach dem Signal zu fahren hatte und von den vorschriftswidrigen Absichten Kippals unmöglich etwas ahnen konnte.

Der Gerichtshof sprach im Sinne der Ausführungen der Verteidiger beide Angeklagte frei.

## Streiflichter.

Ein Beunruhigungserschließung des Eisenbahnamministeriums. Vor uns liegt folgender vom 29. Dezember v. J. datierter Erlaß des Eisenbahnamministeriums:

R. I. Eisenbahnamministerium.

Vertraulich.

3. 40.401/21 a.

Entlassung von Werkstattarbeitern.

Wien, am 29. Dezember 1912.

Termin: ungesäumt.

An alle f. f. Direktionen der österreichischen Staatsbahnen und die f. f. Betriebsleitung Egernowitsch.

Die f. f. wird aufmerksam gemacht, daß für den Fall, als einem Tagelohndienststellen der Werkstätte infolge irgendeines Verschuldes der Dienst gestündigt wurde und die Annahme gerechtfertigt erscheint, beziehungsweise die Möglichkeit besteht, daß derselbe während der Kündigungsfrist seine Mitarbeiter zum Ungehorsam oder zu gefährlichem Verhalten verleiten oder sonstige Schäden anrichten könnte, dem Dienstvorstand das Recht auftreibt, den betreffenden Arbeiter gegen sofortige Auszahlung des ihm für die Dauer der Kündigungsfrist gebührenden Lohnes und der sonstigen vereinbarten Genüsse ungesäumt von der Arbeit zu entheben, beziehungsweise zum Verlassen der Werkstätte zu veranlassen. (Vergleiche § 39 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 156.)

Arbeiter, bei welchen während der vierzehntägigen Kündigungsfrist einer der im § 37 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 156, aufgezählten Entlassungsgründe eintritt, können selbstverständlich sofort entlassen werden und haben gemäß § 40 des vorstudierten Gesetzes ihren Lohn z. Z. nur bis zum Tage der Entlassung zu beanpruchen.

Gemäß vorstehendem sind die in Betracht kommenden Dienstvorstände ungesäumt zu verständigen.

Der f. f. Eisenbahnamminister:

3. 22/1. L. Horster m. p.

Dass dieser Erlaß höchst bestreitend wirkt und zumindest geeignet erscheint, Beunruhigung unter dem Werkstattpersonal auszulösen, wird sofort einleuchten. Es ist nämlich zunächst eine ganz seltsame Zumutung an die einzelnen Werkstattleitungen, wenn sie bei jedem ordnungsgemäß gestündigten Arbeiter feststellen sollen, ob die Möglichkeit besteht, daß derselbe während der Kündigungsfrist seine Mitarbeiter zum Ungehorsam oder zu gefährlichem Verhalten verleiten oder sonstige Schäden anrichten könnte. Aber davon abgesehen, daß es praktisch schwer ist, daß ein Vorgesetzter prophethisch voraussehen soll, wirkt der Erlaß auch sonst bestreitend. Die Bedingungen, unter denen ein Arbeiter ohne Einhaltung der Kündigungsfrist sofort entlassen werden kann, werden nämlich im § 37 des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R. G. Bl. Nr. 156, taxativ aufgezählt und der Erlaß selbst macht darauf aufmerksam, daß bei Arbeitern, bei denen einer dieser Entlassungsgründe zutrifft, selbstverständlich eine Kündigungsfrist nicht besteht. Aber was soll dann noch dieser Erlaß überhaupt? Er stellt einfach einen neuartigen Entlassungsgrund in Aussicht, unter welchem ein Arbeiter sofort entlassen werden kann, und der in einem Gesetz vorgesehen ist, sondern der Kombinations- und Scherzgabt eines jeden Vorgesetzten überlassen bleibt. Es bedarf also gar keines juristischen Scharffinesses, um zu finden, daß der Erlaß durchaus ungesäumt ist. Und verschwinden sollte er schon deshalb, um nicht noch mehr Beunruhigung unter das Personal zu tragen, als sie ohnehin schon vorhanden ist.

Aus der Staatsbahndirektion Villach. Im nachstehenden wollen wir versuchen, zu beweisen, wie die Ministerialerlässe von den untergeordneten Dienststellen im Direktionsbezirk Villach ausgelegt und durchgeführt werden. Mit Erlaß vom

5. November 1903, Z. 11.460/19 des I. I. Eisenbahministerium wurde folgendes verfügt:

Bisher wurde die Bestimmung des Längenmaßes jener Bahnhöfen, in welchen die Streckenwächter den Graswuchs vom Bahnhofsumfeld zu beseitigen haben, von verschiedenen Gesichtspunkten aus behandelt und so den Streckenwächtern verschiedene große Strecken zur Grasreinigung zugewiesen, wodurch Beschwerden des Wächterpersonals hervorgerufen werden. Um einen einheitlichen Vorgang im Gegenstand zu erzielen, erhält die I. I. Bahnhofshaltungssection den Auftrag, im allgemeinen den Streckenwächtern in der Nähe der Wächterhäuser eine Länge von 400 Metern zur Grasbeseitigung zuzuweisen, diese Länge jedoch bei erschwerender Dienstleistung, bei besonders großer, dem Wächter zugewiesenen Strecke, bei besonderer Zugsdichte und bei Vorhandensein von mit Sand vermengten, den Graswuchs fördernden Grubenspatz bis auf 200 Meter zu restriktieren.

Der I. I. Staatsbahndirektor:  
Wagner.

Dieser Ministerialerlass hat dennoch nur für jene Bahnhöfe Gültigkeit, wo die Streckenwächter zum Graswuchsbehandlung herangezogen werden können und auch in diesem Falle sind Grenzen von 400, respektive 200 Metern festgesetzt. Die I. I. Staatsbahndirection in Villach hatte mit diesem für die Streckenwächter so wichtigen Erlaß keine besondere Frei, noch weniger eine Freude. Nicht nur, daß dieser Erlaß erst nach einem vollen Jahre seines Bestandes von der I. I. Staatsbahndirection Villach veröffentlicht wurde, so wurde noch überdies von der Abteilung III durch geheime Circulara angeordnet: "Diesen Erlaß unter den beteiligten Wächtern nicht circulation zu lassen."

Tatsächlich haben nur einzelne Streckenwächter von diesem Erlaß Kenntnis erlangt und auch diese wenigen sind zumeist auf Umwegen zur Einsicht dieses Ministerialerlasses gelangt. Um so mehr bemühten sich die Herren der Abteilung III, um diesen Erlaß bei sämtlichen Bahnhofshaltungen des Direktionsbezirkes Villach zu ungünsten der Wächter zu interpretieren. Die unsichtbaren Fäden der Abteilung III äußerten sich in einer verblüffenden Einheitlichkeit der falschen Auffassung des zitierten Ministerialerlasses. Aber, o weh! Jegend einige verfluchte Kerle unter dem Wächterpersonal hatten auf irgendeiner Weise Kenntnis von dem Inhalt des Erlasses bekommen und sorgten dafür, daß auch die anderen Wächter diesen Erlaß zu Gesicht bekamen. Als die Wächter sahen, daß man mit ihnen ein falsches Spiel treibt, gerieten sie in Aufruhr und hatten nicht immer die schmeichelhaftesten Bezeichnungen für die gewissen Wächter bei der Abteilung III. Als die Streckenwächter absolut nicht zur Ruhe kommen wollten und durch Deputationen, Versprachen, Beleidungen und durch Anträge in der Personalkommission eine gerechte Aufteilung nach dem Inhalt des Ministerialerlasses vom 5. November 1903 verlangten, so führte sich die I. I. Staatsbahndirection Villach gezwungen, folgende Interpretation zu erlassen:

An alle I. I. Bahnhofshaltungssectionen und an die I. I. Betriebsleitung in Bordenberg.

Interpretierung der in Angelegenheit der Graswuchs- und Schneebeseitigung der Streckenwächter erlassenen Verfügungen.

Es wurde wahrgenommen, daß der Passus im hiermitlichen Erlaß vom 20. November 1903, Z. 39.455/3, welcher bestimmt, daß den Streckenwächtern in der Nähe der Wächterhäuser zur Graswuchsbehandlung im allgemeinen ein Länge von 4 Hektometern zugewiesen ist, welche Länge bei besonders erschwerender Dienstleistung, größerer Überwachungsstrecke oder bei Vorhandensein von mit Sand vermengten, den Graswuchs fördernden Grubenspatz bis auf 2 Hektometer restriktiert werden kann, verschieden interpretiert wird.

Um im Gegenstand einen einheitlichen Vorgang herzustellen, wird den I. I. Bahnhofshaltungssectionen zur Kenntnis gebracht, daß mit obigem Ausdruck "den Streckenwächtern" nicht Personen, sondern die "Wächterposten" als solche gemeint sind, so daß die Graswuchsbehandlung in der zugewiesenen Länge der Wächter und dessen Abhöfwächter im Verhältnis der Diensttour gemeinsam zu bewirken haben. Das den einzelnen Wächtern sonst zuliegende Ausnahm ist daher von der I. I. Bahnhofshaltungssection jeweils wächterpostenweise festzusetzen.

Die übrigen Bestimmungen des zitierten Erlasses bleiben aufrecht. Die hieramtliche Verfügung vom 23. Januar 1911 betreffend der Herauszögerung der Streckenwächter zu den Schneebeseitigungsarbeiten ist gleichfalls analog der vorstehenden Interpretation aufzufassen und von der I. I. Bahnhofshaltungssection dementsprechend anzusehen.

Für die I. I. Staatsbahndirection:  
Unleserlich.

Also, da haben wir es. Die I. I. Staatsbahndirection in Villach kommt nun endlich zur ganz gleichen, richtigen Auffassung des Ministerialerlasses vom 5. November 1903. Aber trotz dieser nachträglichen, einzige richtigen Auffassung und Auslegung ist dieser Erlaß heute nach vier Jahren noch in keiner einzigen Bahnhofshaltungssection des Villacher Direktionsbezirkes praktisch durchgeführt. Ein Zeichen, daß die Macher in der Abteilung III bei der I. I. Staatsbahndirection in Villach noch immer die Oberhand haben.

**Unfallstatistik der österreichischen Eisenbahnen.** Die von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen herausgegebenen Unfallstatistik für 1911 enthält unter anderem folgende Angaben: Die Anzahl sämlicher versicherten Eisenbahnbiediensteten betrug 325.602 Personen (gegenüber 329.944 im Vorjahr), die insgesamt eine Lohnsumme von 445.78 Millionen Kronen (gegenüber 427.8 Millionen Kronen im Vorjahr) bezogen. Die Zahl der zur Anzeige gelangten Unfälle betrug 83.757. Unter den verschiedenen Veranlassungen dieser Unfälle entfällt auf das Auf- und Abladen die höchste Prozentsiffer, ihr zunächst kommen die durch Bewegen von Lasten verursachten Unglücksfälle. Von den angemeldeten 83.757 Unfällen begründeten 5682 einen Anspruch auf Entschädigung. Das finanzielle Ergebnis der Unfallstatistik ist folgendes: Einnahmen: Versicherungsbeträge der Eisenbahnerverwaltungen 19.07 Millionen Kronen, Ertragnis der Kapitalsanlagen 4.39 Millionen Kronen, Fonds vom Vorjahr 111.86 Millionen Kronen, Kursgewinn an Effekten 16.51 Millionen Kronen, Sicherheitsfonds vom Vorjahr 0.18 Millionen Kronen, zusammen 135.53 Millionen Kronen. Ausgaben: Unfallsentzündungen 132.1 Millionen Kronen, außerordentliche Unterstützungen an Hinterbliebene durch Betriebsunfälle beteiligte 5480 Ar., Verwaltungskosten 1.18 Millionen Kronen, einmalige Widmung an den Wohlfahrtsfonds für die Errichtung von Altenwohlfahrtsheimen 200.000 Ar., rücksichtete Versicherungsbeträge für die Vorjahre 6894 Ar., Staatsaufsichtsgebühren 5000 Ar., Abschreibung an Inventar 14.849 Ar., Abschreibung an Realitäten 7907 Ar., buchmäßiger Kursverlust von Effekten 1.74 Millionen Kronen, Dotierung der Sicherheitsfonds 180.941 Ar., Beiträge zum Pensionsfonds der Biediensteten 75.000 Ar., zusammen 135.53 Millionen Kronen. Die Zahl der Schiedsgerichtsverfahren betrug 623, davon unerledigt vom Vorjahr 135 Kronen, zusammen 758 Klagen; hiwegen blieben 167 unerledigt, 3 wurden zurückgezogen, 15 ausgestellt und

570 fanden Erledigung vom schiedsgerichtlichen Erkenntnis, davon wurden 456 (80 Prozent) als unbegründet abgewiesen. In 114 Fällen (20 Prozent) wurde dem Klagebegehren vollständig oder teilweise stattgegeben.

## Korrespondenzen.

**Augern-Stollfried.** Herr Mühl in der Bahnhofshaltungssection Gänserndorf ist den Leuten des "Eisenbahner" feineswegs unbekannt. Schon öfters hatten wir die "Ehre", uns mit ihm zu beschäftigen. Bei der Lohnauszahlung am 31. Dezember 1912 in Augern fragte ein Oberbahnarbeiter den Herrn Bahnmüller Cech, ob er seine Regale schon bekommen, worauf anstatt des Herrn Bahnmüllers Herr Mühl antwortete: "Du hast Geld genug, ihr könnt eure Fahrt selbst zahlen, wir haben keine Zeit". Als dann später der Arbeiter sein Geld in Empfang nahm, sagte Herr Mühl, abermals: "Sie sozialdemokratischer Schriftsteller, daß Ihnen nicht einmal anbrennen". Es ist unbegreiflich, wie es noch Leute geben kann, die gegen die Belehrungen der Arbeiterschaft, sich ihre Lage zu verbessern, noch so einen offenen Haß an den Tag legen können, da sie doch bei jeder Aktion, die durch die Organisation erfolgreich durchgesetzt wird, immer den größten Anteil unbehoben, ohne einen Finger dabei gerührt zu haben, einstreiten. Wir erachten den als gerecht denkenden Herrn Sektionsvorstand Ingenieur Groß, dem Herrn Mühl seine arbeiterfeindliche Handlungsweise vor Augen zu führen und ihm den dringenden Rat zu erteilen, künftig gegen die Arbeiter ein humaneres Benehmen an den Tag zu legen.

Auch die alten Wächter der Strecke Gänserndorf-Augern warnen wir, nicht die organisierten Wächter und Arbeiter aufzufragen und dann die Antworten derselben dem Bahnmüller brüderlich zu zutragen, denn Herr Bahnmüller Cech bietet uns auch nicht die Gewähr, daß er für solche Naderien ein unempfängliches Ohr hat. Diese Wächter, respektive ihre Frauen wissen gar nicht, welch eine erbärmliche Rolle sie spielen, wenn sie ihre kämpfenden Kollegen demunizieren. Wenn von irgendwelchen Widerständen, die abgestellt, oder von Fortsetzungen, die erstmals werden sollen, die Rede ist, da sind diese alten Wächter immer die ersten, die rufen: "Ja, schaut nur, daß was austrichtet!" Wenn man ihnen aber nahelegt, der Organisation beizutreten und mitzukämpfen, da sagt jeder gleich: "Für mich zählt es sich nicht mehr aus, ich bin schon zu alt dazu". Wird aber etwas erreicht und sie bekommen einen höheren Gehalt, da hat noch nie einer gesagt: "Ich bin schon zu alt dazu, zum Geld nehmen". Also baldige Verbesserung, die alten Wächter, sonst müßten wir ausführlicher sprechen.

**Braunau am Inn.** (Ein gründenwahnsinniger Vorarbeiter.) Auf der Strecke Nied-Gurten treibt der junge Oberbauarbeiter Josef Weinberger mit seinen ihm unterstellten Oberbauarbeitern ein un würdiges Spiel. Selbst noch ein sehr unbeholfener und unerschrockener Mann, der seine Eigenschaft als Vorarbeiter nur der Gnade eines bekannten hochwürdigen Herrn verdankt, wagt dieser Mann, die Oberbauarbeiter wie ein Sklavenhalter zu behandeln. Anlässlich einer Bahnwagenfahrt fragte ihn ein Arbeiter um das Ziel der Fahrt, da er sich sein Mittagessen demgemäß einteilen wollte: "Auf der Eisenbahn fahren wir!", brüllte der Vorarbeiter. Weinberger glaubt seine Autorität den Arbeitern gegenüber durch wahnwitziges Schreien und nutzloses Kommandieren zum Ausbrud bringen zu müssen, wobei er nur beweist, wie ungebildet und unbeholfen er ist. Der kleine Gernegroß fühlt sogar schon das Bedürfnis, seine ungeborenen Mäntler auch den Wächtern führen zu lassen. Daß diese nicht gesonnen sind, sich von diesem Menschen unwürdig behandeln zu lassen, wie er es mit seinen Arbeitern zu tun pflegt, wird Herr Weinberger wohl noch sehr oft empfinden müssen. Wir raten dem unfähigen jungen Kerl, sich in erster Linie einige Bildung und Kenntnisse anzueignen, damit er nicht überall ausgelacht wird. Sollte Weinberger sich nicht bessern, dann sehen wir uns wieder; Material ist genug am Lager. — Den Arbeitern empfehlen wir, sich Mann für Mann der sozialdemokratischen Organisation anzuhüpfen, dann werden solche Uebelstände sehr leicht beseitigt werden.

**Villach.** Im Amtsblatt Nr. 32 vom 27. November 1912 der I. I. Staatsbahndirection Villach war unter anderem auch die Positionsermittlung dieses Direktionsbezirkes enthalten. Einer eigenen Kommission war die Aufgabe zugeschlagen, bei allen Dienststellen des Direktionsbezirkes Erhebungen zu pflegen, inwieweit sich Ersparnisse beim Personal machen lassen. Soweit es sich um Stellen des niederen Personals handelte, wurden in den meisten Stationen, wo nur irgend möglich, Reduzierungen vorgenommen.

Anders war die Sache bei den Beamten; speziell bei den höheren Stellen, da hat man eben nirgends eine Begründung für die Uebelhäufigkeit eines solchen Herrn gefunden. Es ist auch erklärlich, daß ich von dieser Seite keine Ersparnungen erzielen kann, weiß doch jeder Lai, wie sehr sich eine große Anzahl dieser Beamten abmühen, um ihre Gehälter zu rechtfertigen. — Pardon! Jetzt hätten wir dieser Ersparnungskommission mit der Behauptung, daß ich nur bei dem niederen Personal einen Ueberfluß an Arbeitskräften zu konstatieren mußten, Unrecht getan. Beim I. I. Betriebsamt Villach mußten diese Herren notgedrungen konstatieren, daß der Herr Bahnbetriebsamtsvorstandsvorsteher in der Person des Herrn Offiziell Sumlinger das am allgemeinsten entbehrliche Möbelstück der Station Villach (Staatsbahn) ist.

Im obengenannten Amtsblatt war auch der Posten eines Vorstandstellvertreters nicht mehr erläutert, wer aber glaubte, daß Herr Sumlinger vom Schauplatz seiner bisherigen Untätigkeit verschwinden wird, täuschte sich sehr. Alle von der Ersparnungskommission damals als entbehrlich konstatierten Biediensteten wurden längst in andere Stationen versetzt, nur bei Herrn Sumlinger war das bis jetzt noch nicht der Fall. Herr Inspektor Fügner könnte wahrscheinlich ohne diesen Herrn seinen Posten nicht ausfüllen; es wäre wohl auch zu viel verlangt, mutterseelenallein in der Station herumzuspazieren. Man hat wohl Herrn Sumlinger seit der Zeit, wo derselbe von der Kommission als gänzlich überflüssig erachtet wurde, ein paarmal als Vorstandsstellvertreter nach auswärtigen verwendet. Und gerade diese Zeit hat uns neuerdings den Beweis erbracht, daß Herr Inspektor Fügner auch ohne Herrn Sumlinger ganz gut auskommen kann. Hat man bis jetzt die Gelegenheit noch nicht wahrgenommen, Beamte von Posten zu entfernen, auf denen dieselben gänzlich überflüssig sind, so ist man bei anderen Stellen bereits jowei, für beurlaubte oder erkrankte Biedienstete keine Substituten beizustellen. Ob die Sicherheit oder Regelwidrigkeit des Verkehrs dabei in Frage gestellt ist, ist den Herren ganz Wurst, von der Gefährdung der geraden Glieder der durch diese Verfügung Betroffenen gar nicht zu reden. Eine Anzahl Arbeiter wurden im Herbst entlassen, trotzdem der verärzteßte Verhältnisrecht bereits einsetzte und sich der Personalmangel sofort fühlbar machte. Um den starken Verkehr auf der Strecke Ahling-Bischofsdorf bewältigen zu können, hat man zwischen Villach-Pontafel etwas schwächer frequentierte Stützen aufgelöst und die dadurch freigemordeten Partien in die Reserve eingeteilt. Statt daß man logischerweise den verärvarten Verkehr durch Einschließen eines regelmäßigen Zugpaars Ahling-Bischofsdorf entsprechen würde, behilft man sich mit Erfordernissen. Natürlich könnte das Personal innerhalb eines ge-

regelten Turnusses nicht so ausgenutzt werden als in der Reserve, wo dasselbe innerhalb einer Woche oft zu seiner ganzen Nachtruhe kommt. In Bischofsdorf, mit einem Separatzug angelegt, steht dem Personal des öfteren keine Reserve zur Verfügung; ist das aber zufällig der Fall, so muß es manchmal dieselbe wieder freihand räumen, um neuengekommenen Partien Platz zu machen, und ist infolgedessen gezwungen, die vor der Rückfahrt noch übrige Zeit in der Rücke zu bringen. Es haben sich auch Fälle ereignet, wo man Partien von Erforderniszügen wegen Mangel eines Gegenanges von Bischofsdorf nach Villach, im Stegen nach Hause schickte, die selben jedoch unterwegs für einen inzwischen eingekommenen Zug wieder retour verlangte.

Wo man hinschaut, überall wird gespart; Magazinarbeiter, die sich im Sommer bei der I. I. Staatsbahn um einen Schundloch gesunden haben, können im Herbst zuschauen, wo sie unterkommen. Die noch Heiligbleibenden werden abwechselungsweise zum Aussehen verurteilt; für Urlaub oder erkrankte Biedienstete werden keine Substituten bestellt, aber einen Vorstandstellvertreter, wenn auch nicht normiert, kann sich eine I. I. Staatsbahndirection beim Bahnamt Villach wohl leisten, für dessen Einkommen ganz leicht eine ganze Partie Arbeiter entlohn werden könnte.

**Selzthal.** In der Station Selzthal herrschen Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Der Herr Stationsvorstand, Inspektor Albert Koller, ist schon seit länger Zeit als sehr häßlicher Herr gegenüber den Stationsbediensteten bekannt. Doch seit der Umbau des Bahnhofes begonnen wurde, sänftanzt er die Stationsbediensteten auf das Äußerste, so daß das ganz Personal durch ihn zur Verzweiflung getrieben wird. Leidet schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes selbst mehr als früher, da heimlich täglich andere Signalfelder sind, wodurch die Arbeiten für die ordnungsgemäße Abwicklung des Verkehrs den Stationsbediensteten schon sehr erschwert werden, so trifft der Herr Stationsvorstand noch Anordnungen, durch die es in der Station Selzthal sehr leicht einmal zu einer Katastrophe kommen kann. Es ist für den Umbau des Bahnhofes eine provisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährenden Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährende Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährende Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährende Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch einen Umbau in einer Station immerwährende Änderungen vorkommen, so daß das geschulte Personal oft seinen ganzen Geist anstrengen muß, um sich durch die immerwährende Änderungen, die durch den Umbau natürlich entstehen, durchzufinden. Das erfordert schon das Stationspersonal durch den Umbau des Bahnhofes eine provvisorische Dienstvorschrift herausgegeben worden, die für die ganze Zeit des Umbaus Gültigkeit hat, wonach von jeder Kategorie auf ihren Posten eine festgesetzte Zahl von Leuten beschäftigt sein soll. In einer so großen Station wie Selzthal soll aber immer für jede Kategorie eine gewisse Reserve vorhanden vorliegen, und das noch vielmehr in einer Zeit, wo durch

willen" hier bei, damit seine Redakteure sehen, welch schrecklichen Gefahren der "Arbeiterwille" in Selzthal entgegensteht. Nun, da es mit dem Flammendorf durch die Wachsamkeit der Bediensteten nun einmal nichts war, kam dem Herrn Stationsvorstand eine andere Idee. Er möchte nämlich einmal gesehen haben, daß im Mittelalter die Verbrecher gevierteilt wurden, daß man dazu an den Armen und Beinen des Verbrechers Oasen anspannte und dieselben dann nach allen Windrichtungen auseinandertrieb, und die Verbrecher waren in vier Teile zerteilt. Halt, dachte sich der Herr Vorstand, das ist eine Idee; man kann da gleich bei dem bösen "Arbeiterwillen" als Inquisitor und Henker zugleich in höchststeigerer Person fungieren. Gedacht, getan. Er schleicht sich wieder in die Diensthütte und hat Glück. Es ist niemand drinnen und auf dem Tisch liegt ein dunkelgrauem "Arbeiterwille", der schon wieder mit schußvollen Augen nach einem Feuer Ausschau hält. Mit grimmer Faust greift der Herr Vorstand nach dem "Arbeiterwille" ein Rad, noch einmal ein Rad, und der böse "Arbeiterwille" ist gevierteilt, wie die Verbrecher im Mittelalter durch die Oasen gevierteilt wurden. Aber auch heute hat der Herr Stationsvorstand Unglück. Hohnlächelnd über das soeben verrichtete Henkeramt, in beiden Händen den gevierteilten "Arbeiterwillen", tritt er stolz wie ein Spanier aus der Diensthütte heraus und will den Gevierteilten nun allen Richtungen der Windrose preisgeben. Da tritt ein Stationsbedienter auf ihn zu und stellt den Herrn Vorstand sofort über die soeben begangene Heldenat zur Rede. Der Herr Stationsvorstand redet sich dahingehend aus, daß er das Lesen von Zeitungen in den Diensthütten überhaupt nicht dulde. Nun, Herr Vorstand, ob Sie das Lesen von Zeitungen in den Diensthütten dulden wollen oder nicht, aber Sie haben kein Recht, fremdes Eigentum zu beschädigen. Und dann lesen auch Sie selbst und die übrigen Beamten in der Abteilung die Zeitungen, wärum soll denn gerade ein Arbeiter in seinen wenigen Pausen, die im Dienst entstehen, nicht lesen? Gleicher Recht für alle, Herr Vorstand. Wenn Sie den Arbeitern und Bediensteten verbieten wollen, in den Bauten zu lesen, nun, dann müssen Sie selbst zuerst einmal mit gutem Beispiel vorangehen. Wir rufen Ihnen, Herr Vorstand, zu: Sie haben in der Station Selzthal ein gutes und gesuchtes Personal. Treiben Sie dasselbe durch Ihre erbösen Schikanen und Anordnungen nicht zur Verzweiflung! Die Stationsbediensteten erklären einmütig: Wenn es durch die Schikanen des Herrn Stationsvorstand in der Station Selzthal zu einer Katastrophe kommt, so lehnt das Personal jede Verantwortung von vornherein ab und wendet sich schon heute deshalb an die Öffentlichkeit, und wir machen daher auch die Direction und das Eisenbahnamt auf die Zustände in der Station Selzthal aufmerksam.

**Triest, Südbahn.** (Bahnhärtliches.) Der Bahnhörter Franz Gußindöß ist schon seit einigen Wochen im Krankenstand. Am 17. Jänner verschlechterte sich sein Zustand derart, daß sich seine Angehörigen gezwungen sahen, in der Nacht ärztliche Hilfe zu verlangen. Die Angehörigen wendeten sich telegraphisch an Herrn Dr. Germonti, Bahnoarzt in Triest.

Wer nicht kam, war Dr. Germonti. Der Bahnoarzt erklärte offen: "Doch er nicht verpflichtet sei, zu späten Stunden auf die Strecke zu laufen."

Da man den Schwestern nicht ohne Beistand lassen konnte, mußte von anderer Seite Hilfe herbeigeholt werden.

Ein besonders menschenfreundlicher Bahnoarzt dürfte der Herr Dr. Martinis in Triest auch nicht sein, da über diesen Herrn schon wiederholt Klagen eingeliefert sind. Herr Dr. Martinis glaubt, daß die Kranken für ihn, aber nicht er wegen der Kranken als Bahnoarzt angestellt und bezahlt werde.

Vorläufig wollen wir mit diesem Kapitel ein zweites schließen, erwarten jedoch, daß dem Wunsche und den Beschwerden der Erkrankten sowie sämtlichen Krankenfamilienmitgliedern in Zukunft mehr Fürsorge gewidmet wird.

**Triest. (A. I. Staatsbahn.)** Bisher hat in der Staatsbahndirection eine Papiererschwendung geherrscht, die gewiß Unsummen verschlang; vieles aber wurde so überflüssig verschwendet, daß die Bediensteten nicht umhin können, dies hier festzustellen.

Täglich kommen neue Erlässe und Befehle in dem oft widerstreitenden Texte heraus; was heute angeordnet, wird morgen untersagt; der Befehl des einen ist Grund zur Ahnung für den anderen. Nur der Anfang und das Ende dieses lächerlichen Gelehrschels lauten jetzt gleich, nämlich: Das Personal wird streng bestraft.

Zu Weihnachten 1912 wurde das Zugpersonal mit einem solchen Schreiben beschert, wonin alle Gebrechen an Wagen, wo keine Täter eruiert oder keine Entschädigung bezahlt wurde, der jeweilige diensttuende Konditeur (Personenzugskonditeur) den vollen Betrag zu ersezten hat.

Will das nicht höhn? Während die Herren bei der Direction und auch viele beim Bahnbetriebsamt Triest jede Remunerationen einstellen, werden den Zugbegleitern Strafen angedroht. Will denn der Herr Hofrat Galambos uns ganz hauferkt machen, oder gedenkt dieser Herr gar mit den von den Zugbegleitern hereingebrachten Strafbaldern die Staatschuld Österreich-Ungarns zu tilgen? Das wird dem Herrn Rat nicht gelingen, denn die Eisenbahner haben nicht soviel Geld. Wohl aber bringt er durch solche Taktik viel Not und Elend in manch unschuldige Familie.

Die Personenzugskondituren werden auf ganz ungerechte Weise schikaniert. Auf der einen Seite wird der Dienst bis ins kleinste Detail verlangt; Zugrevireuren und nicht selten höhere Beamte (Transportkontrolle) blamieren oft den Konditeur vor dem reisenden Publikum, daß selbst die Schamröte ins Gesicht steigt. Einen Dieb oder Verbrecher würde man sicher behandeln.

Wenn der Konditeur einen Reisenden ganz gerechtfertigt in anständiger Art irgend zurechtweist, so beschwert sich letzterer einfach in Triest bei der A. I. Staatsbahn, und die Folge ist eine Bestrafung, denn der Stationsvorstand findet es unter seiner Würde, mit dem Konditeur näher in Fühlung zu treten.

Betreffs der vielen Fehler, die die Verwaltung nur bei uns sieht, möchten wir aber auch die Direction auf einige Sachen aufmerksam machen, und zwar: Mit welchem Recht hält der Herr Oberinspektor Seemann das Avancement-amtssblatt solange zurück, oft drei bis vier Monate?

Warum bekommen die Bediensteten nicht zur rechten Zeit ihre Monturen? Warum existiert beim Ausfassen von Holz und Kohle für die armen Bediensteten eine solche Kalamität? Warum bekommen die Herren Inspektoren sehr gute Ware an geeigneter Stelle?

Wir verlangen vom Herrn Hofrat, in dieser Beziehung endlich einmal Ordnung zu schaffen.

**Lundenburg.** Seitdem der Herr Inspektor Matschibly als Stationsvorstand in Lundenburg amtiert, hat sich ein großartiges Strafthitem eingebürgert. So wurden vor kurzem nicht weniger als 30 Zugbegleiter zur Bestrafung beantragt, weil sie die alten Fahrordnungen nicht rechtzeitig an den Stationsdiener Postal abgeliefert hatten. Diese Strafe ist ungerecht, da viele Zugbegleiter fünf- bis sechsmal den Kanzleidiener Postal aufzutunten, um denselben die alten Fahrordnungen zu übergeben, doch fanden sie jedesmal die Kanzleidiener abgesperrt. Postal ist nämlich von Profession Regenschirmträger, und da bekanntlich die Herren vom Deutschen Nationalverband die Forderungen der Eisenbahner im Parlament abgelehnt haben, so bleibt unserem Postal nichts anderes übrig, als mit einem

Pact alter und nobelpurig geschilder Parapsis in den Straßen Lundenburgs hausieren zu geben.

Doch was kümmert unser Herrn Inspektor die Nebenbeschäftigung seines Kanzleidieners? Hauptstück ist, daß er wieder ein Anzahl Zugbegleiter unzulässig verdonnern konnte. Inspektor Matschibly ist überhaupt ein sonderbarer Mensch. Kommt ein Bediensteter mit einer Bitte oder Beschwerde, so ist es sein erstes Wort: "Das Eisenbahnamt ist in mir sehr schon helfen, passende Ressort machen, alle werdet ihr jetzt militarisiert." Für die Betreibungen und Ziele der Zugbegleiter sowie deren dienstliches Vorwärtskommen hat Herr Matschibly sein Verständnis, eignet sich daher nicht als Vorstand einer so großen Personalschaft wie Lundenburg.

Durch den Inspektor Redl wurden auf der A. I. Nordbahn Güterzugsinstruktoren eingeführt. Diese Instruktoren könnten für das Zugpersonal als auch für die A. I. Nordbahn von großem Nutzen sein, wenn biezu die geeigneten Personen herausgewählt werden. Wenn Instruktoren jedoch nur als Postspitz und Schleicher verwandet werden, um das Zugbegleitungspersonal anzeigen und strafen zu können, so ist dies keineswegs dazu beitragen, um diese neue Institution unter den Bediensteten beliebt zu machen. Grippe können durch die Instruktoren nicht gemacht werden, denn was auf der einen Seite durch eventuelle Strafzettel hereingebracht wird, geht auf der anderen Seite dreimal an Dritten für die Posten auf. Wir vertraten unter Instruktoren erfahrene Männer, die nicht nur die Fähigkeiten besitzen sollen, das gesamte Zugbegleitungspersonal in allen vorkommenden Fällen zu belehren und zu bilden, sondern die durch ihre Pflichttreue und Rechtlichkeit sich das volle Vertrauen des gesamten Personals erworben haben. Instruktoren, wie wir sie heute haben, die hinter Magazinen und Wagen wie Zigeuner herumhocken und schleichen, sind für einen modernen Verkehr vollständig überflüssig.

**Salzburg.** (Wer ist der Schuldige?) Am 9. September 1912 wurde bei dem zwischen Salzburg-Innsbruck verkehrenden Post- und Güterzug 61 durch den Manipulanten ein Diebstahl verübt, von welchem der den Manipulanten ausgeteilte Helfer-Konditeur Nader zweifellos Kenntnis habe mußte. Nader unterließ es, den Zugführer Seever des Zuges 61 pflichtgemäß von dem Diebstahl in Kenntnis zu setzen. Aus Angst vor etwaiger Entdeckung durch eine nachträgliche Meldeaktion hatte Konditeur Nader allerdings mit dem Zugführer Seever etwas von einer Umladung eines unbezeichneten Rollis gesprochen, über welches Bewandtnis dieses unbezeichnete Rolli mit dem Manipulanten hatte, das hat Nader gänzlich verschwiegen.

So rückhaltend und verschwiegen Nader dem Zugführer Seever gegenüber war, so redselig und vertraulich war er gegen solche, die der Sache fernstanden. Kurz und gut, die Diebstahlsgeschichte des Manipulanten wurde bekannt und angezeigt.

Da bei der Protokolleinbernahme der Helfer Nader die Rettige gebrauchte, daß er den Diebstahl des Manipulanten dem Zugführer Seever gemeldet habe, so wurde auch dieser wegen Diebstahlsteilnahme angezeigt. Zur Schande und Ärger verschiedener Intriganten mußte Seever wegen Mangel beweiskräftriger dienstlicher Meldung Naders freigesprochen werden.

Auch wurde die gegen Seever eingeleitete Disziplinaruntersuchung eingestellt.

Wer die Einzelheiten dieser Diebstahlsgeschichte des Manipulanten und das dienstwidrige Verhalten des Helfers Nader genauer kennt, der mußte herausfinden, daß hier gegen den Zugführer Seever eine ausgehegte Schürze geplant war. Nur das gerechte Urteil des Strafrichters und die sachliche Beweisführung vor der Disziplinarcommission hat hier einen Unschuldigen vor dem Verderben gerettet. Die Schmach und Schande fällt auf jene zurück, die durch dieses gemeinsame Handeln das Ansehen des Salzburger Zugbegleitungs-personal in der Öffentlichkeit herabgelegt haben.

**Bruck a. d. Leitha.** (Ein wohlwollender Vorstand.) Wie der Vorstand von Bruck a. d. Leitha sein durch die Dienstdordnung zur Pflicht gemachtes Wohlwollen gegenüber seinen Untergebenen bestätigt, sollen folgende Tatsachen bezeugen:

Man sollte wohl glauben, daß ein Bediensteter, welcher sich den ganzen Monat hindurch abradert und dessen dienstfreie Zeit durch die Diensteinteilung ohnehin nur auf ein Minimum beschränkt ist, einen begründeten Anspruch auf den ihm gehörenden dienstfreien Tag hätte. In Bruck hängt die Gewährung desselben jedoch von der momentanen Laune des Herrn Vorstandes ab und der Bedienstete erhält gewöhnlich den Befehl: "Suchen Sie sich einen Substituten, ich habe keinen", und der dienstfreie Tag fällt ins Wasser.

In Bruck a. d. Leitha (Abzweigung) haben zwei Telegraphisten ihren verantwortungsvollen Dienst Tag und Nacht hindurch zu versehen. Besonders in Kampagnezeiten stellt der Dienst an die beiden fast unmenschliche Anstrengungen, so daß selbst der Verkehrschef den Vorstand fragt, ob er keinen dritten Telegraphisten brauche, worauf der Vorstand erklärte: "Er braucht keinen, es geht so auch!"

Dieselben Bediensteten haben während ihres 18stündigen Dienstes häufig keine Gelegenheit, in ihren zwei Kilometer entfernten Wohnungen die Mahlzeiten einzunehmen zu können und erhalten von ihrem "wohlwollenden" Vorstand auf ihre Vorstellungen die Antwort: "nehmen Sie sich halt ein Stück Käse und Brot mit!"

Die volle Höflichkeit dieses Vorgesetzten zeigt sich jedoch in folgendem Falle:

Ein Arbeiter halte den im Bureau des Vorstandes befindlichen Ofen auszuräumen. Als der Genannte in Ausübung dieses Auftrages ein wenig Asche auwirbelte, dröhnte ihm der Vorgesetzte in der ordinarien Weise an durch die Worte: "Ich haue Ihnen ein paar Watschen henter!"

Dieser Vorstand dürfte sich viel besser als Aufseher auf einen Maierhof jenseits der Leitha eignen, dort sollen noch derartige Umgangsformen in vereinzelten Fällen vorkommen.

**Innsbruck.** (Staatsbahn.) Wir sind nicht gewohnt, daß Vorgesetzte eines Vorgesetzten in unserem Nachbalt zu kritisieren, wenn es aber trotzdem geschieht, so wollen wir damit unseren Kollegen auswärts und der Öffentlichkeit zeigen, was für sonderbare Beute es bei der Staatsbahn gibt und wie unrichtig das Sprichwort ist: "Wem Gott ein Amt giebt, dem gibt er auch Freiheit".

Herr Kronegger, bei der kommerziellen Vertretung in Innsbruck, ist ein Mann, der alle Eigenarten besitzt, die ein Personalbeamter nicht haben soll. Arrogant, hartherzig, vergeblich und zuweilen mit einer Berütteltheit behaftet, das darunter nicht nur das Personal, sondern auch die Ökonomie leidet. Wie können seine anderen Kollegen eine gleichmäßige Dienstkommandierung vornehmen, wenn Herr Kronegger alles durcheinander bringt und zum Schluss selbst nicht mehr weiß, wo die Leute herumzuführen. "In ein paar Beispielen wollen wir zeigen, wie es im Verständnis dieses Herrn zumal aussehen muß: Ein Konditeur, der von einer anderen Station nach Innsbruck versetzt wurde, meldet sich beim Kronegger zum Dienstantritt. Kronegger startet zuerst den Konditeur, dann die Personaltafel an und sagt: "Ja, wo sind denn Sie immer, mit Ihnen hat man doch fortwährend Anstände". Ein Konditeur verleiht sich stark om Käufe und meldet sich bei Herrn Kronegger marod: "Dienstmachen können Sie mit

einem Käufe auch". Ein anderer Konditeur quetscht sich beim Ausladen die Hand und wieder sagt Kronegger: "Sie können ja mit einer Hand auch Dienst machen". Am allermeisten hat unter diesem Menschen das Reservepersonal zu leiden. Es kommt fast alle Tage vor, wenn Kronegger Dienst hat, daß Reserveisten ganz unnötig zu Bürgen zum Anfragen bestimmt werden, wo schon von vornherein bekannt ist, daß keine Leute benötigt werden. Der einen Tag passiert es, daß er mehrere Tage nacheinander zum Stoßfragen bestimmt wird, der andere muß wieder Reserve halten, so lange es Herrn Kronegger gefällt. Das ist nur ein kleiner Teil, was wir über diesen Herrn anführen können; wir sagen aber das eine: wenn Herr Kronegger glaubt, im Verkehr mit dem Personal seinen Dienstkenntnissen verlustfrei lassen zu können, er von uns in Zukunft nicht so behandelt wird, wie er die Zugbegleiter behandelt, aber Freundschaftsdienste werden es auch nicht sein, die wir ihm erweisen werden.

**Komotau.** (Motormotivpersonal der Buschfahrer Eisenbahn.) Es ist eine ausgesprochene Tatfrage, daß das Motormotivpersonal der A. G. B. insbesondere in Komotau Dienstverhältnisse hat, welche in Bezug auf Ausübung der Arbeitskraft wohl schwierig übereinzulegen sind. Schon Monate vor dem Inkrafttreten der Turnfeste erscheint der Auftrag, "Die Heizhausleitung habe im Einvernehmen mit dem Personal die Turnfeste zu erstellen". Das Motormotivpersonal sowie die Heizhausleitung geben sich alle Mühe, einen annehmbaren Turnus auszuwarbeiten. Durch die praktischen Ergebnisse der Vorjahre werden alle Eventualitäten, welche den Verkehr und Dienst ungünstig beeinflussen in Erwägung gezogen. Einige Tage vor dem Beginn der neuen Turnperiode erscheint gewöhnlich ein Turnus, welcher mit dem vom Personal verlangten keine Ahnlichkeit hat. Alle Beschwerden werden ganz einfach unberücksichtigt gelassen. Alles ist auf den Kopf gestellt. Durch die fortgesetzte Ausbeutung ist ein erheblicher Krankenstand zu verzeichnen. Die Dienstfähigen müssen den Dienst der durch Krankheit Abwenden mitverzeihen. Wer früher kommt, fährt früher. Alle, selbst jene, welche für eine geregelte Aufrechterhaltung des Dienstes verantwortlich sind, müssen unter solchen Verhältnissen die Lust und Liebe verlieren. Streitereien zwischen den Vorgesetzten und mitunter recht pöbelhafte Auseinandersetzungen mit dem Personal sind an der Tagesordnung. Wo bleiben da die durch den Ministerialerlaß und Turnus festgelegten Rechte des Personals. Dieser hoffnunglose Zustand hält schon einige Monate an, ohne eine Aussicht auf eine Besserung. Nun kommt noch das ausgezeichnete schlechte Brennmaterial in Frage. Tropfen der Bleischauben und Rinnen der Siederohre, Plastofdschrauben und Schieber sind eine beinahe ständige Erfahrung. Mit einem Teller voll gefrorener Löffelspatzen und 20 Prozent Stein muß dann niemand Bunder wirken. Wir gönnen dem Herrn Günzl und den anderen Herren die Dienste, erfüllen jedoch, daß unsere Geduld zu Ende ist. Wir können nicht mehr ruhig zusehen, wie man uns durch dieses elende Brennmaterial zusammenjährt. Es ist notwendig, daß das Motormotivpersonal dieser makelosen Ausbeutung ein energisches Paroli entgegensetzt. Wir erlauben uns daher, nachdem diese Dienstverhältnisse nun schon Monate andauern, dem Motormotivpersonal folgenden Rat zu geben: Bei Krankmeldung oder sonstigen Auseinandersetzungen ist es notwendig, daß der Betroffene auf die beklagenden und rohen Anwürfe des Herrn Oberkommissars Langer nicht reagiere.erner ist es notwendig, daß jeder Lokomotivführer sowiel persönliches Empfinden ausbringt und nichts mehr riskiert. Soviel durch dieses schlechte Brennmaterial die Dampfentwicklung eine ungenügende ist und mit dem Wasserstand im Kessel die Station nur erreicht werden kann, wenn der Lokomotivführer sich gegen die gesetzlichen Beleidigungen verstößt, so raten wir, den Zug rechtzeitig zum Stillstand zu bringen und Dampf zu sammeln. Jene Kollegen, welche bisher viel riskiert und schließlich aufgehetzt sind, haben durch die Verwaltung bisher schwere Strafen erhalten. Daher ist es entschieden besser, nichts mehr zu riskieren. Gewissen! Unsere Klagen auf diesem Gebiet waren bisher vergebens. Sie werden erst verstimmen, wenn wir, gefügt auf unsere Organisation und deren parlamentarische Vertreter, die Regelbedingung so durchführen wie es uns das Gesetz gebietet.

**Bodenbach.** (Das systemlose System Fanta.) Unter dem Regime Fanta, der seit der Benennung des Herrn Oberinspektors Cech die Geschäfte des bissigen Bahnbetriebes leitet, haben sich Zustände entwickelt, die jedem sachverständigen Eisenbahner mit Grauen erfüllen. Es ist ein Tokuhakou, bei dem sich kein Mensch mehr austut. So wünscht Herr Fanta eben drauflos von einem Tage zum anderen und treibt die Dinge zum Radier der Verhaftung wie der Bediensteten in immer größere Unordnung hinein. Anstatt darüber ernstlich nachzudenken, wie geregelte Verhältnisse herbeizuführen wären, werden einfach die Bediensteten dafür verantwortlich gemacht, wenn Hindernisse und Störungen entstehen, deren Ursachen zu 90 Prozent in dem bestehenden Wirrwarr zu finden sind. Die Grobheiten, mit denen eingelöste Vorgesetzte die Bediensteten überhäuft, könnten wohl unterbleiben, denn damit ist dem Leben nicht beikommen. Durch ein solches Verchinen wird das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen verbittert und das im Eisenbahndienst so notwendige Einvernehmen zerstört. Doch sich so peinigte Vorgesetzte ihr Amt direkt selbst untergraben, sei nur nebenbei bemerkt. Sehr oft werden durch unzählige Anordnungen Zeitvergängungen und Zugverspätungen herausbeschworen. Durch Anführung einiger Beispiele soll dies erhärtet werden. Am 18. Dezember 1912 mußte eine Verschubpartie der Anlage I. B. N. B. das Schottergleis ausrappen. Diese Rangierung nahm einen Zeitraum von circa drei Stunden in Anspruch. Dadurch wurde die Einfahrt des Zuges Nr. 886 behindert und mußte derselbe in der Station Tiefen warten. Der Beamte war so einfallsvoll und machte Herrn Fanta darauf aufmerksam, daß das nicht gut angehe, weil das Zugpersonal schon lange auf der Tour sei und bemerkte in fragendem Tone: "Was wird dasselbe dazu sagen?" Herr Fanta antwortete: "Das Zugpersonal hat einfach zu sein und stehen zu bleiben." So kam natürlich nur ein Mensch reden, der keine klasse Ahnung davon hat, was es heißt, im Winter bei langen Touren Tag und Nacht jeder Unbill des Wetters ausgefegt, auf der Strecke zu sein. Er würde sich sicher dafür bedanken. Die Rangierung des Schottergleises, durch welche diese Verspätung wurde, war eine ganz zwecklose Sache, da nach Beendigung der Rangierung sämtliche Wagen wieder auf das Schottergleis gestellt werden mußten, weil anderweitig kein Platz vorhanden war. Darunter waren beladene Güterwagen, die schon seit dem 16. November 1912 und 5. Dezember 1912 auf diesem Gleise standen. Das hatte man früher nicht gewußt; und als man daraufum, mußte die sofortige Ausweichung stattfinden, um - dieselben wieder dort hinzustellen, wo sie gestanden waren. Der Erfolg war, daß die Bediensteten mutwillig herumgejagt und der Verkehr gestört wurde und das Zugpersonal seine Dienstzeit verlängert bekam.

Ein zweites Beispiel: Eine Verschubpartie erhält vom Beamten der I. B. N. B.-Anlage den Auftrag, leere Wagen auf die alte A. I. Staatsbahn (Anlage D. B. E.) beizustellen. Die Wagen wurden über die St. G. G.-Anlage hinausgeschleppt, wodurch regelmäßig die Verschiebungen dort behindert werden. Raum war die Partie damit hinaus, langt ein neuer Auftrag vom Beamten der alten A. I. Staatsbahn (D. B. E.) ein, daß keine leeren Wagen beizustellen seien, sondern beladene abgezoogen werden müssen. Die Maschine führt



geordnete fast ausschließlich nur deshalb für den Antrag waren, weil sie in dem Moment in der Opposition gegen die Regierung waren. Besonders charakteristisch ist hierfür der Auspruch des Abgeordneten Dr. Hübner, welcher unlängst in einer Versammlung seiner nationalen Anhänger äußerte: „Ich habe nicht vielleicht aus Liebe zu den Eisenbahner für deren Forderungen gestimmt, sondern deshalb, weil ich gerade in der Opposition gegen die Regierung war.“ Die Eisenbahner sehen daher, wie die bürgerlichen Parteien die Eisenbahnerinteressen vertreten. Aber die Macht, ein solches Niedrigen der Volksinteressen in Hinsicht zu verhindern, liegt in den Händen der Arbeiter selbst. Vor allem muss die Arbeiterschaft für ihre einzige, geschlossene internationale Organisation wirken. (Stürmischer Beifall.)

Hierauf erwiderte der Vorsitzende dem Abgeordneten Ge- noffen Dr. Ellenbogen das Wort, welcher in seinen vorzüglichen Ausführungen die Geschichte der Eisenbahnerforderungen vom Jahre 1905 bis heute darlegte. Von seinen Ausführungen führen wir an:

Infolge der passiven Ressistenzen im Jahre 1905 und 1907 hat die Regierung zwar viele Verpflichtungen gemacht, aber nur deren geringen Teil erfüllt. Mittlerweise ist aber die sozialdemokratische Organisation angewachsen und die nationalen Parteien haben mit Recht darauf. Es wurden verschiedene nationale und ländliche Eisenbahnerorganisationen gegründet, um die Eisenbahner zu zerstreuen.

An dem Verhalten der Parteien konnte man sehen, wer es wirklich mit den Eisenbahner hält und wer mit ihren Interessen nur spielt. Die Nationalen wollten mit einer der wichtigsten Waffen der Eisenbahner spielen. Wer es ehrlich und aufrichtig mit den Eisenbahner meint, spart sich eine solche zweisinnige Waffe für den letzten Augenblick auf. Warum soll denn so eine furchtbare Waffe angewendet werden, wenn man durch eine einfache Abstimmung im Parlament dasselbe erreichen kann. Wozu haben wir denn die Abgeordneten, als dazu, daß sie der Regierung den Willen des Volkes klar machen. Im Parlament haben wir die Herrschaften gezwungen, Farbe zu bekennen.

Hierauf legte der Redner die Leidensgeschichte der Eisenbahnerforderungen im Parlament dar: Bei der Juliabstimmung über den Antrag des Genossen Tomitsch sagten die Christlichsozialen, daß dieser Antrag ein Schwindel sei. (Dies sagten auch die Slowenischnationalen in ihrer Presse. Die Redaktion.) Das ist aber sicherlich kein Kompliment für die Christlichsozialen, denn drei Tage vorher wollten sie diesen „Schwindel“ selbst mitmachen.

Es wurde sehr viel mit der Bedeutungsfrage herumgeworfen. Nur andere 62 Millionen brauchten die Herrschaften keine Bedeutung. Unter diesen 62 Millionen waren auch die 14½ Millionen Geschenke für die adeligen Schnapsbrenner. Hier hören die Herren nicht auf ihre Gewissenhaftigkeit, die sie bei Eisenbahnerforderungen so hervorlehrten. Für Schnapsbrennende Millionäre haben die Herrschaften ein Herz, für die Eisenbahner nicht. Wer hat sie über den gezwungen, daß sie dem Militarismus 120 oder 150 Millionen Kronen bewilligen sollen? Hätten sie von diesen die 17 Millionen für die Eisenbahner genommen, und sie hätten nicht für die Bedeckung zu sorgen gebraucht.

Die Regierung droht immer mit dem § 14. Hier handelt es sich aber nicht darum, daß die Regierung sich mit dem § 14 etwas bewilligen sollte, was ihr das Parlament nicht gibt, sondern daß ihr ein Betrag bewilligt wird, den die Regierung nicht ausgeben wollte. Also der § 14 stimmt nicht in diesem Falle. Lediglich wenn die Regierung in Verlegenheit ist, kommt der Notfall in der Not. Das vorigemal war es der Abgeordnete Stölzel, diesmal Hummer.

Am 22. Oktober 1912 beantragte der Christlichsoziale Klemeter: „Es fehlen die 17 Millionen nicht in einer Revolution zu fordern, sondern in das Budget aufzunehmen.“ Die Vorberen der Christlichsozialen ließen aber den Heine nicht schlafen und am 23. Oktober brachte er selber einen solchen Antrag ein. In diesen beiden Anträgen wurde aber dasselbe verlangt, was der Antrag Tomitsch enthielt. Die naiven Leute aber, die nun auf eine Rettung seitens der Bürgerlichen hofften, wurden enttäuscht. Die Herrschaften stimmten gegen dasselbe, was sie im Herbst selber forderten. Hummer brachte gegen den Antrag Tomitsch den Gegenantrag ein: „Die Regierung wird ermächtigt, etappenweise 17 Millionen Kronen für die Eisenbahner zu verausgaben.“ Der Antrag Tomitsch wollte der Regierung die Pflicht auferlegen, die 17 Millionen für die Eisenbahner auszugeben, der Antrag Hummer wollte aber die Regierung nur ermächtigen. Die Regierung kann ja sagen: Ich will ja 17 Millionen den Eisenbahner geben. Dies kann sie aber so ausführen, daß sie in zehn Jahren eine Million gibt, und in 15 Jahren wieder eine Million. Da können die Eisenbahner alt werden, wenn sie diese 17 Millionen erleben wollen. Der Eisenbahnaminister sagte ehrlich, „daß er das Geld nicht geben will.“

Durch die zielbewußte und klare Taktik ist es uns gelungen, den Eisenbahner Marzumzügen, daß sie den Freund vom Feind unterscheiden werden, und können sich nicht mehr ausreden, daß sie es nicht wissen, mit wem sie halten sollen.

Brausender Beifall folgte den Ausführungen des Redners.

Hierauf übersehnte Genosse Kopoda die Ausführungen der beiden Vorredner ins Slowenische. Er nahm den anwesenden Sekretär der slowenischen sogenannten Arbeiterorganisation, einen gewissen Brandner, gehörig ins Gebet.

Auf Antrag des Genossen Kopoda wurde von der Versammlung folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die heute den 13. Jänner 1913 im Arbeiterheim stattfindende öffentliche Eisenbahnerversammlung verurteilte auf das entschiedenste das feige und verräderische Verhalten jener bürgerlichen Abgeordneten, die gegen den Antrag Tomitsch auf Einstellung von 17 Millionen für die Eisenbahner im Budget gestimmt oder sich der Abstimmung durch Fernbleiben entzogen haben. Sie erblitzen darin einen Beweis für die Verlogenheit und Unverlässlichkeit der betreffenden Parteien, die, wenn sie die Eisenbahnerstimmen brauchen, mit großen Verpflichtungen haushieren gehen, im entscheidenden Augenblick aber aus Unterwerfung vor der Regierung verschwinden.

Die Versammlung dankt den sozialdemokratischen Abgeordneten für die Einschließlichkeit, Charakterfestigkeit und Überzeugungstreue, mit der sie die Sache der Eisenbahner vertreten haben, und fordert alle Eisenbahner auf, geschlossen der sozialdemokratischen Organisation beizutreten.

Gödau. Am 18. Jänner tagte hier eine gut besuchte Versammlung. Referent war Genosse Kraus. Das Vereinslokal befindet sich ab 1. Februar im Gasthaus „zum Felsenfeller“.

Linz. Am 16. Jänner fand in Linz eine massenhaft besuchte Versammlung der Eisenbahnbediensteten statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Genosse Weigl und die Genossen Müller, Weiser und Falubek über „Die schmähliche Haltung der bürgerlichen Abgeordneten bei der Abstimmung über den Antrag des Genossen Tomitsch“ referierten.

Jägerndorf. Am 18. Jänner sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Dusek über „Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung“.

## Aus den Organisationen.

**Hütteldorf.** Die hiesige Ortsgruppe hielt am 28. Jänner die ganzjährige Generalversammlung ab. Nachdem die Tätigkeitsberichte der Funktionäre von der Versammlung mit Bezeichnung zur Kenntnis geronnen, auf Antrag der Rechnungsbereore dem scheidenden Ausschuß das Abschlusstrium einstimmig erteilt wurde, erfolgte die Neuwahl der Ortsgruppenleitung, wo folgende Genossen gewählt wurden: Ludwig Siebenhaar, Obmann, Karl Wild, Stellvertreter; Josef Gutmann, Karl Hirt, Stellvertreter; Josef Gutmann, Kassier, Martin Fröhlauf, Stellvertreter; Karl Swoboda, Schriftführer, Karl Moudry, Stellvertreter; Rudolf Clabion, Archivar, Karl Gerhart, Stellvertreter; Eduard Eisenhut und Laurenz Neubauer, Revisor. Laut Beschluss der Generalversammlung werden die Vereinsversammlungen jeden Dienstag nach dem 8. und 18. des Monats als allgemeine, jeden Dienstag nach dem 10. und 25. des Monats als Vereinsversammlungen des Lokomotivpersonals abgehalten. Beginn präzis 7 Uhr abends. Fällig der Dienstag am 8., 18., 10. oder 25., so wird die Vereinsversammlung an diesem Tage abgehalten.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Ludwig Siebenhaar XIII., Hadingerstraße 39, in Geländegelegenheiten an den Kassier Genosse Josef Gutmann XIII., Hadingerstraße 39, zu adressieren.

**Mistek.** Bei der am 20. Jänner d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Funktionäre in den Ausschuß gewählt: Rudolf Richter, Obmann, Engelbert Peter und Franz Vorulich, Stellvertreter; Franz Niemel, Kassier, Anton Quitt und Franz Demel, Stellvertreter; Franz Böniš, Schriftführer, Georg Janiš und Anton Heindl, Stellvertreter; Johann Gebeš und Anton Turek, Revisor; Josef Schustek, Johann Klancík, Johann Pajurek, Josef Juráček, Johann Sandány und Franz Waller, Ausschussmitglieder.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Rudolf Richter, in Geländegelegenheiten an den Kassier Franz Niemel zu senden.

**Szainim.** Die Mitglieder werden freundlich ersucht, sämtliche aus der Bibliothek entliehenen Bücher bis längstens 15. Februar d. J. zurückzugeben, da eine Revision der Bibliothek vorgenommen wird.

**Furt im Walde.** Als Vertrauensmann und Subkassier für die Lokalbahnstrecke Taus-Tachau wurde Genosse Andreas Losleben aufgestellt. Derselbe ist berechtigt, von den Mitgliedern dieser Strecke die Monatsbeiträge einzutilieren. Die Mitglieder werden ersucht, allmonatlich bis längstens zum 10. zu zahlen, damit die Monatsabrechnung rechtzeitig eingestellt werden kann.

**Saaz.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß vom 10. Februar bis 1. März 1913 die Ausgabe von Bibliotheksbüchern befreit Revision eingestellt wird. Die Genossen werden ersucht, die ausgeliehenen Bücher bis längstens 8. Februar abzugeben. Gleichzeitig werden die Mitglieder aufmerksam gemacht, daß ab Februar 1. J. die Monatsversammlungen im neuen Vereinstoß „Vollshalle“ am Gurlenmarkt stattfinden.

**Trieben (Steiermark).** Am 12. Jänner fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Josef Haasott, Bahnhofstellenleiter, Johann Weisenböck, Stellvertreter; Johann Wilding, Kassier; Paul Berger, Schriftführer; Daniel Matzhofer und Johann Neiler, Kontrollore; Paul Berger, Subkassier für Bärendorf; Sebastian Streinig, Subkassier für Gaishorn. Zuschriften sind an Josef Haasott, Bahnwächter in Trieben 138, zu adressieren.

**Kromtau.** In der am 10. Jänner in Herrn Dies' Gasthaus abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß berufen: Edmund Sattler, Obmann, Peter Süßer und Josef Tuký, Stellvertreter; Hugo Stuký, Kassier, Anton Wagner, Stellvertreter; Ludwig Müller, Schriftführer, Hugo Černý, Stellvertreter; Wenzel Teuka und Anton Hausenblas, Revisor; Franz Kohl, Anton Šík, Franz Hollík, Eduard Schwarcz, Eduard Mühlstein, Johann Schmidl, Hieronymus Ulrich, Ivan Tipolt, Albert Hollé, Wenzel Thürmer, Hugo Dörfl, Adalbert Krejčík, Heinrich Glaser, Raimund Dic, Josef Unger, Josef Weber, Ferdinand Reichl, Adolf Pröger und Franz Kischer, Ausschussmitglieder.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Edmund Sattler, Lokomotivführer, Oberdorf, Kapellenstraße 380, in Geländegelegenheiten an den Kassier Hugo Stuký, Schmied in Oberdorf, Alleestraße 252, zu richten.

Laut Beschluss der Generalversammlung sind die entliehenen Bibliotheksbücher wegen bevorstehender Centralisierung der Bibliothek sofort an den Kassier Genosse Stuký abzugeben.

Die Monatsversammlungen finden wie früher jeden ersten Sonntag nach dem 3. eines jeden Monats statt, die nächste Sonntag den 9. Februar, 2 Uhr nachmittags, in Herrn Georgs Gasthaus in Oberdorf, und wird es den Mitgliedern zur Pflicht gemacht, für einen guten Besuch Sorge zu tragen, da separate Einladungen hierzu nicht ergehen. Frauen sind herzlich willkommen.

**Gmünd.** Bei der am 12. Jänner stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß entsendet: Johann Neunteufel, Obmann, Ignaz Salamenci, Lager und Johann Schmidt, Stellvertreter; Johann Neithaler, Kassier, Johann Stramann und Wenzel Garstek, Stellvertreter; Adolf Kramann, Schriftführer, Franz Grünewald und Leopold Gaag, Stellvertreter; Thomas Kosák, Bibliothekar, Jakob Fišála und Ignaz Klopfer, Stellvertreter; Heinrich Sattler, Georg Todi und Friedrich Schuhmacher, Kontrollore.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Johann Neunteufel, Gmünd I. Astereile, Niederösterreich (Megito Nr. 114), jene in Geländegelegenheiten an den Kassier Johann Neithaler, Unter-Wielands Nr. 74, zu richten.

Laut Beschluss der Generalversammlung werden vom 1. Februar 1. J. an Sprechstunden von 6 bis 8 Uhr abends jeden Samstag im Vereinstoß eingeführt, wo den Mitgliedern über gewerbsähnliche Fragen Aufklärung gegeben wird.

**Mährisch-Schönberg.** Bei der am 12. Jänner 1913 stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuß gewählt: Johann Heckel, Obmann, Leopold Gisl und Josef Geckler, Stellvertreter; Emil Feike, Schriftführer, Johann Hajda und Konrad Weiser, Stellvertreter; Paul Balik, Kassier, Hubert Blamal und Stephan Demel, Subkassiere; Johann Vařáček, Stephan Wolf und Rudolf Zillmann, Bibliothekare; Leopold Schuppeler, Josef Montag und Josef Prachař, Kontrolle.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Johann Heckel, Oberlandstadel, Mühlstraße 28, und in Geländegelegenheiten an Genossen Paul Balik, Werkmann, Josefstädterstraße 12, beide in Mährisch-Schönberg, zu richten.

**Czernowitz.** Bei der am 12. Jänner 1. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden in den Vorstand nachstehende Genossen gewählt: Heinrich Oppik, Obmann, Sta-

nislav Wittoreczk, Stellvertreter; Josef Galliz, Kassier, Josef Zimmermann, Stellvertreter; Vladimir Goroniewicz, Schriftführer, Mozes Rippel, Stellvertreter; Franz Rahnovics, Peter Korneljohann, Georg Czarsch, Michael Charabakowicz, und Jakob Urbański, Ausschussmitglieder; Ludwig Laubenstein, Michael Schwarz und Ferdinand Hoffmann, Kontrolle.

Sämtliche Anträge der Dienstfategorie für die Lokal- und Zentralpersonalcommission sind so bald als möglich an die Adresse Vladimir Goroniewicz, Wagenschreiber, Czernowitz, Alojzecza 430, einzufinden.

**Iglau.** Sonntag den 12. Jänner fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Nachdem die Funktionäre ihre Berichte den Mitgliedern zur Kenntnis brachten, wurde zum zweiten Punkte der Tagesordnung, „Neuwahl“ geschritten, welche folgendes Resultat ergab: Jakob Kiesling, Obmann, Franz Kazimuka und Josef Gariner, Stellvertreter; Anton Fuchs, Kassier, Josef Lukeš, Stellvertreter; Franz Kasal, Matthias Fejábel und Josef Grúza, Subkassiere; Ferdinand Lang, Schriftführer, Josef Burianek und Josef Böhm, Stellvertreter; Wenzel Mahr, Kassier; Heinrich Kratochwil und Josef Laschka, Bibliothekar; Martin Vodrážka, Rudolf Čermák, Johann Jančo, Anton Kratochwil, Vilém Kurka, Jakob Laschka, Johann Weisz, Johann Witel und Jakob Slavík, Beiräte. Kiesling dankte in Namen der Gewählten für das geschenkte Vertrauen und forderte die Mitglieder auf, auch weiterhin durch strammen Besuch der Versammlungen sowie rege Mitarbeit die neue Leitung in ihrer schweren Arbeit zu unterstützen.

**Dornbirn.** Bei der am 12. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Ferdinand Tschabrunn, Obmann, Rainhard Ullmann, Stellvertreter; Johann Höfer, Kassier; Josef Benteling, Schriftführer; Anton Tammer und Alois Thaler, Kontrollore; Stephan Wüscher und Hermann Amann, Subkassiere. Nach der Wahl befürchtete uns Genosse Gruscha aus Bregenz mit einem anderthalbstündigen Referat, welches mit großer Begeisterung aufgenommen wurde. Ferner diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß jeden ersten Sonntag im Monat um halb 4 Uhr nachmittags im Gasthaus Wagner die Monatsversammlung stattfindet.

**Göding.** Bei der am 12. Jänner d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Georg Müller, Obmann, Rainhard Ullmann, Stellvertreter; Johann Höfer, Kassier; Josef Benteling, Schriftführer; Anton Tammer und Alois Thaler, Kontrollore; Stephan Wüscher und Hermann Amann, Subkassiere. Nach der Wahl befürchtete uns Genosse Gruscha aus Bregenz mit einem anderthalbstündigen Referat, welches mit großer Begeisterung aufgenommen wurde. Ferner diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß jeden ersten Sonntag im Monat um 7 Uhr abends zur Ausschusssitzung sich einzufinden.

**Korrespondenzen in Vereinsangelegenheiten** sind an den Obmann Georg Müller, Annastraße 6, in Gasse angelegten an den Kassier Ludwig Mank, Königin Konstantiastraße 67 in Göding, zu richten.

Den Mitgliedern wird bekanntgegeben, daß die Monatsversammlungen jeden ersten Sonntag im Monat um 7 Uhr abends stattfinden, wo Einschreibungen und Beitragsteilungen entgegengenommen werden. Ferner werden die Mitglieder aufgefordert, an den Vereinsabenden teilzunehmen, da nur durch Zusammenwirken der Mitglieder die Ortsgruppe gehalten kann. Die Ausschussmitglieder werden ersucht, jeden 15. im Monat um 7 Uhr abends zur Ausschusssitzung sich einzufinden.

**Hainfeld.** Am 19. Jänner I. J. fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Die Berichte der Funktionäre wurden mit Bezeichnung zur Kenntnis genommen. Die Neuwahl der Ortsgruppenleitung ergab folgendes Resultat: Johann Brandstetter, Obmann, Franz Chadić, Stellvertreter; Franz Kabella, Schriftführer, Albin Plešek, Stellvertreter; Franz Stodenhuber, Kassier, Kasper Sündermann, Stellvertreter; Franz Heppenhofer, Bibliothekar, Ludwig Ziegler, Stellvertreter; Josef Brause und Johann Freisäter, Kontrollore; Emil Smolka, Ignaz Langner, Friedrich Nebel und Josef Fischer, Ausschussmitglieder; Johann Metzbauer, Emil Stumpf, Franz Mühlbauer, Alois Ječek, Franz Daxböck und Emanuel Lorenz, Erfähmänner. Legiterer ist auch Subkassier für die Strecke Altenmarkt bis Pottenstein.

Sodann wurde beschlossen, die bereits von einigen Mitgliedern freiwillig geleistete Beitragsteilung für den Delegiertenfonds vom 1. Februar 1913 angefangen obligatorisch von allen Mitgliedern in der Höhe von 8 H. per Mitglied und Monat gleichzeitig mit den Mitgliedsbeiträgen für die Gewerkschaft einzuhören. Es haben demnach alle jene Mit-

**Bei unserer Vertrauensmänner, Kassiere und Kolporteure des Eisenbahner-Taschenkalenders 1913**

Bei Anlaß eines Eisenbahner-Taschenkalenders pro 1913 tritt ab 1. Jänner die Versicherung bei einem tödlichen Unfall im Eisenbahndienst dann in Kraft, wenn der Kalender voll bezahlt und hierfür die Polizei eingesandt ist.

Dort, wo die Voraussetzungen nicht zutreffen, kann der Betrag nicht ausbezahlt werden.

Damit niemand zu Schaden kommt, machen wir hiermit ein für allemal alle Mitglieder auf diesen Anspruch aufmerksam und ersuchen um sofortige Bezahlung der ausständigen Beträge.

Unverlauffe Kalender, die bis zum 1. Februar 1913 nicht eingezahlt wurden, können nicht mehr an Geldes statt angenommen werden.

Gleichzeitig machen wir aufmerksam, daß der Eisenbahner-Kalender gänzlich vergriffen ist und die an uns gerichteten Nachbestellungen nicht mehr effektuiert werden können. Wir bitten daher, alle Urgenzen zu unterlassen.

Bei dieser Gelegenheit machen wir weiters aufmerksam, daß unsere Vereinsabzeichen nunmehr auch in tschechischer Sprache angefertigt werden und ersuchen um valdige Bestellung.

glieder, die bisher noch nichts in den Delegationsfonds geleistet haben, ab 1. Februar 1913 um 8 Uhr mehr zu entrichten. Zuschriften sind zu richten an Johann Brandstetter, Wächter in Haumberg, Wächerhaus Nr. 26, in Kasernangelegenheiten an Franz Stockenhuber, Schlosser in Hainfeld, Bahnhofstraße 147 (Leitner-Hof).

**Leoben.** Bei der am 21. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Brandl, Obmann, Leopold Rothwangler, Stellvertreter; Peter Melcher, Kassier, Johann Egger, Stellvertreter; Christan Ambros, Schriftführer, Michael Lechial, Stellvertreter; Rudolf Tröbel, Bibliothekar, Karl Buchacher, Stellvertreter; Vinzenz Kasper, Adolf Maher und Lipovsek, Kontrollore; Johann Gruber, Johann Mauter, Josef Poncraz, Josef Egger, Johann Sarringer, Seraphin Tröbelneg, Ferdinand Egger, Christoph Wiedleiter, Peter Monacher, Jakob Karner, Rudolf Matlus, Valentin Christler und Franz Wallner, Ausschusmitglieder.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Johann Brandl, Bischöfstraße 6, in Geldangelegenheiten an den Kassier Peter Melcher zu richten.

### Die reich illustrierte Eisenbahner-Faschingszeitung

## Faschings-Courier

ist bereits erschienen. Jene Ortsgruppen, die noch keine Bestellung darauf machen, bitten wir, dies sofort zu tun.

Preis per Einzelexemplar 12 Heller. Bei Mehrbezug Rabatt.

### Die Administration.

**Bell am See.** Am 18. Jänner fand die Generalversammlung statt. Gewählt wurden: Georg Schartner, Obmann, Wilhelm Drechsler, Stellvertreter; Matthias Frey, Kassier; Georg Reisch, Schriftführer; Johann Wimmer, Kontrolleur; als Vertrauensmänner wurden bestellt: für Bell am See Heinrich Schupfer, für Bell-Krimmel J. Krautwisch, für das Heizhaus Hermann Hirz, für Gries-Bruck R. Oberleitner.

Zuschriften sind an den Obmann Georg Schartner, Magazindienner, Bell am See, zu richten.

**Gilli.** Bei der am 20. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Ortsgruppenfunktionäre gewählt: Josef Marn, Obmann, Nikolaus Thomann, Stellvertreter; Karl Bödlic, Kassier, Franz Litsch, Subkassier für die Strecke Gilli-Wöllan, Franz Cretnik, Subkassier für die Strecke Gilli-Großholz; Vinzenz Vieringer, Schriftführer; Franz Zelen und Philipp Bebovnik, Kontrollore; Anton Drexl, Martin Günisch, Blasius Preumer, Alois Kump, Anton Breznik, Rudolf Knes und Josef Gorjanc, Ausschusmitglieder; Znidarič, Vertrauensmann für Ponigl-Sore, Marinčič für Nobitsch-Sauerbrunn.

Sämtliche Zuschriften sind an Genosse Josef Marn, Magazindienner, Gilli Nr. 1, zu richten.

**Leoben.** Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ortsgruppenausschuss gewählt: Josef Heißl, Obmann, Franz Hirzinger und Joh. Kutschera, Stellvertreter; Fritz Bernhardt, Schriftführer, Heinrich Seindl und Karl Neuhold, Stellvertreter; Anton Liersch, Kassier, Julius Mager und Anton Moser, Stellvertreter; Alois Edlinger, Felix Reisch, Dominicus Nagiller, Peter Fercher, Johann Lackner I., Franz Steiner I., Johann Kämpf und Johann Haslinger, Bibliothekare; Lukas Grabschmid, August Pichler und Josef Harrer, Kontrollore; Erzähler, f. f. Staatsbahn: Anton Millonig, Florian Fischbacher, Matthias Gruber, Sebastian Wolfberger, Heinrich Walantischi, Joh. Hartl, Josef Wallner, Josef Stimpf, Georg Steiner, Josef Steinacher, Franz Prechinger, Hermann Simonek (Ungarisch), Wenzel Michelschläger (Wallwang), Franz Leitgeb und Michael Steiner (Wald); Leoben, Südbahn: Franz Ertl, Karl Schricker, Alois Kanzett, Alois Gottschlich, August Ningendorfer, Alois Kruber, Josef Gäßel, Andreas Juselowitz und Vinzenz Fischböt; Donawitz, Südbahn: Julius Brauner, Peter Öhlabauer und Rudolf Assinger; Trofaiach: Vinzenz Pichler und Josef Weidetz; Bordenberg: Ferdinand Salbler und Karl Konrad.

Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann, Genosse Josef Heißl, Leoben, Leitendorf Nr. 20, zu richten.

**Hövelsdorf.** Bei der am 19. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Bauer, Obmann, Johann Wiesner, Stellvertreter; Franz Geher, Kassier, Josef Baar, Stellvertreter; Karl Haslinger und Franz Mahr, Schriftführer; Alois Buharter und Franz Bod, Bibliothekare; Franz Schneider und Josef Gradenberger, Kontrollore.

Zuschriften sind an Josef Bauer in Hövelsdorf, Bahnhof, zu richten. — Die Vereinsversammlungen finden allmonatlich, jeden ersten Sonntag um 8 Uhr nachmittags statt.

**Steinbrück.** Bei der am 22. Jänner stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Ausschusmitglieder gewählt: Anton Förm, Obmann, Peter Stoffaneller, Stellvertreter; Johann Bodísek, Kassier, Franz Juwan I., Stellvertreter; Josef Juwan, Schriftführer, Johann Sizubl, Stellvertreter; Franz Kräjsek und Bartholomäus Bohar, Kontrolleur; Josef Umet, Bibliothekar.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Anton Förm, Berchiever, alle Geldsendungen an den Kassier Johann Bodísek, Wächter in Steinbrück, zu senden.

### Literatur

Der III. Band der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Die Neuauflage der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens schreitet rüttig vorwärts. Es ist nunmehr auch der III. Band dieses von Dr. Freiherrn v. Möll herausgegebenen Werkes erschienen.

Der III. Band der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens bringt vorwiegend eisenbahnbeschreibende und technische Artikel. Zu ersteren gehört die umfangreiche Beschreibung der deutschen Eisenbahnen, an die sich die Beschreibung der deutschen Kolonialbahnen anschließt, dann die Schilderungen der Eisenbahnen von Britisch-Nordamerika, Ost-, Süd-, West- und Centralamerika, der bulgarischen Staatsseisenbahnen, der größten schottischen Eisenbahn, der Caledonian Railway, der dänischen Eisenbahnen, einer Reihe amerikanischer Bahnen, wie der Camden-Ambay-Eisenbahn, der

Canadian Northern Eisenbahn, der Canadian Pacific-Eisenbahn, der ältesten Verbindung des Atlantischen und Stillen Ozeans, der Central-Pacific-Eisenbahn, der Chesapeake and Ohio-Eisenbahn, der Chicago, Burlington and Quincy-Eisenbahn, der kolumbianischen Eisenbahnen, der Denver and Rio Grande-Eisenbahn, der Delaware-Lackawanna- und Western-Eisenbahnsgesellschaft und der Eisenbahnen von Ecuador. Von den österreichischen Eisenbahnen kommt die Buschtiehralder-Eisenbahn zur Behandlung. Das Gesamtprojekt der Donau-Adria-Bahn, die Projekte zur Schaffung einer Bahnbinderbindung zwischen den Balkaninnenstaaten und dem Adriatischen Meer wird ausführlich besprochen. Von besonderem Interesse ist die Geschichte des Tales der chinesischen Eisenbahnen. Von Bergbahnen, die unter besonderen Schwierigkeiten erbaut wurden, ist die Brennerbahn, deren Bau für den Bergbau vorbildlich wurde, beschrieben. An behandelten Bergbahnen sind weiters die Darienungs-Himalaha-Eisenbahn, die bei einer Bahnlänge von 80 Kilometer, der 37 Kilometer Luftlinie gegenübersteht, einen Höhenunterschied von nahezu 2000 Meter überwindet, und die schweizerische Davosplak-Schafalpbahn, anzuführen. Von den Stadtbahnen sind die Chicagoer elektrischen Schnellbahnen, die Chicagoer Güteruntergrundbahn, die Budapester Untergrundbahn, die Pariser Gürtelbahn Conture de Paris geschildert.

Der dritte Band der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens enthält auch eine größere Anzahl technischer Abhandlungen, darunter solche über: Preisdreher, Umsehvorrichtung im Verkehr zwischen Bahnen mit verschiedener Spurweite, Bremsen, die Konstruktion der verschiedenen Bremsen, die Verbreitung der einzelnen Bremsysteme, Bremslohnachstellung, Brennstoffe, Buffer, Dampfkessel, Dampfmaschinen, Dampfschieber, Dampfpumpen, Dampfahlinger, Dehnungsmesser, Deichselgestelle, Dichtungen, Drehbrücken, Drehgestelle und Dreh scheiben, Draisinen und Dienstabteile.

Von den Artikeln, die in diesem Bande das Dienstverhältnis des Eisenbahners behandeln, seien hervorgehoben die Artikel: Dienstfeid, Dienstenthebung, Dienstentlassung, Dienstgeheimnis, Dienstkleid, Dienstordnung, Dienstwohnungen, Disziplinarvorschriften und Dienst- und Ruhezeiten. Die Artikel über Dienstwohnungen, Disziplinarvorschriften und über Dienst- und Ruhezeiten schließen die einschlägigen Verhältnisse in den einzelnen europäischen Staaten und ermöglichen Vergleiche zwischen den Zuständen in den einzelnen Staaten.

Mit dieser auszugewiesenen Inklusionsangabe ist die Aufführung aller behandelten Gegenstände leineswegs erschöpft und es sei insbesondere darauf verwiesen, daß in diesem Band 380 Illustrationen, 8 Tafeln und 4 Eisenbahnarten die Beschreibungen wilsam unterstützen, so daß sich dieser Band den vorangegangenen würdig anstieht.

Wir nehmen das Erstehen des dritten Bandes der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens zum Anlaß, darauf zu verweisen, daß dieses Werk in seiner Mannigfaltigkeit und in der Sorgfältigkeit der Behandlung jedes einzelnen Gegenstandes in der Hochliteratur des Eisenbahnwesens einen ganz herborragenden Platz einnimmt. Dieses Werk ist geradezu eine Fundgrube für das Wissen jedes einzelnen Eisenbahners, er möge zu was immer für einer Dienstverrichtung berufen sein.

Bei Enzyklopädie des Eisenbahnwesens ist auch in Lieferungen zu den bereits mitgeleisteten Bedingungen durch jede Buchhandlung oder direkt durch den Verlag Urban u. Schwarzenberg, Wien I., Maximilianstraße Nr. 4, zu beziehen.

### Eingesendet.

Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

**Julius Maggi.** Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Unter dieser Firma ist Mitte Jänner dieses Jahres eine neue Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Bregenz und Wien mit einem volleingezahlten Stammkapital von 2.000.000 Kr. gegründet worden, welche die bisher unter der Firma Julius Maggi und Comp. in Bregenz und in Wien betriebenen Fabrikations- und Handelsunternehmungen in unveränderter Form fortführen wird.

Wie wird man ein fröhlicher Arztig? Wie bleibt man ein jugendlicher Greis? Diese Frage hat der "Mait" aufgeworfen. Es ist ein schwieriges Problem, das man am einfachsten in der Weise löst, indem man einem jugendlichen Greis das Geheimnis entlockt, aus welchem Jugendbrunnen er bis in sein hohes Alter seine Frische geschöpft hat.

Der berühmte Hydrotherapeut Dr. Beni-Bodes gibt folgende Antwort: „Ich bin 87 Jahre alt; ich mache jeden Morgen einen kleinen Spaziergang, ich frühstücke sehr einfach, trinke niemals Thee oder schwarzen Kaffee, ich bin kein Raucher. Gegen Abend ein frugales Diner ohne Fleischspeise. Um 10 Uhr gehe ich zu Bett. Ich schlafte 7 bis 8 Stunden; ich trinke viel saure Milch, der ich zum größten Teil meine gesunde Verdauung verdanke“.

Professor Fournier, der gleichfalls über 80 Jahre alt ist, spricht sich in folgender Weise aus: „Mein Rezept ist einfach. Ich esse abends kein Fleisch, ich trinke oft saure Milch, ich rauche nicht, das ist mein Regime, bei dem ich mich sehr wohl befnde“.

Professor Metchnikoff, der berühmte Leiter des Institutes Pasteur in Paris erklärt das Trinken von saurer Milch, speziell der Joghurtmilch, in welcher die Mahagaben enthalten sind, als ein Mittel zur Verlängerung des Lebens, ferner zur Heilung aller Magen- und Darmkrankheiten, speziell der Stuholverstopfung. In Österreich ist Joghurt in Tablettenform zur Herstellung von Joghurtmilch und in Tablettensform zum Abnehmenn als Ersatz für Joghurtmilch bei Gebrüder Hiller, Teplitz a. d. Elbe, erhältlich.

### Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben bis zum 28. Jänner für die nachfolgend angeführten Monate mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längstens 10. eines jeden Monats die im vergangenen Monat eingelieferten Beiträge zur Abschuß fällig gewesen sind. Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, bitten wir die rückständigen Ortsgruppen um ehebaldigste Einsendung des Betrages und läßtig hin um eine rechtzeitige Abrechnung.

Bolechow per Oktober, November und Dezember; Buje per Oktober, November und Dezember; Divaca per Dezember; Goisern per Dezember; Jitomir per November und Dezember; Kanič per Dezember; Kojetin per November und Dezember; Koszow per Dezember; Moldau per Dezember; Oberberg per Dezember; Nieszow per Dezember; Landau per Dezember; St. Michle per Dezember.

Die Zentrale hat an sämtliche Ortsgruppen und Zahlstellen einen Fragebogen mit dem Erfassen versendet, damit dieselbe für das abgelaufene Vereinsjahr in allen seinen Teilen genau ausgefüllt und spätestens bis zum 10. Jänner I. J. an die Zentrale behufs Anlegung des Gesamtberichtes eingefüllt wird. Nachdem wir aber bis heute noch immer nicht im Besitz aller statlichen Fragebögen sind, wir diesen aber schon bringend benötigen würden, stellen wir an alle sämtlichen Ortsgruppenfunktionäre nochmals das bringende Erfassen, uns diesem Wunsche ehebaldigst Rechnung tragen zu wollen, damit die Fertigstellung des Gesamtberichtes keine weitere Verzögerung zu erleiden braucht.

In der nächsten Nummer dieses Blattes werden die betreffenden ausständigen Ortsgruppen an dieser Stelle ausgewiesen.

### Mitteilungen der Zentrale.

Unter dieser Rubrik in die Nummer 3 des „Eisenbahner“ vom 20. Jänner 1913 hat sich ein finstörender Fehler eingeschlichen. In der achten Zeile muß es heißen: „Tschechisch-zentralistischen“ Tagblattes.

Verwaltungskomiteesitzung am 22. Jänner 1913. Aus dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds werden für 9 Fälle 650 Kr. bewilligt. — Aus Vereinsmitteln werden für 53 Fälle 1240 Kr. an Unterstützung bewilligt; 12 Fälle abgewiesen. — Verhandlung über die vorliegenden 12 Fälle abgewiesen. Der Rechtschluß wird für 48 Fälle bewilligt; ein Fall abgewiesen. — Verhandlung über die vorliegenden Ansuchen um Unterstützung aus dem Hilfsfonds. — Beratung über eine Organisationsfrage der Zugbegleiter Wien St.-E.G. — Verhandlung einer Personalangelegenheit und Erledigung des vorliegenden Einlauses.

### Sprechsaal.

Ausweis der im Jahre 1912 eingebrachten und verhandelten Schiedsgerichtsklagen gegen die Vertragsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt.

Monat	Vinges wurden	Mittens erhöhung	Mittenzu erhöhung	Erledigt wurden durch	
				Aufrü stung re d. Verh altung	Abrechnung
Jänner . .	64	12	7	1	44
Februar . .	58	5	11	3	39
März . .	78	15	4	1	58
April . .	69	15	5	1	48
Mai . .	59	9	7	1	42
Juni . .	66	11	5	2	48
Juli . .	44	9	4	—	31
September .	5	17	6	1	61
Oktober . .	61	13	5	—	43
November . .	82	13	6	—	63
Dezember . .	71	15	3	1	52
Summe . .	737	134	63	11	529
In Prozenten . .		1	85	13	72

Achtung, Eisenbahnbedienste und Arbeiter der f. f. Staatsbahnen!

Demnächst finden im Sinne des § 9 des Statuts die Wahlen der Delegierten für die Vertragsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen statt, und zwar für den Bereich der Staatsbahndirektionen der f. f. Nordbahn, der f. f. Oesterl. Nordwestbahn, der f. f. Staatsseisenbahngeellschaft, ferner der Staatsbahndirektionen Linz, Linzbruck, Villach, Triest, Olmütz, Prag, Pilzen, Krakau, Lemberg, Stanislau und die f. f. Betriebsleitung Czernowitz statt. Für jede der genannten Staatsbahndirektionen ist je ein Delegierter und je ein Erstvorsmann zu wählen.

Die Executive der Eisenbahner Oesterreichs tritt diesmal an euch, geehrte Kollegen und Genossen, unter dem Eindruck der von der f. f. Regierung geplanten Einführung der Eisenbahner Oesterreichs, die in dem Abgeordnetenhaus bereits vorliegen und im Sozialversicherungsausschuß in Diskussion stehenden Gesetzentwurf betreffend die Sozialversicherung enthalten ist, heran.



Das ist der seit 21 Jahren bewährte Kaffeezusatz und Ersatz

Außer der Zusammenlegung der Renten soll der Regierung der Vorstand der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt ausgeliefert werden. Das Eisenbahnministerium soll in Zukunft zwei Drittel, das heißt zwölf Vorstandsmitglieder im Vorstand besitzen und die Bediensteten sollen mit sechs Vorstandsmitgliedern in die Minorität gedrängt werden.

Die Eisenbahnerschaft Österreichs kann sich eine solche Verleihung erworbenen Rechte nicht bieten lassen, und die Wahl der Delegierten in die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt soll einen Protest bedeuten gegen die Absichten der Regierung. Wir ersuchen euch, werte Kollegen und Genossen, einmütig für die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Österreichs empfohlenen Kandidaten zu stimmen.

Lasset euch bei dieser Wahl von euren Herzen leiten, daß euch befiehlt, auf euch selbst, auf eure Frauen und Kinder zu achten und ihre Zukunft im Falle eines Unglücks zu schützen. Lasset euren Verstand sprechen, der euch gewiß sagen wird, daß in dieser Institution, welche so tief in das Familienleben des Eisenbahners eingreift, nicht nationale, nicht konfessionelle oder eigenbrötlerische Momente in Betracht kommen, sondern einzige und allein wirtschaftliche und materielle Gründe maßgebend sind.

Von dieser Überzeugung geleitet, gebet alle zur Wahl! Jeder, dem sein eigenes sowie seiner Familie Wohl am Herzen liegt, gibt einmütig seine Stimme ab für die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Österreichs empfohlenen Kandidaten.

Bliebe keiner der Urne fern! Diese Kandidaten sind die beste Gewähr dafür, daß nicht nur die Absichten der Regierung und ihrer Verbündeten nicht in Erfüllung gehen, daß jeder Antrag auf die Rechte der Verleihten erfolgreich abgeschlagen wird.

Zur Wahl werden nachstehende Kandidaten empfohlen:

Für den Direktionsbezirk Linz.

Als Delegierten:

Franz Hattlinger, Oberkondukteur, Linz an der Donau

Als Erstmann:

Karl Lell, Lokomotivführer, Linz an der Donau.

Für den Direktionsbezirk Innsbruck,

Als Delegierten:

Felix Preiß, Lokomotivführer, Feldkirch.

Als Erstmann:

Josef Moritz, Oberkondukteur, Salzburg.

Für den Direktionsbezirk Villach.

Als Delegierten:

Hans Brandl, Oberkondukteur, Villach.

Als Erstmann:

Hubert Galle, Oberwerkmeister, Knittelfeld.

Für den Direktionsbezirk Triest.

Als Delegierten:

Andreas Tschöfing, Oberkondukteur, Triest.

Als Erstmann:

Josef Flascherger, Stationsaufseher, Görz.

Für den Direktionsbezirk Prag.

Als Delegierten:

Wenzel Havelsa, Lokomotivführer, Laun.

Als Erstmann:

Josef Severin, Kondukteur, Prag.

Für den Direktionsbezirk Pilsen.

Als Delegierten:

Georg Pinter, Oberkondukteur, Pilsen.

Als Erstmann:

Jakob Cízel, Lokomotivführeranwärter, Pilsen.

Für den Direktionsbezirk Olmütz.

Als Delegierten:

Johann Heclo, Oberkondukteur, Mährisch-Schönberg.

Als Erstmann:

Alois Burkert, Werkmeister, Jägerndorf.

Für den Direktionsbezirk Krakau.

Als Delegierten:

Ludwig Bartoniček, Ossiziant, Bahnerhaltungssection Neu-Sandec.

Als Erstmann:

Břetislav Sláma, Wagenmeister, Tarnów.

Für den Direktionsbezirk Lemberg.

Als Delegierten:

Mieczysław Wiśniowski, Lokomotivführer, Przemysł.

Als Erstmann:

Josef Adamcio, Stationsmeister, Lemberg.

Für den Direktionsbezirk Stanislau.

Als Delegierten:

Albert Torun, Oberkondukteur, Lemberg.

Als Erstmann:

Anton Wróbel, Lokomotivführer, Chodorow.

Für den Direktionsbezirk Czernowitz.

Als Delegierten:

Heinrich Oppitz, Lokomotivführer, Czernowitz.

Als Erstmann:

Wladimir Koroniewicz, Wagenschreiber, Czernowitz.

Für die L. I. Nordbahn.

Als Delegierten:

Eberhard Heider, Schlosser, Floridsdorf.

Als Erstmann:

Leopold Schott, Oberkondukteur, Wien.

Für die L. I. Staatsseisenbahngesellschaft.

Als Delegierten:

Josef Pfeffer, Lokomotivführeranwärter, Brünn.

Als Erstmann:

Georg Paunkert, Schlosser, Eisenguss Stadlau.

Für die L. I. Nordwestbahn.

Als Delegierten:

Ludwig Spiegel, Spengler, Wien.

Als Erstmann:

Franz Kozel, Bahnerhaltungsarbeiter, Reichenberg.

Das Exekutivkomitee der organisierten Eisenbahner Österreichs.

Achtung, Bedienstete der I. I. Direktionsbezirke Villach und der I. I. Nordbahn.

In den Wahlausrufen zur Delegiertenwahl in die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt soll in Zukunft zwei Drittel, das heißt zwölf Vorstandsmitglieder im Vorstand besitzen und die Bediensteten sollen mit sechs Vorstandsmitgliedern in die Minorität gedrängt werden.

Als Delegierte für den Direktionsbezirk Villach:

Hans Brandl, Oberkondukteur, Villach.

Als Erstmann für den Direktionsbezirk der I. I. Nordbahn:

Leopold Schott, Oberkondukteur, Wien.

Wir bitten euch, dies bei der Stimmenabgabe zu beachten.

### Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1913 wurden für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

1. Marie Negent in Triest I.
2. Josef Milich in Mistel.
3. Andreas Wangl in Gloggnitz.
4. Marie Hante in Wöhrtal-Kaminiš.
5. Anastasia Mahal in Favoriten L.
6. Alois Embacher in Saalfelden.
7. Matthias Krajnc in Gilli.
8. Josef Fohringer in St. Pölten.
9. Agnes Nut in Strij.
10. Thella Wandysz in Zagorž.
11. Gertrud Krusik in Graz L.
12. Anna Juhne in Krems.
13. Marie Spiger in Leobendorf.
14. Emilie Kah in Auflig.
15. Josef Sticha in Landstraße.
16. Rud. Stubens in Lundenburg.
17. Karoline Vasek in Brain.
18. Marie Milota in Bruckan.
19. Regina Hampel in Fassenau.
20. Georg Aschner in Linz.

### Kalenderversicherungsbeträge

Josef Friedrich, Straßenbegreiter in Ringelsdorf, Mitglied der Ortsgruppe Döbling.

Rudolf Bojáček, Kondukteur in Friedenau, Mitglied der Ortsgruppe Mistel.

Achtung, Vertrauensmänner der Bahnerhaltung des I. I. Staatsbahndirektionsbezirkes Wien.

Am 16. Februar 1913 findet um 1/2 Uhr nachmittags in Herrn Rudolfs Gathaus in Wien XII., Ignazgasse 12, die Generalversammlung der Bahnerhaltungssvertrauensmänner, I. I. Staatsbahn Wien, statt. Vollzähliges Besuch wird erwartet!

### Erklärung.

Der Oberkondukteur Znidarsic hat im Verein mit einigen Gleichgesinnten: Pintar, Steiner u. s. w. ein Gesuch an die I. I. Staatsbahndirektion in Triest um Übernahme der Fernzüge Triest-Salzburg eingebracht. Die organisierten Genossen von Triest, I. I. Staatsbahn, erklären, daß sie weder mit dem Gesuch noch mit den Gesuchstellern irgend etwas gemein haben, da wir weder den Villacher noch den Salzburger Kollegen in den Rücken fallen wollen.

### Zur Nachricht.

Das Arbeiterausschussmitglied der I. I. Staatsbahndirektion Wien, Ferdinand Schneider, wohnt: Wien XVII., Halirschgasse 19, Nr. 7.

### Offene Anfragen.

#### An die Baubirection der Südbahn in Wien.

Die Oberbaumeister der Bahnerhaltungssection Aufstein bitten eine lösliche Baubirection, die möge veranlassen, daß die Krankengelder für die erkrankten Oberbaumeister bei der Bahnerhaltungssection Aufstein am ersten eines jeden Monats ausbezahlt werden. Es ist in letzter Zeit Uius geworden, daß den Angehörigen der erkrankten Arbeiter das Krankengeld erst am 15. des folgenden Monats ausbezahlt wurde.

### Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Neu-Wien. Am 2. Februar um 8 Uhr vormittags in Neumaiers Restauration.

Brüg. Am 2. Februar um 8 Uhr abends im Café "Französisch".

Schwechat. Am 3. Februar um 7 Uhr abends in Frau Brodls Gathaus.

Karolinenthal. Am 6. Februar Generalversammlung im Vereinslokal.

Weißbriach. Am 9. Februar um 7 Uhr abends im Vereinslokal.

Lichtenau. Am 9. Februar um 1 Uhr nachmittags Generalversammlung beim Rosenberger.

Königgrätz. Am 9. Februar um 1/2 Uhr nachmittags in Sbagerls Gathaus Generalversammlung.

Auersthal. Am 9. Februar um 8 Uhr nachmittags im Gathaus "Bielatal" in Göstle.

Wessels-Mezimost. Am 9. Februar um 3 Uhr nachmittags im Hotel "U města Mezimost" Generalversammlung.

Gassenau. Am 9. Februar um 8 Uhr abends im Gathaus "Deutsches Haus" Generalversammlung.

Brain. Am 10. Februar um 1/2 Uhr abends im Vereinslokal (Arbeiterheim, Höchstraße 7).

Bergen. Am 12. Februar um 8 Uhr abends Generalversammlung in Ribišch Gathaus, XIII., Reinlasse 11. Nach Schluss der Generalversammlung Unterhaltungssabend.

Bruck. Am 16. Februar um 8 Uhr nachmittags im Gathaus "Zur Traube".

Görlau. Am 16. Februar Generalversammlung im Vereinslokal.

Herzogenburg. Am 16. Februar um 10 Uhr vormittags Generalversammlung in der Lahnrestauraktion.

Meran. Am 16. Februar Generalversammlung im Gathaus "Englischer Hof".

Lundenburg. Am 17. Februar um 1/2 Uhr abends Generalversammlung im Hotel "Zur Krone".

### Briefkasten der Redaktion.

Nr. 61. Sie müssen uns Ihre Vorrückungsdaten genau angeben, anders können wir Ihnen keine entsprechende Antwort geben. — Eduard Weber in Altscholau. Ja, hat Anspruch darauf. — E. N. Ist uns leider nicht bekannt. — Mitglied Nr. 4, Branček. Wenn es sich so verhält, wie Sie angeben, ist Ihre Vorrückung richtig und Sie erreichen die 1100 Kr. am 1. Juli 1913. — Mitglied Nr. 50. Sie sind im August 1904 in den Bahndienst getreten und am 1. Juli 1907 definitiv geworden, haben daher keinen Anspruch auf Kürzung der Vorrückung wegen sieben previsorischer Jahre und rüden, da Sie vor dem 1. Jänner 1909 definitiv geworden sind, in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. — Sigmund Herberg. In dieser Form nicht verwendbar. — Ober-Geripin. Sind Sie froh, daß der Blasengeist versezt wurde. — Admon. Wird befolgt werden. — Triest-St. Andrä. Durch den Erlass des Eisenbahnministeriums, Birkular 8, Amtsblatt vom 18. Jänner 1913, bereits angeordnet.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung. o

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung. o

**Schmid's Kreuzkraut**

**MAGGI** Würfel à 5 h  
(fertige Rindsuppe)

sind die besten!

**Werden Sie leicht müde?**

Wenn Sie des Tages Arbeit übermäßig ermüdet, wenn Sie nach sieben Stunden Schlaf doch nicht ausgeschlafen haben, wenn Sie nicht erneut werden und oft zerschläft sind, so sind Ihre Nerven nicht normal.

Ihre Nerven haben den Reserve- und Kraft aufgebraucht und zeigen jetzt das Kapital. Sie müssen Ihrem Körper wieder einen Reservestock an Kraft und Energie ausführen. Dies kann nur durch ein Mittel geschehen, welches Ihnen jede Anstrengung leicht macht und dabei in Ihrem Körper einen Überschub an Kraft anammelt.

Sportleute, Touristen und Turner haben festgestellt, daß sie zu bedeutend höheren Leistungen befähigt sind nach dem Genuss des echten Nola (Marke Dulz). Klinische Erfahrungen her vorragender Professor beweisen, daß die echten Nolatabletten (Marke Dulz) das Denksystem und die allgemeinen Körperfähigkeiten erhöhen. Taufende Zusatzstoffe erläutern die echten Nolatabletten (Marke Dulz) ist ein hervorragendes Stärkungsmittel für das Nervensystem. — So sch

## Müttigkeit, Abspannung, schnelle Ermüdung und Mangel an Energie

sind Übel, die auch den gesündesten Menschen befallen und ihm föhlisch jede Lust zur Arbeit und zum Leben nehmen. Ledermann ist deshalb verpflichtet, seinem Körper, aber vor allem seinen Nerven die nötige Spannkraft zu erhalten, um den vielseitigen Anforderungen des menschlichen Lebens in jeder Lage gerecht zu werden. Der Arbeiter, der Tourist, der Sportsmann, der Soldat sowie auch der an den Schreibtisch gefesselte Kaufmann und Gelehrte bedarf einer solchen Auffrischung und Stärkung seiner körperlichen und geistigen Kräfte und hat den bisherigen Mangel eines derartigen Mittels sicher schon bitter empfunden. Ein solches Mittel ist nun in dem so sehr beliebten Präparat Hercules-Kola gefunden worden. Den Arktareisenden ist es schon vor Jahren aufgefallen, mit welch spielerischer Leich-

tigkeit die Eingeborenen die erstaunlichsten Marschleistungen vollbrachten. Sie stellten darauf fest, daß die Eingeborenen dies durch den Genuss eines unschädlichen Anregungsmittels, der Kolanuß, erreichten, aus deren Extrakt, in Verbindung mit den Salzen der Zitrone und weiter Beimischung von Schokolade, die Hercules-Kola-Tabletten hergestellt werden. Die Hercules-Kola-Tabletten erweisen ihre vorzüliche Wirkung: bei allen durch geistige oder körperliche Arbeit ermüdeten und erschöpften Menschen; dieselben werden sich nach einigen Tabletten wie neugeboren fühlen; bei von schwerer Krankheit Genesenen, die noch matt und schwach sind; bei Schülern, die der Unterricht anstrengt; bei Rauchern, welche an den Folgen zu starken Nikotinabusus leiden; bei nervösen Menschen, die bei jedem geringsten Anlaß vor Aufregung zittern; bei Touristen, Bergsteigern, Turnern, Soldaten und Sportsleuten, die alle oft einer übermäßigen Anspannung ihrer körperlichen Kräfte ausgesetzt sind. Jeder Mensch, der an irgend einer Krankheit leidet und infolge-

dessen mühselig und verstimmt ist, wird schon nach Verbrauch einer nur kleinen Quantität Hercules-Kola-Tabletten seinen Lebensmut wieder finden und dadurch heilsfördernd auf seine Krankheit einwirken. Hercules-Kola-Tabletten sind durch ihre wunderbaren nerven- und körperfördernden Eigenschaften eine Quelle der Wohltat für die Menschheit geworden. Enthusiastische Dank- und Anerkennungsschreiben laufen täglich in großer Zahl bei uns ein. Hercules-Kola-Tabletten kosten: 1 Schachtel, enthaltend 100 Tabletten 8 Kr., 1 Schachtel, enthaltend 200 Tabletten, 5 Kr. franko jeder Postkarton. Die Quantität reicht längere Zeit für den täglichen Gebrauch und der Preis ist so billig gestellt, um jedem Menschen diese Wohltat zu ermöglichen. Man hätte sich vor minderwertigen Nachahmungen und verlange nur die allein echten Hercules-Kola-Tabletten mit der geschicklich protokollierten Schutzmarke. Versand überallhin durch die Apotheke zur Mariahilf, Wien, 6. Bezirk, Mariahilferstraße 55, Postfach O. 214. Proben auf Wunsch gratis.

**Billige böhmische Bettfedern**

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

5 Kilo: neue geschlossene K 90 besser K 12-, weiche dauenweiche geschlossene K 18-, K 24-, schwerweiche dauenweiche geschlossen K 30-, K 36-, K 42-, aus rotem Bettleder gefüllt, 1 Duxtent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10-, K 12-, K 15- und K 18-, 2 Meter lang, 140 cm breit K 12-, K 15-, K 18-, K 21-, 1 Stoßfüllung 80 cm lang, 80 cm breit K 3-, K 5-, K 6-, K 8-, 90 cm lang, 70 cm breit K 4-, K 5-, K 6-, K 8-, 90 cm lang, 70 cm breit K 10-, K 12-, K 15-, K 18-, K 21-, beilebig Mahagoniße 3-teilige Haar-Matratzen auf 1 Bett K 27-, beilebig K 33-, Verland franco vor Nachnahme von K 10-, aufwärts. Umtausch und Rücknahme gegen Vorbestellung geboten. Preissatz. Vedes Nr. 170 bei Billen, Böhmen.

## Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausstattungsorten

Preiskarte gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Albert Kern, Graz, Unnenstraße 28.

Wetterkragen für Herren 9, 12, 15, 18 K  
Winterulster . . . . . 22, 30, 40 „  
Raglan . . . . . 28, 36, 44 „  
Modeanzug . . . . . 22, 30, 40 „  
und aufwärts.

Kaufkleider staunend billig.

Eigene Abteilung für Maßbestellungen.

Gegen Vorweisung der Legitimation gewähre ich dem P. T. Bahnpersonal sowie den beschäftigten Personalen der Werkstätten 5 Prozent Rabatt von den festgesetzten erschlichenen Preisen. — Illustrierte Kataloge und Muster gratis.

## DRUCK- U. VERLAGS-ANSTALT ■■■ VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadeloser Ausführung und zu sehr couranten Bedingungen Telefon 2364 Telephon 3545

**Beste u. reellste Bezugsquelle!**

**Bettfedern Daunen**

JOSEF BLAHUT DESCHENITZ

1 Kilo neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2-, besser K 240, halbwässche K 280, weiße K 4-, besser K 40-, Geschäftsbettfedern, stärker weiß K 8-, Daunen, grau K 6-, 7- und 8-, Daunen, weiß K 10-, Brustbaum K 12-, Kastbaum K 14-, von 5 Kilo an franko.

## Fertige Betten

aus dichtfüßigem roten, gelben oder weißen Nankina, 1 Duxtent circa 180/120 cm groß, am 2 Kopfpolster, diese circa 80 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grauen, bauerweichen Federn, K 16-, Halbdämmen K 20-, Daunen K 24-. Duxtent allein K 12-, 14-, und 16-, Kopfpolster allein K 3-, 3/50, teiler K 4-. Duxtent, circa 180/110 cm, K 15-, 18-, und 20-, Kopfpolster, circa 80/70 cm, K 40, 5-, und 5/50, Unterbett, circa 180/110 cm, K 18-, 16-, und 18-, Kübelbett, Bettüberlage, Leintlicher, Matrasen, Steppdecken, Planckecken u. s. w. billig, verleihbar per Nachnahme. Verpackung gratis von K 10- an franko

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald). Nicht passendes umgetauft oder Geld erlaubt. Verlangen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

**Kronprinz**

mit und ohne Trichter allen voran!

Es ist eine Sprechmaschine von reiner, harmonischer, sympathischer Tonlage, worauf sie jedes erzielende Plattenabspiel spielen können und nicht wie bei solchen ohne Rabelwelsch auf ein Plattenabspiel angewiesen sind. Einzig ist sie bis zur kleinsten Schraube patentiell geschützt, von höchster Präzision, wird mit dreijähriger schriftlicher Garantie, ohne Anzahlung, an solvente Kunden in

**Monatsraten von K 5- an**

bietet an die Privatkunde geleistet. Fabrikatschafferei bei Vorstellung, keine Falle, Fracht- und Kaufaufzehr, welche ausnahmslos bei jedem anderen Fabrikat im Preise inbegriffen sind. Vorführung ohne Kaufzusage. Apparat und Plattenabspiel gratis durch die

Einzelne Sprechmaschinenfabrik Österreichs

Geop. G. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65. Gegründet 1898.

## Die kluge Braut

und gute Hausfrau schätzt gediegene Leib-, Bett- und Tischwäsche von bleibendem Wert.

Seit 47 Jahren Weltfuß geniessen Leinenwaren der Leinenfabriken

**Jos. Kraus**  
Náchod VII, Böh.

Prachtvolles Musterbuch feiner Leinenwaren fürs Haus und Brautausstattung kostenlos!

Gelegenheitsoffer zu Reklamepreisen!!

6 Leintücher aus bester kerniger Flachsgarneinfand 150/220 cm gross K 16'20

1 Duxtent Doppel-damast-Prachthandtucherei 54/115 cm gross K 12-

40 m Reste feiner weißer Wäsche - webe zu 8-12 m K 22-

Per Nachnahme!!

Danksagung.

Da es mir für die vielen Beweise liebhaber Teilnahme anfänglich des unser er einen hinreichend meines lieben, guten Gatten, bestechungsweise Vaters, des Herrn Josef Wlakir, Stationsmeister, wie für die schönen Kranspenden und für die ehrende Teilnahme an der Belohnung nicht möglich ist, jedem einzelnen persönlich an danken, sage ich auf diesem Wege meinen innigsten Dank.

Die traurige Witwe Agnes Wlakir samt Kindern, Bettau, am 5. Jänner 1818.

**OLLA-GUMMI**

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

Neuheit für Herren dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

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

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

**J. GRUNER**  
Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.

Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.

**Rheumatismus**

Gicht, Ischias, Nervenleiden. Aus Dankbarkeit teile ich jedem umsonst brieflich mit, wie ich von meinem schweren Leiden befreit wurde.

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Meinhof, Wien, XI, Weißgasse 38. Großbetrieb gratis. Vertreter aus Eisenbahnen gegen hohe Provision geladen.

Rheumatismus

Gicht, Ischias, Nervenleiden.

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

Käthi Bauer, München, Mozartstrasse 5, Part.

Meine impregnierter abwaschbare Tuchwäsche (ein Kaufstück) export heißt für Wäschen und Wäscherei. Dritter Preis durch E. Me